



## 16ème législature

|   |  |   |
|---|--|---|
| <b>Question N° :</b><br><b>3218</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><br>> Desserte ferroviaire directe entre Nancy, Dijon et Lyon | <b>Analyse</b> > Desserte ferroviaire directe entre Nancy, Dijon et Lyon. |
| Question publiée au JO le : <b>15/11/2022</b><br>Réponse publiée au JO le : <b>14/11/2023</b> page : <b>10309</b><br>Date de renouvellement : <b>28/02/2023</b><br>Date de renouvellement : <b>20/06/2023</b><br>Date de renouvellement : <b>10/10/2023</b> |  |   |

### Texte de la question

M. Thibault Bazin alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la nécessité de rétablir une desserte ferroviaire directe entre Nancy, Dijon et Lyon. M. le député tient d'abord à souligner qu'une telle desserte existait avant le lancement des travaux du pôle d'échanges de la gare de Lyon Part Dieu (à l'été 2018). Il veut ensuite attirer l'attention de M. le ministre sur l'inadaptation de l'offre actuelle. En effet, le seul train direct depuis Nancy met actuellement 5 h 45 pour rejoindre Lyon en passant par Strasbourg et la vallée du Rhin. Certes, il existe également des TER Nancy-Dijon-Lyon mais les nombreux arrêts sur ce trajet font que le temps de parcours avoisine les 4 h 50, ce qui provoque le mécontentement de la majorité des usagers. Les TGV nécessitant une correspondance parisienne ne constituent d'ailleurs pas une alternative viable car ladite correspondance demeure difficile pour les voyageurs à mobilité réduite ou emportant de lourds bagages. À côté de cela, ce même trajet en voiture ne prend que 3 h 45. M. le député rappelle qu'à l'heure où la transition écologique impose de décarboner les modes de transport, il semble anachronique que la voiture soit plus attractive que le train pour faire ce trajet. Cela est d'autant plus vrai que le renchérissement du coût des carburants fait peser une lourde contrainte financière sur de nombreux ménages. Rétablir une offre ferroviaire importante pourrait être un moyen d'y répondre. Aussi, considérant que l'infrastructure ferroviaire existe pour établir une desserte ferroviaire directe entre Nancy, Dijon et Lyon, qu'une telle desserte existait jusqu'en 2019 et qu'elle est d'ailleurs toujours active en ce qui concerne le fret, M. le député demande à M. le ministre de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il compte prendre pour la rétablir. Il lui demande également de bien vouloir lui préciser s'il est prêt à étudier l'établissement d'une ligne TGV « train d'équilibre du territoire (TET) » de TGV entre Metz et Lyon *via* Nancy pour répondre à ce problème.

### Texte de la réponse

Le pôle d'échanges multimodal de Lyon Part-Dieu traverse depuis 2018 une période de travaux, qui devrait durer jusqu'en 2026, afin d'améliorer la régularité et la sécurité pour les usagers, et de fluidifier les cheminements en gare et sur les quais pour permettre un fonctionnement optimal de la gare. Ce projet d'ampleur se traduit par la 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 Voyageurs à adapter l'offre grande vitesse entre la région Grand Est, Lyon et

la Méditerranée, en détournant ou supprimant certains TGV : les liaisons Metz – Nice (via Nancy et Lyon) et Nancy – Toulouse (via Lyon), offrant un trajet direct entre Nancy et Lyon de 4h15, n'ont ainsi pas été maintenues au service annuel 2019. La SNCF a mis en œuvre différentes solutions de substitution en décembre 2018. Un TGV partant précédemment de Strasbourg en direction de Lyon, Marseille et Nice a notamment été prolongé jusqu'en gare de Nancy, et une nouvelle offre TER Nancy – Dijon a été mise en service à cette même date, permettant avec deux allers-retours quotidiens d'organiser des correspondances en gare de Dijon avec les TGV en direction de Lyon, Marseille et Montpellier. La desserte TGV entre Nancy et Lyon via Marne-la-Vallée mise également en place en 2018 n'a toutefois pas été reconduite à la suite de la crise sanitaire, la SNCF faisant le constat que le trafic est essentiellement d'ordre régional ou inter-régional. Les dessertes TGV entre Lyon et Nancy sont ainsi aujourd'hui assurées soit via un trajet TGV direct sur le Nancy-Nice, soit via un trajet TGV en correspondance à Paris-Est et Gare de Lyon, soit via une correspondance TER plus TGV en gares de Dijon ou Strasbourg. S'agissant de la mise en place d'une desserte par des trains d'équilibre du territoire (TET), le Gouvernement continue de travailler sur un tel scénario en partenariat avec les collectivités demandeuses, au premier rang desquelles la région Grand Est. L'étude sur le développement de nouvelles offres de TET, demandée par la loi d'orientation des mobilités et adressée au Parlement en mai 2021, a en effet identifié la pertinence, d'ici la fin de la décennie, d'une desserte TET entre Metz, Lyon voire Toulouse, avec des rames automotrices Oxygène, associée avec la desserte TET Bordeaux – Marseille. Il s'agit toutefois d'une possibilité qui ne pourrait être mise en œuvre qu'à moyen terme, et des échanges sont en cours entre l'État, la SNCF et les collectivités concernées pour trouver toute autre solution alternative à court terme.