

Débat sur l'avenir des trains Intercités

9 juin 2015 – 19h

Monsieur le Président,

Monsieur le ministre,

Mes chers collègues,

Le récent rapport de la commission sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire nous donne l'opportunité de débattre d'un sujet cher à beaucoup d'élus locaux et pourtant trop souvent passé sous silence au niveau national.

À cet égard, la commission Duron était bienvenue car elle a permis de poser un diagnostic auquel nous pouvons adhérer. Les éléments de ce diagnostic sont les suivants :

- les trains d'équilibre du territoire se révèlent de plus en plus coûteux pour la puissance publique, avec un déficit d'exploitation désormais supérieur à 300 millions d'euros par an ;

- la réflexion sur les dessertes n'a pas été engagée depuis plusieurs années ;
- la dégradation de l'offre et de la qualité de service est notable, le matériel roulant étant de plus en plus obsolète ;
- les trains d'équilibre sont concurrencés par le mode routier, le covoiturage aujourd'hui et les cars demain, qui se révèlent beaucoup moins cher pour l'utilisateur ;
- enfin, et je terminerai sur note positive, le dernier élément de ce diagnostic, c'est que les trains d'équilibre, même non rentables, sont d'une absolue nécessité pour la desserte de certains territoires enclavés pour lesquels ni la route, ni l'aérien ne sont des modes de transport appropriés.

Pourquoi en sommes-nous arrivés là ? Pour deux raisons principales, la première, c'est la politique du tout TGV, qui nous a conduits à laisser de côté les investissements d'infrastructure sur le réseau secondaire. Le second, c'est que l'État n'a pas pris la mesure de sa responsabilité en tant qu'autorité organisatrice des transports.

Que faire désormais ? Philippe Duron a eu une formule séduisante : « *ne laisser aucun territoire sans une solution de mobilité* ». Nous adhérons, bien sûr. Mais, monsieur le ministre, comment le Gouvernement compte-t-il passer de la parole aux actes ?

Pour ma part, j'estime que la réflexion sur le futur des TET doit prendre en compte à la fois, d'une part, les besoins du territoire, et d'autre part, le coût économique du mode ferroviaire qui repose sur une estimation des prévisions de trafic, des investissements en matériel roulant et enfin des investissements en infrastructure nécessaires pour rétablir une qualité de service décente, notamment vis-à-vis du mode routier.

La création de 13 grandes régions doit permettre de transférer une partie des lignes TET aux régions, qui me semblent être des autorités organisatrices plus dynamiques.

Il convient également d'éviter les doublons entre TER et TET ou bien entre TGV et TET. Si je prends un exemple local, le trajet Bordeaux-Toulouse peut être effectué soit en TET ou soit en TGV pour le même prix, voire même pour un prix inférieur en TGV. Or la majeure partie

des voyageurs empruntent le TGV, ce qui rend le TET d'autant moins rentable.

Je note enfin que la commission rappelle que l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire se rapproche tout en se prononçant pour une simple expérimentation sur certains tronçons.

À n'en pas douter, Monsieur le ministre, les choix que vous arrêterez auront une traduction budgétaire sur le compte spécial « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » dont je suis le rapporteur spécial au nom de la commission des finances. C'est pourquoi j'approfondirais cette question lors de l'examen du budget pour 2016, car, aujourd'hui, le débat ne fait que s'engager.

Je vous remercie de votre attention.