ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV Est

Question orale n° 282

Texte de la question

M. Christian Eckert attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les conditions de fonctionnement du TGV Est qui, un an après sa mise en service, présente encore de nombreuses insuffisances. Il faut d'abord rappeler que la réalisation de cette ligne, ouvrant sur l'Europe un couloir de circulation essentiel, n'a été entreprise que très tardivement. La SNCF et le Gouvernement avaient mis en avant des raisons financières pour contraindre, et ce fut une première en France, les collectivités territoriales, et notamment les régions, à un cofinancement de l'investissement sur la voie et les matériels roulants. Par exemple, la seule région Lorraine et ses contribuables ont déboursé plus de 250 millions d'euros pour la réalisation de la première phase de la ligne TGV Est. Et pourtant, aujourd'hui, obtenir une réservation relève souvent de l'exploit, les tarifs ont explosé, les dessertes restent incomplètes. Concernant la saturation de l'offre, il suffit d'interroger les voyageurs, pour être convaincu. Paradoxalement, une liaison que l'on craignait peu rentable connaît aujourd'hui des taux de remplissages extraordinaires. S'agissant des tarifs, dont la variabilité défie tout esprit cartésien - dans le même train un billet de seconde est parfois plus cher qu'un billet de première ! -, ils ont explosé de plus de 40 % et dissuadent les usagers étudiants, retraités et les familles, qui, paradoxalement, retournent à la voiture ou renoncent à se déplacer. Enfin, à propos des dessertes, le bassin de Longwy-Briey et 400 000 habitants de ce ressort, incluant le sud du Luxembourg et le sud-est de la Belgique, n'ont pas de solution ferrée pour se rendre à Paris et accéder au réseau TGV. Quelles sont donc sur ces questions les intentions du Gouvernement et de la SNCF ? Pouvons-nous disposer d'un bilan financier précis de la première année d'exploitation ? Devons-nous craindre, comme annoncé, qu'une nouvelle hausse des tarifs de RFF ne remette encore plus de gens dans leurs voitures ? La SNCF persistera-t-elle à refuser de remettre en service quelques trains classiques à tarifs « normaux » pour les plus modestes ou les moins pressés ? Enfin, les habitants du nord de la Meurthe et Moselle, des bassins de Longwy-Briey devront-ils encore attendre longtemps pour avoir un accès TGV comme tout le monde ? Les contribuables locaux alsaciens et lorrains sont les seuls à avoir financé leur TGV. Ne leur infligez pas une double peine en refusant de voir dans le TGV Est autre chose qu'une machine à produire des dividendes, pour l'État aujourd'hui ou pour d'autres actionnaires demain. Il s'agit d'en faire un vrai outil au service de tous, un outil d'aménagement du territoire, un outil pour favoriser les transports collectifs que les Français de l'est méritent : il lui rappelle que les rails d'une grande partie des réseaux ferrés de France, et bien au-delà, ont été fabriqués en Lorraine.

Texte de la réponse

CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DU TGV EST

M. le président. La parole est à M. Christian Eckert, pour exposer sa question, n° 282, relative aux conditions de fonctionnement du TGV Est.

M. Christian Eckert. Je souhaite en effet attirer l'attention du Gouvernement sur les conditions de fonctionnement du TGV Est qui, un an après sa mise en service, présente encore de nombreuses insuffisances. Il faut d'abord rappeler que la réalisation de cette ligne ouvrant sur l'Europe un couloir de circulation essentiel n'a été entreprise que très tardivement. La SNCF et le Gouvernement avaient mis en avant des raisons financières

