

DEBAT PUBLIC DU PROJET REGL

Contribution de SNCF Réseau

Eléments de contexte et points d'attention

Cette contribution s'articule, après une présentation des principaux enjeux de l'étoile ferroviaire lilloise et de ses possibilités d'évolutions, autour de l'analyse des opérations « socle », du scénario alternatif et du scénario de référence tels que présentés par la maîtrise d'ouvrage.

A ce stade du projet, ces analyses font ressortir un certain nombre de points qui méritent des compléments d'étude. Il s'agit notamment des liens entre la définition des offres de service et les besoins en infrastructure, des interfaces entre réseau existant et infrastructure nouvelle (sous les angles technique, exploitation et maîtrise d'ouvrage), de la prise en compte des enjeux environnementaux et des conditions de réalisation des travaux envisagés.

L'ETOILE FERROVIAIRE LILLOISE : ELEMENTS DE CONTEXTE

Le cœur du réseau ferré régional

Outil industriel largement ouvert sur les régions voisines et la Belgique, le réseau ferroviaire a été, dès 1850, un vecteur essentiel du développement de la Région Nord – Pas-de-Calais. Si son étendue s'est assez fortement contractée à partir des années 1930, il n'en demeure pas moins **l'un des plus denses de France**. Progressivement électrifié depuis la fin des années 1950 et modernisé à l'occasion de l'arrivée de la grande vitesse qui a conforté son ouverture vers l'Europe du Nord et lui a offert, via le tunnel sous la Manche, une connexion vers l'Angleterre, ce réseau a fait l'objet d'**importantes opérations de développement et de renouvellement sur la dernière décennie**. Bien maillé, il connaît un trafic soutenu : circulations TER, TERGV, TGV, TET et fret. Au sein de l'Aire Métropolitaine Lilloise, ce réseau se trouve aujourd'hui fortement structuré par une double étoile : l'étoile à 3 branches du réseau à grande vitesse se superpose à l'étoile à 6 branches du réseau classique, ces deux réseaux ne communiquant qu'au travers de 4 points singuliers du réseau régional que sont, du Nord au Sud :

- Calais-Fréthun,
- Cassel (bifurcation de Cassel - Oxelaëre),
- Lille
- Arras (bifurcations de Croisilles et de Roeux).

Ce sont ces points de connexion qui ont permis à la Région Nord – Pas-de-Calais de développer, depuis le début des années 2000, des dessertes TERGV. Les services TGV radiaux et inter-secteurs disposent de 2 gares dans le tissu urbain lillois, la gare de Lille Flandres et la gare de Lille Europe qui offrent de bonnes connexions intermodales.

Ainsi, l'étoile du réseau classique comprend **6 axes majeurs très circulés**, tout particulièrement en

période de pointe. Le nombre de trains (voyageurs et fret en TMJA 2013) circulant sur ces 6 axes à hauteur de la 1^{ère} couronne sont les suivants :

- Lille – Armentières : environ 95 trains/jour;
- Lille - Don-Sainghin : environ 95 trains/jour ;
- Lille – Libercourt : environ 110 trains/jour ;
- Lille – Orchies : environ 75 trains/jour ;
- Lille – Tourcoing : environ 70 trains/jour ;
- Lille – Baisieux : environ 40 trains/ jour.

Ces axes, à double voie, sont majoritairement équipés d'une signalisation performante en block automatique lumineux et disposent d'une vitesse de ligne pouvant aller jusqu'à 140 voire 160 km/h.

Lille Flandres constitue le point de convergence de l'ensemble de ces axes en accueillant, en origine / destination, environ 80 % des TER circulant quotidiennement en Nord – Pas-de-Calais. Deux lignes, avec un faible niveau de service et de faibles fréquentations, complètent l'étoile ferroviaire lilloise : la ligne La Madeleine – Comines, d'une part, et la ligne Ascq – Orchies, d'autre part.

Sur la 2^{ème} couronne de l'étoile, un itinéraire de contournement, composé notamment des ex-lignes des houillères Nord – Pas-de-Calais, supporte des missions TER internes au bassin minier, des missions TGV et des circulations de fret notamment via le CFL (contournement ferroviaire de Lille), récemment mis en service, qui offre aux trains de fret, en provenance / à destination du littoral et des ports, la **possibilité de ne pas traverser l'étoile lilloise en heure de pointe.**

Quelles possibilités d'évolution ?

Il n'appartient pas à SNCF réseau de définir le niveau de service des axes TER, ceci relevant strictement des prérogatives de la Région en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports.

Toutefois, plusieurs considérations méritent d'être mises en exergue notamment au regard des enjeux de massification du transport ferroviaire, d'accroissement de la part modale du mode ferroviaire dans les transports régionaux et de lutte contre le changement climatique, enjeux largement exprimés dans le dossier support du débat public.

