



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

ligne Paris-Cambrai

Question orale n° 397

## Texte de la question

M. François-Xavier Villain alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'avenir des dessertes ferroviaires du Cambrésis. La gare de Cambrai n'est desservie que par une seule liaison directe avec Paris, avec un train Intercités qui part actuellement le matin à 6 heures 23 et repart de Paris à 17 heures 37. La durée de ce trajet est de 2 heures 05 environ. Ce train permet d'assurer des déplacements ponctuels mais est aussi utilisé par des personnes qui travaillent tous les jours à Paris. Cette liaison pose principalement trois problèmes : la desserte de la gare et les horaires, les conditions de transports et l'indemnisation des usagers. La desserte de la gare de Cambrai : les horaires des trains qui desservent Cambrai sont de plus en plus inadaptés. Le seul et unique train direct (Intercités) est planifié pour le service 2015 pour partir 45 minutes plus tôt et rentrer 45 minutes plus tard (départ de Cambrai à 5 heures 40 et retour de Paris à 18 heures 20). Pourtant, cette liaison est vitale pour le Cambrésis ! Est-il possible de maintenir une liaison directe avec des horaires raisonnables ? Les conditions de transports ne sont pas dignes de notre pays. Il n'y a pas assez de places assises, les machines fonctionnent mal (pannes régulières), la climatisation est souvent en panne en été, les usagers sont entassés, l'information est nulle et les usagers s'organisent sur les réseaux sociaux pour pallier aux déficiences d'informations. Est-il prévu d'améliorer les conditions de transports ? Une série de travaux sur cette ligne depuis le début de l'année et plus particulièrement depuis deux mois perturbent énormément cette liaison et malgré les modifications d'horaires, les trains arrivent en retard presque tous les jours surtout depuis deux mois. Est-il prévu d'améliorer la ponctualité et de mettre en oeuvre les décrets ? L'indemnisation des voyageurs : en théorie, les voyageurs sont indemnisés pour les désagréments, en particulier les retards. Ce dispositif "Garantie ponctualité" est celui que la SNCF prévoit. Dans les faits, il est totalement inopérant. Pourtant, la Cour de justice de l'union européenne (CJUE) a rendu le 26 septembre 2013 un important arrêt sur cette question. La Cour a jugé que l'article 17 du règlement n° 1371-2007 doit être interprété en ce sens qu'une entreprise ferroviaire n'est pas en droit d'inclure dans ses conditions générales de transport une clause en vertu de laquelle elle est exonérée de son obligation d'indemnisation relative au prix du billet pour cause de retard, lorsque le retard est imputable à un cas de force majeure. Il demande si la SNCF va se plier aux réglementations européennes et supprimer les clauses non conformes.

## Texte de la réponse

### AVENIR DES DESSERTES FERROVIAIRES DU CAMBRÉSIS

**M. le président.** La parole est à M. François-Xavier Villain, pour exposer sa question, n° 397, relative à l'avenir des dessertes ferroviaires du Cambrésis.

**M. François-Xavier Villain.** Ma question, qui s'adresse à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, a effectivement trait à la liaison ferroviaire entre Cambrai et Paris.

L'arrondissement de Cambrai représente 160 000 habitants et se situe à environ 160 kilomètres de Paris.

Actuellement, les habitants du Cambrésis ne disposent que d'une seule liaison directe avec Paris, par un train Intercités qui part le matin à six heures vingt-trois et repart à dix-sept heures quarante-trois. La durée du trajet, pour une distance de 160 kilomètres rappelons-le, est de deux heures cinq.

Ce train est utilisé de manière ponctuelle par des personnes qui doivent aller à Paris pour des soins médicaux et par des étudiants, et de manière quotidienne par des usagers qui y travaillent.

D'année en année, les horaires deviennent de plus en plus inadaptés et un nouveau changement d'horaires est annoncé pour 2015 : le train partirait à cinq heures quarante le matin pour repartir de Paris à dix-huit heures vingt, c'est-à-dire que les usagers devront se lever vers quatre heures et rentreront chez eux vers vingt et une heures.

C'est la chronique annoncée de la suppression de cette ligne puisque, dans ces conditions, plus aucun usager n'empruntera ce train. La SNCF en tirera la conclusion qu'en l'absence de voyageurs, il n'y a plus de raison de maintenir cette ligne.

