



14ème législature

Question N° : 68966	De M. Sébastien Huyghe (Union pour un Mouvement Populaire - 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 > dessertes. suppression. perspectives.
Question publiée au JO le : 11/11/2014 Réponse publiée au JO le : 10/02/2015 page : 958		

Texte de la question

M. Sébastien Huyghe appelle l'attention de 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 la suppression envisagée de trains à grande vitesse (TGV) sur la ligne Paris-Arras. 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 nouvelles dessertes suscite donc l'incompréhension des acteurs locaux et des usagers. Une telle 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 réduction du nombre de liaisons entre la capitale et Arras ne peut avoir que 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. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui préciser les intentions du Gouvernement afin à maintenir un niveau de dessertes nécessaire à l'attractivité et au dynamisme économique de cette région.

Texte de la réponse

L'évolution des circulations des TGV entre Paris et Arras à compter de décembre 2014 découle de la nécessité pour la SNCF d'optimiser, aux heures de pointe du soir, l'utilisation de la capacité de l'infrastructure ferroviaire sur les derniers kilomètres à l'approche de la gare du nord, qui arrivent à saturation compte tenu de l'évolution des besoins, notamment des voyageurs picards. Ce tronçon, qui supporte à la fois les trafics TGV, TET, TER, 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. 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 secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a pleinement conscience de l'importance de cette desserte pour cette région. Aussi, a-t-il 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 à nos concitoyens une desserte équilibrée de tous les territoires sans privilégier un territoire aux dépens d'un autre. En réponse à cette sollicitation, la SNCF a proposé d'expérimenter le maintien du TGV de 18 h22. Cette expérimentation d'une durée de 6 mois, devra conduire la SNCF à en faire le bilan complet, tant pour les voyages



TER que pour les voyages TGV, et nécessite que la SNCF et RFF recherchent dans ce délai toute solution optimale permettant de répondre au mieux à l'ensemble des besoins confirmés par les mesures in situ.