

10 PISTES D' ACTIONS POUR LA RÉUSSITE DU RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE



SOMMAIRE

3 OBJECTIFS ET 10 PISTES D' ACTIONS POUR LA RÉUSSITE DU RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE	3
DEPLOYER UNE NOUVELLE OFFRE DE MOBILITÉ INTELLIGENTE ET DES CONNEXIONS EFFICACES À L'ECHELLE DE L' AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE	8
• Piste 1 : faire du Réseau Express Grand Lille un outil de desserte pour l'ensemble de l'aire métropolitaine de Lille	9
• Piste 2 : optimiser l'articulation des réseaux de transport existants et à venir	11
• Piste 3 : construire l'articulation des pôles ferroviaires de Lille	12
• Piste 4 : travailler à une solution performante pour connecter et desservir l'arc sud de l'aire métropolitaine de Lille	13
• Piste 5 : mettre en œuvre, dès aujourd'hui un programme d'expérimentations en matière de nouvelle mobilité connectée	14
FAIRE DU RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE, UN MOTEUR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET RÉSIDENTIEL	16
• Piste 6 : desservir l'aéroport de Lille, la porte d'entrée internationale de la région Nord-Pas de Calais	17
• 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	19
• Piste 8 : concevoir un matériel roulant moteur d'innovation pour l'aire métropolitaine de Lille	20
METTRE EN ŒUVRE UNE STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT ET D'INVESTISSEMENTS GLOBALE	21
• Piste 9 : profiter des impacts positifs de ce projet pour le financement du Réseau Express Grand Lille	22
• Piste 10 : assurer un portage collectif et élargi pour le projet Réseau Express Grand Lille.	23

3 OBJECTIFS ET 10 PISTES D' ACTIONS POUR LA RÉUSSITE DU RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

Depuis plusieurs décennies, les acteurs économiques du Nord-Pas de Calais alertent les pouvoirs publics sur les problématiques de congestion, tout particulièrement sur l'axe nord sud allant de la métropole lilloise au bassin minier Nord-Pas de Calais. L'A1 est en effet saturée plusieurs heures par jour et cette situation ne cesse de s'aggraver.

Il sera bientôt impossible pour un salarié résidant sur l'arc sud de l'aire métropolitaine de Lille de venir travailler sur l'agglomération lilloise, tant il est difficile, voir « impossible » de « circuler » aux heures de pointe sur cet axe (de 7h à 10h, et de 16h à 19h).

Cette situation est telle qu'elle divise nos territoires ! Le temps de trajet entre Lille et Lens, situées seulement à 40 km l'une de l'autre, est de 1h00 aujourd'hui et pourrait atteindre 1h30 à 2h00 demain sans amélioration de la situation.

Sans réponse à cette problématique de congestion et dans ce contexte, la constitution d'une dynamique de projet et d'attractivité à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille semble impossible.

La métropole lilloise restera ce territoire d'un million d'habitants, alors qu'elle pourrait jouer dans la cour des grands, en regroupant près de 3,5 millions de résidents et de s'affirmer comme un centre économique important au sein de l'Europe du Nord-Ouest entre Paris, Bruxelles, Londres, la Rhur et la Randstat néerlandaise.

L'échelle territoriale qu'est l'arrondissement de Lille n'est de plus, pas en phase avec la réalité vécue de ces résidents. En effet, vivre à Lille et travailler à Valenciennes ou travailler à Lille et résider à Armentières ou Hazebrouck, se rendre à un concert à Tournai ou dans un musée à Lens, sont des actions plus que « courantes » aujourd'hui. L'aire métropolitaine de Lille est au final déjà une réalité pour ses habitants.

Il est donc plus qu'urgent de répondre à ces enjeux en apportant des solutions permettant de décongestionner cette aire métropolitaine de Lille, à court et moyen termes.

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.

Les acteurs économiques du Nord-Pas de Calais ont identifié 3 objectifs et proposent pour y répondre une dizaine de pistes d'actions pour faire de ce REGL une réussite porteuse de développement économique et social pour l'ensemble de l'aire métropolitaine. Il s'agira avant tout d'inscrire cette opération dans un grand projet de territoire.

Projet de Réseau Express Grand Lille



3 OBJECTIFS

Faire du Réseau Express Grand Lille un projet de territoire et non pas une simple infrastructure, qui nécessite de concevoir cette opération de manière pluri-disciplinaire en abordant des thématiques allant bien au-delà des enjeux de mobilité des personnes.

