



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV

Question orale n° 217

Texte de la question

M. Alain Ferry attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la mise en oeuvre de l'une des principales mesures annoncées à la suite du Grenelle de l'environnement, celle de la création de 2000 kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse. Dans son discours du 25 Octobre 2007 à l'occasion de la restitution des conclusions du Grenelle de l'environnement, le président de la République s'était en effet engagé à ce que cet ambitieux projet soit mené à son terme avant 2012. Six mois après cette annonce, la question de son financement reste posée tandis qu'aucun calendrier de réalisation n'a à ce jour été proposé. Avant la présentation du projet de loi gouvernemental relatif au Grenelle de l'environnement, il s'interroge donc sur le plan de financement du développement des lignes ferroviaires à grande vitesse, et plus particulièrement sur les ressources budgétaires susceptibles d'y être affectées. Dans ce contexte, il souhaiterait enfin savoir quelle est la date prévue de réalisation de la seconde phase du TGV Est et quelles sont les perspectives s'agissant de la branche Est de la ligne Rhin-Rhône.

Texte de la réponse

AVANCEMENT DU TGV EST

ET DE LA BRANCHE EST DE LA LIGNE RHIN-RHÔNE

M. le président. La parole est à M. Alain Ferry, pour exposer sa question, n° 217, relative à l'avancement du TGV Est et de la branche Est de la ligne Rhin-Rhône.

M. Alain Ferry. Monsieur le secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire, dans son discours du 25 octobre 2007 à l'occasion de la restitution des conclusions du Grenelle de l'environnement, le Président de la République s'était engagé en faveur d'un ambitieux projet de création de 2 000 kilomètres de ligne ferroviaire à grande vitesse avant 2012.

Six mois après cette annonce, la question de son financement reste posée, tandis qu'aucun calendrier de réalisation n'a, à ce jour, été proposé. Je m'interroge donc sur le plan de financement du développement des lignes ferroviaires à grande vitesse, et plus particulièrement sur les ressources budgétaires susceptibles d'y être affectées.

Je souhaiterais enfin savoir quelle est la date prévue pour la réalisation de la seconde branche du TGV Est et quelles sont les perspectives de finalisation de la branche Est de la ligne Rhin-Rhône.

M. le président. La parole est à M. Hubert Falco, secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire.

M. Hubert Falco, *secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire*. Monsieur le député, comme vous le rappelez, la première phase de concertation du Grenelle de l'environnement a permis de définir un objectif ambitieux de développement du réseau de lignes à grande vitesse, afin d'offrir plus d'alternatives aux transports aériens et routiers : ainsi, 2 000 kilomètres de lignes nouvelles supplémentaires doivent être lancés d'ici à 2020, et 2 500 kilomètres étudiés sur une perspective de plus long terme.

Afin d'établir la méthode de planification de ces projets, M. Dominique Bussereau a installé avec le ministre d'État, le 31 janvier 2008, un comité opérationnel spécifiquement consacré aux LGV et au réseau classique, associant des représentants des administrations, des régions et des établissements publics ferroviaires. Ce

comité conduit actuellement une réflexion sur les principes directeurs de planification des projets d'infrastructures de transports terrestres conformes aux principes dégagés par le Grenelle. Cette démarche permettra d'éclairer le Gouvernement sur les décisions qu'il sera amené à prendre dans le cadre de l'élaboration d'un schéma national des nouvelles infrastructures de transport.

Dans le cas des lignes à grande vitesse, les travaux du comité opérationnel ont d'ores et déjà mis en évidence une double nécessité : d'une part, poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service reliant les grandes métropoles françaises et européennes afin d'obtenir, notamment, le report d'une part significative des trafics aériens court courrier ; d'autre part, de conforter le développement des pôles d'équilibre des régions en diffusant les effets bénéfiques de la grande vitesse ferroviaire.

Notre objectif est donc bien que le réseau TGV ne soit plus seulement un réseau radial centré vers la capitale, mais permette aussi des liaisons rapides entre les métropoles régionales et vers leur environnement européen. C'est dans cette logique qu'un projet comme l'interconnexion des LGV au sud de l'Île-de-France prend tout sens. Dans le cadre du Grenelle, un effort financier considérable de l'État - 16 milliards d'euros - en faveur de ce programme doit permettre de réaliser les 2 000 kilomètres de lignes nouvelles dans le cadre d'un cofinancement avec les collectivités locales concernées et d'une tarification ferroviaire prenant mieux en compte les avantages retirés de l'utilisation du réseau. Sur ce dernier point, les réflexions ont été engagées afin de trouver un meilleur équilibre entre les différents acteurs du secteur ferroviaire. Elles doivent trouver leur traduction d'ici l'été dans le cadre de la réforme générale de la tarification de l'infrastructure ferroviaire. Parallèlement, les discussions avec les collectivités sur la finalisation du financement de plusieurs projets majeurs tels que la LGV Sud-Europe-Atlantique, la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire, le contournement de Nîmes et de Montpellier, la seconde phase de la LGV Est-européenne ou la deuxième phase de la LGV Rhin-Rhône, sont activement conduites pour préciser les conditions de lancement de ces opérations.

En ce qui concerne la LGV Est-européenne, une mission a été confiée au Conseil général des Ponts et Chaussées pour la mise en place du financement de la seconde phase dans la perspective d'un engagement de l'opération au plus tard en 2010, conformément à l'engagement pris par le Président de la République.

Pour ce qui est de la LGV Rhin-Rhône, le Conseil des ministres décentralisé à Strasbourg du 7 septembre dernier a été l'occasion de confirmer la volonté de l'État de rechercher un accord rapide pour le financement de la seconde phase de la branche Est. La recherche de financement pour ce projet nécessite cependant que les collectivités définissent auparavant une position commune sur les priorités à accorder aux différentes composantes de la LGV Rhin-Rhône. Cette analyse doit notamment tenir compte de la réalisation souhaitée par certaines collectivités du " shunt court " de Mulhouse pour la fin 2011, parallèlement à la mise en service de la première phase de la branche Est.

Telles sont, monsieur le député, les réponses que je souhaitais vous apporter.

M. Alain Ferry. Merci, monsieur le secrétaire d'État.

M. le président. Ainsi que je vous en informais au début de cette séance, mes chers collègues, plusieurs députés devenus membres du Gouvernement ont été remplacés à l'Assemblée par leurs suppléants respectifs. J'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue à M. Philippe Morenvillier, ici présent, qui était le suppléant de Mme Nadine Morano.

Données clés

Auteur : [M. Alain Ferry](#)

Circonscription : Bas-Rhin (6^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 217

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 avril 2008, page 3550

Réponse publiée le : 30 avril 2008, page 1752

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 29 avril 2008