



155 rue de Cambrai

62000 Arras

Mail : [arda.npdc@gmail.com](mailto:arda.npdc@gmail.com)

Site : <http://ardatransports.org>

Tel : 06 95 08 06 32

A l'attention de nos élus,

Arras, le 18 mars 2015

Objet : Future Contribution de l'ARDA au débat public relatif au projet « Réseau Express Grand Lille » entre la métropole lilloise et le bassin minier » dit REGL :

#### **Préambule :**

Après avoir pris connaissance des dossiers de saisine de novembre 2013 et octobre 2014 issues des délibérations visibles sous les références numérotées n° 20132915 et n°20141833, nous souhaitons dans le cadre du débat public initié par le conseil régional du Nord Pas de Calais sous l'égide du CNDP ayant attiré au projet portant l'intitulé « Réseau Express Grand Lille » porter à votre connaissance les commentaires de forme et de fond de notre association d'usagers de la LGV Nord sur ce projet.

**En premier lieu, notre association d'usagers du train ne peut que pleinement souscrire aux objectifs généraux déclinés dans « l'avant-propos » des deux délibérations (Feuille 6 de la délibération n°20132915 et feuille 7 de la délibération n°20141833). En effet, notre travail de lobbying auprès de la SNCF et du monde institutionnel porte à l'instar de la région sur la préservation et le renforcement de nos transports en commun, l'accroissement continu de la part des transports collectifs parmi l'ensemble des déplacements, et l'amélioration de l'intermodalité.**

Les motivations du projet semblent basées sur l'amélioration à l'intérieur de l'espace géographique appelé « Grande Lille » des déplacements des migrants économiques entre les différents scots limitrophes par un report modal de la voiture vers le train avec l'objectif de maintenir et développer la zone économique de la métropole Lilloise qui souffre d'un solde migratoire négatif, ceci dans l'intérêt de l'ensemble de la région.

L'argumentation développée semble légitime puisque la métropole Lilloise est le poumon économique de la région Nord Pas de Calais.

**En aparté, on peut s'interroger sur les conséquences et l'opportunité d'un tel schéma à la veille de la création de la grande région Nord-Picardie ?**

De surcroît nous tenions à rappeler que si notre région doit savoir profiter de sa position centrale à l'intérieure de l'une de ces mégalopoles historiques, représentant plus de 80 millions d'habitants, décrite dès les années 1970 par Roger Brunet sous le nom de « Dorsale Européenne ».

Néanmoins, la seule appartenance à cet espace historique n'engendrera pas nécessairement la « prospérité » de l'ensemble de ses habitants.



En effet, nous savons que ce possible embellissement doit passer immanquablement par une augmentation de notre attractivité. Cette dernière résultera de notre capacité, à tendre vers une taille critique nous permettant de rivaliser avec les autres territoires européens au sein d'un monde qui sera régi par les « géants ».

L'accumulation, la concentration des pouvoirs, des richesses sont des éléments propres à attirer les populations, les entrepreneurs, les industriels, les chercheurs, les intellectuels, les artistes, ..., en inculquant de surcroît une dynamique durable et vertueuse.

**Ce développement qui se doit d'être impulsé rapidement, ne peut prétendre passer uniquement par l'étalement de la métropole Lilloise.**

**Une trop forte prééminence de cette entité serait le vecteur d'un déséquilibre qui nuirait à l'attractivité des villes moyennes.**

**En outre et paradoxalement, l'absence d'intégration rapide des villes de Douai et Arras dans ce schéma de lien rapide peut apparaître comme un manque d'ambition pour un projet portant le titre de « Réseau Express Grand Lille ».**

**Ce constat se voit renforcé par le concept de « spécialisation sectorielle de l'espace économique » (Feuille 16 délibérations n°20141833) qui privilégie les activités à « forte valeur ajoutée » comme la recherche, la formation, et les sièges sociaux (Centres de commandement).**

**En effet, ces dernières ne seraient que des satellites d'un pivot certes important mais insuffisant face aux autres conurbations européennes.**

**Il est donc indispensable, dans un premier temps, dans un souci d'efficacité d'améliorer les lignes existantes afin de renforcer l'effet de conurbation entre les villes moyennes et historiques de la région. Ceci devrait parcourir efficacement à la densification urbaine en évitant l'étalement urbain au sein du bassin minier ou à la création de villes nouvelles à l'intérieur de ce même espace (Scénario 2 du projet de la région). Dans un deuxième temps, le renforcement démographique et qualitatif des pôles de compétitivités de cette conurbation permettra une absorption équitable par la métropole Lilloise de cet ensemble homogène.**

