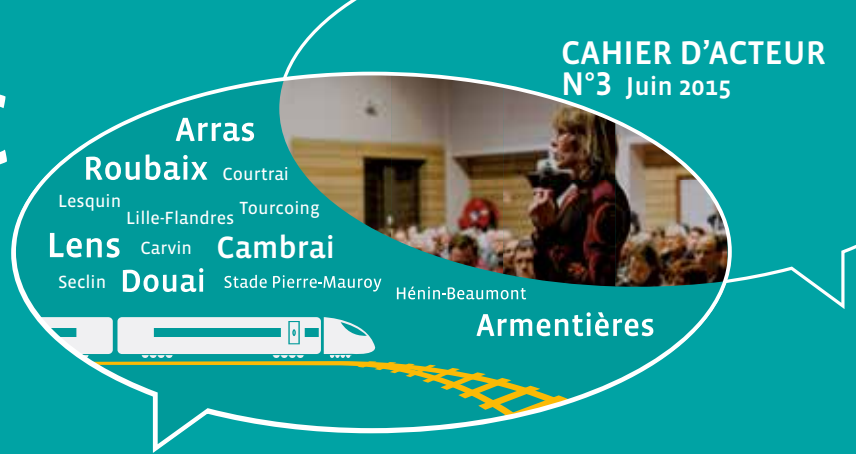


DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Présentation de l'acteur

Commune rurale de près de 1700 habitants située à 16km au Sud de Lille entre Seclin et Carvin, CAMPHIN-EN-CAREMBAULT s'étend sur 732 hectares, et comprend une douzaine d'exploitations agricoles. Le hameau d'Ennecourt avec 600 habitants est séparé du bourg d'une distance de 500 mètres.

La Commune est intégrée à la communauté de Communes Pévèle Carembault.

Camphin comme les communes voisines est particulièrement impactée par diverses infrastructures avec des conséquences sur l'environnement et le cadre de vie. La ligne TGV, dont l'intégration a posé d'emblée la question de l'identité communale, coupe la commune en 2 parties.

La départementale 925 traverse la commune avec un trafic quotidien de 10 000 véhicules, surtout les matins et soirs et lorsque l'A1 est surchargée. Enfin l'autoroute A1 passe à quelques dizaines de mètres des habitations et provoque des nuisances phoniques permanentes ; elle constitue la 3^{ème} source de nuisances sonores avec le TGV et le survol des avions de l'aéroport de Lesquin.

Raymond NAMYST
Maire de Camphin en Carembault -
Conseiller Communautaire de la
Communauté de Communes Pévèle
Carembault

mairie-carembault@orange.fr
03 20 90 21 76

CAHIER D'ACTEUR

Réseau express grand lille : utopie ou illusion ?

L'idée de créer un RER Grande Vitesse entre Hénin-Beaumont et Lille est à nouveau promue par les politiques et notamment la présidence de la Région Nord-Pas de Calais.

Ce projet vise à résoudre les problèmes de déplacement entre la capitale de la Région et l'ancien bassin minier.

Il s'agit de créer une nouvelle ligne ferroviaire entre Hénin-Beaumont et Lille Flandres avec au moins 4 gares nouvelles (Lesquin, Seclin, Carvin et Hénin-Beaumont), avec un aménagement souterrain de la gare Lille Flandres.

Le but du projet consiste à proposer des liaisons rapides avec une fréquence d'une dizaine de trains par heure.

Ce projet ferroviaire dont le coût évalué 2,5 milliards d'Euros, montant certainement en dessous de la réalité et plus proche de 3 à 3,5 milliards d'Euros.

Si l'idée paraît séduisante et ambitieuse, elle est cependant illusoire, voire utopique.

En effet beaucoup de questions restent sans réponse et le nouveau projet ne fait l'objet d'aucune étude de marché sérieuse pour valider au plan économique et sociologique cette idée.

Nous proposons une analyse de la question sur deux aspects :

- La création d'une nouvelle infrastructure : une « fausse bonne idée »
- Le maintien et la modernisation de la ligne TER existante : la solution à approfondir en concertation avec les élus locaux

La création d'une nouvelle infrastructure : une « fausse bonne idée »

L'idée d'une nouvelle infrastructure ferroviaire entre le bassin minier et la métropole lilloise pourrait paraître séduisante. L'idée proposée par la Région est tout simplement « politique » et il est à craindre que ce projet, s'il est réalisé, ne rejoigne le triste catalogue des « fausses bonnes idées ».

1) Des coûts sous-estimés :

2,5 milliards euros d'investissement, nous dit-on !

Ce chiffre nous paraît déjà en dessous de la vérité et irréaliste.

