



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TGV Est

Question écrite n° 55148

## Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le fait que le premier coup de pioche du TGV Est vient d'être donné. Il s'agit en l'espèce des premières fouilles archéologiques sur les emprises foncières. A cette occasion, la SNCF et l'opérateur RFF ont publié une carte du temps de desserte des principales villes par le futur TGV. Sur celle-ci, le parcours Paris-Metz est prévu en une heure et demie alors que, selon certaines indications, il serait en réalité inférieur. En outre, l'horaire assigné à Metz est le même que pour Nancy alors qu'à partir du raccordement de la ligne TGV sur le réseau existant dans la vallée de la Moselle, il y a une dizaine de kilomètres de moins en direction de Metz qu'en direction de Nancy. Elle souhaiterait en conséquence qu'il lui indique de manière précise quels seront les temps réels de trajet entre Paris et Metz et entre Paris et Nancy.

## Texte de la réponse

Dès l'origine, les études du TGV Est européen ont intégré le principe d'une desserte équilibrée des gares de Metz et Nancy depuis Paris. Par ailleurs, le franchissement de la vallée de la Moselle n'offrait que peu de sites favorables à la bonne insertion environnementale de la ligne nouvelle. Le choix s'est opéré pour un franchissement de la vallée à la hauteur de Pagny-sur-Moselle et Vandières, où des raccordements à la ligne existante Metz-Nancy seront construits vers le nord, pour la desserte de Metz, et vers le sud, pour la desserte de Nancy. Enfin, les caractéristiques de la ligne nouvelle permettront une vitesse commerciale de 320 kilomètres/heure en première phase. La prise en compte de ces hypothèses et de ces contraintes géographiques a conduit la SNCF à déterminer un temps de parcours d'une heure trente minutes pour les dessertes Paris-Metz et Paris-Nancy. Ce temps constitue un progrès considérable par rapport aux temps de parcours actuels, et représente un gain de temps de l'ordre d'une heure dix minutes à une heure quinze minutes. Il est vrai que la distance des raccordements de Pagny-Vandières aux gares de Metz et Nancy n'est pas égale. Elle pourrait théoriquement jouer de quelques minutes sur les temps de parcours définitifs. Mais ceux-ci devront également tenir compte des contraintes d'exploitation sur la ligne existante Metz-Nancy, et respecter une exigence de fiabilité. Pour cette raison, les temps réels de parcours exact ne pourront être connus que peu de temps avant la mise en service du TGV Est. Il convient enfin de préciser qu'une fréquence de huit allers-retours quotidiens entre Paris et Metz, comme entre Paris et Nancy, est prévue.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Marie-Jo Zimmermann](#)

**Circonscription :** Moselle (3<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 55148

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 11 décembre 2000, page 6947

**Réponse publiée le** : 30 juillet 2001, page 4414