



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de voyageurs

Question orale n° 1040

Texte de la question

M. Émile Blessig attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur l'application de l'article 127 de la loi Gayssot. La loi SRU du 13 décembre 2000 a organisé le transfert définitif aux régions de l'organisation et du financement des services régionaux de voyageurs à compter du 1er janvier 2002. Les régions bénéficient ainsi de nouvelles possibilités pour maîtriser leur politique de transport et développer l'intermodalité. L'État conserve la responsabilité pour les services d'intérêt national ou international. L'articulation entre compétence régionale et compétence étatique est encadrée par l'article 127 de cette loi « les modifications des services d'intérêt national, liées à la mise en service d'une infrastructure nouvelle ou consécutives à une opération de modernisation approuvée par l'Etat et qui rendent nécessaire une recomposition de l'offre des services régionaux de voyageurs, donnent lieu à une révision de la compensation versée par l'Etat au titre du transfert des compétences dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat. » Le décret du 27 novembre 2001 (n° 2001-116) précise que le montant de la compensation est fixé par arrêté conjoint des ministres de l'intérieur, du budget et des transports, après avis du conseil régional et avis de la commission consultative sur l'évaluation des charges. Il lui demande quelle application a été faite de cet article et sur quelles opérations quels montants le versement de cette compensation représente-t-il et quel bilan il peut faire de l'application de ce dispositif.

Texte de la réponse

FINANCEMENT DES SERVICES RÉGIONAUX DE VOYAGEURS

M. le président. La parole est à M. Émile Blessig, pour exposer sa question, n° 1040.

M. Émile Blessig. Monsieur le secrétaire d'État aux transports, la loi SRU du 13 décembre 2000 a organisé le transfert définitif aux régions de l'organisation et du financement des services régionaux de voyageurs à compter du 1er janvier 2002. Les régions bénéficient ainsi de nouvelles possibilités pour maîtriser leur politique de transport et développer l'intermodalité. L'État conserve la responsabilité pour les services d'intérêt national ou international.

L'articulation entre compétence régionale et compétence étatique est encadrée par l'article 127 de cette loi : " Les modifications des services d'intérêt national, liées à la mise en service d'une infrastructure nouvelle ou consécutives à une opération de modernisation approuvée par l'État et qui rendent nécessaire une recomposition de l'offre des services régionaux de voyageurs, donnent lieu à une révision de la compensation versée par l'État au titre du transfert de compétences dans des conditions prévues par décret en Conseil d'État. " Le décret du 27 novembre 2001 précise que le montant de la compensation est fixé par arrêté conjoint des ministres de l'intérieur, du budget et des transports, après avis du conseil régional et avis de la commission consultative sur l'évaluation des charges.

J'aimerais savoir quelle application a été faite de cet article et sur quelles opérations ; quels montants représentent le versement de cette compensation ; enfin, quel bilan vous pouvez faire de l'application du dispositif.

Député alsacien, je pose cette question parce que ma région et les collectivités territoriales se sont engagées à hauteur de 282 millions d'euros pour le financement du TGV Est. À mon sens, la mise en service de cette ligne doit se faire à deux conditions : garantir aux habitants du territoire desservi un bon accès à la grande vitesse, mais sans détériorer les liaisons interrégionales.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.

M. François Goulard, *secrétaire d'État aux transports et à la mer*. Permettez-moi d'abord, monsieur le président, de vous prier d'agréer mes excuses pour ce retard imputable au déroulement de la séance au Sénat.

Monsieur le député, vous avez raison d'évoquer à la fois le bénéfice extraordinaire des lignes à grande vitesse pour nos territoires, avec les transformations qu'elles induisent en leur faveur, et la nécessité de maintenir des liaisons de proximité, désormais à la charge des régions.

L'article 127 de la loi SRU vise à prendre en compte les modifications des services ferroviaires consécutives à la mise en service d'une nouvelle infrastructure. En effet, la mise en oeuvre de nouveaux services TGV conduit l'opérateur ferroviaire à réorganiser son offre, notamment en supprimant des trains " grandes lignes ", ce qui est parfaitement légitime. Dans l'hypothèse où les liaisons supprimées assuraient auparavant des services d'intérêt régional, leur suppression peut conduire les régions, dans le cadre de leur compétence sur le transport ferroviaire régional de voyageurs, à créer de nouvelles dessertes TER.

À ce jour, et c'est l'objet de votre question, les dispositions prévues par l'article 127 de la loi SRU et précisées par l'article R. 1614-113 du code général des collectivités territoriales, ont trouvé à s'appliquer à l'occasion de la mise en service du TGV Méditerranée, ce qui a donné lieu en 2002 à une revalorisation des compensations versées aux régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon, pour les montants respectifs, à l'époque, de 52 millions, 44 millions et 23 millions de francs. Ce dispositif trouvera à s'appliquer avec la mise en service du TGV Est, prévue au milieu de l'année 2007, dès lors que seront réunies les conditions fixées par l'article 127 de la loi SRU, précisées par le décret du 27 novembre 2001. Ce décret dispose que la révision de la compensation versée par l'État au titre du transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional s'effectue sur la base d'une évaluation de la consistance antérieure des services, c'est-à-dire au regard du nombre de kilomètres-trains parcourus annuellement par des services d'intérêt national, supprimés à l'occasion de la mise en oeuvre d'une nouvelle infrastructure et qui assuraient tout ou partie d'un service d'intérêt régional. L'évaluation financière prend en compte le coût directement imputable à la mise en oeuvre des nouveaux services régionaux qui viennent remplacer les kilomètres-trains réalisés antérieurement par des trains " grandes lignes ".

Je puis donc vous confirmer que l'article 127, d'ores et déjà appliqué, continuera de l'être dans les conditions que je viens d'indiquer s'agissant du TGV Est.

M. le président. La parole est à M. Émile Blessig.

M. Émile Blessig. Monsieur le secrétaire d'État, il faut distinguer entre la compensation versée à une région et celle qui doit pallier la suppression de liaisons interrégionales du fait de la mise en service des TGV, ce qui suppose un partenariat tripartite entre les deux régions concernées et l'État.

Données clés

Auteur : [M. Émile Blessig](#)

Circonscription : Bas-Rhin (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1040

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er février 2005, page 885

Réponse publiée le : 2 février 2005, page 496

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 1er février 2005