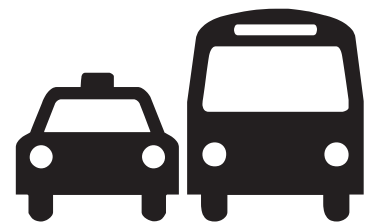


# LE PROJET DE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE,

un outil indispensable pour le développement du territoire de l'agglomération d'Hénin Carvin, un secteur stratégique pour la mobilité régionale.





Jean-Pierre Corbisez  
Président de l'Agglomération Hénin-Carvin

Le constat actuel sur le territoire est la saturation des réseaux routiers et autoroutiers du Bassin minier vers la Métropole Lilloise, la CAHC confirme la nécessité de mettre en place un projet d'infrastructure alternatif à la route pour le développement du territoire.

Le projet Ste Henriette a été conçu comme un pôle d'échange métropolitain, il représente une formidable opportunité de combiner les dessertes du REGL, de 2 lignes du BHNS mais également de positionner le projet de troisième Gare TGV de l'aire métropolitaine centrale.

Ce débat public pose les questions des grands enjeux de mobilité et d'aménagement entre Lille et le Bassin Minier. Il les pose d'une manière générale mais aussi au travers du projet du REGL qui est présenté avec des tracés et des arrêts localisés de manière schématique et des chiffrages estimatifs.

Le projet de REGL proposé par la Région présente une liaison rapide ferroviaire entre le Bassin Minier et la Métropole Lilloise. **Position globale favorable sur le projet de REGL dans la mesure où cette amélioration de la desserte du territoire favorise son développement et son attractivité et a été envisagée d'ores et déjà, notamment dans le projet de Sainte Henriette.**

Il propose la création de trois gares sur le territoire de la CAHC à savoir :

- Carvin/Libercourt,
- Ste Henriette : deux gares, l'une vers Lens et l'autre vers Arras.



## 1/ Gare de Carvin/Libercourt

**Position favorable à l'implantation d'une gare à Carvin/Libercourt dans la mesure où elle s'inscrit en connexion avec le projet de BHNS (Bulle N°5) dans le respect de l'environnement et sur la base d'études complémentaires indiquant la complémentarité avec la gare de Libercourt centre.**

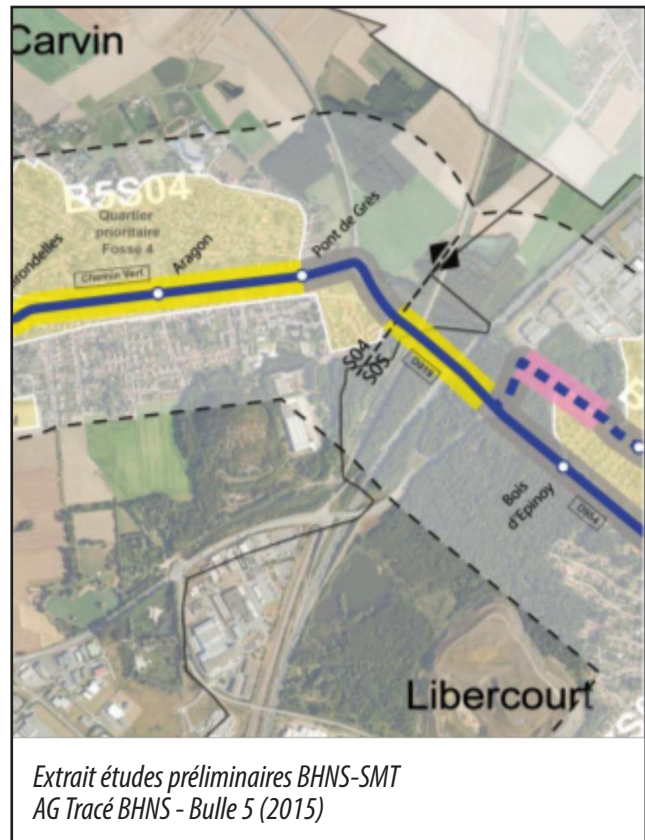
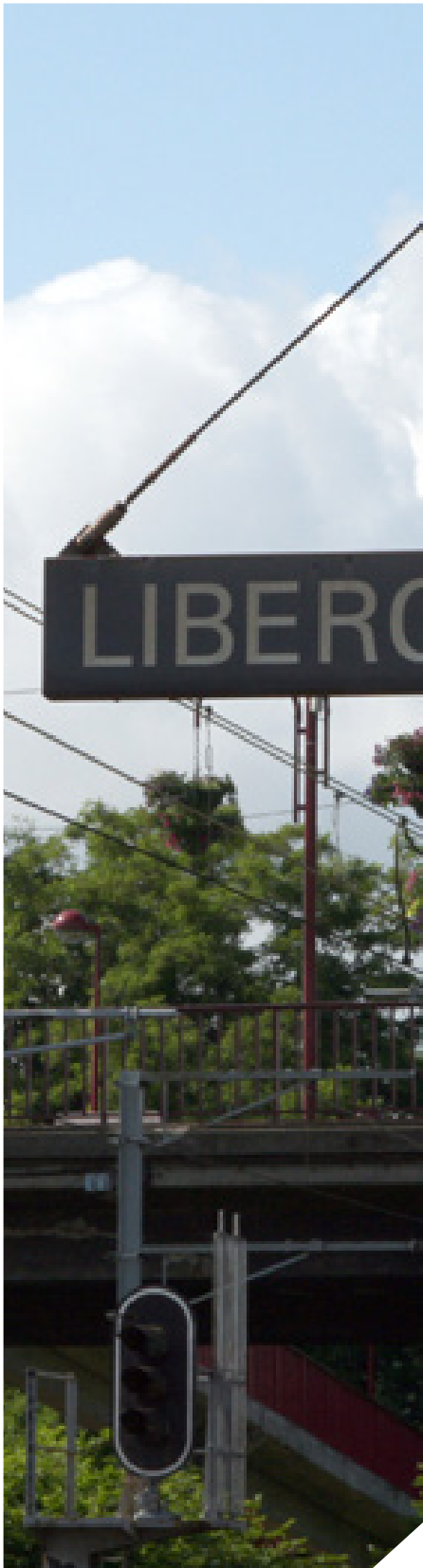
La Gare REGL de Carvin Libercourt est localisée entre la ligne TGV et la zone du Tour de l'Horloge. Elle constitue une desserte du nord de l'agglomération, dans un secteur particulièrement urbanisé et traversé de nombreux axes routiers, mais également à proximité de nombreuses zones d'activité communales et communautaires notamment les Portes du Nord, la Zone du Château et les Botiaux. La Région précise la présence de 2 lignes de Bus à proximité du site. Il faut ajouter à terme la desserte par la Bulle N°5 du BHNS.

