



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV Est

Question écrite n° 51877

Texte de la question

M. André Wojciechowski attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'importance d'un aménagement du territoire harmonieux permettant le développement économique de notre chère région Lorraine, et plus précisément celui de la Moselle-est, durement affectée par les restructurations industrielles. Cette région frontalière avec le *land* de Sarre (Allemagne), occupe une position stratégique au coeur de l'Europe. Ses 2 219 km² représentent plus d'un tiers de la superficie du département de la Moselle. La Moselle-est, c'est un potentiel de 2 millions de consommateurs avec un fort pouvoir d'achat dans un rayon d'à peine 100 km et 100 millions dans un rayon de 400 km. La Moselle-est, c'est 150 000 actifs, 12 000 entreprises et 2 000 hectares de parcs industriels aménagés. C'est un carrefour européen accessible, central et idéal comportant de nombreux aménagements qui favorisent les déplacements internes et les échanges avec les pays voisins, grâce notamment : à un vaste réseau de voies de communication performantes au carrefour des autoroutes Paris-vallée du Rhin et Pays-Bas-Marseille ; à un accès facile et de proximité à des lignes aériennes européennes et mondiales ; à la présence de nombreuses entreprises de transport et de logistique ; à la desserte du territoire par le TGV-est européen. La mise en service de la LGV-est, au 10 juin 2007, a suscité beaucoup d'espoir dans cette région de France, qui a déjà vécu d'importantes mutations économiques avec la désindustrialisation et la fermeture de la mine. En effet, les TGV et ICE (5 quotidiens), permettent de diviser par deux en moyenne les temps de parcours ferroviaires entre Paris et l'est de la France. Ce gain de temps ne se justifie pas par une hausse de la vitesse de circulation, le TGV ou ICE ayant gardé le même temps de parcours que les trains Corail qu'ils remplacent, mais simplement en restreignant la Moselle-est à une seule desserte, celle de la gare de Forbach, qui bénéficie de deux arrêts aller-retour quotidiens. Cette nouvelle offre imposée par la SNCF a eu comme effet de diviser le territoire est-mosellan en deux : à l'est, les agglomérations de Forbach Sarreguemines et Sarrebruck profitant pleinement des dessertes TGV avec les deux dessertes de Forbach et cinq de Sarrebruck, alors que les deux gares sont distantes de quelques kilomètres l'une de l'autre par la route et seulement 8 minutes par le rail ; à l'ouest, le territoire composé des pays de Boulay, de Bouzonville, de Faulquemont, de Morhange, du Warndt, du pays Naborien et sans oublier la proximité de l'agglomération de Sarrelouis, qui ont été complètement oubliés dans le "*casting*" des gares TGV, par la SNCF. En effet, aujourd'hui, c'est tout un territoire, représentant un bassin de vie de près de 250 000 habitants, qui ne profite pas de cette ligne à grande vitesse, pourtant largement financée par des fonds publics. Soucieux pour l'avenir, l'attractivité et la modernité de leur territoire, les élus de ces agglomérations ont décidé de se soulever pour faire part de leur désaccord concernant ces décisions, convaincus qu'elles sont contraires à l'intérêt général. Il sait comme lui qu'une desserte d'un territoire par le TGV constitue un atout majeur dans la politique d'aménagement d'un territoire et constitue un enjeu supranational qui ne peut être laissé aux mains de quelques officines. Aussi, il lui demande de lui indiquer comment le Gouvernement compte interférer en faveur de ces territoires français, complètement délaissés par le TGV, et plus précisément l'ouest de la Moselle-est qui se trouve être un territoire délaissé par l'État tout en possédant de multiples potentialités.

Texte de la réponse

La région Lorraine est bien desservie par les transports ferroviaires, que ce soit par les trains nationaux ou régionaux. La demande de dessertes supplémentaires sur le TGV-Est est soumise à une procédure spécifique. En novembre 2000, à l'occasion de l'accord de financement du TGV-est européen, des dessertes de principe ont été définies. Dans un second temps, une mission a été confiée en 2005 à M. Claude Liebermann, ingénieur général des ponts et chaussées, chargé d'instruire les demandes d'arrêts supplémentaires. Depuis, toutes les demandes sont instruites dans le cadre du comité de suivi du TGV-Est européen présidé par le préfet de la région Lorraine et composé de représentants de la SNCF, des régions et des États concernés. Ce comité est chargé de déterminer la pertinence d'ajouts de nouvelles dessertes sur cette liaison, au regard de leur équilibre économique et de leur faisabilité technique. Il lui appartient d'étudier les propositions et d'évaluer, par rapport à l'allongement de trajet total que cela induirait, le potentiel de trafic supplémentaire que les dessertes additionnelles seraient susceptibles de générer. Concernant plus particulièrement l'ouest du territoire est-mosellan, plusieurs demandes ont été formulées pour obtenir la desserte de Saint-Avold, chef-lieu de canton du département de la Moselle, par le TGV-est. Une demande de liaison TGV-est directe Paris-Saint-Avold a ainsi été soumise au comité de suivi et une étude a été lancée le 8 décembre 2008. Celle-ci a conclu qu'une telle liaison ne serait pas en mesure de garantir une clientèle supplémentaire suffisante, à même de compenser la perte de trafic entre Paris et Francfort qui serait liée à l'allongement de la durée du trajet, alors que ce trafic international est déjà en forte concurrence avec d'autres modes de transport et pourrait s'en trouver pénalisé. Il existe toutefois d'autres solutions au départ de Saint-Avold, par le biais de correspondances en gares de Forbach et Metz. Par train régional, Saint-Avold se situe entre 12 et 16 minutes de Forbach, gare à partir de laquelle les voyageurs peuvent prendre un ICE les conduisant à Paris le matin et le soir en un peu plus de 2 h 30 et à Francfort le matin en 2 h 46. Deux ICE permettent également de relier Francfort à Saint-Avold en 3 heures le matin et en fin d'après-midi. Avec une correspondance à Metz, il existe sept aller et retour Paris-Saint-Avold, du lundi au vendredi, dans des temps de parcours compris entre 2 h 4 et 2 h 21.

Données clés

Auteur : [M. André Wojciechowski](#)

Circonscription : Moselle (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 51877

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 juin 2009, page 5545

Réponse publiée le : 3 novembre 2009, page 10483