



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Situation du système ferroviaire, notamment en ruralité

Question orale n° 812

Texte de la question

M. Stéphane Viry interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la situation du système ferroviaire en France et notamment en ruralité. En effet, afin de réduire durablement le sentiment d'une France à deux vitesses, il convient que les pouvoirs publics prennent des mesures fortes en matière de mobilités ferroviaires dans les zones rurales, alors que les connexions avec les grandes villes paraissent bien souvent de plus en plus difficiles. Par ailleurs, il semble essentiel de coordonner davantage les services TER et les dessertes nationales grande vitesse et Intercités, par le biais de la création d'une instance de pilotage, veillant à ce que cette politique soit réellement effective. En outre, le système actuel tendant à centraliser vers Paris toutes les correspondances atteint ses limites et il conviendrait d'encourager des projets de territoire visant à relier directement des métropoles. Il entend savoir quelles sont les intentions du Gouvernement sur la liaison ferroviaire « sud » pour la Lorraine. Aussi, il souhaite connaître les mesures qu'il entend prendre de manière globale sur le ferroviaire en France.

Texte de la réponse

MOBILITÉS FERROVIAIRES DANS LES ZONES RURALES

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Viry, pour exposer sa question, n° 812, relative aux mobilités ferroviaires dans les zones rurales.

M. Stéphane Viry. Madame la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, depuis des décennies, le transport ferroviaire a été construit en étoile autour du réseau parisien. Pour rejoindre Lyon depuis les Vosges, il faut ainsi 3 heures 45 minutes en voiture alors que le trajet ne peut pratiquement pas s'effectuer en train, surtout depuis la suppression, il y a deux ans, des TGV entre Nancy et Montpellier ou entre Metz et Nancy.

Ce trajet en train impose de prendre une correspondance à Nancy et de transiter par Paris, en changeant de gare, ou, une fois par jour, par Marne-la-Vallée. Vous conviendrez que ce n'est pas acceptable, tant d'un point de vue économique que d'un point de vue écologique.

Ma première question concerne, par conséquent, l'axe ferroviaire nord-sud pour les Lorrains. Afin de favoriser une liaison de qualité en TGV pour les Vosgiens et les Nancéiens en gare de Belfort-Montbéliard TGV, les deux régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est font des efforts pour conforter cette ligne. Il convient à présent d'assurer un service rapide en TER, ce qui est du ressort des régions, ainsi que des correspondances correctes avec le TGV, ce qui relève de la SNCF et des opérateurs de grandes lignes une fois l'ouverture à la concurrence réalisée. Pourriez-vous nous présenter la stratégie du Gouvernement sur ce dossier, ainsi qu'un calendrier ?

Lors de l'examen du projet de loi relatif aux mobilités, j'avais par ailleurs souhaité que les services TER et les dessertes nationales grande vitesse et Intercités puissent être mieux coordonnés par la création d'une instance

de pilotage, afin de permettre aux régions de mobiliser les bons matériels et de proposer une correspondance optimisée aux usagers. Il est en effet indispensable de donner aux régions les moyens de s'organiser et d'optimiser la dépense publique en contraignant les opérateurs de grandes lignes à s'organiser avec les opérateurs de TER, ce qui permettrait de reporter d'importants flux de voyageurs sur ces derniers, mais aussi sur les compagnies de TGV, dont le service est aujourd'hui gravement déficitaire. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire de la coordination des TGV et des TER une priorité ? C'est à cette condition que nous encouragerons nos concitoyens à prendre les transports en commun et que nous mènerons une politique écoresponsable.

Le 1er juillet dernier, en déplacement à Vittel, Mme Élisabeth Borne, alors ministre des transports, avait lancé le Grenelle des mobilités. Grenelle par-ci, Grenelle par-là : de grandes annonces, de la communication, mais finalement très peu de résultats. Le Gouvernement ne respecte pas ses engagements vis-à-vis des régions, notamment en matière ferroviaire. Ainsi, en région Grand Est, pas moins de 800 millions d'euros sont nécessaires pour maintenir les conditions de circulation de nombreuses lignes. À défaut, elles seront fermées ou fortement ralenties. La région Grand Est a déjà mis la main à la poche pour suppléer l'État en finançant des travaux d'urgence. Il est aujourd'hui temps que le Gouvernement prenne ses responsabilités en adoptant une réelle stratégie des transports ferroviaires, qui réponde à l'exigence républicaine de l'aménagement du territoire et d'une circulation ferroviaire pour tous.

Quelle est votre politique et quelles sont vos orientations pour la desserte sud du quart nord-est du pays ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur le député, le Gouvernement a pleinement conscience de l'importance des liaisons ferroviaires pour assurer la cohésion de nos territoires. La situation du réseau ferroviaire secondaire est préoccupante ; c'est pourquoi le Gouvernement a chargé le préfet François Philizot d'établir un état des lieux de ces lignes et des investissements nécessaires. Ce dernier a également engagé un cycle de discussions avec chaque région pour élaborer des plans d'actions territoriaux concrets et opérationnels, ligne par ligne.

Ces plans s'appuieront sur un bouquet de solutions : la régénération lourde des petites lignes les plus structurantes, le transfert de gestion aux régions, comme le prévoit la loi d'orientation des mobilités pour les régions volontaires, des leviers identifiés par SNCF Réseau, dans son « kit méthodologique », afin de réduire les coûts de gestion de ces lignes tout en préservant la qualité du service, ou encore la mise en place de nouvelles offres de mobilité sur ces itinéraires si les parties prenantes le jugent pertinent.

Le Gouvernement est par ailleurs très attaché à la qualité du dialogue qu'il est essentiel d'instaurer entre les collectivités territoriales et les opérateurs ferroviaires pour coordonner les TER, les Intercités et les TGV. Dans cet objectif, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire a créé des comités de suivi des dessertes auprès des autorités organisatrices de transport.

S'agissant des liaisons TGV entre la Lorraine et le sud de la France via Lyon, plusieurs évolutions, touchant essentiellement l'est et le sud-est du réseau TGV, ont été enregistrées depuis décembre 2018. La gare de Lyon Part-Dieu doit faire l'objet, au moins jusqu'en 2023, de travaux importants destinés à la désaturer, qui imposeront de fermer deux voies sur onze.

Les modifications apportées par Voyages SNCF ont conduit à de nombreux échanges préalables avec les élus des régions concernées afin d'aboutir à des solutions satisfaisantes : depuis Nancy, un TGV Strasbourg-Marseille-Nice et le prolongement jusqu'à Metz des TGV Montpellier-Strasbourg, la création d'un TGV direct Nancy-Lyon via Marne-la-Vallée offrant des correspondances vers Marseille, une nouvelle offre de deux allers-retours quotidiens en TER entre Nancy et Dijon avec des correspondances vers l'arc méditerranéen.

Données clés

Auteur : [M. Stéphane Viry](#)

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

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 812

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [19 novembre 2019](#)

Réponse publiée le : 27 novembre 2019, page 11561

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [19 novembre 2019](#)