



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Liaisons TGV nord-sud entre Metz et Nancy

Question écrite n° 11208

Texte de la question

M. Stéphane Viry alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la suppression imposée par la SNCF des liaisons TGV nord-sud entre Metz-Nancy au cœur du sillon lorrain et le bassin Lyon-Méditerranée. Dans une période de réforme en profondeur du système ferroviaire français et alors que cette entreprise publique est en passe de se voir imposer une concurrence rude à partir de 2021, le nombre de TGV Rhin-Rhône-Méditerranée devrait être réduit. Tout cela est proprement scandaleux, tant dans la méthode que dans la nature des propositions imposées par l'entreprise publique. La méthode de la SNCF n'est pas digne d'un grand groupe qui assure toujours un service public ferroviaire devant rester de qualité et démocratique. Informer les élus du sillon lorrain en mai 2018 pour une fin annoncée de service début 2019 n'est pas acceptable, d'autant plus que les travaux à Lyon Part-Dieu dont il est fait prétexte sont prévus de longue date. En effet, cinq ans de travaux conduisant à la suppression des TGV Lyon-Metz et Lyon-Nancy relève plus d'un certain opportunisme que de raisons techniques acceptables : quoi qu'il en soit, il n'y a eu aucune concertation, aucune anticipation. De plus, les deux aller-retours TGV quotidiens ne pèsent que peu de poids parmi plus de 500 trains quotidiens qui entrent et sortent dans cette gare, dont la nature des travaux visant à en améliorer la capacité n'a jamais été remise en cause de notre part. Concernant les propositions de services de remplacement, elles ne sont pas dignes de la réputation de l'opérateur ferroviaire. Proposer aux habitants de ce territoire de rallier Lyon par Paris ou Marne-la-Vallée est certes un pis-aller, mais cela correspond à un non-sens géographique et économique. L'alternative visant à s'interconnecter au TGV Rhin-Rhône via Metz-Strasbourg est encore pire, notamment pour le sud-Lorraine. Et dans ce schéma, la desserte nord-sud des Vosges est totalement oubliée, Neufchâteau perdant sa desserte TGV et Épinal devant se raccorder à Nancy au nord, puis Marne-la-Vallée pour se rendre à Lyon. Autant dire que l'alternative routière, en opposition avec les objectifs des Accords de Paris est la seule réaliste à ce jour. C'est d'ailleurs dans ce contexte que les interpellations se sont manifestées à son égard il y a une quinzaine de jours, et que le président de la région Grand Est a lancé la pétition « Touche pas à mon TGV ! » sur les réseaux sociaux le dimanche 8 juillet 2018. Pour toutes ces raisons, il lui demande solennellement, alors que l'État français absorbe 35 milliards de dettes de la SNCF et que les régions formant aujourd'hui le Grand Est ont participé à hauteur de 850 millions d'euros, ce qu'il envisage pour que le territoire dispose d'un service ferroviaire grande vitesse, en faisant valoir le poids de l'État français dans la décision de la SNCF.

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.

Données clés

Auteur : [M. Stéphane Viry](#)

Circonscription : Vosges (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 11208

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [24 juillet 2018](#), page 6604

Réponse publiée au JO le : [13 novembre 2018](#), page 10315