



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique des transports ferroviaires

Question écrite n° 46259

Texte de la question

M. Michel Raison appelle l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur le déficit structurel des trains Corail pour lequel la SNCF a sollicité, au début de l'année 2004, le soutien financier de l'État et des collectivités territoriales. Il lui demande de lui préciser sur quels éléments argumentés se fonde le refus signifié par le Gouvernement. En effet, de manière à bâtir un budget 2005 équilibré, il apparaît que la SNCF entend réagir en diminuant, dès le 15 décembre prochain, son offre de services sur les liaisons interrégionales. Le caractère strictement budgétaire de cette nouvelle orientation présente le risque de supplanter la notion d'un aménagement équilibré du territoire que l'État doit favoriser. Pour mémoire, sur la demande du Gouvernement, la DATAR a réalisé en 2003 une étude prospective sur les transports intitulée « La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? ». Cette étude a enrichi le débat parlementaire qui a précédé la sélection, par le CIADT du 18 décembre 2003, des cinquante grands projets d'aménagement du territoire pour la période 2004-2012. La fiche 4 de cette étude prospective traite de l'amélioration de la desserte de régions enclavées ou périphériques. Il est rappelé que c'est une question d'égalité des chances pour les territoires. Il est aussi précisé que douze départements ont une accessibilité très médiocre à Paris, dont le département de la Haute-Saône. Sur ce point, la DATAR propose de « veiller à l'amélioration des liaisons ferroviaires grandes lignes structurantes des régions vers Paris ». En conséquence, il souhaite que l'État, autorité organisatrice de transport des trains grandes lignes, l'informe dans les meilleurs délais des projets que pourrait former la SNCF sur une éventuelle réduction du nombre d'allers et retours que propose actuellement la seule ligne ferroviaire qui relie la Haute-Saône à Paris, à savoir, la ligne internationale n° 4 Paris-la Suisse par Vesoul.

Texte de la réponse

Il est aujourd'hui du ressort de la SNCF d'exploiter les liaisons existantes, dans le cadre du monopole dont elle bénéficie et du système de péréquation financière qui lui permet d'assumer des missions à la fois d'aménagement et d'autres à caractère davantage commercial. Dans ce cadre, il est légitime que la SNCF réfléchisse à la meilleure adéquation de l'offre qu'elle propose avec les trafics existants ou potentiels. Elle doit également prendre en compte l'évolution des souhaits et des comportements de la clientèle et élaborer de nouveaux schémas de dessertes, respectueux de la cohérence du système ferroviaire et plus performants économiquement. Un certain nombre de liaisons, dont Paris-Bâle, assurent de multiples fonctions, à la fois d'intérêt régional, interrégional ou national, et conduisent la SNCF à souhaiter refondre les services pour proposer une nouvelle offre, qui puisse répondre à la fois aux volontés exprimées par certaines régions et au souci de maintenir une liaison structurante. Au dernier trimestre 2004, après une rencontre entre le ministre, les présidents de la SNCF et de l'Association des régions de France, des groupes de travail réunissant des représentants des régions, la SNCF et l'État, ont été mis en place pour effectuer un diagnostic précis et partagé de l'état actuel de ces liaisons (pour les trafics et sur les aspects financiers). Ce groupe de travail est à l'initiative de l'audit lancé sur l'activité trains interrégionaux de la SNCF. L'ensemble des partenaires commence, parallèlement à l'audit, à rechercher des solutions permettant de rénover en profondeur ces dessertes pour leur rendre une pertinence en matière de services offerts et de bilan économique. S'agissant en particulier de la

liaison Paris-Bâle, celle-ci pourrait faire l'objet d'un examen approfondi, dans les mois à venir, compte tenu des modifications profondes de la fréquentation de la ligne, qui conduiront à moyen terme à des aménagements de desserte. D'ores et déjà, cette liaison fait l'objet d'investissements destinés à en améliorer la qualité. Ainsi, trente locomotives, entièrement remotorisées, plus performantes et surtout moins polluantes, sont-elles actuellement mises en service . Un audit des temps de parcours a été effectué et des études sont en cours pour voir dans quelle mesure ceux-ci pourront être diminués sur l'ensemble de la liaison.

Données clés

Auteur : [M. Michel Raison](#)

Circonscription : Haute-Saône (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 46259

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 26 avril 2005

Question publiée le : 7 septembre 2004, page 6955

Réponse publiée le : 3 mai 2005, page 4707