- Si des adaptations marginales de l'offre de service sont possibles, **l'hétérogénéité des missions**, lentes et rapides (trains directs, semi-directs, omnibus, trains fret), sur des axes radiaux à double voie, sans point de dépassement, de l'étoile ferroviaire lilloise **n'autorise pas un accroissement substantiel de la desserte TER.**
- A infrastructure constante, une augmentation du nombre de desserte TER pourrait être obtenue, en poursuivant l'effort de structuration du graphique initié par le cadencement en 2012, en cherchant à **paralléliser les sillons** : cette recherche d'uniformisation de la politique de desserte pouvant être conduite en privilégiant les dessertes directes, semi-directes (suppression de la desserte de points d'arrêt au détriment du maillage territorial du TER) ou omnibus (ayant pour corollaire une dégradation des temps de parcours pour les liaisons de bout-en-bout).
- Toute réorganisation éventuelle des missions TER doit composer avec les contraintes horaires s'exerçant non seulement dans les gares accueillant les flux de plusieurs axes mais également au droit des bifurcations du réseau, toutes, ou presque, à niveau en Nord – Pas-de-Calais conduisant à **d'importantes contraintes de cisaillement.**
- Il est d'ailleurs utile de rappeler que c'est une logique de **dissociation des flux** qui a présidé aux

investissements d'augmentation de capacité de la gare Lille Flandres, mis en service de 2011 à 2013, qui visaient à permettre, moyennant des investissements en ligne, le développement de l'offre TER, particulièrement sur Lille - Don-Sainghin - Lens mais aussi sur Lille-Valenciennes avec l'opération d'amélioration de la desserte TER entre Lille, Valenciennes, le Val de Sambre et l'Avesnois dont une première phase se trouve inscrite au volet ferroviaire du CPER 2015 – 2020 (étanchéification des flux au droit de la bifurcation de Beuvrages).

Sur le réseau existant, le développement de l'offre de service que promeut le projet REGL dans l'option « infrastructure neuve », n'est envisageable que moyennant d'**importants investissements capacitaires** : réalisation de 3^{ème} voire de 4^{ème} voie en ligne et/ou en gare pour permettre le dépassement des trains lents par les trains rapides, banalisation de voies, investissements d'étanchéification des flux au droit des bifurcations, investissements infrastructurels et accroissement des capacités des postes de signalisation en gares, adaptations et suppressions de passage de niveau, modifications et rétablissements routiers, etc.

Compte tenu de la forte densité urbaine bordant les lignes de l'étoile ferroviaire lilloise, il convient d'être prudent sur la faisabilité de ces éventuels investissements et sur leur acceptabilité : des expropriations de bâtiments à usage d'habitation ou d'activités économiques et la mise en œuvre de dispositifs de protection contre le bruit s'avèreraient vraisemblablement nécessaires.

Il est important de bien dissocier la notion de service ferroviaire de celle d'infrastructure ferroviaire : la localisation et la nature des investissements indispensables à une augmentation significative de la capacité du réseau existant sont intimement liées à la nature du service cible souhaité : des schémas de desserte différents peuvent conduire à des investissements capacitaires très contrastés : localisation des sections de 3^{ème} voie, aménagements en gares, etc.

REGL : LES OPERATIONS « SOCLE »

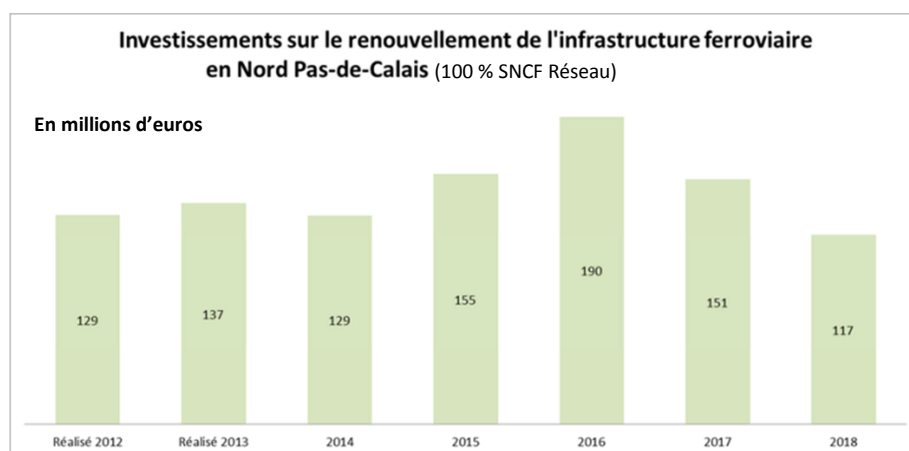
Le dossier support du débat public définit 5 opérations considérées comme réalisées à l'horizon du projet quel que soit le scénario retenu pour le projet REGL :

