

Contribution du groupe local EELV WepCaM (Weppes, Carembault Mélantois) au débat du REGL



I) Réactions, observations et réflexions autour du projet de REGL

1) Préambule

Le projet de REGL décrit dans les différents documents proposés amène des observations, remarques et réflexions tant sur ses aspects techniques que stratégiques, mais aussi sur les problématiques de coût et de gouvernance.

2) Problèmes et questions d'ordre technique

a) Fonctionnement des gares

En créant une offre globale mais sur plusieurs gares distantes (St Henriette, Seclin, Lesquin si option aéroport) mixant le TER classique et le REGL, comment un voyageur fait-il au quotidien pour décider en fonction des circonstances (heure et destinations) dans quelle gare prendre son train et en cas d'aléas, comment réagir efficacement pour se repositionner ?

On est à l'opposé du principe de simplification des voyages et de la concentration des réseaux en un point unique intermodal puisqu'on « éclate » les gares.

La variante desserte de l'aéroport de Lesquin ne se justifie pas en terme de pertinence par rapport au trafic de cette infrastructure (2 millions de passagers par an) alors que beaucoup d'aéroports régionaux avec des trafics bien plus élevés ne sont pas reliés à une gare.

En consultant le schéma de fonctionnement de la zone de Ste Henriette, on se rend compte de l'impossibilité pour un voyageur partant de Lens et désirant se rendre sur l'une des communes allant de Leforest à Douai voire Cambrai où Valenciennes d'utiliser le REGL en direct. Il lui faut pour cela changer de train et de gare (700m à pied, pas de bus sur l'ensemble de ce parcours) à cet endroit !

Utiliser l'argumentation de la proximité de l'A1 pour justifier d'une bonne accessibilité de certaines gares (Carvin, Seclin..) paraît bien curieux car c'est justement le postulat du projet d'éviter de reporter des circulations routières sur cette infrastructure !!

De plus la gare de Carvin est située près d'un échangeur qui est saturée dès les premières heures de la journée, y ajouter des véhicules se rendant à la future gare de Carvin ne ferait qu'empirer cette situation

b) L'amplitude horaire annoncée de fonctionnement du REGL de 05h – 23h est inapplicable. Si la ligne est ouverte dans cette amplitude, pour autant les circulations provenant du réseau classique en amont ou allant en aval subiront ses contraintes à savoir des plages travaux en fin de matinée et début d'après midi (entre les pointes de trafic, la nuit étant réservée aux circulations fret)

c) En ce qui concerne le tracé du tunnel vers Courtrai, la faisabilité n'est pas démontrée car comment arriver à récupérer la voie classique qui passe sous le niveau de la rue Jules Vallés à partir d'un tunnel qui devra passer sous les voies de la ligne vers Armentières puis remonter en saut de mouton pour passer la voie 2 au dessus des voies provenant du pont du Becquerel ?

Rappelons que les pentes maximales admissibles (et encore cela concerne plus les lignes à grande vitesse sur lesquelles circulent des engins moteurs de forte puissance) ne dépassent pas 35mm/m (la pente annoncée lors du débat du 9 juin à Lille est de 24mm/m) ce qui veut dire que dans le cas de ce tunnel, il faut passer de -7 m par rapport aux voies d'Armentières à + 7 m par rapport aux voies du pont du Becquerel en moins de 600m ce qui semble techniquement difficilement réalisable !

Il faut également se poser la question de la sortie du tunnel pour la direction d'Armentières puisqu'on est dans un contexte fortement contraint avec un tissu urbain dense, une ligne classique et une LGV qui se côtoient déjà difficilement ?

d) La vitesse de 160km/h annoncée pour le matériel du projet restera une vitesse « virtuelle » car au regard du nombre d'arrêts sur la ligne il sera impossible aux trains de l'atteindre.

3) Aménagement du territoire et environnement

Un des principes dans l'aménagement du territoire est de limiter la génération de déplacements en faisant coïncider les bassins de vie avec les bassins d'emploi.

On recherche d'abord à ne pas créer de déplacements avant de les faciliter.

Un des effets pervers du projet sera l'accentuation de la périurbanisation car en offrant plus de possibilité de déplacement, cela n'incitera pas à faire coïncider les bassins de vie et les bassins d'emplois et à pérenniser 2 espaces spécialisés, là où l'on vit et là où l'on travaille, ce qui entraînera à terme une augmentation des besoins de déplacements.

Le long du tracé il y aura une forte pression foncière notamment sur les espaces ruraux de la plaine du Carembault au Nord de Carvin ce qui est incompatible avec les objectifs du SCOT qui a le même horizon de temps que le REGL et qui prône la limitation de l'étalement urbain en se recentrant sur le recyclage urbain du foncier et ce qui est incompatible également avec la Directive Régionale d'Aménagement de la Périurbanisation (DRAP)

Le corridor écologique Est Ouest se trouvera également encore un peu plus impacté l'étant déjà avec la présence de l'A1 et de la LGV.

Cela créera également des corridors écologiques verticaux devenant des réservoirs de biodiversités complètement étanches en raison de la concomitance des 3 infrastructures bien que le maître d'ouvrage préconise des écoducs reliant l'ouest du REGL à l'est de l'autoroute A1 soit une largeur de plus de 200m si l'on veut vraiment comme il l'est annoncé recréer des continuités écologiques. (d'ailleurs quel en serait le financeur ?)

Le SRCAE fixe comme objectif une augmentation de 50% de la part modale des transports collectifs à l'horizon 2020. Avec les fonds à mobiliser sur le projet de REGL on ne pourra pas l'atteindre car cela concerne toute la région.