Ce site, malgré son caractère urbain et sa densité d'infrastructures de transport, est doté d'une grande diversité de biotopes due en partie aux activités humaines passées. En effet, le site est caractérisé par un paysage en partie artificiel, d'origine minière, et aux terrains plus ou moins instables.

L'emplacement de la gare est inscrite actuellement au sein de la ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique) - Etang et bois de l'Epinoy. La question de la localisation précise de cette desserte pourrait être posée.



Extrait dossier maîtrise d'ouvrage Région (2015)



Il faut indiquer que la gare TER du centre de Libercourt fait aujourd'hui l'objet d'un projet de pôle d'échanges pour répondre aux enjeux à court/moyen termes. L'inscription d'une gare au nord de l'agglomération mérite d'être éclairée dans l'interaction et la complémentarité des sites.



## 2/ Gares sur le site Sainte Henriette

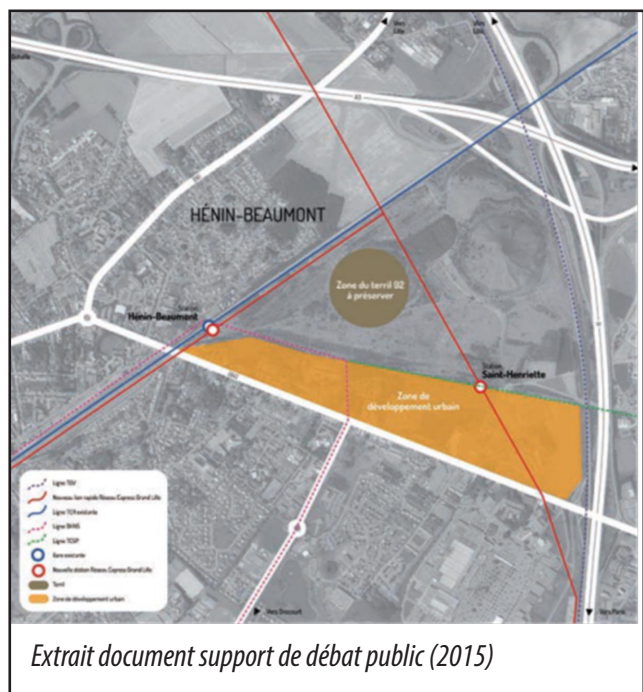
**Position favorable à une desserte sur la ZAC Ste Henriette permettant au mieux la mutualisation des espaces de stationnement, la cohérence avec le projet urbain et le maintien du classement des terrils au patrimoine UNESCO.**

**Souhait de prise en charge par la Région de la desserte de ces nouvelles gares par des infrastructures déconnectées de la desserte de la ZAC Ste Henriette.**

Demande à la Région de porter une attention particulière à l'intégration des ouvrages dans l'environnement du site de Sainte Henriette notamment.

Les questions posées intrinsèquement par le projet du REGL dans le dossier support du débat sont :

- le fonctionnement du site à terme (stationnements, voies d'accès, gestion des contraintes de franchissement des ouvrages),
- les contraintes patrimoniales du site à prendre en compte.





*Extrait plan de coordination ZAC Ste Henriette (2012)*

### Le fonctionnement du site de Ste Henriette à terme

Le schéma présente la création de 2 gares au sein du site, une sur la ligne allant vers Lens, une seconde sur la ligne vers Douai et Arras. Les lignes se croisent à l'extrême nord de la ZAC. Les deux gares ne sont pas connectées directement mais sont inscrites en connexion avec l'ancien cavalier minier. Elles sont distantes d'environ 700 mètres.

