

## **Réponse de Nicolas Thierry au questionnaire du Comité de Défense de la gare de Saint Sébastien et autres Services Publics**

### **1. Le maintien de la présence dans les gares**

Suite au schéma directeur de 2016, le guichet de la gare de St Sébastien est ouvert le samedi de 8h à 12h. Au regard des nombreux samedis où le guichet a été a normalement fermé (une dizaine chaque année environ), il semble que celui-ci ait particulièrement servi de variable d'ajustement aux problèmes de personnels de la SNCF durant 6 ans.

#### **1. Que pensez-vous de cette absence récurrente de respect qualitatif d'un document contractuel entre la région et son prestataire SNCF ?**

Les horaires d'ouverture de l'ensemble des gares doivent être respectés dans le cadre d'une convention spécifique avec la SNCF. Le contrôle de la Région devra être renforcé, et chaque manquement devra faire l'objet de pénalités suffisantes. Ces pénalités inciteront la SNCF à déployer tous les moyens nécessaires au maintien des horaires, notamment dans les territoires ruraux. C'est un élément très important de la qualité de service apporté au voyageur et plus largement à nos concitoyens.

#### **2. Quelle est votre position sur le maintien d'une présence humaine aux guichets ?**

Nous souhaitons maintenir un réseau « vivant et dense » de gares et de pôles de mobilité, c'est-à-dire faire de nos gares de vrais lieux de vie, et en priorité en milieu rural. Le maintien d'une présence humaine est indispensable. Chaque gare doit en effet devenir un lieu de vie et d'échanges avec une présence humaine qui pourrait être multiple : lieu de mobilité bien sûr, mais aussi lieu de service publics avec un accès internet (pôle emploi, trésor public, etc.), lieu d'échanges avec machines à cafés (bureaux et rencontres professionnelles), lieu d'information touristique, lieu de commerce, lieu culturel, etc. La gare ne doit plus uniquement être un lieu de passage, vide d'activités et de présence humaine la plupart du temps, mais doit (re)devenir un lieu d'accroche social majeur. La Région devra travailler étroitement avec la SNCF, les communes et les EPCI sur des projets concrets, afin de mettre en service des projets de gare sur l'ensemble du territoire régional.

#### **2. Etes-vous prêt(e) à vous engager par écrit sur le maintien de l'ouverture du guichet de la gare de St Sébastien le samedi matin ?**

**OUI.** Il est indispensable de maintenir les horaires actuels, qui sont par ailleurs très limités. La gare de St-Sébastien n'est ouverte que le samedi matin de 8h à 12h, soit seulement 4h par semaine. Elle n'est d'ailleurs pas équipée de distributeurs de ventes de billets. Nous nous engageons à rechercher les possibilités, en lien avec le territoire, de proposer une présence humaine renforcée en gare de St-Sébastien.

## **2. La desserte de notre gare**

Les multiples réorganisations des dessertes depuis 2000, faites, pour la plupart, sans concertation avec les usagers et les élus, ont entraîné de nombreuses dégradations qui touchent l'ensemble des gares de la ligne Paris Orléans Limoges Toulouse (POLT) :

- Après la refonte de 2007, des dessertes Intercités ont été supprimées à St Sébastien et St Sulpice Laurière, les privant de liaisons directes, dont la restitution était promise par 3 Préfets successifs et les Ministres des Transports.
- Mauvaise articulation Intercité / TER avec la grille horaire de 2017 entraînant la suppression de nombreuses dessertes aller-retour pour Paris d'où la nécessité d'aller chercher la correspondance à Vierzon.
- Nombreux TER en retard, voire supprimés, remplacés par des cars, au départ de La Souterraine, oubliant une nouvelle fois St Sébastien. On promet alors aux usagers un taxi, qui n'arrivera pas, les laissant abandonnés dans une gare vidée de ses agents de circulation, assurant la sécurité.
- Pour cette même raison, le TER 861443 terminus à Argenton à 19h24, circulait aussi dans l'autre sens le matin. Il ne circule plus que le lundi. Nous avons donc perdu 2 trains (TER) et il est impossible d'aller travailler à Châteauroux avant 9h du mardi au vendredi.
- Des TER font demi-tour à La Souterraine (869002 arrivée 7h06 / 869003 départ 7h40) ou à Argenton (861443 arrivée 19h26 / 861422 départ 6h44), privant un territoire de 50 km de liaisons TER-Intercités fonctionnelles car les régions Centre Val de Loire et Nouvelle Aquitaine refusent financièrement de les prolonger jusqu'à Limoges ou Châteauroux.
- L'absence de concertation empire le phénomène. Les préfets refusent de réunir les acteurs comme c'était pourtant le cas avec la Commission Départementale des Services Publics, et comme prévu dans la Charte du Service Public. Cela a pour conséquence la pire grille horaire de ces 20 dernières années.
- Pour venir de Paris après 15h il ne reste plus qu'une seule desserte à 17h41 contre 3 en 2016. L'Intercité connaît très régulièrement de gros retards. Dans ce cas, le TER n'attend pas et les usagers d'Eguzon, St Sébastien, St Sulpice Laurière en correspondance à Châteauroux, se retrouvent sans train.
- Les temps de trajet pour Paris ont augmenté de 30 mn en 10 ans ! En 2008 nous avions des dessertes en 2h29, 2h33, et 2h36 à St Sébastien, pour Paris. Aujourd'hui, la quasi-totalité passe au-dessus de 3h.