Il fixe également la diminution par 3,5 le rythme d'artificialisation des sols d'ici 2020

Rappelons les enjeux du SRRADT

Renforcer la cohésion territoriale

Lutter contre les disparités socio économiques territoriales

Garantir l'accessibilité des territoires entre eux et prendre en compte les temps dans l'aménagement du Territoire

Ces actions s'inscrivent donc dans une logique qui concerne l'ensemble du territoire régional et pas seulement son axe central, or il est à craindre que l'effort d'investissement à mener sur le projet de REGL n'obère à terme les politiques à mettre en œuvre pour satisfaire aux enjeux globaux et atteindre les objectifs dans ces documents directeurs.

4) Coûts

Les coûts annoncés pour le REGL paraissent sous évalués sur plusieurs postes :

a) P 62 du dossier de synthèse, le coût des 2 tunnels et de la gare souterraine de Lille est estimé à 490 + 630M€ = 1,12G€ alors qu'un projet similaire sur Anvers gare souterraine avec un seul tunnel et 4 quais aurait coûté 1,6G€

b) En ce qui concerne le matériel roulant on est à 200M€ d'investissement, ce qui donne 17 rames environs supplémentaires pour assurer le service.

Or en période de pointe on annonce 12 trains par heure (donc dans chaque sens) ce qui fait 24 trains par heure sur le tronc commun. Mais comme les rames viendront de l'amont et iront pour l'essentiel en aval de ce tronc commun, il est impossible techniquement d'effectuer un aller et retour en 1 heure pour le matériel. (ni sur Lille Arras ou Lille Douai ou Lille Lens ou Lille Cambrai.

Si on tient compte d'un volant de rame de remplacement pour tenir compte de l'entre tien technique c'est plus du double de rames que la Région doit acquérir, on arrive donc à plus de 400M€ au lieu des 200 annoncés (hypothèse reprise dans les propositions alternatives ci dessous)

c) Il est dit que le REGL n'aura d'utilité que si les projets complémentaires notamment la mise en double voie de Douai vers Cambrai voit le jour, le chiffre n'étant pas repris ici.

d) La réalisation du projet nécessiterait des prestations d'ingénierie (contrat de maîtrise d'oeuvre, études préalables à la déclaration d'utilité publique) qui augmenteraient le coût du projet de 10 à 25% (p83 du dossier du maître d'ouvrage) soit de 211 M€ à 527,5M€ supplémentaires !

=> Le projet sera donc certainement réévalué à la hausse et cela aura une incidence sur ses coûts d'exploitation et d'amortissement.

La Région porte également des projets autres que le REGL qu'elle devrait financer à hauteur de 1,5 G€ :

- 410M€ augmentation capacité Lille Vals Aye
- 340M€ amélioration desserte Cambrésis
- 90M€ création d'une desserte à Bruay la Buisnière

- 100 à 150 M€ pour la pérennisation de l'ensemble du réseau ferré régional
- 260M€ pour la mise en accessibilité des gares

On peut donc se poser la question du financement global de tous ces projets et donc du choix de modèle économique pour le REGL d'autant qu'il y a l'écotaxe, diminution du versement transport par l'annonce du passage de 9 à 11 employés pour la mise en œuvre de ce prélèvement et que la taxation des plus values foncières dans le corridor de projet sera fortement limitée puisque le tronçon commun emprunte essentiellement du tissu rural qui restera inconstructible.

Dans ces conditions cela rend très difficile un financement public.

Alors Partenariat Public Privé (PPP) avec un loyer qui devra tenir compte des coûts réels d'exploitation ou Délégation de Service Public (DSP) avec une indemnisation compensatoire pour combler le déficit d'exploitation ?

Ou alors une concession et là comme c'est le concessionnaire qui prend le risque, c'est lui qui fixe les tarifs ? et on voit ce que cela donne pour les autoroutes.

Comment éviter dans ces conditions un réseau TER « à 2 vitesses » tarifaires ?

5) **Gouvernance et démocratie**

Le projet du REGL présenté aurait un impact très fort sur l'aménagement global des territoires métropolitain et périphériques et donc risque de remettre en cause les différentes politiques d'aménagements initiées et planifiées par les collectivités et intercommunalités qui les composent.

Elles sont pourtant des partenaires privilégiés tant pour la définition des besoins que pour la co construction des solutions et le financement d'installations ou d'infrastructures comme par exemple l'implantation et la création de nouvelles gares ou de dispositifs d'intermodalité.

Pourtant, elles ne semblent pas avoir été consultées sur le projet initial afin de définir la pertinence, les potentialités et les impacts sur leurs politiques d'aménagement, et sur certains aspects, le projet est à contre courant de certains partis pris d'aménagement décrits dans différents documents tel le SCOT de l'arrondissement de Lille pour lequel le PADD, en cours de validation, ne prend du coup pas en compte le REGL !

Un projet de cette ampleur nécessite pourtant, avant d'être débattu, d'être tout d'abord co défini, partagé et validé par les différents partenaires y compris les populations concernées afin qu'elles participent à la définition des enjeux, des opportunités, des objectifs et donc des solutions à mettre en œuvre, le débat permettant ensuite de se positionner parmi un choix de solutions alternatives.

