



Améliorer la mobilité pour tous dès 2016

**Contribution d'Europe Écologie Les Verts Nord-Pas de Calais
au débat public Réseau express Grand Lille**



Un autre projet de mobilités est à construire (suite)

Marielle Cuvelier

Première vice-présidente
de la commission
Transports du Conseil régional
Nord-Pas de Calais

Membre du groupe des élus
Europe Écologie Les Verts



EELV a publié au début du débat public un cahier d'acteur qui affirme qu'un autre projet de mobilité, alternatif au Réseau express Grand Lille, est à construire.

Notre objectif est d'organiser globalement la mobilité en région Nord-Pas de Calais - Picardie, construite autour d'un maillage ferroviaire équilibré en améliorant l'accessibilité de tous les territoires en termes de temps de parcours, de fréquence et de fiabilité, et coordonnée à un bouquet de solutions (télé-travail, aménagement des temps, covoiturage, modes actifs comme la marche et le vélo, auto-partage, transports collectifs, voies réservées sur les grands axes, etc.), de réduire la place de la voiture individuelle et de mieux affecter la dépense des pouvoirs publics.

Pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, il s'agit bien de :

- répondre à l'engorgement routier de la métropole dès maintenant et non à l'horizon 2030 ;
- réduire la pollution (question de santé publique) ;
- prendre en compte le nouveau périmètre de la région Nord-Pas de Calais - Picardie ;
- prendre en compte la raréfaction de l'argent public comme principe de réalité ;
- co-construire avec l'ensemble des partenaires (État, conseils départementaux, SNCF, autorités organisatrices des transports, citoyens).



I - Une « révolution » de la mobilité en organisant mieux l'existant !

La région Nord-Pas de Calais – Picardie dispose d'un réseau ferroviaire dense et en relatif bon état à maintenir, moderniser et mailler en renforçant les lignes et les nœuds. Il faut également en améliorer l'exploitation sur l'ensemble de la grande région.

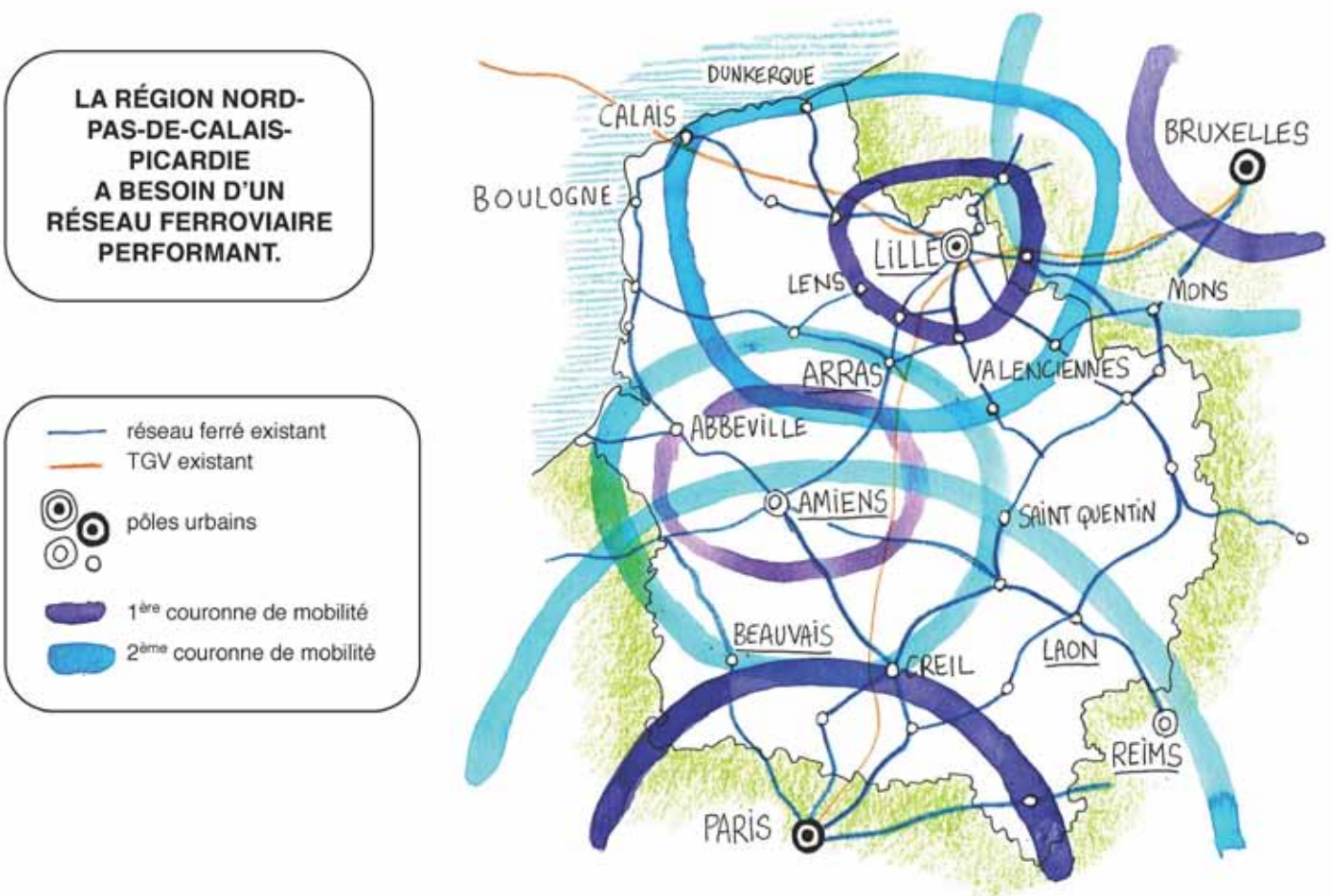
Le développement de l'intermodalité entre le TER et les réseaux urbains et interurbains et le développement des pôles d'échange multimodaux sont également deux axes de travail à poursuivre : il s'agit aujourd'hui d'accélérer le rôle du SMIRT – Syndicat mixte intermodal régional des transports.

