



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TGV Est

Question écrite n° 1841

Texte de la question

M. Bruno Bourg-Broc appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le projet de TGV Est Europe. En effet, la déclaration d'utilité publique des travaux de construction de la ligne nouvelle entre Paris et Strasbourg a été signée le 14 mai 1996. Le 23 décembre 1996, son prédécesseur a annoncé que les études d'avant-projet détaillé sur l'ensemble du tracé seraient lancées dès l'année 1997, que les acquisitions foncières nécessaires seraient réalisées sur la totalité du tracé et que, dès 1998, les travaux préliminaires pourraient démarrer sur la première étape, c'est-à-dire par la réalisation de la ligne nouvelle de Vaires, en région Ile-de-France, à Vandières dans la vallée de la Moselle. En réponse à une réunion du comité de pilotage des études d'avant-projet détaillé du 31 janvier 1997, une convention de financement devait être signée avec les collectivités locales, lesquelles avaient confirmé leur participation financière aux études et aux travaux préparatoires. En conséquence, il lui demande s'il entend affirmer que ce projet constitue une véritable priorité gouvernementale, s'il compte poursuivre les efforts entrepris et les engagements pris par les gouvernements précédents, tout en lui précisant, en cas de réponse positive, ses intentions très précises en matière de procédure, de tracé, de financement et de mise en oeuvre à court, moyen et long terme.

Texte de la réponse

L'honorable parlementaire a bien voulu faire part de l'intérêt qu'il porte à la réalisation du TGV-Est européen. Le schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse comportait 4 700 kilomètres de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse d'un coût global de 400 milliards de francs. Parmi celles-ci, sept projets représentant un montant de 200 milliards de francs furent même déclarés prioritaires. Pour 1997, 500 millions de francs seulement avaient été inscrits au budget du ministère des transports 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. Conscient de cette situation et de la nécessité de s'engager dans un processus de renouveau du transport ferroviaire, le Gouvernement a décidé dans un premier temps d'augmenter en 1998 de plus de 50 % les crédits consacrés au développement des liaisons ferroviaires. Une réunion interministérielle s'est tenue sous la présidence du Premier ministre le 4 février dernier afin de fixer les orientations de la politique de l'Etat en matière de financements des infrastructures ferroviaires. 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. Dans ce cadre, l'Etat portera sa participation aux contrats de plan à hauteur d'au moins 500 millions de francs par an, ce qui représente un doublement de l'effort actuel. Une première étape sera franchie dès 1999 avec une participation portée à 300 millions de francs pour rattraper le retard pris jusqu'en 1997 dans l'exécution des contrats de plan. Par ailleurs, le Gouvernement confirme l'engagement de réaliser une liaison à grande vitesse entre Paris et Strasbourg. En conséquence, il a décidé de lancer l'avant-projet détaillé dès 1998. La première phase Vaires-Vandières dont le coût estimé à 18,7 milliards de francs, et appelle 16 milliards de concours publics, sera réalisée. Le précédent gouvernement avait

annoncé un concours de l'Etat de 3,5 milliards de francs. Il est désormais prévu d'aller jusqu'à 8 milliards de francs, soit plus du double. Il convient donc maintenant de boucler le plan de financement avec les partenaires de l'Union européenne, du Grand-Duché du Luxembourg et des collectivités territoriales concernées, et de le faire rapidement pendant la période de réalisation des études d'avant-projet détaillé (APD). Les modalités et le calendrier de réalisation des investissements connexes seront examinés dans le cadre des négociations préparatoires au XIIe plan entre l'Etat et les régions afin d'assurer la complémentarité entre la construction de la ligne nouvelle et la réalisation de ces investissements. Cela pourra notamment permettre de procéder à l'électrification des lignes vosgiennes. Par ailleurs, les études et les concertations sur la liaison ferroviaire à grande vitesse Rhin-Rhône seront poursuivies. Les études préparatoires au lancement de l'enquête d'utilité publique de la première phase seront engagées courant 1998, sur la base des études d'avant-projet sommaire (APS).

Données clés

Auteur : [M. Bruno Bourg-Broc](#)

Circonscription : Marne (4^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1841

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 4 août 1997, page 2520

Réponse publiée le : 30 mars 1998, page 1809