II°) Propositions alternatives au projet du Réseau Express Grand Lille

1) **Préambule**

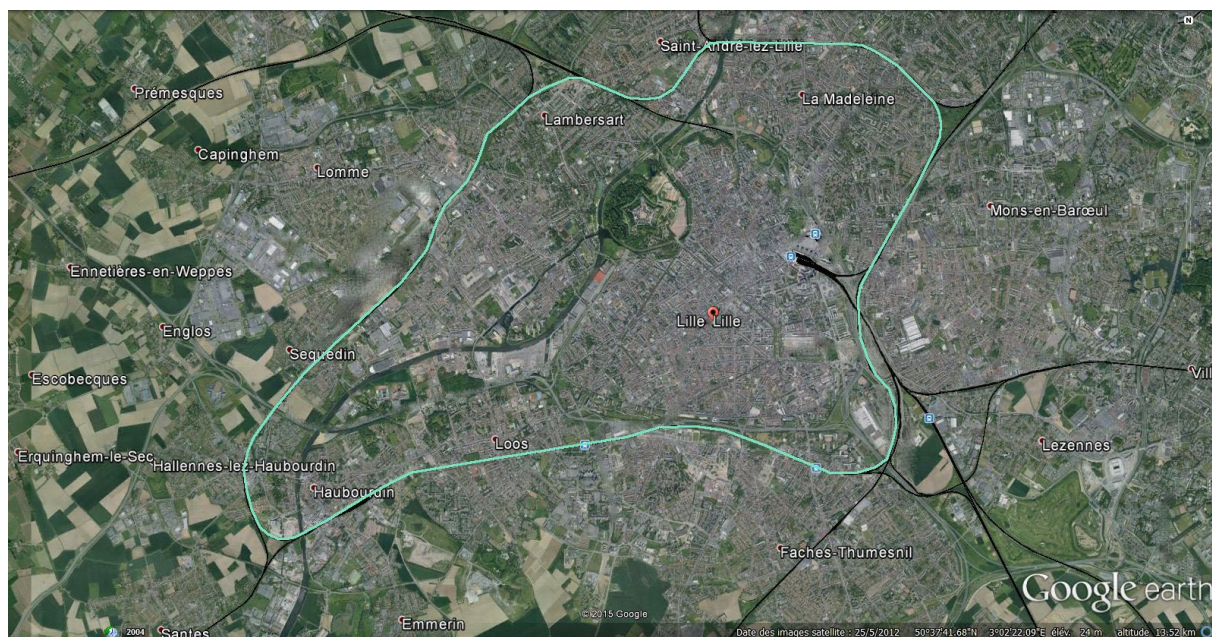
La proposition de projet alternatif décrite ci dessous ne représente bien sûr qu'un « exercice de style » afin de montrer que d'autres possibilités d'organiser les mobilités sur la métropole et sa périphérie existent pour un coût beaucoup plus restreint. Il ne préjuge pas d'un débat préalable et d'une co construction avec les différentes

collectivités, intercommunalités et populations qui seraient bien sûr des partenaires privilégiés dans le choix d'aménagement du territoire qui en découlerait.

2) Éléments de contexte.

Le réseau ferroviaire métropolitain, très dense, se présente sous la forme d'une étoile principalement centrée sur la gare de Lille Flandres et semble n'autoriser que des circulations origine/terminus à cette gare.

Pourtant la métropole est ceinturée par une boucle ferroviaire qui permet de tourner autour de l'agglomération sans passer par la gare centre et chacune des lignes qui arrivent à Lille emprunte un petit bout de cette ceinture.



Elle est d'ailleurs utilisée par les circulations de trains de fret principalement la nuit (peu de circulations fret le jour) permettant ainsi de passer facilement d'une branche de l'étoile à une autre, permettant par exemple la circulation de trains partant de Dunkerque et se rendant sur l'Est via Valenciennes ou encore ayant leur origine en Belgique et se dirigeant au sud vers la plateforme multimodale Delta 3 de Dourges puis la région parisienne.

La desserte TER de la métropole s'organise actuellement autour de circulations qui partent de ou arrivent à Lille Flandres en impasse, cloisonnant ainsi le fonctionnement des territoires périphériques.

3) Proposition de réorganisation de la desserte TER

L'utilisation de la ceinture ferroviaire permettrait donc de repenser la desserte globale de la métropole en reliant des territoires entre eux sans passer par la centralité au travers d'un réseau de nouvelles gares périphériques.

a) Un réseau de gares périphériques

L'utilisation de ce réseau de gares permettrait d'éviter également la limitation de capacité et la saturation de la gare de Lille Flandres, offrant des possibilités nouvelles liées à un matériel plus capacitaire.

3 gares périphériques permettraient donc de desservir de façon innovante la métropole :

Une serait située au niveau de la station de métro « Pont Supérieur » offrant aux voyageurs TER un accès à la ligne 2.



Une deuxième se situerait à proximité immédiate de la station « Caulier » de la ligne 1 et pourrait être complétée par la création d'un pôle de correspondances par bus sur la place Madeleine Caulier.

