

**Objet : Contribution du Pays du Cambrésis au débat public national sur le réseau express Grand Lille**

**- POUR UNE VRAIE DESSERTE FERROVIAIRE DU CAMBRESIS -**

Le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL) pourrait être un plus extraordinaire pour les habitants du Cambrésis. Cette nouvelle liaison proposée est la seule qui puisse non seulement répondre aux besoins de mobilité de demain mais aussi le seul scénario qui laisse entrevoir un développement important du nombre d'usagers quotidiens. Il est en effet évident que les échanges entre la Métropole Lilloise et le reste du territoire de la grande Région Nord Pas de Calais Picardie ne feront que croître dans les décennies à venir.

Mais il est absolument certain également que le Cambrésis, et le Saint-Quentinoise d'ailleurs, ne pourront tirer profit de ce REGL que si, et seulement si, le barreau ferroviaire Cambrai-Corbehem, permettant à la fois de connecter directement Cambrai au REGL et d'améliorer la liaison Cambrai-Arras, est construit en amont...

**A/ Situation actuelle :**

Avec 2000 montées/descentes quotidiennes, la gare de Cambrai est la 14<sup>ème</sup> gare de la Région Nord Pas de Calais.

Trois liaisons ferrées à ce jour :

- Vers Douai, sur une voie unique électrifiée mais sinueuse et dégradée
- Vers Valenciennes, sur une double voie électrifiée, mais avec des tronçons dégradés après Louches, qui ralentissent considérablement le trafic (*cette liaison doit faire l'objet de travaux conséquents pour développer l'axe CAMBRAI-VALENCIENNES*)
- Vers St Quentin, sur une double voie, via Busigny, entièrement rénovée pour la mise en service du nouveau contournement FRET de Lille.

Des temps de trajets trop longs : Cambrai-Lille en 1h13 en moyenne...via Douai, pas de possibilité de rejoindre Arras, sauf à passer par Douai (plus d'1h 15...)

Des liaisons vers Paris via ST-QUENTIN peu pratiques (1 seul direct par jour, à 5h40, et menacé de suppression dans le rapport Duron...) ou via le TGV à Arras, avec un service de cars (90 mn) .

Des liaisons vers Valenciennes très peu attractives... Un vrai parcours du combattant pour rejoindre PARIS, BRUXELLES ou LONDRES... qui se solde dans 95% des cas par un recours à la voiture individuelle.

**B/ Développement et aménagement du territoire :**

Deux projets majeurs représentent une véritable chance pour le Cambrésis :

- 1- L'arrivée du canal Seine Nord Europe
- 2- L'aménagement des 300ha de l'ancienne BA103

Ces deux projets, tournés vers la logistique, nécessitent, à eux-seuls, un raccordement ferroviaire pour que le Cambrésis et l'Artois puissent pleinement profiter de l'impact économique de ces deux aménagements. La plateforme multimodale prévue à Marquion, sans liaison ferroviaire, n'aurait de multimodal que le nom....

Outre le FRET, une amélioration de la liaison ferroviaire entre CAMBRAI et ARRAS profiterait pleinement aux centaines de salariés appelés à travailler sur ces deux sites...

### **C/ Les enjeux du REGL :**

Le tracé du REGL Lille/Hénin-Beaumont/Corbehem, si et seulement si il est associé au barreau ferroviaire Cambrai/Corbehem, permettra à la fois :

- une liaison beaucoup plus rapide vers Lille pour les habitants du Cambrésis et de l'Aisne (Cambrai-Lille en 46 minutes au lieu de 1h13 aujourd'hui, à une fréquence supérieure), et de ce fait une meilleure connexion du Cambrésis à la Très Grande Vitesse vers Londres et Bruxelles ;
- une amélioration importante de la desserte ferroviaire Cambrai-Arras, avec des possibilités de trains directs, renforçant ainsi la connexion du Cambrésis à la Très Grande Vitesse vers PARIS;
- une connexion ferroviaire efficace du port de Marquion et de sa plateforme multimodale, et peut-être aussi de l'ex BA 103.

La section Cambrai-Corbehem, permettant à la fois la connexion directe du Cambrésis au REGL, d'améliorer la liaison Cambrai-Arras, et de connecter au mieux Marquion au réseau ferré, ne saurait donc être en aucun cas une « option » ou un « complément » du grand chantier du REGL, mais doit au contraire être le préalable à la mise en place du REGL !

Bien évidemment, ce barreau ferroviaire facilitant l'accès à Arras, et donc à Paris, ne remet pas en cause la légitimité et l'utilité des dessertes Intercités Le Cateau – Paris ou Caudry – Paris. La proposition de la Communauté Urbaine d'Arras d'une liaison REGL directe entre Hénin-Beaumont et Arras peut effectivement être un complément fort intéressant au projet REGL, mais ne doit en aucune façon remettre en cause le tracé initialement proposé d'une liaison REGL Hénin-Beaumont/Corbehem ou Nord/Sud équivalente. Les habitants du Cambrésis, de l'Aisne et du Douaisis ne peuvent en effet pas faire un détour par Arras pour utiliser le REGL afin d'aller à Lille ; cela en supprimerait tout l'intérêt pour eux.

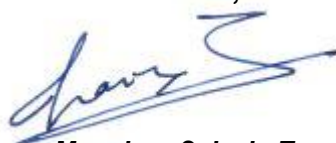
### **EN CONCLUSION**

OUI au projet REGL en 2030...

Mais avec ou sans REGL, l'amélioration de la liaison Cambrai-Arras est vitale pour le Cambrésis.

Et surtout, la section Cambrai-Corbehem, à vocations multiples, essentielle pour le Cambrésis, pour le port de Marquion et pour l'Aisne, et doit être réalisée prioritairement pour une mise en service en 2025...

**Le Président,**



**Monsieur Sylvain Tranoy**