**Tout ceci garanti les conditions durables d'une réelle attractivité au bénéfice de l'ensemble de populations résidentes sur notre territoire par la massification de nos transports entre les villes de ces deux conurbations.**

- 1. Un projet se résumant à la mise en œuvre d'un lien rapide entre la métropole Lilloise et le Bassin Minier symbole de l'étalement urbain et de la mainmise de la métropole Lilloise sur les pôles de développement à forte valeur ajoutée :**

Malgré la teneur de ces avant-propos, le raisonnement de la région se cantonne à donner la priorité à la création d'un nouveau réseau dont l'épine dorsale serait les nouvelles stations de Carvin, et Sainte-Henriette avec l'objectif d'apporter une réponse durable à l'engorgement chronique de l'autoroute A1. **Pour rappel cette saturation trouve en grande partie son origine dans le développement démographique « atomisé » des villes du bassin minier symptomatique de l'étalement urbain des années 2000.**

**A cet instant via l'utilisation quelque peu dévoyée et parcellaire des données démographiques, et géographiques visibles dans l'Atlas de l'aire métropolitaine de Lille éditée par l'INSEE, le projet devient simple et se résume à la captation par la métropole Lilloise des migrants économiques du bassin minier adepte de la voiture par la mise en place d'une ligne RER express en parallèle de l'autoroute A1.**



Cette vision se voit confortée et renforcée par l'éviction des Scots de l'Artois et du Valenciennois du projet « Grand Lille » dont les villes d'Arras, Béthune, et Valenciennes font pourtant intrinsèquement parties (Voir deuxième paragraphe du feuillet n° 48 de la deuxième partie de la délibération n° 20141833).

Cette relégation des villes historiques de l'Artois respecte d'ailleurs l'objet premier des deux saisines de la région de novembre 2013 et octobre 2014 qui limitait la motivation du projet à l'amélioration des liaisons entre la « métropole Lilloise » et le « bassin minier » en évoquant deux scénarios possibles.

Il existe de ce point de vu une antinomie flagrante entre l'objet de la saisine et l'argumentation développée dans l'avant-propos du projet.

Ceci s'expliquant très certainement par l'obligation de la région de se tenir au cadre de son Schéma Régional des Transports et des mobilités adopté le 26 septembre 2013 qui stipule explicitement que *«Au-delà de la création de nouvelles infrastructures ou de la finalisation de chaînons manquants, nécessaires à la constitution d'un réseau intermodal d'intérêt régional, il s'agit pour l'institution de tirer, au mieux, parti des infrastructures existantes afin de limiter l'investissement territorial (consommation d'espace, nuisances), en inventant de nouvelles manières de se déplacer, d'avoir une approche en termes de mobilité et plus uniquement de transport. »*. Cependant, pour garantir le succès d'une telle approche, il est nécessaire de s'appuyer sur *« un réseau ferroviaire de grande qualité, territorialement maillé, véritable épine dorsale sur laquelle viennent s'articuler les autres transports collectifs »*.

Il est d'ailleurs à noter que la phrase suivante a disparu de la nouvelle saisine *« Cependant, pour garantir le succès d'une telle approche, il est nécessaire sur « un réseau ferroviaire de grande qualité, territorialement maillé, véritable épine dorsale sur laquelle viennent s'articuler les autres transports collectifs » »*.

**En conclusion** sur ce point précis, il aurait été préférable d'utiliser non pas le terme de projet de Réseau Express « Grand Lille » mais celui de projet de Réseau Express « de l'aire urbaine centrale du Grand Lille » ce qui aurait eu le mérite de mettre explicitement en avant le fait que ce projet de liaison rapide concerne principalement la métropole Lilloise et le bassin minier.

En effet l'argumentation développée dans la première partie tente de justifier le projet par l'amélioration de la desserte ferroviaire à l'intérieur du « Grand Lille » alors que le projet porte presque exclusivement sur l'amélioration des liaisons entre le bassin minier et la métropole Lilloise.

**Un problème de forme et de fond qui tendrait à rendre caduque et irrecevable l'argumentation développée dans la saisine visible dans la délibération n°20141833 du 3 octobre 2014 votée à l'unanimité par le conseil régional.**

En dernier lieu, cette liaison ne solutionne que le problème d'engorgement de l'A1 par les habitants pendulaires du bassin minier en excluant les problèmes d'accessibilités par la route des habitants des territoires du Béthunois, du Douaisi, du Lensois ainsi que de l'Arrageois vers la métropole Lilloise mais aussi à l'intérieur du triangle historique formé par Béthune, Douai et Arras.

