



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 9ème législature

TGV

Question écrite n° 58201

### Texte de la question

M Jean-Louis Masson attire l'attention de M le Premier ministre sur le fait qu'en février dernier, alors qu'il était ministre de l'économie et des finances, il s'était prononcé pour une priorité au profit du TGV Rhin-Rhône par rapport au TGV Est. Il souhaiterait qu'il lui indique si, dans ses nouvelles fonctions de Premier ministre, il envisage ou non de respecter les engagements pris par ses prédécesseurs à savoir que, conjointement avec le TGV Méditerranée, le TGV Est est celui dont les études doivent être engagées prioritairement.

### 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'Etat, 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'Etat, 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 été confiée à M Essig en vue de trouver des solutions originales de financement du TGV-Est-européen. Le ministre de l'équipement, du logement et des transports a rendu public, le 2 octobre dernier, le rapport de M Essig, qui a permis de mieux appréhender certaines difficultés présentées par ce projet. Enfin, par un communiqué en date du 31 décembre 1992, le Premier ministre a confirmé la décision de l'Etat d'entreprendre la construction d'un TGV-Est qui apportera une contribution importante à l'aménagement du territoire en France et à la construction d'un réseau de trains à grande vitesse en Europe. Ce projet est l'une des infrastructures prioritaires que la France entend réaliser dans le cadre de l'initiative européenne de croissance, décidée lors du Conseil européen d'Edimbourg. Compte tenu des perspectives de fréquentation de cette ligne nouvelle, le Premier ministre a demandé au ministre de l'équipement, 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 :** 58201

**Rubrique :** Sncf

**Ministère interrogé :** Service du Premier Ministre

**Ministère attributaire :** Service du Premier Ministre

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 25 mai 1992, page 2260