



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité

Première séance du jeudi 8 décembre 2011

Questions orales sans débat : Fonctionnement de la ligne Paris-Briançon

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour exposer sa question, n° 1636, relative au fonctionnement de la ligne Paris-Briançon.

M. Joël Giraud. Monsieur le secrétaire d'État chargé du logement, de trop nombreux dysfonctionnements viennent perturber l'accès par le train aux Alpes du Sud et nuisent gravement au tourisme qui est la principale économie de ce territoire de montagne.

La signature, le 13 décembre 2010, de la convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire, les TET, dont fait partie le Lunéa Paris-Briançon, était pourtant censée permettre de garantir une desserte ferroviaire équilibrée et durable sur l'ensemble du territoire.

Force est de constater que ce n'est malheureusement pas le cas et la situation que nous font vivre les opérateurs ferroviaires à quelques jours de l'ouverture de la saison touristique hivernale est de plus en plus intolérable.

De promesses non tenues en incapacité d'informer les usagers, en passant par l'impossibilité de réserver dans le train de nuit et un futur cadencement des TGV ne permettant plus d'assurer des correspondances efficaces à Valence, le tableau est sombre.

Et que dire de la décision récente de RFF de revenir sur la dérogation qui permettait de faire circuler dix-neuf trains au lieu de seize sur la ligne Gap- Grenoble, qui entraîne la suppression de trains parmi les plus fréquentés sur Gap le vendredi soir, mais aussi tous les jours dans l'agglomération de Grenoble, et cela sans aucune concertation avec les autorités organisatrices de transports ? Comme si cela ne suffisait pas, des travaux vont imposer de faire des transbordements par car à la desserte diurne Briançon-Valence, là encore sans que l'Autorité organisatrice de transports compétente n'ait été avisée. Même la mission d'inspection générale que le ministre des transports a diligentée pour se pencher au chevet de cette desserte a été sidérée par un tel désordre, qui, certes, existe sur d'autres lignes, mais atteint son paroxysme sur la liaison diurne ou nocturne vers Briançon.

Au final, c'est le conseil régional PACA qui se retrouve obligé de jouer le rôle de médiateur entre la SNCF et RFF à la place de l'État dans la mesure où il n'assume absolument pas ses responsabilités au titre d'autorité organisatrice des TET. Il aura fallu attendre le 25 novembre pour que les trains Lunéa Paris - Briançon soient disponibles à la réservation jusqu'au 3 janvier 2012. Mais le problème demeure encore entier pour le reste de l'année. Le système mis en place entre la SNCF et RFF ne fonctionnant plus, il est urgent de mettre en place une nouvelle gouvernance et d'avoir un gestionnaire intégré et unifié qui rassemble toutes les compétences.



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité

Je vous demande, par conséquent, quels moyens et quels contrôles l'État va-t-il enfin mettre en œuvre afin de faire cesser cette suite impressionnante de dysfonctionnements majeurs et s'assurer que les organismes sous sa tutelle n'aggravent pas la qualité du service offert et, sur la desserte particulière de Briançon, que la SNCF mette en sans aucun délai, au besoin avec un horaire variable, le train de nuit Paris-Briançon tous les jours jusqu'à la fin de la convention TET, comme le prévoit la convention ?

Mme la présidente. La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement.

M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement. Monsieur le député, le 11 décembre prochain, la mise en place du nouveau service ferroviaire sera marquée par des modifications d'horaires sans précédent puisqu'elles toucheront 85 % des trains.

À cela, trois raisons.

Il y a d'abord la mise en service de la LGV Rhin-Rhône : compte tenu des longs parcours des TGV, cette mise en service aura des répercussions sur l'ensemble du réseau.

Ensuite, il faut faire face à une augmentation de 30 % du trafic ferroviaire d'ici à 2020. C'est tout l'enjeu de la structuration du graphique et du cadencement, qui a pour but à la fois d'améliorer l'offre de transport pour les voyageurs – lisibilité, correspondances – et d'augmenter la capacité de l'infrastructure.

Enfin et surtout, il faut également adapter les horaires aux nombreux travaux qui vont intervenir sur le réseau.

D'une part, pour la construction de lignes nouvelles : ces travaux concerneront la section Tours-Bordeaux de la LGV Sud-Europe-Atlantique et la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire. Ils seront suivis prochainement par le contournement Nîmes-Montpellier et la deuxième phase du TGV Est Européen.

D'autre part, sous l'impulsion de Nathalie Kosciusko-Morizet et de Thierry Mariani, un programme sans précédent de rénovation du réseau est engagé : il s'agit de 13 milliards d'euros investis d'ici à 2016, plus de 6 000 kilomètres de renouvellement de voies, et près de 2 500 aiguillages remplacés.

Le Gouvernement a conscience des désagréments importants occasionnés par les conséquences des travaux opérés sur le réseau ferré national, mais il insiste sur leur importance pour assurer sur le long terme la pérennité d'une desserte ferroviaire de qualité.

Ces travaux fragilisent particulièrement les trains de fret et les trains de nuit qui, compte tenu de la longueur de leurs parcours, sont en conflit avec de nombreuses plages de travaux. Le train de nuit Paris-Briançon est particulièrement touché par les travaux qui se situent dans la zone de Dijon, vers Mâcon et la Bresse et dans la vallée du Rhône. Tous les acteurs



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité

ferroviaires sont bien conscients de l'importance de la circulation de ce train alors que va s'ouvrir prochainement la saison touristique d'hiver, essentielle pour ce territoire.

Pendant les vacances de fin d'année et jusqu'au 15 janvier 2012 inclus, les sillons permettant leur circulation sont tracés et l'ensemble des trains ont été mis en vente le 6 décembre.

Pour la période du 16 janvier au 11 avril 2012, RFF et la SNCF sont mobilisés en priorité pour mettre ces trains à la disposition des voyageurs. RFF s'engage à fournir le tracé des sillons le 9 décembre et la SNCF à mettre en vente les places le 16 décembre.

En ce qui concerne la ligne Gap-Veynes, il s'agit d'une ligne à voie unique équipée du cantonnement téléphonique. Ce type d'exploitation limite le nombre de circulations pour des raisons évidentes de sécurité. Des dérogations sont possibles, mais pour une année seulement et après une rigoureuse étude de sécurité et sous le contrôle de l'établissement public de sécurité ferroviaire.

Enfin en 2011, une étude de sécurité avait permis de faire circuler en semaine sept TER supplémentaires par rapport aux estimations de RFF. Dans le cadre de la préparation du service annuel 2012, une nouvelle étude de sécurité a été effectuée sur la base du nouveau projet de graphique de circulation : elle ne permet que le passage de cinq TER supplémentaires.

Comme vous le voyez, monsieur le député, le Gouvernement est pleinement mobilisé pour assurer aux usagers un service de qualité.

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

M. Joël Giraud. Permettez-moi de rappeler que l'autorité organisatrice des transports pour les TET, c'est l'État. De plus, depuis la mise en place de la convention, le train de nuit Paris-Briançon n'a jamais circulé normalement, qu'il y ait des travaux ou qu'il n'y en ait pas. Travaux actuellement, il y a, mais tel n'était pas le cas précédemment. En outre, entre la SNCF et RFF, de l'argent public est investi et pour autant, le service n'est pas rendu. Tout le monde peut le constater quelle que soit la place que l'on occupe dans cet hémicycle.

La moindre des choses serait que l'État participe aux réunions, la DREAL semble tout indiquée lorsque nous tentons de rétablir le dialogue entre deux entités qui se parlent très peu.