Nous proposons en même temps de développer les alternatives à la voiture individuelle par un « bouquet de

solutions » : co-voiturage, modes actifs (marche et vélo), télétravail, transports collectifs, voies réservées, aménagement des temps...

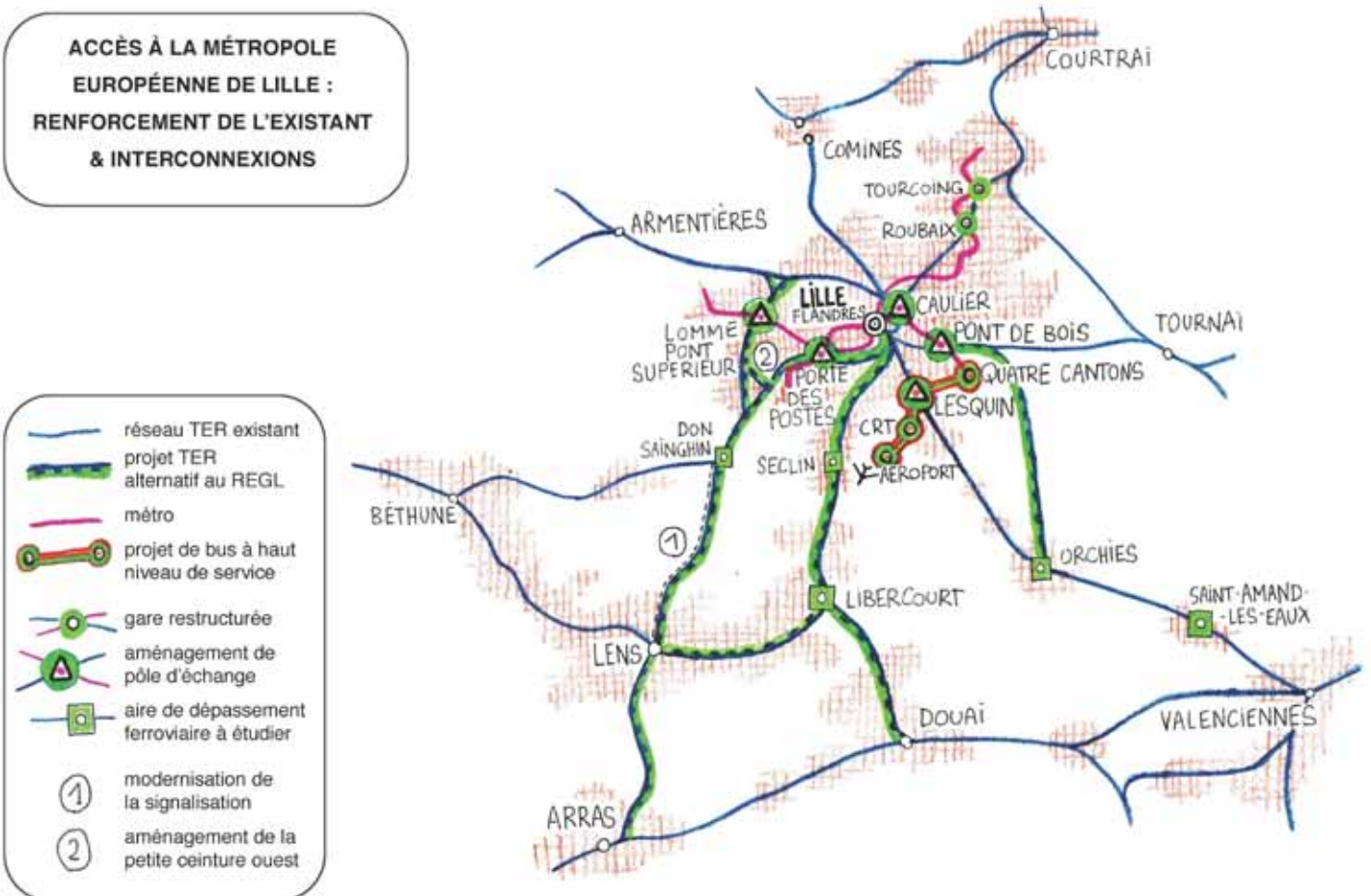
Pour accompagner cette offre, des moyens de promotion sont nécessaires pour inciter les citoyens à changer de comportement de mobilité.