Ce projet tend insidieusement dans l'optique de maintenir les pôles économiques à forte valeur ajoutée à l'intérieur de la métropole Lilloise à organiser l'étalement urbain de type résidentiel au sein du bassin minier.

Ce projet n'apporte pas de réponse de fond et durable à l'engorgement chronique de l'autoroute A1 par les salariés pendulaires de la partie centrale du grand Lille. En lieu et place d'une intégration progressive par la métropole Lilloise des territoires limitrophes, il serait peut être préférable d'envisager un développement plus homogène par un partage et une décentralisation des pôles de compétences vers les CU et CA de l'ensemble du territoire du grand Lille. Ce schéma nécessitant effectivement un réseau fortement massifié et maillé entre les principales villes historiques de la région.



**Ce projet manque de vision et ressemble davantage à une fuite en avant prônant l'étalement résidentiel et l'accumulation l'agrégation des richesses au sein de la métropole lilloise.**

## **2. Comparaison n'est pas raison !**

**Dans notre dernière partie** nous apporterons des remarques à la comparaison des solutions évoquées dans la deuxième partie de la saisine portant sur la présentation du projet.

Schématiquement on peut dire que l'amélioration des lignes existantes aurait en premier lieu l'avantage de coûter 2 fois moins cher (640 M€ en lieu et place des 1,2 M€ d'une ligne nouvelle) et de concerner davantage d'utilisateurs en touchant l'ensemble des villes historiques de la région en privilégiant la densification urbaine sur ces mêmes villes. Pour rappel, l'habitat dans l'aire du bassin minier concernait par le tronçon express est avant tout résidentiel et de ce fait très diffus.

Le principal défaut du projet privilégiant l'amélioration du réseau porte sur le fait qu'il ne propose pas de desserte du Grand Stade Pierre-Mauroy, et de l'aéroport de Lesquin.

Le projet de ligne nouvelle hormis son coût pharaonique enclave dans sa première phase des villes de Lens, Douai, Arras et Béthune. Il ne propose pas de gare dans l'aéroport mais à proximité.

**Les nouvelles gares font l'impasse sur les villes historiques en proposant des nouvelles gares « parkings ».**

**Les gains de temps de quelques minutes ne peuvent justifier un projet de + 1,5 Milliards d'Euros.**

**Faute de s'appuyer sur les gares existantes des villes historiques moyennes ne va-t-on pas déplacer ce phénomène d'engorgement chronique aux abords des gares parking du bassin minier.**

Les études économiques du nouveau tronçon ne semblent pas intégrer les coûts liés à la maintenance de ce nouvel ouvrage.

A contrario, ce type d'ouvrage permettrait de se soustraire du coût des péages pratiqué par SNCF Infra (Ex RFF) ? Ceci ne semble pas évident puisque ce projet de ligne nouvelle s'appuie en parti sur des lignes existantes.

**En conclusion, nous pensons que le projet de ligne nouvelle (Scénario 3) aurait eu toute légitimité si elle avait pris en compte en priorité une desserte efficiente de l'aéroport de Lesquin avec Lille via un lien Express avec des extensions futures vers les principales villes de la région (Lens, Arras, Douai, Valenciennes, Armentières, ...).**

**Ceci aurait pu être l'occasion de la création d'une gare TGV Européenne au niveau de l'aéroport de Lesquin ce qui aurait permis l'avènement d'un ensemble cohérent à l'avantage des usagers pendulaires et du développement économique de notre région.**

**Une autre solution qui viendrait compléter le modèle de développement initié par la région autour de la métropole Lilloise serait de proposer la création d'un « pôle métropolitain » que nous appellerons « conurbation historique ».**

**Cette conurbation devra comporter d'ouest en est les villes et les alentours des territoires de Maubeuge, Cambrai, Caudry, Denain, Valenciennes, Douai, Arras, Lens, Carvin, Liévin, Béthune, Saint-Omer, Boulogne, Etaples, Berck,...**



Néanmoins l'ensemble de ces villes pour des raisons géographique et historique ne peuvent prétendre devenir la porte d'entrée donnant accès via la grande vitesse au territoires européens situés à l'ouest, au sud et à l'est de cette « banane bleu ».

C'est pourquoi, nous prôtons à l'avantage de l'ensemble des usagers des villes suscitées d'améliorer l'assise et la robustesse de la gare TGV d'Arras dans l'optique d'en faire un nœud ferroviaire au sud de la région.