On peut noter une erreur sur le positionnement de la gare TER existante de Hénin.



### ***Mutualisation du stationnement entre les deux gares et centralité***

Cette projection amène la question de la gestion des stationnements et de la centralité future. Dans le cadre du plan de coordination générale de la ZAC réalisé en 2012, il avait été proposé également la création de deux gares respectivement pour la ligne vers Lens et celle de Arras-Douai. Une centralité étant définie en connexion avec le centre-ville d'Hénin Beaumont à l'ouest du site.

Ces deux gares étaient distantes également d'environ 500 mètres mais les deux étaient localisées le long des lignes TER actuelles afin de mutualiser les stationnements nécessaires au fonctionnement des deux gares.

La proposition de la Région ne permet pas cette mutualisation. Les deux gares étant situées à chaque extrémité Est et Ouest du quartier résidentiel/économique.

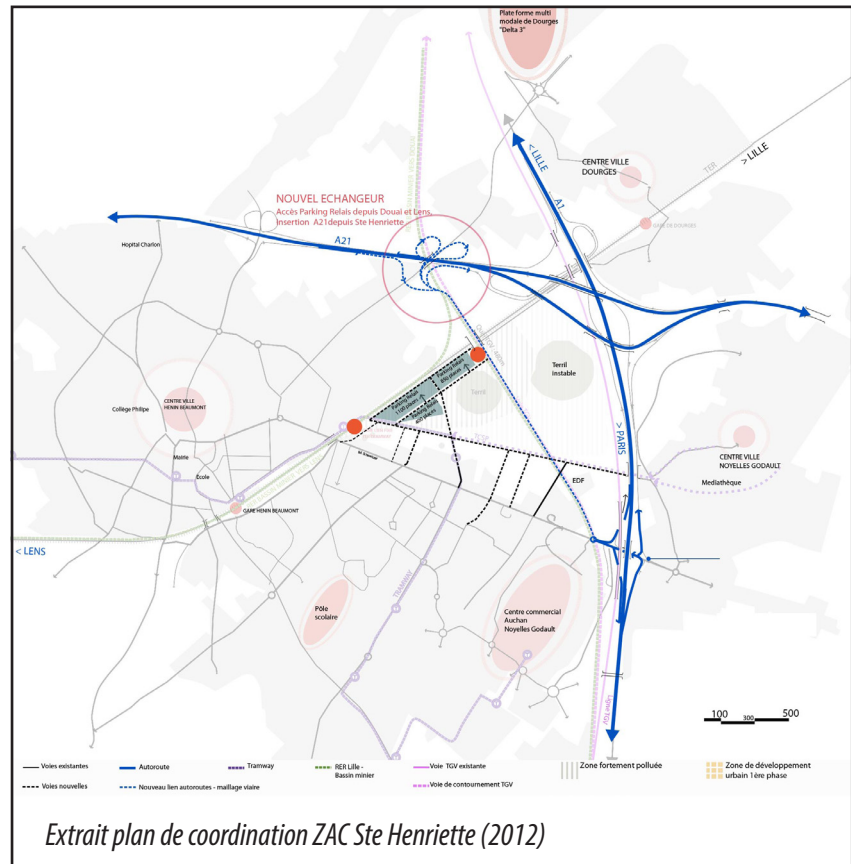
La proposition de la Région remet également en question l'organisation de la centralité sur la ZAC. Ce choix d'implantation impliquerait 2 centralités.

### ***Nécessité de création de voies d'accès depuis l'échangeur Nord de l'A1/A21 et depuis le boulevard Schweitzer***

Dans le cadre du plan de coordination puis des études préliminaires de maîtrise d'œuvre des espaces publics de la ZAC, il a été pointé la nécessité pour le fonctionnement du futur pôle d'échange de créer des infrastructures routières d'accès à la dimension du projet du REGL.

Un schéma avait été proposé en 2012 avec un accès depuis l'échangeur nord A1/A21 et depuis l'échangeur de l'A1 au sud. Ce schéma doit être analysé au regard des projections de trafic qui seront réalisées dans le cadre des études de faisabilité du REGL.





## Les enjeux patrimoniaux du site

Le site de la ZAC Ste Henriette intègre deux terrils classés au titre du Patrimoine Mondial de l'Humanité de l'UNESCO. L'espace entre les deux terrils est également intégré au périmètre de protection.

Il sera nécessaire de prendre en compte l'intégration de l'ouvrage projeté et l'impact de celui-ci sur le patrimoine UNESCO.

Le projet urbain a été conçu comme un belvédère sur le bien UNESCO. Il est souhaitable que le projet s'intègre également dans ce paysage et les principes de conception de la ZAC.

**Il est demandé que soit étudié le positionnement de la gare du REGL au niveau de Lesquin en connexion directe avec l'aéroport.**

**Enfin, il est demandé une évolution du nom de réseau Express Grand Lille pour mieux représenter les territoires traversés.**