1. l'amélioration de la desserte TER entre Lille, Valenciennes, le Val de Sambre et l'Avesnois qui représente, selon l'option retenue, un montant de 130 ou de 400 M€ HT d'investissement ;
2. l'amélioration de la desserte TER du Cambrésis qui représente un montant de 500 M€ HT ;
3. l'amélioration de la desserte du Bruaysis qui représente un montant de 145 M€ HT ;
4. les opérations de pérennisation du réseau existant, notamment des lignes de l'étoile de Saint-Pol-sur Ternoise et de la ligne Ascq – Orchies, représentant à elles seules plus de 100 M€ HT d'investissement de régénération et de modernisation.
5. la mise en accessibilité des gares régionales.

Toutes ces opérations sont inscrites au volet ferroviaire du projet de CPER Nord – Pas-de-Calais 2015 – 2020 ayant fait l'objet d'une consultation publique qui s'est achevée mi-juin 2015.

Leur prérequis à la réalisation du projet REGL mériterait d'être explicité et relié aux fonctionnalités du projet proposé.

SNCF Réseau rappelle que pour sa part, il poursuivra dans les années à venir, **son effort de renouvellement du réseau structurant : plus de 600 M€ HT sur la période 2015-2018 en Nord – Pas-de-Calais.**



Il s'agira notamment sur les deux prochaines années de renouvellements complets de voies (Lens- Don, Valenciennes- Hirson), de renouvellement d'appareils de voies (aiguillages), de modernisation de la signalisation (Douai-Somain) et de modernisation du poste d'aiguillage à Haubourdin.

REGL : LE SCENARIO « ALTERNATIF »

Les remarques et contributions suivantes sont formulées sur le scénario alternatif défini par la Région dans le dossier support du débat public. Il est rappelé que **SNCF Réseau est maître d'ouvrage des investissements intéressant le RFN.**

Suppression de la desserte de certains points d'arrêt et renforcement de la contrepointe

Afin d'augmenter le nombre de circulations, le scénario alternatif nécessite a minima, selon la Région, la suppression de la desserte de 4 points d'arrêt sur l'axe Lille – Douai (Ronchin, Wattignies-Templemars, Phalempin et Ostricourt), de 2 points d'arrêt sur Lens – Ostricourt (Pont-de-Sallaumines et Corons de Méricourt) et d'un point d'arrêt entre Lille et Don-Sainghin (La Fontaine). La fréquentation actuelle de ces points d'arrêt appelle **la mise en œuvre de moyens de rabattement** de type transport urbain sur les points d'arrêt dont la desserte TER est maintenue. En cohérence avec l'opération d'augmentation de capacité de la gare Lille Flandres, **le renforcement de l'offre TER de contrepointe proposé par la Région s'avère positif** en ce sens qu'il permet de capter des potentiels d'utilisateurs supplémentaires et de diminuer les besoins de garage de rames non commerciales à Lille Flandres, besoins qui peuvent s'avérer importants en cas de forte dissymétrie de l'offre de pointe vis-à-vis de celle de contrepointe. Il engendre en revanche des surcoûts en termes d'exploitation pour l'AOT.

Etanchéification des flux au droit du triangle d'Ostricourt

Le triangle d'Ostricourt assure, par **des bifurcations à niveau**, la connexion entre la ligne Ostricourt –

Lens et la ligne Douai – Lille, section de l’ancien itinéraire Paris – Lille avant mise en service de la LGV Nord. Ce triangle accueille des circulations voyageurs denses et variées depuis/vers Bully-Grenay, Lens, Rouen, Amiens, Arras, Douai, Saint-Quentin, Cambrai, Valenciennes vers /depuis Lille Flandres mais aussi des circulations transversales Lens - Douai – Valenciennes, ainsi que des circulations fret en provenance notamment de la plateforme multimodale de Dourges toute proche. Le renforcement des flux en période de pointe sur un axe peut conduire à contraindre ou dégrader la construction horaire sur l’autre axe. C’est par un investissement en infrastructure, en l’occurrence la **réalisation d’un saut de mouton** « pour faciliter l’insertion des trains de Lille sur la ligne Lens – Ostricourt » qu’il est envisagé de lever les contraintes de cisaillement du triangle. Le dossier support du débat ne précise toutefois pas si l’investissement projeté vise uniquement à lever les contraintes de cisaillement de la bifurcation d’Harponlieu ou s’il intègre également le traitement de la bifurcation d’Evin. **La faisabilité de l’investissement et ses conditions d’insertion vis-à-vis de l’urbanisation, du PN n°123 et de la gare d’Ostricourt seront à préciser dans les stades ultérieurs d’études.**

