



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>19860</b>	De <b>M. Christian Franqueville</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Vosges )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > lignes	<b>Analyse</b> > Vittel et Nancy. rénovation.
Question publiée au JO le : <b>26/02/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>03/09/2013</b> page : <b>9312</b> Date de changement d'attribution : <b>03/07/2013</b> Date de renouvellement : <b>27/08/2013</b>		

### Texte de la question

M. Christian Franqueville attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le nécessaire renouvellement de la voie ferrée entre Vittel (88) et Nancy (54), dite ligne 14 ou ligne des eaux. Pour 2014, RFF a réservé des plages de travaux de renouvellement de traverses, non programmés en l'absence de financement. En outre, la pérennisation de la ligne 14 passe obligatoirement par une opération de renouvellement de la voie de plus grande ampleur, pour laquelle RFF devra obtenir l'engagement financier nécessaire de la part de l'État. L'enjeu du maintien d'une liaison ferroviaire de qualité vers Nancy est primordial pour les quelques 135 000 habitants de ce large périmètre du Sud Lorrain, répartis autour des 21 gares et haltes que compte la Ligne 14. Desservant deux départements lorrains et le nord-est de la région Champagne-Ardenne, au-delà de Merrey, les liaisons ferroviaires sur cet axe sont déjà pénalisées par des temps de transport longs, liés notamment aux caractéristiques techniques de l'infrastructure, adaptées aux contraintes naturelles, mais beaucoup moins à celle des usagers. C'est dans ce contexte, où toute dégradation des performances de la ligne est susceptible de renforcer la concurrence du mode automobile sur le mode ferroviaire, que RFF impose, depuis le 6 février dernier, un ralentissement à 40km/h sur une section de voie de 2 kilomètres, et signale la mise en place, prochainement, d'autres ralentissements de ce type. Les risques de dégradation de l'infrastructure constituent d'ailleurs l'une des préoccupations principales des usagers de la ligne, partagées par les cheminots et les élus des collectivités territoriales de ce secteur. Le déraillement d'un train régional, survenu à hauteur de la commune de Ceintrey, en mai 2012, suite à un affaissement du ballast en raison de fortes intempéries, est venu renforcer les craintes relatives au bon entretien de la voie et de ses équipements. Toutefois, les projets concernant la Ligne 14 ne manquent pas. La région Lorraine, autorité organisatrice du réseau TER-Métrolor, mène une réflexion pour une nouvelle organisation des dessertes ferroviaires, articulée autour de la mise en place de trains semi-directs, plus rapides, et de transport de rabattement vers les gares principales. L'objectif commun de ces dispositifs est d'accroître l'attractivité du service et donc la fréquentation de la ligne. Parallèlement à ces mesures, la région Lorraine s'apprête à déployer des matériels roulants de dernière génération sur les lignes du sud de la Lorraine, en partie non électrifiées, qui améliorent considérablement le confort des usagers et la ponctualité des services. Dans ce contexte, la non réalisation des travaux de maintenance et de renouvellement des voies envisagées par RFF irait à contre-sens des démarches d'amélioration de la ligne 14, ce qui conduirait inéluctablement à une régression du service public du transport ferroviaire régional dans ce secteur, déjà marqué par son isolement relatif des grands centres urbains de la Lorraine. Aussi, il souhaite connaître la position de M. le ministre délégué en charge des transports, de la mer et de la pêche à ce sujet, et demande que l'État puisse doter rapidement le gestionnaire de l'infrastructure, RFF, des crédits nécessaires au renouvellement de la voie ferrée entre Vittel et Nancy, non prévus par le contrat de performance 2008-2012 entre l'État et RFF.



## Texte de la réponse

L'infrastructure entre Nancy et Vittel est effectivement dégradée et nécessite des investissements afin de pouvoir lever les limitations temporaires de vitesse. Les conditions météorologiques particulièrement mauvaises ont mis l'accent sur la situation avec l'affaissement de ballast survenu à Ceintrey qu'il a fallu traiter en urgence. Au-delà des actions ponctuelles qui seront menées dans les prochains mois dans le cadre de l'entretien courant, une réflexion globale sur les attentes vis-à-vis de cette ligne est nécessaire. En effet, suivant les sections considérées, l'usage de cette ligne est varié et n'appelle pas les mêmes actions : la portion entre Nancy et Pont Saint-Vincent supporte un trafic de 37 trains par jour alors que la portion entre Pont Saint-Vincent et Vittel supporte peu de trafic avec uniquement 12 trains par jour. Il conviendra de mettre en évidence les besoins de mobilité des territoires desservis et les meilleures réponses à y apporter en termes de qualité de service rendu et de besoins de mobilité des usagers mais également d'usage le plus efficace des financements publics au service de la mobilité du quotidien. Cette réflexion a naturellement vocation à s'intégrer dans le cadre de la déclinaison régionale du grand projet de modernisation du réseau que le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, a demandé à RFF de préparer, qui devra être établie en partenariat avec les collectivités intéressées et qui visera en particulier à améliorer la qualité de service des trains du quotidien.