



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

TER

Question écrite n° 63031

Texte de la question

M. Pierre Forgues attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les dysfonctionnements qui affectent les TER, notamment en Midi-Pyrénées. La SNCF a communiqué récemment l'état de sa situation financière, et fait valoir qu'elle est désormais devenue un établissement rentable. En effet, les lignes non rentables de la SNCF sont, pour l'essentiel, constituées par les services de transports régionaux, dont le déficit est pris en charge par les régions depuis la décentralisation des transports régionaux de voyageurs en 2002. Le développement de ces transports n'est pas compensé par l'État (la région Midi-Pyrénées a ainsi doublé ses dessertes à ses frais). Cette tendance se trouve aggravée par le désengagement de la SNCF sur les grandes lignes dites « interrégionales », qu'elle souhaiterait voir financées, voire, reprises, par les régions au titre des transports régionaux. Pour autant les dysfonctionnements se multiplient. Le matériel roulant, financé par les régions est affecté par de nombreuses pannes. La SNCF, responsable de sa maintenance, ne consacre pas les moyens suffisants pour anticiper et remédier aux dysfonctionnements qui se multiplient. En Midi-Pyrénées, de nombreux trains ont été remplacés par des cars et cela jusqu'au mois de mai. La priorité de la SNCF se portant sur les lignes à grande vitesse et les axes rentables, il est à craindre que les transports régionaux fassent de plus en plus les frais d'une logique commerciale, privilégiant la productivité et les profits aux dépens des missions de service public. Le TER ne doit pourtant pas être la variable d'ajustement des activités SNCF. Il lui demande donc d'intervenir auprès de la direction de la SNCF pour obtenir que les transports régionaux restent une priorité de son activité, et que la recherche de l'équilibre financier global de cette entreprise ne se fasse pas au détriment du service public régional, dont le déficit est compensé à 100 % par les régions.

Texte de la réponse

La situation des services ferroviaires régionaux de voyageurs en région Midi-Pyrénées a été très préoccupante sur les premiers mois de l'année 2005. Les causes de dysfonctionnement ont été nombreuses. Outre les travaux en cours sur la ligne de l'Ariège, sur le site de la gare de Matabiau, et les conflits sociaux en gare de Pamiers et au centre de maintenance du matériel roulant à Toulouse, la SNCF a dû gérer le « rodage » des nouvelles dessertes Toulouse-Muret et Toulouse-Latour-de-Carol ainsi qu'une forte augmentation du trafic créant une situation d'insuffisance de capacité de trains existants. À cette situation très tendue est venue s'ajouter une augmentation forte des pannes sur les autorails X 72500 et X 2100. Face à une désorganisation quotidienne de la production des trains, qui s'est traduite par une incapacité de la SNCF à anticiper les adaptations à faire et par une très mauvaise information de la clientèle, le conseil régional et la SNCF ont décidé de mettre en service un plan d'action. C'est ainsi que plusieurs liaisons ont été assurées par car, entre Toulouse-Rodez et Toulouse notamment, tandis que la SNCF mettait en oeuvre en interne un programme permettant d'accélérer la maintenance des X 72500 et des X 2100, leur remotorisation le cas échéant, grâce au renforcement du centre de maintenance de Limoges. Les difficultés rencontrées par les clients ont été prises en compte spécifiquement, dans la mesure du possible, et les abonnés ont bénéficié de 10 % de réduction sur leur abonnement. Le service normal a repris au 1er mai 2005. La série de difficultés rencontrées en région Midi-Pyrénées est donc

conjoncturelle et l'effort entrepris par la SNCF pour redresser la situation montre qu'il ne s'agit en aucun cas d'une absence de moyens ou d'un souhait de privilégier les lignes TGV au détriment des missions de service public. Il est également important de souligner que les conventions passées entre régions et SNCF s'établissent sur la base d'un montant de charges forfaitisé, négocié en 2002, première année de la convention, et qui n'évolue que par indexation fixée par les deux signataires. Si les charges de la SNCF s'accroissent au-delà de ce forfait, c'est la SNCF qui en supporte les conséquences. De même, les recettes de trafic font l'objet d'un système financier qui « responsabilise » l'entreprise ferroviaire et lui fait supporter, en tout ou en partie, l'insuffisance des recettes perçues au regard des recettes attendues.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Forgues](#)

Circonscription : Hautes-Pyrénées (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 63031

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 avril 2005, page 3977

Réponse publiée le : 11 octobre 2005, page 9580