Suppression de passages à niveau

L’étoile ferroviaire lilloise comporte un très grand nombre de passages à niveau : plus de 300 pour les axes circulés au sein de la 2^{ème} couronne lilloise (par exemple, 19 sur le seul axe Lille – Douai (33 km)). Sur certains axes, les incidents « PN » peuvent constituer l’une des causes importantes d’irrégularité liée à l’infrastructure (autres causes exclues) avec des impacts sur la qualité du service ferroviaire mais également sur l’écoulement des flux routiers et le fonctionnement urbain en zone dense. A ce titre, **SNCF Réseau reçoit favorablement tout projet visant à l’effacement de PN au sein des 1^{ère} et 2^{ème} couronnes lilloises.**

Sauf erreur de notre part, le dossier support de débat public ne mentionne pas les passages à niveau dont la suppression est envisagée. Le chiffre de 28 passages à niveau supprimés a été annoncé dans les supports des réunions publiques sans que leur liste n’ait été précisée. Tout projet d’investissement capacitaire conduisant à terme, à porter le moment d’un PN donné à une valeur équivalente ou supérieure à 1 million (moment = trafic routier x trafic ferroviaire sur une journée), devra intégrer la suppression de ce PN par rabattement sur un ouvrage existant ou via la construction d’un nouvel ouvrage de rétablissement routier. En outre, ces investissements ne devront pas aggraver le niveau de risques global des lignes concernées par le projet ; le cas échéant, des suppressions supplémentaires de PN pourront s’avérer nécessaires.

Confinement des circulations ferroviaires au franchissement du PPRT de l’usine NYRTSAR

En Nord – Pas-de-Calais, plusieurs Plans de Prévention de Risques Technologiques (PPRT) couvrent le RFN : ils peuvent interdire toute circulation ferroviaire de voyageurs ou conditionner leur développement à la mise en œuvre de mesures de confinement. C’est le cas pour le PPRT de l’usine NYRSTAR, situé à Aubry le long de la ligne Lille – Douai. En 2014, le Conseil Général du Nord et RFF, devenu SNCF Réseau depuis lors, ont mené une étude préliminaire visant à la suppression du PN n°114 situé sur la commune d’Aubry par réalisation d’un ouvrage d’art. **Des mesures de confinement sont intégrées au projet alternatif proposé dans le dossier sans autre précision : l’investissement nécessaire à l’effacement du PN n°114 est-il bien intégré dans le scénario alternatif ?**

Augmentation de capacité Lille – Don-Sainghin - Lens

Cette opération inscrite au volet ferroviaire du CPER Nord – Pas-de-Calais 2007 – 2013 a fait l'objet, sur financement de la Région, d'études préliminaires puis d'avant-projet sous la maîtrise d'ouvrage de RFF, devenu depuis lors SNCF Réseau. D'un montant d'investissement d'environ 90 M€ HT, elle autorise un temps de parcours de 26 mn entre Lille et Lens via Don-Sainghin sur la base d'un schéma de service prévoyant le renforcement de la desserte directe (ajout de 2 trains directs Lens – Lille en heure de pointe dont l'un basculé de l'axe Lens – Libercourt - Lille). La modification de plusieurs courbes, la modernisation de la signalisation sur une section de la ligne Don-Sainghin – Lens et la réalisation d'un investissement capacitaire entre la bifurcation de Sallaumines et la gare de Lens représentent les principaux investissements constitutifs de l'opération. **Ce projet est intégré dans le scénario alternatif bien que celui-ci ne se trouve pas repris dans le volet ferroviaire du CPER 2015-2020.**

Création d'une gare à Porte-des-Postes et diamétralisation des missions Valenciennes - Béthune

Ce projet de gare a fait l'objet d'une étude préliminaire sous la maîtrise d'ouvrage de la Région en 2009 / 2010 notamment dans l'objectif de **création d'un nouveau pôle d'échanges multimodal** tenant compte du projet de tram-train porté par la MEL et aujourd'hui reporté. S'agissant d'un projet de gare nouvelle intéressant le RFN, s'il devait voir le jour, **celui-ci devra être placé sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau**. Par ailleurs, dans la poursuite des études, il faudra **porter attention aux conditions et à la robustesse d'exploitation des sillons diamétralisés** notamment vis-à-vis des risques d'exportation des situations perturbées d'un axe radial vers l'autre.

Renforcement des parcs de stationnement

Dans l'hypothèse où la **mobilisation de foncier ferroviaire** s'avérerait nécessaire au renforcement des parcs de stationnement situés à proximité des gares existantes, **SNCF Réseau ne pourra être favorable à la mutabilité des espaces visés qu'après vérification de leur absence d'utilité ferroviaire**, vis-à-vis des besoins long terme de l'exploitation ferroviaire comme des conditions d'insertion du RFN dans son environnement (i.e. préserver la faisabilité d'ouvrage effaçant un passage à niveau).