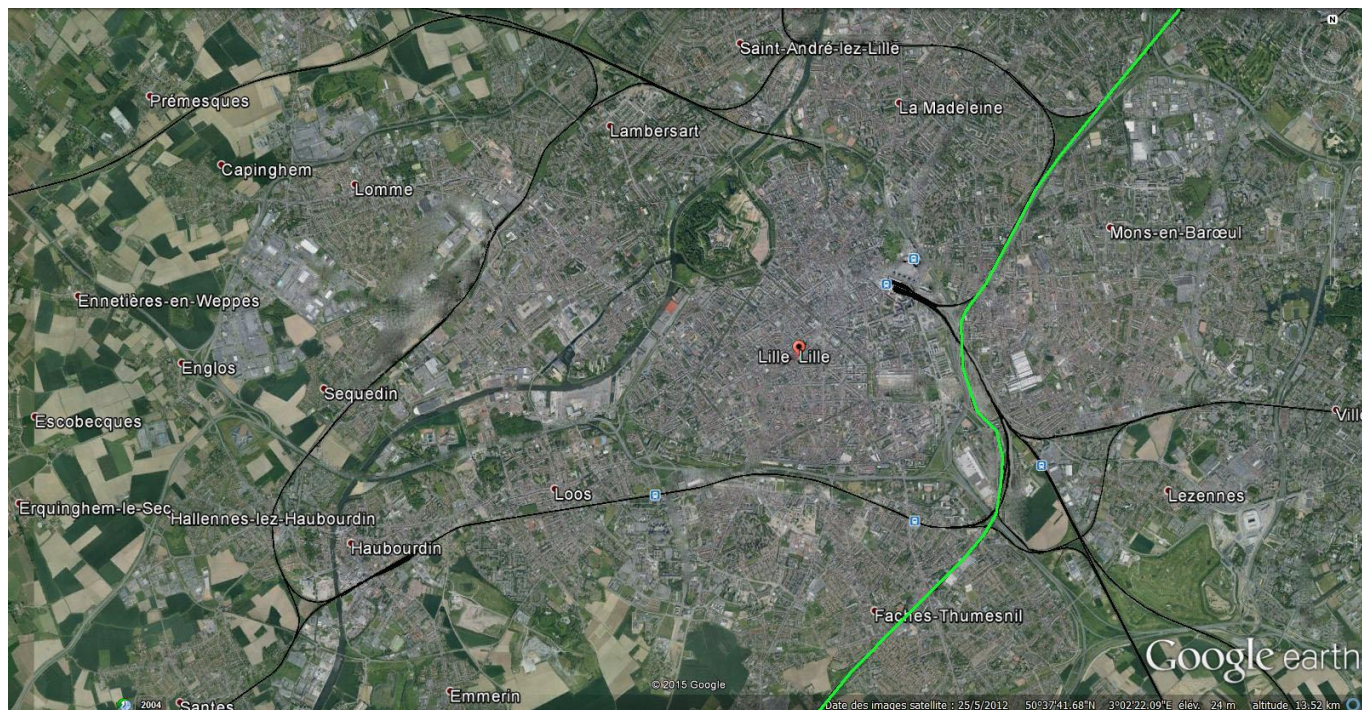


La troisième serait implantée à proximité de la Porte des Postes et offrirait un pôle d'échanges important (plus que Lille Flandres)avec la proximité des 2 lignes de métro et la possibilité également d'y créer une grande gare routière (bus Transpole et bus du Département).

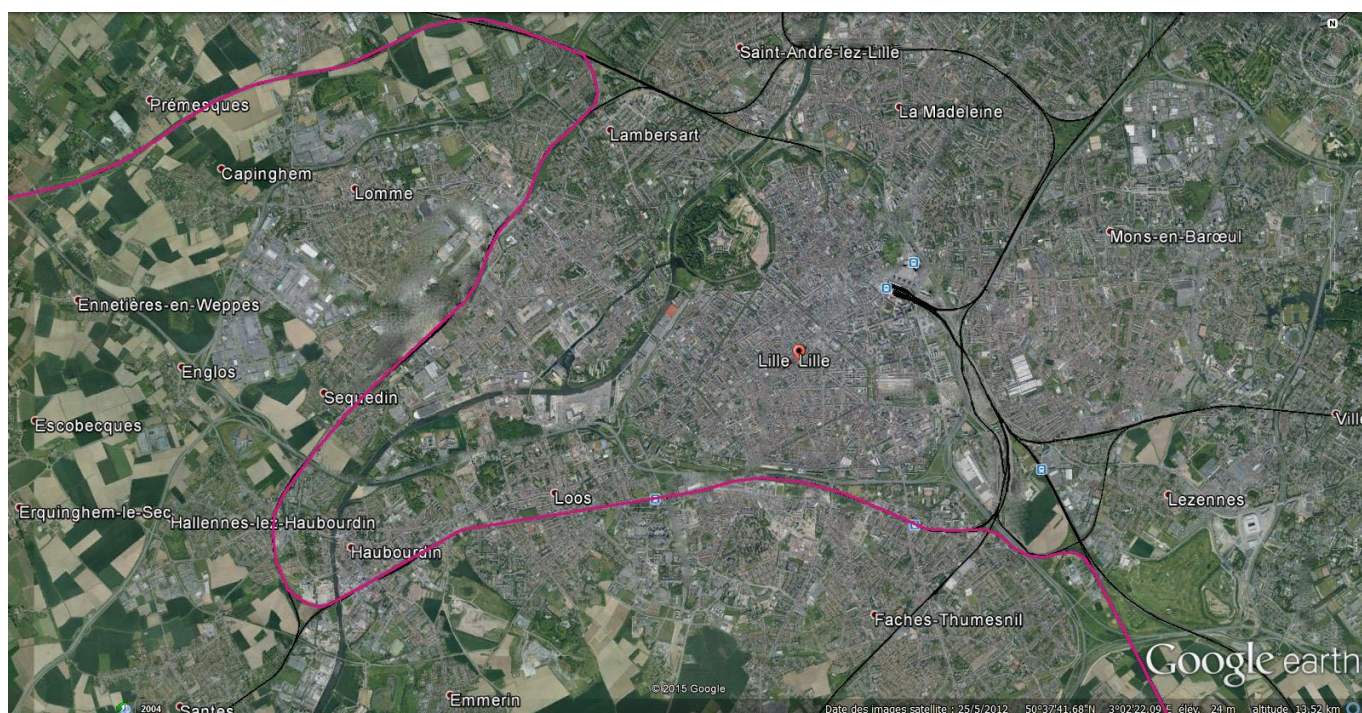
2 voies d'évitement supplémentaires dans cette gare permettraient d'éventuels dépassements ou la mise en place de correspondances par axe.

