

## DESSERTE TGV ARRAS

Si Lille est le centre de relations de lignes à grande vitesse vers Paris, Londres et Bruxelles, l'agglomération d'Arras, située 50 km plus au sud, est en quelque sorte la porte d'entrée de la Région Nord Pas de Calais en matière de trains à grande vitesse venant de toute la France.

La présente étude fait le point sur les dessertes actuelles et les améliorations à apporter.

### Arras porte d'entrée du Nord Pas de Calais

Située à 50 km au sud de Lille, Arras est le centre de lignes ferroviaires qui desservent tout le sud du Nord Pas de Calais, à l'intérieur d'un ovale délimité par Hesdin, Béthune, Douai, Somain, Cambrai, Achiet (voire même Albert et Corbie). On peut évaluer entre 1 000 000 et 1 500 000 habitants la population de ce territoire englobant une bonne partie de l'ex-Bassin Minier, fortement urbanisé (population du Pas de Calais seul : 1 441 000 habitants ; Douai-Lens 518000, Béthune 259000, ...).

Ce bassin de population est desservi chaque jour au départ d'Arras par 4 lignes TER :

16 aller-retour (AR) vers Achiet - Amiens,

30 AR vers Douai - Cambrai,

13 AR vers St Pol – Etaples

23 AR vers Lens - Béthune.

auxquels s'ajoutent 3 AR TER-GV vers Lille, 7 AR TGV vers Douai-Valenciennes et 6 AR TGV vers Lens-Béthune-Dunkerque.

En outre 270 communes du Pas de Calais sont desservies par le réseau départemental Colvert au départ de la gare routière d'Arras, qui est aussi le noeud central des transports urbains de l'agglomération.

On rappellera également l'implantation du Musée Louvre-Lens qui peut être à l'origine d'une clientèle touristique importante, ainsi que le futur possible classement du bassin minier au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Une bonne desserte TGV au centre de ce territoire est donc nécessaire.

### Dessertes actuelles

Au service 2012, les liaisons TGV au départ d'Arras un jour de semaine se décomptent comme suit :

- 12 AR vers Paris, prolongés vers le nord sur le réseau classique à raison de 5 AR pour Dunkerque, 7 AR pour Valenciennes et 2 AR pour Lille ; (total supérieur car rames doubles scindées à Arras) ;
- 5 AR vers Roissy et la province au delà (1 Strasbourg, 1 Marseille, 1 Bretagne, 1 Bordeaux, 1 Lyon/Marseille/Montpellier) ;

En comparaison, la gare de Picardie qui dessert un hinterland potentiel de 300 000 habitants (évalué à 30% de Somme 555000+Aisne 535000) mais très mal relié à cette gare isolée de tout (35 à 40 mn de bus depuis Amiens, hôtel le plus proche à 7 km !), bénéficie de 11 AR vers Roissy et la Province.

Les liaisons TGV au départ de Lille se décomptent comme suit :

- 24 AR vers Paris,
- 29 AR vers Roissy et la province au delà ;

On constate donc que la desserte TGV de la région Arrageoise est bonne avec Paris, mais très insuffisante pour les relations Province Province alors que la population concernée est pourtant considérable.

On retrouve la même cas de figure pour toutes les villes moyennes, typiquement Metz et Nancy, chacune très bien reliées avec Paris mais aucunement avec les autres provinces : La gare Lorraine TGV plantée en pleine campagne est censée les desservir mais sans grand succès malgré 800 000 habitants potentiels dans sa zone d'influence.

### Les évolutions possibles

---

Les bonnes dessertes d' Arras vers Paris s'expliquent à la fois par le flux important de voyageurs généré par la capitale, mais aussi parce que ces flux se séparent à Arras vers plusieurs destinations et que, de ce fait, un raccordement performant a été établi au sud entre Arras et la LGV nord lors de sa construction.

