



**Assemblée nationale  
XIV<sup>e</sup> législature  
Session ordinaire de 2014-2015**

**Compte rendu  
intégral**

**Première séance du mardi 25 novembre 2014**

**Avenir de la desserte ferroviaire de la région de Briançon.**

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour exposer sa question, n° 746, relative à l'avenir de la desserte ferroviaire de la région de Briançon.

M. Joël Giraud. Monsieur le secrétaire d'État, je tenais à vous faire part aujourd'hui des inquiétudes de tout un territoire sur le devenir du train de nuit Paris-Briançon et plus globalement sur la pérennité de la ligne ayant pour terminus Briançon. Les services des TER et TGV sont loin de répondre aux besoins des voyageurs et aux exigences de l'aménagement du territoire : les trains d'équilibre du territoire sont une composante évidemment indispensable de l'offre ferroviaire ; ils sont même parfois, et c'est le cas de la ligne Paris-Briançon, la seule desserte soutenant l'économie touristique de tout un département. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle un comité de défense rassemblant les citoyens et de nombreux élus a été créé vendredi soir.

En effet, la situation est plus que préoccupante. Faute de travaux d'infrastructure, les nouvelles locomotives dédiées au train de nuit prévues en 2014 ne pourront pas rouler sur la ligne des Alpes avant 2016 ; on peut au demeurant s'interroger sur le choix de matériel qui a été fait, puisqu'il n'est pas compatible avec les caractéristiques de la ligne et impose donc des travaux. Dans le cadre du renouvellement de la convention entre l'État et la SNCF, l'existence du train de nuit Briançon-Paris n'est pas assurée au-delà d'un an et l'acquisition de nouvelles voitures couchettes n'est pas évoquée, alors même que ce matériel date d'un autre âge. Le financement par l'État et RFF des travaux relatifs à la régénération de la voie ferrée entre Mont-Dauphin et Briançon n'est pas acquis, ce qui est très préoccupant, car les ralentissements permanents qui en résulteraient sur ce bout de ligne qui concentre les trafics les plus importants – 180 000 lits touristiques – engendreraient des suppressions de service, faute de pouvoir assurer des croisements. Enfin, le financement par l'État et RFF des travaux relatifs à la modernisation de l'étoile ferroviaire de Veynes permettant d'assurer l'augmentation du nombre de trains, notamment pendant les périodes de pointes saisonnières, n'est pas acquis non plus.

Certes, les trains de nuit sont un marché de niche, qui nécessite une logistique importante, mais leur disparition risquerait non seulement de peser très lourd sur l'économie touristique des stations, dans le cas du Paris-Briançon, mais elle irait également à l'encontre de tous les efforts actuellement menés en faveur de la transition énergétique, au titre de laquelle le développement du rail s'inscrit avec évidence dans le futur.

On peut aussi se demander à quoi joue la SNCF dans le cas de ce train de nuit, puisqu'elle vient d'y interdire l'accès aux groupes. Je vous remercie donc de bien vouloir apporter les réponses à ces questions, qui conditionnent l'avenir touristique et économique de ce territoire et qui interrogent la cohérence de la politique gouvernementale en matière de développement durable.

**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, la ligne entre Veynes, Mont-Dauphin et Briançon est l'une des trois lignes de l'étoile de Veynes sur lesquelles circulent des TER et une ligne de train de nuit. Pour ce qui concerne le train de nuit Briançon-Paris, l'État agit en tant qu'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire.

Je souhaite lancer un chantier important, celui de la clarification de l'offre en matière de trains d'équilibre du territoire, afin d'améliorer la qualité du service pour les usagers, dans un contexte de contrainte budgétaire. Je viens de confier 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. Elle traitera des dessertes, mais aussi des enjeux de matériel roulant. J'ai demandé que les trains de nuit fassent l'objet d'une réflexion approfondie, compte tenu des offres alternatives de jour et des contraintes qui empêchent de disposer d'une qualité de service satisfaisante.

J'ai voulu que cette commission mène une large concertation avec les parties intéressées. Son rapport, attendu sous six mois, fera l'objet d'une présentation aux commissions compétentes du Parlement, préalablement aux décisions du Gouvernement. La convention actuelle, régissant le fonctionnement de ces trains entre l'État et la SNCF, ne pourra être revue qu'à la lumière des conclusions de cette commission. C'est la raison pour laquelle j'ai décidé que cette convention, qui arrivait à échéance à la fin de l'année, soit reconduite pour un an.

Vous avez évoqué l'état de l'infrastructure. Ces voies uniques, non électrifiées, sont en mauvais état. Les travaux actuellement réalisés par RFF permettent déjà de renouveler les composants les plus critiques, pour assurer la continuité des circulations. Mais des travaux de plus grande ampleur sont nécessaires, dans l'objectif de pérenniser véritablement ces lignes.

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 permet 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.

**Mme la présidente**. La parole est à M. Joël Giraud.

**M. Joël Giraud**. Il s'agit ici de lignes assurant la continuité du réseau national, où le trafic local est relativement limité, et qui étaient antérieurement parcourues par une quinzaine, voire une vingtaine de trains de nuit provenant directement de Paris. Je compte sur vous, monsieur le secrétaire d'État, pour que, dans le partage des responsabilités financières entre l'État et les collectivités territoriales, on n'oublie jamais que ces lignes ne sont pas seulement parcourues par des TER : ce sont des lignes de continuité nationale du réseau qui alimentent les TGV et qui bénéficiaient d'un service de qualité il y a encore dix ou quinze ans, service qui a malheureusement aujourd'hui disparu.