La réussite de cette opération sera de ce fait effective si ce projet répond à ces 3 ambitions :

- **Déployer une nouvelle offre de mobilité intelligente et des connexions efficaces à l'échelle de l'Aire Métropolitaine de Lille**
Il s'agira de faire de ce projet et de cette démarche, un levier de mobilité « multimodale » et « efficiente » pour l'ensemble de l'aire métropolitaine de Lille.
- **Faire du Réseau Express Grand Lille, un moteur de développement économique et résidentiel.** Cet équipement permettra de valoriser de nombreux territoires (centres urbains existants, pôles multimodaux à construire), en leur offrant des atouts nouveaux en matière d'accessibilité et de proximité.

Aussi, il conviendra de concevoir une stratégie nouvelle et cohérente visant à valoriser ces espaces et ainsi à faire de ce projet un moteur de développement économique et résidentiel majeur pour l'ensemble de l'aire métropolitaine de Lille.

- **Mettre en œuvre une stratégie d'aménagement et d'investissements globale**
Le coût de ce projet est certes très important mais les retombées économiques à en attendre pourraient être bien supérieures. Néanmoins et au regard des problématiques de ressources publiques, le financement d'une telle opération reste complexe. Aussi, il s'agira de concevoir et de mettre en œuvre des mécanismes permettant à la collectivité de capter de nouvelles sources de financement pour ce projet et pour les actions d'accompagnement afférentes.

10 PISTES D' ACTIONS

Pour répondre à ces objectifs, les CCI du Nord-Pas de Calais, le MEDEF, le CJD, les Chambres de métiers et de l'artisanat, la CGPME, Femmes chefs d'entreprise, la FNTR, la FFB, les CCI West Vlaanderen, Lille Place Tertiaire, TLF, UPA, CCI Wapi, ont collectivement identifié 10 pistes d'actions pouvant concourir à la réussite du projet de Réseau Express Grand Lille :

Piste 1 :

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

Piste 2 :

optimiser l'articulation des réseaux de transport existants et à venir

Piste 3 :

construire l'articulation des pôles ferroviaires de Lille

Piste 4 :

travailler à une solution performante pour connecter et desservir l'arc sud de l'aire métropolitaine de Lille

Piste 5 :

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

Piste 6 :

desservir l'aéroport de Lille, la porte d'entrée internationale de la région Nord-Pas de Calais

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

Piste 8 :

concevoir un matériel roulant moteur d'innovation pour l'aire métropolitaine de Lille

Piste 9 :

profiter des impacts positifs de ce projet pour le financement du Réseau Express Grand Lille

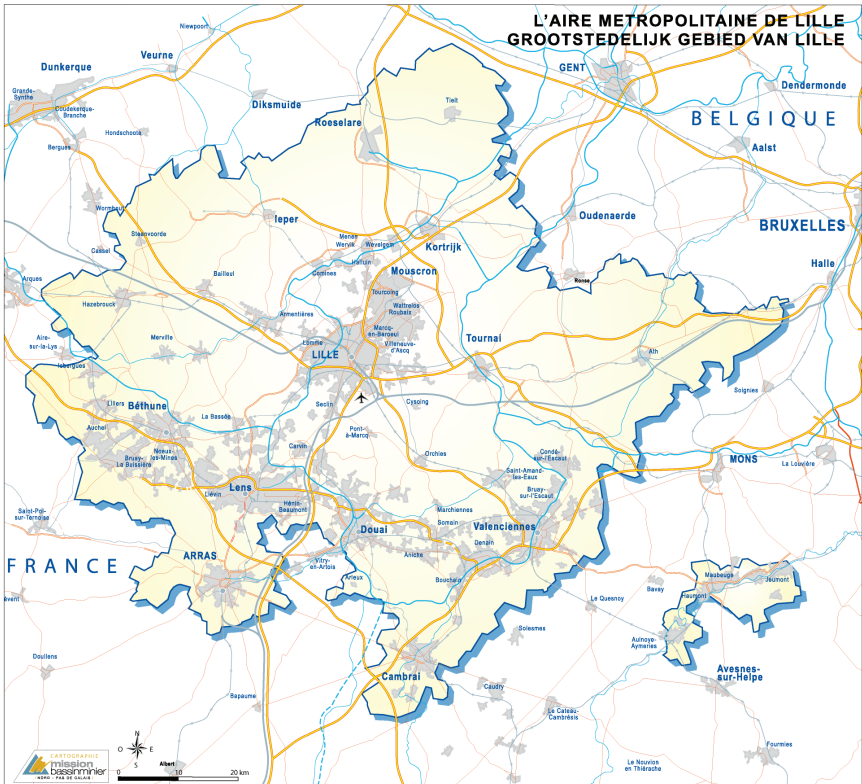
Piste 10 :

créer une société de projet pour le Réseau Express Grand Lille

Ces pistes d'actions concernent des éléments allant bien au-delà des problématiques de transport en s'intéressant aux enjeux de développement économique, de cohérence et de compétitivité des territoires, ainsi que des mécanismes de financement et de gouvernance de ce projet.

