



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TGV Est

Question écrite n° 13688

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le projet de TGV Est européen. La signature en mai 1996 de la déclaration d'utilité publique des travaux de construction de la ligne a constitué une première étape. Toutefois, une convention de financement doit être signée avec les collectivités locales afin que l'ensemble de l'opération puisse se dérouler normalement. Or, il semble qu'actuellement, le bouclage du dossier financier soit toujours en instance. Elle souhaiterait qu'il indique quelles sont les intentions du Gouvernement sur ce dossier, quelles sont les participations financières définitives envisagées par les pouvoirs publics et quel est l'échéancier.

Texte de la réponse

L'honorable parlementaire a bien voulu faire part de l'intérêt qu'il porte aux conditions financières de la réalisation du TGV Est européen. 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. Pour 1997, 500 millions de francs seulement avaient été inscrits au budget du ministère des transports pour la réalisation d'infrastructures à grande vitesse. 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. 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 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 appelle 16 milliards de concours publics, sera ensuite engagée. 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. A ce concours de l'Etat, et à la participation de Réseau ferré de France à hauteur de 2,7 milliards de francs s'ajouteront les participations de l'Union européenne, du Grand Duché du Luxembourg et des collectivités territoriales concernées. Le bouclage définitif du plan de financement s'effectuera pendant la période des études d'avant-projet détaillé. Le ministre de l'équipement, des transports et du logement a décidé de mettre en place une mission spécifique, chargée de préparer la convention finale de réalisation et de financement des travaux, en collaboration avec les collectivités locales concernées. Par ailleurs, les études d'avant-projet détaillé, dernière étape avant les acquisitions foncières et les travaux, vont démarrer. Elles font l'objet d'un protocole de réalisation et de financement, signé le 24 février dernier par l'Etat, Réseau ferré de France, la SNCF et les collectivités participant au projet.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Jo Zimmermann](#)

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13688

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 27 avril 1998, page 2324

Réponse publiée le : 22 juin 1998, page 3446