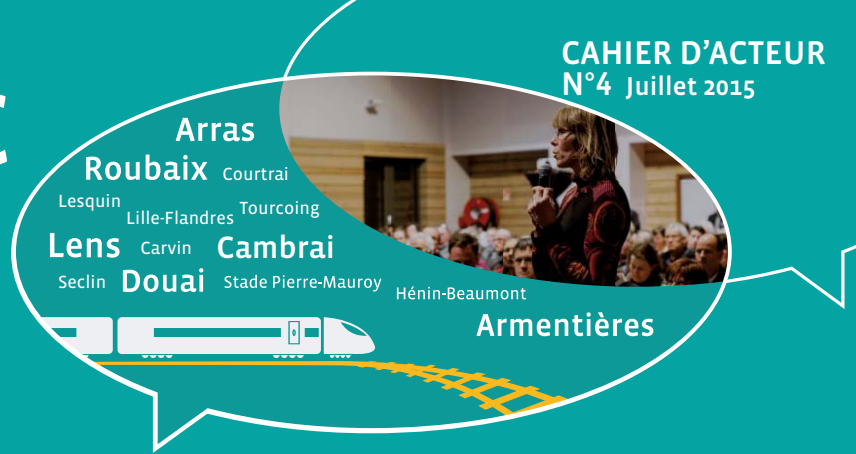


# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



La métropole européenne de Lille (MEL), 4<sup>ème</sup> agglomération de France, rassemble 85 communes, 1,1 millions d'habitants et 500 000 emplois. Elle constitue le cœur de l'Eurométropole, agglomération transfrontalière de 2,1 millions d'habitants, située à moins d'1h30 de 3 capitales européennes. La MEL est l'une des plus vastes intercommunalités françaises avec 612 km<sup>2</sup> de superficie. C'est aussi l'une des agglomérations les plus denses de France avec 1819 habitants par km<sup>2</sup>.

La MEL intervient dans des domaines essentiels au service de ses usagers, en particulier l'aménagement du territoire, la voirie, l'eau, le développement économique, l'habitat, la culture. Également compétente en matière de mobilité et de transports, son Plan de Déplacements Urbains 2010>2020 constitue un cadre stratégique pour l'ensemble des actions actuelles et à venir en matière d'infrastructures de transports, d'accessibilité et de gestion d'une mobilité durable.

Métropole Européenne de Lille  
1 rue du Ballon  
CS 50749 - 59034 LILLE CEDEX  
www.lillemetropole.fr  
Contact : jfnedelec@lillemetropole.fr

## CAHIER D'ACTEUR

### Le Réseau Express Grand Lille, une opportunité pour améliorer l'accessibilité de la Métropole Européenne de Lille

Condition nécessaire à l'attractivité économique du territoire, à son développement durable, et à l'amélioration de la qualité de vie des habitants et usagers, **l'accessibilité de son territoire est un objectif prioritaire de la MEL.**

La métropole génère et supporte de nombreux déplacements qui conduisent à des problèmes de congestion importants, notamment sur le réseau autoroutier. Une seule action ne saurait cependant régler tous les problèmes de mobilité. Un bouquet d'actions est nécessaire, qui doit porter sur la gouvernance de l'accessibilité de la métropole, sur la demande de transport et sur les comportements, sur l'intensification de l'usage des infrastructures existantes, et sur le développement des alternatives à la voiture utilisée « seul ». Ces actions devront être accompagnées de réflexions pour le long terme afin d'asseoir une stratégie d'aménagement du territoire équilibrée pour une métropole sobre et efficace en énergie, notamment en réduisant la dépendance aux transports routiers et par une meilleure articulation entre urbanisation et transports collectifs.

La MEL a initié ou participe avec ses partenaires à de nombreuses actions : renforcement des capacités du métro, aménagement du pôle d'échanges de Seclin, régulations dynamiques des vitesses et entrées sur autoroutes, centrale de mobilité SMIRT, actions en faveur du covoiturage et sur l'évolution des changements de comportement en matière de mobilité, élaboration du SCoT et révision générale du PLU, etc.

