



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

lignes

Question écrite n° 32923

Texte de la question

M. Christian Franqueville attire l'attention de M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la nécessité de compenser les retraits successifs de la desserte Corail et TGV sur la ligne ferroviaire numéro 15 reliant Nancy à Dijon. En effet, située sur l'axe Metz-Lyon, cette ligne est également parcourue par des trains grandes lignes, les anciens trains Corail devenus depuis peu trains d'équilibre du territoire (TET) et remplacés progressivement depuis 2010 par des TGV reliant la Lorraine au Sud de la France (à l'exception de l'Intercités de nuit). La réorganisation de l'offre ferroviaire nationale entre la Lorraine et le Sud de la France par l'État et la SNCF a conduit à une dégradation progressive de la desserte ferroviaire de Neufchâteau, notamment pour ce qui concerne les liaisons pendulaires vers Nancy. En effet, le remplacement des trains Corail par des TGV a entraîné la suppression de multiples arrêts dans la gare de Neufchâteau, alors même que ces trains circulent à une allure quasi-identique à celle des trains Corail qui ont été supprimés mais n'ont pas été remplacés ou compensés en intégralité. Ainsi, la dégradation progressive de l'offre de desserte ferroviaire de Neufchâteau constitue une véritable difficulté pour les usagers du secteur de l'Ouest Vosgien, territoire connaissant par ailleurs de sérieuses difficultés économiques. Le coût du billet de train emprunté à Neufchâteau pour se rendre à Nancy devient également problématique pour l'utilisateur puisque la tarification régionale, autrefois acceptée à bord des Corail de jour, n'est plus admise à bord des TGV qui desservent encore Neufchâteau, notamment les abonnements travail et étude (Pass Metrolor et Pass Campus). Face au retrait de ces dessertes nationales et à l'urgence de la situation, l'autorité organisatrice régionale, attachée au maintien d'une liaison ferroviaire entre Nancy et Neufchâteau, a pris en charge depuis 2012 la mise en œuvre de nouveaux services TER, et cela sans bénéficier de dotation supplémentaire. En effet, six mesures d'évolution de l'offre ferroviaire ont été prises pour un montant total de 200 000 € dans un contexte budgétaire pourtant particulièrement contraint. Or bien que des développements de dessertes aient été élaborés en étroite concertation avec les acteurs locaux (élus, associations d'utilisateurs) et salués par l'ensemble des partenaires, ils ne permettent pas de répondre pleinement à l'ensemble des demandes locales. Plusieurs solutions ont été avancées sans jamais pouvoir aboutir, certaines d'entre elles pouvant être adoptées cumulativement. La mise en place d'un nouveau train d'équilibre du territoire (TET) peut être envisagée entre Nancy et Dijon afin de compenser les retraits successifs de la desserte Corail et TGV. Par ailleurs, l'arrêt des TGV qui circulent actuellement sur la ligne 15 peut être autorisé dans la gare de Neufchâteau et ce sans incidences majeures sur le temps de parcours ni en conséquence sur les horaires de l'arrêt de Dijon. Il s'agit de surcroît, d'une solution respectueuse de l'impératif de rationalisation des dépenses publiques. Enfin, un accord est souhaité entre la SNCF et la région Lorraine afin que l'opérateur ferroviaire autorise l'application de la tarification régionale à bord des TGV. Aussi, il lui demande quelle solution serait priorisée ou quelle réponse le Gouvernement peut apporter à la carence de la desserte ferroviaire de l'Ouest Vosgien.

Texte de la réponse

Depuis 2012, le service ferroviaire proposé sur l'axe Metz-Lyon est assuré exclusivement par trois allers-retours en TGV prolongés vers le sud de la France. La mise en place de ce schéma de dessertes a été accompagnée

par une concertation qui a conduit, à la suite de l'intervention des parties prenantes locales, à préserver un nombre substantiel d'arrêts en gare de Neufchâteau au regard de la proposition initiale. Ainsi, à ce jour, trois des six TGV circulant quotidiennement entre Nancy et Dijon marquent un arrêt à Neufchâteau : un dans le sens Dijon-Nancy, en soirée, et deux dans le sens Nancy-Dijon, le matin et en fin d'après-midi. Les trois solutions évoquées pour améliorer, du point de vue des acteurs locaux, l'offre ferroviaire sur cette ligne appellent les remarques suivantes. Dans le cadre des négociations conduites entre l'État et la SNCF pour le renouvellement de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET), il n'est pas envisagé d'étendre le portefeuille des services en faisant l'objet, en raison notamment du coût supplémentaire qui en ressortirait pour l'État. S'agissant de la demande que les usagers puissent bénéficier de tarifs régionaux sur les TGV s'arrêtant à Neufchâteau, la région Lorraine, autorité organisatrice des transports régionaux, pourrait négocier avec la SNCF l'instauration d'une telle pratique, en contrepartie d'une compensation financière. Une telle évolution reviendrait cependant à remettre en cause la séparation des types de voyages, régionaux ou longue distance, gage de la cohérence et de la lisibilité du système de transport de voyageurs. Enfin, le Gouvernement a demandé à la SNCF d'examiner dans quelle mesure il serait possible d'étendre la desserte de Neufchâteau à une partie des trois circulations quotidiennes de TGV ne marquant actuellement pas d'arrêt dans cette gare à ce jour, tant du point de vue de sa pertinence économique que de sa faisabilité technique. Il convient en effet de ne pas venir fragiliser la régularité des TGV qui ont pour vocation première de répondre aux besoins de mobilité des voyageurs sur des longues distances.

Données clés

Auteur : [M. Christian Franqueville](#)

Circonscription : Vosges (4^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 32923

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [16 juillet 2013](#), page 7362

Réponse publiée au JO le : [18 février 2014](#), page 1635