



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

TGV Atlantique

Question orale n° 1343

Texte de la question

Mme Delphine Batho interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le projet de desserte de la gare de Saint-Maixent-l'École. La mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse se traduirait par la suppression de trois arrêts TGV par jour à la gare de Saint-Maixent-l'École, deux dans le sens La Rochelle et Paris (10h34-12h45 et 17h34-19h52) et un dans le sens Paris et La Rochelle (7h12-9h25). C'est tout un bassin de vie du Haut Val de Sèvre représentant 10 000 emplois pour 31 000 habitants, mais aussi du Mellois et de la Gâtine qui sont directement concernés. Beaucoup d'usagers utilisent également la gare de Saint-Maixent-l'École en raison de son parking gratuit. Reporter ce trafic sur Niort ou sur Poitiers conduirait à une absurdité écologique mais aussi économique, tant par son impact sur le pouvoir d'achat que sur les dépenses supplémentaires des entreprises. Alors que la gare de Surgères a obtenu une modification de son projet de desserte, celle de Saint-Maixent-l'École est oubliée. C'est désormais la seule gare de la ligne « Paris - La Rochelle » à voir sa desserte brutalement dégradée. Selon la SNCF, cette question relève désormais du seul arbitrage du Gouvernement. C'est pourquoi elle lui demande de bien vouloir lui indiquer les décisions du Gouvernement afin de revoir le projet de desserte et de maintenir les arrêts TGV de la gare de Saint-Maixent-l'École.

Texte de la réponse

DESSERTE DE LA GARE DE SAINT-MAIXENT-L'ÉCOLE

Mme la présidente. La parole est à Mme Delphine Batho, pour exposer sa question, n° 1343, relative à la desserte de la gare de Saint-Maixent-l'École.

Mme Delphine Batho. Ma question, qui s'adresse à M. le secrétaire d'État chargé des transports, concerne un bassin de vie de 100 000 habitants, un territoire rural : il s'agit de l'avenir de la gare TGV de Saint-Maixent-l'École, qui existe depuis 1993. Mais le projet de mise en service de la nouvelle LGV en 2017 prévoit de supprimer dans sa desserte trois arrêts par jour sur sept à Saint-Maixent-l'École : deux dans le sens La Rochelle-Paris, qui partent à dix heures trente-quatre et dix-sept heures trente-quatre, et un dans le sens Paris-La-Rochelle, celui qui arrive à neuf heures vingt-cinq. Il s'agirait d'une régression pour les habitants, y compris les jeunes, et pour les entreprises, qu'ils soient du Haut Val de Sèvre, du Mellois ou de la Gâtine, mais aussi pour l'École nationale des sous-officiers d'active – l'ENSOA –, implantée à Saint-Maixent-l'École et dont le projet de réforme de la formation des armées prévoit pourtant la montée en puissance puisqu'elle devrait former presque 5 000 jeunes par an.

J'ai eu des échanges très réguliers avec le cabinet d'Alain Vidalies, qui m'a d'abord conseillé de me tourner vers le médiateur Jean Auroux. Celui-ci, sans doute très occupé par les problèmes de Bordeaux, de La Rochelle ou encore de Poitiers, n'a pas trouvé le temps de me recevoir.

M. Jacques Alain Bénisti. C'est inacceptable !

Mme Delphine Batho. Ensuite, je me suis tournée vers la SNCF, qui m'a indiqué que la décision dépend exclusivement du Gouvernement.

Il y a eu une manifestation le 12 septembre dernier ; un collectif citoyen a fait signer une pétition et a été reçu par le cabinet de Ségolène Royal le 23 février. Les habitants n'acceptent pas que la gare de Saint-Maixent-l'École soit la variable d'ajustement de la mise en place de cette LGV.

Nous demandons que les territoires ruraux ne soient pas moins bien traités que les métropoles, ce qui n'aurait d'ailleurs pas de sens d'un point de vue écologique au moment de la mise en œuvre de la COP21. Nous attendons maintenant une réponse du Gouvernement, c'est-à-dire une égalité de traitement avec Surgères, gare située sur la même ligne et dont le projet de desserte a été, lui, reconsidéré, contrairement à celui de Saint-Maixent.

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la biodiversité.

Mme Barbara Pompili, secrétaire d'État chargée de la biodiversité. Madame la députée, en 2017, la mise en service de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique va permettre d'assurer des liaisons entre Paris et Bordeaux en un peu plus de deux heures, et ainsi une meilleure desserte globale du grand sud-ouest de la France. Elle contribuera à une mobilité plus respectueuse de l'environnement, conformément aux orientations de la transition écologique et énergétique.

