

TER GRAND EST SE MOBILISE POUR LA REPRISSE DE LA LIGNE 4

Au 1^{er} janvier 2018, la Région Grand Est deviendra autorité organisatrice de la ligne Paris-Troyes-Belfort, en concertation et avec la participation financière de la région Bourgogne-Franche-Comté et du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

- Date de signature de l'accord : 17 novembre 2016
- Investissement de l'Etat pour financer le renouvellement complet du matériel roulant : 275 M€
- Contribution de fonctionnement : 13 M€



Les lignes Hirson-Metz et Reims-Dijon figurant dans le même accord ont déjà fait l'objet d'une reprise en janvier dernier.

L'OFFRE PASSERAIT DE 3,2 MILLIONS KILOMETRES À 3,37. LA DESSERTE EST EN COURS DE VALIDATION PAR L'AUTORITÉ ORGANISATRICE ET ELLE PORTERAIT SUR :

- Une prolongation de la liaison Paris-Belfort jusqu'à Mulhouse avec :
 - > 4 allers-retours Paris-Mulhouse et 1 aller-retour Paris-Belfort (contre 4 Paris-Belfort auparavant)
 - > un départ plus tardif de Paris à 22h12
- Une desserte systématique de l'ensemble des gares intermédiaires qui permettrait des relations directes nouvelles vers Lure, Belfort, Mulhouse ou Dijon et offrirait une meilleure lisibilité.
- + 2 allers-retours Paris-Troyes : 15 trajets dans le sens impair et 16 dans le sens pair (contre 13 auparavant)
- Une amélioration de la relation Dijon-Troyes en prolongeant des missions de la ligne 4 (potentiel actuellement non exploité) avec des correspondances optimisées avec TGV et la création d'une liaison permettant un départ plus tardif de Dijon après 18h30.
- La création de dessertes en correspondance avec les TGV à Culmont-Chalindrey.
- La mise en place d'une desserte en matinée depuis Dijon vers le sud champenois, permettant notamment aux habitants de la Côte d'Or de rejoindre la Haute-Marne.
- Une offre de la ligne Reims-Dijon reconstruite et optimisée.
- Une meilleure répartition des horaires visant à réduire les creux de dessertes.





19 rames Coradia Liner

Le nouveau matériel a commencé à être déployé sur Paris-Troyes- Belfort en avril 2017. D'ici le SA 2019, il pourrait offrir un gain de 20 minutes sur certains sillons.

CLIQUEZ-ICI POUR VOIR OU REVOIR LE FILM «SNCF 24/24» CONSACRÉ AU NOUVEAU MATÉRIEL CORADIA LINER

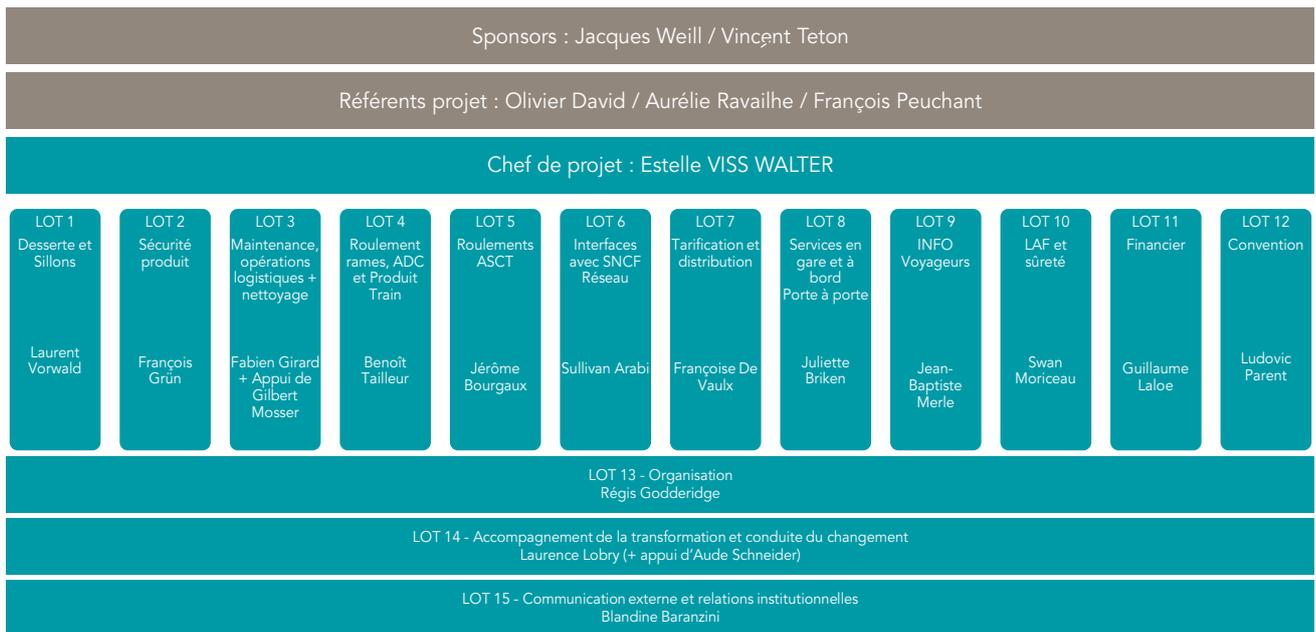
LIEN : [HTTP://MEDIAS.SNCF.COM/SNCFCOM/INFOSINTERNES/S5_13_20170330_INTERCITES_BELFORT_DEF_WEB%281%29.MOV](http://medias.sncf.com/sncfcom/infosinternes/S5_13_20170330_INTERCITES_BELFORT_DEF_WEB%281%29.MOV)