Grâce au « périphérique » ferroviaire, la desserte TER pourrait s'articuler par axe et notamment un axe nord sud et 2 axes Est Ouest (un au nord l'autre au sud de la métropole)

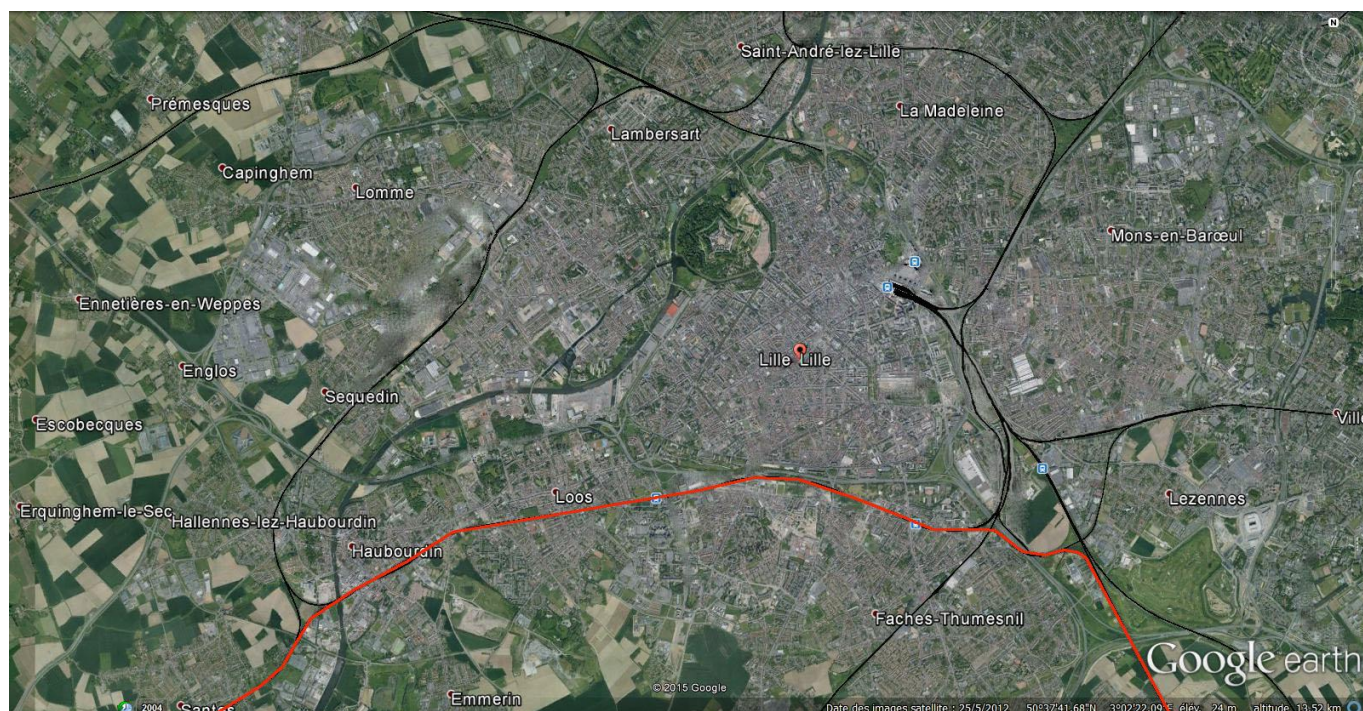
- Nord Sud : Courtrai – Lens via Hénin ou Douai – Arras (desserte par Caulier)



- Est Ouest « Nord » : Maubeuge Valenciennes – Armentières Hazebrouck Littoral (desserte par Porte des Postes et Pont Supérieur)

