ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

ligne Paris-Belfort

Question orale n° 459

Texte de la question

M. Jean-Michel Villaumé appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'avenir de la ligne ferroviaire Paris-Belfort, ligne d'équilibre du territoire permettant de rejoindre Paris à l'est de la France. Malgré les annonces du dernier comité de pilotage du 23 juillet 2013 de modernisation des équipements de transports, l'avenir de cette ligne reste flou avec la future suppression de plusieurs allers-retours par jour à l'horizon 2016. Il lui demande quelles sont les mesures concrètes que le Gouvernement souhaite mettre en place afin de maintenir un service public répondant aux demandes des usagers.

Texte de la réponse

AVENIR DE LA LIGNE FERROVIAIRE PARIS-BELFORT
M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Villaumé, pour exposer sa question, n° 459, relative à l'avenir de la ligne ferroviaire Paris-Belfort.

M. Jean-Michel Villaumé. Ma question s'adresse à M. Frédéric Cuvillier, ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche et porte sur la modernisation de la ligne 4 Paris-Belfort.

Classée train d'équilibre du territoire, ou TET, la desserte ferroviaire Paris-Chaumont-Langres-Vesoul-Lure-Belfort a une réelle vocation nationale, et interrégionale pour les villes traversées. L'État, autorité organisatrice de transport, doit aujourd'hui redonner les moyens à la SNCF de proposer un service public ferroviaire de qualité et, par ce biais, garantir le désenclavement de certains territoires. Les annonces réalisées lors du comité de pilotage du 23 juillet 2013 ont confirmé le maintien du statut de la ligne ferroviaire 4. L'État s'est engagé à investir près de 127 millions d'euros pour remettre à neuf le matériel roulant sur cette ligne. Pour sa part, RFF réalisera des travaux de maintenance et de renouvellement d'envergure des équipements afin de maintenir la ligne en bon état entre 2013 et 2015.

Cependant, de nombreuses incertitudes demeurent. L'inquiétude majeure de tous les élus et usagers reste la diminution des allers et retours journaliers à partir de janvier 2015. Vous avez annoncé, lors de cette réunion, un service à hauteur de neuf allers et retours journaliers entre Paris et Troyes, dont deux seulement seront prolongés jusqu'à Belfort. Cette perspective est pour nous inacceptable. À terme, elle conduirait tout simplement à la disparition des dessertes entre Troyes et Belfort, dont celles de Chaumont, Langres, Vesoul et Lure.

La modernisation de la ligne Paris-Belfort permet une réelle cohérence en termes d'aménagement et d'irrigation des territoires. Elle est un élément indispensable au désenclavement par le rail. En outre, elle répond aux besoins des populations en offrant une alternative aux usagers n'ayant pas facilement accès au TGV. Nous souhaitons le rétablissement d'un niveau de service de cinq allers et retours entre Paris et Belfort, afin que cette desserte ferroviaire remplisse son rôle en matière d'équilibre du territoire.

Par conséquent, je souhaiterais savoir quelles seront les prochaines décisions pour cette ligne d'équilibre du territoire, en termes d'équipement et de matériel – sur ce plan, nous sommes plus ou moins rassurés – mais surtout en termes de niveau de service, afin d'offrir un service de qualité et un confort maximal sur la ligne 4.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.

M. Alain Vidalies, *ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.* Monsieur le député, veuillez excuser l'absence de Frédéric Cuvillier, actuellement en réunion avec le Premier ministre.

Le Gouvernement est très attaché aux trains d'équilibre du territoire, qui sont essentiels en termes de desserte. Votre territoire est directement concerné, tout d'abord par l'obsolescence de matériels dont la question du remplacement n'a jamais jusqu'à maintenant été traitée. Comme vous le savez, l'État a décidé de renouveler l'ensemble du matériel roulant des lignes TET entre 2015 et 2025 et la ligne Paris-Belfort bénéficiera du quart de la première enveloppe de 510 millions d'euros qui a été engagée en décembre dernier. Cette décision lève, s'il en était besoin, les incertitudes sur la pérennité de l'exploitation de la ligne et elle permet d'ores et déjà d'assurer le maintien d'un service substantiel entre Paris et Troyes, dont deux allers et retours prolongés jusqu'à Mulhouse, dans une meilleure qualité de service et de confort. Le rétablissement du terminus de la ligne à Mulhouse est important pour l'aménagement des territoires et répond à une demande formulée régulièrement par les élus et les associations d'usagers.

Par ailleurs, un programme important de rénovation de l'infrastructure est engagé par Réseau Ferré de France. Le dispositif de surveillance de la ligne a également été renforcé afin d'anticiper les aléas et d'optimiser la qualité de l'information.

S'agissant du maintien du nombre de dessertes, les discussions se poursuivent. Une réunion a eu lieu le 23 juillet dernier, et une autre va être programmée. Frédéric Cuvillier entend les inquiétudes. Le dialogue doit donc se poursuivre. Mais il souhaite aussi que les analyses sur les besoins de transport sur la ligne soient partagées et que chacun prenne ses responsabilités, s'agissant de l'intérêt des usagers, de la qualité, de la régularité, mais aussi de la nécessaire maîtrise des finances publiques.

N'est-il pas préférable d'avoir moins de trains par jour avec du matériel roulant neuf, une qualité de service à la hauteur et des horaires de train adaptés au besoin des usagers, aux heures de pointe par exemple, pour les allers et retours domicile-travail, plutôt que de conserver coûte que coûte un nombre élevé de dessertes avec une qualité impossible à maintenir et une contribution publique de plus en plus élevée ? À cet égard, Frédéric Cuvillier rappelle que le maintien de quinze allers et retours en 2014 n'était pas possible en raison d'un manque de fiabilité du plan de transport.

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Villaumé.

M. Jean-Michel Villaumé. Je tiens à manifester un certain mécontentement. Nous sommes très satisfaits du maintien de cette ligne en TET, des investissements en matériel et de ceux de RFF. C'est justement compte tenu de ces investissements supplémentaires que nous ne comprenons pas pourquoi on diminue le niveau de service de la ligne. Il y a là une contradiction. Il y avait quatre allers et retours par jour, nous en demandons cinq et aujourd'hui, nous en sommes à deux.

Monsieur le ministre, vous avez évoqué le dialogue et la concertation. Je ne manquerai pas, avec mes collègues, élus, parlementaires et représentants des usagers, de travailler avec le ministère, mais nous ne pourrons pas nous satisfaire de la réduction du niveau de service à deux allers et retours journaliers entre Paris et Belfort.

Données clés

Auteur : M. Jean-Michel Villaumé

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/14/questions/QANR5L14QOSD459

Circonscription : Haute-Saône (2e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 459
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Transports, mer et pêche
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 21 janvier 2014, page 538
Réponse publiée au JO le : 29 janvier 2014, page 1027
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 21 janvier 2014