### **3. Que proposez-vous pour résoudre le problème de coordination entre les différents acteurs : Régions, SNCF (Intercité + Réseau + TER) ?**

La coordination entre les différents acteurs du transport ferroviaire nécessite des échanges réguliers, aux niveaux techniques et politiques, en lien avec les territoires et les associations d'usagers. Ces instances doivent être renforcées avec des échanges périodiques tout au long de l'année, et non pas seulement pendant les comités de ligne, avec des agents territoriaux et des élus davantage présents et implantés sur le site Limoges. Nous considérons en effet que de nombreuses difficultés résultent d'un manque de proximité et d'un manque de co-construction



au niveau local. Les associations d'usagers doivent être mieux intégrées au dispositif de gouvernance du ferroviaire, car elles ont une connaissance et une expertise utile des différentes lignes. Nous proposons que chaque année, et suffisamment tôt dans le calendrier de SNCF Réseau, les associations d'usagers et les territoires soient "concertés" sur les grilles horaires, et non uniquement "informés" une fois les possibilités de modifications impossibles de fait. La Région appuiera auprès de l'Etat la nécessité qu'il soit davantage présent dans les instances de concertation locales.

**4. Que proposez-vous pour résoudre le problème de « trou de desserte » entre Argenton et La Souterraine ?**

**5. Que proposez-vous pour améliorer la communication entre les régions ?**

*Réponse aux questions 4 et 5 :*

Vous évoquez différentes difficultés de desserte : un TER terminus à Argenton supprimé en semaine sauf le lundi, nombreux TER supprimés, problèmes de qualité de service, TER limités à La Souterraine et ne desservant pas le Nord de la Creuse et le Sud de l'Indre, ou encore retours de Paris limités avec des correspondances pas toujours fiables.

Pour la question des temps de parcours, nous ne pouvons que constater l'effet d'un sous-investissement sur le réseau dit classique pendant plusieurs dizaines d'années. Le rattrapage actuellement en cours prendra encore du temps afin de remettre le réseau à niveau. Pour autant, nous considérons qu'au-delà des simples régénérations qui sont menées, il faut s'assurer d'une plus grande modernisation, seule à même de pérenniser les infrastructures dans le temps et d'apporter les meilleures conditions en matière horaires (temps de parcours, nombre de sillons, espacement entre les trains, etc.) en situation normale comme dégradée.

Notre objectif est également de travailler sur l'axe POLT à une meilleure complémentarité des horaires des TET Intercités et des TER des Régions Nouvelle-Aquitaine, Centre-Val-de-Loire et Occitanie, tant en situation nominale que lors des différentes périodes de travaux, qui sont indispensables pour moderniser cet axe. Il est en effet indispensable de travailler à une démarche concertée avec l'ensemble des partenaires pour améliorer les liaisons interrégionales TER souvent considérées comme secondaires vers Châteauroux, Clermont-Ferrand ou encore Toulouse. Notre objectif est d'éviter des zones blanches de mobilités aux marges du territoire. Les territoires doivent bénéficier d'une offre bien sûr coordonnée, mieux répartie dans la journée et en améliorant les amplitudes, pour éviter des doublons ou de creux de desserte préjudiciables, et surtout la desserte doit être stable dans le temps, et ne pas changer chaque année, ce qui rend les horaires moins lisibles pour les usagers.

**6. Pensez-vous que les nouvelles grandes régions ont apporté quelque chose de positif à des gares comme St Sébastien ? Sur quels aspects ?**

**NON.** Nous pensons que la Nouvelle-Aquitaine n'a pas réellement amélioré la mobilité dans des gares comme St-Sébastien, notamment situées en périphérie du périmètre régional et parfois à l'écart des enjeux métropolitains.

La Nouvelle-Aquitaine a cependant permis d'améliorer significativement les relations entre les trois ex-régions : Limoges-Bordeaux ou La Rochelle-Bordeaux par exemple. La liaison



Poitiers-Limoges n'a pas été améliorée du fait d'importants ralentissements liés à l'état dégradé de l'infrastructure et de travaux à venir.

