



15ème législature

Question N° : 209	De Mme Marietta Karamanli (Nouvelle Gauche - Sarthe)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > TER Caen Tours - Services Pays de la Loire	Analyse > TER Caen Tours - Services Pays de la Loire.
Question publiée au JO le : 20/03/2018 Réponse publiée au JO le : 28/03/2018 page : 2124		

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le récent rapport qui a posé la question des lignes non LGV à maintenir. Trois éléments devraient être pris en compte : le potentiel des lignes ; la politique de service ferroviaire des régions ; la mise en concurrence à venir. Certaines de ces liaisons relèvent à titre principal des régions mais seulement, et ce, à raison du potentiel qu'elles portent pour relier deux ou plusieurs régions. Ainsi, la ligne Caen-Tours irrigue au passage Argentan, Alençon et surtout Le Mans. Certains la nomment la « voie ferrée des deux mers », puisqu'elle relie la Manche à l'arc Atlantique. Elle a aussi l'avantage de proposer deux points de connexions au réseau TGV, au Mans sur l'axe Paris-Bretagne/Nantes et à Saint-Pierre-des-Corps sur l'axe Paris-Aquitaine, avec évidemment l'intérêt des connexions province-province vers Lille, Strasbourg, Lyon et l'arc méditerranéen. Son potentiel est évident. Pourtant sa suppression est évoquée. Le service est lui-même mal calibré et parfois mal assuré ce qui évidemment concourt au peu d'attrait qu'il a sur les passagers. Ainsi, en 2017, l'offre était très mal distribuée de bout en bout puisque depuis Caen deux des trois allers-retours se suivaient avec moins de deux heures d'intervalle, et depuis Tours il y avait deux départs espacés de moins d'une heure puis un vide de plus de 7 heures ! Parallèlement, la région des Pays de la Loire a conclu avec la SNCF une convention au terme de laquelle si l'indemnisation des usagers devrait être améliorée, ce sera au prix d'une réduction forte des heures d'ouverture de guichet évaluée sur toute la région à 99 000 heures sur trois ans (presque 12 000 jours ouvrés sur 8 heures, une moyenne de 2 500 jours pour chacun des 5 départements.) Dès 2019, les régions devront passer des appels d'offres et les lignes déficitaires pourraient disparaître, aucun opérateur privé ne voulant *a priori* reprendre une ligne déficitaire, sauf si l'État reprend la main et fait valoir la cohésion des territoires. Sa question est donc double. Elle souhaiterait donc demander si le Gouvernement entend faire le choix de mobiliser le potentiel de nos lignes et donner une orientation forte aux transports collectifs de proximité en accompagnant le renouveau de ces lignes. Elle souhaiterait également savoir si le Gouvernement entend vérifier que les accords passés entre les régions et la SNCF et demain, des opérateurs privés, garantiront un service qui ne met pas en cause l'accès aux trains des habitants hors les zones les plus denses.

Texte de la réponse

MAINTIEN DES LIGNES FERROVIAIRES

M. le président. La parole est à Mme Marietta Karamanli, pour exposer sa question, n° 209, relative au maintien des lignes ferroviaires.

Mme Marietta Karamanli. Ma question s'adresse à Mme la ministre chargée des transports. Un rapport récent a posé la question du maintien des lignes autres que les lignes à grande vitesse – LGV. Trois éléments devraient être pris en compte : le potentiel des lignes, la politique de service ferroviaire des régions et la mise en concurrence à venir. Certaines de ces liaisons relèvent à titre principal des régions, et ce notamment à raison du potentiel qu'elles ont de relier deux ou plusieurs régions.

Ainsi, la ligne Caen-Le Mans-Tours irrigue Argentan, Alençon et surtout, bien sûr, Le Mans. Certains la nomment la « voie ferrée des deux mers » puisqu'elle relie la Manche à l'Arc atlantique. Elle a aussi l'avantage de proposer deux points de connexion au réseau TGV, au Mans sur l'axe Paris-Bretagne-Nantes et à Saint Pierre-des-Corps sur l'axe Paris-Aquitaine, avec l'intérêt évident d'assurer des connexions province-province vers Lille, Strasbourg, Lyon et l'Arc méditerranéen. Bien que son potentiel soit évident, sa suppression est évoquée.

Le service est lui-même mal calibré et parfois mal assuré, ce qui, évidemment, concourt au peu d'attrait qu'il a pour les passagers. Ainsi, en 2017, l'offre était très mal distribuée de bout en bout puisque, depuis Caen, deux des trois allers-retours se suivaient à moins de deux heures d'intervalle et, depuis Tours, à deux départs espacés de moins d'une heure succédait un vide de plus de sept heures.

