

# **DELIBERATION N° 01 - VOEU - DESSERTE FERROVIAIRE DE NANCY ET DU SILLON LORRAIN**

**Rapporteur : M. BOILEAU**

Vu l'article L 2121-29 du Code Général des Collectivités Territoriales,

Les élus lorrains mobilisés contre le projet de réorganisation des dessertes sur la LGV Est, le bouleversement des liaisons Nord-Sud au départ de la Lorraine et le désintérêt affiché de la SNCF pour le réseau régional secondaire.

Les collectivités du Grand Est et plus particulièrement les collectivités lorraines, ont consenti un effort financier conséquent pour permettre la réalisation du TGV Est. Elles ont participé à hauteur de 25% de son financement et, en contrepartie, une quinzaine d'entre elles ont pu bénéficier de la desserte par des rames TGV.

15 ans après la mise en service de ces liaisons, le contrat passé entre les collectivités lorraines et la SNCF est aujourd'hui remis unilatéralement en question notamment par la possible suppression d'un certain nombre de dessertes de villes moyennes, sur le réseau LGV Est, entre Paris et la région Grand Est. Cette évolution fragilise l'existence de l'eurocorridor européen multimodal (fer, fluvial, routier) qui structure une part des déplacements des pays de l'Europe du Nord, via le Benelux, l'Allemagne et la France vers le Sud et la Méditerranée.

Sur la question des lignes secondaires du réseau régional, Monsieur le Premier ministre a annoncé lors de la présentation du « nouveau pacte ferroviaire » en février dernier, que les préconisations du rapport Spinetta concernant la suppression de 9000 kilomètres de lignes, ne seraient pas suivies. Aucune piste de financement par l'État n'a été alors avancée. En négligeant leur rénovation, l'État se désengage et laisse la responsabilité aux régions de décider du maintien ou non des lignes régionales du réseau ferré national.

Enfin, le déficit cumulé sur la LGV Rhin-Rhône pousse la SNCF à transformer en profondeur son modèle d'exploitation dans le Grand Est, par le report du trafic des lignes conventionnelles sur le réseau à grande vitesse.

Ainsi, en raison des importants travaux de restructuration de la gare Lyon Part-Dieu, il a été annoncé, sans consultation préalable, que l'accueil dans cette gare des rames TGV assurant depuis 2014 les liaisons directes entre Metz, Nancy, Dijon, Lyon et les principales villes méditerranéennes ne devrait plus être rendu possible en 2019, et ce pour une durée de 5 ans.

En lieu et place de 2 dessertes quotidiennes de Nancy vers le sud, aller et retour, proposition a été faite par la SNCF de réorganiser ces dessertes en faisant circuler les rames TGV :

- à partir de Metz et Strasbourg, trois dessertes quotidiennes permettraient de desservir Dijon, Lyon et les villes méditerranéennes, isolant de facto les territoires sud lorrains.
- à partir de Nancy, via Marne-la-Vallée. Une desserte quotidienne, contre deux actuellement, permettrait de desservir directement Lyon et les villes méditerranéennes, excluant de facto Toul, Neufchâteau, Culmont-Chalindrey et Dijon.

Cette proposition impose en conséquence dans un certain nombre de ses déclinaisons un allongement des temps de parcours, des correspondances supplémentaires et/ou la nécessité de quitter des rames TGV pour emprunter des rames TER.

S'agissant de l'avenir du réseau, aucune décision ne devrait être engagée sans discussion étroite avec la région et les collectivités des bassins de vie concernés. Ces échanges devront avoir lieu dans le respect des engagements pris dans le schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC), dans les Contrats de Plan Etat-Région (CPER) et dans le cadre de la préparation des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), qui doivent être élaborés d'ici 2019.

Si le gouvernement porte effectivement une ambition forte pour le transport ferroviaire, une stratégie générale de refondation ne peut être menée par la SNCF autrement que dans un esprit de co-construction avec les collectivités locales, sous l'égide de la région Grand Est.

Ludres, ville membre de la métropole du Grand Nancy, et commune bénéficiant d'une gare desservie par le TER est évidemment concernée par ce dossier. Il est donc opportun qu'elle puisse formuler un vœu sur ce sujet, qui concerne ses habitants, au même titre que la ville de Nancy et d'autres collectivités attentives au devenir des transports en Lorraine et dans le bassin de vie nancéen.

