



# Trans Europe Infos N°28

février 2024

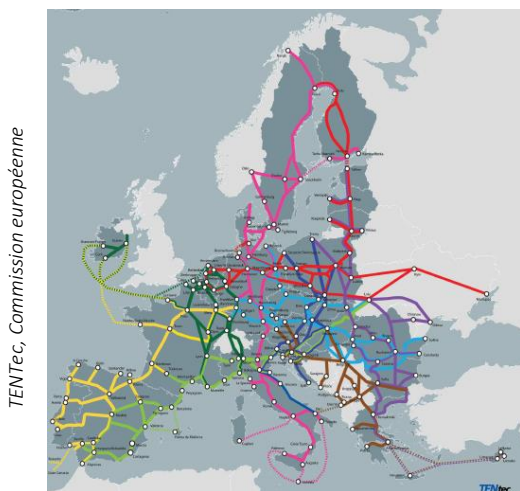
## LE SERVICE ANNUEL 2024 DU TGV RHIN-RHÔNE EST ENTRÉ EN VIGUEUR

Le 10 décembre 2023 le schéma d'offre du TGV Rhin-Rhône pour le Service Annuel 2024 est entré en vigueur. Le schéma d'offre est quasi-inchangé, à l'exception de quelques modifications concernant les dernières circulations vers Paris les vendredi et dimanche soirs. L'offre expérimentale mise en place sur l'axe nord-sud en 2023 (un train supplémentaire entre Strasbourg et Lyon plus tard les vendredi et dimanche soirs, et plus tôt le lundi matin entre Lyon et Strasbourg) est reconduite en 2024 mais elle ne sera pas proposée du 12 janvier au 11 mars, ni du 14 juillet au 1er septembre.

Ainsi, la desserte en semaine sur l'axe est-ouest en 2024 est composée de 6 allers-retours quotidiens vers Paris au départ de Zurich, 6 depuis Bâle, 11 depuis Mulhouse, 8 depuis Belfort-Montbéliard TGV, 8 depuis Besançon (dont 3 allers-retours au départ de Besançon Viotte) et 14 depuis Dijon (incluant les TGV Lyria Paris-Lausanne). 5 liaisons quotidiennes sont proposées sur l'axe nord-sud avec 5 allers-retours pour Strasbourg, Mulhouse, Belfort-Montbéliard TGV et Besançon Franche-Comté TGV, 4 pour Dijon, 3 pour Metz, 2 allers et 3 retours pour Colmar, 2 pour Mâcon et Chalon-sur-Saône et 1 pour Nancy et Beaune.

La desserte du TGV Rhin-Rhône sera fortement impactée à certains moments de l'année par le programme de rénovation du réseau ferroviaire conduit par SNCF Réseau en 2024. Le renouvellement de la voie entre Aisy et Dijon imposera une diminution de l'offre de 50% du mardi au jeudi de la mi-août à la mi-décembre pour les TGV Mulhouse – Paris et pendant 27 semaines pour les TGV Lyria. Des week-ends de coupure liés à ces travaux sont programmés en mars, avril, octobre et novembre. Sur l'axe Nord-Sud certains TGV seront détournés via la LGV Est pendant des weekends de travaux en mars et juin avec comme conséquence la suppression des dessertes entre Lyon et Strasbourg. Enfin, du 9 au 12 novembre des travaux de modernisation de la LGV Paris-Lyon entraînera la suppression de toute circulation sur la ligne à grande vitesse (quelques circulations seront néanmoins assurées via la ligne classique).

## ACCORD DES INSTANCES EUROPÉENNES POUR UNE NOUVELLE RÉGLEMENTATION RTE-T



Le Parlement et le Conseil européens ont trouvé un accord le 18 décembre 2023 sur la nouvelle réglementation proposée pour le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). La nouvelle réglementation contiendra des objectifs obligatoires pour les lignes ferroviaires de voyageurs du réseau central et du réseau central élargi, comme une vitesse de circulation maximale supérieure à 160 km/h pour le réseau central et le réseau central élargi, le déploiement de l'ERTMS sur l'ensemble du réseau, et le raccordement direct des aéroports accueillant plus de 12 millions de passagers aux réseaux ferroviaires longue distance. Le lancement du nouveau programme du RTE-T aura lieu pendant les Journées européennes du transport à Bruxelles du 2 au 5 avril :

[https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/provisional-agreement-more-sustainable-and-resilient-trans-european-transport-network-brings-europe-2023-12-19\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/provisional-agreement-more-sustainable-and-resilient-trans-european-transport-network-brings-europe-2023-12-19_en)

## LA RENFE PRÉVOIT DES AUGMENTATIONS DE SON OFFRE GRANDE VITESSE EN FRANCE

Le 15 décembre 2023 l'opérateur espagnol Renfe a annoncé son intention de quadrupler son offre grande vitesse en France en 2024 et d'inclure Paris parmi ses destinations. La Renfe a transporté plus de 250 000 voyageurs depuis son lancement en juillet 2023 avec un taux d'occupation moyen de 80% sur les quatre liaisons quotidiennes proposées entre Barcelone et Lyon et entre Madrid et Marseille. Le plan opérationnel confirmé de Renfe en France comprend l'augmentation de son offre à 16 trains AVE par jour, avec de nouveaux services reliant Paris avec Lyon, Marseille et Barcelone. En outre, la compagnie étendra la liste des gares desservies sur le territoire français en ajoutant trois nouveaux arrêts sur différentes lignes : Lyon Perrache, Montpellier Sud de France et Nîmes Pont-du-Gard. Les nouvelles opérations de Renfe en France se traduiront par une augmentation importante de la capacité grâce à la mise en service des nouveaux trains AVE s-106, avec plus de 500 sièges par train, pour atteindre une offre annuelle de 2,7 millions de sièges :



<https://www.renfe.com/es/fr/groupe-renfe/communication/renfe-au-jour-le-jour/salle-de-presse/renfe-augmentera-france-16-trains-ave-2024-inclura-paris-destinations>.

## ACTUALITÉS DES PROJETS DE LIGNES NOUVELLES EN FRANCE

Un mois après la clôture de l'enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale pour les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) dans le cadre du **Grand projet ferroviaire du sud-ouest** (GPSO) le rapport de la commission d'enquête a été publié le 5 janvier 2024. La commission d'enquête émet un avis favorable avec quatre recommandations concernant une étude de faisabilité pour une nouvelle halte, une concentration plus étroite entre les divers acteurs concernés pendant les travaux, une meilleure prise en compte des nuisances sonores pour les riverains du projet, et un affinage et actualisation des calculs du bilan carbone du projet pour prendre en compte un report modal amélioré avec la création du futur SERM : <https://www.gpso.fr/node/264>.

Au terme de plusieurs semaines de discussions, un accord a été trouvé le lundi 29 janvier entre l'Etat et les collectivités locales pour boucler le plan de financement de la prochaine étape de la section française du **projet Lyon-Turin** : <https://www.transalpine.com/breves/telex>. Cet accord a permis ainsi à la France de déposer avant la date limite du 30 janvier un dossier de demande de subventions dans le cadre de l'appel à projets du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour conduire les études d'Avant-Projet Détaillé (APD) de la section française. D'un coût total de 220 millions d'euros, la phase d'études APD porte à la fois sur la centaine de kilomètres de voies nouvelles depuis Lyon jusqu'à l'entrée du tunnel sous les Alpes en cours de creusement, et sur la partie nord du **Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise**.