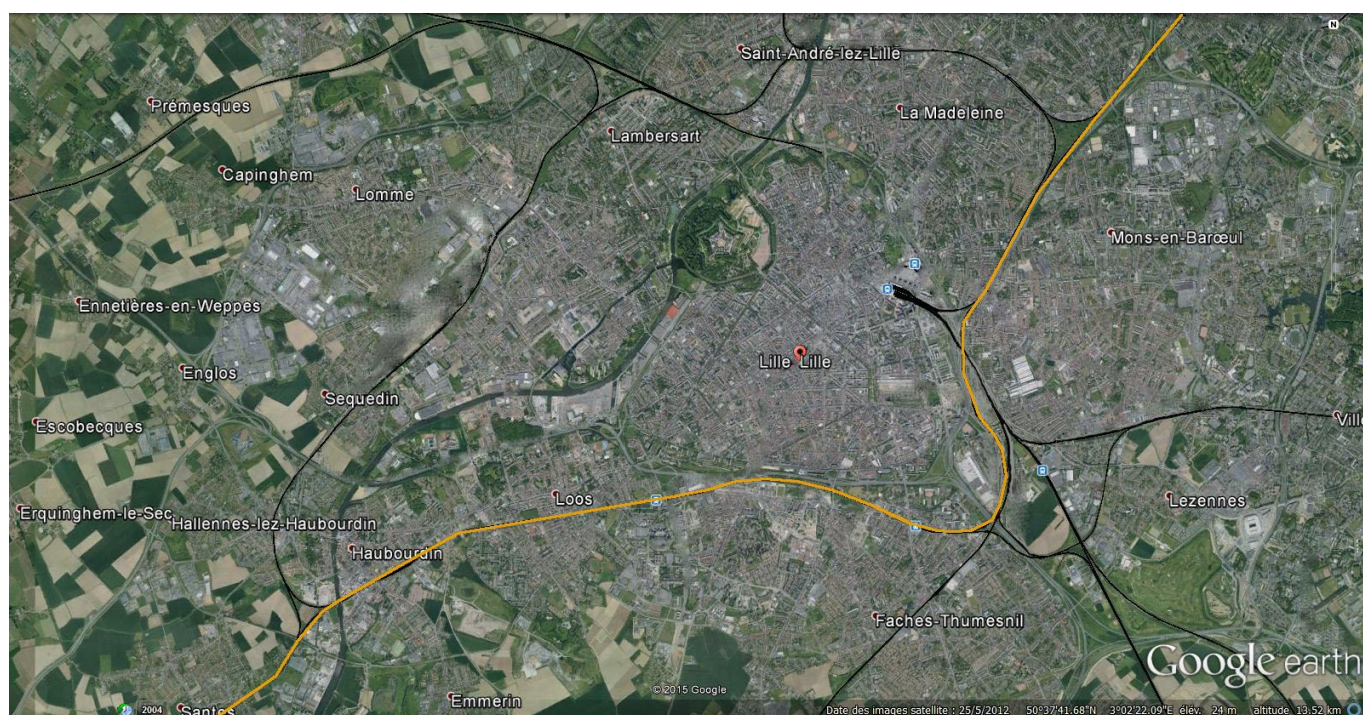


- Est Ouest « Sud » : Maubeuge Valenciennes – Don Lens ou Béthune (desserte par Porte des Postes)

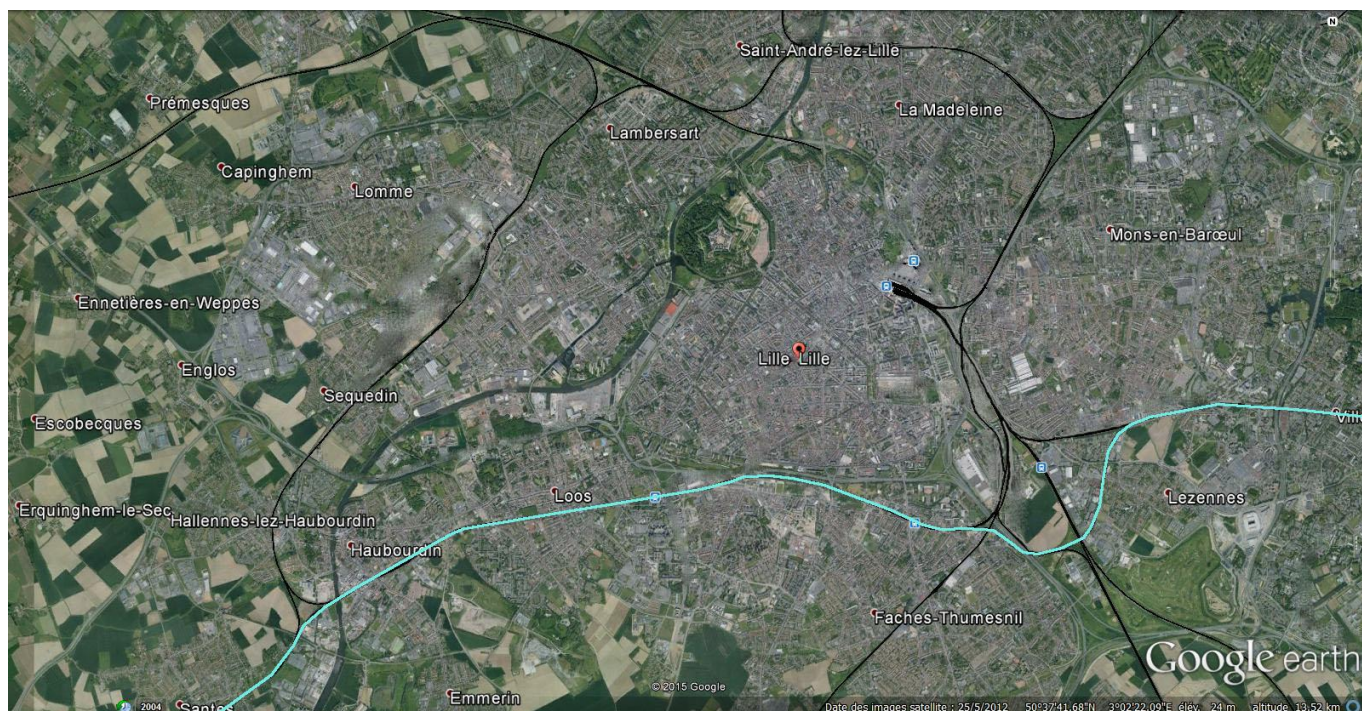


A ces axes principaux peuvent s'ajouter des axes secondaires :