En plus des actions menées au quotidien dans le cadre de ses politiques, le Président de la MEL a demandé au secrétaire d'État en charge des transports une mission d'expertise sur l'accessibilité de la métropole et la lutte contre la congestion routière. Le conseil de développement de la Métropole a également été saisi pour proposer un plan d'actions élaboré avec les citoyens et usagers. D'autre part sont également initiées des premières réflexions et actions sur l'opportunité d'un péage urbain, sur la mobilité intelligente via de nouveaux services numériques, ainsi que sur les temps de la ville en travaillant avec les principaux générateurs de flux.

Dans ce contexte, **le Réseau Express Grand Lille constitue pour la MEL une solution à intégrer parmi le bouquet d'actions à coordonner pour lutter contre la congestion routière, améliorer l'accessibilité, et consolider la vision de la mobilité métropolitaine à moyen et long termes en lien avec l'aménagement du territoire.**

## Des enjeux et objectifs du REGL partagés par la MEL

Chaque jour, tous modes confondus, la MEL génère 4,5 millions de déplacements, dont plus de 600 000 sont en échange avec les territoires voisins (2/3 avec la région, 1/4 avec la Belgique, le reste avec des territoires plus éloignés). Ces volumes importants de flux associés à plusieurs facteurs cumulés créent les conditions de la congestion routière existante :

- en accès depuis l'extérieur du territoire, les autoroutes sont gratuites et doublées d'axes ferroviaires qui convergent vers le centre de l'agglomération. Malgré ce potentiel de report modal, l'usage du mode ferroviaire reste relativement modeste, de l'ordre de 10 à 13 % sur les liaisons régionales et moins de 5% sur les liaisons avec la Belgique ;

- les flux en lien avec le travail et les études représentent moins de la moitié des déplacements (1/3 pour les déplacements internes, 2/3 pour les déplacements d'échange avec la région), mais ils sont concentrés sur des plages horaires restreintes, créant de la congestion aux heures de pointe sur le réseau routier magistral, en particulier sur les autoroutes A1, A25, mais aussi A23 et A22 ;



- si les flux internes au territoire sont stables depuis 2000, les flux d'échanges augmentent, et les distances parcourues s'allongent ;
- le taux d'occupation des véhicules est modeste (1,4 personne par véhicule en moyenne, seulement 1,1 à 1,2 pour le motif de déplacement « travail »).

Ce diagnostic, succinctement posé, illustre le partage des principaux enjeux et objectifs du REGL par la MEL :



- améliorer les liaisons entre la métropole et le bassin minier ;
- organiser la mobilité à l'échelle euro-régionale en s'appuyant sur un renforcement de l'offre ferroviaire et sur un lien transfrontalier unificateur ;
- contribuer au développement de l'usage des transports collectifs et à l'action contre la thrombose routière en entrée d'agglomération (A1, A25, A22, A23), frein au développement économique et à l'attractivité de la métropole et de la région (risque de décrochage par rapport à d'autres métropoles) ;
- renforcer la desserte du secteur sud de la métropole (aéroport, concentration d'emplois, proximité universités,...).

## Un avis favorable au REGL sous réserve de conditions

La MEL est favorable au projet de REGL qui constitue une solution structurante face aux problématiques de mobilités régionales entre le bassin minier et le territoire métropolitain. Il proposerait des améliorations de service importantes sur les liaisons entre la métropole et le bassin minier, principalement en étoffant les services en nombre et en améliorant la régularité de la desserte sur une infrastructure dédiée. Cette amélioration générerait une forte augmentation de la fréquentation sur le réseau ferroviaire avec 20 200 usagers en période de pointe du matin – de 6h à 9h - sur le réseau REGL pour 56 000 usagers cumulés sur les réseaux REGL, TER et TER-GV en 2030 (contre 36 900 usagers du mode ferroviaire en période de pointe du matin en 2012). Cette augmentation de fréquentation serait profitable aux réseaux routiers qui seraient déchargés de plus de 10 000 usagers en période de pointe du matin.

À ce stade du projet, **cet avis favorable de la MEL au REGL reste conditionné à certains approfondissements ou questionnements.**

**Des études complémentaires nécessitent d'être menées en concertation avec la MEL sur l'insertion de l'infrastructure et l'implantation des gares créées** en matière de développements urbain et économique, d'articulation avec les autres modes de déplacements (transports urbains, automobile, modes doux), d'insertion urbaine, paysagère, environnementale.

