



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

TGV

Question écrite n° 57519

Texte de la question

M Jean-Louis Masson rappelle à M le Premier ministre que le Président de la République et plusieurs Premiers ministres successifs ont clairement indiqué qu'en ce qui concerne la réalisation des trains à grande vitesse le TGV Méditerranée et le TGV Est seraient les nouvelles priorités après le TGV Nord. Un comité interministeriel pour l'aménagement du territoire (CIAT) a d'ailleurs entériné ces engagements puisqu'il a décidé que l'étude détaillée du tracé de ces deux TGV serait engagée au plus tôt. Or, en mars dernier, alors qu'il était encore ministre de l'économie et des finances, il a pris position publiquement en indiquant qu'il souhaitait donner la priorité au TGV Rhin-Rhône par rapport au TGV Est. Lorsqu'un Premier ministre prend un engagement au nom de l'État, c'est l'État qui est engagé et ses successeurs sont moralement tenus de respecter la parole donnée. Il souhaiterait donc savoir si, en tant que Premier ministre, il agira ainsi et s'il donnera donc au TGV Est la priorité qui lui a été garantie. Si, au contraire, il maintient les positions qu'il a affirmées en qualité de ministre de l'économie et des finances, il releguerait le TGV Est au rang de simple potentialité dont la concrétisation ne pourrait intervenir qu'après l'an 2000. Il condamnerait alors la vocation européenne de Strasbourg et les chances de renouveau de régions traversées qui, telle la Lorraine, sont confrontées à la nécessaire conversion de leurs industries de base.

Texte de la réponse

Reponse. - Le document intitulé Projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse a été soumis pour avis aux conseils régionaux lors de la consultation prévue par la loi d'orientation des transports intérieurs et organisée en 1990. Ce document précise les priorités du Gouvernement définies à la suite du conseil des ministres du 31 janvier 1989. Il s'agit du TGV-Est-européen d'une part, et du TGV-Méditerranée d'autre part. Les priorités du Gouvernement n'ont pas changé et l'état d'avancement de ces deux projets le montre bien. Les études techniques du TGV-Méditerranée ont suffisamment avancé sur les sections Valence-Marseille et Montpellier pour permettre l'engagement des procédures d'enquête publique le 8 octobre. Une phase de transparence, conduite par un collège d'experts en liaison avec les collectivités territoriales et les associations, a été mise en œuvre préalablement afin de valider et d'approfondir les études stratégiques réalisées. En ce qui concerne le TGV-Est-européen, le ministre de l'équipement, du logement et des transports a signé le 22 mai 1992 avec son homologue allemand, lors des 59es rencontres franco-allemandes tenues à La Rochelle sous la présidence des chefs d'État, un protocole d'accord relatif aux modalités de réalisation du TGV-Est-européen, liaison rapide entre Paris et Berlin, desservant l'est de la France et donc Strasbourg, ainsi que Munich et au-delà l'Autriche. Le projet de TGV-Est-européen n'a donc jamais été mis en cause, bien au contraire, mais il a été rappelé que sa rentabilité était plus faible que celle de certains autres projets. Une convention de financement du TGV-Est-européen relative aux financements et aux modalités d'exécution des études d'avant-projet-sommaire a été signée le 5 juin 1992 entre l'État, la SNCF et les collectivités territoriales concernées. Les études d'avant-projet-sommaire ont été lancées, conformément à la circulaire du 2 août 1991 relative à l'établissement des projets de lignes nouvelles ferroviaires à grande vitesse. Dans le cadre des décisions prises lors du comité interministeriel d'aménagement du territoire, une nouvelle mission a également

ete confiee a M Essig en vue de trouver des solutions originales de financement du TGV-Est-europeen. Le ministre de l'equipement, du logement et des transports a rendu public, le 2 octobre dernier, le rapport de M Essig, qui a permis de mieux apprehender certaines difficultes presentees par ce projet. Enfin, par un communique en date du 31 decembre 1992, le Premier ministre a confirme la decision de l'Etat d'entreprendre la construction d'un TGV-Est qui apportera une contribution importante a l'aménagement du territoire en France et a la construction d'un reseau de trains a grande vitesse en Europe. Ce projet est l'une des infrastructures prioritaires que la France entend realiser dans le cadre de l'initiative europeenne de croissance, decidee lors du Conseil europeen d'Edimbourg. Compte tenu des perspectives de frequentation de cette ligne nouvelle, le Premier ministre a demande au ministre de l'equipement, du logement et des transports d'adapter le projet afin d'en contenir le cout en deca de 20 Mds F, comme le propose l'association du TGV-Est-europeen, ce qui permettra d'atteindre de tres bonnes performances de vitesse. Sur la base des premieres conclusions de la commission, presidee par M Alain Prate, vice-president de la Banque europeenne d'investissement, qui seront disponibles en janvier, le Gouvernement proposera aux collectivites locales un montage juridique et un plan de financement exhaustif tenant compte des capacites de la SNCF et associant les concours de la Communaute europeenne, l'intervention de l'Etat et les contributions des collectivites locales. Ce plan et le calendrier de mise en oeuvre seront rendus publics d'ici au 31 janvier au plus tard.

Données clés

Auteur : [M. Masson Jean-Louis](#)

Circonscription : - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 57519

Rubrique : SnCF

Ministère interrogé : Service du Premier Ministre

Ministère attributaire : Service du Premier Ministre

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 11 mai 1992, page 2074