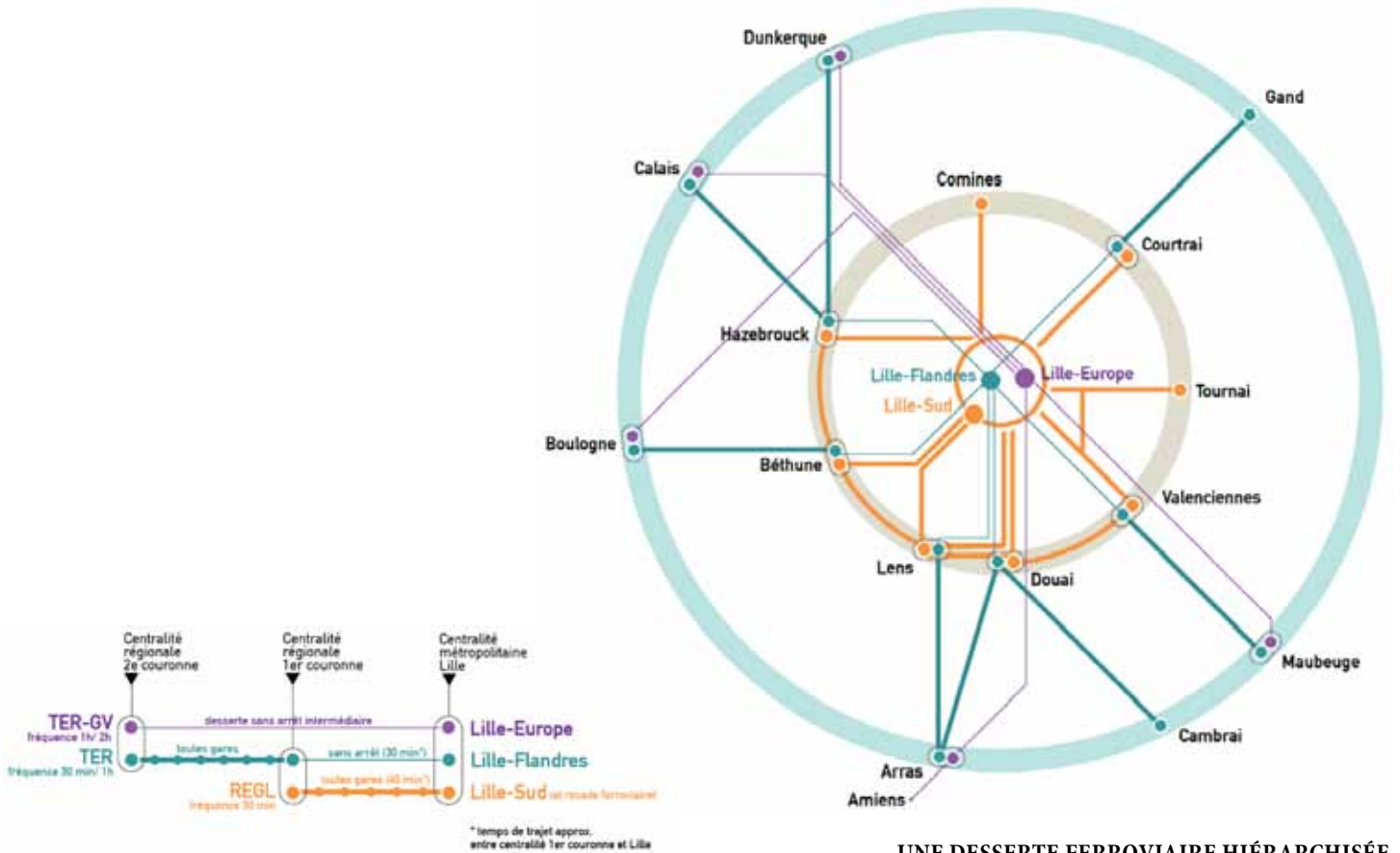
Enfin, la question de l'équilibre du territoire sur le plan économique est incontournable et indispensable : la métropole lilloise doit mobiliser les ressources régionales et non les aspirer. Le projet doit donc définir les fonctions de chaque pôle du réseau et pas seulement desservir la métropole !



