



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

politique et réglementation

Question écrite n° 8570

## Texte de la question

M. Roland Carraz attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la politique d'investissement dans les transports ferroviaires, à l'heure où s'ouvrent les premiers corridors de fret trans-européens. L'aménagement du territoire constitue un enjeu majeur pour notre pays, trop souvent victime d'une propension au déséquilibre et dont le développement économique a toujours tendance à se concentrer sur quelques zones privilégiées. La nécessité de promouvoir un développement durable et équilibré de l'ensemble du territoire national est donc largement reconnue. Le rail a dans cette visée un rôle important à jouer. L'écho que le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 15 décembre 1997 a, on a pu parfois laisser penser que le Gouvernement entendait non seulement abandonner l'instrument du schéma national d'aménagement du territoire mais aussi la logique des grandes infrastructures. A la place, une politique dite « de proximité », faisant une large part aux expérimentations et aux projets locaux, aurait sa faveur. C'est d'abord à l'Etat républicain, garant de la cohésion nationale et porteur de l'intérêt général, de prendre en main ces questions. Il entre dans sa mission de prospective de prévoir, à moyen terme l'implantation et le développement des principales infrastructures. La promotion de la diversité ne doit en effet pas conduire à une application inégale de la loi sur le territoire national au gré des volontés et surtout des possibilités des collectivités locales. Il en résulterait une telle disparité que cette orientation distendrait forcément les liens de solidarité et de citoyenneté qui doivent unir les Français entre eux. Il semble par conséquent que l'établissement, dans la concertation, de schémas nationaux des équipements structurants reste le meilleur moyen d'associer toutes les zones du pays au progrès du niveau de vie national. C'est particulièrement vrai dans le domaine ferroviaire. Le rail reste un instrument primordial de désenclavement de nos régions. Il est un moyen naturel de construire l'Europe en reliant nos villes et nos régions par des lignes à grande vitesse. Aussi souhaiterait-il savoir quelle place sera faite demain au chemin de fer dans les futurs schémas des transports de personnes et de marchandises, entre lesquels l'actuel schéma ferroviaire sera écartelé et ce que va devenir dans ce cadre le schéma national des lignes à grande vitesse et les projets qui y sont associés, notamment ceux des TGV Est et Rhin-Rhône.

## Texte de la réponse

L'aménagement du territoire est un enjeu majeur pour le pays et le souci constant du Gouvernement. Le mode ferroviaire, compte tenu de ses avantages en matière de service, mais aussi de sécurité et d'environnement, a vocation à contribuer pleinement à la politique d'aménagement du territoire. L'établissement du schéma directeur national des lignes ferroviaires à grande vitesse en 1992 avait pour objet de faire bénéficier l'ensemble du territoire des effets de la grande vitesse, en rapprochant les capitales régionales entre elles, mais aussi d'installer la France au coeur d'un réseau européen. Le niveau des financements consacrés au ferroviaire depuis plusieurs années ne permet pas de faire face à la totalité des projets contenus dans le schéma directeur. Par ailleurs, il apparaît indispensable de mener parallèlement la modernisation du réseau de lignes classiques et la construction de nouvelles lignes à grande vitesse. C'est pourquoi, lors d'une réunion interministérielle qui s'est tenue le 4 février 1998 sous la présidence du Premier ministre, il a été décidé que les financements annuels de

L'Etat destinés aux infrastructures ferroviaires seront augmentés d'un milliard de francs et ainsi portés à 2,3 milliards de francs au terme du prochain plan. L'engagement de réaliser la liaison à grande vitesse entre Paris et Strasbourg, le TGV Est-Européen, a par ailleurs été confirmé et l'Etat a décidé de contribuer au financement de ce projet à hauteur de 8 milliards de francs. Enfin, les études préalables à l'enquête d'utilité publique de la première phase du TGV Rhin-Rhône seront lancées au cours de l'année 1998.

## Données clés

**Auteur :** [M. Roland Carraz](#)

**Circonscription :** Côte-d'Or (3<sup>e</sup> circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 8570

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 12 janvier 1998, page 153

**Réponse publiée le :** 23 mars 1998, page 1677