



Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois, Communauté de Communes Desvres-Samer, Communauté d'Agglomération du Boulonnais, Communauté de Communes du Pays de Lumbres, Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer, Communauté de Communes Pays d'Opale, Communauté de Communes Terre des 2 Caps, Grand Calais Terres et Mers, Communauté de Communes de la Région d'Audruicq, Communauté de Communes des Hauts de Flandres et Communauté Urbaine de Dunkerque, Département du Nord, Département du Pas-de-Calais.

## La Côte d'Opale mérite une offre de train fiable, digne et adaptée !

A l'heure où la transition écologique réclame le développement du ferroviaire en France pour les déplacements indispensables aux salariés et étudiants au quotidien, la Côte d'Opale, avec ses ports en pleine croissance et ses littoraux touristiques, a tous les atouts pour voir le nombre de trains augmenter le long de ses quais de gare. Malheureusement, la réalité est toute autre et nous assistons à une dégradation continue du niveau de service comme de la relation aux voyageurs. Nous, élus du Pôle métropolitain de la Côte d'Opale ne pouvons nous résigner face à cette situation et demandons que des engagements soient pris pour rétablir une offre de service public de qualité et à la hauteur des besoins de notre littoral.

**Depuis plusieurs années désormais, la fréquence des trains comme l'offre de service en gare perdent incontestablement en qualité sur l'ensemble de la Côte d'Opale.** Territoire frontalier, idéalement placé

au centre du triangle Paris-Londres-Bruxelles, la liaison à grande vitesse avec les capitales européennes proches se détériore, malgré l'existence de la gare de Calais-Frethun qui ne peut plus jouer son rôle. Notre littoral ne tire aucun bénéfice de cet avantage comparatif, condamnés que nous sommes à voir passer les trains vers Londres sans s'arrêter. La capitale nous paraît toujours plus inaccessible à mesure que les voyages directs vers la gare du Nord se réduisent comme peau de chagrin et que les temps de parcours s'allongent (+50% pour Dunkerque en quinze ans) ou que les départs de derniers TGV sont de plus en plus tôt (18h42 à Boulogne-sur-mer).

La desserte vers la métropole lilloise connaît la même dégradation, au grand dam des salariés prenant le train les jours de semaine. Les annulations et les retards sont quotidiens et pas toujours communiqués à l'avance malgré l'émergence des nouvelles technologies et leur instantanéité.

Il convient là encore d'ajouter à ces désagréments l'allongement des temps de parcours depuis tous les chefs-lieux d'arrondissement que sont Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer.

**Alors que nos populations sont en demande de mobilités collectives plus écologiques, plus vertueuses, elles sont de fait empêchées d'y accéder. La fréquence de la desserte et la fiabilité du réseau devraient être une priorité de développement, nous ne constatons que leur dégradation.** Cette régression de l'offre et de la qualité de service nourrit aussi un sentiment d'abandon, à l'image de la multiplication des fermetures horaires de guichets de proximité, qui laisse présager un transfert vers les collectivités qui ne dit pas son nom.

**Or, la situation de l'offre de transport appelle d'autant plus un développement équilibré sur nos côtes que nos agglomérations**

**connaissent actuellement toutes un véritable rebond.** Sur l'ensemble de notre façade littorale et dans son arrière-pays, sans exception, la dynamique portuaire et industrielle est de retour, nos fronts de mer se rénovent, nos capacités d'accueil de congrès s'améliorent, l'hôtellerie se développe de même que les filières universitaires, la fréquentation touristique est en large hausse tandis que l'offre tertiaire s'étoffe aux abords des gares. **Au regard des nombreux enjeux structurels exposés, nous, élus du Pôle métropolitain de la Côte d'Opale, souhaitons faire du train du quotidien l'un des axes forts de l'aménagement de notre territoire.** A ce titre, en conformité avec les engagements climatiques de la France, avec son ambition d'égalité territoriale, nous invitons l'État, actionnaire de la SNCF, à restaurer la qualité du service public et véritablement porter une politique d'aménagement du territoire qui donne toute sa place, aux côtés des métropoles, aux villes moyennes et à leur hinterland.