



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Ligne Chaumont Saint-Dizier Vitry-le-Francois

Question écrite n° 2342

Texte de la question

M. Charles Fevre attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les retards fréquents et importants affectant les trains omnibus desservant la ligne Chaumont - Saint-Dizier - Vitry-le-Francois. Cette situation penalise lourdement les salariés et les étudiants qui empruntent journalièrement cette relation et qui ne sont généralement informés des retards qu'au dernier moment. Ce mauvais fonctionnement du service public ferroviaire devient intolérable pour les usagers et accroît la crainte des Haut-Marnais que la SNCF n'ait l'intention de supprimer cette ligne en dissuadant les habitants de l'utiliser. Avec l'absence de TGV, les perspectives alarmantes quant à l'avenir de la ligne Paris - Bale et les projets de réduction des emplois au dépôt de Chalindrey, il se confirmerait alors que la SNCF a décidé de faire de la Haute-Marne un « trou ferroviaire », ce qui n'est pas admissible et sera combattu par toutes les forces vives de ce département. Il lui demande de lui permettre d'apporter tous apaisements quant aux trois difficultés ou incertitudes qui précèdent.

Texte de la réponse

Dans le cadre de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, la SNCF est tenue d'assurer ses missions de service public en optimisant les moyens dont elle dispose. Les retards des trains régionaux constatés sur la ligne Chaumont - Vitry-le-Francois, étaient liés essentiellement à la mauvaise régularité des circulations en provenance du sud de la France dont ces trains assurent la correspondance pour les habitants de la Haute-Marne. La SNCF s'est efforcée de trouver des solutions permettant d'améliorer cette situation. Parallèlement, le directeur régional de la SNCF a rencontré les représentants des usagers pour leur donner les explications utiles sur l'origine de ces retards. Une enquête globale a été lancée pour cerner avec précision les besoins des populations intéressées par la liaison Chaumont - Vitry-le-Francois afin que la SNCF puisse, en accord avec le conseil régional, puisqu'il s'agit d'une desserte conventionnée, examiner les adaptations à apporter aux horaires des trains régionaux. En ce qui concerne le dépôt de Culmont-Chalindrey, suite au transfert de quarante-quatre locomotives électriques à Thionville, il est depuis septembre 1992 spécialisé dans l'entretien des engins thermiques avec compensation quasi totale de la charge de travail, trente-neuf locomotives diesel de divers dépôts de l'ouest lui ayant été attribuées. L'effectif des machines du dépôt était au 1er juin de 226 machines. L'évolution prévue pour 1994 porte sur la mise en garage de seize machines type 68000 du fait de la baisse de trafic et des retards dans les mises en chantier de lignes nouvelles. Ces engins dont la durée de vie dépassera largement la fin du siècle resteront attribués à l'établissement de Chalindrey. La SNCF a pris en compte les préoccupations sociales et s'est attachée à reclasser progressivement les personnels dans les meilleures conditions possibles. La baisse d'effectifs (vingt-trois agents) qu'a entraînée cette reorganisation à Chalindrey a été gérée sans mutation d'office vers d'autres établissements. Les instances représentatives du personnel ont été informées et consultées sur l'évolution de ce dossier. S'agissant des grands projets d'infrastructure tels que le TGV Est, il convient de rappeler que le système de desserte à grande vitesse n'est pas seulement constitué de lignes nouvelles et de rames TGV. Le problème essentiel en termes d'aménagement du territoire est d'avoir accès au réseau interconnecté, directement ou par correspondance, pour bénéficier des gains de temps importants qu'il procurera en direction de Paris et de l'ensemble des grandes

metropoles francaises et europeennes. Cela implique un reexamen de dessertes regionales et l'amenagement des correspondances tant par le fer que par la route. La desserte de la ligne Paris-Troyes-Chaumont-Vesoul-Belfort-Mulhouse-Bale ne pourra etre elaboree le moment venu qu'apres une etude tres serieuse des besoins de deplacement lies a ces agglomerations. Les propositions de desserte feront alors l'objet d'une large concertation avec les elus concernes.

Données clés

Auteur : [M. Fèvre Charles](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2342

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 juin 1993, page 1616

Réponse publiée le : 13 décembre 1993, page 4503