**Dans l'attente du REGL et au-delà de sa mise en service, l'étoile ferroviaire lilloise existante doit être maintenue et les opportunités de son renforcement doivent être étudiées** au sein du



territoire métropolitain, en lien avec les territoires proches et à l'échelle régionale élargie (Nord – Pas de Calais et Picardie), en vue de définir en particulier les conditions d'articulation du REGL avec les branches de Tournai, Comines, Valenciennes et les liaisons avec Arras et la Picardie. De plus, la MEL affirme la fonction de centralité des gares Lille-Flandres et Lille Europe en matière de grande vitesse.

Enfin, **le REGL ne devra pas être réalisé au détriment d'autres infrastructures de transport essentielles au territoire.** C'est pourquoi le calendrier, **les coûts** (directs et induits) et les **modes de financement** du projet sont à préciser.

## Les positionnements de la MEL sur certaines gares proposées dans le projet régional

Plusieurs gares de dessertes sont proposées sur le territoire métropolitain dans le projet de REGL, sous forme d'infrastructures nouvelles ou de desserte de gares existantes :

- au Sud de Seclin à proximité de la ligne ferroviaire à grande vitesse et en marge du secteur central de la commune ;
- à proximité du stade Pierre Mauroy à Ronchin-Lezennes pour des dessertes événementielles ;

- à la gare de Lesquin ou sous l'aérogare (variante) ;
- une station souterraine sous la gare Lille-Flandres ;
- à plus long terme, le dossier évoque les dessertes au-delà de Lille Flandres vers Armentières et Roubaix-Tourcoing permises par des tunnels prolongeant la station souterraine nouvellement créée. Il précise à ce titre qu'un arrêt pourrait être envisagé sur la zone de l'Union.

Parmi les options proposées, la MEL souhaite renforcer les gares existantes de Roubaix et Tourcoing et ne pas retenir la gare de l'Union. D'autre part la priorité de la Métropole va à la desserte de l'aéroport. Sur Lille, d'autres solutions techniques qu'une gare souterraine sous Lille-Flandres (variantes) devront également être étudiées. Enfin, la desserte de Seclin nécessite quant à elle une étude comparative de toutes les solutions permettant une meilleure articulation entre la station REGL et la gare TER existante à Seclin.



## Replacer le projet dans une vision d'aménagement du territoire en lien avec le SCoT

La MEL est engagée dans l'élaboration du SCoT avec ses partenaires du syndicat mixte. Compte tenu du caractère structurant du projet de REGL, il convient d'inscrire dans le SCoT les conditions d'accueil du projet REGL.

En parallèle, la MEL propose d'installer un espace de concertation avec la Région sous la forme d'une commission mixte, pour une approche itérative et partagée afin de définir un projet de territoire articulant aménagement et projet de transport.



**L'accessibilité métropolitaine est une priorité politique de la Métropole Européenne de Lille. Elle partage donc les objectifs auxquels répond le projet de REGL, tout en soulignant la nécessité de mettre en œuvre un bouquet d'actions pour améliorer les conditions d'accessibilité du territoire dans lequel s'inscrit le projet de REGL.**

**La Métropole Européenne de Lille émet donc un avis favorable au projet de REGL, qui reste cependant conditionné à certains approfondissements ou questionnements :**



- des études complémentaires nécessitent d'être menées sur l'insertion de l'infrastructure et l'implantation des gares créées ;
- dans l'attente du REGL et au-delà de sa mise en service, l'étoile ferroviaire lilloise existante doit être maintenue et les opportunités de son renforcement étudiées ;
- le calendrier, les coûts et les modes de financement du projet de REGL doivent être précisés.

**La Métropole Européenne de Lille exprime également sa priorité pour le renforcement des gares de Roubaix et Tourcoing, la desserte de l'aéroport de Lesquin et le besoin d'étudier l'articulation entre la gare TER actuelle et une nouvelle gare REGL à Seclin.**

**Enfin, la Métropole Européenne de Lille insiste sur la nécessité de replacer le projet de REGL dans une vision partagée d'aménagement du territoire à construire avec la Région, ainsi que sur l'inscription dans le SCoT des conditions d'accueil du projet.**