

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



CAHIER D'ACTEUR



Présentation de l'acteur

CCI Grand Lille/Réseau des CCI Nord de France :

Le réseau consulaire Nord-Pas de Calais s'articule depuis le 1^{er} janvier 2011 autour d'une CCI de région à laquelle sont rattachées ces 4 CCI territoriales (Artois, Côte d'Opale, Grand Hainaut et Grand Lille).

Le réseau CCI s'est, depuis 2006, significativement impliqué dans la construction d'une réflexion partagée à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Études partenariales réalisées :

- Etude « Amélioration des dessertes à grande vitesse de l'aire métropolitaine de Lille » / hub TGV transfrontalier Euraflandres, environnement sud de Lille-Aéroport, Arc sud bassin minier (2007-2011),
- Rapport « La mobilité intelligente, une opportunité pour l'aire métropolitaine de Lille » (2012),
- Masterplan « Les innovations dans la mobilité douce, 5^e pilier de la Troisième Révolution Industrielle en Nord-Pas de Calais » (2012-2015),
- Stratégie d'attractivité « Métropole marchande »
- « Charte parcs d'activités du 21^e siècle » (2012-2015).
- Commission transfrontalière « Meilleure articulation du transport intermodal Nord de France-Belgique » (2013-2015).

⁽²⁾ <http://www.latroisiemerevolutionindustrielleennordpasdecalsais.fr>



Le Réseau Express Grand Lille, l'opportunité d'associer un projet de territoire à la dynamique troisième révolution industrielle⁽²⁾ :

Depuis les débats publics sur les projets « autoroute A24 » et « canal Seine-Nord Europe », les CCI Nord de France alertent les pouvoirs publics sur la problématique de congestion croissante des échanges au sein de l'aire métropolitaine de Lille.

Dans cette configuration en étoile, les automobilistes convergent tous vers le nœud autoroutier en entrée sud de Lille. Les passagers ferroviaires ne peuvent faire autrement que prendre une correspondance à Lille-Flandres. En l'absence de pôles d'échanges périphériques performants et d'offres de transports publics de capacités suffisantes, les navetteurs restent cantonnés à l'utilisation de la voiture individuelle avec des temps de trajet incertains. L'impact de la congestion de la métropole lilloise a été estimé à près de 1,5 milliard d'euros par an (un montant qui avoisine le coût de construction du REGL).

Le projet de Réseau Express Grand Lille propose de construire une alternative performante, en reliant à un horizon 2025, la Métropole Européenne de Lille au Bassin Minier. Cette nouvelle infrastructure pourrait devenir la colonne vertébrale d'un grand projet d'aménagement associé à la Troisième Révolution Industrielle ; moteur pour une dynamique économique nouvelle de l'Aire métropolitaine de Lille. En renforçant les liaisons vers la Belgique (Roubaix-Tourcoing-Kortrijk), la Flandre Intérieure (Armentières-Hazebrouck) et l'Artois (Béthune-Lens-Carvin, Arras-Douai-Cambrai) et les connexions vers le Grand Hainaut transfrontalier (Tournai, Valenciennes, Mons), il pourrait très largement accroître l'accessibilité et l'attractivité de ces territoires.

Ceci nécessite de reconcevoir le territoire à une échelle plus vaste. En effet, le million d'habitants de la MEL ou du Bassin Minier ne fait pas le poids face aux grandes métropoles-capitales dynamiques qui l'entourent.

Un enjeu à ne pas manquer, desservir l'aéroport

Sa plateforme et son environnement forment un secteur très attractif pour développer les entreprises régionales et attirer des entreprises européennes à fort potentiel de développement. Il s'agit du principal bassin d'emplois de la métropole marchande. Passé de 1 à 1,6 millions de passagers en 7 ans, l'aéroport régional de Lille-Lesquin est avec le hub TGV EuraFlandres, une porte internationale essentielle. Il doit être efficacement relié à la clientèle de 5 millions d'habitants qu'il dessert. Son positionnement permettra d'attirer et de concrétiser en entrée de Lille des projets démonstrateurs formant un « Trade center européens » de la Troisième Révolution Industrielle.

Pour répondre à cet enjeu, les milieux économiques se prononcent pour une desserte directe de l'aéroport.

Le surcoût de cette desserte sera à notre sens durablement compensé par la valeur ajoutée qu'apporte cet équipement à la région, un processus d'aménagement économique et urbain d'envergure pour l'aire métropolitaine de Lille

À cette échelle, il n'y a pas une solution mais un ensemble maillé de solutions multimodales coordonnées, combinées et planifiées.

30 ans après le Métro automatique Villeneuve d'Ascq-Lille qui a été un projet fédérateur pour Lille Métropole, le Réseau Express Grand Lille peut devenir de 2018 à 2035 le moteur de la construction de l'aire métropolitaine de Lille.

Nous ne pouvons, de ce fait, que saluer le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL) qui pourrait à un horizon 2025 répondre en partie à cette problématique de congestion.

REGL, un projet pertinent pour répondre à 3 priorités :

Les **CCI Nord de France et ses partenaires** représentants des milieux économiques insistent pour que le REGL ne soit pas un simple projet de « transport » mais devienne le véritable support d'une dynamique « Grand Projet de territoire ».

Il s'agit ainsi de créer un accélérateur de la transformation du territoire, un attracteur pour les investissements économiques et le générateur d'une équité sociale-qualité de vie nouvelle pour l'ensemble de l'aire métropolitaine.

