



## 16ème législature

<b>Question N° : 178</b>	<b>De M. Stéphane Viry ( Les Républicains - Vosges )</b>	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports ferroviaires</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Liaisons ferroviaires entre la Lorraine, Lyon et le sud de la France</b>	<b>Analyse &gt; Liaisons ferroviaires entre la Lorraine, Lyon et le sud de la France.</b>
Question publiée au JO le : <b>21/02/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>01/03/2023</b> page : <b>1873</b>		

### Texte de la question

M. Stéphane Viry attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports sur les liaisons ferroviaires entre la Lorraine, Lyon et le sud de la France. Voilà presque 5 ans que la liaison entre le quart nord-est et le quart sud-est de la France, par voie ferroviaire, est rendue difficile, voire impossible. Et pourtant, le désenclavement des Vosges, à la fin des années 1980 était une nécessité et volonté partagée de tous pour les développements économiques, touristiques et sociaux des territoires. Ce combat reste d'actualité. Sous un prétexte de travaux en gare de Lyon Part-Dieu, la SNCF a supprimé les dernières liaisons quotidiennes directes vers et depuis Marseille Saint-Charles, Nice-ville et Toulouse Matabiau *via* Lyon pour rejoindre les gares de Neufchâteau, Nancy et Metz. Cette volonté de la SNCF était claire depuis des années : supprimer les liaisons directes « province-province » et accélérer davantage encore son réseau en « étoile » depuis et vers Paris. Aussi, à ce jour, pour rejoindre Lyon depuis les Vosges, 3 possibilités s'offrent à tous : la première, la plus rapide, prendre la voiture. En moins de 3 h 30 on sera dans le département rhodanien. La seconde, la plus écologiquement aberrante mais parfois la plus économique, se rendre à Strasbourg et prendre les liaisons quotidiennes en avion. Durée du vol : 45 minutes. La troisième, le train : se rendre à Nancy en TER, puis prendre un TGV pour Paris-Est, prendre le métro 5, changer pour prendre la ligne 1, arriver à la Gare de Lyon et reprendre un TGV pour Lyon. Résultat : 3 trains, 2 métros, pour un billet aller simple à plus de 100 euros et un temps de trajet de presque 7 h 00. Faire moins compétitif, c'est impossible. La région Grand Est, les élus locaux, les institutions et les usagers se battent depuis plusieurs années afin de faire bouger les choses. Preuve en est, la région avait repris, à son compte, une liaison TER entre Nancy et Dijon en 2019, avec deux fréquences quotidiennes, pour que les usagers puissent prendre un TGV en Côte-d'Or. Mais, alors que cette situation ne devait être que temporaire, durant le temps de la réalisation des travaux en gare de Lyon Part-Dieu, la SNCF a fait savoir qu'elle n'avait plus l'intention de remettre en service la ligne TGV reliant Nancy à Lyon. Comme par hasard ! À l'heure où M. le ministre souhaite développer massivement la politique du fer, politique que M. le député soutient face aux enjeux indispensables de réduction de l'empreinte carbone du pays, comment M. le ministre explique-t-il cette situation ? Va-t-il soutenir la demande de mise en place d'un train d'équilibre du territoire ? Va-t-il améliorer les liaisons vers Belfort permettant ainsi de connecter les TER avec les TGV vers la Méditerranée ? Ou alors, va-t-il laisser continuer impunément la SNCF à abandonner le sud lorrain et ses habitants, comme elle le fait depuis des années ? Il en va du respect de ces territoires qui ont le sentiment légitime d'être inaudibles face à une SNCF qui fait la sourde oreille, et délaissés. Il souhaite connaître sa position sur le sujet.

### Texte de la réponse

## LIAISONS FERROVIAIRES ENTRE LA LORRAINE, LYON ET LE SUD DE LA FRANCE

**Mme la présidente.** La parole est à M. Stéphane Viry, pour exposer sa question, n° 178, relative aux liaisons ferroviaires entre la Lorraine, Lyon et le sud de la France.

**M. Stéphane Viry.** Madame la secrétaire d'État chargée de l'écologie, si ma question n'a pas de lien direct avec les annonces faites par le Gouvernement la semaine passée concernant les trains express régionaux (TER), elle porte néanmoins sur la politique ferroviaire.

Voilà presque cinq ans que la liaison ferroviaire entre le quart nord-est et le quart sud-est de la France est rendue difficile, voire impossible. Pourtant, depuis une vingtaine d'années, le désenclavement des Vosges apparaît à tous comme une nécessité pour le développement économique, touristique et social de nos territoires. Ce combat reste d'actualité.

En effet, il y a environ cinq ans, prenant prétexte de la réalisation de travaux en gare de Lyon Part-Dieu, la SNCF a supprimé les dernières liaisons quotidiennes directes, *via* Lyon, entre Marseille, Nice et Toulouse et les gares de Nancy, Metz ou Neufchâteau. La volonté de la SNCF est claire, depuis des années : son projet est de supprimer les liaisons directes province-province et d'accélérer le développement de son réseau en étoile depuis et vers Paris.

