



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

SNCF

Question orale n° 365

Texte de la question

M. Jean-Yves Le Drian rappelle à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement que depuis 1997 un nouveau mode de relation s'est établi entre la SNCF et les régions. Ce mode conventionnel a été expérimenté dans six régions. Apparemment, les résultats sont favorables puisqu'il semble bien que six autres régions soient candidates à signer le même type de convention. Il lui demande s'il peut établir un bilan des premières expérimentations, notamment en matière d'investissement et notamment s'il peut comparer les investissements réalisés dans les régions qui ont signé une convention et ceux des régions qui ne l'ont pas signée. Par ailleurs il apparaît que l'État a abondé largement les dotations financières dans ces régions expérimentales. Il souhaiterait donc savoir s'il y a une répercussion de ces crédits exceptionnels affectés à la régionalisation sur le programme des lignes TGV, et notamment sur l'état d'avancement du TGV ouest.

Texte de la réponse

M. le président. M. Jean-Yves Le Drian a présenté une question, n° 365, ainsi rédigée:

«M. Jean-Yves Le Drian rappelle à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement que, depuis 1997, un nouveau mode de relation s'est établi entre la SNCF et les régions. Ce mode conventionnel a été expérimenté dans six régions. Apparemment, les résultats sont favorables puisqu'il semble bien que six autres régions soient candidates à signer le même type de convention. Il lui demande s'il peut établir un bilan des premières expérimentations, notamment en matière d'investissement, et notamment s'il peut comparer les investissements réalisés dans les régions qui ont signé une convention et ceux des régions qui n'en ont pas signé. D'autre part, il apparaît que l'État a abondé largement les dotations financières dans ces régions expérimentales. Il souhaiterait donc savoir s'il y a une répercussion de ces crédits exceptionnels affectés à la régionalisation sur le programme des lignes TGV, et notamment sur l'état d'avancement du TGV-Ouest.»

La parole est à M. Jean-Yves Le Drian, pour exposer sa question.

M. Jean-Yves Le Drian. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, je veux appeler votre attention, d'une part, sur le bilan des conventions entre la SNCF et les régions et, d'autre part, sur l'état d'avancement du TGV-Ouest.

S'agissant du premier point, un nouveau type de relations s'est établi depuis 1997 entre la SNCF et les régions, en particulier dans le domaine du transport des voyageurs. Ce mode conventionnel a été expérimenté dans six régions. À en juger par les informations rendues publiques dans la presse et le souhait manifesté par d'autres régions de signer le même type de convention, les résultats sont positifs. Êtes-vous aujourd'hui en mesure de dresser un premier bilan des expérimentations dans ces six régions, notamment en matière d'investissement, et de comparer les investissements réalisés dans les régions qui ont signé une convention avec ceux effectués dans celles qui n'en ont pas signé ? Le Gouvernement et la SNCF ont-ils l'intention de poursuivre cette expérimentation, de l'élargir, et, si oui, de quelle manière ?

Le second point de ma question concerne le TGV-Ouest. Vous connaissez l'attachement unanime des élus bretons à sa réalisation. Les dossiers montés en 1997 vous ont été transmis et l'attente est forte s'agissant de la définition du «fuseau», car plusieurs choix sont aujourd'hui possibles. Ces incertitudes sont dommageables.

Quel est l'état d'avancement du dossier et quelles sont vos intentions en termes de calendrier ?

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

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, s'agissant du TGV Bretagne-Pays de la Loire, je vous confirme mon intention de restreindre, courant 1998, l'éventail des possibilités en vue d'arrêter définitivement le choix des faisceaux eux-mêmes.

L'expérimentation de décentralisation des services régionaux de voyageurs s'est engagée au 1er janvier 1997 dans six régions volontaires: Alsace, Centre, Nord - Pas-de-Calais, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes. S'appuyant sur les conclusions d'un audit commandité par les trois partenaires, Etat, régions et SNCF, l'Etat a versé à ces six régions, en 1997, une somme de 2,782 milliards de francs représentant un effort supplémentaire de l'ordre de 800 millions.