« La ligne 4 sera la plus longue ligne TER de France avec ses 500 kilomètres. Plus qu'un transfert comptable, c'est un projet complet de développement et de service auquel le Conseil Régional Grand Est est extrêmement attentif. »
Jacques WEILL, Directeur Régional Adjoint Grand Est

ORGANISATION « PROJET REPRIS DE LA LIGNE 4 »

Pour intégrer la ligne 4 dans ses organisations et être en capacité d'opérer la ligne dès le SA 2018, TER Grand Est s'est organisé en mode projet :



CE PROJET A POUR OBJECTIFS DE :

- Réaliser un état des lieux des organisations actuelles et des caractéristiques de la ligne, tant sur les plans de la production, du commercial et du financier.
- Structurer la ligne, sous l'ensemble de ses aspects :
 - La préparation de la production de la nouvelle offre
 - Le maintien du niveau de sécurité produit
 - La définition et la mise en œuvre de la tarification
 - L'organisation cible
 - L'accompagnement RH des transformations
 - La communication interne et externe (RI)
 - Les aspects financiers
- Piloter les transformations nécessaires et à la reprise de la gestion de la ligne par les équipes de TER Grand-Est.

Le travail est en cours et les décisions prises vous seront dévoilées au fil des lectures de Grand Angle.

POUR EN SAVOIR PLUS

POUR UN NOUVEL AVENIR DES TRAINS D'EQUILIBRE DU TERRITOIRE - PRÉSENTÉ EN JUILLET 2015

« L'objectif partagé d'améliorer l'attractivité de ces lignes et d'apporter une réponse au plus près des attentes des voyageurs est le sens de cet accord »

Alain Vidalies – Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche – 12 janvier 2017

Le point de départ est la Commission Duron, qui a mené un diagnostic complet et des recommandations pour redonner un nouvel avenir à ces trains – présidée par Philippe Duron, député du Calvados, parlementaire reconnu sur les questions de transports. Le rapport remis le 25 mai 2015 mentionne que l'offre de mobilité ne correspond plus aux besoins des voyageurs et des territoires : offre hétérogène, qualité de service pas au niveau attendu en termes de ponctualité ou de confort du matériel roulant, modèle économique des lignes de nuit plus viable, niveau de subventionnement public en croissance.

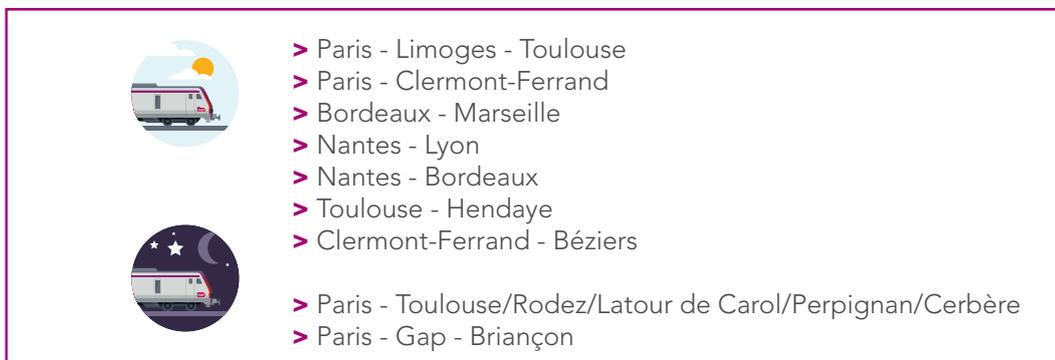
Les recommandations portent sur :

- La clarification entre les services
- Le renforcement de l'exercice de la compétence d'autorité organisatrice
- La nécessité pour SNCF de réaliser des efforts importants pour améliorer la qualité de service et maîtriser les coûts.

Suite à ce rapport, une concertation région par région a été menée par François Philizot, pour trouver les meilleures solutions de gouvernance de ces lignes, évitant surtout de réduire l'offre pour la ligne 4.

SUR CETTE BASE, LA NOUVELLE CARTE EST DESSINÉE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE :

- L'offre Intercités se recentre sur 9 lignes longue distance (dont 2 lignes de nuit), pour lesquelles l'Etat reste l'autorité organisatrice.



- Une concertation avec les Régions est menée pour les autres lignes, en vue de simplifier et clarifier le fonctionnement des lignes fortement imbriquées avec l'offre TER. 6 accords ont été passés avec les Régions.

