



GROUPE DE TRAVAIL TRANSPORTS Mardi 16 mai 2006

COMPTE-RENDU

La liste des présents est intégrée au compte-rendu p.10



Jeannine MARQUAILLE, Vice-Présidente du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais et René VANDIERENDONCK, Président du groupe de travail Transports de RAFHAEL, Maire de Roubaix

René VANDIERENDONCK, Premier Vice-Président de RAFHAEL, Président du groupe de travail Transports, Vice-Président du Conseil Régional Nord-Pas de Calais, Vice-Président de Lille Métropole Communauté Urbaine et Maire de Roubaix ouvre la séance en saluant et en remerciant les participants.

Il rappelle succinctement l'origine du Réseau RAFHAEL issu d'une **association de lobbying en faveur du TGV Nord**, créée en 1987, par **Pierre MAUROY**, alors, Maire de Lille.

Celle-ci nommée "**TGV Gare de Lille**" regroupait des institutions, des entreprises, des chambres consulaires. **En 1993, elle atteint son objectif** en accueillant le **TGV-Nord au coeur de Lille** plutôt qu'en rase campagne, TGV qui irrigue également un certain nombre de villes de la région Nord-Pas de Calais.

C'est en 1995, sur la base d'une dynamique historique que TGVilles-RAFHAEL se constitua en Réseau de Villes, en associant toutes les villes du Nord-Pas de Calais désireuses de travailler ensemble sur les retombées du TGV.

En 1999, **Michel DELEBARRE**, Ancien Ministre d'Etat, Maire de Dunkerque et, alors, Président du Conseil Régional Nord-Pas de Calais succède à **Pierre MAUROY**. A cette occasion, l'Association a ouvert ses travaux.

René VANDIERENDONCK rappelle que RAFHAEL a décidé de poursuivre ses travaux sur la Grande Vitesse notamment avec sa participation active à l'Association « **Villes et Régions Européennes de la Grande Vitesse** », **présidée par Bernard SOULAGE**, Vice-Président du Conseil Régional Rhône-alpes. Dans ce cadre et en partenariat avec cette Association, RAFHAEL avait organisé en juillet 2004 un colloque à Lille sur le thème « **Grande vitesse Ferroviaire et Europe, Grande Vitesse Ferroviaire et territoires : comment concilier les dessertes locales avec le maillage européen** »

Suite à ce rappel, **René VANDIERENDONCK** indique que l'**ordre du jour de cette réunion**, est consacré à deux points :

1. **Les grands dossiers transports du Conseil Régional Nord-Pas de Calais**

Il rappelle que le Conseil Régional a adopté ce 5 mai 2006, à l'unanimité, son schéma régional des transports qui définit la stratégie régionale en matière de Transports jusqu'en 2020.

2. **Présentation des résultats de l'étude de marché de la liaison ferroviaire Valenciennes-Mons**

Il remercie **Jeannine MARQUAILLE**, Vice-Présidente en charge des transports du Conseil Régional Nord-Pas de Calais d'avoir accepté de venir devant les membres de RAFHAEL pour présenter ces différents points. Il lui cède la parole.

Jeannine MARQUAILLE remercie les membres de RAFHAEL pour leur invitation et plus particulièrement René VANDIERENDONCK, Président de ce groupe de travail Transports.

Elle indique que les grands dossiers Transports du Conseil Régional Nord-Pas de Calais ont été déclinés au travers :

- d'une part, le **Schéma Régional des Transports**, présenté et adopté à l'unanimité lors de la Séance Plénière du 5 mai dernier et
- d'autre part, le **Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006** qui s'achève.

L'EXECUTION DU CONTRAT DE PLAN 2000-2006

VOLET FERROVIAIRE

Le contrat de plan 2000-2006 se caractérise par un déficit important d'exécution notamment dans le **domaine ferroviaire** avec – **50% d'exécution**. Cependant, Jeannine MARQUAILLE rappelle quelques réalisations importantes telles que le doublement de la liaison Don-Sainghin et la modernisation de la liaison Arras-Saint-Pol-sur-Ternoise financée elle à 90 % par le Conseil Régional.

