

14ème législature

Question N° : 81271	De M. Jacques Cresta (Socialiste, républicain et citoyen - Pyrénées-Orientales)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > SNCF	Analyse > lignes interrégionales. perspectives.
Question publiée au JO le : 09/06/2015 Réponse publiée au JO le : 25/08/2015 page : 6536		

Texte de la question

M. Jacques Cresta 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 sur certaines recommandations du rapport présenté par Philippe Duron, président de la commission sur l'avenir des trains d'équilibre des territoires (TET). Ce rapport préconise de supprimer certaines lignes des trains d'équilibre du territoire, et d'en redimensionner d'autres, afin de résorber progressivement le déficit d'exploitation de l'ensemble de ce réseau. C'est le cas des lignes Paris-Cerbère mais également de la ligne Strasbourg-Port Bou. Ces deux lignes selon les conclusions du rapport, sans que l'on nous donne les chiffres exact de fréquentation, seraient largement déficitaire ce qui nécessiterait d'y mettre un terme au bénéfice des autres moyens de transports que sont le ferroviaire avec le TGV et le TER mais également les lignes de bus et le transport aérien. Tout d'abord ces lignes permettent à des publics modestes de pouvoir voyager de nuit à des petits prix, ce que ne permet pas le TGV et le TER, en économisant une nuitée et d'arriver tôt sur les stations balnéaires du Roussillon, il n'existe également pas à ce jour de ligne de bus interrégionaux permettant de desservir Perpignan, quant au transport aérien, outre le coût parfois prohibitif en provenance de la capitale, les vols sont inexistantes en direction de la région d'Alsace. De plus il est compréhensible que la fréquentation soit moindre au vu de l'état du réseau, de son matériel, d'une tarification en hausse et de la suppression de certains services, tout ceci porte atteinte à son attractivité. Sur ce dossier la logique économique semble avoir pris le pas sur les autres considérations, écologiques ou sociétales. Même si les suppressions de ces lignes auront des incidences économiques certaines sur la fréquentation de notre département, déjà durement touché par les chiffres du chômage. De plus l'abandon des trains d'équilibre des territoires avec la création des grandes régions risquent d'être compensés à terme par les TER ce qui sera un nouveau moyen pour la SNCF de transférer ces dépenses vers les collectivités régionales. Avec la question de la suppression de ces deux lignes, comme les autres TET nous sommes sur un débat idéologique : celui de la solidarité nationale, car la question est de savoir si des lignes peu utilisées doivent être maintenues pour que certains usagers, parfois modestes, puissent continuer à les utiliser. C'est pourquoi il souhaiterait connaître l'avis du Gouvernement et rappeler l'importance des trains d'équilibre des territoires pour la mobilité des populations et l'attractivité des territoires.

Texte de la réponse

Les trains d'équilibre du territoire (TET), constituent une composante essentielle de la desserte territoriale. Toutefois, ces trains ne répondent aujourd'hui plus de manière satisfaisante aux attentes des voyageurs, en termes de dessertes comme de qualité du service. Depuis 2011, près de 20 % de voyageurs en moins montent à bord des TET et se sont notamment orientés vers le mode aérien ou le covoiturage. Cette évolution devient financièrement insoutenable : de 330 M € en 2014, le déficit d'exploitation pourrait atteindre 450 M € en 2016 sans mesures énergiques. Les TET sont pourtant un outil majeur de la solidarité et de l'aménagement dans notre pays. C'est la

