



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Gare de Saint-Quentin

Question écrite n° 3163

Texte de la question

M. Maxime Gremetz attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur la situation des usagers de la gare SNCF de Saint-Quentin (Aisne). En effet, la suppression, sans concertation, de nombreux trains sur la ligne Saint-Quentin-Bohain et celle de l'arrêt à Saint-Quentin à 19 h 31 du train « Le Brabant » Bruxelles-Paris entraînent des difficultés pour ces usagers qui vont travailler à Paris ou viennent travailler à Saint-Quentin. Le maire de Saint-Quentin a d'ailleurs alerté le ministre à plusieurs reprises sur cette situation, qui, à moyen terme, met en péril l'avenir de la gare de Saint-Quentin, desservant un bassin d'emplois de 400 000 personnes. Le Gouvernement proclame sa volonté de maintenir le service public en milieu rural, il convient d'appliquer ces orientations sur le terrain. De plus, les récentes conclusions de la commission d'enquête sénatoriale présidée par M. Hubert Haenel ont confirmé la réalité d'une SNCF à deux vitesses, due à une politique du tout-TGV, et demandent que le rôle du rail soit inscrit dans une politique globale de transports. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que le service public de la SNCF soit maintenu selon les besoins exprimés par les usagers de la gare de Saint-Quentin.

Texte de la réponse

Conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, la SNCF a pour objet d'exploiter, d'aménager et de développer, selon les principes du service public, le réseau ferré national et concourt à l'aménagement équilibré du territoire. L'arrêt à 19 h 31 à Saint-Quentin du train international Bruxelles-Paris nommé « Le Brabant » avait été motivé à l'origine par des questions douanières. Des études menées par la SNCF, il résulte que le potentiel de trafic généré en semaine par la région de Saint-Quentin ne justifie pas cet arrêt. Toutefois, pour répondre aux besoins de la pointe hebdomadaire du dimanche soir, un train part de Saint-Quentin à 19 h 15, permettant une arrivée à Paris à 20 h 53. Tous les jours de la semaine, la relation vers Paris est assurée par un train partant de Saint-Quentin à 18 h 15. En second lieu, après concertation avec le préfet de la région Picardie et les élus de la région Nord-Pas-de-Calais (dans le cadre du conventionnement), la SNCF a décidé de rétablir au 23 septembre 1993 entre Saint-Quentin-Bohain-Cambrai les deux relations suivantes : départ de Saint-Quentin à 9 h 15 permettant une desserte à Bohain à 9 h 36 puis continuant vers Cambrai. Dans l'autre sens, en provenance de Cambrai, le train desservira Bohain à 11 h 15 puis Saint-Quentin à 11 h 30. En ce qui concerne la desserte de Saint-Quentin à l'horizon du TGV Paris-Bruxelles en 1996, la SNCF va lancer une enquête en novembre 1993 auprès des usagers (trains régionaux de la Picardie et du Nord-Pas-de-Calais, trains nationaux et internationaux) afin d'établir une trame de dessertes de cette ville. Bien évidemment, au vu des résultats de cette enquête, les modifications de la desserte de Saint-Quentin et de sa région feront l'objet d'une concertation la plus large possible, tant avec les communes concernées qu'avec les conseils régionaux de la Picardie et du Nord-Pas-de-Calais et les associations d'usagers.

Données clés

Auteur : [M. Gremetz Maxime](#)

Circonscription : - COM

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3163

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée le : 5 juillet 1993, page 1886

Réponse publiée le : 30 août 1993, page 2728