



16ème législature

Question N° : 4801	De M. Julien Rancoule (Rassemblement National - Aude)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Modification des horaires TER 2023 de la ligne Narbonne-Toulouse	Analyse > Modification des horaires TER 2023 de la ligne Narbonne-Toulouse.
Question publiée au JO le : 17/01/2023 Réponse publiée au JO le : 04/07/2023 page : 6242 Date de renouvellement : 25/04/2023		

Texte de la question

M. Julien Rancoule attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la modification des horaires TER 2023 de la ligne Narbonne-Toulouse et les bouleversements que cela entraîne pour les usagers. En effet, aucun compromis n'a été trouvé entre la direction régionale de la SNCF et les usagers. Voici le constat présenté par le collectif des usagers de la ligne TER Narbonne-Toulouse. En décembre 2022, la SNCF a dévoilé la nouvelle fiche horaire de la ligne TER Toulouse-Narbonne qui s'applique depuis le 11 décembre. De nombreux usagers réguliers de la ligne (étudiants, salariés) témoignent de leur mécontentement, ces nouveaux horaires ne correspondant pas à leurs organisations professionnelles, scolaires et familiales. Quelques exemples d'horaires inadaptés : le premier train arrive en gare de Toulouse à 7h21 (au lieu de 7h07 avant le 11 décembre). Les usagers commençant leur journée de travail à 7h30 ne peuvent plus prendre le train. Pendant les heures de pointe, la fréquence des trains a été espacée de 45 mn entre les 2 premiers trains. En revanche, un peu plus tard, le 4e et 5e train de la matinée sont espacés seulement de 5 minutes. De nombreux étudiants commencent à 8h, ce qui les contraint désormais à prendre le premier train qui arrive à 7h21 à Toulouse. Ils arrivent devant la porte de leur établissement, porte close et attendent dans le noir et le froid. Le deuxième train n'arrivant à Toulouse qu'à 7h58. Le contexte avant ces changements était déjà très compliqué et prendre le train s'avérait être le parcours du combattant. Des motifs divers et variés justifiaient de nombreux retards et suppressions de train rendant le quotidien des usagers (et des parents des étudiants non véhiculés) très compliqué (grèves, travaux, accident de fret en gare de Carcassonne). À l'heure où l'éco mobilité s'affiche comme un enjeu grandissant pour la société et où il est question de développer un peu plus les transports en commun, il est important que les usagers restent au cœur de la réflexion. La SNCF et le collectif sont en lien permanent et arrivent le plus souvent à adapter l'offre aux réalités du terrain. Mais concernant ce bouleversement d'horaires, aucun compromis n'a pu être dégagé et la situation est « au point mort ». Certains usagers ont déjà fait le choix d'abandonner le train et utilisent désormais leur véhicule pour se déplacer, faute d'horaires de trains adaptés. Pour toutes ces raisons, M. le député souhaite relayer les demandes du collectif des usagers de la ligne TER Narbonne-Toulouse qui sont les suivantes : avoir un train qui arrive plus tôt en gare de Toulouse le matin, augmenter la fréquence des trains en horaires de pointe et réduire le temps de trajet entre les grandes villes (exemple : Carcassonne et Toulouse) afin que M. le ministre puisse trouver des solutions concrètes. Même si cette mission de service public est du ressort du conseil régional, qui n'a pas apporté de solution à ce jour sur le sujet, il considère qu'il est de son devoir d'en l'alerter afin de mettre en lumière davantage les difficultés des usagers de la ligne Narbonne-Toulouse pour parvenir

à des solutions rapides.

Texte de la réponse

Les TER entre Toulouse et Narbonne sont exploités par SNCF Voyageurs dans le cadre d'une convention avec la région Occitanie. En tant qu'autorité organisatrice des services ferroviaires d'intérêt régional, la région Occitanie est la seule compétente pour définir l'offre TER sur cette ligne, comprenant notamment la grille horaire des dessertes, en fonction de l'analyse qu'elle fait des besoins de mobilité des usagers et en tenant compte aussi des contraintes particulières d'exploitation et du programme des travaux d'infrastructure qu'elle étudie avec l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire du réseau. L'État, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans ces choix. S'il n'a pas vocation à interférer dans les choix des collectivités, l'Etat soutient l'usage et le développement des mobilités décarbonées et est particulièrement sensible aux besoins des territoires et des usagers. Ainsi, l'Etat a participé à hauteur de 3 millions d'euros dans le CPER 2015-2022 aux travaux d'allongement des quais de gare pour accueillir le nouveau matériel roulant. En outre, la Première ministre a présenté, le 24 février dernier, le plan d'avenir pour les transports qui poursuit plusieurs objectifs majeurs tels que la décarbonation de la voiture, l'amélioration des réseaux de transports, et un soutien massif au ferroviaire pour lequel l'Etat s'engage aux côtés de la SNCF, de l'Union européenne et des collectivités locales à hauteur de 100 milliards d'euros d'ici 2040. D'ici 2027, ce sont un milliard d'euros supplémentaires par an qui seront mobilisés pour la régénération du réseau et 500 millions d'euros par an pour sa modernisation. En l'espèce, le ministère chargé des transports a donc relayé cette alerte auprès de la SNCF pour que les échanges entre l'entreprise, le conseil régional et les usagers puissent déboucher sur la meilleure solution possible.