Par ailleurs, l'investissement dépasse allégrement le budget de la Région (2,29 milliards Euros) déjà endettée à hauteur de 2 milliards d'euros.

Outre l'investissement requis pour la création du REGL (réseau, nouvelles gares à Hénin-Beaumont, Carvin, Seclin, Lesquin et création d'une gare souterraine à Lille), les coûts d'exploitation risquent d'exploser et l'opération ne respectera jamais les critères de rentabilité économique !

2) Un tracé générateur de nuisances :

Le tracé de la nouvelle ligne emprunterait celui de la ligne à grande vitesse (LGV). Il s'agit encore pour nous d'une « fausse bonne idée » conçue loin du terrain, en imaginant que le cumul des nuisances est une solution à la réduction des pollutions phoniques.

Les concepteurs ont-ils contacté les communes qui pourraient être impactées par ce nouveau trajet ?

Carvin, Camphin en Carembault, Phalempin, Chemy, Seclin, Avelin, Fretin sont des communes déjà dans l'emprise de la ligne TGV, qui a créé une cicatrice qui n'est pas encore refermée.

Il est absurde de penser que les habitants riverains resteront inactifs et insensibles à la proposition d'un cumul de nuisances avec le TGV.

Et que penser de la consommation de foncier agricole qui viendra perturber les exploitations locales !

Il nous semble qu'une concertation avec les habitants concernés, qui sont des électeurs et des contribuables, serait la moindre des attentions qu'il faudrait leur porter. Associer les élus locaux, maires et conseillers communautaires à l'aménagement d'une telle infrastructure, au plan environnemental et de l'intégration paysagère paraît pourtant une évidence.



3) L'aménagement du territoire mal pris en compte :

Le REGL doit permettre de réduire le trafic de l'A1, et pourtant, d'autres liens routiers sont concernés.

En effet, la RD925 à Camphin et la RD39 qui traverse Bauvin, Provin, Annoeullin, Allennes les Marais, Gondécourt et Seclin sont 2 axes routiers majeurs (10000 véhicules/jour) participant à un enjeu majeur d'aménagement du territoire.

Alors pourquoi proposer l'implantation de la gare de Carvin à l'Est, à 1,5 km de la gare existante de Libercourt ?

De plus cet endroit est déjà saturé, chaque matin, par l'accès à l'A1. Cette implantation ne concerne que les usagers potentiels de Oignies, Libercourt et Carvin, soit 26 000 habitants hors de la zone de chalandise de Carvin.

Par ailleurs on peut aussi imaginer, dans le cadre d'un aménagement du territoire, que les habitants du bassin minier n'auront pas toujours pour seul horizon de se rendre au travail dans la métropole Lilloise.

Augmenter l'offre de transport coûte que coûte n'est pas à la hauteur d'une politique de planification territoriale équilibrée pour répartir différemment les sources d'emploi.

Si le REGL se construit : il faut revoir l'emplacement de la nouvelle gare de Carvin

Nous proposons une implantation située à l'Ouest de Carvin, accessible par le contournement de Carvin. Ainsi une telle gare pourrait desservir les communes suivantes situées entre 5 et 10 minutes en voiture :

- Carvin : 17 000 habitants ;
- Annoeullin et la prison : 10 000 habitants ;
- Bauvin : 3500 habitants ;
- Meurchin : 3880 habitants ;
- Provin : 4200 habitants ;
- Allenes les Marais : 3500 habitants ;
- Gondecourt : 4000 habitants ;
- Carnin : 1000 habitants ;
- Camphin : 1 700 habitants ;
- Estevelles : 1 200 habitants.

Soit plus de 50 000 habitants concernés pas cette zone de chalandise.

Cette nouvelle implantation aurait pour avantage indiscutable d'attirer des usagers qui empruntent d'ordinaire, l'A1, la D925 et la D39. De plus au plan environnemental, le nouveau tracé qui contourne Carvin par l'ouest permettrait d'éviter le cumul de nuisances qui perturbent déjà les habitants de Camphin et de Phalempin (le tracé TGV coupe la commune de Camphin en Carembault en deux). Ce tracé permet aussi d'éviter la modification d'infrastructures routières, soit les 6 ponts qui seraient à aménager avec le tracé initial du REGL.

4) Un impact important sur les usagers et les contribuables :

Le REGL vient en doublon du TER existant ou d'autres lignes (TER Lille-Arras).

Peut on imaginer un seul instant que, dans une conjoncture économique difficile, les investissements et les coûts d'exploitation seront sans effet sur le réseau régional déjà déshérité ?

