



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 12ème législature

SNCF

Question écrite n° 1709

### Texte de la question

M. Bruno Bourg-Broc demande à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer de lui préciser les perspectives de son action ministérielle à l'égard de la saturation de la gare du Nord (SNCF) dont le trafic ne cesse de croître, tant vers la banlieue parisienne que vers les régions du nord et de l'est de la France. Il lui propose d'établir, par un plan audacieux, l'aménagement de nouvelles voies, y compris souterraines, avec notamment un site propre aux TGV, s'inspirant des propositions du mouvement consommériste (60 Millions de consommateurs - INC - n° 359, mars 2002).

### Texte de la réponse

La gare du Nord supporte de très importants trafics de voyageurs avec la superposition de trafics internationaux, nationaux et du trafic Ile-de-France. A ce titre, elle est souvent considérée comme la gare la plus importante d'Europe. En ce qui concerne la circulation des trains, la mise en service du TGV-Nord en 1993 a été l'occasion d'une refonte totale du plan de voies et des quais, afin d'accueillir les TGV-Nord mais aussi les rames Thalys et Eurostar. Ces dernières bénéficient d'un quai dont l'accès est réservé aux seuls porteurs de billet Eurostar. L'accès aux Thalys devrait bénéficier prochainement du même dispositif. Ces mesures qui ont été mises en oeuvre dans les emprises disponibles ne permettent pas aujourd'hui l'accueil supplémentaire de trains en gare du Nord, pour des raisons d'occupation des voies, par les trains qui sont arrivés ou sont en attente de départ, et par l'absence de capacités d'infrastructures dans l'avant-gare pour mieux réguler les entrées et sorties de trains. C'est pourquoi, en particulier, aux heures de pointe le matin, les dysfonctionnements, même légers, peuvent entraîner des retards en chaîne. A moyen terme, pour limiter l'accroissement du nombre de trains et pour accélérer leur rotation, il est envisagé de développer leur capacité avec des voitures à deux niveaux et de rendre la totalité des rames réversibles, comme cela a déjà été réalisé pour une grande partie du parc de matériel transilien, des matériels régionaux TER et des TGV. Par ailleurs, si le nombre de trains devait encore s'accroître malgré les mesures évoquées ci-dessus, la SNCF devrait alors envisager, dans les prochaines années, d'étudier des solutions de plus grande ampleur pour réorganiser l'ensemble des équipements ferroviaires et adapter la gare à davantage de circulation. Néanmoins, en matière de grand projet d'aménagement, la priorité reste accordée, pour l'instant, aux travaux nécessaires à réaliser en gare de l'Est, afin d'accueillir le TGV-Est lors de sa mise en service.

### Données clés

**Auteur :** [M. Bruno Bourg-Broc](#)

**Circonscription :** Marne (4<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 1709

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 12 août 2002, page 2836

**Réponse publiée le :** 25 novembre 2002, page 4464