



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TGV Est

Question écrite n° 74871

Texte de la question

M. Jean Tiberi attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement au sujet du projet TGV-Est. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du TGV-Est notait qu'une « étude plus poussée des trafics aurait conduit à différer le projet ». En effet, le faible taux de fréquentation de la ligne actuelle (50 %) conduit à s'interroger sur la rentabilité de ce projet, qui risque de se transformer en une catastrophe économique. De plus, le tracé retenu, qui place les gares TGV à une distance importante des agglomérations, peut conduire à s'interroger sur la pertinence de ces choix ainsi que sur l'impact de ce projet sur le développement régional. Il lui demande si le Gouvernement pourrait rappeler les différentes étapes de la réalisation de ce projet ainsi que les possibilités de connexion au réseau européen.

Texte de la réponse

A ce jour, les perspectives de trafic à l'horizon de la mise en service du TGV-Est montrent des gains considérables, de l'ordre de 66 % en moyenne : + 10 % entre l'Île-de-France et la Champagne-Ardenne, + 34 % avec la Lorraine, + 150 % avec l'Alsace, + 93 % avec le Luxembourg, + 127 % avec l'Allemagne et + 76 % pour le trafic de cabotage et d'interconnexion (liaisons entre villes de province). Compte tenu du montant de concours publics apportés au projet et des prévisions de croissance du trafic, le taux de rentabilité interne socio-économique, estimé sur une période de vingt ans pour l'ensemble RFF-SNCF, s'établit à 7,2 %. Il convient de préciser que les gares nouvelles ne seront desservies que par les services d'interconnexion, les dessertes au départ et à destination de Paris s'effectuant à partir des gares de centre-ville. L'impact du projet sur le développement régional va donc bien au-delà du choix du positionnement de ces gares qui doit, notamment, prendre en compte les contraintes de tracé, les contraintes économiques ainsi que les volontés locales. Enfin, en termes de réalisation, les marchés de travaux de la première phase sont en voie d'être attribués. Les travaux ont été lancés officiellement le 29 janvier dernier. La mise en service de la ligne nouvelle entre Vaires-sur-Marne (Seine-et-Marne) et Baudrecourt (Moselle) devrait intervenir en août 2006. Le calendrier de la deuxième phase entre Baudrecourt et Vandenheim (Bas-Rhin) n'a pas été fixé à ce jour. La connexion au réseau européen se fera via Metz vers Luxembourg, via Forbach vers Sarrebruck, et enfin via Strasbourg et le pont de Kehl vers Karlsruhe. L'inscription de la ligne au réseau transeuropéen de transport a permis d'obtenir un soutien financier de la Commission européenne tant pour les études que pour les travaux de réalisation de cette opération.

Données clés

Auteur : [M. Jean Tiberi](#)

Circonscription : Paris (2^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 74871

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er avril 2002, page 1755

Réponse publiée le : 6 mai 2002, page 2392