L'entretien et la maintenance du réseau TER risquent d'être délaissés, faute de moyens. La mise en péage des autoroutes gratuites de la Région ainsi que l'accès par péages aux grandes agglomérations ne sont à notre avis pas des réformes satisfaisantes pour répondre aux énormes besoins de financement du REGL. Enfin la construction de gares neuves au milieu de nulle part, et par ailleurs la gare souterraine de Lille ont une importance qu'il convient d'appréhender à ce stade de la réflexion.

5) Trois milliards pour gagner 5 minutes de temps de transport : un bénéfice trop faible

Le jeu en vaut-il la chandelle ?

La Région Nord Pas de Calais, tristement positionnée sur le podium des régions les plus pauvres de France (derrière la Corse et le Languedoc Roussillon), avec 170 000 personnes sous le seuil de pauvreté, mériterait que l'on consacre les moyens financiers à une redynamisation économique du territoire.

Non ! À l'évidence le gain de temps et le cadencement proposés par le REGL ne sont pas à la hauteur des investissements consacrés.

Au final : d'autres réponses existent et il faut étudier des solutions alternatives



Le maintien et la modernisation de la ligne TER existante : la solution à approfondir en concertation avec les élus locaux

La ligne TER existe et il convient de la requalifier.

Cette ligne possède l'énorme avantage de desservir toutes les villes de la métropole élargie : Douai- Lens- Hénin-Beaumont avec une desserte locale de beaucoup de communes et des structures ferroviaires établies.

En effet les gares existent et se situent généralement au cœur des agglomérations.

Certes il conviendra de supprimer la dizaine de passages à niveau entre Lille et Hénin-Beaumont/Douai, pour une enveloppe financière globale estimée à 196 M€ (source «dossier du maître d'ouvrage» p. 90).

Il sera nécessaire de « relooker » les gares existantes pour les rendre plus accueillantes et créer des parkings d'usagers sécurisés.

Les capacités ferroviaires peuvent aussi être augmentées en ajustant des longueurs adaptées des rames.

L'exemple de la Suisse est édifiant, avec des trains qui circulent à une fréquence de 15 à 20 minutes en moyenne garantie toute la journée, et avec une capacité de remplissage bien plus important que le TER français (Le RER de la région de Berne illustre parfaitement ce cas de figure).

Rappelons que le temps de trajet actuel du bassin minier à Lille avec une infrastructure perfectible est de l'ordre de 26 minutes pour déposer les usagers au centre des agglomérations, soit 5 minutes de plus que ce qui est proposé avec la nouvelle ligne REGL. Il n'y pas de quoi s'exalter surtout que les nouvelles gares seront construites loin des centres ville.

Pour conclure, il faut admettre que ce scénario de modernisation de la ligne existante n'est pas celui qui est retenu par les initiateurs du projet. En effet, dans le document proposé au débat public, l'étude n'a guère été poussée et des conclusions hâtives incitent le lecteur à s'orienter vers l'idée d'une ligne nouvelle dont les coûts n'ont plus rien à voir eu égard aux avantages mis en avant.

Il n'est pas sérieux de se contenter d'affirmations que nous jugeons peu fondées et qui n'ont pas été validées. Une comparaison objective et approfondie des deux scénarios tant sur le plan des coûts que sur la faisabilité est nécessaire pour fournir aux citoyens une information complète.

Conclusion

Alors, le Réseau Express Grand Lille : UTOPIE OU ILLUSION ? CE CHOIX NE NOUS SEDUIT PAS !

En l'état actuel, le projet porté par les élus régionaux n'est sûrement pas la panacée.

Une réflexion préalable doit être conduite en associant tous les élus concernés pour peser les enjeux financiers d'une telle opération. Le réseau TER existe et il faut le conforter et envisager toutes

les possibilités de développer ce réseau, avant de décider d'un projet de liaison ferroviaire coûteux et qui ne fait pas la preuve de sa rentabilité économique et sociale.

Enfin il n'est à notre avis pas démontré, à ce jour, que le REGL soulagera la circulation routière de la métropole.

Dans l'hypothèse où le REGL serait décidé, l'ensemble des acteurs du Carembault rejette l'idée de grouper le tracé RER avec la Ligne à Grande Vitesse et l'Autoroute A1.

Ces acteurs préconisent la création d'une nouvelle gare RER à l'Ouest de Carvin et un tracé qui évite la commune de CAMPHIN pour passer dans la plaine entre CARNIN et CAMPHIN et rejoindre la Ligne Grande Vitesse après l'émetteur de CAMPHIN. Ce nouveau tracé devrait s'accompagner d'aménagements environnementaux et paysagers afin d'inscrire cette nouvelle ligne d'une manière harmonieuse au sein de la plaine du Carembault.

L'impact visuel devrait être particulièrement soigné afin d'éviter une nuisance paysagère visuelle.

Les élus locaux demandent à être consultés pour la mise en œuvre des aménagements nécessaires.