pour contraindre - et ce fut une première en France - les collectivités territoriales, et notamment les régions, à cofinancer l'investissement de la voie. Par exemple, la seule région Lorraine et ses contribuables ont déboursé plus de 250 millions d'euros pour la réalisation de la première phase de la LGV Est.
Aujourd'hui, obtenir une réservation relève souvent de l'exploit, les tarifs ont explosé et les dessertes restent incomplètes. La saturation de l'offre, les voyageurs peuvent en témoigner : paradoxalement, cette liaison que l'on craignait comme peu rentable connaît aujourd'hui des taux de remplissage exceptionnels. Les tarifs, dont la variabilité défie tout esprit cartésien - dans le même train, un billet de seconde est parfois plus cher qu'un billet de première ! -, ont explosé de plus de 40 %, et deviennent dissuasifs pour les usagers étudiants, retraités et les familles, qui reprennent leur voiture ou renoncent à se déplacer. Quant aux dessertes, le bassin de Longwy-Briey et 400 000 habitants de ce ressort, incluant le sud du Luxembourg et le sud-est de la Belgique, n'ont pas de solution ferrée pour se rendre à Paris et accéder au réseau TGV. Quelles sont les intentions du Gouvernement et de la SNCF sur ces sujets ?
Par ailleurs, pouvons-nous disposer d'un bilan financier précis de la première année d'exploitation ? Devons-nous craindre une nouvelle hausse annoncée des tarifs de RFF, qui remettrait plus encore les gens dans leur voiture ? La SNCF persistera-t-elle à refuser de remettre en service quelques trains classiques à tarifs normaux pour les plus modestes ou les moins pressés ? Enfin, les habitants du nord de la Meurthe-et-Moselle, des bassins de Longwy-Briey devront-ils encore attendre la Saint-Glinglin pour avoir un accès TGV comme tout le monde ?
Le TGV Est européen participe à l'aménagement du territoire. Les taux de remplissage enregistrés après presque un an de service, supérieurs aux prévisions initiales qui avaient fondé le niveau de contribution des collectivités territoriales, doivent inciter à le concevoir comme tel. Aussi, est-il pertinent de considérer l'économie globale et mutualisée du TGV Est européen pour envisager des dessertes complémentaires par la SNCF des territoires oubliés à ce jour, comme Longwy, dans l'esprit de la clause de " bonne fortune " contractuelle.
Monsieur le secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire, les contribuables locaux alsaciens, champardennais et lorrains sont les seuls à avoir financé leur TGV. Ne leur infligez pas une double peine en refusant de voir dans le TGV Est autre chose qu'une machine à produire des dividendes, pour l'État aujourd'hui ou pour d'autres actionnaires demain. Faites-en un vrai outil au service de tous, un outil d'aménagement du territoire pour favoriser les transports collectifs que les Français de l'Est méritent : en effet, les rails d'une grande partie des réseaux ferrés de France et bien d'autres ont été et sont encore fabriqués en Lorraine.
M. le président. La parole est à M. Hubert Falco, secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire.
M. Hubert Falco, *secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire.* Monsieur le député, le TGV Est européen fêtera dans les prochains jours son premier anniversaire. Son lancement a constitué un succès sans précédent en termes de fréquentation commerciale. En un an, les voyages entre Paris et la Lorraine ont progressé de 32 %, ce qui confirme l'intérêt du projet. L'attractivité du temps de parcours, le confort du TGV, ainsi que l'offre promotionnelle de lancement, associés au travail préparatoire effectué par les élus, les offices de tourisme et les chambres de commerce et d'industrie expliquent ce succès.
Lors de la phase de concertation conduite en 2005, la desserte par TGV des gares de Moselle et de Meurthe-et-Moselle a été renforcée par rapport à celle prévue dans la déclaration d'utilité publique. Pour la Lorraine, un aller-retour supplémentaire Paris-Meuse-TGV, un aller-retour supplémentaire Paris-Sarrebourg et un arrêt en gare de Lorraine-TGV d'un TGV Paris-Francfort sont actuellement en cours d'expérimentation. La desserte du nord de la Meurthe-et-Moselle est assurée par correspondance à Nancy entre le TGV et les TER lorrains. Une étude a été décidée par le dernier comité technique du TGV Est européen. Elle permettra de savoir si la desserte TGV et l'articulation TGV plus TER actuelles répondent bien aux besoins de déplacements des territoires.
Pour faire face aux niveaux d'occupation très élevés des TGV Est européen, la SNCF a renforcé très rapidement son offre, tout en garantissant un bon niveau de régularité, élément critique en phase de lancement. Dès septembre 2007, elle a mis en place deux fréquences de plus entre Paris et Nancy et Paris et Metz, puis, en octobre 2007, des rames doubles supplémentaires.
Cet hiver, tout le parc TGV Est Européen a été mobilisé, avec le renfort de rames duplex du Sud-Est, pour accompagner les voyages vers l'Alsace, notamment pendant les week-ends des marchés de Noël. L'offre a encore progressé depuis le 31 mars dernier, avec deux allers-retours Bordeaux-Champagne-Ardenne, TGV-Lorraine, TGV-Strasbourg, et un TGV Nantes-Champagne-Ardenne, TGV-Lorraine, TGV-Strasbourg, et, depuis le 28 avril dernier, un aller-retour Paris-Commercy.

