



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

lignes

Question orale n° 971

Texte de la question

M. François Asensi alerte 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 les conséquences du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances sur l'avenir de la ligne de transport express régional desservant Briançon au départ de Valence, Marseille et Grenoble. Cette ligne ferroviaire qui dessert toute la vallée de la Durance permet d'accéder à de nombreux sites touristiques de montagne et aux stations de ski. Mais la libéralisation du transport en autocar, proposée aux articles 1 à 4 du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances, fait peser une lourde menace sur cette ligne ferroviaire. La création d'une ligne d'autocar par une société privée risque en effet de capter une part considérable des usagers du TER. Cela pourrait se traduire à terme par la fermeture de cette ligne par la SNCF si celle-ci ne s'avère plus suffisamment rentable. Le remplacement de la ligne ferroviaire par une ligne privée d'autocar se ferait au détriment des usagers. Ces derniers n'auraient d'autres choix que d'utiliser l'autocar, qui est moins confortable, moins sûr et beaucoup plus polluant que le transport ferroviaire. Face à l'inquiétude des habitants et des élus, il souhaiterait savoir si le Gouvernement entend garantir le maintien du TER desservant Briançon à partir de Valence, Marseille et Grenoble.

Texte de la réponse

CONSÉQUENCES DE LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT EN AUTOCAR SUR LA LIGNE FERROVIAIRE DESSERVANT BRIANÇON AU DÉPART DE VALENCE, MARSEILLE ET GRENOBLE

Mme la présidente. La parole est à M. François Asensi, pour exposer sa question, n° 971, relative aux conséquences de la libéralisation du transport en autocar sur la ligne ferroviaire desservant Briançon au départ de Valence, Marseille et Grenoble.

M. François Asensi. Monsieur le secrétaire d'État, les habitants de la vallée de la Haute-Durance s'inquiètent du risque de suppression de certaines lignes ferroviaires, notamment celles qui desservent Briançon. En effet, les crédits nécessaires à la rénovation de la ligne TER Valence-Briançon n'ont toujours pas été inscrits dans le contrat de plan État-région ; or sans investissement pour rénover cette ligne, il est fort probable que ses jours soient comptés !

Le train de nuit Paris-Briançon, particulièrement prisé des vacanciers, est lui aussi dans l'œil du cyclone. Des trains de nuit ont déjà été supprimés, et les nouvelles motrices promises par la SNCF pour 2014 n'ont toujours pas été mises en service. Tout cela augure de grandes difficultés pour le maintien de cette ligne, pourtant indispensable au désenclavement de la vallée de la Durance.

Dans ce contexte, le vote en première lecture du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances – dit loi Macron – nous inquiète, car l'on pourrait imaginer de remplacer le réseau de transport ferroviaire par un service de cars, notamment pour accéder à Briançon. Il n'y aurait alors plus aucun obstacle à

fermer cette ligne de chemin de fer.

J'insiste sur les effets désastreux sur les plans économique, touristique, social et environnemental, qu'entraînerait la remise en cause du service ferroviaire jusqu'à Briançon. Le train de nuit Paris-Briançon transporte 116 000 voyageurs par an. Il permet aux vacanciers de se rendre facilement dans des stations de sport d'hiver populaires et accessibles – je pense à la vallée de la Valouise-Pellevoux, à la vallée de la Guisane, au Queyras, à la station des Orres, de Vars-Risoul, ou encore au pays de Montgenèvre.

La ville dont je suis maire, Tremblay-en-France, possède d'ailleurs un centre de vacance à Ristolas dans le Queyras, qui est, avec six salariés permanents et trente saisonniers, l'un des plus gros employeurs de cette partie de la vallée du Haut-Guil. Vous imaginez à quel point la fermeture de cette ligne aurait un impact néfaste sur ce centre de vacance, ainsi que sur d'autres centres de vacances appartenant à des communes de région parisienne et situés dans ce secteur.

