



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

lignes

Question orale n° 676

Texte de la question

M. Christian Bataille attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le fait que, selon des informations contradictoires, la liaison quotidienne Cambrai-Paris et Paris-Cambrai, par le train corail intercités est menacée. Il en est de même pour la liaison Maubeuge-Aulnoye-Paris, et retour, par un corail intercités direct. Ces deux liaisons connaissent au départ de Paris un taux de fréquentation élevé qui s'amenuise au fil des arrêts, notamment après Saint-Quentin. Toutefois, ces liaisons nationales, à la charge de l'État sont un service public qui est l'expression de la solidarité et qui desservent des zones à l'écart du réseau TGV. Pour l'instant, la direction de la SNCF s'est contentée de confirmer ces liaisons jusqu'en 2010. Au moment où le Gouvernement, à travers le Grenelle de l'environnement, veut lutter contre le réchauffement climatique et le rejet de CO₂, il serait paradoxal de remplacer l'énergie électrique des trains par des transports automobiles individuels, polluants et coûteux pour les particuliers, pour rejoindre des gares plus importantes mais éloignées de Cambrai, d'Aulnoye et de Maubeuge. Il lui demande de l'informer sur l'avenir, au delà de 2010, de ces liaisons ferroviaires indispensables à la cohésion territoriale.

Texte de la réponse

MAINTIEN DU TRAIN CORAIL PARIS-CAMBRAI

Mme la présidente. La parole est à M. Christian Bataille, pour exposer sa question, n° 676, relative au maintien du train Corail Paris-Cambrai.

M. Christian Bataille. Ma question concerne la politique des transports. Des informations contradictoires font état d'éventuelles menaces contre la liaison quotidienne aller-retour entre Cambrai et Paris par le train Corail Intercités. Il en va de même pour la liaison aller-retour Maubeuge-Aulnoye-Paris, elle aussi assurée par un train Corail Intercités direct. Ces deux liaisons connaissent au départ de Paris un taux de fréquentation élevé, qui s'amenuise au fil des arrêts, notamment après Saint-Quentin. Cette faible fréquentation en fin d'une ligne n'est cependant pas inférieure à ce que l'on peut observer au bout de certaines lignes de TGV.

Les liaisons nationales Corail Intercités, à la charge de l'État, constituent un service public de solidarité ; elles desservent des zones à l'écart du réseau TGV. Pour l'instant, la direction de la SNCF s'est contentée de confirmer le maintien de ces liaisons jusqu'en 2010. Au moment où le Gouvernement, à travers le Grenelle de l'environnement, affirme vouloir lutter contre le réchauffement climatique et le rejet de CO₂, il serait paradoxal de remplacer l'énergie électrique des trains par des transports automobiles individuels ou des autobus, polluants et coûteux pour les particuliers, afin de rejoindre des gares plus importantes mais éloignées de Cambrai, d'Aulnoye ou de Maubeuge.

Pouvez-vous donc, monsieur le secrétaire d'État, éclairer la représentation nationale sur l'avenir, au delà de 2010, de ces liaisons ferroviaires indispensables, comme beaucoup d'autres, à la cohésion territoriale ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale*. Je vous prie, monsieur le député, de bien vouloir excuser l'absence de mon collègue Dominique Bussereau, qui ne peut être présent ce matin.

Vous l'avez interrogé au sujet d'une éventuelle suppression de la circulation du train Corail sur les lignes Paris-Cambrai et Paris-Maubeuge, sur la foi d'articles parus, le mois dernier, dans la presse quotidienne régionale. La SNCF a formellement démenti, par communiqué de presse, toute suppression de ligne Corail Intercités dans votre région, aussi bien à court qu'à moyen terme. À cette occasion, elle a précisé qu'aucune évolution dans la desserte de ces lignes n'interviendrait sans avoir donné lieu à une concertation préalable avec l'ensemble des acteurs locaux.

Comme vous l'avez rappelé, le Grenelle de l'environnement a mis en évidence la nécessité de promouvoir le développement du transport ferroviaire pour atteindre l'objectif de réduction des gaz à effet de serre émis par les transports. Le Gouvernement est très attaché à l'accès du plus grand nombre au mode ferroviaire et à l'aménagement équilibré de notre territoire.

Aujourd'hui, seuls les services régionaux de voyageurs, transférés aux régions en 2002 corrélativement à une dotation de transfert de l'État, sont subventionnés. Le financement des grandes lignes déficitaires repose intégralement sur la péréquation entre les produits et les charges des lignes exploitées par la SNCF, cette dernière bénéficiant d'une situation de monopole sur des services rentables.

L'introduction progressive de la concurrence dans le transport de passagers pourrait mettre en cause l'équilibre de cette péréquation interne. L'externalisation de la péréquation, par exemple, par la mise en place d'une taxe sur les billets de train, pourrait constituer une réponse à cette évolution.

Le projet de loi dit " Grenelle I ", qui sera bientôt examiné en seconde lecture par l'Assemblée nationale, prévoit d'améliorer la qualité de la desserte des agglomérations situées à l'écart du réseau à grande vitesse, tant en termes de vitesse que de fiabilité et de confort. Pour ce faire, il pourra être recouru à des contrats de service public financés par un système de péréquation.

Le Gouvernement étudie actuellement, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, ce type de dispositifs qui garantissent la pérennité des lignes en favorisant l'aménagement durable du territoire. Il va de soi que les lignes Corail Intercités entrent naturellement dans le champ de cette réflexion.

Mme la présidente. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Je remercie M. le ministre pour cette réponse qui me rassure partiellement, mais pas complètement. Tout dépend en effet de l'interprétation que l'on fait de l'expression " moyen terme ". Le court terme, c'est aujourd'hui ; mais le moyen terme, est-ce 2010, 2012 - une échéance politique névralgique - ou même au-delà ? En l'absence de confirmation de l'État ou de la SNCF, la question demeure entière. Les usagers savent qu'ils pourront emprunter ces lignes cette année et l'année prochaine, mais ignorent s'ils le pourront encore au-delà.

Données clés

Auteur : [M. Christian Bataille](#)

Circonscription : Nord (22^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 676

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 avril 2009, page 3932

Réponse publiée le : 8 mai 2009, page 4147

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 28 avril 2009