VOLET ROUTE

Pour le **volet « route »**, le contrat de plan sera **exécuté**, fin 2006, à **hauteur de 77%**. Certains axes routiers importants ne sont pas achevés, notamment entre Arras-Lille ou encore la RN42 entre Hazebrouck et Boulogne. La rocade minière devrait être achevée d'ici fin 2008 et la RN2 progresse.

Jeannine MARQUAILLE indique que plusieurs projets, retenus dans le contrat de plan 2000-2006, vont être reportés sur le futur Contrat de Projet 2007-2013. Cependant, il n'y aura pas de contractualisation sur le volet routier : l'Etat garde un certain nombre de routes relevant de sa compétence, les routes départementales étant transférées aux Départements.

VOLET FLUVIAL

Pour le **volet « Fluvial »**, le contrat de plan sera **exécuté**, fin 2006, à **hauteur de 70%**. Pour l'essentiel, il s'agissait de draguer un certain nombre de voies fluviales, notamment le canal entre Valenciennes et Dunkerque et de relever un certain nombre de ponts pour permettre aux péniches de gabarit important de circuler sur ces voies fluviales.

VOLET PORTUAIRE

Pour le **volet « portuaire »**, le contrat de plan sera **exécuté**, fin 2006, à **hauteur de - 90%**. Il s'agirait ici de la modernisation des ports du Nord-Pas de Calais et plus particulièrement du port de Dunkerque et de celui de Boulogne.

LE SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS (SRT) A L'HORIZON 2020

Jeannine MARQUAILLE précise que le SRT constitue le **volet « infrastructures et transports »** du **Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRADT)** avec lequel il est en cohérence.

Ce document **définit la politique des Transports du Conseil Régional à l'horizon 2020** dans un contexte de globalisation des échanges, d'augmentation des trafics matériels et immatériels, d'élargissement des aires urbaines, d'incertitudes énergétiques, de changement climatiques et de pollution accentuée...

En préalable à la présentation de ce document, Jeannine MARQUAILLE rappelle les grandes caractéristiques du Nord-Pas de Calais :



- un réseau routier dense mais saturé
- un réseau ferroviaire dense mais néanmoins inégalement réparti sur l'ensemble de la région
- 150 kilomètres de littoral comprenant trois grands ports, celui de Dunkerque, de Calais et de Boulogne, se situant près des grands centres de chalandises.

Jeannine MARQUAILLE indique que la réalisation du Canal Seine-Nord prévue pour 2012 est un événement important pour la région et pour ses ports. En effet, ce canal devrait permettre le développement des trois ports et celui des plate-formes logistiques. Il constitue en cela une chance pour le développement économique de la région et pour l'emploi. Le chantier lui-même devrait concerner 10 000 emplois et à terme il s'agit de 20 000 à 25 000 emplois liés à cette réalisation (marine fluviale, chantiers navals, logistique...).



Jeannine MARQUAILLE rappelle également que le Nord-Pas de Calais est une région d'excellence en matière de transport :

- première région française pour l'industrie ferroviaire
- deuxième région française pour l'industrie automobile
- troisième région française pour l'activité logistique / transport

Depuis peu, la région accueille l'Agence Ferroviaire Européenne.

Suite à ces rappels, **Jeannine MARQUAILLE** précise les **deux objectifs principaux** du SRT :

- **développer les services de transport** pour les personnes et les marchandises
- **faire du NPDC une plate-forme d'échanges** qui servira le développement régional

Ces deux objectifs se déclinent au travers huit grandes orientations :

1. Le TER, épine dorsale de la mobilité régionale
2. une grande région maritime
3. l'accessibilité des voyageurs à l'Europe et au monde
4. la maîtrise des flux et l'optimisation du réseau routier
5. les véloroutes et les voies vertes
6. placer le Nord-Pas de Calais au cœur du système fluvial de l'EUROPE DU Nord-Ouest
7. le Nord-Pas de Calais plate-forme logistique en Europe
8. une région d'excellence dans le domaine des transports

Elle ajoute que malheureusement une réunion de deux heures ne permet pas de présenter en détail ces huit orientations. Aussi, préfère-t-elle se concentrer sur quelques unes.