Seul le traitement global de l'ensemble de ces sujets devrait permettre à ce projet d'infrastructures de transport de devenir un projet de territoire, condition première pour sa réussite.

**« 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. »**



1

DÉPLOYER UNE NOUVELLE OFFRE DE MOBILITÉ INTELLIGENTE ET DES CONNEXIONS EFFICACES À L'ÉCHELLE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE

Aujourd'hui, le réseau de transport collectif n'est pas en mesure de répondre aux besoins en matière de mobilité des résidents de l'aire métropolitaine de Lille.

De surcroît, les réseaux de transport sont organisés à l'échelle des agglomérations composant ce territoire, alors que les dynamiques de mobilité portent sur l'ensemble de cet espace (aire métropolitaine de Lille).

« Le métro de Lille a, en son temps, participé à la structuration du réseau de transport à l'échelle de cette métropole. Le Réseau Express doit avoir ce même rôle pour l'ensemble de l'aire métropolitaine. Ainsi, cette infrastructure permettra de « construire ce territoire » en participant à sa décongestion. »

Toutefois, le REGL ne concerne actuellement qu'une partie de l'aire métropolitaine de Lille alors que cette problématique de saturation des axes de transport touche l'ensemble de ce territoire. Le Valenciennois et la Flandre Intérieure ne sont pas concernés par cet équipement. De plus, la congestion est actuellement telle que ce projet, aussi important soit-il, ne saurait à lui seul solutionner ce problème.

Le Réseau Express Grand Lille doit donc être considéré comme une composante de cette nouvelle mobilité « durable », englobant l'ensemble des modes de transport de passagers à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille.

Pour répondre à cet objectif, 5 pistes d'actions ont été identifiées :

- **Piste 1 : faire du Réseau Express Grand Lille un outil de desserte pour l'ensemble de l'aire métropolitaine de Lille**
- **Piste 2 : optimiser l'articulation des réseaux de transport existants et à venir**
- **Piste 3 : construire l'articulation des pôles ferroviaires de Lille**
- **Piste 4 : travailler à une solution performante pour connecter et desservir l'arc sud de l'aire métropolitaine de Lille**
- **Piste 5 : mettre en œuvre, dès aujourd'hui, un programme d'expérimentations en matière de nouvelle mobilité connectée**

PISTE 1: FAIRE DU RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE UN OUTIL DE DESSERTE POUR L'ENSEMBLE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE

Actions opérationnelles :

- **Prolongation du Réseau Express Grand Lille jusqu'à Hazebrouck**
- **Assurer une connexion physique et en matière de services, entre le Réseau Express Grand Lille et les lignes TER desservant Valenciennes, Tournai et Béthune**
- **Priorisation des investissements TER sur les axes non desservis par le Réseau Express Grand Lille**

Le Réseau Express Grand Lille concernera principalement l'axe allant de Courtrai ou d'Armentières, en passant par Lille et Saint Henriette, jusqu'à Douai, Lens, Arras ou Cambrai. Ce projet peut être une opportunité pour ces différents territoires qui verront leur accessibilité accrue et leur compétitivité renforcée.

Toutefois, il est à noter que plusieurs territoires de cette aire métropolitaine transfrontalière ne sont pas intégrés à ce projet alors que ces territoires participent aujourd'hui au fonctionnement métropolitain. Ils sont également concernés par ces problématiques de mobilités : Flandre Intérieure (Hazebrouck), Valenciennes, Tournai et Béthune.

Prolonger le Réseau Express Grand Lille jusqu'à Hazebrouck

La non-intégration de la Flandre Intérieure est d'autant plus incompréhensible que la prolongation de ce Réseau Express Grand Lille d'Armentières à Hazebrouck pourrait très largement participer à la décongestion de l'autoroute A25 en développant un service de transport efficace au départ de l'une des plus importantes gares de la région Nord-Pas de Calais.