Rien de tel avec les relations province province, majoritairement fréquentées au sud de Roissy. Ce type de train ne peut qu'aboutir à Lille, la clientèle n'étant sans doute pas suffisante pour se prolonger vers Dunkerque ou Valenciennes depuis Arras.

### **Il apparaît alors important de capter les voyageurs de l'Arrageois « au passage ».**

C'est techniquement difficile actuellement du fait que le raccordement LGV/ligne classique au nord d'Arras est à voie unique, bien placé seulement dans le sens Sud > Nord. En sens inverse, son utilisation nécessite de bloquer complètement les 2 voies de la LGV et les 2 voies de la ligne classique pour prendre le raccordement à contre-sens, le nombre de trains possibles est donc très faible et sera amené à se réduire année après année avec l'augmentation du trafic direct.

On peut imaginer deux solutions pour y remédier.

### **La création d'une gare nouvelle sur la LGV**

Cette gare serait donc située à 6 km à l'est d'Arras, probablement mal reliée au réseau urbain et au réseau TER (inexistant vers l'Est d'Arras). Or, la population étant répartie sur un territoire assez vaste, ce réseau complémentaire TER est indispensable au succès d'une telle gare, d'autant plus quand on connaît les encombrements chroniques du réseau routier régional.

Un projet de type « gare nouvelle » risque fort de se retrouver dans la même situation que Lorraine-TGV, c'est à dire très faiblement utilisée.

L'argument de créer une zone d'activité au voisinage, souvent mis en avant pour accompagner ce type de projet, est à utiliser avec prudence : les exemples existants montrent que ces zones restent quasiment vides, pour mémoire autour de la gare TGV Haute Picardie on trouve juste quelques sites logistiques, un entrepôt de pommes de terres et une entreprise de montage d'éoliennes ... 18 ans après sa création !!

### **Un double raccordement au Nord d'Arras**

Cette solution va de pair avec un renforcement de la desserte TGV de la gare actuelle d'Arras et présente de nombreux avantages :

Elle dessert le centre de l'agglomération d'Arras, profite donc de tous les services associés (transports urbains, commerces,..), et peut être l'occasion de revitaliser le centre ville.

En outre Arras est au centre de correspondances TER irriguant tout le territoire, liaisons indispensables pour avoir un accès facile et efficace.

Enfin, cela accroîtra de fait le nombre de TER-GV sur Lille-Arras

### **Comparaison des temps de parcours**

Sur la base des horaires 2012, on constate :

Lille Europe Roissy direct : 51 mn (+2mn si Lille Flandres)

Lille-Roissy avec arrêt à TGV Haute Picardie 57 mn

Lille Roissy par la ligne classique depuis Lille avec arrêts à Douai et Arras : 86 mn

Lille Arras (TER-GV) 21 mn

Arras-Roissy 43 mn

d'où l'on déduit Lille-Roissy par la LGV par Arras avec un arrêt de 3 mn : 67 mn

à comparer avec Lille Roissy avec un arrêt sur la LGV : 57 mn

Par rapport au trajet direct sans arrêt, le parcours actuel via Douai et la ligne classique retarde de 29mn, l'arrêt dans une future gare sur la LGV de 6 mn, et l'arrêt au centre d'Arras de 16mn.

### **Conclusion**

Située au centre d'un important bassin de population et porte d'entrée du Nord Pas de Calais, Arras justifie une desserte TGV de qualité, non seulement vers Paris, ce qui est actuellement le cas, mais aussi vers Roissy et les destinations de Province.

Contrairement à une nouvelle « gare des betteraves » qui ne capterait qu'une clientèle d'automobilistes issus d'un réseau routier souvent saturé, un doublement du raccordement vers la ligne à grande vitesse au Nord d'Arras faciliterait cette densification de desserte en gare centrale d'Arras, en profitant pleinement du réseau TER et des transports collectifs. Cette desserte en centre ville ne nécessite que 16 minutes supplémentaires (6mn pour un arrêt dans une gare nouvelle sur la LGV), durée très compatible avec les relations Province-Province et justifiée par la population desservie.

---

---