Il s'agissait de transférer aux régions l'organisation des services régionaux de voyageurs sans transfert de charge, l'audit ayant fait apparaître qu'il subsistait jusqu'alors un déficit résiduel du compte SRV après compensation de l'Etat à la SNCF. Il s'agissait également de permettre aux régions de renouveler le matériel de manière plus rapide qu'actuellement pour assurer la pérennité du service. Cet accroissement de la compensation de l'Etat à l'exploitation des services d'intérêt régional est sans incidence sur le montant des crédits consacrés aux investissements ferroviaires et en particulier aux lignes à grande vitesse.

La priorité est aujourd'hui clairement donnée au développement du transport ferroviaire - je l'ai dit à plusieurs reprises et le Gouvernement l'a encore souligné, le 4 février dernier, après la réunion interministérielle sur cette question. La loi de finances pour 1998 a ainsi prévu une augmentation de 55 % des subventions d'investissement consacrées au ferroviaire, celles-ci passant de 800 millions à 1,3 milliard de francs. A l'issue de la réunion interministérielle du 4 février dernier sur les investissements d'infrastructures ferroviaires, le Gouvernement a décidé d'augmenter cette somme de un milliard de francs au terme du prochain contrat de plan 2000-2004, ce qui devrait porter à environ 2,3 milliards la part de l'Etat dans le financement des infrastructures ferroviaires. Ainsi, par rapport à 1997, les concours de l'Etat auront presque triplé.

L'expérimentation régionale s'étend jusqu'au 31 décembre 1999. Il convient donc d'attendre cette date pour en faire le bilan. Les premiers éléments disponibles semblent néanmoins indiquer que celui-ci sera positif. Le trafic régional a en effet connu, l'an dernier, une hausse de 4,6 % pour les six régions expérimentales,...

M. Yves Fromion. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... ce qui est supérieur à la moyenne constatée de 3,1 % pour l'ensemble des régions. Il en est de même pour les recettes du trafic, qui ont augmenté d'environ 6 % pour les six régions expérimentales et 4 % pour l'ensemble des régions.

De nouveaux automoteurs thermiques TER alliant confort et rapidité ont été achetés par les régions Centre, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes. Des automotrices électriques à deux niveaux destinées aux régions à forte densité de population ont été achetées par les régions Nord - Pas-de-Calais, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Alsace, Centre, Pays de la Loire et Rhône-Alpes pour un investissement total d'environ 2,5 milliards de francs.

M. Yves Fromion. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Les régions Alsace, Centre, Pays de la Loire et Rhône-Alpes ont acquis de nouveaux autorails. Fort heureusement, même s'il y a des inégalités de situation, les régions non expérimentales ne sont pas en reste. En effet, au total, onze régions ont investi dans l'acquisition de 105 rames d'automoteurs TER et dix régions ont acheté 82 rames du nouvel autorail, dont les livraisons s'échelonnent jusqu'en l'an 2000.

La dynamique de modernisation du transport ferroviaire régional est donc engagée. Encore faut-il que les régions elles-mêmes et les élus participent à cette démarche. Mais je note avec satisfaction que de nombreuses régions, se plaçant dans une perspective de régionalisation en l'an 2000, viennent de passer des conventions avec la SNCF, traduisant un renforcement du partenariat qui s'était engagé en 1982 dans le cadre de la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI. Il va sans dire que la généralisation de cette expérimentation ne pourra être réalisée sans prise en compte des questions financières concernant les régions ne participant pas à l'expérimentation.

M. Jean-Yves Le Drian. Je vous remercie !

Données clés

Auteur : [M. Jean-Yves Le Drian](#)

Circonscription : Morbihan (5^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 365

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 mai 1998, page 4025

Réponse publiée le : 27 mai 1998, page 4262

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 19 mai 1998