



15ème législature

Question N° : 20383	De M. Benoit Simian (La République en Marche - Gironde)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Cession du matériel Corail aux opérateurs entrants intéressés	Analyse > Cession du matériel Corail aux opérateurs entrants intéressés.
Question publiée au JO le : 11/06/2019 Réponse publiée au JO le : 27/10/2020 page : 7569 Date de changement d'attribution : 07/07/2020 Date de signalement : 19/11/2019		

Texte de la question

M. Benoit Simian attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'importance de préserver un parc de matériel Corail de nuit et de jour pour la création de nouvelles liaisons et pour offrir aux opérateurs entrants un matériel efficace et bon marché. Le matériel Corail est âgé mais de très bonne qualité. Par ailleurs il est composé de voitures tractées, ce qui est particulièrement efficace surtout en convois de plus de sept voitures. Les voitures tractées offrent des coûts d'entretiens réduits. L'utilisation de voitures pilotes permet de constituer des rames réversibles, et éviter les besoins de manœuvres dans les gares de rebroussement. Les opérateurs entrants qui souhaitent intervenir sur le marché de type Intercité de nuit (ou de jour) seront probablement intéressés par les rames tractées. L'opérateur autrichien ÖBB a basé sa stratégie sur ce type de trains avec succès. En France les Intercités 100 % Éco ont également rencontré un certain succès avec l'utilisation des voitures Corail. Pour ce qui concerne les Intercités de nuit, l'offre est actuellement réduite à deux lignes. Pourtant la France est le plus grand pays de l'Union européenne en surface et les lignes LGV ne peuvent desservir toutes les liaisons. Les trains de nuit seraient pertinents en particulier sur les transversales et d'autant plus pour le sud de l'Hexagone, par exemple pour relier la région Nouvelle Aquitaine aux régions Grand Sud ou Rhône-Alpes. Dans l'attente de l'ouverture de nouvelles lignes de nuit ou de jour, il serait pertinent de préserver le matériel roulant, d'autant plus qu'il existe une pénurie de voitures couchettes au niveau de l'Union européenne (UE). Abandonner aujourd'hui le parc Corail pourrait se révéler onéreux : un opérateur entrant ne pourra pas racheter à ses frais des voitures neuves qui s'amortissent sur 30 ans. C'est donc à l'État d'anticiper les économies réalisables. Il est possible d'éviter dans les prochaines années d'acheter intégralement neuf des voitures trains de nuit en rénovant - progressivement - un nombre croissant de voitures Corail. L'État gagnera donc à préserver les voitures couchettes mais aussi les sièges inclinables qui permettent des « petits prix » très appréciés, ou encore les Corails de jour qui pourront être rénovés par exemple en voitures-lits. Actuellement SNCF Mobilités est le seul opérateur autorisé à utiliser les rames Corail. La SNCF s'appuie sur la directive REACH pour justifier une interdiction de les céder, pour raison de présence d'amiante (non mobile, enfermé dans les cloisons et les planchers). Pourtant il semble que l'Union européenne n'a pas arrêté de décision définitive sur ce point. L'interdiction de cession constitue dans tous les cas une distorsion de concurrence, dans la mesure où les opérateurs entrants se verraient refuser l'utilisation d'un matériel que la SNCF peut par contre continuer à utiliser. Aussi, afin d'optimiser les dépenses publiques en vue de la reprise du trafic, il souhaiterait savoir si le Gouvernement est en mesure d'exiger de l'opérateur SNCF des mesures conservatoires du parc Corail. Il interroge également le



Gouvernement afin de savoir s'il pourra veiller à rendre possible la cession de ce matériel aux opérateurs entrants souhaitant offrir des prestations de type train de nuit ou de jour. Enfin, il demande si le gouvernement pourra intervenir auprès de l'UE pour valider la possibilité de céder à la concurrence le matériel Corail inutilisé.

Texte de la réponse

Le matériel Corail utilisé pour assurer des dessertes ferroviaires de voyageurs est aujourd'hui âgé d'environ 40 ans en moyenne. Il est propriété de SNCF Mobilités, qui en a financé l'acquisition à l'origine. Dans le cadre des contrats de service public, les autorités organisatrices, régions ou État, peuvent être amenées à financer des opérations de révision ou de rénovation. Utilisées dans le cadre de rames, dans certains cas réversibles, les voitures Corail nécessitent des locomotives pour l'exploitation. Dans le parc de SNCF Mobilités, ces locomotives sont au moins aussi âgées que ces voitures, sauf les BB 26000 qui ont 10 ans de moins. Cet âge élevé des différents matériels est à l'origine de nombreuses défaillances. Si le confort des voitures Corail est toujours apprécié, les équipements sont souvent obsolètes : climatisation peu robuste, absence fréquente de prises électriques, toilettes vétustes, etc. C'est pourquoi l'État a engagé depuis 2013, pour ce qui le concerne, un ambitieux programme de renouvellement de plus de 3,5 milliards d'euros, afin de disposer pour les trains d'équilibre du territoire d'un matériel moderne et performant. Des opérations de rénovation ou d'équipement, par exemple plus de 30 millions d'euros pour le matériel de nuit, ou l'équipement en WiFi, sont mises en œuvre en attendant l'arrivée de ce nouveau matériel. Le transfert de propriété ou l'utilisation par d'autres opérateurs de ce matériel Corail et des locomotives associées sont contraints dans la mesure où ils renferment des fibres d'amiante. SNCF Mobilités, leur propriétaire, doit se conformer à la réglementation concernant les substances chimiques : seul un désamiantage total, forcément très coûteux, permettrait de les transférer ou de les louer à un autre opérateur. Comme autres solutions, les autorités organisatrices ou les opérateurs ferroviaires peuvent faire l'acquisition de matériels neufs, ou d'occasion qui ne présenteraient pas ces contraintes, ou, s'ils veulent disposer de locomotives ou de voitures sans en financer l'acquisition, les louer auprès de l'un des loueurs de matériel ferroviaire qui ont émergé à la suite de l'ouverture à la concurrence de différents réseaux ferroviaires européens.