



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

TGV : Moselle

Question écrite n° 13937

Texte de la question

M Jean-Louis Masson rappelle à M le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer que sur sa proposition, le conseil général de la Moselle a adopté un avis ainsi rédigé : « Le conseil général prend acte avec satisfaction, d'une part, de ce que le Premier ministre a arrêté définitivement le principe de la création du TGV Est reliant Paris à Strasbourg ; d'autre part de ce que le Premier ministre a également confirmé que le choix du tracé à hauteur de la Lorraine n'était pas encore arrêté et qu'il convenait d'engager une consultation entre les départements et les autres collectivités territoriales concernées. Sur ce point, le conseil général de la Moselle rappelle que seul un tracé équilibre entre Metz et Nancy et plus généralement entre la Moselle et la Meurthe-et-Moselle est acceptable et susceptible d'être utilisé au mieux par tous les usagers potentiels. Pour l'avenir, le TGV sera probablement un facteur de développement économique aussi important que l'a été le train au cours du 19^e siècle. Toute opération tendant délibérément à marginaliser, soit le nord, soit le sud de la métropole lorraine ne pourrait donc avoir que des conséquences négatives pour la partie concernée, sans pour autant apporter quoi que ce soit de plus à ceux qui penseraient en être bénéficiaires. Dans ces conditions, et comme l'indiquent d'ailleurs les études de la commission Ratier, le meilleur tracé, du point de vue technique, et du point de vue de l'aménagement du territoire, fait arriver le TGV dans la vallée de la Moselle à hauteur de Pagny-sur-Moselle, c'est-à-dire en limite des deux départements de la Moselle et de Meurthe-et-Moselle. Cette solution est d'autant plus valorisante qu'elle permet, par le biais du réseau existant, éventuellement amélioré, de desservir en quelques minutes, vers le nord, la ville de Metz, puis Thionville et Luxembourg, et vers le sud, la ville de Nancy, puis le département des Vosges. À partir de Pagny, la ligne à grande vitesse se continuerait et passerait à hauteur du futur aéroport régional pour aboutir, comme le préconise le rapport Ratier, à une seconde gare d'éclatement, en l'espèce, celle de Remilly. De là, il serait possible de desservir par le réseau existant le bassin houiller, Sarrebruck et Francfort. La ligne à grande vitesse se continuerait, elle, via Reding et le col de Saverne, vers Strasbourg. Cette solution, avec pour corollaire une interconnexion du TGV Nord à hauteur de Roissy, apporterait des solutions satisfaisantes et équilibrées pour toutes les zones concernées. Par contre, la solution proposée récemment à Nancy est inacceptable. Elle consisterait, en effet, à faire passer la ligne TGV par Dieulouard, Nancy, puis Strasbourg. Dans ces conditions, le supplément de parcours vers le nord de la Lorraine et notamment vers Metz pénaliserait considérablement en distance, en temps et fréquence les usagers concernés. Par ailleurs, il ne serait alors plus envisageable de desservir Francfort par une voie ferrée améliorée passant par le bassin houiller et siderurgique. Tout le trafic à destination de Francfort et du reste de l'Allemagne serait détourné par Strasbourg et la vallée du Rhin. De ce fait, les usagers de l'est mosellan, non seulement supporteraient comme les usagers messins un supplément de distance et une perte de temps, mais en plus, le détournement de la clientèle vers Francfort réduirait considérablement la fréquence des trains passant par le bassin houiller. » Compte tenu de l'importance de cet avis, il souhaiterait qu'il lui indique quelles sont les suites qu'il envisage d'y donner.

Texte de la réponse

Reponse. - Sur la base des conclusions remises fin janvier 1989 par le groupe de travail franco-allemand charge d'etudier une liaison ferroviaire rapide entre Paris, l'Est de la France et le Sud-Ouest de l'Allemagne, le ministre de l'equipement, du logement, des transports et de la mer a confie a M Philippe Essig, ancien ministre, ingenieur general des ponts et chaussees, la mission d'etudier, en liaison avec les collectivites locales interessees, le trace definitif du projet de TGV Est et de rechercher les concours financiers necessaires a sa realisation. Pour ce qui concerne la Lorraine, la lettre de mission adreesee a M Essig precise notamment qu'« il conviendra d'assurer une desserte equitable de Metz et de Nancy, en tenant compte des liaisons a etabliir avec la Sarre et le Luxembourg ». M Essig, qui remettra ses conclusions au ministre de l'equipement, du logement, des transports et de la mer pour la fin de l'annee 1989, s'est rendu le 19 juin 1989 au conseil regional de la region Lorraine afin de presenter aux elus l'etat d'avancement de ses travaux.

Données clés

Auteur : [M. Masson Jean-Louis](#)

Circonscription : - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13937

Rubrique : SnCF

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et de la mer

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et de la mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 5 juin 1989, page 2512