



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de voyageurs

Question écrite n° 95037

Texte de la question

M. Vincent Ledoux attire l'attention de Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat sur l'évolution des dessertes et l'organisation des trains d'équilibre du territoire. Les trains d'équilibre du territoire dont ses services ont la charge de l'organisation sont vitaux pour la desserte de nombreuses villes de la région Hauts de France. À cet égard si les enjeux qui sont au cœur de la mission, notamment financiers et de mobilité, sont légitimes, le conseil régional estime qu'il ne pourra y avoir d'évolution véritablement pertinente de l'offre que si l'État clarifie sa stratégie d'aménagement du territoire. Par ailleurs, pour que la région Hauts de France devienne autorité organisatrice des lignes Paris-Amiens-Boulogne et Paris-Saint-Quentin-Cambrai/Maubeuge, l'offre de services doit impérativement être améliorée ; le matériel doit en particulier être renouvelé à très brève échéance. La région attend sur ce point des engagements de l'État. D'abord, à court terme, un nombre suffisant de rames Régiolis bimodes doit être affecté à la ligne Paris-Amiens-Boulogne, afin de maintenir la desserte de cette dernière ville, améliorer le temps de parcours et pallier les défaillances insupportables des locomotives diesel. Ensuite, à moyen terme, un engagement financier de l'État est attendu pour l'acquisition de matériel adapté à la fréquentation de ces lignes, le cas échéant à deux niveaux. D'ailleurs la prolongation des accords-cadres Régiolis et Régio 2N en cours semble incontournable pour pouvoir garantir l'équipement progressif des lignes transférées, sans être tributaire de nouveaux appels d'offres. Enfin, si ces lignes sont reprises par la région, il convient également que l'État compense intégralement le déficit d'exploitation qui atteindrait 30 milliards à 40 milliards d'euros, soit par une dotation indexée par des indices similaires à ceux utilisés dans les conventions SNCF-Région en cours, soit par une ressource fiscale nouvelle et dynamique. La Cour des comptes ayant souligné à plusieurs reprises l'opacité du contrat TET, il estime que les négociations financières préalables à tout transfert devront se baser sur des données transparentes en ce qui concerne la fréquentation des lignes, le déficit d'exploitation, les coûts de maintenance et l'état du matériel.

Données clés

Auteur : [M. Vincent Ledoux](#)

Circonscription : Nord (10^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 95037

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Environnement, énergie et mer

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [12 avril 2016](#), page 3053

Question retirée le : 19 avril 2016 (Retrait à l'initiative de l'auteur)