



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

lignes

Question au Gouvernement n° 2798

Texte de la question

CONVENTION POUR LES " TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE "

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

M. Joël Giraud. Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État aux transports.

Le 4 novembre dernier, l'État et la SNCF ont signé en grande pompe une convention en faveur des trains d'équilibre du territoire afin de garantir l'avenir des liaisons ferroviaires assurées par les trains Corail, Téo, Intercités et Lunéa.

Passée la satisfaction de voir certaines de nos lignes pérennisées par cette convention, passé l'étonnement de ne pas y voir figurer le service Auto Train, passée la déception de ne pas voir le transport aérien concurrent du TGV dans la liste des contributeurs, ce qui confère à la fiscalité aérienne un caractère de plus en plus " grenello-incompatible ", passée la stupeur de voir que, sur 210 millions d'euros, 175 seraient apportés par les usagers de la SNCF via une taxation supplémentaire sur les billets voyageurs, quelle n'a pas été notre surprise de voir, un mois plus tard, la dégradation de la qualité de l'offre sur les lignes concernées !

Pour une fois que l'État, qui ne se prive pas de critiquer les régions en la matière, devient autorité organisatrice des transports, ce qui devrait être une source de satisfaction devient le pire cauchemar des usagers.

Je ne prendrai qu'un exemple pour illustrer mes propos : les trains de nuit et le Lunéa Briançon-Paris, que je connais bien.

Entre la signature de la convention et le service qui vient de débuter, ce train a perdu la moitié de sa capacité en semaine, avec sept voitures au lieu de treize, et son temps de parcours a augmenté d'une heure, le portant à douze heures à la vitesse commerciale de cinquante-sept kilomètres à l'heure ; il arrive à Paris après les premiers TGV qui partent le matin et voit sa commercialisation retardée à la dernière minute dans une région qui vit du tourisme. L'État a failli dans ses premiers pas d'autorité organisatrice de transports ; on voudrait transformer les trains d'équilibre du territoire en enfant mort-né qu'on ne s'y prendrait pas autrement. Et que dire des propos tenus, en commission du développement durable de notre assemblée, par le président de la SNCF, dix-neuf jours après la signature de la convention, en réponse aux députés mécontents : " Vivement que vous ayez affaire à un autre interlocuteur que la SNCF ! " ? Serait-ce, au demeurant, la finalité de cette convention de trois ans ?

Alors, monsieur le secrétaire d'État, voici des questions simples. Trouvez-vous normal qu'après avoir signé une convention le 4 novembre la SNCF dégrade à ce point le service sur un train d'équilibre du territoire ? Quels moyens et quels contrôles l'État va-t-il mettre en œuvre afin de s'assurer de la qualité du service offert ?

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports.

M. Thierry Mariani, *secrétaire d'État chargé des transports*. Monsieur le député, la convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire, que j'ai effectivement signée lundi dernier avec Guillaume Pépy et qui avait été préparée par mon prédécesseur, Dominique Bussereau, à qui je rends hommage (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et NC*), s'inscrit réellement dans le prolongement de l'engagement pris par le Président de la République à Troyes le 4 novembre 2010, l'engagement de redonner un avenir à ces trains d'équilibre du territoire. Quarante liaisons ferroviaires déficitaires seront ainsi pérennisées pour garantir un maillage du territoire. Chaque jour, ce sont 340 trains reliant 360 gares et transportant plus de 100 000 voyageurs qui circulent sur ces lignes.

Cette convention d'exploitation d'une durée de trois ans prévoit une stabilisation de la desserte des lignes existantes et une amélioration de la qualité de service et d'entretien du matériel roulant. De surcroît, un système de bonus-malus est mis en place pour évaluer la qualité du service offert par l'entreprise publique aux voyageurs, notamment en termes de régularité des trains.

En sa qualité d'autorité organisatrice, l'État veille notamment à la qualité de service offerte par l'entreprise et à l'amélioration de celle-ci. La ligne Paris-Briançon que vous avez plus particulièrement évoquée, monsieur le député, ainsi, d'ailleurs, que votre collègue Henriette Martinez et Chantal Eyméoud, maire d'Embrun, qui m'ont saisi, fait effectivement partie du périmètre de la convention relative aux trains d'équilibre. Comme cela a été le cas pour les autres lignes, sa desserte est maintenue et garantie pour les trois années à venir. En revanche, le service a récemment été rationalisé pour les périodes de faible trafic, soit quatre nuits sur sept. Je pense que cette convention garantit et sécurise cette ligne, qui était menacée depuis de nombreuses années.

Données clés

Auteur : [M. Joël Giraud](#)

Circonscription : Hautes-Alpes (2^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question au Gouvernement

Numéro de la question : 2798

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 16 décembre 2010

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 16 décembre 2010