Dispositifs de protection acoustique

Selon la réglementation issue du Code de l'environnement, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante se traduisant par une augmentation de plus de 2 dB (A) de la contribution sonore à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains (périodes 6h-22h et 22h-6h), par rapport à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation, doit conduire à interroger l'éventuel dépassement des seuils maximaux de contribution sonore définis pour les établissements sensibles et les locaux à usages d'habitation. Si le dépassement de ces seuils est avéré, des mesures de protection acoustique doivent être mise en œuvre afin que la contribution sonore à terme du projet soit ramenée en deçà de ces seuils maximaux. **Ces dispositifs peuvent être à l'origine d'un surcoût notable des projets en regard de l'étendue des « taches » urbaines bordant les voies du RFN.**

REGL : LE SCENARIO « DE REFERENCE »

Une infrastructure nouvelle entre Lille et Sainte-Henriette.

Le projet REGL repose, pour partie, sur la réalisation d'une infrastructure nouvelle et indépendante du réseau ferroviaire actuel entre Lille et Sainte-Henriette. Hautement capacitaire, ce nouveau réseau ferroviaire vise à faire face au développement prévisionnel de l'Aire Urbaine Centrale de la Région Nord – Pas-de-Calais et à l'accroissement de ses besoins de mobilités. Ce tronçon central du REGL implique une **réorganisation du système ferroviaire de la région**, en ce qu'il permet la spécialisation géographique et fonctionnelle des axes : il dédie un axe aux liaisons entre Lille et la partie centrale de l'Arc Sud (Hénin-Beaumont / Lens) tout en offrant la possibilité de dégager de la capacité sur les axes de Béthune et de Douai qui accueillent aujourd'hui les missions vers cette partie centrale de l'ex bassin minier via Don-Sainghin pour l'un et via Libercourt pour l'autre. Au-delà du haut niveau de service qu'elle permet, cette section centrale offre donc la possibilité de repenser les dessertes sur les axes de Béthune et de Douai en faveur d'une meilleure qualité du service offert aux usagers et aux clients.

Toutefois, si le dossier support de débat public précise l'évolution du nombre de trains sur les grandes O/D concernées, **il ne précise pas les principes de reconfiguration des services ferroviaires sur les axes de Lille et de Béthune. Les schémas de service TER souhaités sur ces axes devront être précisés par l'AOT lors des études ultérieures et faire l'objet de travaux de planification horaire pouvant conduire à des arbitrages concernant la desserte envisageable et/ou à des besoins d'investissements complémentaires.**

Lille Flandres : une nouvelle gare souterraine dédiée au REGL

Inscrite au Contrat de Projet Etat Région 2007-2013, l'opération visant à augmenter la capacité d'accueil de la gare Lille Flandres a été livrée dans sa totalité fin 2013. Cette opération a été guidée par un principe général d'étanchéification des flux (fonctionnement par groupes dédiés). Elle a été réalisée en cohérence avec des projets programmés de développement de la desserte TER, ceux-ci nécessitant toutefois la réalisation d'investissements capacitaires en ligne notamment via les opérations d'amélioration de la desserte TER entre Lille et Lens via Don-Sainghin ou d'amélioration de la desserte TER entre Lille, Valenciennes, Le Val de Sambre et l'Avesnois.

Le choix du maître d'ouvrage du projet REGL de munir Lille d'une gare traversante permettant la diamétralisation des missions supportées par le REGL, en même temps que l'accueil d'un nombre important de nouvelles missions, traduit les contraintes inhérentes à l'option d'une transformation de la gare Lille Flandres en surface (le tissu urbain lillois étant particulièrement dense à ses abords).

Au regard des éléments mis à disposition, cette hypothèse de réalisation d'une gare souterraine n'est toutefois pas sans impact sur les installations ferroviaires de surface. Les contraintes du site sont telles qu'elles pourraient impliquer des incidences, tant en situation de travaux que définitive, sur

l'exploitation de l'ensemble de la gare : réalisation du tunnel et des puits de forage de la gare souterraine et des autres investissements concernés. **S'agissant d'un projet de gare nouvelle intéressant le RFN, celui-ci devra être placé sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.**

Le secteur de Lesquin : les impacts sur la ligne Fives - Hirson

Le projet REGL remanie l'ensemble des installations ferroviaires au droit de l'actuelle gare de Lesquin. L'infrastructure neuve proposée par le maître d'ouvrage se trouve jumelée sur une large section avec la ligne Fives – Hirson, les 2 lignes étant dénivelées dans le cadre du projet pour permettre la réalisation d'une tranchée couverte favorisant l'intégration urbaine des 2 lignes et autorisant la réalisation d'une gare souterraine et la suppression du PN n°6 situé à proximité immédiate de la gare actuelle. Cette proposition implique le dévoiement et la dénivellation de la ligne Fives – Hirson qui figure parmi les plus circulées en région Nord – Pas-de-Calais. Au-delà des importantes modifications qu'entraîne cette proposition, les conditions de réalisation des travaux et leurs impacts sur l'exploitation de la ligne Fives-Hirson ne se trouvent pas explicités dans le dossier support du débat public. SNCF Réseau se montrera très attentif à ce que **les études ultérieures puissent venir préciser ces conditions de réalisation dans le sens d'une limitation des impacts des travaux sur les circulations voyageurs comme des circulations fret.**

