

15ème législature

Question N° : 7607	De M. Éric Woerth (Les Républicains - Oise)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Desserte à Lille du Thalys reliant Paris à Amsterdam	Analyse > Desserte à Lille du Thalys reliant Paris à Amsterdam.
Question publiée au JO le : 17/04/2018 Réponse publiée au JO le : 14/08/2018 page : 7495		

Texte de la question

M. Éric Woerth interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la desserte à Lille du Thalys reliant Paris à Amsterdam. Le 28 février 2018, la direction de Thalys a confirmé la suppression de la desserte à Lille de ses trains à compter de 2019. Ce sont 4 liaisons quotidiennes qui vont ainsi disparaître. Inaugurée en 2014, cette liaison reliant Lille à Amsterdam *via* Bruxelles concerne aujourd'hui plus de 300 « navetteurs » quotidiens. Cette décision de suppression prise unilatéralement, sans la moindre concertation avec les territoires et les usagers ne peut manquer de susciter l'inquiétude et l'incompréhension de tous. Cette suppression qui « fait disparaître Lille des radars européens » ne manquera pas de provoquer des conséquences économiques graves, y compris bien sûr sur l'emploi. C'est un signal très négatif adressé au monde économique et à ses acteurs. Thalys justifie sa décision par la faiblesse du taux d'occupation moyen sur ces quatre trains quotidiens et par la diminution du trafic depuis 2015. Alors que cette compagnie ferroviaire, filiale à 60 % de la SNCF et de 40 % de la SNCB, a transporté 7,2 millions de personnes entre la France, la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas en 2017, et que la fréquentation de la ligne Paris-Amsterdam a progressé de 6 %, comment ne pas s'interroger sur l'opportunité d'une telle décision ? Thalys a publié un chiffre d'affaires record pour 2017 en hausse de 11 % à 509 millions d'euros. Dans le même temps, la SNCF s'apprête à une rénovation de grande ampleur de la gare Lille-Europe. Comment comprendre dans ces conditions la suppression de ces quatre liaisons journalières ? Cette mesure pénalisera fortement des usagers qui empruntent quotidiennement cette ligne pour leur travail et qui ont déjà été pénalisés par l'instauration de quotas de voyageurs depuis 2017 par Eurostar sur la ligne Bruxelles-Lille. La suppression de la desserte compliquera encore plus l'organisation des usagers qui devront par ailleurs disposer de plusieurs billets pour accéder à leurs correspondances. Le lien Amsterdam-Lille sera aussi et bien sûr affecté par cette décision. Ainsi et par exemple, les acteurs économiques et les touristes néerlandais qui constituent un public essentiel pour la métropole verront leurs déplacements vers Lille « porte d'entrée de la région » fortement gênés par cette décision. Comment ne pas s'inquiéter également de l'important report modal vers la route que va provoquer un tel choix ? Les élus du CESER, de la métropole, Damien Castelain, Martine Aubry et de la région autour de Xavier Bertrand ont manifesté leur désaccord à l'égard de cette suppression. Ils s'inquiètent également de ce coup porté au rayonnement international de la métropole dont la dimension européenne s'affirme pourtant de plus en plus : de nombreuses entreprises internationales, des laboratoires de recherche se sont installés et se développent sur ce territoire d'excellence, l'université de Lille est devenue la deuxième université francophone du monde. Lille devient métropole européenne. Elle s'illustre dans bien des domaines et sera par exemple capitale mondiale du design en 2020. Autant d'institutions, d'entreprises, d'écoles, de femmes et d'hommes dont l'action et les projets développent chaque jour la

dimension européenne de Lille et dont le rayonnement de celle-ci doit bénéficier à toute la région. Face à cette situation, il souhaite qu'elle apporte des éléments quant à cette décision et si elle envisage de demander aux responsables de Thalys de reconsidérer leur décision.

Texte de la réponse

La principale raison d'être de Thalys est de développer une mobilité internationale de longue distance entre les Pays-Bas, l'Allemagne, la Belgique et la France. Avec un parc de 26 rames pour parcourir tous les jours ces quatre pays, l'enjeu majeur auquel est confronté Thalys est d'optimiser son offre par rapport aux besoins. La réorganisation de son plan de transport pour l'exercice 2019 s'inscrit dans ce cadre. En ce qui concerne la liaison directe Lille-Amsterdam, Thalys constate une chute régulière de la fréquentation depuis son ouverture en avril 2014, avec 22 % de voyageurs en moins par rapport à 2015. Malgré une politique tarifaire incitative (80 % de petits prix au départ de Lille contre 30 % en moyenne sur l'ensemble des liaisons du réseau Thalys), la demande reste très faible sur cette liaison (taux d'occupation moyen des trains de 25 %). Face à cette situation, Thalys a décidé de ne pas renouveler cette offre de transport en 2019. En parallèle, les liaisons entre Lille et Amsterdam avec correspondance (en gare de Bruxelles-Midi) présentent un réel intérêt pour les voyageurs, notamment en raison de fréquences plus adaptées à leurs besoins (en moyenne 15 liaisons entre Lille et Bruxelles, puis 14 entre Bruxelles et Amsterdam), incluant la possibilité d'aller-retours dans la journée. De plus, grâce aux correspondances bien organisées, les temps de parcours restent sensiblement identiques, avec un temps total compris entre 2h30 et 3h (selon les horaires) contre 2h35 par la liaison directe. Les liaisons ferroviaires entre les Pays-Bas et la France relèvent de relations internationales et tout opérateur intéressé peut proposer un service de transport de voyageurs entre ces territoires.