



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Adaptation des quais de Crest, Die, et Chorges aux trains de nuit longs

Question écrite n° 16094

Texte de la question

Mme Marie Pochon attire l'attention de M. le ministre des transports sur l'absence d'arrêt du train de nuit Paris-Briançon dans certaines gares de la Drôme et des Hautes-Alpes dotées de quais trop courts, lorsqu'il circule en composition longue. Ce train de nuit circule actuellement avec sept, dix ou quatorze voitures suivant la saison. La composition à 14 voitures n'est aujourd'hui déployée qu'une dizaine de jours par an, à l'occasion des pointes neige : cependant les trains de nuit connaissant un succès de fréquentation, il est probable que davantage de jours de circulation à 14 voitures soient programmés à l'avenir. De plus, l'État commande du matériel neuf, attendu d'ici 2030, qui sera enfin adapté aux normes PMR et disposera d'une diversité de confort, dont certains peu capacitaires. Pour compenser, cela nécessitera d'augmenter le nombre de voitures et donc d'allonger les trains, hiver comme été. Un train de 14 voitures mesure 370 mètres, sans compter la ou les locomotives qui peuvent éventuellement s'arrêter hors quai. Mais les quais de certaines gares s'avèrent être trop courts : par exemple, à Crest, les 2 quais mesurent respectivement 318 mètres et 364 mètres. À Luc-en-Diois, ils mesurent 312 mètres et 272 mètres. À Chorges, ils sont trop courts également. À Die, les quais sont plus longs, mesurant 363 mètres et 370 mètres, longueurs a priori suffisantes, mais qui nécessiteraient, pour l'accueil de trains longs, de placer un panneau pour arrêter le train avec la locomotive hors quai, ce que SNCF Réseau dit être capable de réaliser dans un délai d'un an. Par le passé, le train de nuit Paris-Briançon circulait déjà avec 20 voitures, ce qui semble montrer que la signalisation et les aiguillages sont aptes pour des arrêts en compositions longues. A priori, le problème de visibilité du train posé par certains quais en courbe sera résolu de lui-même d'ici 2030 grâce à l'arrivée du nouveau matériel, qui permettra le contrôle automatique de la fermeture des portes. La pérennisation de l'étoile ferroviaire de Veynes nécessite des travaux massifs, dont l'urgence est renforcée par la perspective de l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver dans les Alpes en 2030. Cependant, cette ligne vitale pour les territoires ruraux de la Drôme et des Hautes-Alpes ne doit pas devenir une ligne seulement dédiée aux loisirs de ski d'une minorité de Parisiens, elle doit rester un levier de désenclavement et d'accès aux droits pour tous ceux qui habitent sur la ligne. Face au risque que ces arrêts disparaissent, comme députée de la Drôme et attachée comme l'ensemble des habitants et habitantes de la vallée à cette ligne vitale pour le désenclavement de ce territoire rural, elle l'interroge sur la faisabilité et les besoins de financement pour placer une pancarte ou allonger les quais pour les gares du parcours. Elle l'interroge aussi sur sa capacité à inscrire dans le programme des travaux prévus la mise à bonne longueur des quais, afin que les futurs trains de nuit puissent desservir l'ensemble des gares de la ligne, au quotidien, tout au long des décennies 2030 et 2040.

Données clés

Auteur : [Mme Marie Pochon](#)

Circonscription : Drôme (3^e circonscription) - Écologiste et Social

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 16094

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [16 juin 2026](#), page 5417