Nous considérons qu'il est essentiel de mener une démarche d'aménagement du territoire permettant aux lignes ferroviaires d'être une colonne vertébrale de nos politiques publiques, avec des fréquences accrues permettant au train d'être réellement attractif, principalement dans les territoires ruraux.

**7. Etes-vous prêt(e) à vous engager par écrit sur l'amélioration du niveau de desserte de la gare de St Sébastien ?**

**OUI.** Comme indiqué plus haut, nous comptons proposer un plan de développement des dessertes pluriannuel, et mettre en place une démarche concertée avec l'ensemble des partenaires dans le cadre de la nécessaire amélioration des liaisons interrégionales. Il est en effet indispensable d'étudier étroitement avec la SNCF et la Région Centre-Val-de-Loire, toutes les améliorations techniques possibles entre les TER des 2 Régions, notamment entre les terminus TER d'Argenton ou de la Souterraine, afin de proposer davantage de TER tout au long de la journée.

En 2007, pendant le Grenelle de l'Environnement, la SNCF a supprimé la desserte Intercité quotidienne à St Sébastien. Au cours de plusieurs réunions et audiences, 3 Préfets successifs et un Directeur de Cabinet ont promis de restituer un arrêt le vendredi soir depuis Paris, et un autre le dimanche après-midi vers Paris. Demande appuyée par la Région Limousin. Ces promesses n'ont pas été tenues.

**8. Que pensez-vous de cette absence de prise en compte de la concertation ?**

**9. Etes-vous prêt(e) à intervenir en tant que Région pour la restitution d'une desserte Intercité à St Sébastien le vendredi et le dimanche ?**

*Réponse aux questions 8 et 9.*

L'Etat a mis en place une démarche de concertation régulière sur l'axe POLT. L'Etat a notamment proposé dans ce cadre une refonte des horaires avec un objectif d'amélioration des temps de parcours pour Paris depuis Limoges et Brive, afin de revenir à ce qui était pratiqué il y a encore quelques années.

Il est également impératif de maintenir un niveau d'arrêts suffisant au niveau des gares intermédiaires, hors Limoges et Brive, soit La Souterraine et Uzerche. Le maintien d'une desserte régulière à La Souterraine a pu être difficilement obtenu, malgré une volonté initiale de réduction de l'Etat.

Enfin, il est également essentiel que l'Etat augmente le nombre de rotations entre Paris et la Nouvelle-Aquitaine, afin de proposer un niveau plancher de 11 allers-retours en semaine.

Nous croyons qu'il est prioritaire d'assurer le plus de correspondances possibles avec les TET Intercités de la ligne POLT : à La Souterraine, Argenton et Châteauroux, afin de proposer une offre régulière de qualité pour le bassin de vie de St-Sébastien, et de bons temps de parcours pour Paris.



Le renforcement et l'amélioration des horaires TER entre les 2 Régions Nouvelle-Aquitaine et Centre-Val-de-Loire doit permettre de proposer cette amélioration des correspondances.

### **3. Les tarifs**

Les tarifs ont considérablement augmenté depuis 2005 sur la partie Intercité mais aussi la partie TER. En 2005, un abonné Fréquence Paris St Sébastien payait l'aller-retour 32€20. Aujourd'hui un abonné Liberté paie 60,6 € (+88% en 15 ans). Les règles d'utilisation sont également devenues contraignantes sur le TER : majoration pour les voyageurs qui montent dans un train sans avoir pu acheter leur billet (appliqué dans certaines gares mais pas d'autres), durée de validité très restreinte, séparation de la billettique cars TER et Intercité ...

**10. Quelles politiques tarifaires préconisez-vous afin de rendre le train de nouveau souple et attractif ?**

**11. Seriez-vous prêt(e) à développer le TER à 1€ ?**

*Réponse aux questions 10 et 11.*

La Région n'est pas compétente sur les tarifications nationales TGV et Intercités, qui sont du ressort de l'Etat. Néanmoins, la Région peut appuyer auprès de l'Etat et de SNCF une évolution de certains tarifs pour qu'ils soient plus accessibles aux habitants de Nouvelle-Aquitaine. Sur la question de politique tarifaire régionale nous rechercherons plus de simplicité pour rendre le service public régional réellement pratique d'utilisation, notamment auprès des familles et des jeunes.

Nous souhaitons proposer la gratuité des transports régionaux (TER et cars régionaux) aux lycéens, étudiants de moins de 25 ans ainsi qu'aux demandeurs d'emplois et leurs enfants. Cela permettra de faciliter les déplacements actuellement très contraints de ces publics. Pour les jeunes, cette gratuité permettra de leur faire découvrir la région, et de les habituer à l'utilisation du train.