Cette étoile ferroviaire devrait permettre à l'ensemble de la clientèle loisir et professionnelle de voir ses déplacements améliorés en temps et en fréquence par l'optimisation des moyens actuels et l'utilisation optimale de la capacité de la gare d'Arras.

Néanmoins tout ceci n'est possible que par la mise en œuvre des chantiers suivants qui doivent faire l'objet d'une action commune auprès de RFF et de notre ministère de la région, du département et de nos élus nationaux et européens :

- Amélioration de la robustesse et optimisation de la capacité de la gare d'Arras par la réalisation du raccordement nord dit « saut de mouton » à la LGV Nord. Cet ouvrage d'art a fait l'objet d'une étude préliminaire financé par la région. Son cout est estimé à 110 millions d'euros (Solution proposé dans le scénario 2 de la région).

Ce raccordement permettrait de compléter celui déjà existant au sud d'Arras et de faire d'Arras une vraie gare TGV ce qui assurerait la pérennité des liaisons à grandes vitesses dans le sud de la région d'Est en Ouest.

- Création d'une ligne Arras – Cambrai qui permettrait de faciliter l'accès aux habitants du sud-est de la région à la grande vitesse et aux autres territoires nationaux et européens (Etude lancée par l'Etat et la Région).
- Electrification de la ligne Arras-St Pol sur Ternoise – Etaples afin de faciliter l'accès à la grande vitesse aux habitants du Sud-ouest de la région à la grande vitesse et aux autres territoires nationaux et européens.
- ...

Il nous semble quelque peu aberrant de penser que la région soit prête à dépenser presque 2 milliards pour relier par liaison express Seclin, Carvin et le terri de Sainte Henriette à la métropole Lilloise en encourageant de ce fait l'étalement urbain.

De surcroit, ce projet n'apporte pas de réponse aux problématiques transports des habitants des territoires des villes historiques de la région.

Le projet de ligne nouvelle hormis son coût pharaonique enclave dans sa première phase des villes de Lens, Douai, Arras et Béthune. Il ne propose pas de gare dans l'aéroport mais à proximité.

Les nouvelles gares font l'impasse sur les villes historiques en proposant des nouvelles gares « parkings ».

Les gains de temps de quelques minutes ne peuvent justifier un projet de + 2 Milliards d'Euros.



**Le cout de la gare souterraine de Lille Flandre nous semble quelque peu minorée et nous attirons votre attention sur le fait qu'entre la délibération n°20132915 de novembre 2013 et le dossier du 11 mars 2015 présenté par la région cette gare souterraine est passée de 227 M€ à 490 M€ !**

**Faute de s'appuyer sur les gares existantes des villes historiques moyennes ne va-t-on pas déplacer ce phénomène d'engorgement chronique aux abords des gares parking du bassin minier.**

**En dernier lieu, à la veille de l'avènement de la grande région Nord-Picardie on peut légitimement penser que ce projet ne correspondra plus aux besoins et qu'il nécessiterait une réflexion à une autre échelle sur ces sujets liés aux développements et aux transports.**

**Fort des remarques et des propositions évoquées dans ce document, nous prôtons dans un soucis de cohérence et dans le respect du SRT la mise en œuvre d'un scénario médian (Scénario 2) passant par l'amélioration du réseau existant et la création d'un RER entre Lille et l'aéroport de Lesquin avec des extensions futures vers le nœud ferroviaire d'Arras en passant par le bassin minier.**

**Les objectifs du projet au regard du cout pour la région devrait être redéfinis. Il n'est pas acceptable de penser que la région risque de s'endetter durablement dans un plan de concernant que le désenclavement du bassin minier.**

**L'amélioration de l'existant devrait se voir compléter par une réflexion globale et intégrée de l'offre ferroviaire existante par la mise en place progressive de THNS.**

**En dernier lieu la création de la gare « RER » de Sainte Henriette ne doit pas porter en son sein un future raccordement à une nouvelle gare TGV au pied de ce même terril. Cette création se fera immanquablement au détriment de gare TGV d'Arras.**

**Il ne doit pas être envisagé que les gares de Douai et Arras soient des gares en bout de ligne (Gares excentrées) !**

**Face à ces arguments nous ne saurions que conseiller aux décideurs des villes d'Arras, Douai, Bapaume, Lens, Béthune, de montrer visiblement leur opposition à ce projet dans sa version « nouveau lien » ( 2 Milliards d'euros) et de privilégier le scénario médian (Scénario 2) passant par l'augmentation et l'amélioration du réseau existant pour un cout 2 fois inférieur.**

Christophe Verger-Lecocq pour l'ARDA