raison pour laquelle le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a lancé le chantier de la renaissance de ces trains, afin qu'ils retrouvent leur pertinence et leurs clients. C'est dans ce cadre qu'a été confié à une commission pluraliste présidée par le député Philippe Duron, composée de parlementaires, d'élus régionaux et d'experts, le soin de formuler, sur la base d'un diagnostic complet, des recommandations pour donner un avenir à ces trains. Les conclusions de cette commission ont été rendues le 26 mai 2015 et ont été présentées aux commissions compétentes du Parlement. Le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a présenté le 7 juillet 2015 la feuille de route du Gouvernement pour assurer un nouvel avenir aux TET. Cette démarche entend respecter le droit à la mobilité, la solidarité nationale, l'aménagement du territoire, et la maîtrise de l'équilibre économique. Dans le cadre de cette feuille de route, le Gouvernement engage ainsi l'élaboration d'une nouvelle convention 2016-2020 avec SNCF Mobilités pour l'exploitation des TET sur des bases refondées. L'État devient une autorité organisatrice de plein exercice, en renforçant sa capacité d'expertise et en élargissant le champ de ses décisions, concernant notamment l'offre de transport. En outre, le préfet François Philizot a été dès le 7 juillet missionné pour être l'interlocuteur des territoires et des parties prenantes concernant les évolutions d'offre et de gouvernance. Enfin, un Conseil consultatif des TET que présidera le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche sera créé afin de permettre un dialogue régulier entre l'État, les autorités organisatrices régionales, les parlementaires et les usagers. Par ailleurs, il est nécessaire d'adapter le service TET aux nouvelles habitudes de mobilité, en tenant compte de l'offre de transports environnante. Le préfet François Philizot conduira donc une large concertation avec les régions pour examiner les modalités d'évolution des services TET, à partir des évolutions d'offre préconisées par la Commission. Il s'agit de trouver les meilleures articulations entre les offres de chaque activité et de chaque mode de transport, afin d'exploiter au mieux les services existants. Cette mission se poursuivra afin de disposer des conclusions d'ici mai 2016. S'agissant des trains d'équilibre du territoire de nuit, dont la fréquentation est en baisse de 25 % depuis 2011, la Commission a identifié deux lignes à maintenir indiscutablement dans le cadre de la prochaine convention entre l'État et SNCF Mobilités, en raison de l'absence d'une offre alternative suffisante pour les territoires concernés. Il s'agit des lignes de nuit Paris-Briançon, et Paris-Rodez / Latour de Carol. Les autres lignes de nuit desservant des territoires qui bénéficient d'offres alternatives de mobilité de bon niveau ou qui vont prochainement s'améliorer, feront parties du champ de concertation menée sous l'égide du préfet François Philizot pour proposer des schémas alternatifs en liaison avec toutes les parties prenantes. En outre, le confort et la qualité du service, attentes légitimes des voyageurs, sont au cœur des préoccupations du Gouvernement. Facteurs majeurs de l'attractivité de l'offre ferroviaire, avec un voyage qui correspond aussi à un temps pour soi, ils sont un avantage compétitif à renforcer. Le Gouvernement s'engage donc dans le renouvellement du matériel roulant des lignes structurantes de l'offre des TET avec un parc entièrement renouvelé d'ici 2025, pour un montant d'investissement d'environ 1,5 milliard d'euros. L'engagement d'une telle opération d'acquisition interviendra d'ici fin 2015. L'acquisition de 34 rames neuves est d'ores et déjà en cours pour un montant de 510 M €. Ces rames seront déployées à partir de fin 2016. L'accès à internet doit aussi être amélioré pour les voyageurs à bord des trains et dans les gares. Le Gouvernement a donc prévu des obligations d'extension de la couverture des lignes ferroviaires dans l'attribution de nouvelles fréquences aux opérateurs mobiles d'ici fin 2015. Il soutient également la démarche de partenariat entre SNCF et les opérateurs mobiles visant à améliorer la couverture des trains du quotidien d'ici fin 2016, et veillera à la prise en compte des TET dans cette démarche. L'État investit aussi lourdement dans la modernisation des infrastructures ferroviaires, en particulier dans le cadre de la nouvelle génération des contrats de plan État-régions, pour la plupart signés ou sur le point de l'être. Ce sont ainsi 2 milliards d'euros que l'État investira entre 2015 et 2020, en lien avec SNCF Réseau et les collectivités partenaires, dont l'essentiel concerne l'amélioration du réseau existant emprunté par les TET. Cette nouvelle feuille de route permettra de prendre d'ici mi-2016 des décisions complètes et cohérentes concernant l'avenir de ces trains.