

## Question du 20 janvier 2016 - Assemblée nationale

### Réseau des trains d'équilibre du territoire

**M. Frédéric Reiss.** Monsieur le Premier ministre, à l'heure où le Président de la République essaie par tous les moyens de faire baisser le chômage, je voudrais vous alerter sur un dossier, dont les conséquences pour l'emploi sont évidentes.

Votre gouvernement a annoncé un investissement de 1,5 milliard pour renouveler les trains Intercités. Cette excellente nouvelle fut accueillie avec soulagement par l'ensemble de la filière ferroviaire, ainsi que par les usagers, car les problèmes de vétusté, de sécurité, de fiabilité et d'attractivité commerciale sont criants.

L'État, qui est décisionnaire sur le renouvellement du matériel en tant qu'autorité organisatrice, doit s'engager financièrement avec la SNCF. Le matériel, qui présente un haut niveau de confort et de service, est prêt. Se pose aujourd'hui la question déterminante des délais et du montage juridique. Les contrats-cadres signés en 2009 avec Alstom et Bombardier sont toujours d'actualité. Je rappelle que seuls 250 trains Régiolis ont été commandés, sur les 1 000 annoncés. Ce sont 4 000 emplois qui sont concernés, dans toutes les régions de France, sur des sites qui n'ont aucune visibilité au-delà de 2017.

Si une commande était passée aujourd'hui, avec le contrat-cadre, elle favoriserait la continuité industrielle et une production de trains dès 2018. Si le Gouvernement opte en revanche pour des appels d'offres, nous risquons – et ce risque est majeur – d'avoir quatre années de rupture de charge, avec, à la clé, des restructurations et des fermetures de site, car les premiers trains ne sortiraient qu'à la fin de 2022. Les conséquences industrielles pourraient être catastrophiques, avec un gros risque social dès les premiers mois de 2017. Quelle décision allez-vous prendre pour le développement de la filière ferroviaire française, qui offre de réelles opportunités de création d'emplois ?

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports.** Monsieur le député, votre question concerne l'avenir des trains d'équilibre du territoire – TET. À la suite de la publication du rapport de la mission parlementaire présidée par M. Philippe Duron, j'ai présenté, au mois de juillet 2015, une feuille de route qui entendait à la fois répondre à la nécessité de faire des économies sur l'ensemble des trains d'équilibre du territoire, dont je rappelle que le déficit était passé de 200 millions à 400 millions en presque quatre ans, et acheter du matériel, à destination des grandes lignes du territoire.

Ce que veulent les élus, ce sont des trains qui roulent à 200 kilomètres à l'heure et qui présentent un haut niveau de services. Le problème qui se pose aujourd'hui, vous l'avez dit, c'est qu'il existe un marché ouvert, ou sur étagères, comme on dit, qui permettrait de répondre à cette demande. Mais une question se pose, qui fait toujours aujourd'hui l'objet d'une expertise juridique : celle de savoir si ce marché peut être utilisé pour du matériel qui présente des spécificités, notamment en termes de vitesse, puisque l'Association des régions de France demande que les trains puissent rouler à 200 kilomètres à l'heure.

Cette expertise est en cours. Je peux néanmoins vous indiquer que nous pourrions probablement vous donner une réponse définitive le 18 février, lors de la publication d'une nouvelle feuille de route sur l'avenir des TET. Nous sommes bien conscients des problèmes qui se posent : nous les avons examinés avec Emmanuel Macron et nous essaierons naturellement de prendre une décision sérieuse sur le plan juridique, qui prenne en compte les objectifs industriels que vous avez exposés, et qui permette aux trains d'équilibre du territoire d'assurer leur mission, car leur avenir est très important pour l'État, qui en est l'autorité organisatrice."