



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TGV Est

Question écrite n° 11409

Texte de la question

Mme Nicole Feidt expose à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement qu'un membre de la commission de l'Union européenne vient d'annoncer qu'une réduction sensible des crédits européens allait frapper le projet de construction du TGV Est, et lui demande quelles initiatives il compte prendre pour que l'Union européenne tienne les engagements pris dans les délais requis, et quelles démarches il compte entreprendre pour empêcher toute initiative qui, par le biais de mesures financières ou techniques, pourrait amoindrir le rôle de Strasbourg, siège du Parlement européen.

Texte de la réponse

Le schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse, publié en 1992, comportait 4 700 kilomètres de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse d'un coût global de 400 milliards de francs, dont sept projets représentant un montant de 200 milliards de francs déclarés prioritaires. Pour 1997, 500 millions de francs seulement avaient été inscrits au budget de l'Etat pour la réalisation d'infrastructures à grande vitesse, ce qui ne permettait même pas de couvrir les travaux en cours pour le TGV Méditerranée. Le niveau des financements destinés à la réalisation de cet ambitieux programme ne permettait donc manifestement pas de tenir les engagements pris par l'Etat, notamment la réalisation du TGV Est européen. Lors de la réunion interministérielle qui s'est tenue sous la présidence du Premier ministre, le 4 février dernier, le Gouvernement a décidé d'accroître d'environ un milliard de francs les financements annuels de l'Etat destinés aux infrastructures ferroviaires, pour les porter à environ 2,3 milliards de francs au terme du prochain contrat de plan. Par ailleurs, le Gouvernement a confirmé l'engagement de réaliser la liaison à grande vitesse entre Paris et Strasbourg. En conséquence, il a décidé de lancer l'avant-projet détaillé (APD) dès 1998. Le protocole de réalisation et de financement des études APD a été signé le 24 février dernier par l'Etat, RFF, la SNCF et les collectivités qui financent le projet. La première phase Vaires-Vandières sera réalisée. Son coût, estimé à 18,7 milliards de francs, appelle 16 milliards de concours publics. Concernant l'apport de l'Union européenne au financement du projet, le TGV Est européen a été inscrit dans la liste des 14 projets européens prioritaires lors des sommets de Corfou et d'Essen. A ce titre, il bénéficie du soutien financier de l'Union. Dans le cadre du règlement financier européen actuel, les subventions européennes peuvent être accordées dans la limite de 50 % du coût des études et de 10 % du coût des travaux, soit une subvention maximum de 2,13 milliards de francs pour la première phase du TGV Est telle que décidée le 4 février dernier. D'ores et déjà, des subventions ont été accordées entre 1994 et 1997 pour un montant de 57,9 millions d'écus. Le 30 novembre 1995, la Commission européenne s'est engagée, dans un courrier au ministre chargé des transports, à apporter une subvention de 160 millions d'écus, soit environ 1 milliard de francs, au titre du règlement financier 1995-1999. Le 1er avril 1996 et à nouveau le 27 janvier 1997, M. Kinnock, commissaire européen, a confirmé ces engagements et indiqué que ce soutien se poursuivrait au-delà de 1999. Le montant prévisionnel des demandes de subvention confirmé par la France à l'Union européenne, l'objectif étant d'aboutir à une subvention totale de 2 milliards de francs, proche du maximum autorisé par les règlements communautaires actuels.

Données clés

Auteur : [Mme Nicole Feidt](#)

Circonscription : Meurthe-et-Moselle (5^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 11409

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 mars 1998, page 1300

Réponse publiée le : 22 juin 1998, page 3444