



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports

Question orale n° 1427

Texte de la question

M. Laurent Hénart attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur les projets qui doivent être prochainement arrêtés pour la Lorraine, dans le cadre du schéma national des infrastructures de transport. La seconde version du SNIT a retenu un certain nombre de projets pour la Lorraine. Toutefois, deux projets d'envergure, à la fois considérés comme absolument essentiels pour le développement futur de la région et utiles pour toute la moitié est du pays, doivent remonter dans l'ordre des priorités. Ils concernent les liaisons méridiennes entre le nord et le sud européens, *via* la Lorraine. Il s'agit tout d'abord de la réalisation, avant 2020, de « l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Lorraine et la vallée du Rhône ». Aux termes actuels du SNIT, l'horizon de réalisation du projet apparaît trop éloigné, compte tenu de l'avancée des études inscrites au CPER 2007-2013. Il s'agit ensuite de la liaison fluviale Moselle-Saône. En 2008, le Gouvernement s'est engagé sur la réalisation des études préalables et l'ouverture « d'un débat public d'ici 2012 ». Or le SNIT retient une autre formule, plus évasive, qui laisse planer le doute sur la volonté du Gouvernement d'engager réellement ce projet. Il souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement en la matière.

Texte de la réponse

PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN LORRAINE

Mme la présidente. La parole est à M. Laurent Hénart, pour exposer sa question, n° 1427, relative aux projets d'infrastructures de transport en Lorraine.

M. Laurent Hénart. Monsieur le ministre chargé des relations avec le Parlement, le débat sur le schéma national des infrastructures de transport m'amène, comme notre collègue Joël Giraud, à évoquer la situation de la Lorraine.

Je rappelle au préalable la situation particulière de cette région, seule en France à être limitrophe de trois États : la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne. Elle est ainsi un lieu de transit, de personnes ou de marchandises, depuis le bassin de la Mer du Nord vers le bassin de la Mer Méditerranée. Par ailleurs, l'État a consenti de réels efforts, notamment avec le TGV est-européen, pour situer la région sur un axe Ouest-Est, allant du bassin francilien vers l'Europe centrale et orientale.

Le défi que doit relever cette région, la plus touchée par la crise puisque c'est elle qui a perdu le plus grand nombre d'emplois en France depuis 2008, consiste à rester un carrefour d'échanges européens et à développer son positionnement sur l'axe Nord-Sud.

Nous défendons, de ce point de vue, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, deux projets qui nous paraissent essentiels. Le premier est le canal Moselle-Saône, qui permettra de relier à grand gabarit la Moselle à la Saône et au Rhône ; il s'agit d'une liaison d'un peu plus de 270 kilomètres. Le second est le raccordement de nos transports ferroviaires au TGV Rhin-Rhône, raccordement actuellement à l'étude et qui doit être inscrit dans le schéma national. Je rappelle que l'on met, actuellement, près d'une heure de plus en train qu'en voiture pour aller de Metz ou de Nancy à Lyon. À l'heure des modes alternatifs de transport, il est évident que le raccordement aux lignes à grande vitesse rendrait le train plus compétitif que la voiture sur l'axe Nord-Sud.

Nous avons déjà une autoroute, l'A 31, qui relie les Pays-Bas et la Belgique à la Méditerranée. Il serait vital pour notre région d'y ajouter un axe fluvial et un axe ferroviaire, afin de constituer un vrai corridor européen multimodal, permettant de basculer d'un type de transport à un autre. Au-delà de l'épine dorsale que représente le sillon Thionville-Metz-Nancy-Épinal, qui accueille plus de 1,2 million d'habitants, il s'agit d'assurer la vocation industrielle, logistique et de services de la Lorraine.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Patrick Ollier, *ministre chargé des relations avec le Parlement*. Je souhaite excuser, ce que j'ai omis de faire en répondant à la question précédente, l'absence de Mme Kosciusko-Morizet. Le Président de la République lui a en effet demandé, lors du conseil des ministres de mardi dernier, de se rendre au Japon en compagnie d'experts français dans le domaine nucléaire, pour aider nos amis japonais. Le Président l'y rejoindra vendredi. Monsieur le député, le schéma national des infrastructures de transport permettra de décliner les orientations du Grenelle de l'environnement en matière de transport et constituera le document de planification de référence pour les vingt à trente prochaines années. Comme vous le soulignez, l'avant-projet consolidé de schéma, rendu public en janvier dernier, a retenu un certain nombre de projets structurants pour la Lorraine. Il s'agit notamment de l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Lorraine et la vallée du Rhône et du projet de liaisons fluviales Saône-Moselle-Rhin.

En ce qui concerne le premier point, une étude exploratoire portant sur les débouchés sud de la Lorraine a commencé en 2009, dans le cadre du contrat de projets État-région 2007-2013.

En anticipation de ses résultats, de premières études ont été engagées dès 2010 sur l'amélioration et l'électrification de la ligne Épinal-Belfort ainsi que sur l'opportunité de réaliser un nouveau barreau entre Lure et la LGV Rhin-Rhône. Elles seront complétées, cette année, par des études d'amélioration de la desserte du sud de la Lorraine, notamment entre Toul et Dijon.

L'horizon du projet mentionné dans la dernière version du schéma ne reflète aucunement un ordre de priorité, mais tient uniquement compte de l'état actuel d'avancement des études que je vous ai précisé. En conséquence, l'horizon mentionné - après 2020 - apparaît tout à fait cohérent.

Pour ce qui est de la liaison fluviale Saône-Moselle-Rhin, l'État s'est résolument engagé à appliquer les termes de la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement : " Les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle seront poursuivies et un débat public sera organisé d'ici à 2012. Ce débat envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin qui fera l'objet d'études complémentaires préalables. "

Le comité de pilotage, placé sous la présidence du préfet de la région Lorraine, travaille activement à la préparation de ce débat public, pour lequel Voies navigables de France a été désigné maître d'ouvrage des études de l'opération. Je sais tout l'intérêt que vous portez à l'avancement de ces travaux.

De plus, l'État, via l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, s'est d'ores et déjà engagé à verser une somme de 4 millions d'euros pour les études - j'étais administrateur de cette agence à l'époque et je sais ce qui a été voté -, la constitution du dossier et la tenue du débat public.

Ces nouvelles liaisons contribueront à renforcer la compétitivité de la voie d'eau par rapport au transport routier et à développer l'activité économique des territoires traversés dans le contexte de la politique du développement durable chère au Gouvernement.

Données clés

Auteur : [M. Laurent Hénart](#)

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

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1427

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 mars 2011, page 2577

Réponse publiée le : 1er avril 2011, page 2221

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 22 mars 2011