



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

lignes

Question écrite n° 71061

## Texte de la question

M. Guy Lefrand attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur plusieurs interrogations concernant la situation ferroviaire en Haute-Normandie : quel avenir est réservé à la ligne Paris-Granville et qu'en est-il du tronçon Mantes-Serquigny après le lancement du TGV Paris-Rouen-Le Havre, surtout dans l'hypothèse où le TGV à destination de Caen passerait par Rouen ? Quel avenir est réservé aux « petites gares » situées dans des communes rurales telle celle de Bueil, dans le département de l'Eure, proches de l'Île-de-France, souvent désertées par les usagers travaillant sur Paris, au profit de gares situées dans les Yvelines telle celle de Bréval, et ce, afin de bénéficier des avantages de la carte orange, le conseil général n'accordant aucune aide financière pour pallier le tarif exorbitant du tronçon Bueil-Bréval, pour un trajet de 9 km, 119 € à rajouter aux 120,00 € de la carte orange ? Il demande quelles synergies sont prévues entre le chemin de fer et la route, notamment pour l'axe nord-sud entre Rouen et Chartres et quels éléments de réponse il entend donner aux interrogations des usagers hauts-normands concernant ces sujets.

## Texte de la réponse

Le Gouvernement a lancé une réflexion sur l'organisation et le financement de certaines dessertes nationales, notamment les dessertes Corail Intercités dont font partie les dessertes normandes. Dans ce contexte, il est prévu que l'État et la SNCF signent une convention pour l'exploitation de certaines liaisons à la fin du premier semestre 2010 après la réalisation d'un audit permettant de déterminer les lignes concernées, les modalités de financement et les besoins en matériel roulant. Par ailleurs, le préfet de la région Basse-Normandie, qui a reçu la mission de piloter les études et actions à mettre en oeuvre pour la modernisation de l'axe Paris-Granville annoncée à Caen le 6 avril 2009, a élaboré un programme précis d'études et de travaux assorti d'un calendrier. Il s'agit notamment d'améliorer l'infrastructure de façon substantielle d'ici à 2015 afin de renforcer la régularité de la ligne en aménageant des doubles voies entre Argentan et Folligny, d'accélérer le traitement des passages à niveau préoccupants et d'étudier les conditions d'électrification de cette ligne. Des crédits seront engagés dès 2010 pour les études préliminaires relatives à ces différentes opérations. Enfin, les hypothèses de desserte de la Normandie, à partir de la ligne nouvelle annoncée par le Président de la République le 29 avril 2009 et confirmée le 16 juillet suivant, seront étudiées au sein du comité de pilotage préparatoire au débat public, animé par M. Jean-Pierre Duport. Dans le cadre de cette gouvernance, des comités territoriaux se réunissent régulièrement et permettent aux collectivités concernées de faire valoir leur point de vue en amont de la réflexion qui va conduire au débat public. Le prochain comité territorial spécifique à la Haute-Normandie, qui se réunira en mai, sera l'occasion d'aborder plus particulièrement les conditions de desserte des territoires de Haute-Normandie situés en rive gauche de la Seine. Enfin, les écarts tarifaires existant entre une gare située en Île-de-France et une autre gare peu éloignée mais située dans une région limitrophe sont dus à la coexistence de deux systèmes tarifaires différents, le système propre à l'Île-de-France ne s'appliquant pas au-delà des limites régionales. Face à cette situation, certains voyageurs proches de la limite de l'Île-de-France choisissent de déplacer leur point de départ ou d'utiliser un abonnement permettant de faire la jonction entre leur gare de départ et la première gare en Île-de-France à partir de laquelle la tarification de la carte orange est applicable.

Les coûts de ces trajets peuvent être élevés si on les compare au coût d'achat d'une carte orange. Pour cette raison, certaines régions en périphérie de l'Île-de-France ont mis en place des tarifications spécifiques pour les voyageurs qui se trouvent dans cette situation. Il appartient en effet aux régions, autorités organisatrices des services de transport ferroviaire régionaux de voyageurs, de décider de l'opportunité d'une telle mesure tarifaire en faveur des déplacements interrégionaux vers l'Île-de-France.

## Données clés

**Auteur :** [M. Guy Lefrand](#)

**Circonscription :** Eure (1<sup>re</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 71061

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 9 février 2010, page 1313

**Réponse publiée le :** 8 juin 2010, page 6383