La région Nord-Pas de Calais - Picardie a besoin d'un réseau ferroviaire performant

C'est l'ensemble du réseau TER qui doit être renforcé et modernisé pour plus de fiabilité, une des demandes fortes des usagers du TER. La question des trains bondés aux heures de pointe doit être résolue sur l'ensemble des axes par la poursuite de l'acquisition de trains capacitaires et modernes (confort, prises de courant, wifi, accessibilité...). C'est envisagé pour le projet REGL, pourquoi pas pour le TER? Elle peut également être résolue en optimisant la fréquentation des TER par un travail sur l'aménagement des temps et la politique tarifaire.





UNE DESSERTE FERROVIAIRE HIÉRARCHISÉE, ÉQUILIBRÉE ET CADENCÉE

Pour accéder à la métropole, renforcer le réseau TER actuel

¶ En organisant un réseau ferroviaire hiérarchisé, équilibré et cadencé (voir figure ci-dessus)¹.

Une des propositions à approfondir est d'organiser le réseau TER autour de trois centralités : une centralité métropolitaine autour de Lille et deux centralités régionales de première et deuxième couronne. Sur chacune de ces centralités, le TER présente des missions différentes en desserte et en fréquence :

- des TER-GV sans arrêt intermédiaire entre la centralité régionale de 2^e couronne et le centre de Lille ;
- des TER toutes gares entre la centralité régionale de 2^e couronne et la centralité régionale de 1^{er} couronne puis sans arrêt entre cette 1^{er} couronne et la centralité métropolitaine de Lille ;
- des TER toutes gares entre la 1^{er} couronne et la centralité métropolitaine de Lille.

¶ En apportant des améliorations technologiques et organisationnelles² :

- amélioration de la productivité horaire – nouveau logiciel de production horaire SIPH (SNCF) qui sera mis en service en 2019 (gain en production) ;
- mise en place de la commande centralisée du réseau (CCR) qui vise l'optimisation de la gestion du trafic ferroviaire (horizon à vingt ans) à l'image de la Suisse, de l'Allemagne et de la Belgique (gain en performance) ;
- modernisation de la signalisation actuelle (à réaliser) ERTMS³ ou CBTC⁴ (gain en capacité).

¶ En apportant des améliorations techniques :

- voies de dépassement au niveau des gares (trains rapides/trains omnibus) ;
- suppression de certains passages à niveau.

¶ En créant une carte lisible, compréhensible, sur le modèle des réseaux francilien ou allemand.



Interconnexion : s'appuyer sur l'existant plutôt qu'une gare souterraine à Lille Flandres

¶ Le coût de la gare souterraine prévue dans le projet REGL (490 millions d'euros) nous paraît sous-estimé car :

- il nécessitera de creuser profond (sous le métro), donc de très longues rampes sont à prévoir car les trains ne peuvent pas monter des pentes très raides ;
- le sous-sol est plein d'eau (les bâtiments Euralille ont été construits sur une « double peau » pour éviter les remontées d'eau).

¶ L'objectif avancé dans le projet REGL est de supprimer les ruptures de charge et de permettre les liaisons transversales de « pôles » à « pôles ».

Pour répondre à ce besoin, il existe l'alternative de l'infrastructure ferroviaire de la « petite ceinture de Lille ».

Elle nécessite de :

- moderniser et ouvrir le tronçon ouest au TER, entre Haubourdin et Lambersart ;
- créer et valoriser les pôles multimodaux sur cette infrastructure – Caulier, Porte des Postes, CHR, Lomme Pont supérieur ;
- profiter des sillons libérés par le grand contournement fret récemment ouvert à la circulation ;
- permettre des liaisons directes Valenciennes-littoral, Douai-littoral, Lens-littoral en desservant la couronne sud et ouest de Lille.



