

CONSEIL DE PARIS

Extrait du registre des délibérations

Séance des 11,12, 13 et 14 juin 2019

2019 V.242 Vœu relatif au maintien d'une ligne ferroviaire à bas coût et desservant les villes moyennes entre Paris et Strasbourg

Considérant la création en 2015 des trains Intercités 100% Eco par la SNCF, afin de concurrencer les lignes privées de cars dits « Macron » et le covoiturage, qui effectuent des trajets plus longs passant par de nombreuses villes, à des prix plus abordables que les lignes TGV, arrivées en 2007,

Considérant la ligne Intercité Strasbourg-Paris qui reliait jusqu'au 19 mai 2019 les deux villes en 4 heures et demie, à raison d'un aller-retour les samedis et dimanches, pour un prix compris entre 15 et 35 euros, contre 80 euros en moyenne et 2 heures de trajet pour les lignes classiques TGV,

Concernant la décision unilatérale de la SNCF, non concertée avec les usager·es de supprimer cette ligne à partir du 20 mai 2019,

Considérant que cet Intercité passait par la ville de Nancy, mais aussi Sarrebourg, Luneville et Saverne, qui ne sont pas desservies en TGV depuis Paris,

Considérant qu'avec cette suppression, plus aucun Intercité ne circule dans la région Grand Est,

Considérant que les TER Paris-Strasbourg mis en place par la Région Grand-Est, passant par Nancy, Châlons-en-Champagne et Sarrebourg, ne circulent qu'en semaine,

Considérant les prix des Ouigo ou IDTGV qui atteignent parfois 100 euros pour un trajet Paris-Strasbourg,

Considérant l'absence totale de communication de la part de la SNCF auprès des voyageur·euses sur cette suppression de ligne,

Considérant le manque d'investissements et le peu de moyens mis en œuvre pour visibiliser cette ligne,

Considérant que cette ligne existait avant 2007 et l'arrivée des TGV, avec des trains pouvant accueillir 500 personnes,

Considérant les déclarations de la FNAUT Grand-Est, qui réfute les chiffres de la SNCF et avance des taux de remplissage de 60% minimum à la gare de Strasbourg,

Considérant le besoin urgent de renforcer l'offre abordable de trains de voyageur·ses dans l'ensemble de la France, et notamment de préserver l'offre dans les villes petites et moyennes, a fortiori pour rejoindre Paris, haut lieu d'emploi et d'activité économique et touristique, dans le cadre de la transition écologique et d'une demande de justice sociale issue des milieux ruraux,

Considérant les réflexions en cours sur la transformation et requalification des grands axes autoroutiers d'Ile-de-France, qui appellent à plus d'offre ferroviaire pour rejoindre et circuler en Ile-de-France,

Considérant les autres offres Intercités reliant Paris aux grandes villes françaises et le risque important qu'elles puissent disparaître un jour dans les mêmes conditions,

Considérant la suppression par la SNCF des lignes auto-train vers les villes de Brive-la-Gaillarde, Biarritz, Bordeaux, Toulouse, Narbonne, Lyon et Briançon, en décembre 2017, encore une fois sans consultation et sans offre alternative acceptable, ni pour les usager·es ni pour le climat, et la suppression annoncée fin 2019 des dernières lignes auto-train desservant l'été depuis Paris, Nice, Fréjus-Saint-Raphaël, Toulon, Marseille, Avignon et Perpignan, pour les mêmes arguments de viabilité économique,

Considérant la suppression en 2016 de la quasi-totalité des lignes de train Intercités de nuit,

Considérant le développement nécessaire et l'attractivité de toutes ces offres et solutions ferroviaires abordables, et écologiquement bien plus performantes que les alternatives existantes que sont les cars, camions et voitures, (en améliorant leur confort, leur praticité, leur régularité, en adaptant leurs horaires et les dessertes, etc.),

Considérant que la Ville de Paris, capitale économique et politique, doit pouvoir être accessible pour toutes les citoyen·nes français·es de la manière la plus juste et égalitaire possible, et de la manière la moins émissive de gaz à effet de serre possible, dans un souci de désenclavement des territoires et de cohésion et dialogue des territoires,

Considérant les déclarations du gouvernement et notamment des Ministres de l'Environnement et du Transport, notamment aux Assises de la mobilité et dans le cadre du débat sur la « loi d'orientation des mobilités », affirmant la priorité absolue donnée aux « transports du quotidien », en contradiction manifeste avec les constats précédents,

Sur proposition de Léa Filoche, Yves Contassot et des élu·es du groupe Génération·s,

Émet le vœu :

- Que la Maire de Paris interpelle le Président de la SNCF et l'Etat à travers la Ministre des Transports en leur enjoignant de trouver une solution concertée avec toutes les parties prenantes pour garantir le maintien de la ligne Intercité Paris-Strasbourg, ou proposer une offre ferroviaire alternative à coût réellement équivalent et desservant les villes actuellement desservies par cette ligne, seule solution écologiquement acceptable,
- Que la Maire de Paris interpelle le gouvernement sur la cohérence entre le respect de l'Accord de Paris et le désengagement du service public de transport que constitue le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, ainsi que sur le respect de ses promesses et déclaration envers la protection des « transports du quotidien » des Français les moins bien desservis et les plus modestes, qui en ont aussi le plus besoin,
- Que la Maire de Paris réaffirme dans ce cadre son opposition à la libéralisation et à la privatisation du service public d'intérêt général que constitue le transport ferroviaire.