Parallèlement, la région Pays de la Loire a conclu, avec la SNCF, une convention aux termes de laquelle l'indemnisation des usagers, si elle devait être améliorée, le serait au prix d'une réduction forte des heures d'ouverture de guichet, évaluée pour toute la région à 99 000 heures sur trois ans – soit presque 12 000 jours ouvrés de huit heures. Dès 2019, les régions devront passer des appels d'offres, et les lignes déficitaires pourraient disparaître, aucun opérateur privé ne voulant *a priori* reprendre de telles lignes, sauf si l'État reprend la main et fait valoir la cohésion des territoires.

Ma question est donc double. Le Gouvernement entend-il faire le choix de mobiliser le potentiel de nos lignes ferroviaires et de donner une orientation forte aux transports collectifs de proximité en accompagnant le renouveau de ces lignes ? Entend-il aussi vérifier que les accords passés entre les régions et la SNCF – et demain des opérateurs privés – garantiront un service qui ne met pas en cause l'accès aux trains des habitants en dehors des zones les plus denses ?

Mme Marie-Noëlle Battistel. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Brune Poirson, *secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.* Vous vous interrogez, madame la députée, sur le rôle qu'entend jouer le Gouvernement dans l'articulation des dessertes ferroviaires sur le territoire national, et appelez plus particulièrement l'attention d'Élisabeth Borne sur les services directs entre Caen et Tours et sur les services de distribution dans les gares de la région Pays de la Loire.

En ce qui concerne ces services de distribution au sein de la région, il est effectivement envisagé, dans la convention TER conclue entre la région et SNCF Mobilités, une réduction progressive des heures d'ouverture des guichets sur la période 2018-2020. L'État, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans les choix de la région matérialisés dans cette convention. Je tiens toutefois à préciser que la réduction n'est pas automatique, puisque la convention prévoit que tout changement doit faire l'objet, au préalable, d'une démarche de concertation étroite associant la région, les acteurs locaux concernés et



SNCF Mobilités et que, à l'issue de cette concertation, la région peut s'y opposer. La convention prévoit également la mise en œuvre de solutions innovantes et diversifiées en fonction des besoins des clients.

S'agissant des services ferroviaires entre Caen et Tours, leur suppression n'est pas envisagée. L'État a décidé de maintenir cette ligne dont la région Normandie reprendra la gouvernance en 2020. Cette reprise est de nature à améliorer l'organisation globale de la desserte en faveur des habitants des territoires concernés.

Par ailleurs, il existe une offre TER en mesure de répondre aux besoins de mobilité sur la ligne, avec des trains opérant entre Caen et Le Mans et entre Le Mans et Tours, ainsi qu'un train TER direct avec plus d'arrêts intermédiaires que les trains Intercités. Ces services sont exploités par SNCF Mobilités dans le cadre des conventions signées avec les régions Normandie, Pays de la Loire et Centre-Val de Loire. En tant qu'autorités organisatrices, les trois régions sont donc les seules compétentes pour définir cette offre ferroviaire, en fonction de l'analyse qu'elles font des besoins de mobilité des usagers et de leurs priorités budgétaires.

De manière générale, les régions pourront, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, attribuer progressivement les services ferroviaires. Cela ne signifie pas que seuls les services rentables seront assurés : les services d'intérêt national demeureront subventionnés par les régions ou par l'État. C'est d'ailleurs déjà le cas actuellement, *via* les contrats qui lient l'État ou les régions à SNCF.

Enfin, pour satisfaire aux objectifs d'aménagement et de cohésion des territoires et garantir l'égalité d'accès aux services publics, il sera toujours de la responsabilité de l'État de veiller, dans le dialogue avec les régions, à la complémentarité entre les services d'intérêt national et régional.

M. le président. La parole est à Mme Marietta Karamanli.

Mme Marietta Karamanli. J'ai évoqué cette question la semaine dernière avec M. le Premier ministre, qui était en déplacement au Mans. Il a dit le contraire de ce que vous venez de me répondre, madame la secrétaire d'État, puisqu'il a annoncé que l'État interviendrait pour examiner de près les accords qu'il a passés avec la SNCF et les régions. Il faut donc faire attention à ce que l'on annonce, d'autant que, quand trois régions discutent, leurs intérêts ne sont pas forcément les mêmes. J'appelle donc le Gouvernement à la vigilance sur cette question.