



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 15ème législature

Train à Ailly-sur-Noye  
Question écrite n° 33465

### Texte de la question

M. Jean-Claude Leclabart attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur les conséquences des suppressions et des retards réguliers de trains de voyageurs, que ce soit au départ d'Amiens ou d'Ailly-sur-Noye, sur la ligne ferroviaire Amiens-Paris. Ces situations, qui se renouvellent quotidiennement depuis le début de l'année (cf. courrier adressé par M. le Maire d'Ailly-sur-Noye), sont très préoccupantes et préjudiciables pour les usagers. Les lycéens et les étudiants sont un exemple parmi tant d'autres : les arrivées en retard aux cours sont consignées dans leurs dossiers et ne manquent pas d'avoir une incidence sur leur orientation en fin d'année scolaire. Les manques d'information relatifs à ces dysfonctionnements ne font qu'aggraver ce constat de carence. M. le député s'associe pleinement au désarroi et à la colère des usagers du train utilisant la gare d'Ailly-sur-Noye. Pour rappel, les annulations et retards constatés depuis plus d'un mois font suite à la suppression pure et simple du train de 19 h 17 au départ d'Amiens. Les étudiants de l'IUT terminant leurs cours à 18 h ainsi que les salariés habitant dans ce territoire rural se sont retrouvés désemparés et confrontés à une nouvelle organisation de vie qu'ils n'avaient pas envisagée en s'installant dans un centre-bourg ou un village de proximité. M. le ministre n'est pas sans savoir que la transition écologique est une priorité et un enjeu majeur des décennies à venir pour une très grande majorité des Français. Le recours au transport en commun est une solution en soi qui doit permettre de relever collectivement ce challenge. Il lui serait reconnaissant de bien vouloir l'informer des mesures qu'il entend prendre pour remédier aux diverses demandes reprises dans sa question ; une réaction rapide permettrait selon M. le député d'envoyer un signal fort d'apaisement à destination des usagers en colère.

### Texte de la réponse

L'ensemble des services ferroviaires entre Paris et Amiens relève de la région Hauts-de-France depuis la reprise par cette région, début 2019, des trains d'équilibre du territoire des lignes Paris-Amiens-Boulogne-sur-Mer et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai, qui étaient auparavant conventionnés par l'Etat. En tant qu'autorité organisatrice, la région Hauts-de-France est donc désormais la seule compétente pour définir l'offre ferroviaire mise en place par la SNCF, en fonction de l'analyse qu'elle fait des besoins de mobilité des usagers et en tenant également compte des contraintes d'exploitation qu'elle étudie avec l'entreprise ferroviaire. L'État, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans ses choix. Dans le cadre de la reprise des lignes, l'Etat s'est engagé à accompagner la région dans ses missions d'autorité organisatrice en participant à hauteur de 15 M€ par an aux coûts globaux de fonctionnement de ces services et à hauteur de 400 M€ au financement du renouvellement du matériel roulant lié à ce transfert. En effet, l'exploitation de ces services souffre de problèmes de qualité dus notamment à la vétusté du matériel et à sa capacité d'emport insuffisante. Les nouvelles rames Régiolis du constructeur Alstom, remplaçant les matériels tractés « Corail » sur Paris-Amiens-Calais (les trains Paris-Boulogne ayant été prolongés jusqu'à Calais avec l'horaire du service annuel 2020), ont été mises en service entre 2019 et 2020. Des rames Regio2N de Bombardier, dont la livraison est programmée dès 2024, remplaceront les autres voitures et locomotives qui arrivent en fin de vie à cet horizon. Plus récemment, dans le cadre de la crise sanitaire liée à l'épidémie de COVID-19, SNCF Voyageurs, qui exploite ces services TER conventionnés par la région Hauts-de-France, a dû faire face à des conditions de production exceptionnelles qui ont entraîné depuis mi-septembre la suppression

de certains trains et, parfois, la réduction de leur composition. D'une part, il a fallu composer avec l'absence de personnels touchés par l'épidémie (malades et cas contact), ce qui a impacté le programme de manutention des rames alors que le parc était diminué par un nombre particulièrement élevé de rames accidentées (chocs et arrachements caténaires) exigeant des réparations lourdes. Par ailleurs, les circulations de ces TER ont été impactées par des incidents sur l'infrastructure ferroviaire ainsi que par des actes de malveillance. SNCF Voyageurs, en lien avec l'autorité organisatrice, a travaillé pour limiter au maximum l'impact sur les voyageurs dans ces circonstances exceptionnelles.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Claude Leclabart](#)

**Circonscription :** Somme (4<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 33465

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clée(s)

**Question publiée au JO le :** [27 octobre 2020](#), page 7439

**Réponse publiée au JO le :** [13 juillet 2021](#), page 5635