Ainsi, à ce jour, pour rejoindre Lyon depuis les Vosges, trois possibilités s'offrent à nous.

Première solution : prendre la voiture. C'est l'option la plus rapide : en moins de trois heures trente, on est dans le couloir rhodanien.

Deuxième solution, la plus écologiquement aberrante mais, hélas ! parfois la plus économique : se rendre à Strasbourg et emprunter une des liaisons aériennes quotidiennes. Durée du vol : 45 minutes.

Troisième solution : le train. Il faut, pour cela, se rendre à Nancy en TER, puis prendre un TGV pour la gare de Paris-Est ; une fois à Paris, emprunter la ligne 5 du métro puis la ligne 1 jusqu'à la gare de Lyon et reprendre un TGV pour Lyon. Résultat : trois trains, deux lignes de métro, un billet aller simple à plus de 100 euros et un temps de trajet de presque sept heures ! Faire moins compétitif, c'est impossible.

La région Grand Est, les élus locaux, les institutions et les usagers se battent depuis plusieurs années afin de faire bouger les choses. Preuve en est, la région avait repris à son compte une liaison TER entre Nancy et Dijon en 2019, avec deux fréquences quotidiennes, pour que les usagers puissent prendre un TGV en Côte-d'Or. Mais alors que cette situation ne devait durer que le temps de la réalisation des travaux en gare de Lyon Part-Dieu, la SNCF a fait savoir qu'elle n'avait plus l'intention de remettre en service la ligne TGV reliant Nancy à Lyon. Comme par hasard !

Comment expliquez-vous cette situation, à l'heure où le Gouvernement souhaite développer massivement la politique ferroviaire, politique que je soutiens eu égard à l'indispensable réduction de notre empreinte carbone ? Allez-vous soutenir la demande de mise en service d'un train d'équilibre du territoire (TET) ?

Par ailleurs, allez-vous améliorer les liaisons vers Belfort, qui permettraient de connecter les TER avec les TGV à destination de la Méditerranée, ou allez-vous laisser la SNCF abandonner impunément le sud de la Lorraine et ses habitants, comme elle le fait depuis des années ? Il y va du respect de ces territoires, qui ont le sentiment d'être délaissés ou inaudibles face à une SNCF qui fait la sourde oreille.



**Mme la présidente.** La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

**Mme Béragère Couillard**, *secrétaire d'État chargée de l'écologie*. Les travaux en cours à Lyon Part-Dieu depuis 2019 ont réduit la capacité d'accueil de la gare et conduit, comme vous le savez, SNCF Voyageurs à adapter son offre grande vitesse entre la région Grand Est, Lyon et la Méditerranée. Ainsi, les liaisons Metz-Nice et Nancy-Toulouse, offrant un trajet direct entre Nancy et Lyon de quatre heures et quinze minutes, n'ont pas été maintenues au service annuel 2019.

Il existe toutefois une liaison TER Nancy-Dijon avec deux allers-retours quotidiens, qui offre une correspondance en gare de Dijon avec les TGV en direction de Lyon, Marseille et Montpellier. Par ailleurs, une desserte TGV entre Nancy et Lyon sans correspondance, certes plus longue, reste aujourd'hui assurée par la liaison TGV Nancy-Nice.

SNCF Voyageurs a indiqué ne pas souhaiter rétablir les dessertes entre Nancy et Lyon, supprimées fin 2019, dont l'équilibre économique paraissait fragile. Aussi le ministre des transports a-t-il pris l'initiative de réunir un groupe de travail rassemblant les services du ministère, la SNCF, les collectivités concernées et les élus de ces territoires, notamment les parlementaires – dont vous-même, monsieur le député –, pour trouver une solution.

S'agissant de la mise en service d'une desserte assurée par un TET, il s'agit d'un scénario sur lequel le Gouvernement continue à travailler. L'étude portant sur le développement de nouvelles offres de TET, remise au Parlement en mai 2021, a en effet conclu à la pertinence d'une telle desserte entre Metz, Lyon et Toulouse, utilisant des rames similaires à celles de la desserte TET déjà existante entre Bordeaux et Marseille, de manière à permettre une mutualisation entre ces lignes.

Cette solution ne pourrait toutefois être mise en œuvre qu'à moyen terme, car du matériel roulant est nécessaire. Le dialogue se poursuit donc dans le cadre du groupe de travail pour remédier à cette difficulté, relayée par de nombreux élus des territoires concernés.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Stéphane Viry.

**M. Stéphane Viry.** Merci pour vos éléments de réponse, dont je prends bonne note. Rien de plus, rien de neuf !

Je reviendrai sur deux points. Tout d'abord, la liaison avec la gare de TGV Belfort-Montbéliard, qui permettrait efficacement et rapidement une connexion vers le sud de la France : les collectivités ont consenti des efforts et la région a financé des travaux, hélas interrompus il y a quelques années. Or, il manque peu de choses, quelques kilomètres, pour que cette liaison puisse être assurée. Ensuite, la connexion directe vers le Sud depuis Nancy et Metz reste insuffisante.

Sachez que nous continuerons à nous battre pour que les usagers puissent se rendre dans le Sud comme ils le faisaient auparavant.