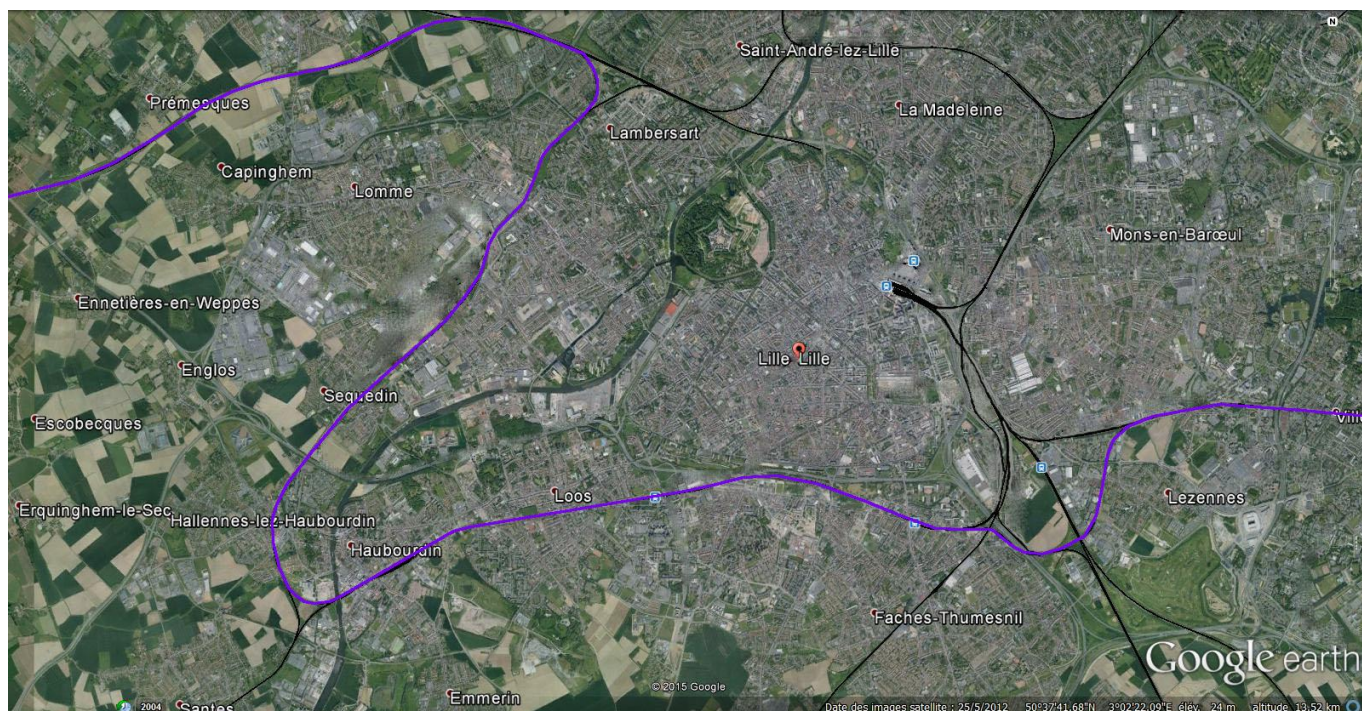
- Béthune ou Lens Don – Courtrai (desserte par Porte des Postes et Caulier)



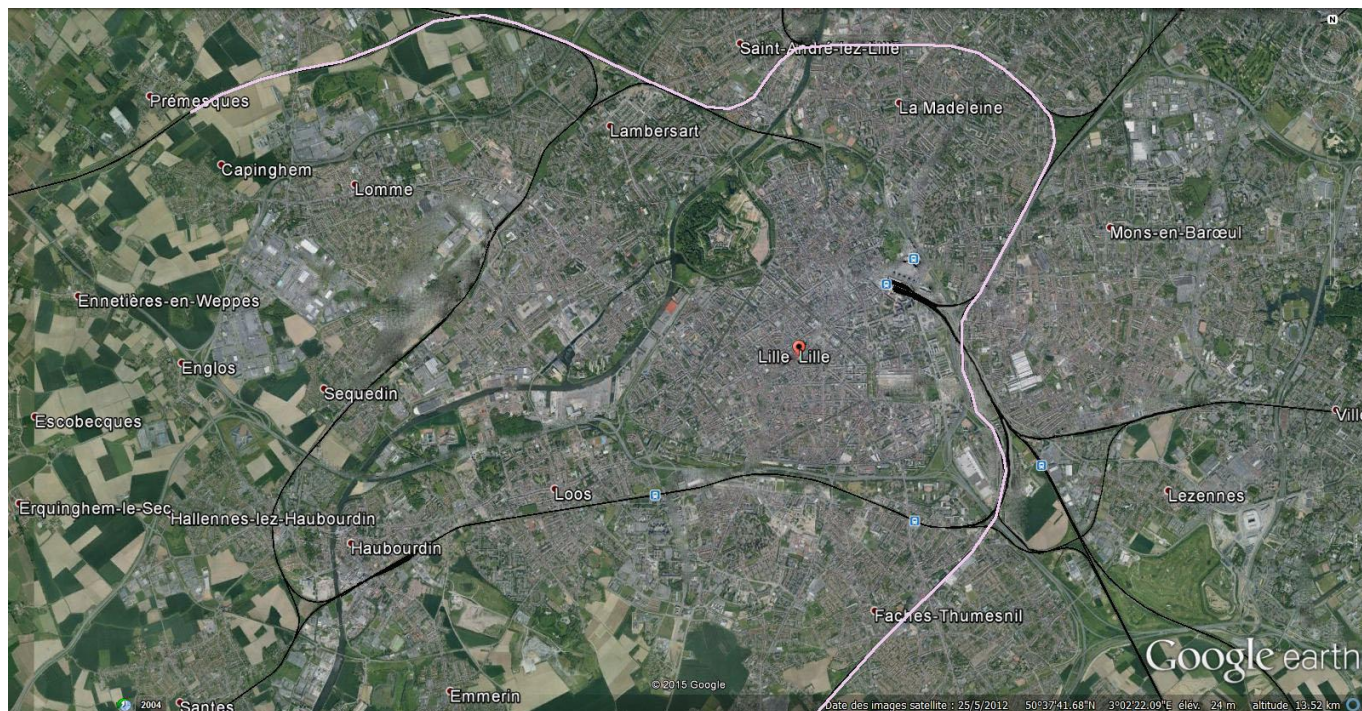
- Béthune ou Lens Don – Tournai (desserte par Porte des Postes)



- Armentières – Tournai (desserte par Pont supérieur et Porte des Postes)



- Armentières – Douai (desserte par Caulier)



Cette organisation présente plusieurs avantages :