Pour cela, trois priorités doivent être approfondies ensemble :

Priorité 1 : déployer une nouvelle offre de mobilité intelligente et des connexions efficaces à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille.

Piste 1 : faire du Réseau Express Grand Lille un outil de desserte pour l'ensemble de l'aire métropolitaine de Lille.

L'enjeu principal est de réorganiser l'armature métropolitaine de transport ferroviaire pour des connexions plus fluides, avec des offres cadencées et des correspondances optimales. Hazebrouck, Valenciennes, Tournai seraient alors pleinement concernées.

Piste 2 : optimiser l'articulation des réseaux de transport existants et à venir.

On ne devrait pas parler d'un tuyau mais d'un réseau de transport métropolitain harmonisé. Projets d'infrastructure de transport et plans de déplacements urbains devront être réajustés. Il s'agira de mettre en œuvre un ensemble de solutions visant :

- au renforcement des capacités des infrastructures existantes ferroviaires ou routières

- au développement d'une gestion dynamique des capacités pour garantir un niveau de service performant
- à une meilleure articulation des différents services de transport urbains et régionaux
- à l'amélioration de l'information multimodale des voyageurs
- le développement des modes collaboratifs (covoiturage, autopartage) et des modes actifs (axes vélos, marche à pied).

Piste 3 : construire l'articulation des pôles ferroviaires de Lille intégrant le complexe euraflandres (gares de Lille Europe Lille-Flandres), les futures gares RER, les correspondances avec les transports urbains collectifs (métro-bus-covoiturage).

En cohérence avec le projet Euralille 3000, il paraît nécessaire de définir un plan stratégique d'aménagement et d'accessibilité qui viendra conforter les deux gares (gare routière, quais supplémentaires, tapis roulant, remisage des rames TGV-REGL en amont de Lille Europe).

Piste 4 : travailler à une solution performante pour connecter et desservir le bassin minier.

Les possibilités de développer un hub ferroviaire sud couplant REGL/TER/TGV et desservi par des transports de proximité doivent être approfondies. Les milieux économiques identifient 2 options d'implantation : Arras ou Sainte-Henriette, adossé à un projet urbain à haute valeur ajoutée.

Piste 5 : mettre en œuvre, dès aujourd'hui un programme d'expérimentations en matière de nouvelle mobilité connectée.

La congestion est actuellement telle que ce projet, aussi important soit-il, ne saurait à lui seul résoudre le problème de changement d'offres et de comportements.

Priorité 2 : « faire du réseau express un moteur de développement économique et résidentiel ».

Piste 6 : desservir l'aéroport du grand Lille, porte d'entrée internationale du Nord-Pas Calais.

L'aéroport de Lille présente actuellement une accessibilité limitée en matière de transports collectifs locaux. Nous sommes donc dans une situation aberrante. La porte d'entrée internationale du Nord-Pas de Calais est très certainement l'équipement structurant le moins accessible de cette Région !

Par la création d'une gare pour cet aéroport, le Réseau Express Grand Lille pourrait résoudre cette incohérence et participer au développement de l'aire métropolitaine de Lille et de la Région.

Piste 7 : faire de l'ensemble du Réseau Express Grand Lille un élément majeur de la stratégie de développement économique et résidentiel de l'aire métropolitaine de Lille.

Il est proposé de prioriser les investissements fonciers autour des pôles d'échanges connectés (l'Union à Tourcoing, Centre-ville de Courtrai, Arras, Lens, Douai, Cambrai, Armentières, Hazebrouck...) et de créer un périmètre de « territoires de projet » à forte valeur ajoutée autour de l'axe Lille Sainte Henriette.

Piste 8 : concevoir un matériel roulant moteur d'innovation pour l'aire métropolitaine de Lille en profitant des atouts du territoire.

Les acteurs économiques proposent de concevoir le projet en lien avec le pôle de compétitivité iTrans et les filières ferroviaire et numérique régionales.

Priorité 3 : mettre en œuvre une stratégie d'aménagement et d'investissements globale.

Piste 9 : profiter des impacts positifs générés par ce projet pour financer le Réseau Express Grand Lille.

Pour tirer profit de cette hausse des valeurs foncières et financer ce projet, les acteurs économiques préconisent d'activer dès à présent une politique publique d'acquisitions foncières sur ces différents sites. Les plus-values apportées par ces ventes financeront la maîtrise d'ouvrage de ce projet et les actions d'accompagnement.

Piste 10 : créer une société de projet pour le Réseau Express Grand Lille.

Sur le modèle du Grand Paris, il pourrait être créé une société portant la maîtrise d'ouvrage du Réseau Express Grand Lille, en lien avec le SMIRT et les nécessaires évolutions du système de transport public, ainsi qu'une fabrique des « territoires de projet ». La révision conjointe des SCOT-PLU ouvre l'opportunité de définir une stratégie d'aménagement et d'urbanisme qui intègre la nouvelle infrastructure, ses pôles d'échanges et le foncier valorisé.

Le débat public est l'opportunité de reposer la question de la gouvernance et des outils à mettre en place pour s'assurer de la bonne dynamique d'ensemble, avec le fonctionnement métropolitain, régional et transfrontalier.

« Le métro de Lille a été le projet fédérateur de Lille métropole, le Réseau Express Grand Lille doit devenir l'armature commune de l'aire métropolitaine de Lille. »

Nos partenaires soutiennent le point de vue présenté dans ce cahier d'acteur :

