



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

TGV Est

Question écrite n° 39634

Texte de la question

M. Jean-Louis Masson appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur le fait que le dossier du TGV Est doit être encore l'objet d'un arbitrage quant au financement. Il souhaiterait tout d'abord qu'il confirme que l'on réalisera un vrai TGV. On ne pourrait en effet, en aucun cas, accepter une solution au rabais, c'est-à-dire un train pendulaire circulant sur les voies existantes. Par ailleurs, des économies peuvent être réalisées sur la première tranche des travaux, car sa définition actuelle est tout à fait incohérente. Cette première tranche se compose de deux tronçons disjoints, ce qui la rend plus chère sans faire gagner de temps par rapport à l'option initiale qui comprenait un premier tronçon unique allant de Paris jusqu'à l'embranchement de Remilly en direction de Francfort. Chacun sait que seules des motivations politiques sont à l'origine de ce découpage saugrenu de la première tranche en deux tronçons séparés. Cependant, la nouvelle majorité du Conseil régional d'Alsace semble maintenant favorable au retour à une solution plus logique avec une première tranche d'un seul tenant. En conséquence, il lui demande s'il accepterait de faire procéder à une comparaison technique et financière de ces deux alternatives pour la première partie des travaux.

Texte de la réponse

Le projet de TGV-Est européen vient d'être déclaré d'utilité publique par un décret pris après avis du Conseil d'État et publié au Journal officiel de la République française le 15 mai dernier. Cette décision constitue l'aboutissement d'un long processus de concertation menée sur le projet dont le lancement avait été annoncé lors du comité interministériel pour l'aménagement du territoire du 23 septembre 1993. Le Gouvernement décidait d'engager la réalisation d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Strasbourg dite TGV-Est européen. Il précisait, en outre, que la construction de l'infrastructure s'effectuerait en deux étapes dont la première consiste en la réalisation de la ligne nouvelle, d'une part, entre Vaires-sur-Marne et la vallée de la Moselle et, d'autre part, entre Redding et Vendenheim. Le projet total a été estimé au stade de l'enquête publique à 26,8 milliards de francs hors matériel roulant, le coût de la première phase Vaires-sur-Marne-Vandières et Redding-Vendenheim s'élevant à 21,9 milliards de francs. Compte tenu de l'importance du montant des concours publics à réunir pour réaliser cette infrastructure, une actualisation des coûts et de sa rentabilité était nécessaire. C'est pourquoi le ministre de l'économie et des finances, le ministre délégué au budget et le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme viennent de confier une mission d'expertise du projet conjointement à l'inspection générale des finances et au conseil général des ponts et chaussées. Au vu des conclusions de cette mission, le plan de financement global du projet, c'est-à-dire tant l'apport exact de chaque partenaire que les modalités de sa mise en œuvre progressive, pourra être arrêté.

Données clés

Auteur : [M. Masson Jean-Louis](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39634

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 juin 1996, page 2941

Réponse publiée le : 15 juillet 1996, page 3855