#### Intervention de Monsieur Le Maire :

Le 11 septembre 2018, deux trains ne sont pas passés le matin sans avoir prévenu préalablement les usagers, ce qui est inacceptable. Je ne veux pas que notre ligne soit une ligne d'appoint.

Je suis intervenu la semaine dernière à ce sujet à l'Association des Maires et je vois demain le Président de la Région Grand Est afin de lui en parler. D'autres communes passeront également ce vœu en conseil municipal.

#### Intervention de Monsieur THIRIET (Groupe Pour Ludres Résolument) :

*Monsieur le Maire, Mesdames et messieurs les adjoints, chers collègues*

*Nous voterons en faveur de ce vœu qui soulève des enjeux fondamentaux pour la population en matière de mobilités et partageons la volonté exprimée d'associer les collectivités à toute décision concernant le service de transport ferroviaire. Toutefois, c'est sur la démarche que nous sommes dubitatifs. En effet, de nombreux élus des collectivités mentionnées dans le texte sont membres de partis dont les parlementaires ont largement soutenu la réforme ferroviaire, celle-là même dont les objectifs majeurs ne pouvaient avoir d'autres conséquences que ce qui se produit aujourd'hui dans le Grand Est et ailleurs. Comment demander à la SNCF de faire des économies sans supprimer ou réduire des liaisons qu'elle estime secondaires ? Comment lui reprocher de faire ses choix de manière unilatérale alors que la transformation des statuts de l'entreprise va dans le sens d'une réduction du poids des pouvoirs publics dans les processus de décisions ?*

*Bien-sûr, personne ici ne peut être inclus parmi les responsables majeurs de cette situation. Néanmoins, il peut sembler étrange de dénoncer aujourd'hui les effets des choix que nous avons faits hier.*

### Réponse de Monsieur Le Maire :

Il y a eu c'est vrai un texte soumis au Parlement concernant la réforme ferroviaire. L'Etat va reprendre environ 40 milliards d'euros de dettes afin de permettre à la SNCF de faire des efforts sur son fonctionnement.

La suppression des lignes irriguant le secteur rural, notamment les liaisons Nord-Sud mettra en péril l'économie de certains secteurs et de certaines régions.

Il est vrai que certains élus ont approuvé le projet présenté mais je pense que les détails n'avaient pas été fournis. Le rapport n'indiquait pas les suppressions que nous découvrons.

Par ailleurs et c'est mon avis personnel, la suppression du cumul des mandats peut mettre en péril le monde rural. En effet, si nos députés et nos sénateurs n'ont plus de mandats locaux, ils n'auront plus la sensibilité du terrain : réduire la représentation pourquoi pas mais s'il n'y a plus qu'un représentant dans certains départements, sera-t-il capable de tout gérer et de parcourir l'ensemble des communes ; je crains que non.

Le CONSEIL MUNICIPAL, après en avoir délibéré,  
décide à l'unanimité :

- d'exprimer ce vœu d'intérêt général et demande au gouvernement :
- d'associer les collectivités et la population aux concertations et décisions sur l'avenir des dessertes en région Lorraine assurée par le TGV Est ;
- de garantir, dans le temps de la durée des travaux prévus sur la gare de Lyon Part-Dieu, le maintien d'une offre de service public ferroviaire acceptable pour les usagers en qualité de temps de transport, de nombre de dessertes ou de praticité, au moins équivalente à celle dont ils bénéficient actuellement, dont, notamment, le maintien des liaisons vers les villes méditerranéennes comme Marseille, Nice ou Montpellier ;
- de s'engager à ce que les lignes supprimées, de manière temporaire le temps de ces travaux, soient réétablies à l'issue ;
- de profiter de cette période intermédiaire pour définir et engager, en concertation avec les collectivités, un plan de maintien, de rénovation et de modernisation des voies conventionnelles actuellement sous-utilisées ou nécessitant des investissements complémentaires (notamment Metz-Dijon via Nancy, Toul, Neufchâteau, Culmont-Chalindrey ou via Nancy-Merrey et Culmont-Chalindrey ; Epinal-Belfort...).