



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

équipements

Question orale n° 304

Texte de la question

M. Luc Chatel attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le renouvellement du matériel ferroviaire des lignes d'équilibre du territoire. En novembre 2010, le Gouvernement et la SNCF ont signé une convention de service public, afin de garantir l'avenir des liaisons ferroviaires d'équilibre du territoire assurées par les trains Corail, Intercités, TéoZ et Lunéa. Depuis le 1er janvier 2011, et initialement pour une durée de trois ans, l'État, en sa qualité d'autorité organisatrice de transport, a la charge de définir les dessertes assurées par la SNCF, de veiller à la bonne réalisation de l'offre et à la qualité de service offerte. Les trains d'équilibre du territoire (TET) étaient nés. Aujourd'hui, les TET représentent quarante lignes exploitées, soit plus de 340 trains par jour, qui desservent 367 villes dans 21 régions et sont utilisés quotidiennement par environ 100 000 voyageurs. Mais il semblerait que ce système qui a pourtant fait ses preuves en matière d'aménagement du territoire soit remis en question : non seulement l'avant-projet de loi de décentralisation portait en son article 30 une modification substantielle de la définition de ces TET et des critères de conventionnement établis, mais l'État, qui était pourtant lié à la SNCF pour renouveler le matériel ferroviaire de ces TET utilisé depuis plus de quarante ans, repousse ce changement de matériel prévu au plus tard en 2015. L'annonce le 11 janvier 2013 d'un vaste plan de mobilisation et d'investissement de 400 millions d'euros pour le renouvellement du matériel roulant ne suffit pas à faire cesser l'inquiétude des territoires concernés au quotidien par les dessertes des TET et des usagers qui voyagent dans des conditions de plus en plus difficiles. C'est pourquoi il souhaiterait que lui soient précisés le calendrier du renouvellement du matériel ferroviaire et le montant qui sera attribué pour chaque ligne d'équilibre du territoire, en particulier pour la ligne n° 4 dite « Paris-Bâle ».

Texte de la réponse

MODERNISATION DU MATÉRIEL DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

M. le président. La parole est à M. Luc Chatel, pour exposer sa question, n° 304, relative à la modernisation du matériel des trains d'équilibre du territoire.

M. Luc Chatel. Ma question s'adresse au ministre des transports, dont je regrette l'absence malgré l'envoi précoce de ma question.

Permettez-moi auparavant une remarque, monsieur le ministre du redressement productif. Je suis désolé de décevoir votre ardeur et de frustrer votre ego, mais ce n'est pas vous qui avez inventé les commissaires à l'industrie, c'est le gouvernement précédent au moment de la crise de 2008 et 2009. Certes, vous les avez rebaptisés. Mais pour une fois que votre action s'inscrit dans nos traces, je ne peux que m'en féliciter.

M. Arnaud Montebourg, *ministre*. Il en restait quatre ! Tous les autres avaient été licenciés !

M. Luc Chatel. Je souhaite vous interroger, monsieur le ministre, sur les trains d'équilibre du territoire. En novembre 2010, le Gouvernement et la SNCF ont signé une convention de service public garantissant l'avenir des liaisons ferroviaires Corail, Intercités, TéoZ et Lunéa. L'État, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports, a depuis le 1er janvier 2011, la charge de définir les dessertes assurées par la SNCF et donc de veiller à la bonne réalisation de l'offre et à la qualité de service offerte. C'est une vraie démarche

d'aménagement du territoire à laquelle sans doute vous êtes sensible, monsieur le ministre.

Les TET représentent aujourd'hui quarante lignes exploitées, soit plus de 340 trains par jour desservant 367 villes dans 21 régions et utilisés par 100 000 voyageurs. Mais le Gouvernement s'apprête aujourd'hui à remettre en question les trains d'équilibre du territoire. Non seulement l'avant-projet de loi de décentralisation portait en son article 30 une modification substantielle de la définition des TET, aboutissant en gros à supprimer un certain nombre de lignes importantes en termes d'aménagement du territoire, mais se pose en outre le problème du renouvellement du matériel ferroviaire utilisé depuis plus de quarante ans, désuet et obsolète. L'État a décidé de repousser le changement de matériel, prévu au plus tard en 2015. L'annonce en janvier dernier d'un plan de 400 millions d'euros de renouvellement du matériel roulant n'apaisera pas l'inquiétude des territoires concernés.

Je vous demande, monsieur le ministre, de nous préciser le calendrier de renouvellement du matériel ferroviaire et le montant qui sera attribué à chaque ligne, en particulier une qui m'est chère, l'ex-ligne Paris-Bâle ou ligne n° 4, délaissée depuis trop longtemps.

