



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de voyageurs

Question orale n° 883

Texte de la question

Mme Karine Berger interroge M. le secrétaire d'État, 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 la situation des trains d'équilibre du territoire et plus particulièrement sur l'avenir des trains de nuit. Le département des Hautes-Alpes est de plus en plus enclavé. Les liaisons ferroviaires permettant aux touristes de venir découvrir tout notre potentiel naturel et aux Hauts-Alpins de venir à Paris connaissent des dysfonctionnements majeurs depuis de nombreuses années. On ne compte plus le nombre de trains de nuit Paris-Briançon annulés pour des problèmes de matériel roulant ou arrivant en retard en raison de la vétusté des infrastructures ferroviaires. La mise en réservation tardive des billets est un frein à une utilisation optimale par les nombreux touristes qui souhaitent rejoindre les stations de ski. M. le secrétaire d'État vient de confier à M. Philippe Duron la présidence d'une commission chargée de réfléchir à la cohérence des trains d'équilibre du territoire. Il lui demande s'il lui est possible de prendre l'engagement que les travaux de cette commission n'ont pas pour but de justifier la disparition des trains de nuit qui jouent un rôle irremplaçable pour l'économie des territoires et que le train de nuit Paris-Briançon n'est pas en danger.

Texte de la réponse

SITUATION DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

M. le président. La parole est à Mme Karine Berger, pour exposer sa question, n° 883, relative à la situation des trains d'équilibre du territoire.

Mme Karine Berger. Madame la secrétaire d'État, ma question concerne la situation des trains d'équilibre du territoire et plus particulièrement l'avenir des trains de nuit, notamment le Paris-Briançon, qui est l'une des deux voies qui relie Paris au département des Hautes-Alpes puisque nous ne sommes plus reliés à Paris que par Grenoble et Valence, le train de nuit passant par Valence.

Ma question s'inscrit dans le cadre de la commission Duron, chargée de réfléchir à ces problèmes. Un constat s'impose : trente-cinq lignes de trains de nuit étaient encore en circulation en 2007 contre sept aujourd'hui. Pour la SNCF, le transport en train de nuit n'est plus une priorité mais un fardeau qu'elle pourrait être tentée d'abandonner faute de rentabilité.

Malheureusement, la rentabilité de toutes les lignes SNCF ne peut pas être assurée si l'on vise, parallèlement, l'aménagement du territoire et la desserte de tous les territoires de notre pays par un service public du rail.

Le Gouvernement a-t-il ou non la volonté de pérenniser les trains de nuit, notamment le Paris-Briançon ?

J'ai déjà fait valoir mon point de vue auprès de la commission Duron qui m'a répondu que tout dépendait de la volonté du Gouvernement de continuer, ou non, à subventionner les lignes d'équilibre du territoire. L'État

subventionne à hauteur de 400 millions d'euros, la SNCF à hauteur de 300 ou 400 millions d'euros. Il faut peu de chose pour maintenir les lignes de train de nuit mais c'est tout notre équilibre territorial, notre équilibre économique, notre capacité à faire venir de la France entière des touristes l'hiver et l'été qui sont en jeu. C'est beaucoup plus qu'une subvention.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée des droits des femmes.

Mme Pascale Boistard, secrétaire d'État chargée des droits des femmes. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, madame la députée, la ligne de nuit Briançon-Paris fait partie du périmètre des trains d'équilibre du territoire, dont l'État est autorité organisatrice. Cette desserte, indispensable à l'économie de ce territoire de montagne, est composée d'un aller-retour quotidien. Elle est renforcée, pour les trois week-ends des vacances scolaires de février des académies d'Île-de-France, d'environ une vingtaine de trains de nuit supplémentaires au total, permettant d'acheminer les vacanciers ayant choisi pour destination les stations des Hautes-Alpes.

Fin novembre 2014, le secrétaire d'État aux transports a annoncé le lancement d'un chantier important, celui de la clarification de l'offre des trains d'équilibre du territoire, afin d'améliorer la qualité du service pour les usagers, dans un contexte de contrainte budgétaire. Il a confié à Philippe Duron la présidence d'une commission chargée de proposer un avenir pour ces trains, en définissant mieux leur articulation avec les TGV et les TER.

La commission traitera des dessertes, mais aussi des enjeux liés au matériel roulant. Dans ce cadre, le secrétaire d'État aux transports a demandé que les trains de nuit fassent l'objet de travaux spécifiques prenant en compte les offres alternatives de jour et les contraintes qui empêchent aujourd'hui de disposer d'une qualité de service satisfaisante. Cette réflexion approfondie, engagée à partir de données objectives, doit prendre en compte les besoins des voyageurs et le souci d'aménagement du territoire.

Pour atteindre ses objectifs, la commission mène une large concertation avec les parties intéressées – je crois savoir que vous avez pu vous exprimer devant elle. Son rapport, attendu d'ici le mois de mai, fera l'objet d'une présentation aux commissions compétentes du Parlement avant que le Gouvernement prenne des décisions.

Celles-ci permettront notamment l'élaboration d'une nouvelle convention entre l'État et la SNCF à partir de 2016. C'est la raison pour laquelle la convention en vigueur en 2014, qui arrivait à échéance en fin d'année dernière, a été reconduite pour un an seulement.

Vous avez également évoqué l'état des infrastructures. Celles-ci, en effet, sont par endroit vétustes. Les travaux engagés par SNCF Réseau visent à renouveler les composants les plus critiques pour assurer la continuité des circulations. Mais des travaux de plus grande ampleur sont nécessaires afin d'assurer la pérennité des voies concernées.

De tels travaux ne peuvent s'envisager que dans un cadre partenarial. Le mandat transmis par le Premier ministre au préfet de Provence-Alpes-Côte d'Azur le 20 novembre dernier prévoit par exemple la participation de l'État à la modernisation de la ligne des Alpes en vue de la régénération de la section Briançon-Mont-Dauphin et d'autres sections de l'étoile de Veynes. La participation des collectivités est désormais déterminante pour pérenniser cette ligne, en cohérence avec le développement touristique et économique du Val de Durance.

M. le président. La parole est à Mme Karine Berger.

Mme Karine Berger. Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, pour votre réponse dont je retiens que le Gouvernement est mobilisé pour assurer la solidarité entre les territoires, la continuité territoriale et l'aménagement du territoire. Je vous remercie particulièrement d'avoir mentionné la question des infrastructures car outre le fait d'assurer le service, ce qui passe la volonté de pérenniser une ligne de nuit, il faut aussi être capable de faire circuler des trains sur des rails. De ce point de vue, je remercie le Gouvernement, en l'occurrence le Premier ministre, d'avoir insisté sur cette question dans le cadre du contrat de plan État-régions

avec la région PACA.

Données clés

Auteur : [Mme Karine Berger](#)

Circonscription : Hautes-Alpes (1^{re} circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 883

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [3 février 2015](#), page 621

Réponse publiée au JO le : [11 février 2015](#), page 1283

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [3 février 2015](#)