LE VOLET TER

Le volet TER constitue **l'épine dorsale de la politique régionale**.

Il s'appuie sur quatre principes d'actions :

1. Unir la région par le rail

L'objectif est de faire en sorte que toutes les villes de la région se trouvent à moins d'une heure de la Métropole lilloise. La carte du TER se dessine autour de trois grands axes :

- un axe Nord-Sud : Lille-Douai-Arras
- un axe Ouest : Lille-Littoral
- un axe sud est : Lille-Valenciennes-Maubeuge

A ces trois axes, s'ajoute la liaison transversale qui longe le Bassin Minier.

Pour atteindre cet objectif, la Région se doit de **pérenniser le TERGV**, expérimenté entre la Métropole et le littoral et dont le principe consiste à utiliser les lignes grande vitesse pour le transport régional.

Au-delà de sa pérennisation, il s'agit d'**étendre** ce service en direction des autres territoires :

- **vers Arras**, ce qui n'est pas sans poser quelques problèmes car il s'agit là d'un axe saturé. Cependant, un aller-retour devrait être opérationnel à partir de décembre 2006 (*à noter : pour l'heure, un seul aller existe le matin*)
- **vers la Sambre et l'Avesnois** avec un projet important : aménager un axe grande vitesse Lille-Valenciennes-Sambre Avesnois. Il s'agira de, soit créer une infrastructure nouvelle, soit de moderniser l'infrastructure existante afin d'y faire circuler un matériel grande vitesse.

Pour les pôles urbains qui ne bénéficient pas de la Grande Vitesse, comme Saint Pol-sur-Ternoise ou Cambrai, il sera nécessaire d'améliorer les performances de la liaison vers Lille.

Concernant l'axe Nord-Sud, ce dernier est saturé. Il est cependant difficile d'imaginer élargir cet axe qui a pour caractéristique d'être très urbain. La Région pourrait donc envisager un nouvel axe de « type RER » avec une fréquence cadencée ou encore un axe de « type métro » qui longerait l'A1 et l'A25 avec la mise en place de pôles d'échanges importants qui permettraient une intermodalité avec la route.

Sur l'axe du Bassin-Minier (arc sud), la Région envisage de développer un système de transport s'appuyant sur le réseau ferroviaire et sur les projets urbains en site propre.



En conclusion sur ce point, il s'agira d'améliorer les axes vers la Métropole Lilloise et les axes transversaux.

Enfin, l'enjeu sera aussi de connecter le réseau régional au réseau trans-européen de la grande vitesse vers l'Allemagne et l'Europe du Nord.

L'objectif affiché concernant le TER est de doubler le nombre de voyageurs : passer de 100 000 voyageurs/jour à 200 000 voyageurs/jour d'ici à 2020.

2. Répondre aux besoins en infrastructures

Pour atteindre cet objectif, de grands chantiers doivent être ouverts tels que :

- l'électrification de Boulogne-Rang du Fliers,
- le doublement et l'électrification de Calais-Dunkerque,
- la modernisation de la ligne Etaples – Saint Pol – Béthune,
- l'amélioration de la liaison Douai-Cambrai : la liaison Cambrai – Somain existe déjà, il s'agit d'examiner la création d'un nouveau « barreau » entre Somain et Orchies,
- la réouverture de l'axe ferroviaire vers Courrière-Carvin : axe parallèle à l'axe Lille-Arras mais cette fois-ci à l'Ouest,
- créer une ligne nouvelle entre Cambrai et Arras qui pourrait desservir Marquion et sa future plate-forme logistique,
- la résolution du problème de l'accessibilité de la gare de Lille-Flandre dont la capacité d'accueil est devenue insuffisante. Sur ce point il s'agira, soit de réaménager la gare, soit de concevoir une gare nouvelle, pourquoi pas sur Saint Sauveur en tenant compte du projet urbain actuel.

