



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

lignes

Question orale n° 84

Texte de la question

M. Jean-Luc Reitzer appelle 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 volet « transports » de l'avant-projet de loi de décentralisation, dont les arbitrages devaient être rendus avant la fin de l'année passée pour être soumis au Parlement en février 2013. L'article 30 modifie la définition des trains d'équilibre des territoires (TET) établie par la convention signée le 13 décembre 2010. Les TET représentent actuellement 40 lignes exploitées sous quatre appellations différentes : Corail, Intercités, Téoz et Lunéa, soit 340 trains par jour, desservant 367 villes dans 21 régions et utilisés par environ 100 000 passagers quotidiennement, en majeure partie pour des trajets domicile-travail en liaison avec la région parisienne. L'avant-projet de loi stipule que ne seraient plus considérées d'intérêt national que les lignes reliant deux villes de plus de 100 000 habitants au travers de régions non contiguës. Sur ces bases, l'État abandonnerait donc 29 lignes sur les 40 dédiées au TET et les transférerait aux régions, soit 230 trains par jour. Il relève que, dans le grand est, la ligne Paris-Belfort (Mulhouse) serait menacée, si les régions concernées ne se portent pas candidates à l'organisation et la gestion de ce service. Or nul n'ignore que les régions ne sont pas en mesure d'assumer financièrement le transfert de nouvelles compétences. La situation est d'autant plus préoccupante que la convention liant l'État et la SNCF pour ces lignes TET prévoyait un renouvellement du matériel ferroviaire utilisé depuis plus de quarante ans sur ces dessertes. Les régions seront dans l'impossibilité d'y faire face. Aussi, il souhaite connaître les dispositions qu'il entend prendre pour revoir ce projet, un projet qui ne participe aucunement au maintien de l'équilibre de nos territoires.

Texte de la réponse

FINANCEMENT DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Reitzer, pour exposer sa question, n° 84, relative au financement des trains d'équilibre du territoire.

M. Jean-Luc Reitzer. Monsieur le ministre des transports, ma question porte sur le volet " transports " de l'avant-projet de loi de décentralisation, dont l'article 30 modifie la définition des trains d'équilibre des territoires ou TET établie par la convention qui avait été signée le 13 décembre 2010.

Les TET représentent actuellement quarante lignes exploitées sous quatre appellations différentes : Corail, Intercités, Téoz et Lunéa, soit tout de même 340 trains par jour, qui desservent 367 villes dans 21 régions et sont utilisés quotidiennement par environ 100 000 voyageurs.

L'avant-projet de loi stipule que désormais ne seront plus considérées d'intérêt national que les lignes reliant deux villes de plus de 100 000 habitants au travers de régions non contiguës. Sur ces bases, l'État abandonnerait donc 29 lignes sur les 40 lignes dédiées aux TET - ce qui représente 230 trains par jour - et les transférerait aux régions.

Je relève - c'est également l'un des objets de ma question - que dans le Grand Est la ligne Paris-Belfort, qui dessert aussi Mulhouse et Bâle, serait menacée si les régions concernées ne se portaient pas candidates à l'organisation et à la gestion de ce service.

Or chacun sait - et vous êtes bien placé pour le savoir, monsieur le ministre délégué - que les régions ne sont pas, à l'heure actuelle, en mesure d'assumer financièrement le transfert de nouvelles compétences, et ce d'autant moins qu'il est envisagé un renouvellement du matériel ferroviaire, lequel est pour la plupart de ces dessertes utilisé depuis plus de quarante ans.

Aussi, compte tenu de tous ces éléments, je souhaiterais connaître le cas échéant les dispositions que vous entendez prendre, notamment concernant la ligne Paris-Belfort, pour revoir ce projet, qui malheureusement ne participe aucunement au maintien de l'équilibre de nos territoires.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Monsieur le député, vous êtes inquiets, et je me dois de vous apporter des précisions pour lever cette inquiétude.

Votre question me permet de dissiper une crainte, peut-être une incompréhension, qui a pu naître de la diffusion d'un texte qui n'est qu'une hypothèse de travail issue des travaux préparatoires d'un grand projet de loi de décentralisation voulu par le Premier ministre et le Gouvernement. Le texte dont il est question n'engageant en rien ce dernier, toute conclusion serait aujourd'hui hâtive. Le projet de loi de décentralisation sera présenté en conseil des ministres au mois de mars au terme d'un travail approfondi, après une phase de concertation avec les associations d'élus et sans préjudice, cela va sans dire, du travail parlementaire qui sera ensuite réalisé. Dans l'attente de la présentation du projet de loi - puisque j'en appelle à la concertation, je ne me risquerai pas à tirer des conclusions avant même que celle-ci n'ait eu lieu -, je me limiterai à tenter de répondre à vos préoccupations.

Tout d'abord, les trains d'équilibre du territoire sont un héritage lourd pour l'État, qui en est depuis peu l'autorité organisatrice. Ils sont lourdement déficitaires et la SNCF, qui en avait précédemment la responsabilité, n'y investissait plus. Ces trains jouent pourtant un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire et dans le quotidien de nos concitoyens. Ils doivent en outre constituer une offre commerciale complémentaire du TGV tant par des horaires et des correspondances adaptés que par l'accent mis sur l'accessibilité et la qualité du service à bord. L'évolution de ces trains du quotidien est donc une priorité du Gouvernement.

Vous avez souligné l'ampleur des progrès à réaliser, en particulier de la part de l'opérateur ferroviaire. C'est la raison pour laquelle je viens d'annoncer aux côtés d'Arnaud Montebourg lors d'un déplacement à Valenciennes un plan de mobilisation et d'investissement dont la première tranche s'élève à 400 millions d'euros - je parle sous l'autorité du ministre du budget - pour le renouvellement du matériel roulant. Mes services travaillent déjà sur les modalités de financement d'une deuxième tranche qui permettra d'amplifier ce mouvement.

Mais l'investissement ne suffit pas à lui seul pour améliorer la qualité de service à la hauteur de ce qu'attendent les usagers. Une offre doit aussi évoluer pour mieux répondre aux besoins de déplacement. De ce point de vue, les régions sont les premières à reconnaître la difficulté à tracer parfois une ligne de séparation entre ce qui relève des TER et ce qui dépend des TET. Cette imbrication des services est à l'origine de problèmes qui pèsent tant sur les coûts que sur la qualité de service au final. Rappelons-nous que, derrière les autorités organisatrices, il y a des usagers que nous devons satisfaire, chacun au mieux selon ses moyens.

Les régions ont reçu compétence pour organiser les services de transport régional et elles le font remarquablement, y compris par la commande publique. L'État a-t-il vocation à les concurrencer sur ces dessertes avec des trains nationaux ? Je ne le pense pas. Il faut donc que nous parvenions, au profit de la future loi de décentralisation, à une clarification des compétences.

Ne figeons pas les choses sans réfléchir à la façon de mieux organiser les offres avec l'objectif d'améliorer la qualité de service, dans le respect d'un juste équilibre financier des parties. C'est tout l'enjeu de la démarche que j'ai notamment engagée avec la région Picardie à titre expérimental afin de dégager des solutions qui pourraient être ensuite proposées dans d'autres régions. J'espère que vous vous associerez à la volonté du Gouvernement et que nous pourrions travailler ensemble sur cet enjeu.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Luc Reitzer](#)

Circonscription : Haut-Rhin (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 84

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [15 janvier 2013](#), page 262

Réponse publiée au JO le : [25 janvier 2013](#), page 352

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [15 janvier 2013](#)