



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

lignes

Question orale n° 1589

Texte de la question

M. Jean-Jacques Gaultier appelle l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur la situation de la desserte ferroviaire de l'ouest du département des Vosges. En effet, différents élus et acteurs économiques du secteur sont inquiets au sujet de l'avenir de la ligne ferroviaire n° 14 reliant Merrey à Nancy. Des doutes existent sur la pérennité de cette voie ferrée du fait de la nécessité d'importants investissements à réaliser pour la réfection (investissement chiffré à 40 millions d'euros par RFF) de la portion Vittel-Jarville, auxquels s'ajoutent des temps de parcours trop longs pour les voyageurs par rapport à la route et un risque d'abandon du transport par le rail du fret des sites d'embouteillage des eaux minérales des villes de Vittel et de Contrexéville. Alors que ce territoire rural connaît d'importantes difficultés économiques et démographiques, le maintien de cette axe reliant la plaine des Vosges au sud meurthe-et-mosellan est primordial à son désenclavement, qu'il s'agisse du transport de passagers (avec les stations thermales de Vittel et de Contrexéville, les lycéens de Mirecourt et les universitaires de Nancy) ou de marchandises (fret de Nestlé Waters, desserte de la plateforme de Damblain). Il lui demande donc quelle est sa position sur le devenir de cette ligne et la participation indispensable de RFF au financement de ces travaux dans les cinq ans qui viennent.

Texte de la réponse

DESSERTE FERROVIAIRE DE L'OUEST DES VOSGES

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Gaultier, pour exposer sa question n° 1589 relative à la desserte ferroviaire de l'ouest des Vosges.

M. Jean-Jacques Gaultier. Je souhaite appeler l'attention de M. le ministre chargé des transports sur la situation de la desserte ferroviaire de l'ouest du département des Vosges et sur l'avenir de la gare de Neufchâteau. S'agissant de la desserte de l'ouest vosgien, des inquiétudes se sont fait jour au sujet de l'avenir de la ligne ferroviaire n° 14 reliant Merrey à Nancy. Des doutes existent sur la pérennité de cette voie ferrée du fait de la nécessité d'importants investissements à réaliser pour la réfection de la portion Vittel-Jarville, que RFF a chiffrés à 40 millions d'euros.

Alors que ce territoire rural connaît d'importantes difficultés économiques et démographiques, le maintien de cet axe reliant la plaine des Vosges au sud meurthe-et-mosellan est primordial à son désenclavement, qu'il s'agisse du transport de passagers - avec les stations thermales de Vittel et de Contrexéville, les lycéens de Mirecourt et les universitaires de Nancy - ou de marchandises - avec le fret de Nestlé Waters, l'embouteillage et la desserte de la future plate-forme logistique de Damblain.

Par ailleurs, deux trains Corail seront supprimés à partir du 11 décembre 2011 en gare de Neufchâteau en direction de Nancy et Dijon et remplacés par le TGV Metz-Marseille, mis en place à la même date, mais dont, pour l'instant, l'arrêt n'est pas envisagé à Neufchâteau. Pourtant, cet arrêt, qui compenserait la suppression des deux trains Corail est techniquement possible, sans perturbation de l'horaire de ce TGV - on l'a vérifié la semaine dernière - ni impact financier sur le budget de l'État.

J'aimerais connaître, monsieur le ministre, votre position sur le devenir de la ligne ferroviaire n° 14 et la

participation indispensable de RFF au financement des travaux dans les cinq ans qui viennent ainsi que sur le devenir de la gare de Neufchâteau, et notamment la possibilité d'un arrêt du TGV Metz-Marseille en gare de Neufchâteau.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, *ministre chargé des transports*. Monsieur le député, répondant à vos inquiétudes, Mme Nathalie Kosciusko-Morizet et moi-même tenons à vous apporter les informations suivantes sur l'état de la ligne ferroviaire Nancy-Merrey, qui est en fait très différent selon les sections considérées.

Au nord, entre Vittel et Jarville, la ligne est presque exclusivement consacrée au transport de voyageurs, avec des trafics très faibles, de moins d'une dizaine de trains par jour en moyenne sur la majeure partie de la ligne, même s'ils se densifient à l'approche de Nancy. La voie y est ancienne et si RFF intervient pour assurer l'entretien courant ou réaliser des opérations ponctuelles de gros entretien, une amélioration significative de la qualité de service passerait par des opérations de modernisation plus lourdes, au moins sur certaines sections prioritaires.

Le plan de rénovation du réseau ferré national que met en oeuvre RFF porte en priorité sur les lignes les plus fréquentées, où les investissements bénéficient au plus grand nombre d'utilisateurs, voyageurs et chargeurs. À l'instar de ce qui se fait dans d'autres régions où de telles opérations de régénération de lignes ont été inscrites au contrat de projets État-région 2007-2013, l'inscription des études et des travaux de modernisation de cette section de ligne pourrait être examinée lors de la négociation d'une prochaine contractualisation.

Au sud de la ligne, de Vittel à Merrey, la voie a été modernisée au début des années 2000. De ce fait, aucune menace ne pèse sur le trafic fret, qu'il s'agisse des eaux en provenance de Vittel et de Contrexéville - trafic pour lequel RFF et Nestlé Waters ont récemment signé un accord de partenariat par lequel Nestlé s'est engagé à développer le trafic ferroviaire - ou de la desserte de la plateforme de Damblain.

Votre proposition d'expérimentation d'un arrêt du TGV Metz-Marseille, en gare de Neufchâteau, pour répondre au besoin régional d'offre entre Nancy et Neufchâteau le soir, fait écho à la manifestation qui s'est tenue ce vendredi dans votre circonscription. Je sais combien vous êtes attentif à la vie quotidienne de vos concitoyens. Comme vous la savez, j'ai été auditionné, aux côtés de Nathalie Kosciusko-Morizet et des présidents de la SNCF et de RFF, par la commission du développement durable de l'Assemblée le 28 septembre dernier afin d'éclairer la représentation nationale sur la mise en place du service annuel 2012 et plus généralement sur l'élaboration des grilles horaires des trains. Cela a été l'occasion de rappeler comment la SNCF et RFF organisaient le trafic ferroviaire dans la perspective des importants changements prévus pour le 11 décembre 2011.

Un TGV desservira déjà Neufchâteau en 2012 pour répondre au besoin " longue distance " entre Neufchâteau, Lyon et Montpellier. Mais compte tenu des contraintes imposées par l'organisation ferroviaire et du fait que ce TGV dessert déjà Culmont-Chalindrey, il ne peut être prévu d'arrêt supplémentaire. En effet, son horaire ne peut être modifié compte tenu de l'interconnexion des circulations, renforcée avec la mise en place du service annuel 2012. Le système ferroviaire est plus contraint que d'autres.

J'ai toutefois demandé personnellement à Guillaume Pepy d'examiner la possibilité d'envisager en 2013 une répartition différente des arrêts du TGV Grand Sud, en particulier - à la suite de votre demande - entre Toul, Culmont et Neufchâteau, qui respecte le besoin du plus grand nombre. Soyez en tout cas assuré du suivi de cette affaire par les services de mon ministère.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Jacques Gaultier](#)

Circonscription : Vosges (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1589

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 11 octobre 2011, page 10675

Réponse publiée le : 19 octobre 2011, page 6282

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 11 octobre 2011