Pour les usagers "tout public" nous souhaitons faciliter l'usage du train et du car régional sur toutes les lignes en développant un tarif occasionnel unique, valable tous les jours et sans spécificités, simple à utiliser. Nous voulons simplifier la "jungle" de tarifications, qui perdent les usagers.

### **4. Le dialogue**

**12. Avec une capitale de Région située à Bordeaux, comment comptez-vous maintenir un lien de proximité avec tous les territoires ?**

**13. Les Préfets refusant d'assumer le rôle de coordonnateur que prévoit pourtant la Charte du Service Public que l'Etat a signée, que proposez-vous pour pallier cette absence ?**

*Voir réponse à la question 3.*



## **5. La concurrence**

Les directives européennes prévoient la possibilité pour les régions d'ouvrir à la concurrence le transport régional.

### **14. Quelle est votre position sur ce sujet ?**

Repoussée en France depuis plusieurs années, la mise en concurrence des « contrats TER » sera obligatoire à compter du 25 décembre 2023 pour les TER, soit à la fin du contrat liant les Régions à la SNCF (loi ferroviaire du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire). Notre objectif est tout d'abord de redonner véritablement les moyens et une visibilité à la SNCF pour "sauver" et moderniser le réseau. Une majeure partie du réseau présente une "obsolescence technique", qui ne permet pas de proposer suffisamment d'horaires en nombre mais aussi avec les bonnes heures d'arrivées et de départs, permettant de répondre aux besoins des habitants.

Nous souhaitons par ailleurs proposer un véritable service public régional de transport de qualité, développer les fréquences pour rendre le service attractif « partout », développer et optimiser l'utilisation des lignes locales en les modernisant, et mettre en place des tarifications simples et accessibles à tous.

Nous demanderons à SNCF de travailler à améliorer l'exploitation de nos trains pour développer une desserte à ressources maîtrisées, et en utilisant au mieux nos moyens existants. Cette amélioration du service permettra à la SNCF d'être compétitive et de proposer des services efficaces.

## **6. Vos propositions**

### **Quels projets proposez-vous en matière d'aménagement du territoire, de développement des services publics, notamment ferroviaires, et la redynamisation des gares ?**

Nous croyons au transport ferroviaire et donnerons une priorité à ce mode de transport comme colonne vertébrale de nos politiques d'aménagement du territoire.

Nous constatons que pour se déplacer d'une ville à l'autre, les solutions en train ou en autocar sont souvent limitées, notamment en dehors des heures de pointe alors même que la majorité des déplacements s'effectue tout au long de la journée, et ce parfois jusqu'à tard le soir. Les rythmes de vie ont changé, pas nos solutions de transport. De fait, il est toujours plus facile d'utiliser la voiture et le réseau de voies rapides.

Nous devons répondre aux enjeux de mobilité dans nos grandes agglomérations, et au développement de lignes de transport pour les villes moyennes et nos campagnes. Nous devons structurer un réseau « intégré et maillé » entre les pôles urbains, les villes moyennes et les espaces ruraux.

Pour cela, nous proposerons un service public fréquent et fiable, partout, et un service simple d'utilisation et à des prix accessibles. Nous proposerons de mettre en place un ambitieux Plan Rail pour l'ensemble du territoire régional pour les 10 prochaines années, avec une priorité sur



les lignes régionales et locales. Nous soutiendrons la modernisation de ces lignes essentielles à l'aménagement du territoire.

Nous ne soutiendrons pas les projets de LGV, car nous avons besoins de ces ressources pour rénover le réseau classique. Nous maintiendrons un réseau « vivant et dense » de gares et de pôles de mobilité.

En plus de moderniser les lignes du quotidien et de rouvrir des trains de nuit, nous créerons un « pass régional unique » mensuel ou annuel pour chaque habitant.e permettant de se déplacer partout en Nouvelle Aquitaine. Ce pass c'est un même ticket pour le TER, les transports de ville ou les vélos en libre-service. Parce que le train doit être accessible à tous, la région fera en sorte que ce pass soit gratuit pour les lycéens et étudiants de moins de 25 ans ainsi que tous les demandeurs d'emploi et leurs enfants s'ils se déplacent avec eux. Cette carte mobilité gratuite donnera un accès libre à tous les transports régionaux, TER et cars, sans limitation.

Nous favorisons la concertation, avec une co-construction de nos politiques de transport.

### **Quels moyens accorderez-vous afin de mettre en oeuvre vos propositions ?**

En raison du contexte sanitaire et de la crise économique qui frappe de plein fouet les finances publiques régionales, il est essentiel de rester prudent vis-à-vis des marges de manœuvre financières. Nous améliorerons le service proposé à l'utilisateur en recherchant d'abord la meilleure utilisation possible des moyens existants. La réorientation du budget vers le transport du quotidien, et non vers des grands projets de type LGV, nous permettra de dégager des moyens supplémentaires.