Au Nord de la gare de Lesquin, le projet REGL profite astucieusement des 4 voies dont dispose la ligne Fives - Hirson : ce qui permet au projet de ne pas impacter les ouvrages autoroutiers (ponts routes) de jonction entre l'autoroute A27 et l'autoroute A1. Le projet REGL mobilise donc 2 voies du RFN, ce qui a pour conséquence de déporter vers le Nord le point d'insertion de la bifurcation dite « *de Lesquin* » sur la ligne Fives – Hirson. Cette bifurcation permet aux trains de fret en provenance ou à destination du Nord-Ouest de l'agglomération lilloise, via le raccordement de Ronchin, de s'insérer ou de sortir de la ligne Fives-Hirson. Actuellement situé entre le PN n°5 et le PN n°6 (à hauteur du lotissement des Arts de la ville de Lesquin), le point d'insertion de cette bifurcation se trouve reporté au nord de l'autoroute A27 à hauteur du terrain de golf.

Les dossiers d'études mis à disposition stipulent que ce déport aurait pour conséquence de réduire la longueur de garage franc à garage franc à juste 1 100 m et d'induire le stockage des trains en attente dans la courbe située à l'Est de la bifurcation de Mont-de-Terre. **Les impacts de cette proposition sur l'exploitation du raccordement de Ronchin et de la ligne Fives – Hirson ne se trouvent pas autrement précisés et mériteront d'être investigués dans les phases ultérieures d'études.**

Au Sud de la gare de Lesquin, les dossiers d'études du REGL mentionnent que le projet de dénivellation de la ligne Fives – Hirson impacte les raccordements des diverses ITE (Installations Terminales Embranchées) desservant le CRT de Lesquin. **SNCF Réseau souhaite indiquer que les dernières conventions d'ITE existant à Lesquin ont été récemment résiliées.** Dès lors, sauf dans l'hypothèse d'une réactivation à court terme de ces raccordements, la consistance du projet REGL pourrait donc être simplifiée : le rétablissement des accès ITE sur la tranchée couverte de Lesquin et leur raccordement au RFN via par un nouveau barreau ferroviaire se connectant à la ligne Fives – Hirson au Sud de la RD 655 (Boulevard du Petit Quinquin) ne s'avèrent plus nécessaires. Toutefois, en l'état du dossier, nous demandons à mieux comprendre la manière avec laquelle les différentiels altimétriques seraient réglés par le projet dans la mesure où, si les études mises à disposition fournissent le profil en long (PL) du REGL, celui de la ligne Fives – Hirson modifiée n'est pas produit. Il apparaît donc complexe d'apprécier la faisabilité de l'aménagement et de comprendre comment sont gérées :

- la remontée du PL de la ligne Fives – Hirson entre la tête Sud de la tranchée couverte située au sud de la RD 655 et les ouvrages de franchissement (ponts rails) de la LGV Nord par cette ligne ;
- et éventuellement, la descente du PL du barreau ferroviaire de raccordement des ITE et sa connexion à la ligne Fives – Hirson.

Si aucun élément d'études ne s'avère disponible au titre des investigations préliminaires menées par la Région, **la faisabilité du parti d'aménagement proposé devra faire l'objet d'une analyse attentive lors des stades ultérieurs d'études. SNCF Réseau s'engage, pour sa part, à informer le maître d'ouvrage de toute évolution concernant la réactivation éventuelle des ITE de Lesquin.**

Le jumelage avec la LGV Nord

Au Sud de Lesquin et jusqu'à Sainte-Henriette, le projet REGL en infrastructure neuve répond à un principe de jumelage plus ou moins étroit avec la LGV Nord. **SNCF réseau portera une grande attention à ce que les études ultérieures précisent les éventuels impacts de ce jumelage sur les installations ferroviaires existantes et l'exploitation des circulations pendant la phase travaux ainsi que sur les ouvrages d'art routier permettant le franchissement de la LGV. La sécurité des circulations à grande vitesse sur la LGV Nord devra être assurée en phase travaux comme en phase d'exploitation du REGL.**