- Permettre de traverser la métropole sans rupture de trajet et offrir des temps de parcours intéressants
 - Douai – Roubaix en 40 minutes (REGL 42)*
 - Arras Armentières en 52 minutes (REGL 49)*
 - Lens – Tourcoing en 49 minutes (REGL 48)*
 - Armentières – Lens via Don en 50 minutes ou 53 minutes par Caulier, Hénin*
 - Armentières – Valenciennes en 68 minutes*
 - Béthune Tourcoing en 49 minutes*
 - Lens - Tournai via Don en 62 minutes*
- Elle permettrait l'utilisation optimale en heure de pointe des voies de la couronne périphérique en offrant une circulation dense dans les 2 sens de circulation (actuellement dans un seul sens avec le système en impasse)
- Elle ouvrirait des opportunités d'accès direct par le TER au CHR (11 000 emplois) pour la majorité des lignes de la métropole (provenance d'Armentières, de Tourcoing, de Valenciennes, de Tournai, de Lens ou de Béthune via Don)
- Elle permettrait d'éviter le stockage des rames sur la métropole en attendant les pointes journalières
- C'est une grande partie du territoire régional qui se retrouverait reliée sans point nodal imposé et donc une grande partie de la population régionale qui pourrait en bénéficier.

c) **Un matériel adapté**

La capacité des trains offerte ne dépendant plus de celles de la gare de Lille Flandres (voies 0 à 3 et 10 à 16) non modifiables, du matériel capacitair peut être choisi pour la desserte et le choix peut se porter sur des rames du style Régio 2N longue (110m) ou même extra longues (135m) en doubles unités permettant des capacités de 2000 à 2500 voyageurs suivant le choix du matériel . Cela nécessite bien sûr le redimensionnement de la plupart des quais à 250 ou 300m.

C'est donc un poste d'investissement non négligeable mais qui peut s'étaler dans le temps en fonction de la mise en place progressive des différents axes en partenariat avec le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.

d) **Estimation du coût**

Plusieurs postes d'investissement sont à prendre en compte.

- **La création des 3 gares :**

Porte des Postes

L'emprise nécessaire à la création de cette nouvelle gare est accessible sans problème, il faut créer 2 nouvelles voies de 400m environ, 2 quais latéraux et un accès vers la Porte des Postes afin d'accéder au pôle d'échange métro – bus

Une estimation de 60 M€ paraît réaliste.

Pont supérieur

L'emprise nécessaire à la construction consiste en la création de 2 quais latéraux de 300m et d'un accès à la gare de Lomme en contre bas donnant accès à la station de métro Pont Supérieur, une gare de bus pouvant être créée dans le délaissé jouxtant la gare.

Une estimation de 30 M€ paraît réaliste.

Caulier.

C'est le chantier le plus technique car il faut créer un quai axial et 2 quais latéraux ce qui nécessite de créer une emprise supplémentaires en viaduc sur la rue de la Vinaigrerie et la bretelle de sortie de la RN356. Cette solution semble viable car la rue de Flers passe déjà sous la voie à cet endroit et la bretelle de sortie de la RN 356 atteint là son point haut, les pilotis du viaduc pouvant démarrer dès la séparation de la bretelle et de la RN en contrebass.

Le nouveau tracé ne semble pas devoir remettre en question l'implantation des appareils de voie et de la signalisation vers la bifurcation du Lion d'Or, les quais de 300m se terminant à proximité en amont de la première potence de signalisation.

Les voies doivent donc être rippées sur plusieurs centaines de mètres (400m au moins)

Il faut ajouter un accès au quais sous les voies avec escalators et ascenseurs.

Une estimation de 100 M€ paraît réaliste.

- **Acquisition de matériel ferroviaire**

Afin de permettre les rotations des circulations en conformation optimale en heure de pointe sur les différents axes il semble nécessaire de disposer de 40 rames environ afin qu'en raison des distances le matériel puisse effectuer une circulation par sens toutes les 90 minutes en moyenne

L'investissement se situerait à environ 450 M€ pour une capacité maximale en heure de pointe (l'estimation du projet REGL à un besoin de 15 rames paraît irréaliste car elle ne tient pas compte des distances réelles à parcourir en amont et aval du tronçon commun et donc du temps réel de rotation du matériel).

- **La mise en conformité des quais**

Environ 100 gares et points d'arrêt potentiels sont concernés par ces nouveaux axes et la circulation de matériel capacitaire. Si l'on se conforme aux données de l'annexe 7.2 de Réseau Ferré de France (les points d'arrêt ne sont pas tous repris).

Il ressort qu'un quart environ des points d'arrêt dépassent 270 m (rames extralongues) et un tiers 220m (rames longues)

Il y a donc environ 75 points d'arrêt à équiper au plus (si on prend la longueur utile un peu moins si on prend la longueur totale du quai)

Une estimation d'environ 150 M€ semble réaliste

- **Suppressions de Passages à niveau**

Estimation environ à 200 M€ (Cf contribution EELV)

- **Amélioration signalisation et espacement des circulations**

C'est principalement sur l'axe Lens – Lille via Don Sainghin que l'effort est à porter, d'une part pour améliorer l'espacement entre Pont à Vendin et Don Sainghin et d'autre part pour réduire les espacements entre Lomme, Haubourdin et La bifurcation de la Justice, tronçon qui demandera une fluidité à 5 minutes entre 2 trains en heures de pointes sachant que la modernisation de la signalisation et la mise en place du système ERTMS (European Rail Traffic Management System) font partie des chantiers qui seront

progressivement mis en oeuvre au niveau européen en fonction des capacités d'investissement, indépendamment du projet REGL ou alternatif.

Estimation à 100 M€

⇒ **Coût total estimé pour les propositions alternatives**

La création des 3 gares	
Porte des Postes	60
Pont Supérieur	30
Caulier	100
Acquisition de matériel ferroviaire	450
La mise en conformité des quais	150
Suppressions de Passages à niveau	200
Amélioration signalisation et espacement des circulations	100
Estimation coût total propositions alternatives	1090 M€