



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## transport de voyageurs

Question écrite n° 74320

### Texte de la question

M. Alain Chrétien attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche au sujet de la récente recommandation de la Cour des comptes, visant à supprimer des trains de nuit et des trains Intercités. Selon la Cour des comptes, le déficit des trains d'équilibre du territoire (TET) se serait élevé en 2014 à 309 millions d'euros contre 210 millions en 2011, représentant « un poids de moins en moins supportable pour la SNCF » tout en omettant de souligner que les transports ont toujours bénéficié de contributions publiques. Pire, dans son rapport, la Cour des comptes recommande d'avoir recours à des bus sur près de la moitié des lignes TET, les lignes les moins fréquentées. Ces recommandations sont contraires à l'annonce du Gouvernement qui entend allouer une enveloppe de 510 millions d'euros au renouvellement du matériel roulant des TET. Elles vont également à l'encontre des dernières déclarations lors de la réunion du comité de suivi de la ligne 4 Paris-Belfort le 30 octobre 2014 : travaux engagés par réseau ferré de France (RFF) pour le renouvellement des voies (91 millions d'euros d'investissements engagés pour la période 2015-2016 sur la zone Intercités Est) ainsi que l'arrivée des Coradia Liner d'Alstom à partir de 2016. M. le député ajoute qu'il n'a pas été constaté de véritable baisse de fréquentation depuis la mise en place de la LGV Rhin-Rhône et que la ligne 4 conservait toute sa légitimité. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui assurer que les recommandations de la Cour des comptes ne seront pas suivies d'effet alors qu'une mission d'étude doit rendre, en juin 2015, ses conclusions sur la remise à plat du schéma national de l'offre ferroviaire.

### Texte de la réponse

L'intervention de l'État est apparue, en 2010, comme le seul moyen de sauver les trains d'équilibre du territoire (TET) d'un abandon inéluctable, auquel les condamnait l'absence prolongée de tout investissement significatif de la part de la SNCF. La convention d'exploitation, malgré les limites qu'identifie la Cour dans son rapport, est la marque de cet engagement fort de l'État de redonner un avenir à ces dessertes indispensables à l'aménagement du territoire. La Cour identifie plusieurs questions que n'a pas résolu le dispositif de conventionnement actuel, et formule des recommandations qui viennent alimenter la réflexion collective en proposant des pistes d'amélioration du dispositif de conventionnement dans le sens d'une gouvernance clarifiée et d'une meilleure efficacité économique. A l'heure où de nombreux Français se tournent vers de nouveaux modes de mobilité pour voyager, ce qui fragilise fortement le modèle économique des TET, la Cour pose la question du maintien de certaines lignes les moins fréquentées. C'est avec la volonté de trouver des réponses à ces interrogations que le secrétaire d'État, chargé des transports, de la mer et de la pêche a confié en novembre 2014 une mission d'analyse et de propositions à une Commission composée de parlementaires, d'élus régionaux et de personnes qualifiées présidée par M. Philippe Duron, député du Calvados. Cette Commission a été chargée de mener durant six mois un travail de réflexion visant à redonner à l'offre TET cohérence et identité auprès des voyageurs et à redresser le modèle économique de ces trains, en concertation avec les élus locaux et en particulier les régions, en tenant compte de l'état de l'infrastructure et des investissements programmés. Les travaux de cette Commission, se sont achevés par la remise du rapport au secrétaire d'État aux transports,

à la mer et à la pêche le 26 mai 2015. Ils visent à clarifier l'articulation des TET avec les autres services de transport ferroviaire, notamment les TER, mais aussi avec les alternatives que peuvent représenter les autres modes de transport ou les nouvelles formes de mobilité. C'est un préalable indispensable au renouvellement du matériel roulant qui, avec une moyenne d'âge supérieure à 35 ans, approche de sa fin de vie. Le Gouvernement s'est déjà engagé dès 2013 à financer l'acquisition par la SNCF Mobilités de 34 rames Coradia Liner et la construction ou l'adaptation de nouveaux centres de maintenance, pour un montant de 510 M€, afin de répondre à l'urgence du remplacement du matériel roulant utilisé sur lignes thermiques. Cet effort doit néanmoins être poursuivi pour garantir la pérennité de nombreuses dessertes et moderniser un service qui souffre aujourd'hui d'un important déficit d'image auprès des voyageurs, tout en tenant compte des contraintes budgétaires actuelles. Le Gouvernement sera prochainement amené à préciser sa feuille de route d'ici début juillet 2015, à la lumière des conclusions et propositions de la Commission « Avenir des TET ». Cette feuille de route prendra en compte les objectifs de rétablissement du financement des TET, de maintien du droit à la mobilité et d'aménagement du territoire.

## Données clés

**Auteur :** [M. Alain Chrétien](#)

**Circonscription :** Haute-Saône (1<sup>re</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 74320

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [17 février 2015](#), page 1054

**Réponse publiée au JO le :** [7 juillet 2015](#), page 5274