3. Renouveler le matériel roulant d'ici 2015

Un autre grand volet du SRT : le renouvellement du matériels ferroviaires avec pour objectif un renouvellement de 100% du matériel à l'horizon 2015. Ce nouveau matériel dit « bleu » a vocation à rivaliser avec le TGV en terme de qualité. En 2006, ce sont 150 millions d'euros qui ont été inscrits au budget régional pour l'achat de nouveaux matériels.

4. Agir sur l'intermodalité

Enfin, l'attractivité du TER passe par une bonne intermodalité avec les autres modes, qu'il s'agisse du vélo, de la voiture ou des transports collectifs urbains...

Il s'agira de développer les pôles d'échanges intermodaux. La Région s'est déjà engagée dans cette voie avec un ambitieux programme de rénovation de gares et d'aménagements de pôles d'échanges, basé sur un partenariat étroit entre les autorités organisatrices des transports.

LE VOLET ROUTIER

Sur le volet routier, la Région s'est posée la question du désengorgement de l'A1.

Plusieurs pistes sont en cours de réflexion et il ne s'agit pas seulement de pistes routières...

Certes, une réflexion s'est engagée sur l'éventuelle création d'un barreau routier à l'Ouest et d'un Barreau routier à l'Est : il s'agirait d'un grand contournement de la Métropole.

Cependant, d'autres pistes sont évoquées : des pistes ferroviaires mais aussi de type « métro » qui longerait l'A1 et l'A25.

D'autres réflexions sont menées sur d'éventuelles mesures de régulation telles que l'instauration d'un péage routier pour les camions ou encore l'interdiction pour les camions de circuler à certaines heures de pointe...

LE VOLET FLUVIALE ET MARITIME

La façade maritime de la région concentre les grands flux de marchandises.

En ce domaine, la Région souhaite aider le développement du cabotage maritime. En cela, la décentralisation portuaire se présente comme une opportunité notamment en terme de collaboration entre les trois grands ports du Nord-Pas de Calais.

Jeannine MARQUAILLE évoque également l'importance de la réalisation du Canal Seine-Nord.

En conclusion, **Jeannine MARQUAILLE** insiste sur l'importance et l'ambition des projets inscrits au SRT : **« Avec l'ambition affichée dans le Schéma Régional des Transports, la Région ne dérogera pas à son Histoire et à son excellence en matière des Transports ».**

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Michel COUROUBLE interroge **Jeannine MARQUAILLE** sur l'agenda envisagé concernant le renouvellement de matériel d'une part et sur l'amélioration de la desserte Cambrai-Lille d'autre part.

Jeannine MARQUAILLE explique que, pour le matériel, une fois la commande passée, il faut deux à trois ans avant de recevoir le matériel, ce à quoi il faut ajouter quelques mois pour le tester. Elle insiste sur le fait que du matériel est livré régulièrement. Il s'agit essentiellement de matériels commandés en 2001. Celle-ci a été complétée par une commande en 2003 et en 2006.



Elle précise que, pour cette année, ce sont 15 trains qui ont été commandés pour un montant total de 150 millions d'euros.

Concernant le territoire de Cambrai, **Jeannine MARQUAILLE** précise que la Région a demandé à la SNCF de faire un effort pour que Cambrai soit équipé en période de pointe de matériels nouveaux.... Elle explique que jusqu'à présent, le principe est de faire circuler ce matériels sur les lignes rénovées. Elle insiste sur le fait qu'un effort est en cours pour que ce matériels apparaissent sur l'ensemble des lignes.

S'agissant de l'amélioration de la desserte Cambrai-Lille, la Région hésite encore entre le doublement de la voie et la création d'une nouvelle. Les décisions n'étant pas encore arrêtées, le calendrier ne peut l'être... Cependant, **Jeannine MARQUAILLE** rappelle que cette décision se déclinera dans le contrat de projet à venir, le ferroviaire étant prévu dans la contractualisation avec l'Etat.

