



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

lignes

Question orale n° 948

Texte de la question

M. Michel Raison attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'avenir de la ligne ferroviaire n° 4 qui relie l'Alsace et la Franche-Comté à Paris. À l'horizon de la mise en service du TGV Rhin-Rhône, en décembre 2011, cette ligne Corail intercités subira une nouvelle recomposition de son offre de transport afin de tenir compte des inévitables reports de clientèle, comme en 2007 lors de la mise en service du TGV-est. Des mesures complémentaires pour maintenir un service voyageur sur la ligne n° 4 sont cependant indispensables. En effet, la ligne n° 4 reste un atout majeur pour la Haute-Saône qui cherche toujours à améliorer son désenclavement, notamment pour Vesoul, chef-lieu du département. Dès le 13 novembre 2009, il s'est mobilisé pour que l'avenir de cette ligne soit étudié dans le cadre de la convention élaborée entre l'État et la SNCF sur la création de « trains de l'aménagement du territoire ». Il lui demande, par conséquent, de bien vouloir rappeler les orientations générales et l'état d'avancement de ces réflexions. Il le prie également de préciser si la ligne n° 4 sera retenue, en particulier les liaisons directes le matin et le soir, entre Belfort et Paris.

Texte de la réponse

LIGNE FERROVIAIRE N° 4 ENTRE PARIS ET L'ALSACE

M. le président. La parole est à M. Michel Raison, pour exposer sa question, n° 948, relative à la ligne ferroviaire n° 4 entre Paris et l'Alsace.

M. Michel Raison. Monsieur le secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur l'avenir de la ligne ferroviaire n° 4, qui relie l'Alsace et la Franche-Comté à Paris. À l'horizon de la mise en service, en décembre 2011, du TGV Rhin-Rhône que nous souhaitons tous, cette ligne Corail intercités subira une nouvelle recomposition de son offre de transport afin de tenir compte des inévitables reports de clientèle, comme ce fut le cas en 2007 lors de la mise en service du TGV Est. Des mesures complémentaires pour maintenir un service de voyageurs sur la ligne 4 sont cependant indispensables. En effet, cette ligne reste un atout majeur pour la Haute-Saône - et aussi pour la Haute-Marne, d'ailleurs -, qui cherche toujours à améliorer son désenclavement, notamment pour Vesoul, chef-lieu du département.

Dès le 13 novembre 2009, je m'étais mobilisé pour que l'avenir de cette ligne soit étudié dans le cadre de la convention, en cours d'élaboration, entre l'État et la SNCF sur la création de " trains de l'aménagement du territoire "

Je vous prie donc, monsieur le secrétaire d'État, de bien vouloir rappeler les orientations générales et l'état d'avancement de ces réflexions, et de me préciser si la ligne 4 sera bien retenue, en particulier pour ce qui concerne les liaisons directes, le matin et le soir, entre Belfort et Paris.

M. le président. La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

M. Benoist Apparu, *secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme*. Le schéma de desserte de la ligne Corail intercités n° 4, monsieur Raison, doit effectivement être aménagé dans la perspective de la mise en service du TGV Rhin-Rhône dès décembre 2011, qui permettra de relier Paris à Belfort en deux heures quinze au lieu de quatre heures actuellement. Les évolutions envisagées feront l'objet de discussions avec les conseils

régionaux de Champagne-Ardenne, de Franche-Comté et d'Alsace. L'importance des principales liaisons pendulaires pour les usagers sera naturellement prise en compte.

La qualité de service offerte sur les liaisons ferroviaires, notamment pour les territoires à l'écart des lignes à grande vitesse, est une préoccupation majeure de nos concitoyens. L'objectif de l'État est à la fois d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers sur les liaisons qui répondent de manière adaptée aux besoins des territoires, et de créer un dispositif pérenne répondant aux évolutions de la réglementation.

C'est pourquoi, comme l'a indiqué le Président de la République dans son discours du 9 février dernier relatif à l'avenir des territoires ruraux, le Gouvernement a décidé d'étudier la mise en place d'un cadre conventionnel adapté susceptible de permettre à la SNCF d'exploiter les liaisons ferroviaires d'aménagement du territoire dans des conditions économiques pérennes. Un audit a été engagé afin d'approfondir cette proposition.

La ligne Corail intercités n° 4 contribue significativement au désenclavement du département de la Haute-Saône et de son chef-lieu, Vesoul. Elle s'inscrit donc pleinement dans le champ de cette étude, dont les premières conclusions seront rendues au premier semestre de 2010.

M. le président. La parole est à M. Michel Raison.

M. Michel Raison. J'ai eu un peu peur, monsieur le secrétaire d'État, lorsque vous avez évoqué les TER au début de votre intervention. Nous verrons quelles seront les conclusions des études, mais j'insiste bien sur le besoin d'un véritable " train d'aménagement du territoire " ; les omnibus que sont les TER ne peuvent en effet suffire.

Données clés

Auteur : [M. Michel Raison](#)

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

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 948

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 16 février 2010, page 1501

Réponse publiée le : 24 février 2010, page 1408

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 16 février 2010