



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV Est

Question écrite n° 636

Texte de la question

M. François Grosdidier attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'insuffisance des places disponibles pour les voyageurs sur les destinations Paris-Metz et Metz-Paris depuis l'ouverture commerciale du TGV Est-Européen, contraignant de nombreux usagers à emprunter la voiture ou à faire un détour par Nancy. Dans cette dernière hypothèse le trajet est alors de près de 4 heures alors qu'il est avec le TGV direct d'1 h 20 et qu'il était de 2 h 50 avant le TGV. Il lui demande de lui indiquer le nombre de places disponibles pour les voyageurs sur cette ligne, par jour et par semaine, sur la ligne directe Paris-Metz, avant et depuis la mise en service commercial du TGV Est-Européen. Il lui demande quelle disposition le service public ferroviaire va prendre pour assurer une offre correspondant à la demande.

Texte de la réponse

La comparaison des capacités offertes sur la liaison Paris-Metz entre la situation prévalant avant et après la mise en service du TGV Est est difficile, dans la mesure où le dimensionnement des trains Corail répondait à d'autres besoins de dessertes. En effet, les trains Corail Paris-Metz transportaient, d'une part, des voyageurs qui devaient transiter par Paris pour se rendre dans le nord de la France et sur la façade atlantique, alors qu'ils disposent aujourd'hui de dessertes directes à partir de la gare Lorraine TGV. D'autre part, un plus grand nombre de trains directs a conduit à diminuer les besoins de capacité sur chaque destination. Ainsi, les passagers du Francfort-Paris et du Bar-le-Duc - Paris, qui voyageaient auparavant dans le même train Corail que les passagers du Metz-Paris, disposent aujourd'hui de dessertes dédiées avec la capitale. La nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) Est-Européenne a connu un vif succès commercial dans les premières semaines de mise en exploitation, phénomène amplifié par les importantes offres commerciales de lancement. Du 10 juin au 31 juillet dernier, plus de 2 millions de voyageurs sont montés à bord des TGV circulant sur cette ligne, soit une croissance de 80 % par rapport à la période de l'année précédente. L'occupation moyenne des trains durant cette période s'est située autour de 90 % et certaines rames sont parties sans laisser la possibilité d'y accéder. Deux facteurs contribuent à revenir à une situation plus normale. En effet, bien que contrainte par son parc de rames TGV et par la montée en régime des ateliers de maintenance, la SNCF a répondu à la demande en affectant de nouvelles capacités sur les dessertes de l'est de la France. Depuis le 27 août, les deux nouvelles liaisons Paris-Metz ont permis de porter la capacité totale à 7 200 places par jour, contre 5 760 à l'ouverture de la ligne, et depuis le 22 octobre, une nouvelle extension des capacités permet d'offrir 5 400 places hebdomadaires supplémentaires. De plus, depuis fin juillet, après l'effet de découverte de la grande vitesse sur les régions Est, le taux d'occupation moyen des TGV se situe aux alentours de 70 %, avec une légère hausse en septembre, induite par la reprise d'activité des professionnels et des étudiants. Ce niveau d'occupation des trains est plus conforme aux prévisions réalisées avant l'ouverture de la LGV Est-Européenne.

Données clés

Auteur : [M. François Grosdidier](#)

Circonscription : Moselle (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 636

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 17 juillet 2007, page 4906

Réponse publiée le : 11 décembre 2007, page 7881