M. le président. La parole est à M. le ministre du redressement productif.

M. Arnaud Montebourg, *ministre du redressement productif*. Je vous prie, monsieur le député Luc Chatel, d'excuser l'absence de mon collègue Frédéric Cuvillier, retenu à Bruxelles.

L'État est devenu l'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire en décembre 2010. Le ministre des transports a réaffirmé - j'étais d'ailleurs à ses côtés - toute l'importance que le Gouvernement accorde à ces trains essentiels pour la desserte du territoire national.

Vous avez évoqué le lancement d'une première tranche d'investissement de 400 millions d'euros, soit presque un demi-milliard d'euros, pour le renouvellement du matériel roulant. Il s'agit d'un engagement majeur, que Frédéric Cuvillier et moi-même avons annoncé lors du premier comité stratégique de la filière ferroviaire à l'ensemble des entreprises positionnées sur cette commande publique. Votre territoire est d'ailleurs directement concerné par l'obsolescence de matériels dont la question du remplacement n'a jamais été traitée auparavant. Les locomotives thermiques utilisées sur un certain nombre de lignes, dont la ligne Paris-Troyes-Belfort que vous mentionnez, arriveront en fin de vie au cours des deux ans qui viennent. D'ailleurs, quels que soient les efforts visant à les prolonger, elles sont au maximum de leur potentiel d'utilisation. Cette réalité ne date pas de notre arrivée mais la décision annoncée par le ministère des transports et moi-même à l'industrie ferroviaire apporte une réponse à cette situation critique. Je comprends votre impatience de voir circuler les nouveaux trains. Il existe un calendrier, celui d'un nouveau comité de suivi de la convention qui sera réuni avant la rentrée, c'est-à-dire dans les semaines qui viennent. Vous aurez donc des nouvelles du suivi de notre engagement. Je souhaite aussi, au nom du ministre des transports, apaiser les inquiétudes relatives aux rumeurs ou interprétations excessives et abusives de l'avant-projet de loi de décentralisation. Les projets de loi de décentralisation ne contiennent aucune disposition prévoyant un transfert unilatéral des trains d'équilibre du territoire. Les autorités organisatrices, l'État et les régions, chacun au mieux de ses moyens et si possible en coordination de manière à assurer l'efficacité de l'usage de l'argent public mais aussi du service public, doivent donc prendre en charge cette affaire importante.

Quant aux commissaires que vous évoquiez, nous avons créé les commissaires au redressement productif dans leurs fonctions actuelles. Il ne restait plus, à mon arrivée, que quatre commissaires à la réindustrialisation dans quatre régions. Les autres avaient été désactivés et c'est regrettable ; c'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons remis en marche le système. J'ai proposé l'un de ces commissaires à la promotion de la Légion d'honneur, car son engagement sur le territoire qui lui a été confié est absolument exemplaire et témoigne de la prise de conscience de nos fonctionnaires territoriaux de l'urgence de la situation. Je veux les en remercier ici personnellement.

M. le président. La parole est à M. Luc Chatel.

M. Luc Chatel. Vous ne me rassurez qu'à moitié, monsieur le ministre. Vous me rassurez sur un point, l'avant-projet de loi de décentralisation. Nous serons évidemment très vigilants, de manière à éviter tout retour en arrière qui verrait l'État transférer à nouveau de manière unilatérale aux régions le financement de trains ayant une vocation d'aménagement du territoire en ce qu'ils desservent des régions particulièrement excentrées, voire en voie de désertification.

Vous ne me rassurez pas, en revanche, sur l'aspect financier, qui nous préoccupe beaucoup. Votre très bonne description de la situation transmise par votre collègue ne contient aucune garantie de financement à court terme des locomotives thermiques, de leur renouvellement, de l'option du remplacement par des autorails ni du renouvellement du matériel ferroviaire.

Je vous invite très volontiers, monsieur le ministre, à Chaumont, pour découvrir un territoire industriel, de belles forges et de belles unités de production créant de l'emploi grâce à la mondialisation. Je vous encourage à y venir en train, dont vous découvrirez alors la vétusté.

M. Arnaud Montebourg, *ministre*. Je la connais, mais je viendrai à Chaumont !

Données clés

Auteur : [M. Luc Chatel](#)

Circonscription : Haute-Marne (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 304

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [7 mai 2013](#), page 4846

Réponse publiée au JO le : [15 mai 2013](#), page 5132

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [7 mai 2013](#)