



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Réductions de dessertes TGV de Paris vers les villes du bassin minier

Question écrite n° 17430

### Texte de la question

M. Bruno Bilde alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les projets de la SNCF qui envisage de réduire massivement le nombre de dessertes TGV de Paris vers les villes du bassin minier. En effet, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du réseau TGV, les services du conseil régional des Hauts-de-France ont été informés de la suppression de près des deux tiers des dessertes dans la région, à partir de décembre 2019. Concrètement, le TGV qui relie actuellement Paris à Valenciennes et Dunkerque en passant par Douai, Lens, Béthune et Hazebrouck devrait s'arrêter à Arras et laisser la place au TER. Cette rupture participerait de l'allongement des temps de trajets et entraînerait des difficultés certaines pour les usagers qui empruntent ces lignes à grande vitesse chaque jour pour aller travailler. Face aux inquiétudes légitimes des maires concernés, la SNCF semble jouer la montre en n'apportant aucune garantie ni aucune explication valable sur ce dé tricotage lourd de conséquences. Cette politique d'enclavement entre en totale contradiction avec les ambitions affichées et contractées par le Gouvernement dans le cadre du contrat d'engagement pour le renouveau du bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais. Signé le 7 mars 2017 et confirmé le 22 février 2018, ce contrat prévoit notamment une participation de l'État pour un montant de 100 millions d'euros sur 10 ans dans le but de transformer le territoire et d'améliorer durablement la vie des habitants marqués par les conséquences économiques et sociales de la crise industrielle. À quoi servirait la réhabilitation de milliers de logements si le territoire perdait en attractivité du fait de conditions de transport dégradées ? À quoi bon développer l'activité économique et la mobilité si le bassin minier perd les atouts de ses dessertes stratégiques ? Il lui demande d'intervenir dans les plus brefs délais auprès de la SNCF pour assurer les élus locaux et l'ensemble des habitants du territoire du maintien de la totalité des dessertes TGV. Le renouveau du bassin minier doit être partagé par tous.

### Texte de la réponse

Chaque année, des éléments, conjoncturels ou structurels, amènent la SNCF à apporter des modifications à son plan de dessertes grande vitesse. L'opérateur ferroviaire construit ainsi, en amont du service annuel à venir, un projet de plan de transport au regard notamment des contraintes, techniques, économiques et commerciales auxquelles il est confronté. Dans le cadre de la négociation de la nouvelle convention TER, le conseil régional Hauts-de-France a fait part à la SNCF de sa volonté de mieux exploiter la grande vitesse régionale conventionnée (TERGV). L'entreprise, disposant d'une autonomie de gestion pour ses activités grande vitesse, a ainsi travaillé à une adaptation du plan de transport TGV de l'axe nord pour le service annuel 2020. A la demande de la région Hauts-de-France, une phase de concertation autour des évolutions proposées s'est déroulée à partir de février 2019. Compte tenu des enjeux, le Gouvernement a par ailleurs demandé à la SNCF d'élargir le travail de communication amorcé avec la région à l'ensemble des collectivités concernées. Le Gouvernement est en effet très attaché à la qualité du dialogue entre les opérateurs ferroviaires et les territoires et la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire crée à partir du service annuel 2021 des procédures d'information obligatoire des territoires avant toute évolution de desserte TGV. Ces rencontres ont permis à la SNCF de revoir le projet initial pour les Hauts de France, en étudiant notamment les possibilités

d'aménagements permettant de répondre au mieux aux attentes des territoires. Dans l'ensemble, les discussions ont permis d'améliorer le niveau de desserte des territoires par rapport au projet initialement proposé, qu'il s'agisse des dessertes TGV ou TERGV. Après révision de la proposition initiale, les gares de Douai, Valenciennes, Béthune et Hazebrouck comptabilisent en effet, respectivement, 2, 1,5, 1,5 et 1,5 allers-retours quotidiens supplémentaires avec Paris. Au total, ce sont ainsi 6, 5,5, 4,5 et 4,5 allers-retours qui relient quotidiennement ces villes à Paris (soit respectivement 1, 1,5, 1,5 et 1,5 allers-retours en moins par rapport au plan de transport 2019). Concernant Dunkerque, la concertation a abouti à un nombre de 6 allers-retours quotidiens entre Dunkerque et Paris (contre 9 en 2019 et 5,5 dans le plan initial) ainsi qu'à la création d'un aller-retour supplémentaire TGV en semaine (une analyse de la fréquentation de cette desserte supplémentaire sera effectuée pour décider de sa pérennisation). En parallèle, l'entreprise a opéré une optimisation des temps de parcours de certains trains, sans pour autant être en mesure d'assurer la même performance qu'aujourd'hui (meilleur temps de parcours de 1h59 en 2020 contre 1h40 précédemment). La SNCF s'est enfin engagée à procéder à une baisse des prix pour contrebalancer l'augmentation des temps de parcours. Pour Lens, la seconde proposition de la SNCF a permis d'améliorer significativement le niveau de dessertes par rapport au projet initial (passage de 3 A/R quotidiens à 5 en 2020, contre 6 au service 2019). Pour des raisons techniques la SNCF n'a pu satisfaire la demande de mise en œuvre d'un trajet Lens-Paris direct en fin de matinée (mais il existe une solution en correspondance pour un temps de parcours comparable). La région Hauts-de-France et la SNCF ont par ailleurs convenu de renforcer les liaisons interrégionales entre les principales villes de la région et la métropole de Lille. Les gares de Douai, Valenciennes, Lens et Hazebrouck sont ainsi, à compter du service annuel 2020, desservies respectivement par 2,5, 13, 8,5 et 4,5 allers-retours TER quotidiens supplémentaires ainsi que 3,5 TERGV allers-retours supplémentaires pour Dunkerque, ce qui, compte tenu de la part importante des déplacements intra-régionaux dans ces territoires, permet d'apporter une réponse de qualité au vu des besoins de mobilité des usagers. La desserte TER de Béthune reste identique.

## Données clés

**Auteur :** [M. Bruno Bilde](#)

**Circonscription :** Pas-de-Calais (12<sup>e</sup> circonscription) - Non inscrit

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 17430

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [26 février 2019](#), page 1862

**Réponse publiée au JO le :** [27 octobre 2020](#), page 7560