La desserte des territoires concernés fait l'objet d'une concertation avec les collectivités depuis la fin de l'année 2014, dans l'objectif de traduire pleinement le bénéfice de la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux pour tous les voyageurs. À cet effet, le groupe SNCF a missionné Jean Auroux comme facilitateur de cette concertation. À la suite des nombreuses réunions locales qu'il a menées, il a remis son rapport en juin 2015, lequel a servi de fondement à la définition des TER, en lien avec les régions, autorités organisatrices de ces services. Il s'agit maintenant de finaliser les derniers aspects de la desserte.

S'agissant plus particulièrement de la desserte de la gare de Saint-Maixent-l'École, la SNCF envisage à ce stade, comme vous l'avez dit, de passer pour le service annuel 2017 de sept TGV quotidiens directs en provenance ou à destination de Paris à quatre, constatant que la moitié des quatre-vingt-dix voyageurs quotidiens qui empruntent aujourd'hui ces sept TGV se concentrent sur deux trains uniquement, un le matin et un le soir. En termes de desserte TGV, je rappelle par ailleurs que la SNCF dispose d'une autonomie de gestion et qu'il lui appartient donc de décider seule des dessertes qu'elle souhaite mettre en place, dans le respect des contraintes techniques, économiques et commerciales auxquelles elle est confrontée.

Néanmoins, la mission de Jean Auroux et l'échange mené avec les élus concernés ont confirmé la nécessité de concentrer les efforts sur ces dessertes directes, et ont permis d'améliorer le projet initial en proposant notamment une arrivée à Paris plus matinale, aux alentours de huit heures trente, et un dernier départ de la capitale vers dix-huit heures. Cela permettra de proposer un aller-retour dans la journée au départ de Saint-Maixent-l'École, avec une meilleure amplitude horaire qu'aujourd'hui et des temps de parcours améliorés d'environ vingt minutes. Je rappelle que la liaison entre Saint-Maixent-l'École et Paris est également assurée par de nombreuses possibilités de trajets en correspondance à Poitiers. L'offre définie par la région, autorité organisatrice des TER, prévoit ainsi de compenser la diminution du nombre de TGV directs par au moins quatre allers-retours complémentaires en correspondance répartis sur la journée, offrant un temps de parcours global proche de celui qui est proposé aujourd'hui. La qualité de l'offre ferroviaire de Saint-Maixent-l'École doit être envisagée en fonction de l'ensemble de ces éléments.

Mme la présidente. La parole est à Mme Delphine Batho.

Mme Delphine Batho. Je vous remercie pour cette réponse, madame la secrétaire d'État. Je n'ai néanmoins

pas compris ce qui justifierait que le projet de desserte de Surgères ait évolué et pas le nôtre. J'attends toujours une réponse sur ce point.

Et puis, quand nous demandons que soit reconsidéré le projet de desserte actuelle de la gare de Saint-Maixent-l'École, on ne peut pas simplement nous renvoyer à l'autonomie de gestion de la SNCF : le Gouvernement a bien pu faire modifier, par exemple, le projet de desserte pour Bordeaux. Il y a donc aujourd'hui malheureusement deux poids, deux mesures : un grand poids et une grande mesure pour les métropoles ; un poids faible et une maigre mesure pour les territoires ruraux. J'alerte sur le sens de décisions de ce type pour le bassin de vie d'un territoire rural qui concerne tout de même 100 000 habitants et pour les entreprises qui s'y trouvent. Vous avez évoqué la question de pouvoir aller faire sa journée de travail dans un sens, mais il faut aussi pouvoir la faire dans l'autre sens.

Quant à vos éléments de réponse sur les TER, nous n'avons à ce jour aucune information officielle. Nous avons appris une suppression sèche de plusieurs liaisons TGV, sans aucune précision concernant d'éventuelles correspondances. Je demande donc davantage d'informations sur ce point, avec des horaires extrêmement précis. Encore une fois, ce que nous souhaitons avant tout, c'est que le projet de desserte en TGV soit reconsidéré.

Données clés

Auteur : [Mme Delphine Batho](#)

Circonscription : Deux-Sèvres (2^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1343

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [22 mars 2016](#)

Réponse publiée au JO le : [30 mars 2016](#), page 2468

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [22 mars 2016](#)