Jeannine MARQUAILLE rappelle que le SRT s'inscrit à l'horizon 2020 et que ce dernier devrait se mettre en œuvre en deux temps : 2007-2013 avec le contrat de projet à venir et 2013-2020 avec le suivant. Elle ajoute qu'un travail est en cours pour définir les priorités des projets. La Région veut aller vite : cette volonté se traduit par les moyens financiers dont elle se dote, 2 milliards d'euros sont prévus pour les transports. La contractualisation avec l'Etat et l'Europe est indispensable.

Pour financer cette politique ambitieuse et afin d'engager au plus vite ces projets, la Région devrait recourir à l'emprunt sur du très long terme, peut être 50 ans, d'un montant de 2 milliards d'euros. Le recours à cet emprunt pourrait être décidé par le Conseil Régional à l'occasion du vote du projet de budget prévisionnel 2007, en décembre prochain. Mais cette décision se prendra aussi au regard de la part de l'Etat dans le futur Contrat de Projet.

Bernard CARTON souligne les problèmes fréquents rencontrés sur les liaisons transfrontalières franco-belges. Selon lui, il y a peu de cohérence entre la France et la Belgique. Il évoque la liaison ferroviaire Lille-Courtrai ou encore celle de Lille-Tournai qui mériteraient une modernisation des conditions de transports et de confort, une meilleure ponctualité voire une réflexion sur des possibilités de « véritables navettes ». Un travail relatif à la conception de la collecte des passagers en terme de multimodalité serait à mener notamment côté belge. Il ajoute qu'aujourd'hui, les voyageurs privilégient la voiture pour ces destinations.

Jeannine MARQUAILLE précise que les liaisons transfrontalières font partie intégrante du SRT qui comprend un volet spécifique sur le transfrontalier. Elle précise que ces dernières années, des progrès ont été réalisés sur ces liaisons.

Philippe LEPORC rappelle qu'à l'heure actuelle, il existe 15 liaisons journalières entre Lille et Courtrai. Ces liaisons ne sont pas si mauvaises. Mais sont-elles bien connues ? Par ailleurs, il ajoute que, côté français, des efforts ont été faits notamment en matière de signalétique dans les gares... malheureusement, la réciprocité n'est pas toujours vraie côté belge.



René VANDIERENDONCK souligne les difficultés que posent les liaisons ferroviaires transfrontalières. Une des explications vient de la multiplicité des autorités organisatrices des transports. Sur des liaisons telles que Lille-Courtrai ou Lille-Tournai, se pose la question de la stratégie du Conseil Régional d'une côté et celle de Lille Métropole Communauté Urbaine de l'autre. Il ajoute qu'il est intéressant de regarder s'il n'existe pas d'autres possibilités que le ferroviaire... des solutions tram-train par exemple sont intéressantes à approfondir, l'important étant d'envisager un service plus commercial.

Jeannine MARQUAILLE approuve : cette problématique peut être généralisée à l'ensemble des liaisons ferroviaires transfrontalières, l'exemple de la liaison ferroviaire Valenciennes-Mons est un bon exemple comme celle de Maubeuge-Mons. En effet, s'il s'agit d'améliorer la desserte vers Quiévrain, l'étude de marché montre qu'il s'agit bien d'un problème urbain et que la meilleure réponse reste celle de la mise en place d'un Tramway.

Par ailleurs, **Jeannine MARQUAILLE** ajoute que si la réflexion se place dans une optique de coopération métropolitaine, n'est-ce pas dans ce cadre qu'il faut imaginer les liaisons transfrontalières ? Un autre contexte de réflexion peut induire d'autres réflexions...

René VANDIERENDONCK propose de continuer cette discussion en passant au deuxième point à l'ordre du jour à savoir la liaison ferroviaire transfrontalière Valenciennes-Mons.

Annexe : A DISPOSITION AU SIEGE DE RAFHAEL

Présentation des résultats de l'étude de potentiel de déplacements dans le cadre de la réouverture aux voyageurs de la ligne Valenciennes-Mons.

René VANDIERENDONCK rappelle que, dans le cadre du programme interreg II, RAFHAEL a commandé en décembre 1999 une étude d'opinion concernant le projet de réouverture de la liaison ferroviaire Valenciennes-Mons. Cette étude s'est achevée mi-juin 2000.

