



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV

Question orale n° 788

Texte de la question

M. Jean-Marie Binetruy interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la décision unilatérale de la société Lyria, société franco-suisse qui appartient à hauteur de 76 % à la SNCF et à 24 % aux chemins de fer fédéraux (CFF), de supprimer deux liaisons TGV, l'une Paris-Pontarlier-Neuchâtel-Berne en matinée, et l'autre Berne-Pontarlier-Paris en fin d'après-midi. Cette décision unilatérale pénalise les liaisons entre Paris et la Suisse où travaillent de nombreux frontaliers et pourrait avoir de graves conséquences sur la vitalité économique et touristique du Haut-Doubs, déjà fortement enclavé par l'insuffisante qualité des axes routiers et particulièrement de la RN 57. Il a d'ailleurs, à plusieurs reprises, pu le solliciter pour son amélioration dans le cadre de la préparation du PDMI. Cette suppression, tout à fait arbitraire, est contraire à l'esprit de la convention de 1999 conclue entre la Suisse et la France qui vise à améliorer le raccordement de l'arc jurassien à Berne et à Lausanne. De plus, le contrat de plan État-région 2000-2006 a prévu un investissement très conséquent de l'État, des régions Bourgogne et Franche-Comté pour les performances de cette ligne. Ces travaux sont en cours de réalisation et doivent être achevés en décembre 2009, au moment même où il est prévu de supprimer les liaisons, alors que le Grenelle de l'environnement incite au développement du transport ferroviaire. Aussi, il souhaite connaître son sentiment sur cette question, et sollicite un entretien entre le ministère, la SNCF, et les élus français et suisses concernés pour obtenir de la société Lyria le maintien de cette liaison Berne-Paris-Berne via Pontarlier-Dôle-Dijon.

Texte de la réponse

LIAISON FERROVIAIRE PARIS-BERNE

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Binetruy, pour exposer sa question, n° 788, relative à la liaison ferroviaire Paris-Berne.

M. Jean-Marie Binetruy. Madame la secrétaire d'État en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, permettez-moi de vous renouveler mes félicitations pour vos nouvelles fonctions au sein du Gouvernement.

Lyria, société franco-suisse qui appartient pour 76 % à la SNCF et pour 24 % aux Chemins de fer fédéraux, et qui exploite des trains à grande vitesse entre Paris et Lausanne et entre Paris et Berne, vient d'annoncer la suppression de deux liaisons TGV : Paris-Pontarlier-Neuchâtel-Berne en matinée, Berne-Pontarlier-Paris en fin d'après midi. La suppression prendra effet à compter du 13 décembre 2009, lors de l'application des nouveaux horaires.

Cette décision unilatérale pénalise les liaisons entre Paris et la Suisse, où travaillent de nombreux frontaliers, et pourrait avoir des conséquences sur la vitalité économique et touristique du Haut-Doubs, déjà fortement enclavé du fait de l'insuffisante qualité des axes routiers et particulièrement de la RN 57. J'ai d'ailleurs à plusieurs reprises sollicité votre ministère pour l'amélioration de celle-ci dans le cadre de la préparation du plan de développement et de modernisation des itinéraires, et je regrette qu'aucune des opérations proposées entre Besançon et la Suisse n'ait été retenue sur cet axe international très fréquenté. J'espère qu'il sera possible de trouver quelques ajustements. Je les ai, du reste, évoqués avec le secrétaire d'État aux transports.

Pour revenir à la question, cette suppression, tout à fait arbitraire, est contraire à l'esprit de la convention de 1999 conclue entre la Suisse et la France qui vise à améliorer le raccordement de l'Arc jurassien à Berne et à Lausanne. De plus, le contrat de plan État-région 2000-2006 avait prévu un investissement très important de l'État et des régions Bourgogne et Franche-Comté en faveur de cette ligne. Les travaux sont en cours de réalisation et doivent être achevés en décembre 2009, au moment même où il est prévu de supprimer les liaisons, alors que le Grenelle de l'environnement est censé favoriser le développement du transport ferroviaire ! C'est pourquoi, madame la secrétaire d'État, je souhaite connaître votre sentiment sur cette question, et sollicite une rencontre entre le ministère, la SNCF et les élus français et suisses concernés, afin d'obtenir de la société Lyria le maintien de la liaison Paris-Berne *via* Pontarlier, Dole et Dijon.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Létard, secrétaire d'État en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

Mme Valérie Létard, *secrétaire d'État en charge de la solidarité des technologies vertes et des négociations sur le climat*. Monsieur le député, je suis également très heureuse de vous répondre dans le cadre de mes nouvelles fonctions, et je vous remercie de vos paroles aimables.

La liaison Paris-Berne est exploitée, comme vous l'indiquez, par Lyria, filiale commune de la SNCF et des Chemins de fer fédéraux suisses.

Compte tenu de la baisse considérable de fréquentation de la liaison à grande vitesse Berne-Paris depuis la mise en service de la ligne TGV-Est, et compte tenu des objectifs de rentabilité fixés à l'exploitant par la Confédération suisse, Lyria a décidé de supprimer l'un des deux allers-retours quotidiens à partir de décembre 2009.

Cette suppression n'aura de conséquences que pour un faible nombre d'habitants du Haut-Doubs. Seuls quinze clients pontissaliens en moyenne empruntent l'aller-retour supprimé. Ils disposeront d'une liaison par autocar entre Frasne et Pontarlier pour assurer la correspondance avec les TGV Lausanne-Paris.

Il existe, par ailleurs, quatre allers-retours quotidiens entre Paris et Bâle, qui seront même cinq à compter de décembre 2009, et qui permettent de rejoindre Berne par correspondance. Cet itinéraire Paris-Berne *via* Bâle sera d'autant plus attractif que le temps de parcours, à compter de la mise en service, fin 2011, du TGV Rhin-Rhône, sera réduit d'une demi-heure.

Comme vous le soulignez, les travaux de modernisation des liaisons ferroviaires Paris-Dijon-Dole-Vallorbe-Lausanne et Pontarlier-Neuchâtel-Berne - cette dernière appelée " Arc jurassien " - ont été financés dans le cadre des contrats de plan 2000-2006 entre l'État et les régions Franche-Comté et Bourgogne pour un montant de 40,6 millions d'euros, dont 11,3 millions de la part de l'État français et 20,3 millions de la part de la Confédération suisse. Ces travaux d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France, associés à une amélioration de l'exploitation, permettront, dès 2010, des gains de temps pouvant aller jusqu'à quinze minutes et une amélioration des relations ferroviaires entre la France et la Suisse.

L'achèvement de ces travaux dès 2010, ainsi que la mise en service de la LGV Rhin-Rhône fin 2011, auront un effet bénéfique, monsieur le député, sur la vitalité économique et touristique du Haut-Doubs.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Binetruy.

M. Jean-Marie Binetruy. Vous comprendrez que je ne sois pas tout à fait satisfait de votre réponse, madame la secrétaire d'État.

Il aurait sans doute été souhaitable, en effet, d'attendre la mise en service de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône en 2011 pour supprimer ces allers et retours aujourd'hui intéressants. La ligne Paris-Berne est aujourd'hui très fréquentée, notamment sur sa partie Dole-Dijon-Paris. Il faudrait, si c'est encore possible, tenter de poursuivre la négociation.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marie Binetruy](#)

Circonscription : Doubs (5^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 788

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 23 juin 2009, page 5976

Réponse publiée le : 1er juillet 2009, page 5790

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 23 juin 2009