



14ème législature

| | | |
|--|--|--|
| Question N° : 65935 | De M. Laurent Degallaix (Union des démocrates et indépendants - Nord) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports, mer et pêche | | Ministère attributaire > Transports, mer et pêche |
| Rubrique > transports ferroviaires | Tête d'analyse > ligne Paris-Arras | Analyse > fonctionnement. horaires. |
| Question publiée au JO le : 07/10/2014 Réponse publiée au JO le : 09/06/2015 page : 4372 | | |

Texte de la question

M. Laurent Degallaix interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur les menaces qui pèsent à nouveau sur l'organisation générale des transports ferroviaires entre Arras et Paris et sur le projet de supprimer deux dessertes TGV, de surcroît aux heures de pointe puisqu'au départ de Paris-Nord à 17 heures 22 et 18 heures 22 qui vient s'ajouter aux suppressions de deux départs depuis Valenciennes. Depuis sa création, cette ligne TGV a déjà subi de nombreuses suppressions de trains, puisqu'elle est passée de trente-trois dessertes quotidiennes en 1993 à douze actuellement. La suppression envisagée de deux dessertes, de surcroît à des heures de pointe, suscite donc l'incompréhension des acteurs locaux et des usagers. Cette décision, apprise avec stupéfaction par les habitants, est imposée unilatéralement par la SNCF aux usagers, aux collectivités et aux élus, qui n'ont à aucun moment été consultés ni associés à une quelconque concertation. En outre, cette volonté de réduire les dessertes ferroviaires va à l'encontre de tous les efforts collectifs engagés, à l'heure de l'examen de la loi sur la transition énergétique, pour développer les transports en commun, les modes de déplacement doux, dans un souci permanent du développement durable et de la protection de l'environnement. En effet, cette réduction du nombre de trains aurait des conséquences importantes pour les nombreuses personnes qui empruntent quotidiennement cette ligne pour se rendre sur leur lieu de travail. L'ensemble des habitants du Nord-Pas-de-Calais ainsi que ceux de la Picardie seraient touchés, de nombreuses correspondances pour desservir la région se faisant *via* la gare d'Arras. Par ailleurs, la suppression de liaisons ferroviaires entre la capitale et Arras aurait sans aucun doute des effets négatifs sur l'attractivité de la région, que ce soit sur le plan économique ou touristique, avec des répercussions en termes d'emplois. Il faut enfin souligner que ces suppressions sont d'autant moins opportunes que le Louvre-Lens, dix-huit mois après son ouverture, attire un nombre croissant de visiteurs. Afin d'appeler l'attention sur ce sujet, les élus de l'Arrageois ont manifesté le mardi 3 juin 2014 ainsi que le 23 septembre 2014. Ce mercredi 1er octobre, les Arrageois sont devant l'Assemblée Nationale pour faire part de leur mécontentement. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer s'il entend prendre des mesures afin de maintenir le niveau des dessertes sur la ligne TGV Paris-Arras et le rétablissement d'au moins un départ de Valenciennes entre 07 heures 00 le matin et 12 heures 00 vers la capitale.

Texte de la réponse

L'évolution de la desserte TGV entre Paris et Dunkerque à compter de décembre 2014 découle de la volonté de la SNCF d'optimiser, aux heures de pointe du soir, l'utilisation de la capacité de l'infrastructure ferroviaire sur les derniers kilomètres (qui arrivent à saturation) à l'approche de la gare du Nord. Ce tronçon qui supporte à la fois les trafics TGV, TET (trains d'équilibre du territoire), TER (transport express régional), Transilien et RER, est emprunté quotidiennement par plus de 500 000 passagers. Dans ce contexte, la solution initialement envisagée par



la SNCF consistait à décaler de 30 minutes les deux TGV au départ de Paris en direction d'Arras, de 17 h22 et de 18 h22. Dans un souci d'optimisation des capacités ferroviaires, l'entreprise envisageait de les accoler aux TGV quittant la gare du Nord à 16 h52 et à 17 h52 puis de les désaccoupler à Arras pour continuer à desservir les villes des deux branches conduisant à Valenciennes d'une part, et à Dunkerque d'autre part. Cette évolution a rencontré une opposition vive de la part des élus du Nord Pas-de-Calais qui ont souligné à quel point cette solution était inadaptée au regard des enjeux du territoire dont ils sont les représentants. Le Gouvernement a pleinement conscience de l'importance de cette desserte pour cette région. Aussi, le ministère en charge des transports a indiqué au président de la SNCF son souhait que ce dispositif puisse être réexaminé, en étroite concertation avec les élus concernés du Nord-Pas-de-Calais et de la Picardie, afin de prendre mieux en compte leurs besoins, dans le souci d'offrir une desserte équilibrée de tous les territoires sans privilégier un territoire aux dépens d'un autre. SNCF Mobilités expérimente ainsi le maintien du TGV de 18 h22 depuis le mois de décembre dernier. Cette expérimentation d'une durée de 6 mois permettra à SNCF Mobilités de dresser un bilan complet, tant pour les voyages TER que pour les voyages TGV, et d'identifier une solution appropriée aux besoins de mobilité des habitants du Nord Pas-de-Calais et de la Picardie. Le ministère en charge des transports a donc demandé à SNCF Mobilités d'assurer au cours de cette période, une concertation avec l'ensemble des acteurs, afin de présenter ces éléments et de pouvoir mettre en oeuvre une telle solution à l'issue de cette période.