



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Le naufrage de la politique des transports de la région Hauts-de-France

Question orale n° 986

Texte de la question

M. Bruno Bilde interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la nouvelle grille TER des Hauts-de-France. La nouvelle grille TER des Hauts-de-France, financée par le contribuable à hauteur de 3 milliards d'euros est un scandale qui met en lumière le naufrage de la politique régionale des transports. Une dizaine de communes verront des trains supprimés. Les usagers et les maires concernés ont été mis devant le fait accompli et doivent subir une régression brutale et non justifiée. À titre d'exemple, depuis le 15 décembre 2019, la gare de Meurchin a perdu un tiers de sa desserte vers Lille. Pourtant, selon l'exécutif régional, le contrat le liant à la SNCF ne devait entraîner aucune fermeture de ligne, de gare, ni même de guichet. La suppression de trains est un coup dur pour Meurchin dont la gare était un atout pour inciter de jeunes foyers à s'installer dans la commune. L'impact est également important sur le pouvoir d'achat des usagers qui doivent dorénavant utiliser leur véhicule personnel et qui voient leur temps de trajet quotidien significativement rallongé. Alors que le président de la région Hauts-de-France a annoncé, à grand renfort de publicité, la gratuité du service en cas de pic de pollution, il est étonnant d'obliger des milliers d'usagers à renoncer aux transports publics pour utiliser leur véhicule personnel pour aller travailler en métropole lilloise ; c'est un non-sens écologique. M. Xavier Bertrand annonce dans les médias vouloir « convoquer » la SNCF et tente de se défaire de ses responsabilités en se désolidarisant de son vice-président aux transports. Personne n'est dupe de cette posture de circonstance. Ce scandale expose au grand jour les méthodes de gouvernance de la région. Aucune concertation n'a été menée avec les élus locaux, alors que les usagers subissent les erreurs stratégiques de l'exécutif régional. Il le sollicite pour permettre la remise à plat de la convention votée et que soit mis en place un plan pluriannuel d'investissement clair et transparent pour enfin améliorer la qualité du service ferroviaire dans les Hauts-de-France.

Texte de la réponse

TRANSPORTS DANS LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

M. le président. La parole est à M. Bruno Bilde, pour exposer sa question, n° 986, relative aux transports dans la région Hauts-de-France.

M. Bruno Bilde. La nouvelle grille des lignes de TER – trains express régionaux – des Hauts-de-France, financées par le contribuable à hauteur de 3 milliards d'euros est un scandale, et met en lumière le naufrage de la politique régionale des transports. Une dizaine de communes seront touchées par des suppressions de trains. Les usagers et les maires concernés ont été mis devant le fait accompli et doivent subir une régression brutale et injustifiée.

À titre d'exemple, depuis le 15 décembre dernier, la gare de Meurchin a perdu un tiers de sa desserte vers Lille. L'exécutif régional avait pourtant indiqué que le contrat le liant à la SNCF ne devait entraîner aucune fermeture de ligne, de gare, ni même de guichet.

La suppression de trains est un coup dur pour Meurchin dont la gare était un atout pour inciter de jeunes foyers à s'installer dans la commune. La mesure a également un impact important sur le pouvoir d'achat des usagers qui doivent dorénavant utiliser leur véhicule personnel.

Alors que le président de la région des Hauts-de-France a annoncé, à grand renfort de publicités, la gratuité du service en cas de pic de pollution, il est étonnant qu'on oblige des milliers d'usagers à renoncer aux transports publics pour utiliser leur véhicule personnel quand ils vont travailler dans la métropole lilloise ; c'est un non-sens écologique.

Xavier Bertrand annonce dans les médias vouloir convoquer la SNCF, et tente de se défaire sur le vice-président de la région chargé des transports et des infrastructures, dont il se désolidarise. Personne n'est dupe de cette posture de circonstance. Aucune concertation n'a été menée avec les élus locaux, alors que les usagers subissent les conséquences des erreurs stratégiques de l'exécutif régional.

Madame la secrétaire d'État, il faut remettre à plat la convention votée ; un plan pluriannuel d'investissement clair et transparent doit être instauré, pour, enfin, améliorer le service dû aux usagers dans les Hauts-de-France.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Emmanuelle Wargon, *secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire.* Monsieur le député, vous avez appelé l'attention de Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports, sur le plan de transport des TER en Hauts-de-France du service annuel 2020, ainsi que sur les investissements visant à améliorer la qualité des services ferroviaires.

Je commencerai par rappeler que ces trains sont exploités par SNCF voyageurs, dans le cadre d'une convention avec la région des Hauts-de-France. En tant qu'autorité organisatrice des transports, la région est seule compétente pour définir l'offre de liaisons à assurer, la fréquence des trains et les gares desservies, en s'appuyant sur sa propre analyse des besoins. L'État se doit de respecter la libre administration des collectivités territoriales, qui, comme vous le savez, est un principe constitutionnel.

S'agissant des programmes de rénovation du matériel roulant, les décisions d'investissement appartiennent également à la collectivité régionale. Il convient toutefois de rappeler que, alors que la région des Hauts-de-France a repris à sa charge la gestion des deux lignes Paris-Amiens-Boulogne et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge-Cambrai au début de 2019, l'État a contribué à hauteur d'environ 400 millions d'euros au renouvellement du matériel roulant.

Par ailleurs, le Gouvernement est attaché à la qualité du dialogue entre les autorités organisatrices des transports, les collectivités et les opérateurs. Dans le cadre de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, ont été instaurés des comités de suivi des dessertes ferroviaires, installés auprès des autorités régionales. Ces instances associant des représentants des usagers ainsi que des élus locaux concernés sont consultées sur la politique de desserte.

En ce qui concerne la maintenance et le renouvellement de l'infrastructure, SNCF réseau consacre plus de 200 millions d'euros par an à des investissements en faveur de la régénération des lignes structurantes des Hauts-de-France.

Pour répondre à l'état préoccupant des lignes de desserte fine du territoire, l'État contribue également au contrat de plan entre l'État et la région, aux côtés du conseil régional, pour près de 80 millions d'euros.

Outre ces investissements importants, l'État demeurera aux côtés des territoires, pour préserver leur ligne de desserte fine. C'est pour répondre à ce défi que mon collègue Jean-Baptiste Djebbari a engagé une démarche partenariale associant les régions, l'Association des régions de France et SNCF réseau.

Cette démarche s'appuie sur la mission menée par le préfet Philizot, visant à rechercher la solution la plus pertinente ligne par ligne. Elle débouchera dans le courant de l'année sur des plans d'action concertés entre l'État, SNCF réseau et les régions.

Données clés

Auteur : [M. Bruno Bilde](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (12^e circonscription) - Non inscrit

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 986

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 février 2020](#)

Réponse publiée le : 12 février 2020, page 847

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [4 février 2020](#)