Le triangle de Sainte Henriette

Au droit de la friche minière de Sainte-Henriette, le REGL se raccorde sur la ligne Ostricourt-Lens en même temps qu'il se prolonge vers le Sud à destination d'Arras, Douai et Cambrai. Le projet comprend à ce jour 2 gares nouvelles, l'une, localisée après le point de raccordement du REGL sur la ligne Ostricourt – Lens en correspondance avec les services du projet de BHNS porté par SMT Artois – Gohelle et l'autre, sur le barreau méridional de prolongement des services du REGL. S'ajoute à ces projets de gares nouvelles, la gare actuelle d'Hénin-Beaumont. **Des études complémentaires devront permettre d'évaluer la pertinence, mais également de préciser l'organisation des correspondances et de l'intermodalité de ces 3 gares situées dans un rayon d'environ 1 kilomètre.**

Les connexions du REGL et les prolongements des services sur le RFN

Le maître d'ouvrage propose le prolongement des services du REGL vers le Nord, vers Armentières et Roubaix-Tourcoing voire Courtrai, et vers le Sud, vers Arras, Douai et Cambrai. Au Nord, le prolongement de ces services se réalise via l'extension de la section souterraine du projet puis un raccordement ferroviaire sur la ligne Lille - Hazebrouck - Calais/Dunkerque d'une part et sur la ligne Lille – Courtrai, à hauteur du triangle des Rouges Barres, d'autre part. Au Sud, le prolongement de ces services se réalise via un court barreau d'infrastructure neuve franchissant la LGV Nord et l'autoroute A1 au droit de Noyelles-Godault puis par la réutilisation des emprises de la section Quiéry-la-Motte – Corbehem de l'ancienne ligne Lens – Corbehem. L'infrastructure projetée se connecte vers Arras via un nouveau raccordement sur la ligne Douai – Arras et utilise le raccordement de Corbehem, servant à la desserte de l'usine RENAULT Douai, pour prolonger ses services vers Douai et Cambrai.

A ce stade, SNCF Réseau s'interroge sur la faisabilité de ces raccordements, que des études ultérieures pourraient conforter, mais aussi sur les hypothèses prises pour la planification horaire des services : le dossier support du débat public ne démontre pas que les services du REGL peuvent être insérés sur les lignes existantes sans adaptation de la desserte qu'elles supportent et/ou sans

réalisation d'investissements complémentaires. Il s'agit d'un point majeur d'attention qui devra faire l'objet d'approfondissements dans les stades ultérieurs d'études.

Prolongements des services du REGL vers Armentières

Vers Armentières, le dossier support de débat public précise qu'il est envisagé de mettre en œuvre au moins 3 services REGL par heure et par sens. Ce prolongement des services se réalise via une nouvelle infrastructure, en partie souterraine, qui vient se raccorder sur la ligne des Fontinettes (Ligne Lille – Hazebrouck - Calais / Dunkerque) au droit du triangle de raccordement de Saint-André. Ce principe de raccordement prend place dans un environnement infrastructurel et urbain particulièrement complexe et implique des travaux en surplomb de la LGV Nord. Aussi, **au-delà des vérifications à mener sur la capacité à insérer les services REGL dans la grille horaire de l'axe Lille - Hazebrouck, la faisabilité d'un tel principe de raccordement et les conditions de réalisation des travaux et de leurs impacts sur l'exploitation de la LGV Nord devront faire l'objet d'études complémentaires.**

Prolongement des services du REGL vers Roubaix / Tourcoing / Courtrai

Vers Roubaix/Tourcoing et Courtrai, il est prévu de mettre en œuvre au moins 3 services REGL par heure et par sens. **La capacité à insérer les services REGL dans la grille horaire de l'axe Lille – Courtrai n'est pas démontrée et la faisabilité et les impacts des travaux du raccordement du REGL au droit du triangle des Rouges Barres devront faire l'objet d'approfondissements dans les stades ultérieurs d'études.**

Prolongements des services du REGL vers Lens

Vers Lens, le dossier support du débat public et les études mises à disposition ne précisent pas s'il y a lieu de **procéder à une amélioration des performances de la ligne Ostricourt – Lens pour permettre l'insertion des services REGL en sus des services TER et Fret circulant sur la ligne.**

Des investissements complémentaires en gare d'Hénin-Beaumont ou de Lens doivent-ils être envisagés notamment pour permettre l'indépendance des flux, le retournement ou le garage des rames REGL en gare de Lens ?

Prolongements des services du REGL vers Corbehem

SNCF Réseau est encore propriétaire de la majeure partie des emprises de la section Quiéry-la-Motte / Corbehem de l'ex ligne n°281 000 du RFN. Cette ligne qui reliait par le passé, à double voie, Lens à Corbehem comportait un raccordement dénivelé vers Arras, aujourd'hui démantelé et urbanisé sur une partie de son linéaire (Brebrières) et un raccordement dénivelé vers Douai (Corbehem) qui subsiste aujourd'hui dans la mesure où une courte section de la ligne demeure exploitée pour assurer la desserte occasionnelle de l'usine RENAULT Douai. La réutilisation des emprises de cette ligne présente un indéniable intérêt en termes de limitation des impacts du projet REGL sur l'activité agricole : peu de ponction foncière et limitation de l'effet de coupure.

