

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N° CD248

présenté par

Mme Genevard, M. Lurton, M. Masson, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Marlin,
M. Gosselin, M. Reiss, M. Cinieri, M. Vialay, M. Hetzel, M. Viala, M. Sermier, M. Straumann,
M. Pierre-Henri Dumont, Mme Corneloup, M. de Ganay, Mme Louwagie, M. Kamardine, M. Reda
et M. Vatin

ARTICLE 5

Après l'alinéa 64, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsque le territoire couvert se situe en zone frontalière et comprend une ou plusieurs communes de montagne, toute diminution de l'offre ferroviaire s'accompagne d'un moratoire de cinq ans. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le projet de loi, alinéa 64 de l'article 5 reconnaît l'existence d'un plan de mobilité de montagne à l'article L. 1214-36-1 en prévoyant une consultation spécifique.

Il convient de compléter ce dispositif en prévoyant d'autres mesures pour protéger sur le long terme ces zones fragilisées et notamment pour le maintien des lignes ferroviaires qui ont un caractère international.

Le présent amendement dispose que lorsque le territoire se situe en zone frontalière et comprend une ou plusieurs communes de montagne, toute modification de l'offre ferroviaire doit s'accompagner d'un engagement ferme visant à ne pas supprimer les autres offres existantes pendant un délai de 5 ans.

Par exemple, la population de l'Arc jurassien rencontre actuellement des difficultés avec la société LYRIA, filiale de la SNCF, qui souhaite supprimer la quatrième desserte de la liaison ferroviaire Paris-Lausanne via notamment la gare de Frasnay dans le Doubs.

Cette décision est totalement contraire aux objectifs poursuivis par la présente loi, c'est-à-dire un désenclavement des territoires de montagne et frontaliers.

Cette décision serait, en outre, contraire aux missions qui ont été confiées à la SNCF par la loi « pour un nouveau pacte ferroviaire » qui a été votée au Parlement en juin 2018 et notamment celle d'assurer « le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ».

Bien que les trois autres courses soient maintenues – avec des changements partiels d'horaires – avec les connexions RegioExpress entre Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris, les collectivités et associations considèrent toutes que cette suppression est une double peine : non seulement une perte de desserte est un signal très négatif pour l'attractivité des territoires. Mais les horaires inadaptés aux besoins des usagers comportent un risque majeur de fragilisation des dessertes qui sont maintenues et peuvent à terme présenter un risque pour la pérennité de la ligne.

L'ensemble du Massif transfrontalier sera fortement fragilisé par cette dégradation qui amorce le contournement de la Bourgogne-Franche-Comté, ce qui ne peut qu'entretenir le sentiment d'abandon des populations de la Région.

Dans le cas où cette suppression interviendrait, il serait proposer de contractualiser un engagement ferme de la société Lyria afin de lui interdire de supprimer d'autres dessertes sur une période de 5 ans.