



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

TGV Est

Question écrite n° 8644

## Texte de la question

M. Jean-Yves Chamard demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme de lui indiquer : 1/ le coût du TGV-Est ; 2/ les modalités de financement du projet ; 3/ sa rentabilité, en la comparant à celle des autres projets inscrits au schéma directeur des TGV. Il souhaite savoir sur quels critères le Gouvernement s'est fondé pour donner la priorité à ce projet, alors même que sa rentabilité semble inférieure à celle de projets concurrents, notamment le prolongement du TGV-Atlantique vers Bordeaux.

## Texte de la réponse

Le projet de TGV Est-européen a été retenu au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse approuvé en avril 1992 comme projet prioritaire et est également inscrit au réseau européen des trains à grande vitesse proposé en décembre 1990 par le groupe de travail à haut niveau de la commission des communautés européennes. La dimension européenne de ce projet s'est trouvée renforcée par la signature de protocoles d'accord avec deux de nos pays limitrophes : le 22 mai 1992 avec l'Allemagne et le 17 septembre 1992 avec le Luxembourg. Lors du 61<sup>e</sup> sommet franco-allemand qui s'est tenu les 1<sup>er</sup> et 2 juin 1993, les deux gouvernements ont réaffirmé leur détermination à réaliser dans les meilleurs délais une liaison ferroviaire à grande vitesse entre l'Est de la France et le Sud-Ouest de l'Allemagne dans la perspective du développement des relations bilatérales et de la création d'un réseau européen de trains à grande vitesse et ont décidé d'entreprendre une démarche commune auprès de la commission des communautés européennes afin d'obtenir de celle-ci une participation financière pour réaliser ce « maillon clé » du réseau européen de lignes à grande vitesse. À l'issue du comité interministeriel du 23 septembre 1993, le Premier ministre a décidé la réalisation de deux nouvelles lignes de trains à grande vitesse, le TGV Méditerranée et le TGV Est-européen. Pour ce dernier, le Gouvernement a confirmé sa volonté de réaliser une liaison à grande vitesse entre Paris et Strasbourg et annonce le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sur l'ensemble du tracé au premier semestre 1994. La construction de cet axe se fera en deux phases, dont la première consistera à réaliser les tronçons Vaires-Vandières et Sarrebourg-Strasbourg. Dans son discours d'annonce, le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme a indiqué que cette décision constituait une étape fondamentale. Le phasage retenu permet la mise en place d'un réel outil d'aménagement du territoire, de rapprocher la capitale des métropoles de l'Est de la France et de créer un véritable tissu régional en rapprochant sensiblement Metz et Nancy de Strasbourg, Luxembourg et Mannheim, donnant ainsi une vraie vocation européenne et inter-régionale à ce projet. Le projet présente un coût global de l'infrastructure de 25,66 milliards de francs (aux conditions économiques de juin 1992) et une rentabilité socio-économique de 9,7 p. 100. Un montage financier intégrant les engagements des collectivités locales, du grand duché de Luxembourg, de la Communauté économique européenne et la subvention de 3,5 milliards de francs de l'État devrait prochainement être mis au point.

## Données clés

**Auteur :** [M. Chamard Jean-Yves](#)

**Circonscription :** - RPR

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 8644

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement, transports et tourisme

**Ministère attributaire :** équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le :** 6 décembre 1993, page 4331

**Réponse publiée le :** 21 février 1994, page 913