



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

SNCF

Question écrite n° 1939

## Texte de la question

M. Maxime Gremetz interroge le M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur la saturation de la gare du Nord. Cette gare parisienne de la SNCF voit son trafic croître sans cesse, tant vers la banlieue parisienne que vers les régions du nord et de l'est de la France. Cette saturation entraîne un certain nombre de retards dans les arrivées et départs de trains, comme le lui signalent régulièrement nombre des 2000 Amiénois qui, chaque jour, se rendent par train dans la capitale. Ces retards tendent à devenir réguliers. Il lui demande si dans le cadre de son action ministérielle il entend favoriser un aménagement de nouvelles voies dans cette gare ; cet aménagement, comme le préconise 60 millions de consommateurs dans son numéro 359 de mars 2002, pouvant passer par la construction d'un site propre aux TGV.

## 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. Maxime Gremetz](#)

**Circonscription :** Somme (1<sup>re</sup> circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 1939

**Rubrique :** Transports ferroviaires

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

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

Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 26 août 2002, page 2916

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