



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

SNCF

Question au Gouvernement n° 3261

Texte de la question

## RÉGIONALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Martin, pour le groupe du RPR.

**M. Philippe Martin.** Ma question, qui s'adresse à M. le ministre des transports, de l'équipement et du logement, concerne le processus de régionalisation des transports de voyageurs imposé par la loi SRU.

Monsieur le ministre, de lourdes incertitudes risquent de fragiliser ce processus. Le ministère des transports doit s'engager à maintenir les grandes lignes et la desserte de nombreuses gares afin de maintenir un service public de proximité sans le faire supporter aux régions. Je prendrai pour exemple l'arrivée du TGV-Est dans la Marne, à Epernay ou à Dormans ou dans les autres villes, qui ne doit pas se traduire par la diminution du trafic grandes lignes. La desserte du territoire doit garantir à chacun l'accès aux diverses communes, en journée comme en soirée. Plus encore, le TGV-Est va imposer une profonde restructuration de l'offre des TER, les trains express régionaux, dans les régions qu'il traversera.

Cette politique régionale de transport, qu'il faudra bien mener, imposera aux régions de lourdes charges financières ; elles ne sont peut-être pas prévues aujourd'hui par les conventions cadres. Le renouvellement d'un matériel vétuste est un problème non moins important qui, allant de pair avec une diminution constante des recettes, contribuera au déficit d'exploitation qui devra être assumé forcément par la collectivité territoriale.

Par ailleurs, comment comptez-vous vous y prendre pour garantir l'avenir du personnel des ateliers SNCF ? Le personnel doit être informé des mesures prises à son égard.

Il faudrait, monsieur le ministre, débloquer d'urgence des sommes importantes...

**Mme Odette Grzegrzulka.** Toujours plus !

**M. Philippe Martin.** ... pour calmer les protestations légitimes.

Quels moyens supplémentaires entendez-vous mettre à la disposition des régions pour compenser de telles charges et pour permettre le maintien d'un service public de qualité pour les voyageurs ? (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

**M. Jean-Claude Gaysot,** ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, vous avez raison de souligner que la décentralisation des services régionaux de voyageurs est en cours. Elle a été souhaitée, expérimentée, elle se réalise. Ce matin même, elle a franchi une étape supplémentaire puisque le conseil d'administration de la SNCF a approuvé les projets de convention d'exploitation de cinq nouvelles régions, qui ont déjà reçu l'accord des exécutifs régionaux.

Ainsi, moins de deux mois après la publication des décrets concernant la loi sur la solidarité et le renouvellement

urbains, la moitié des régions de France sont entrées dans la régionalisation. Je note d'ailleurs, monsieur le député, que les exécutifs de ces dix régions sont de sensibilités différentes. Il s'agit en effet des régions PACA - elle a été la première -, Alsace, Basse-Normandie, Nord - Pas-de-Calais, Bretagne, Pays de la Loire, Midi-Pyrénées, Auvergne, Bourgogne et Franche-Comté. Et, pour les autres, cela se passe plutôt bien.

Pourquoi cet accord ? Parce que nous avons procédé à une véritable décentralisation : il y a eu transfert de compétences sans transfert de charges. La contribution de l'Etat pour les régions est en progression de 30 % par rapport à l'an dernier et de plus de 70 % par rapport à 1997. Au total, c'est 1,5 milliard d'euros - soit dix milliards de francs - qui est ainsi transféré aux régions. Cette réforme ne s'accomplit pas sans prendre en compte ce qui fait l'identité de notre service public ferroviaire. Contrairement à ce qui s'est passé notamment en Grande-Bretagne, ou à ce qui est préconisé ailleurs par certains, il n'est pas question de privatiser, de « marchandiser » le service public ferroviaire.

S'agissant de la région Champagne-Ardenne, vous avez raison de dire que le matériel roulant est plus vétuste qu'ailleurs. Cela a incité l'Etat à transférer à la région un budget plus important pour renouveler ce matériel. Quant aux incidences sur le TGV, la loi, vous le savez, prévoit des négociations entre la SNCF et la région. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et sur divers bancs du groupe socialiste.)*

## Données clés

**Auteur :** [M. Philippe Armand Martin](#)

**Circonscription :** Marne (6<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question au Gouvernement

**Numéro de la question :** 3261

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 24 janvier 2002

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 24 janvier 2002