Hazebrouck et la Flandre Intérieure, en proposant un cadre de vie agréable et en développant des opérations de développement économique, en particulier autour de son secteur industriel, moteur important y compris pour l'ensemble de la région, apporteront de surcroît des atouts supplémentaires à cette aire métropolitaine.

Assurer une connexion optimale entre les pôles urbains de Valenciennes, de Tournai, et de Béthune au Réseau Express Grand Lille

La problématique des dessertes et des retombées du Réseau Express Grand Lille pour les agglomérations de Valenciennes, de Tournai, et de Béthune, est différente de celle d'Hazebrouck. En effet, il ne « suffira » pas de prolonger le réseau express par le biais du réseau de lignes ferroviaires existantes pour desservir ces territoires comme c'est le cas pour le centre urbain majeur de la Flandre Intérieure.

Il conviendra donc de travailler à la qualité des correspondances de ce Réseau Express avec les services TER desservant les gares de Lille Tournai et Valenciennes mais aussi sur des nouveaux pôles d'échanges à identifier et à construire.

Pour Béthune, deux options devront être envisagées :

- le développement d'un site multimodal connecté à Saint Henriette en assurant un service de transport « conséquent » entre Béthune et ce nouveau pôle ;
- un renforcement de la desserte TER Lille Béthune et une priorisation des investissements sur cet axe.

L'une de ces deux options devrait être très clairement actée pour s'assurer de la desserte de ce territoire.

PISTE 2 : OPTIMISER L'ARTICULATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EXISTANT ET À VENIR

Actions opérationnelles :

- **Refonte des plans de déplacements urbains pour une meilleure articulation avec la dynamique régionale**
- **Reconcevoir les projets (tram train, lianes, etc.) d'infrastructures et de services de transport afin de privilégier l'usage de ce Réseau Express et ainsi apporter une meilleure accessibilité à l'ensemble de l'aire métropolitaine de Lille**

La création du Réseau Express Grand Lille pourrait totalement modifier la morphologie de l'aire métropolitaine de Lille en accroissant l'accessibilité de différents sites le long de l'axe Lille Saint Henriette, et en « rapprochant » les centres urbains de l'arc sud et de la partie belge de l'Eurométropole.

D'autres projets d'infrastructures de transport devront par ailleurs être lancés dans les années à venir (tram train, réseau de transport en site propre dans le bassin minier, lianes, etc.). Ces nouvelles infrastructures ont, pour une part importante d'entre elles, été conçues antérieurement à la définition de ce « big bang » pour la mobilité interne de l'aire métropolitaine de Lille que représente la mise en place du Réseau Express Grand Lille.

Les plans de déplacement urbain actuels ont également et pour une grande partie d'entre eux, été élaborés sans prendre en compte la création de ce nouvel équipement. De ce fait, et sans être caducs (la problématique de la mobilité ne sera pas résolue par l'unique réalisation du Réseau Express Grand Lille), ces projets ainsi que les plans de déplacement devront être réajustés en intégrant le Réseau Express Grand Lille.

La mise en place d'un plan de déplacement urbain de l'aire métropolitaine de Lille devrait par ailleurs émerger de ces refontes !

Optimiser et développer l'offre TER pour participer à une mobilité nouvelle sur l'aire métropolitaine

Le TER conservera par ailleurs un rôle essentiel en matière de desserte des agglomérations non desservies par ce RER et des très nombreuses gares périurbaines non connectées à ce nouveau réseau. L'offre TER sera néanmoins à reconcevoir afin de prioriser ces dessertes spécifiques (gares secondaires, agglomérations de Valenciennes et de Béthune).

PISTE 3 : CONSTRUIRE L'ARTICULATION DES PÔLES FERROVIAIRES DE LILLE

Actions opérationnelles

- **Définition d'un plan stratégique d'aménagement et de connexion des gares du centre-ville de Lille (Gare Lille Europe, Réseau de métro, gare de bus interrégionaux, Réseau de covoiturage, Réseau Express Grand Lille).**

La ville de Lille présente d'ores et déjà les deux plus importantes gares de la région en termes de trafic. Ses deux sites sont situés à moins d'un kilomètre l'un de l'autre.

A l'avenir, différentes fonctions de mobilité devront s'adjoindre à ces deux sites notamment avec l'accueil d'un site pouvant recevoir des bus interrégionaux, nationaux et internationaux, la création de la future gare du Réseau Express Grand Lille, et le développement d'espace de co-voiturage.

