



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV Est

Question écrite n° 41869

## Texte de la question

M. François Cornut-Gentille interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les dysfonctionnements constatés sur la ligne ferroviaire Paris-Saint-Dizier. À plusieurs reprises, la SNCF n'a pas assuré la correspondance TGV-TER en gare de Vitry-le-François pour les voyageurs à destination de Saint-Dizier, en raison d'un retard inexpliqué du TGV de quelques minutes. Or le TER de correspondance ne se justifie que par la présence de ces passagers en provenance de Paris. Aucune solution de remplacement ne fut proposée aux passagers abandonnés en gare de correspondance. Cette pratique vise à améliorer les statistiques horaires de la SNCF sans se soucier de la présence ou non de passager dans les trains. Elle obéit à une logique difficilement acceptable pour une desserte d'un bassin de plus de 50 000 habitants. En conséquence, il lui demande de préciser les mesures prises par le Gouvernement pour ramener la SNCF à une meilleure prise en compte des intérêts des usagers de la ligne Paris-Saint-Dizier.

## Texte de la réponse

La SNCF a mis en place, à titre expérimental, depuis le mois d'août 2008, de nouvelles règles destinées à améliorer la régularité des trains pour répondre à une attente forte de la clientèle. Ainsi, en cas de retard, un train en correspondance ne peut être retenu au-delà de 5 minutes qu'après accord du centre de gestion des circulations régionales. Le centre de gestion ne peut décider de retenir un train en correspondance qu'après avoir vérifié qu'un nombre suffisant de voyageurs en correspondance le justifie. En outre, la retenue du train ne doit pas pénaliser les voyageurs de ce train empruntant des correspondances ultérieures qu'ils pourraient manquer du fait de ce retard initial. Le centre de gestion doit également, afin de ne pas retarder une autre circulation prévue plus tard avec ce même matériel ou les mêmes agents de train et de conduite, intégrer les contraintes liées à la réutilisation du matériel et au réemploi du personnel à l'issue du trajet. Cette expérimentation a déjà connu des aménagements visant à améliorer le service rendu. Il a en particulier été introduit un contact téléphonique systématique entre le centre de gestion et l'agent de train en vue de déterminer avec exactitude le nombre de clients concernés et de prendre ainsi la décision adaptée. Lorsque la décision de ne pas retenir le train en correspondance est prise, ce même centre est chargé de mettre en place, en fonction de l'heure, du parcours et du type de clients (personnes âgées, voyageurs avec enfants en bas âge...) d'éventuelles mesures de substitution ou de prise en charge, lorsque des solutions de report n'existent pas dans un délai acceptable. Ces mesures de substitution peuvent consister, par exemple, lorsque le client n'a plus aucune solution d'acheminement en soirée, en la mise en place de circulations routières ou de taxis si le nombre de clients concernés est réduit, voire en la prise en charge d'une nuit d'hôtel lorsque la destination est trop lointaine. Ainsi, les premiers résultats indiquent qu'il a été possible de limiter les rétentions de train et d'améliorer ainsi la régularité pour les 17 000 voyageurs qui empruntent quotidiennement le train en région Champagne Ardennes. Un bilan définitif du dispositif expérimental sera prochainement établi. Ce dispositif ne sera pérennisé que s'il est établi qu'il répond aux attentes de la majorité des clients et n'en laisse aucun sans solution acceptable de remplacement.

## Données clés

**Auteur** : [M. François Cornut-Gentille](#)

**Circonscription** : Haute-Marne (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question** : Question écrite

**Numéro de la question** : 41869

**Rubrique** : Transports ferroviaires

**Ministère interrogé** : Transports

**Ministère attributaire** : Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 10 février 2009, page 1270

**Réponse publiée le** : 19 mai 2009, page 4970