



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Dessertes par train

Question orale n° 43

Texte de la question

M. Vincent Rolland attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, au sujet des dessertes en train des territoires. Depuis quelques années la baisse progressive de liaisons régulières entre Paris et les villes moyennes est à déplorer. En Savoie, cette année encore, deux TGV par semaine ont été supprimés entre Paris et Chambéry dans la nouvelle grille horaire de décembre. Cela fait suite à la suppression des trains de nuits il y a quelques mois, pour cause de non rentabilité, mais qui ont permis durant des décennies et à des générations successives de se rendre aux sports d'hiver, ainsi qu'aux savoyards qui souhaitaient se rendre à la capitale à un coût très abordable. Dans le même temps, l'offre de transport par car a été développée, dans l'objectif de proposer des liaisons abordables et populaires. Or OuiBus, la filiale de la SNCF, est grandement déficitaire, avec une perte égale à son chiffre d'affaires en 2016. Par conséquent il lui demande de bien vouloir expliciter la position du Gouvernement sur l'offre de mobilité ferroviaire, pour les habitants de tous les territoires, et souhaiterait savoir si une relance d'un train de nuit modernisé et redynamisé pourrait être envisagée comme une solution écologique et de développement du territoire.

Texte de la réponse

OFFRE DE MOBILITÉ FERROVIAIRE ET TRAINS DE NUIT

M. le président. La parole est à M. Vincent Rolland, pour exposer sa question, n° 43, relative à l'offre de mobilité ferroviaire et aux trains de nuit.

M. Vincent Rolland. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question est simple : *quid* de la SNCF dans nos territoires de montagne ?

Depuis quelques années, nous déplorons la baisse progressive des liaisons régulières entre Paris et les villes moyennes de France. En Savoie, cette année encore, depuis le 10 décembre, deux liaisons ont été supprimées. Ces suppressions s'ajoutent à celle de 2016, et font suite à la suppression des trains de nuit entre Paris et Bourg-Saint-Maurice, pour – nous dit-on – des raisons tenant à leur manque de rentabilité. Ces trains ont pourtant rendu de précieux services pendant des années à des générations successives, à qui ils ont permis d'accéder aux sports d'hiver dans des conditions financières plutôt abordables par rapport au TGV.

Dans le même temps, il est vrai, l'offre de transport par car a été développée, mais la filiale de la SNCF *Ouibus* est grandement déficitaire : ses pertes égalent son chiffre d'affaires ! Que dire en outre des infrastructures immobilières ? À Aime, par exemple, en Tarentaise, au pied du domaine skiable mondialement connu de La Plagne, la gare – en pleine saison touristique – n'assure aucun accueil. Du lundi soir au vendredi matin, les clients trouvent porte close : aucun agent, aucun service !

Ma question est simple, monsieur le ministre : quelle est la position du Gouvernement concernant l'offre de

mobilité ferroviaire pour les habitants de tous les territoires ? Pourrait-on envisager de relancer un train de nuit modernisé et redynamisé ? Cette solution serait à la fois écologique et bénéfique au développement des territoires ruraux.

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

M. Sébastien Lecornu, *secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire*. Monsieur le député, je vous prie d'excuser Élisabeth Borne, ministre des transports, pour son absence. Je me charge de vous faire part de la réponse qu'elle apporte à votre question.

Vous interpellez le Gouvernement sur les offres de mobilité pour les territoires de montagne, notamment la Savoie, ainsi que sur la relance des trains de nuit.

S'agissant de la desserte de la Savoie, les liaisons TGV sur l'axe Annecy-Chambéry-Paris, dont je rappelle qu'elles relèvent de la liberté de gestion de l'établissement public SNCF Mobilités, ont en effet évolué le 10 décembre avec le nouveau service annuel. Ainsi, le TGV Annecy-Paris via Chambéry de 5h31 a été supprimé, car son taux de remplissage s'avérait largement inférieur à 50 %. Le TGV Paris-Annecy du dimanche à 7h49 est lui aussi supprimé.

Ces modifications n'affectent toutefois pas l'offre en semaine, qui reste, elle, stable. Leur impact sur les voyageurs professionnels sera donc très limité. Par ailleurs, SNCF Mobilités a naturellement mis en place des alternatives ferroviaires en correspondance via Aix-les-Bains et Lyon Part-Dieu.

S'agissant des trains de nuit, l'offre est désormais recentrée sur deux lignes, Paris-Briançon et Paris-Rodez-Latour-de-Carol, répondant à une préoccupation d'aménagement équilibré du territoire. Les autres lignes ne sont aujourd'hui plus exploitées, en raison non seulement de leur déficit, mais aussi de la desserte des territoires concernés par des offres alternatives de transport de bon niveau – vous avez mentionné l'une de ces offres.

Plus globalement, le Gouvernement entend se doter d'une stratégie forte pour le secteur ferroviaire à l'heure où les nouveaux usages de la mobilité se développent rapidement et bouleversent son modèle, déjà affecté – nous le savons tous – par une dette colossale. C'est le sens de la mission de concertation menée actuellement par Jean-Cyril Spinetta pour refonder ce modèle, dans le cadre d'un marché bientôt ouvert à la concurrence, tout en préservant les missions d'un service public performant.

Les conclusions de cette mission sont attendues pour fin janvier et permettront d'alimenter la future loi d'orientation sur les mobilités, qui devra nous permettre de réfléchir collectivement aux solutions de mobilité les plus pertinentes pour tous nos concitoyens, dans tous les territoires.

Mme la ministre des transports m'a demandé en outre de vous assurer de sa disponibilité sur cette question.

M. le président. La parole est à M. Vincent Rolland.

M. Vincent Rolland. Je serais heureux de pouvoir échanger avec elle à ce sujet, si possible au début de l'année 2018.

Permettez-moi de revenir un instant sur la question du train de nuit. La raison principale de l'arrêt de la ligne Paris-Bourg-Saint-Maurice tient à son manque de rentabilité. Mais il faut savoir que ce train n'a fait l'objet d'aucune communication, d'aucune promotion. Vous connaissez l'adage : « Qui veut noyer son chien, l'accuse de la rage. » D'une certaine manière, on a laissé mourir petit à petit ce train.

Je suis pourtant convaincu qu'il existe – pour peu que l'on daigne s'en préoccuper – un marché pour ce genre de train : cette offre intéresserait notamment les étudiants et les jeunes actifs, gens peu fortunés à qui il est

difficile de s'acquitter du prix élevé des billets de TGV aux heures de pointe. Je demande donc de réexaminer tout cela : c'est ce que je dirai très prochainement à Mme la ministre des transports.

Données clés

Auteur : [M. Vincent Rolland](#)

Circonscription : Savoie (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 43

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [12 décembre 2017](#)

Réponse publiée le : 20 décembre 2017, page 6802

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [12 décembre 2017](#)