Le 11 juillet 2000, à l'occasion de l'Assemblée Générale de RAFHAEL, le Cabinet Arthur Andersen, à qui avait été confié cette mission d'étude, a rendu ses conclusions dont il devait ressortir les points suivants :

- cette liaison est une **liaison structurante répondant aux critères du développement durable** (économie, social, environnement)
- elle permet l'amélioration de l'aménagement d'un territoire local en sortie de crise en **renforçant le pôle urbain du Hainaut** en tant que pôle de développement transfrontalier
- elle **renforce la coopération transfrontalière** ainsi que l'identité de l'Eurorégion
- elle **répond à un besoin existant de transport alternatif** à la route.

Comme suite au rendu de cette étude, le groupe de travail transport du Réseau RAFHAEL a proposé de lancer une étude de marché incluant une étude approfondie des coûts d'investissement et de fonctionnement.

En novembre 2000, le groupe de travail transport s'est réuni à Mons afin d'examiner le plan de financement de l'étude de marché.

A cette occasion, **Cécile LOCQUEVILLE**, alors, Directrice des Transports au Conseil Régional Nord-Pas de Calais, a rappelé que l'étude de marché a fait l'objet d'une inscription au contrat de plan Etat-Région et a proposé de prendre en charge le financement de cette étude en partenariat avec l'Etat dans le cadre prévu au contrat de plan.

L'appel d'offre relatif à l'étude de potentiel de déplacements concernant la réouverture au service voyageurs de la liaison ferroviaire Mons-Valenciennes a été lancé par le Conseil Régional Nord-Pas de Calais, en mars 2002. L'ouverture des plis a eu lieu le 07 juin 2002. Deux cabinets de consultants ont répondu à cet appel d'offre : ISIS et STRATEC. La commission d'appel d'offre a statué le 28 juin. Le **cabinet STRATEC a été choisi**.

Suite à ce rappel, **René VANDIERENDONCK** invite **Jeannine MARQUAILLE** à présenter les résultats de cette étude.

Jeannine MARQUAILLE explique que les résultats de l'étude de marché commandée par la Région au Cabinet STRATEC permettent de penser qu'il y a peu de demandes pour un TER avec rupture de charge à Quiévrain.

En effet, s'il y a rupture de charge à la frontière avec une première catégorie de voyageurs entre Valenciennes et Quiévrain et une seconde catégorie de voyageurs entre Quiévrain et Mons, la liaison Valenciennes-Mons relève du type « Tramway ».



Dans ce contexte, elle indique que la SNCF a décidé de supprimer, en juin 2007, 3 TGV initialisés à Arras : 1 TGV Paris-Arras-Dunkerque et 2 TGV Paris-Arras-Valenciennes. Au cours d'une réunion de travail entre la Région et la SNCF, Guillaume PEPY a indiqué que la mise en cause de ces 2 TGV pourrait être reconsidérée si Valenciennes n'était plus située en fond de « cul de sac » mais sur une ligne Paris-Arras-Douai-Valenciennes-Mons-Bruxelles, c'est une autre piste de réflexion.

Enfin, **Jeannine MARQUAILLE** évoque une troisième piste de réflexion à envisager pour la réouverture de cette liaison ferroviaire, celle qui pourrait être menée par la Coopération Métropolitaine en cours.

Noël MALVACHE souligne l'intérêt de la réflexion proposée par **Guillaume PEPY** sur une éventuelle ligne Paris-Arras-Douai-Valenciennes-Mons-Bruxelles

Guy LALIN approuve cet intérêt. Il remarque que l'inconvénient serait la lenteur des convois sur cette ligne à partir d'Arras.

René VANDIERENDONCK rappelle aux participants que, parallèlement à l'étude de potentiel menée par la Région, une étude technique, commandée par la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole, a été menée par RFF. Il remercie **Monsieur LEPRINCE**, représentant de RFF d'être présent à la réunion de ce jour et l'invite à présenter sommairement les résultats de cette étude.