Photo S. T.-T.

II - Un coût moindre pour les pouvoirs publics... et pour les habitants de la région Nord-Pas de Calais - Picardie

Mieux affecter la dépense des pouvoirs publics

L'alternative proposée à partir de l'amélioration et de la coordination de l'existant est un projet à co-construire et à partager avec tous les partenaires concernés par les différents niveaux d'intervention de la mobilité : l'État, la Région, les conseils départementaux, la MEL, les autorités organisatrices des transports, la SNCF.

Le coût de cette alternative (à affiner) a été chiffré à **1,169 milliards d'euros**. Le détail est précisé dans le tableau ci-contre.

Cette alternative représente 55 % du coût estimé du REGL (2,1 milliards d'euros) et mobilise les ressources de l'ensemble des partenaires publics (75 % Région, 25 % autres : État, département, métropole de Lille).

	Conseil régional	Partenaires
1-Ferroviaire	799	80
Orchies-Ascq-Pont de Bois	30	
Contournement de Lille (petite ceinture)	150	
Suppression de passages à niveau	130	65
Lille-Lens <i>via</i> Don - signalisation	92	
Lille-Lens <i>via</i> Libercourt	117	
Matériel roulant (15 rames)	165	
Évitements dans les gares	100	
Restructuration des gares de Roubaix et Tourcoing	15	15
2-Tram-train (pour mémoire)	-	-
Accompagnement à hauteur de 40 %	-	-
3-Intermodalité	79	81
Porte des Postes	30	30
Caulier	20	20
Pont de Bois	15	15
Lomme Pont supérieur	10	10
Navette HNS 4 Cantons-Lesquin-CRT	4	6
4 - Eco-mobilité	15	115
20 000 places de stationnement parking-relais (P + R)		40
Voies réservées, régulation		60
Animation co-voiturage : 30 ans x 1 M€/an	15	15
TOTAL = 1 169 M€	893	276



Des économies pour les habitants de la région Nord-Pas de Calais - Picardie

Grâce à ce projet alternatif, la fréquentation du TER peut être augmentée de 8 000 usagers par jour à l'horizon 2020⁵. Cela représente une économie de 15 millions d'euros pour ces automobilistes qui demain prendraient le TER.

L'objectif de co-voiturage et de télétravail permet également une économie de 30 millions d'euros par an pour 11 000 actifs⁶.

Au total, chaque année, ce sont 45 millions d'euros d'économies à la clé pour les habitants de la région.

Conclusion : une réponse dès 2016 et déployée dans le temps

- Le réseau ferré existe : il faut le maintenir, le moderniser, améliorer son exploitation.
- Les pistes du bouquet de solutions existent : il faut les mettre en œuvre, les dynamiser, les articuler avec le TER.
- Travailler au changement de comportement des citoyens et des décideurs...
- Si on fait le REGL, il faudra de toute façon continuer à améliorer le TER, la plupart des actions que nous proposons sont d'ailleurs inscrites dans le Schéma régional des transports et des mobilités.
- Comment finance-t-on le TER et le REGL dans cette période de rareté de l'argent public ?

Deux exigences avant de prendre une décision sur le projet REGL :

- une étude complémentaire et indépendante sur les coûts et gains réels et complets du REGL, pour les pouvoirs publics et pour les habitants de la région, et sur son mode de financement ;
- une étude complémentaire, détaillée et indépendante sur l'alternative.

¹ Source : présentation du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) au CESER Nord-Pas de Calais.

² Source : audition IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux) par la CPDP.

³ ERTMS : système européen de surveillance du trafic ferroviaire (European Rail Traffic Management System)

⁴ CBTC : système de contrôle automatique (Communication Based Train Control, soit gestion des trains basée sur la communication).

⁵ Convention TER entre le Conseil régional et la SNCF : doublement de l'utilisation entre 2006 et 2020.

⁶ SRCAE (Schéma régional climat air énergie) : 9 % de covoiturage et 3 % de télétravail en 2020.

Juillet 2015

Cartographie : Matthieu Marty - Photos de couverture : Frédéric Bisson (haut) et Renaud Chodkowski (bas)

Direction de la publication : Marielle Cuvelier
Europe Écologie Les Verts Nord-Pas de Calais
30 rue des Meuniers - 59000 Lille

