



DIRECTION RÉGIONALE
DE LILLE

I. PASSAGE DANS LILLE

La situation n'a, en apparence, guère évolué, les responsables de la Région Nord - Pas-de-Calais restant sur leur proposition (avance de 400 MF) et attendant nos contre-propositions.

Deux points cependant méritent d'être soulignés :

- Ces responsables sont, d'après mes renseignements, convaincus que la situation ne pourra être débloquée qu'avec un apport de l'Etat. M. MAUROY a été mandaté, à l'unanimité, par l'Association "I.G.V. Gare de Lille" pour écrire en ce sens au Premier Ministre.
- Contrairement à ce que pourrait laisser croire les articles de presse parus à la suite de la réunion du 8 février 1988 de cette association, la position de la S.N.C.F. est claire dans l'esprit de nos interlocuteurs (demande de 600 MF représentant les 3/4 du surcoût estimé dans le rapport du 16 octobre 1987 du groupe de travail "Traversée de Lille").

A noter enfin que nous avons mis au point une nouvelle solution pour le passage de la ligne nouvelle dans l'avant-gare de Lille, qui devrait permettre une économie de 30 à 35 MF. Toutefois, je suggère de ne pas diffuser cette économie, d'une part parce qu'elle permettra de couvrir d'éventuelles erreurs d'estimation, d'autre part, et surtout, pour ne pas provoquer une remise en cause des conclusions du rapport du 16 octobre 1987 qui, finalement, sont admises par tous comme références.

II. DESSERTE DE LA REGION NORD - PAS-DE-CALAIS

Il me semble raisonnable de poursuivre, malgré les difficultés, la négociation sur la base où nous l'avons engagée (participation de la S.N.C.F. calculée sur un taux de rentabilité conforme à ses autres investissements).

Un bref examen des deux principales propositions de la Région (électrifications de DOUAI - CAMBRAI et de BOULOGNE - CALAIS) permet (cf fiches 1 et 2 jointes) d'avoir une première idée des participations envisageables pour la S.N.C.F. Il me faut préciser que, dans la convention qui nous lie à la Région Nord - Pas-de-Calais, les économies I.E.R. ne reviennent à la S.N.C.F. que si les comptes sont équilibrés, ce qui d'ailleurs a presque toujours été le cas jusqu'à présent.

Mais il me semble que la discussion devrait être élargie en y intégrant les évolutions que la Région propose pour le I.E.R. Nord - Pas-de-Calais. En effet, celles-ci peuvent présenter pour nous un très grand intérêt financier en nous soulagant du problème difficile du cabotage, actuellement assuré par les Express, sur les axes LILLE - DOUAI - ARRAS et ARRAS - DUNKERQUE, mais aussi en nous permettant peut-être de supprimer les Express classiques sur CALAIS - BOULOGNE - AMIENS, en rabattant le trafic de Boulogne sur Fréthun et en assurant le cabotage BOULOGNE - ABBEVILLE - AMIENS par une desserte conventionnée.

.../...

- 2 -

Un groupe de travail "technique", Région S.N.C.F. et Région Nord - Pas-de-Calais, auquel devraient participer CV et IV, pourrait assez rapidement estimer la faisabilité et les ordres de grandeur des conséquences financières de ces projets. Pouvons-nous le constituer ?

Enfin, j'attire votre attention sur le point suivant : la S.N.C.F. va investir (cf fiche 3) des sommes importantes pour électrifier CALAIS - HAZEBOUCK. Or, cette opération, qui certes tire sa justification essentielle dans le trafic marchandises, induit des effets très positifs pour la desserte régionale, en qualité et en économie d'exploitation.

Or, jamais, dans les discussions, ce point n'est abordé. Aussi, et pour le cas où la Région Nord - Pas-de-Calais maintiendrait sa demande de partage à parité des investissements pour la desserte régionale, peut-être pourrions-nous, au moins dans les discussions, accepter cette logique sous la réserve d'y intégrer cette opération qui, à elle seule, représente une dépense comparable à celles proposées par la Région.

Fiche n° 1

ELECTRIFICATION DOUAI - CAMBRAI

Situation actuelle

Voie unique 29 km - V = 90 et 100 km/h

Estimation des travaux

Electrification	45 MF
" " + BAPRS	52 MF
" " + V 110 km/h	77 MF
" " + V 110 km/h + BAPRS	86 MF

Economies d'exploitation induites

Sur la base du trafic actuel

Marchandises/an	Néant
Voyageurs/an (dont TER 0,4 MF)	0,6 MF

ELECTRIFICATION BOULOGNE - CALAIS

Situation actuelle

Double voie - 34 km - V = 140 km/h

Travaux (F de 6/87)

Estimation initiale 245,4 MF

Un examen fait à LILLE amène à juger possible :

- de ne pas prévoir une sous station

économie : 23 MF

- de prévoir un tronç commun dans les tunnels
au lieu de la mise au gabarit

économie : 40 MF

ce qui ramènerait le coût de l'opération à : 182,4 MF

Economies Marchandises/an

Sans modification du plan Transport 0,8 MF

Avec modification du plan Transport 1 à 2 MF

Economies Voyageurs/an

1,4 MF

(Cette estimation ne reprend que les trains origine
ou terminus BOULOGNE)

ELECTRIFICATION HAZEBROUCK - CALAIS**Situation actuelle**

Double voie - 60 km - V = 120 km/h

Travaux (Financement S.N.C.F.)Estimation (avant-projet sommaire)

- Electrification

LILLE	52	}
AMIENS	174	

226 MF

- Mise en câble

30 MF

- BAL

80 MF

- CALAIS - Modernisation des installations
(fusion des postes et équipement de la
V.U. vers DUNKERQUE)

70 MF

- Option Electrification CALAIS-VILLE
CALAIS-MARITIME

9 MF

- GOP (hors APS) normalement prévue
VP1 km 47,747 au 64,231, sans relèvement
de vitesse

36 MF

- GOP permettant 22,5 T/essieu et vitesse
limite de 80 à 90 km/h en marchandises et
160 km/h en voyageurs

140 MF

- GOP permettant 22,5 T/ essieu et vitesse
limite marchandises sans restriction et
160 km/h en voyageurs (200 km/h possible)

300 MF

Remarque : Dans l'hypothèse d'une desserte CALAIS - PARIS intégralement assurée par rabattement sur FREIHUN et T.G.V. au départ de cette gare, l'électrification de la gare de CALAIS profiterait presque exclusivement au T.E.R. Or, une limitation de cette électrification à la Bif de Coulogne, c'est-à-dire évitant la gare actuelle de CALAIS, ferait passer le coût de l'électrification de 226 MF à 182,3 MF (économie de 43,7 MF), sans compter l'incidence sur la modernisation des postes qui pourrait très probablement être revue en la simplifiant.

Economies

Economies Marchandises/an non chiffrées
compte tenu des incertitudes de trafic

Economies Voyageurs/an

2,7 MF

dont 2 MF pour le TER