Monsieur LEPRINCE remercie **René VANDIERENDONCK** et indique que plusieurs scénarios ont été étudiés dans le cadre de cette étude : un premier scénario avec rupture de charge à Quiévrain et un scénario sans rupture de charge.

Concernant le premier scénario, il s'agirait d'une liaison avec rupture de charge à Quiévrain. Il n'est pas possible d'aller au-delà de Quiévrain du fait de l'encombrement Quiévrain St Ghislain aux heures de pointe. Dans cette optique, la possibilité retenue pour l'infrastructure est celle d'un « service thermique » qui certes, permettrait l'économie d'une électrification mais aurait des conséquences sur l'attractivité.

Concernant le second scénario, **Monsieur LEPRINCE** précise qu'il n'y a pas de possibilité de s'insérer dans les grilles horaires SNCB aux heures de pointe entre Quiévrain et St Ghislain sans investissements significatifs. En effet, sans investissement majeur sur le réseau d'Infrabel, une liaison sans rupture de charge n'est possible que par la prolongement du service SNCB jusqu'à Valenciennes. Cette hypothèse sous-entend l'électrification de la ligne à 3 000 V continu belge ce qui permettrait d'utiliser le parc matériel SNCB existant. Une électrification à 25 000 V français nécessiterait d'investir dans un matériel bicourant. Cet investissement serait de l'ordre de 30 millions d'euros au minimum.

Les investissements nécessaires à ces hypothèses seraient les suivants :

<i>CE janvier 05</i>	Infrastructure	Matériel	Total
Thermique	42 M€	9,5M€	51,5M€
Electrique	54M€	3,8M€	57,8M€

En termes de potentiel de voyageurs sur cette liaison, à partir des études réalisées par la Région, une extrapolation a été réalisée sur la base d'un service horaire et d'un seul arrêt en France à Blanc Misseron :

- pour le Scénario thermique: le potentiel serait de l'ordre de 1 000 voyageurs jours,
- pour le Scénario électrique: le potentiel serait de l'ordre de 1 500 voyageurs jours

René VANDIERENDONCK remercie **Monsieur LEPRINCE** pour la présentation de ces résultats.

Jeannine MARQUAILLE souligne l'intérêt du scénario N°2 mais évoque un problème majeur que soulèverait ce scénario : il faudrait modifier le courant électrique jusqu'à Valenciennes car l'électrification en France est de 25 000 V alternatif ce qui devrait devenir à terme la norme européenne. Or cette hypothèse sous-entend une

électrification à 3 000 V continue, ce qui poserait, alors, un problème en terme d'homogénéisation du Réseau ferroviaire du Nord-Pas de Calais.

Elle insiste sur l'importance de réfléchir dans un contexte européen car si les 25 000 V deviennent demain la norme européenne, l'investissement serait inutile et caduque ...

Marie-France BERTHET estime qu'il s'agit là d'une solution intéressante et qu'il ne faut pas la rejeter sans y réfléchir.

Jeannine MARQUAILLE précise en effet que, aujourd'hui et à la lumière de ces différentes études, il serait intéressant de réunir à nouveau l'ensemble des acteurs concernés par le dossier pour discuter de ces différentes hypothèses.

Philippe LIBIEZ approuve cette proposition mais précise qu'il convient de définir la nature exacte de la liaison : est-ce une liaison Valenciennes-Bruxelles ? Est-ce une liaison Valenciennes-Mons Borinage ? Il faut d'abord répondre à cette question avant d'aller plus loin...

René VANDIERENDONCK souhaite que dans le cadre du futur Contrat de projet et dans celui des discussions sur les financements européens, ce dossier sur la réouverture de la liaison Valenciennes-Mons soit pris en compte. Il ajoute qu'il est nécessaire d'avoir le même type d'approche pour améliorer les dessertes existantes.

Il précise qu'il faut combiner les différentes approches : transports en commun au niveau des agglomérations, TER au niveau régional et les transports belges. Il rappelle que la logique de concertation doit prévaloir dans les dossiers transfrontaliers. Un premier objectif doit être un objectif cohérent et représentant une amélioration sensible pour les villes transfrontalières. Ce premier objectif n'occulte en rien des investissements plus lourds dans le temps.

