



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

lignes

Question écrite n° 14724

Texte de la question

M. Patrice Carvalho 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 volet « transports » de l'avant-projet de loi de décentralisation, dont les arbitrages doivent être rendus avant la fin de l'année 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 qu'en Picardie et Nord-Pas-de-Calais seraient ainsi menacées les lignes Paris-Saint-Quentin-Maubeuge-Cambrai et Paris-Amiens-Boulogne-sur-Mer, si les régions ne se portent pas candidates à l'organisation de leurs services. Or nul n'ignore que les régions sont déjà financièrement asphyxiées par les transferts de compétences de l'État. La situation est d'autant plus préoccupante que la convention liant l'État et la SNCF pour ces lignes TET prévoyait pour 2014 et 2015 un renouvellement du matériel ferroviaire utilisé depuis plus de quarante ans sur ces dessertes. Les régions seront dans l'impossibilité d'y faire face. Il souhaite connaître les dispositions qu'il compte prendre afin que soit reconsidéré un tel projet.

Texte de la réponse

De nombreuses inquiétudes sont nées de la diffusion dans la presse d'un texte présenté comme l'avant-projet de loi de décentralisation. Ce texte, qui n'était qu'un document de travail interne à l'administration, n'engageait pas le Gouvernement. Le projet de loi de décentralisation ne contient aucune disposition relative aux trains d'équilibre du territoire. Certains éléments peuvent cependant être rappelés sur les trains d'équilibre du territoire. Les trains d'équilibre du territoire, structurellement déficitaires, sont un héritage lourd pour l'État, qui en est depuis peu l'autorité organisatrice. Pour autant, quelle que soit la difficulté de la situation, l'État se mobilise pour leur redonner une ambition. Preuve de cette mobilisation, le Gouvernement a annoncé, au cours du premier comité stratégique de la filière ferroviaire, le lancement dans les tous prochains mois d'une première tranche d'investissement d'au moins 400 M€ pour le renouvellement du matériel roulant. Mais l'investissement à lui seul ne suffira pas à améliorer la qualité de service et à le porter à la hauteur de ce qu'attendent les usagers. L'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 qu'il y a parfois à tracer la frontière entre leurs TER et les TET. Cette imbrication des services est à l'origine de problèmes qui pèsent au final sur les coûts et sur la qualité de service. En tant qu'autorités organisatrices, l'État et les régions, chacun au mieux de ses moyens, veillent avant tout à la satisfaction des voyageurs. Les régions, qui depuis 2002 ont reçu une compétence pour organiser les services de transport régional, le font remarquablement, et l'État n'a pas vocation à les concurrencer sur leurs trafics avec

ses trains d'équilibre du territoire. Aussi est-il important de ne pas rester dans l'actuelle situation d'imbrication des offres TET et TER sans réfléchir à la manière de mieux les organiser, dans le respect d'un juste équilibre financier des parties. C'est tout l'enjeu de la démarche actuellement engagée avec la région Picardie et qui pourra s'ouvrir à d'autres régions candidates.

Données clés

Auteur : [M. Patrice Carvalho](#)

Circonscription : Oise (6^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 14724

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [25 décembre 2012](#), page 7706

Réponse publiée au JO le : [11 juin 2013](#), page 6220