

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 522

présenté par

Mme Genevard, Mme Duby-Muller, Mme Trastour-Isnart, M. Fasquelle, M. Manuel, M. Pauget, M. Perrut, M. Dive, M. Bazin, Mme Dalloz, M. Jean-Claude Bouchet, M. Cherpion, M. Di Filippo et M. Vatin

ARTICLE PREMIER

À l'alinéa 5, substituer au mot :

« transfrontaliers »

les mots :

« des territoires frontaliers en termes de mobilité routière et ferroviaire ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l'importance des liaisons à caractère international pour le transport routier et ferroviaire.

La population de l'Arc jurassien se bat actuellement pour mettre en lumière ces liaisons notamment dans le cadre des difficultés qu'elle rencontre avec la société LYRIA, filiale de la SNCF. En effet, LYRIA souhaite supprimer la quatrième desserte de la liaison ferroviaire Paris-Lausanne via notamment la gare de Frasne 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.