Certes, les TGV de pointe hebdomadaire au départ de Paris, notamment le vendredi, sont les plus demandés et sont donc très remplis. Mais l'offre est renforcée, autant que possible, au départ de Paris vers Nancy. En effet, près de 2 900 places sont proposées à la vente à partir de quatorze heures.
Dans un contexte contraint par le nombre de rames disponibles, la SNCF cherche toutes les possibilités de développer encore l'offre TGV Est Européen.
Dès décembre 2008, au départ de Strasbourg vers Paris, un TGV très matinal circulera le lundi, ainsi que deux TGV supplémentaires le dimanche soir. Au retour, un TGV supplémentaire sera mis en place, le vendredi soir, au départ de Paris vers Strasbourg.
En juillet 2009, la création d'un TGV aller-retour Strasbourg-Le Havre permettra une nouvelle desserte au départ et à l'arrivée de Lorraine TGV et de Meuse TGV.
Ensuite, en décembre 2009, un aller-retour supplémentaire Paris-Meuse TGV en milieu d'après midi sera créé, à la suite d'une demande validée par le comité technique du TGV Est Européen.
Enfin, la possibilité de créer un sixième aller-retour Paris Luxembourg, dès décembre 2009, est actuellement à l'étude.
Lors de la mise en service du TGV Est Européen, des élus locaux et des usagers se sont exprimés pour réclamer des tarifs plus modérés. Tenant compte de ces remarques, la SNCF a ajusté, en janvier denier, sa politique tarifaire en diminuant le tarif de la liaison Strasbourg-Lille de plus de 5 % et en majorant les prix des autres dessertes du TGV Est Européen d'un point seulement, contre deux pour les autres axes.
Par ailleurs, la nouvelle tarification " loisir ", mise en place en octobre 2007 vise à favoriser l'accès au TGV du plus grand nombre, en offrant des prix réduits sans condition d'âge - à partir de 17 euros pour Paris-Nancy ou Paris-Metz. Des promotions régulières sont proposées tout au long de l'année. Il faut noter que des places à tarifs réduits restent très accessibles sur les horaires hors pointe, mais également le vendredi matin et le samedi matin.
Les tarifs sociaux ou les réductions offertes sur les cartes commerciales, 25 % au minimum, sont disponibles jusqu'à la dernière minute dans tous les trains.
Je souhaite donc que ce formidable succès, permis grâce à la mobilisation des collectivités territoriales alsaciennes, lorraines mais aussi champenoises et franciliennes, de l'Union Européenne, du Grand-Duché du Luxembourg et de l'État français - n'oublions personne -, soit conforté au bénéfice de tous.
Je compte d'ailleurs sur la SNCF pour y parvenir.
M. le président. Avant de donner de nouveau la parole à M. Christian Eckert, j'invite les intervenants à faire preuve de brièveté.
Ni les questions ni les réponses ne sont TGV *(Sourires)* et nos collègues risquent, tout à l'heure, d'en subir les désagréments.
La parole est à M. Christian Eckert.
M. Christian Eckert. Je voudrais reprendre la parole sur un point.
Je crois savoir qu'une étude est lancée en ce qui concerne la desserte du nord de la Meurthe-et-Moselle. Mais elle ne prend pas en compte les différentes options que vous venez d'évoquer, notamment la desserte *via* Nancy.
Je suggère, monsieur le secrétaire d'État, que le Gouvernement fasse en sorte, avec les Lorrains, que toutes les hypothèses de desserte du bassin de Longwy soient étudiées, y compris une desserte *via* le sud du Luxembourg.

Données clés

Auteur : M. Christian Eckert
Circonscription : Meurthe-et-Moselle (7e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 282
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 27 mai 2008, page 4284
Réponse publiée le : 28 mai 2008, page 2483
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 27 mai 2008