La ligne TER est tout aussi vitale pour les habitants de la vallée de la Durance, car elle leur permet d'accéder aux bassins d'emplois, aux services publics, aux collèges et aux lycées de la région. Elle constitue un véritable trait d'union entre les communes de la vallée ; la supprimer ne ferait que renforcer les inégalités territoriales entre ce territoire périphérique et le reste de notre pays. Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous garantir la pérennité des lignes ferroviaires du réseau SNCF desservant Briançon ?

M. Joël Giraud. C'est une excellente question !

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Monsieur le député, votre question témoignait d'une certaine inquiétude au moment où la loi s'apprête à modifier le paysage des transports français, avec l'ouverture du transport en autocar. Je voudrais vous rassurer sur ce point.

Tout d'abord, je souligne que les dispositions du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ne sont pas encore figées, puisque son examen par les deux chambres du Parlement n'est pas encore achevé. Comme vous le savez, ce texte a été débattu et largement amendé à l'Assemblée nationale. Il doit désormais être examiné par le Sénat, qui a déjà fait évoluer un certain nombre de dispositions : ainsi, par exemple, le seuil de 100 kilomètres en deçà duquel les services conventionnés par une autorité organisatrice bénéficient d'une protection particulière a été porté à 200 kilomètres. Cette évolution notable montre bien que le texte n'est pas figé.

Ensuite, l'ouverture du transport en autocar proposée par ce projet de loi a pour objectif de diversifier l'offre de transport proposée à nos concitoyens, de la densifier et d'accroître son maillage sur le territoire, notamment là où l'offre ferroviaire n'a pas de pertinence. Chacun des modes de transport doit ainsi pouvoir trouver sa place sur les segments où il est le plus adapté ; ainsi, les Français disposeront d'un ensemble diversifié de transports publics. C'est un moyen pour lutter contre la désertification des territoires. L'ouverture du transport par autocar doit être aussi vue comme un véritable outil d'aménagement du territoire.

Au moment où le Gouvernement cherche à insuffler une nouvelle dynamique à notre pays, je crois qu'il convient de ne pas céder à la peur du changement, au contraire ! Les régions ont déjà montré, par le passé, leur capacité à s'approprier la compétence en matière de transports ferroviaires régionaux. Elles ont rénové et développé l'offre TER, pour inventer un nouveau modèle répondant aux attentes des usagers. Ce modèle combine d'ores et déjà les cars et les trains.

SNCF Mobilités, pour sa part, a toujours fait preuve de dynamisme pour faire évoluer son offre et l'adapter aux changements. Je fais confiance aux régions, épaulées par SNCF Mobilités, pour adapter cette offre et la faire vivre dans un environnement rénové.

Je rappelle par ailleurs que la modernisation de la ligne que vous avez évoquée figure dans le contrat de plan État-région de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. L'État doit apporter un financement significatif, aux côtés des collectivités territoriales.

Enfin vous m'avez interrogé à propos de la ligne de nuit Briançon-Paris. Cette ligne fait partie des trains d'équilibre du territoire, dont l'État est autorité organisatrice. Comme vous le savez, une commission, présidée par Philippe Duron, travaille actuellement sur la clarification de l'offre des trains d'équilibre du territoire. J'ai demandé que des travaux spécifiques portent sur les trains de nuit, compte tenu des offres alternatives de jour et des contraintes qui empêchent à l'heure actuelle de disposer d'une qualité de service satisfaisante. Il s'agit de mener une réflexion approfondie à partir de données objectives, prenant en compte les besoins des voyageurs et l'aménagement du territoire.

Mme la présidente. La parole est à M. François Asensi.

M. François Asensi. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, pour cette réponse très complète. J'insiste à nouveau sur l'importance de cette ligne pour le désenclavement de la vallée de la Durance. Les populations concernées sont inquiètes, car elles craignent un décrochage de certains territoires par rapport à certains autres. La loi sur les régions laisse aussi craindre l'apparition de régions à vitesses inégales. C'est pourquoi j'insiste fortement, monsieur le ministre, sur le train de nuit Paris-Briançon.

Données clés

Auteur : [M. François Asensi](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (11^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 971

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [17 mars 2015](#), page 1819

Réponse publiée au JO le : [27 mars 2015](#), page 3199

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [17 mars 2015](#)