René VANDIERENDONCK insiste sur les opportunités à saisir en terme de financements européens. L'avenir ne sera peut être plus aussi opportun en la matière. Il propose de rester pragmatique et de cibler également sur la contractualisation des aires métropolitaines.

CONCLUSIONS

En conclusion, **René VANDIERENDONCK** remercie :

- **Jeannine MARQUAILLE** d'avoir accepté de venir aujourd'hui devant les membres du Réseau RAFHAEL,
- l'ensemble des **participants**.



GROUPE DE TRAVAIL TRANSPORTS Mardi 16 mai 2006

PRESENTS

NOM-Prénom	FONCTION	STRUCTURE
BERTHET Marie-France	Conseillère Régionale Présidente du CRRAV	Conseil Régional Nord-Pas de Calais
BRONSART Arnaud	Assistant parlementaire	Ville de Liévin
BROUTIN André	Chef de service Etudes et développement	Lille Métropole Communauté Urbaine
CARTON Bernard	Conseiller Général Conseiller Communautaire	Conseil Général du Nord Ville de Roubaix
CHARLE Anne-Sophie	Chef de Cabinet	Ville de Mons
COUPEZ Pascal		Communauté d'agglomération de Cambrai
COUROUBLE Michel	Vice-Président	Communauté d'agglomération de Cambrai
COTTREZ Pierre-Maris	Secrétaire Général	Conseil Economique et Social Régional Nord-Pas de Calais
CRESSON Dominique	Délégué Général	Réseau RAFHAEL
SERGENT Chantal	Chargée de mission	Pôle i-Trans
DELEARDE Hubert	Pôle environnement Aménagement du Territoire	CRCI Nord-Pas de Calais
DELPYERRE Coralie	Chargée de mission	Réseau RAFHAEL
FRICK Michel	Directeur « Cadre de vie »	Ville de Roubaix
GANTER Catherine	Cadre de vie	Lille Métropole Communauté Urbaine
GIRAUD Jean-Michel	Assistant de Jeannine Marquaille	Conseil Régional Nord-Pas de Calais
GUILLAUME Georges	Président Président du Comité de pilotage d'i-Trans	Conseil Economique et Social Régional Nord-Pas de Calais - Pôle i-Trans
HARDELIN Jean-Louis	Directeur du Développement	Communaupole de Lens-Liévin
JODOGNE Simon	Chef de service Coopération transfrontalière	Lille Métropole Communauté Urbaine
MALVACHE Noel	Vice-Président, Maire de Saultain	Communauté d'agglomération Valenciennes Métropole
MARQUAILLE Jeannine	Vice-Présidente	Conseil Régional Nord-Pas de Calais
MARLIERE Olivier	Adjoint au Maire	Ville de Valenciennes

MASSE Christophe	Chef de projet agglomération	Communauté d'agglomération ARTOIS COMM
MASSOL Denis	Chargé de mission transport et logistique	ADEME
MOIGNON Laurence	Directrice des Transports	Communauté d'agglomération du Boulonnais
LALIN Guy	DGST	Communauté d'agglomération Valenciennes Métropole
LELAY Michelle	Directrice des Transports	Conseil Général du Nord
LEPORC Philippe	Ingénieur – service des Transports	Conseil Régional Nord-Pas de Calais
LEPRINCE		RFF
LIBIEZ Philippe	Directeur de Cabinet	Ville de Mons
PASCAL Michel	Direction des Transports	Conseil Régional Nord-Pas de Calais
PIERRON Jacques	Directeur	ADUS
TERRASSIER Nicolas	Directeur de Cabinet	Communauté d'agglomération du Boulonnais
VAILLANT Vincent		ADUS
VAN DER GOTEN François	Direction de l'urbanisme	Ville de Lille
VANDIERENDONCK René	Premier Vice-Président RAFHAEL Vice-Président LMCU Vice-Président Conseil Régional Maire	Ville de Roubaix