



15ème législature

Question N° : 20653	De M. Ugo Bernalicis (La France insoumise - Nord)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse >Réouverture de la ligne ferroviaire Ascq-Orchies	Analyse > Réouverture de la ligne ferroviaire Ascq-Orchies.
Question publiée au JO le : 18/06/2019 Réponse publiée au JO le : 09/03/2021 page : 2114 Date de changement d'attribution : 07/07/2020 Date de signalement : 09/02/2021 Date de renouvellement : 22/10/2019 Date de renouvellement : 07/04/2020 Date de renouvellement : 19/01/2021		

Texte de la question

M. Ugo Bernalicis attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'avenir de la ligne ferroviaire Ascq-Orchies. Cette ligne, fermée depuis juin 2015 pour cause de vétusté des infrastructures et jugée peu rentable, desservait des villages profondément ancrés dans le monde rural. Elle permettait ainsi de raccorder rapidement ces territoires à la métropole européenne de Lille (MEL). La fermeture de cette ligne pose ainsi de sérieux problèmes pour les riverains. En effet, on assiste aujourd'hui à une véritable saturation des axes routiers reliant la MEL à ces territoires ruraux, dont l'autoroute A23 qui est systématiquement embouteillée aux heures de pointe. Ce sont en effet pas moins de 9 000 riverains de cette ligne dont le lieu de travail est situé au sein de la MEL. Pourtant selon une étude du cabinet TKK commandée pour la communauté de communes du Pévèle-Carembault, seulement 10 % de ses habitants utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail. Ce choix de prendre la voiture par manque de transports en communs a un impact écologique non négligeable ; il faut ainsi rappeler que la pollution par les particules fines cause chaque année 1 700 décès sur l'ensemble de la MEL. Le développement de lignes ferroviaires reliant les territoires ruraux aux pôles urbains permettrait ainsi le désencombrement des axes routiers de ces territoires, et donc la réduction des émissions de particules fines. Néanmoins, cette ligne de train faisant partie des sections classées UIC 7 à UIC 9, tout comme un tiers du réseau ferré français, voit sa réouverture déconseillée par le rapport Spinetta, qui préconise par ailleurs sur ces sections la fermeture de 56 lignes et de 120 gares. Or ce sont ces lignes du quotidien qui permettent de réduire les inégalités territoriales, et aux citoyens de se rendre à leur travail, mais également d'être mieux connectés aux services publics. Aujourd'hui le Gouvernement veut offrir la possibilité aux régions de les reprendre si elles le souhaitent mais il apparaît évident que celles-ci n'en auront pas les moyens ; c'est donc à l'État de garantir la pérennité, voire pour des lignes aujourd'hui suspendues comme la ligne Ascq-Orchies, la réouverture et la modernisation de ces petites lignes ferroviaires. C'est pourquoi il lui demande de lui indiquer quand le Gouvernement entend faire le nécessaire afin de permettre la réouverture de cette liaison ferroviaire.

Texte de la réponse

En raison de la dégradation progressive de l'état de son infrastructure, la circulation de la ligne Ascq – Orchies a en effet été suspendue en 2015. L'État s'est initialement engagé avec la Métropole lilloise et la Région, au titre du Contrat de plan État-Région (CPER) Hauts-de-France 2015-2020, à financer sa régénération et sa modernisation ainsi qu'à améliorer son exploitation, par la création de nouveaux aménagements comme le déplacement du terminus de Ascq vers Pont-de-Bois pour un montant total de 26 M€. Ce montant est insuffisant par rapport au coût mis à jour de la réouverture et des aménagements complémentaires de la ligne, en raison notamment du traitement de passages à niveau. SNCF Réseau évalue désormais à 38 M€ sa régénération et les aménagements pour une durée de vie de la ligne de 15 ans. En tout état de cause, l'avenant CPER signé le 2 juin 2020 a réajusté les crédits inscrits à 6,83 M€ correspondant uniquement aux études, les travaux étant repoussés post-2022. Les études préliminaires lancées en 2015 ont permis de tracer les grands objectifs du projet. En 2016, des études complémentaires ont été conventionnées par la Région pour analyser les gains potentiels qu'induirait l'intégration de la ligne dans le système ferroviaire de la métropole. Au vu du coût de la régénération et compte tenu de l'alternative ferroviaire concurrente à l'Ouest de la ligne, la Région, aux côtés de la Métropole Européenne Lilloise et de la Communauté de communes de Pévèle Carembault, a confié à SNCF Réseau une étude de faisabilité complémentaire sur des solutions alternatives à la régénération de la ligne que l'État a cofinancée en 2018. Cette étude a été rendue début 2020 et le choix de la solution retenue, de type tram-train ou bus à haut niveau de service, par l'ensemble des acteurs concernés est attendu d'ici la fin de l'année 2020. Par ailleurs, le Gouvernement a lancé le 20 février 2020 un plan de sauvegarde des lignes de desserte fine du territoire en signant deux protocoles d'accord, respectivement avec les Régions Grand Est et Centre-Val de Loire. Ce plan vise à pérenniser leurs infrastructures dans la durée et a vocation à être décliné dans toutes les régions qui le souhaitent. En parallèle, la loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, offre également grâce à l'article 172 la possibilité aux autorités organisatrices de transport ferroviaire qui en feront la demande de prendre en charge la gestion des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic. Ce sont ainsi les cadres stratégique et juridique privilégiés pour dessiner l'avenir de la ligne Ascq-Orchies. Les premières discussions sur un protocole d'accord ont été lancées avec la Région Hauts-de-France et se poursuivent.