

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>11207</b>	De <b>M. Thibault Bazin</b> ( Les Républicains - Meurthe-et-Moselle )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > Desserte TGV du Grand-Est de 2019 à 2023	<b>Analyse</b> > Desserte TGV du Grand-Est de 2019 à 2023.
Question publiée au JO le : <b>24/07/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>13/11/2018</b> page : <b>10314</b>		

### Texte de la question

M. Thibault Bazin attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'inquiétude provoquée par les modifications de la desserte ferroviaire du Grand Est, suite aux travaux prévus sur le pôle d'échanges multimodal de Lyon Part-Dieu, travaux qui devraient durer de 2019 à 2023. Les conséquences seront en effet très dommageables. Alors qu'aujourd'hui, deux dessertes sont assurées quotidiennement, dans un sens comme dans l'autre, entre Nancy et Lyon *via* Dijon, il n'y aurait plus qu'une desserte. D'autre part, pour relier le sud-est, il serait proposé de passer par Strasbourg ou Marne-la-Vallée. Ces changements occasionneront donc un rallongement des trajets mais aussi des correspondances, ce qui est très pénalisant. Alors que plus de 850 millions d'euros ont été investis par la région Grand Est et les collectivités pour être desservies par le TGV, ces projets ne peuvent qu'alerter et mécontenter les élus comme les habitants. La recherche de la rentabilité, comparée à d'autres lignes, doit se faire en intégrant l'effort des collectivités locales au financement initial de l'investissement. Il vient lui demander ce que le Gouvernement compte faire pour assurer des liaisons aussi nombreuses et commodes que possible afin de ne pas impacter le tourisme et l'attractivité économique de toute la région, dont il faut éviter l'enclavement à tout prix.

### Texte de la réponse

À compter de 2019 et au moins jusqu'en 2023, le pôle d'échanges multimodal de Lyon-Part-Dieu va connaître des travaux importants, destinés à désaturer cette gare majeure avec ses 125 000 voyageurs en transit chaque jour et ses 550 trains quotidiens. Ce projet d'ampleur va toutefois se traduire par une fermeture temporaire durant la période des travaux de 2 voies sur 11, limitant d'autant la capacité d'accueil de cette gare. Cette contrainte technique a conduit SNCF Mobilités à travailler à une adaptation de l'offre grande vitesse entre la région Grand Est, Lyon et la Méditerranée, en détournant ou supprimant certains TGV. C'est ce raisonnement qui s'applique aux liaisons grandes vitesses Metz-Nancy-Nice et Nancy-Montpellier, qui ne pourront être maintenues au service annuel 2019. Pour compenser ces suppressions, SNCF Mobilités envisage trois solutions de substitution. Afin de conserver une liaison avec la région Occitanie, un TGV Montpellier-Strasbourg (via Lyon) serait prolongé jusqu'à Metz. Il serait également possible de faire partir depuis Nancy, en prolongeant la liaison, un TGV partant initialement de Strasbourg en direction de Marseille et Nice (dans le sens inverse, des travaux sur l'infrastructure ne permettent pas un trajet direct, même s'il est possible d'effectuer ce trajet avec une correspondance à Metz pour un temps de parcours global sensiblement identique). En outre, une nouvelle offre grande vitesse verrait le jour avec la mise en œuvre d'une liaison TGV directe Nancy-Lyon (via Marne-la-Vallée), qui ouvrirait, par correspondance à Lyon, aux

voyageurs les TGV en direction de Marseille ou Montpellier tout en offrant un gain de temps de 45 minutes (sur un trajet initial de 4h15). Compte tenu de l'ampleur des évolutions envisagées, qui prendront effet en décembre 2018, la SNCF a rencontré les élus locaux pour leur présenter les modifications de dessertes et les solutions de substitution possibles. Dans ce cadre, les rencontres avec les élus de l'axe dit du « sillon lorrain » ont permis d'identifier une possibilité de mise en œuvre d'une offre TER entre Nancy et Dijon dès décembre 2018, à raison de deux allers-retours quotidiens. Au vu des délais extrêmement courts pour anticiper les évolutions au service annuel à venir, SNCF Mobilités s'est engagée à ce que la mise en œuvre de cette nouvelle offre TER soit sans impact, pour l'année 2019, sur le montant global de la compensation versée par la région Grand Est dans le cadre de la convention TER. Un groupe de travail se réunira annuellement autour des sujets de dessertes ferroviaire (au niveau local, interrégional et longue distance) pour aborder suffisamment en amont les évolutions de dessertes TGV et TER. Enfin, à l'issue des travaux de la gare de Lyon-Part-Dieu, SNCF Mobilités s'engage à réétudier le plan des dessertes grandes vitesses entre les territoires de l'Est et du Sud-Est.