Monsieur le ministre, cette situation n'est pas de votre fait, mais pourriez-vous intervenir – il est encore temps de le faire – pour que ce changement d'horaires prévu pour 2015 ne soit pas appliqué ?

Pouvez-vous également intervenir pour que les conditions de transport des usagers soient simplement correctes ? Les pannes sont fréquentes ; les retards sont quasiment quotidiens ; sur le tronçon Compiègne-Paris, les gens sont entassés et voyagent debout ; la climatisation ne fonctionne pas ; les usagers ne reçoivent aucune information.

Monsieur le ministre, pouvez-vous faire quelque chose pour ces usagers du Cambrésis qui ont l'obligation de venir chaque jour à Paris ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.

**M. Alain Vidalies**, *ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.* Monsieur le député, veuillez excuser l'absence de Frédéric Cuvillier, actuellement en Israël avec le Président de la République.

La qualité du service offert sur cette ligne a en effet connu une dégradation depuis 2012, due en partie au rodage de la nouvelle trame horaire et aussi à des conditions météorologiques difficiles.

Les difficultés se cristallisent en particulier sur la section entre Paris et Creil, empruntée par les TET, les TER et des TGV, tout particulièrement en heures de pointe. La très forte affluence, combinée à la saturation de l'infrastructure, conduit à des dégradations importantes du service offert.

Pour mettre fin à cette situation insupportable pour les usagers, le président de la région Picardie, le président de la SNCF et les services du ministre des transports travaillent depuis fin 2012 à une offre ferroviaire de meilleure qualité : construction de nouveaux horaires, en tenant compte des contraintes liées à la saturation des voies et au matériel disponible, avec l'objectif d'une mise en place dès la fin de l'année 2014.

Je sais que ces changements ne sont pas neutres pour les usagers concernés. Les démarches de concertation conduites par les conseils régionaux et les opérateurs sur ces nouveaux horaires doivent permettre d'identifier leurs problématiques.

Ces travaux sont conduits dans un souci d'équilibre de la desserte sur l'ensemble de la ligne, en maintenant le nombre de trains pour toutes les villes desservies. Cambrai continuera à bénéficier d'un aller-retour quotidien en 2015.

Ces changements constituent la clé d'une desserte plus efficace de la Picardie et du Nord-Pas-de-Calais.

Pour autant, les efforts de rénovation de l'infrastructure ferroviaire sont nécessaires. Réseau ferré de France et la SNCF font leurs meilleurs efforts pour limiter autant que possible les impacts de ces travaux sur la circulation. Les travaux actuels auxquels vous faites référence portent sur la rénovation du pont du Havre, point stratégique par lequel passent les trains en provenance de la gare du Nord. Ils devraient se terminer dès la fin du mois de novembre.

Concernant le confort offert dans les TET, le Premier ministre a annoncé le 9 juillet dernier le lancement du renouvellement du matériel roulant et la mise en place d'une réflexion État-régions sur la complémentarité TER-TET.

Enfin, pour ce qui concerne le service « garantie ponctualité » de la SNCF, je dois apporter les éléments d'information suivants.

L'interprétation faite par la Cour de justice de l'Union européenne du règlement européen n° 1371/2007 n'est, pour l'instant, pas applicable, la France ayant bénéficié des dérogations temporaires prévues par le règlement, afin de donner le temps à la SNCF d'étudier les conditions d'une évolution équilibrée de sa politique d'indemnisation sur toutes ses lignes, y compris les TER.

Toutefois, la politique d'indemnisation de la SNCF pour les grandes lignes, y compris cette ligne, est plus favorable que les clauses prévues par le règlement européen. Par exemple, l'indemnisation est prévue dès trente minutes de retard au lieu d'une heure, et le montant de l'indemnisation pour les retards longs atteint 75 % contre 50 % dans le règlement européen.

## Données clés

**Auteur :** [M. François-Xavier Villain](#)

**Circonscription :** Nord (18<sup>e</sup> circonscription) - Union des démocrates et indépendants

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 397

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [19 novembre 2013](#), page 11873

**Réponse publiée au JO le :** [20 novembre 2013](#), page 11728

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [19 novembre 2013](#)