Il y aura toutefois lieu de vérifier, dans les stades ultérieurs d'études, l'impact que la circulation des quelques trains REGL utilisant cette section pourra avoir sur l'environnement, particulièrement au droit de Quiéry-la-Motte, et que l'option d'un accès à l'usine RENAULT via un raccordement ferroviaire à niveau s'avère bien envisageable (cisaillement).

Prolongements des services du REGL vers Arras

Grâce à la réalisation d'un nouveau raccordement entre l'ex ligne Lens – Corbehem et la ligne Arras – Douai, le projet prévoit le prolongement de 3 services du REGL par heure de pointe et par sens vers /depuis Arras. **La possibilité d'insérer ces services REGL sur la ligne Arras – Douai** qui supporte des services TGV, TERGV, TER (notamment en provenance de Rouen et d'Amiens) et Fret (section du Contournement ferroviaire de Lille) **n'est pas démontrée dans les documents mis à disposition**. Une grande attention devra être portée à la planification horaire des services compte tenu des points de tension que représentent la bifurcation à niveau de Roeux (services TGV et TERGV) et le raccordement de Blangy (circulations fret). Par ailleurs, **le choix du maître d'ouvrage de réaliser un seul raccordement à niveau vers Arras demande à être affirmé dans les stades ultérieurs d'études dans la mesure où il implique la création de nouveaux cisaillements sur l'axe Douai – Arras**.

Prolongements des services du REGL vers Douai

Le prolongement des services du REGL vers Douai (3 services par heure de pointe et par sens) se réalise via le raccordement dénivelé existant de Corbehem et via la réalisation d'un raccordement à niveau permettant les mouvements de sens contraire et prenant pour partie le lit d'un raccordement ayant existé par le passé. **La possibilité d'insérer ces services dans la grille horaire de la ligne Arras – Douai n'est pas démontrée dans les documents mis à disposition**. **Les questions liées à l'amélioration des performances du raccordement dénivelé existant de Corbehem, aux besoins éventuels de reconfiguration du faisceau de voies de la gare de Corbehem et aux modifications de l'ouvrage routier rétablissant la RD 307 (point triple : RD 307 / ligne n°272 000 / raccordement de Corbehem) peuvent être posées**.

Prolongements des services vers Cambrai

Le prolongement des services REGL vers Cambrai, à raison de 2 services par heure de pointe et par sens, est évoqué dans le dossier support du débat public alors même que l'infrastructure à créer pour permettre leur mise en œuvre n'est pas incluse dans le périmètre du projet soumis au débat. L'infrastructure prise en référence est issue de l'étude globale d'amélioration de la desserte ferroviaire du Cambrésis, financée à parts égales par l'Etat et la région Nord – Pas-de-Calais, dont RFF, devenu SNCF Réseau depuis lors, a assuré la maîtrise d'ouvrage lors du CPER 2007 – 2013. Le parti d'aménagement de référence issu de cette étude visait à permettre l'amélioration des liaisons depuis/vers Cambrai vers/depuis Douai / Lille d'une part et vers/depuis Arras d'autre part. Il comprenait la réalisation de 2 sections d'infrastructure neuve :

- entre Aubencheul-au-Bac et Sancourt / Blécourt d'une part ;
- et entre Arleux et Corbehem d'autre part, cette seconde section d'infrastructure neuve étant connectée au droit de Corbehem à la ligne n°272 000 par le biais d'un unique raccordement dénivelé vers / depuis Arras et d'un double raccordement, dénivelé pour l'une de ses branches, vers / depuis Douai.

Ce projet d'un montant d'environ 500 M€ HT, en conditions économiques de réalisation, a été défini en prenant l'hypothèse d'un schéma de service, validé par l'AOT, de 3 TER par heure et par sens en heure de pointe (2 vers/depuis Douai / Lille et 1 vers/depuis Arras) et en ménageant la possibilité d'écouler, en heure de pointe, 1 train de fret par heure et par sens entre le projet de

plateforme multimodale de Marquion et Cambrai. La poursuite des études relatives à ce projet est programmée au titre du volet ferroviaire du CPER 2015 – 2020. A l'aune du dossier support du débat public du REGL, il y aura notamment lieu, au travers d'études préliminaires complémentaires, **de réinterroger le parti d'aménagement défini pour tenir compte :**

- **de l'évolution du schéma de service : insertion des 2 allers – retours supplémentaires issus du REGL ;**
- **des besoins de reconfiguration du faisceau de voies de la gare de Corbehem pour permettre le prolongement des services du REGL.**