Connecter ces sites pour construire un unique lieu de multi-modalité au cœur de la métropole européenne de Lille

L'articulation de ces sites sera par ailleurs essentielle pour le développement d'une mobilité douce et multimodale pour l'aire métropolitaine de Lille. Si cette mosaïque de gares se développe en l'absence d'unicité, nous pourrions être confrontés à la situation suivante : « 10 minutes de trajet en transport collectif auront été gagnées, et 15 minutes seront perdues pour relier ces différents sites ». Ces 15 minutes de connexion pourraient très largement « détourner les usagers potentiels des transports collectifs » vers la route.

Il s'agira de ce fait de concevoir un plan stratégique d'aménagement et de connexion des gares du centre-ville de Lille visant à faire de ces différents sites un hub unique passager pour la métropole européenne de Lille.

Ce plan stratégique d'aménagement et de connexion des gares du centre-ville de Lille intégrera notamment une future gare de bus, et des sites de covoiturage. Il s'intéressera à des sujets tels que les cheminements piétons, les déposes minutes, les stationnements, et les services d'accompagnements (commerces).

PISTE 4 : TRAVAILLER À UNE SOLUTION PERFORMANTE POUR CONNECTER ET DESSERVIR L'ARC SUD DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE

Actions opérationnelles

- **Identification d'un site pertinent de massification des flux passagers (hub passager sur l'arc sud de l'aire métropolitaine de Lille)**
- **Définition d'un plan d'aménagement et d'accessibilité permettant des développements fonciers nouveaux et l'accueil de nouvelles infrastructures de transport (gare TGV, etc.) au niveau du futur site de concentration des flux passagers**
- **Connecter l'ensemble des réseaux de transport en site propre à ce nouveau hub**

Le Réseau Express Grand Lille améliorera considérablement les relations et l'accessibilité de la métropole européenne de Lille et l'arc sud de l'aire métropolitaine de Lille. Cet arc sud est par ailleurs constitué d'une constellation d'agglomérations et de villes de taille différente. De ce fait, les espaces urbains constituant cet espace ne seront pas tous directement connectés à ce réseau.

Aussi, il s'agira de les connecter au mieux à cette nouvelle infrastructure par le biais d'un ou de plusieurs sites de « massification de passagers ».

Ce ou ces sites ultra connectés aux réseaux locaux et métropolitains (Réseau Express Grand Lille) et éventuellement internationaux (nouvelle gare TGV ?) connaîtront un regain d'attractivité considérable.

Toutefois, sans actions d'accompagnement et en l'absence de prérogatives en matière d'aménagement du territoire, ce ou ces espaces ne seront pas en mesure d'être valorisés comme envisagé : comment faire de ce(s) site(s) un moteur de développement économique pour le bassin minier ? Comment faire de ce(s) site(s) un ou des lieux de concentration des flux de passagers ? Quelles activités mettre en place sur ce(s) site(s) ?

Afin de répondre à ces questions, les acteurs économiques préconisent la définition d'un plan d'aménagement permettant des développements fonciers nouveaux et l'accueil de nouvelles infrastructures de transport (gare TGV, etc.) sur ce ou ces sites de massification des passagers. Il s'agira de concevoir ce(s) site(s) comme l'EURALILLE du bassin minier.

PISTE 5 : METTRE EN ŒUVRE, EN PARALLÈLE DU PROJET DE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE, DES EXPÉRIMENTATIONS EN MATIÈRE DE NOUVELLE MOBILITÉ CONNECTÉE

Actions opérationnelles

- **Mise en place d'expérimentations (voies de « covoiturage » sur autoroutes et gestion dynamique des circulations, etc.) visant à répondre à court terme à la problématique de congestion de l'aire métropolitaine**
- **Promouvoir le développement de solutions de « mobilité intelligente » sur l'aire métropolitaine de Lille**

Le Réseau Express Grand Lille n'est qu'une partie de la réponse à la problématique de congestion de l'aire métropolitaine de Lille. La réponse à cet enjeu viendra d'un grand nombre d'actions qu'il sera nécessaire de mener.

Aussi, plus que jamais, il s'agira de mettre en œuvre des initiatives de mobilité douce visant à apporter des réponses à cette congestion.

La création du Réseau Express Grand Lille ne doit pas justifier l'abandon d'autres projets en matière de mobilité qu'il s'agisse d'infrastructures (réseau de transport en site propre) ou de services (TER) et d'expérimentations (Plan de déplacement de zone, plans de déplacement d'entreprises, voies de covoiturage sur les autoroutes, etc.) ; d'autant plus que le REGL ne verra pas le jour avant 2025.

