



14ème législature

| | | |
|---|---|--|
| Question N° : 1593 | De Mme Annie Genevard (Les Républicains - Doubs) | Question orale sans débat |
| Ministère interrogé > Transports, mer et pêche | | Ministère attributaire > Transports, mer et pêche |
| Rubrique > transports ferroviaires | Tête d'analyse > TER | Analyse > Haut-Doubs. perspectives. |
| Question publiée au JO le : 10/01/2017 Réponse publiée au JO le : 18/01/2017 page : 245 | | |

Texte de la question

Mme Annie Genevard interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le développement du transport ferroviaire dans le Haut-Doubs, notamment en ce qui concerne la ligne des horlogers et les lignes Lyria.

Texte de la réponse

TRANSPORTS FERROVIAIRES DANS LE HAUT-DOUBS

Mme la présidente. La parole est à Mme Annie Genevard, pour exposer sa question, n° 1593, relative aux transports ferroviaires dans le Haut-Doubs.

Mme Annie Genevard. Madame la secrétaire d'État, ma question porte sur le développement du transport ferroviaire dans le Haut-Doubs, et a trait, notamment, à la ligne des horlogers et à la ligne TGV Lyria Lausanne-Paris.

Comme beaucoup de territoires de montagne, le Haut-Doubs souffre d'un déficit d'infrastructures qui pénalise la desserte du massif jurassien. Afin de favoriser les échanges entre la Suisse et la France et dans l'intérêt du développement économique et touristique de ce territoire, il est primordial d'encourager les liaisons ferroviaires à grande vitesse entre l'arc jurassien et Paris, mais aussi les liaisons intrarégionales, *via* les trains express régionaux – TER. En l'occurrence, cela se traduit par le maintien du soutien financier de la SNCF, afin de garantir les liaisons Frasne-Neuchâtel, qui ont été proposées à la suite de la suppression du TGV Lyria reliant Berne à Paris via Pontarlier et qui sont très fréquentées.

Par ailleurs, il est indispensable d'accentuer l'engagement de l'État en faveur de la région Bourgogne-Franche-Comté pour opérer les indispensables travaux de rénovation de la ligne des horlogers et soutenir le projet de navettisation sur le tronçon Morteau- La Chaux-de-Fonds, très attendu par les travailleurs frontaliers. Cette mesure, qui répond à la nécessité de décongestionner les axes routiers, offrira une solution alternative au-delà des conditions actuelles d'exploitation et un cadencement horaire qui permettrait jusqu'à dix-huit allers-retours quotidiens.



Aussi, madame la secrétaire d'État, le Haut-Doubs est dans l'attente d'une position ferme de la part du Gouvernement permettant d'assurer une desserte ferroviaire équilibrée de ce territoire.

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la biodiversité.

Mme Barbara Pompili, *secrétaire d'État chargée de la biodiversité*. Madame la députée, vous interrogez le secrétaire d'État aux transports sur le développement du transport ferroviaire dans le Haut-Doubs, notamment en ce qui concerne, d'une part la ligne des horlogers, itinéraire qui relie La Chaux-de-Fonds, en Suisse, à Besançon en passant par Morteau, et, d'autre part, les lignes Lyria.

S'agissant de la ligne des horlogers, itinéraire dont l'utilité en matière de transport quotidien ne fait pas débat, l'État s'est engagé, en concertation avec la région Bourgogne-Franche-Comté, sur un programme de rénovation de l'infrastructure, dans le cadre du contrat de plan État-région 2015-2020, prévoyant 12,3 millions d'euros de financements, dont 3 millions de la part de l'État. Pour ce faire, les financements nécessaires aux études préliminaires ont été mobilisés dès 2016 et celles-ci vont donc démarrer tout prochainement. Les choses sont donc en bonne voie.

S'agissant des lignes Lyria, comme vous le savez, SNCF Mobilités dispose d'une autonomie de gestion pour son activité grande vitesse, qui n'est pas conventionnée. Il lui appartient par conséquent de décider des dessertes TGV qu'elle souhaite mettre en place, au regard des contraintes techniques, économiques et commerciales auxquelles elle est confrontée. Dans le cas spécifique des lignes Lyria, service de transport international à grande vitesse entre la Suisse et la France, assurée en coopération avec les Chemins de fer fédéraux suisses, les décisions sont en outre prises conjointement avec le partenaire suisse.

Fin 2015, le contexte économique tendu et le développement d'une forte concurrence intermodale avaient conduit les deux entreprises, française et suisse, à ajuster leur offre pour 2016 afin de la rendre plus compétitive et d'assurer ainsi, à terme, la viabilité économique de leur partenariat dans Lyria. Dans ce cadre, SNCF Mobilités et les Chemins de fer fédéraux suisses avaient décidé de supprimer certains trains.

Cela étant, en 2016, l'offre TGV Lyria entre Paris et la Suisse comptait jusqu'à dix-neuf allers-retours quotidiens certains jours. Pour 2017, les deux entreprises ferroviaires ont souhaité maintenir cette offre, qui a fait l'objet d'ajustements à la marge pour tenir compte, notamment, de travaux d'infrastructure ou d'une saisonnalité de la fréquentation de certaines dessertes.

Mme la présidente. La parole est à Mme Annie Genevard.

Mme Annie Genevard. Madame la secrétaire d'État, nous parlons ici de deux sujets. Le premier d'entre eux est la ligne des horlogers, qui va bénéficier, comme vous l'avez rappelé, de travaux de modernisation. De fait, ces travaux sont nécessaires, si l'on veut continuer à faire rouler des trains.

La question que je vous ai posée porte sur la navettisation. L'initiative est intéressante puisqu'il s'agit d'un système de tram-train qui, sans entraîner d'alourdissement financier, permettrait de désengorger des axes routiers complètement saturés, au point de compromettre la vocation économique de ce territoire où, au demeurant, l'emploi va plutôt bien malgré la crise. Il existe donc un enjeu économique très important, auquel s'ajoute – je sais que vous y êtes sensible – un enjeu environnemental majeur. Ce projet venant d'émerger du territoire, cela me semble justifier de votre part une attention particulière.

Quant au TGV Lyria, dont on connaît les difficultés, un dispositif a été mis en place pour maintenir une offre de trains depuis Neuchâtel, qui permet d'emprunter ensuite le TGV. Ce dispositif, qui compense, en quelque sorte, la suppression du Lyria – que nous avons tous déplorée –, doit absolument être maintenu parce qu'il fonctionne



extrêmement bien et permet d'accéder au TGV. Comme vous l'avez indiqué, Lyria est une société codétenue par la SNCF et les Chemins de fer fédéraux suisses, mais je pense que le Gouvernement, dans le cadre de sa mission planificatrice, a aussi son mot à dire en la matière.