



15ème législature

Question N° : 1687	De Mme Laurence Vanceunebrock (La République en Marche - Allier)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Transport ferroviaire et concurrence	Analyse > Transport ferroviaire et concurrence.
Question publiée au JO le : 15/02/2022 Réponse publiée au JO le : 23/02/2022		

Texte de la question

Mme Laurence Vanceunebrock attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur le transport ferroviaire et le désenclavement des territoires pour lesquels le Gouvernement et les élus de la majorité cherchent concrètement des solutions depuis le début de ce mandat. Dans la circonscription de Mme la députée de Montluçon, dans l'Allier, les citoyens sont fatigués de se sentir isolés, de peiner à trouver du travail ou un service de santé accessible, de se sentir limités dans leur activité économique ou encore simplement de ne pouvoir voyager librement en raison d'un coût très élevé. Après les Assises de la mobilité en 2017 et le rapport de M. Jean-Cyril Spinetta début 2018, le Parlement a adopté, le 14 juin 2018, le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Parmi les chantiers de cette réforme, Mme la députée soutient particulièrement l'ouverture à la concurrence car ses répercussions sur le quotidien des Français sont très attendues, notamment pour la baisse des prix qu'elle implique, tout comme les effets à moyen et long terme sur le développement économique, l'aménagement du territoire et la transition écologique. Le projet le plus attendu est celui de la coopérative Railcoop, qui propose de desservir de nombreuses villes entre Bordeaux et Lyon. Mais les contraintes administratives ou financières de ces dernières années, de ces derniers mois, ne font que retarder l'ouverture - ou plutôt le rétablissement - de cette ligne. Après de nouveaux refus de la part de la SNCF, Railcoop a annoncé le 11 octobre 2021 un report de six mois. Aujourd'hui, les Français sont impatients de voir leurs petites gares revivre, comme leurs commerces, et de faire venir médecins et entreprises à proximité, dans les territoires. L'ouverture à la concurrence du réseau TER aurait dû démarrer dès décembre 2019, c'est-à-dire il y a près de deux ans, et pourtant rien ne s'est concrétisé. Aussi, elle lui demande comment son ministère peut agir pour qu'enfin ce projet aboutisse.

Texte de la réponse

TRANSPORTS FERROVIAIRES

M. le président. La parole est à Mme Laurence Vanceunebrock, pour exposer sa question, n° 1687, relative aux transports ferroviaires.

Mme Laurence Vanceunebrock. Ma question s'adresse à M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports. Dans ma circonscription de Montluçon dans l'Allier, j'entends depuis près de cinq ans combien nos concitoyens sont fatigués de se sentir isolés, de peiner à trouver du travail ou un



service de santé accessible, de se voir limités dans leur activité économique ou encore tout simplement de ne pouvoir voyager librement en raison d'un coût d'accès très élevé. L'un des problèmes majeurs provient d'un réseau ferroviaire complètement laissé à l'abandon depuis au moins une trentaine d'années.

C'est pourquoi je me réjouis de l'ouverture à la concurrence et des mesures votées dans le cadre d'une grande réforme de la mobilité. Les répercussions du nouveau pacte ferroviaire sur le quotidien des Français sont en effet très attendues, notamment en raison de la baisse des prix qu'il implique, tout comme des effets, à moyen et à long terme, sur le développement économique, l'aménagement du territoire et la transition écologique.

Comme nombre de mes collègues, je soutiens par conséquent le travail de la coopérative Railcoop, qui propose de desservir de nombreuses villes entre Bordeaux et Lyon. Toutefois, le projet peine à aboutir : le manque d'anticipation de l'ouverture à la concurrence par le gestionnaire d'infrastructures a contraint Railcoop à reporter de six mois le lancement de son service. À cela s'ajoutent les difficultés pour un nouvel entrant sous forme coopérative de mobiliser les financements adéquats auprès des investisseurs classiques.

Par ailleurs, si l'ouverture à la concurrence profite aux entreprises étrangères comme Trenitalia, qui a étendu son activité sur les voies ferrées du sud de la France depuis le mois de décembre, ce n'est pas encore le cas pour les entreprises françaises, ce qui me semble regrettable.

Vous en conviendrez, les errements administratifs et économiques ne peuvent plus justifier les multiples retards observés. Désormais, nous sommes tous impatients de voir nos petites gares et nos commerces revivre et de faire venir médecins et entreprises dans les territoires. Que pouvons-nous faire ? Quel soutien financier notamment pourrait être envisagé afin de faire aboutir ce projet au plus vite ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la biodiversité.

Mme Bérangère Abba, *secrétaire d'État chargée de la biodiversité*. Ce quinquennat, vous l'avez dit, a été l'occasion d'engager une réforme ferroviaire structurante afin d'assurer la meilleure offre de services dans tous les territoires. Nous devons en effet lever tous les freins et favoriser les modes de transports à moindre impact sur l'environnement.

L'ouverture à la concurrence prévue par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire constitue l'un des principaux leviers de cette politique et se concrétise déjà par une amélioration des services sur les lignes de TGV : plusieurs entreprises ferroviaires ont ainsi fait part de leur intention d'apporter de nouvelles offres, ce qui s'est traduit en décembre 2021 par l'arrivée de Trenitalia France sur la liaison Paris-Lyon-Milan.

En ce qui concerne les transports express régionaux (TER), vous le savez, la décision de mise en concurrence relève des régions. La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a déjà attribué deux lots, l'un à Transdev, l'autre à la SNCF, pour une mise en service dès 2025, ce qui permettra une augmentation significative de l'offre. D'autres régions suivront.

Dans cette logique d'élargissement de l'offre, de nouveaux acteurs, tels que Railcoop, apparaissent. Il s'agit d'une initiative inédite en France, rassemblant plus de 10 000 sociétaires et des personnes morales et publiques de plus en plus nombreuses. La société coopérative envisageait de lancer ses premiers services de voyageurs sur l'axe Bordeaux-Lyon dès juin 2022, mais elle a fait part de difficultés pour obtenir de la part de la SNCF Réseau des sillons répondant à ses besoins : celles-ci sont dorénavant résolues et Railcoop vise une mise en service de la ligne Bordeaux-Lyon d'ici à la fin de l'année 2022.

Le cadre a donc été posé ; les initiatives se multiplient et permettent aux acteurs du nouveau système ferroviaire d'apprendre à travailler ensemble – cette coordination était également un enjeu pour apporter aux Français de

nouvelles solutions de mobilité.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Vanceunebrock.

Mme Laurence Vanceunebrock. Je voulais surtout mettre l'accent sur les difficultés financières que rencontre cette société. J'ai envoyé plusieurs courriers à Bercy pour demander si l'on pouvait déroger à son statut de coopérative pour l'aider financièrement afin qu'elle puisse lancer son premier service de train de voyageurs sur l'axe Bordeaux-Lyon le 11 décembre de cette année, mais il ne m'a pas été répondu.