

On en sait plus sur la nouvelle desserte ferroviaire concoctée par la SNCF



Selon une étude, 63% des salariés débutent et finissent leur travail en dehors des heures de pointe.

Dans le cadre du service annuel 2020, la SNCF va faire évoluer son offre à la mi-décembre. Sur le littoral, les conséquences seront nombreuses en matière de desserte ferroviaire. Des informations complémentaires ont été apportées lundi soir, conjointement avec la Région, au cours d'une réunion publique à l'hôtel de ville de Calais durant laquelle des usagers en ont profité pour faire remonter leurs préoccupations.

CÔTE D'OPALE.

Deux à quatre liaisons TGV supplémentaires devraient voir le jour quotidiennement au départ de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer.

1. UNE RÉFLEXION SUR LES HEURES CREUSES

« Quand je finis à 13 heures, je dois attendre le train de 17 heures », déplore une Calaisienne qui étudie à Dunkerque. « Attendre quatre heures un train quand on est étudiant, c'est compliqué », convient Luc Foutry, président de la commission transports à la Région. Une étude a révélé à la SNCF que « 63 % des salariés débutent et finissent leur travail hors des heures de pointe ». Le nouveau projet en tient compte et tente de combler les trous en heures creuses. C'est flagrant sur le Amiens – Calais, avec trois trains supplémentaires le matin et trois l'après-midi. Ça l'est moins sur le Dunkerque – Calais. Mi-décembre, notre étudiante n'aura plus que... trois heures et demie d'attente avant de rentrer chez elle.

2. LES PLUS PETITES GARES DÉLAISSÉES

« Des gares passent de huit trains par jour à deux. Et d'autres n'ont plus de train le week-end », maugrée un usager. Les plus petites gares sont les grandes perdantes, concède la SNCF. Celle de Caffiers, par exemple, ne sera desservie que deux fois par jour sur le Amiens – Calais. « Quand la fréquentation d'une gare n'excède pas cinq clients par jour, il n'y a pas de potentiel de développement, justifie Florent Martel, directeur délégué des opérations à SNCF Mobilités. Et pour créer un TER Chrono (dont la vocation est de relier rapidement deux pôles urbains), il faut en effet supprimer quelques points d'arrêts dans la desserte. » En revanche, des gares intermédiaires, comme celles de Neufchâtel-Hardelot ou Wimille, vont largement bénéficier de l'augmentation des TER sur le Amiens – Calais.

3. ÇA BOUGE AUTOUR DES TGV

Interrogée mi-mai, la SNCF laissait entendre que, « dans certaines villes, il y aura moins de TGV au départ ». Il semblerait que la tendance se soit inversée, au moins pour les principales villes du littoral, puisque deux à quatre liaisons supplémentaires devraient voir le jour quotidiennement au départ de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer. « Ces trains-là (des TERGV) marqueront un arrêt à Arras, précise néanmoins Florent Martel. Le temps de trajet sera globalement augmenté de vingt minutes.

Au fil de la réunion

DES BUS ENTRE LES DEUX GARES DE CALAIS

À la mi-décembre, il y aura des navettes routières entre les gares de Calais Ville et Calais Fréthun. « Elles sont mises en place uniquement pour accrocher les TER-TGV à Calais Fréthun, et non pour remplacer des trains », précise Florent Martel à ceux qui en doutaient.

NATACHA BOUCHART CONTRE LE BRUIT

Plus de trains circuleront sur le littoral dans le cadre de ce service annuel 2020, ce qui soulève une problématique, note la maire de Calais Natacha Bouchart : « *Qui dit augmentation du cadencement, dit augmentation du bruit. Des murs anti-bruit et anti-vibrations sont pour moi un sujet de fond.* » L'élue espère aussi « *voir réapparaître une étude sur le contournement par l'est, de sa ville car les trains passent en zone urbaine à Calais* ».

OUVERTURE À LA CONCURRENCE

Des usagers se sont dits opposés à l'ouverture à la concurrence de 20 % des lignes, décidée par la Région, craignant que ces nouveaux venus ne chamboulent les habitudes de la population en matière de transport. « *La concurrence, c'est un levier qu'on pourrait nous reprocher de ne pas actionner* », a répondu Luc Foutry. « *Ça va peut-être inciter la SNCF à être plus organisée dans son fonctionnement* », tacle Natacha Bouchart.

ET LE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE ?

Natacha Bouchart reproche à la SNCF de ne pas avoir suffisamment intégré la perspective du développement touristique dans son projet. « *Si dans un an, on a 500 000 visiteurs supplémentaires à Calais avec le dragon et après les travaux du front de mer, comment on fait ? L'offre peut-elle évoluer ?* » En réponse, la SNCF a évoqué des délais « *de trois à cinq ans* » pour s'adapter, ce qui n'a pas c