



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>18739</b>	De <b>M. Mohamed Laqhila</b> ( Mouvement Démocrate et apparentés - Bouches-du-Rhône )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> >Suppression ligne grande vitesse Marseille- Annecy	<b>Analyse</b> > Suppression ligne grande vitesse Marseille-Annecy.
Question publiée au JO le : <b>09/04/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>16/03/2021</b> page : <b>2383</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b> Date de renouvellement : <b>16/07/2019</b> Date de renouvellement : <b>26/05/2020</b> Date de renouvellement : <b>16/02/2021</b>		

### Texte de la question

M. Mohamed Laqhila interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'avenir de la ligne à grande vitesse entre Annecy et Marseille dont la suppression a été annoncée le 4 novembre 2018 par la SNCF. Les usagers de cette ligne ont été surpris par cette décision unilatérale alors-même que ce tracé profite, depuis 2014, de l'électrification du tronçon du « sillon alpin » entre Montmélian, Grenoble et Valence. Cette voie de chemin de fer permettait de relier en 3h35 seulement des pôles d'importance nationale telles que les villes de Marseille, d'Aix-en-Provence, d'Avignon, de Valence, et également Grenoble, Chambéry et Annecy. Cette décision apparaît d'autant plus surprenante que la SNCF renonce à exploiter le raccordement à voie unique qui avait été spécialement construit à cet effet en gare de Valence TGV. On ne peut que déplorer le malthusianisme endémique dont fait preuve l'opérateur historique à l'égard des relations non radiales, et ce, alors même que les ruptures de charge induites par ce genre de décision ne font qu'éloigner chaque jour un peu plus les Français du train, mode de transport pourtant fondamental pour que la France tienne ses engagements pris lors de la signature de l'accord de Paris. M. le député souhaiterait ainsi savoir quelles sont les raisons et les arguments avancés par la SNCF auprès du Gouvernement pour expliquer cette suppression. Il regrette par ailleurs que cette décision n'ait fait l'objet d'aucune consultation ni même d'une information préalable auprès des usagers, et il souhaite enfin savoir s'il est envisageable que cette liaison structurante pour le quart sud-est du pays, puisse être un jour réactivée.

### Texte de la réponse

Depuis 2013, la SNCF développe une offre TGV aux tarifs très accessibles (OUIGO), pour ouvrir l'accès aux services grande vitesse à des voyageurs principalement sensibles aux prix. Face au succès croissant de cette nouvelle offre, la SNCF a souhaité, au service annuel 2019, poursuivre le développement de OUIGO en région Provence Alpes Côte d'Azur. Le déploiement de trains OUIGO s'accompagne toutefois de nécessaires ajustements du plan de dessertes grande vitesse, pour prendre en considération les critères techniques, économiques et commerciaux spécifiques à cette offre. L'offre TGV classique nécessite ainsi d'être adaptée afin de proposer une offre grande vitesse qui puisse répondre aux besoins du plus grand nombre de voyageurs. Malgré la présence d'une



offre TGV sans rupture de charge entre Marseille et Annecy, à raison de deux allers-retours en week-end, la demande restait faible sur cette liaison (taux d'occupation des trains compris entre 20 et 60 %). Face à cette situation, et dans le contexte du déploiement de l'offre OUIGO, SNCF Voyageurs a décidé de ne pas renouveler cette offre de transport depuis 2019. Le trajet entre ces deux métropoles reste toutefois possible en effectuant une correspondance à Lyon, allongeant le temps de parcours de 35 minutes en moyenne. Le Gouvernement reste attentif à ce que le niveau de service ferroviaire soit en mesure de répondre aux besoins de mobilité des territoires. A ce titre, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit à partir du service annuel 2021 l'information obligatoire de l'État et des collectivités territoriales par les entreprises opérant des services librement organisés, tels que les TGV, lorsque celles-ci souhaitent les modifier.