Les CCI de région Nord de France et Grand Lille avaient rédigé en 2013, un document préconisant une dizaine de pistes d'actions de mobilité intelligente pour répondre à la problématique de congestion de l'aire métropolitaine de Lille.

Ces dix pistes d'actions sont plus que jamais d'actualité et devront être mises en place dans les années à venir.

Le Réseau Express Grand Lille doit être le moteur d'une nouvelle mobilité douce sur l'aire métropolitaine de Lille, ... et non l'inverse.

2

FAIRE DU RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE, UN MOTEUR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET RÉSIDENTIEL POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE

Durant les années 90, l'arrivée de la grande vitesse en Nord-Pas de Calais a grandement participé au renouveau économique régional. La réussite du réseau de LGV Nord a cependant nécessité un investissement considérable public et privé pour la réalisation d'actions d'accompagnement.

Par exemple, le coût estimé du projet Euralille autour de la gare de Lille Europe pourrait être évalué aujourd'hui à plusieurs milliards d'euros... une facture très importante qui semble néanmoins difficilement critiquable au regard de l'impact positif considérable de ce quartier d'affaires pour l'ensemble de la région (changement d'image, un projet fédérant la métropole, etc.) en termes notamment d'attractivité pour les activités tertiaires supérieures et d'emplois à haute qualification.

Cet exemple d'impact positif n'est cependant pas le propre de tous les territoires concernés par des projets d'infrastructure majeurs. En effet, les agglomérations et les territoires n'ayant pas su tirer profit de la création d'équipements nouveaux sont nombreux. La réussite de projet de transport passe par la mise en place d'accompagnement apportant une valorisation de ceux-ci pour les territoires.

Il s'agira de ce fait, de concevoir une stratégie optimisant le Réseau Express Grand Lille pour en faire un moteur de développement économique et résidentiel pour l'aire métropolitaine de Lille en faisant de l'ensemble du Réseau Express Grand Lille un élément majeur de la stratégie de développement économique et résidentielle de l'aire métropolitaine de Lille (piste 7).

La création d'une gare à proximité de l'aéroport de Lille pourrait par ailleurs très largement participer à la valorisation de cet équipement (piste 6).

Enfin, le Nord-Pas de Calais dispose d'un savoir-faire exceptionnel dans le domaine du ferroviaire. Aussi, ce chantier ainsi que le matériel roulant utilisé, devra participer à la valorisation du tissu économique de l'aire métropolitaine et impulser une dynamique d'innovation sur les territoires. (piste 8)

PISTE 6 : DESSERVIR L'AÉROPORT DE LILLE, LA PORTE D'ENTRÉE INTERNATIONALE DE LA RÉGION NORD-PAS DE CALAIS

Actions opérationnelles :

- **Connecter l'aéroport de Lille au Réseau Express Grand Lille**
- **Mener une stratégie foncière nouvelle et ambitieuse autour de l'aéroport de Lille**

L'accessibilité internationale des territoires est un élément essentiel dans la compétition que se livrent les agglomérations et les régions pour attirer des entreprises et les ressources humaines en mesure de créer et de développer de la richesse et des emplois.

Le développement récent de l'aéroport de Lille-Lesquin, la porte d'entrée à l'international du Nord-Pas de Calais est donc une bonne nouvelle pour l'ensemble des territoires. Le trafic passager de cette plateforme aéroportuaire est en effet passé de 1 à 1,6 million de passagers en 7 ans. A court terme, cet équipement pourrait accueillir plus de 2 millions par an.

Cet aéroport présente néanmoins et actuellement une accessibilité limitée en matière de transports collectifs locaux.

Aujourd'hui, seul un service de bus dessert plusieurs fois par jour cette infrastructure depuis la gare de Lille-Flandres pour un trajet allant de 20 minutes à une durée indéterminée (selon la congestion de l'autoroute A1). Aucun moyen de transport collectif en site propre ne dessert cette aérogare.

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 !

Le Réseau Express Grand Lille qui reliera à un horizon 2025 le bassin minier à la métropole lilloise en moins de 30 minutes pourrait néanmoins résoudre cette incohérence.

Deux options sont actuellement envisagées au sein du dossier de la maîtrise d'ouvrage de ce projet pour la desserte de l'aéroport de Lille et de ces environs :

- **« La première se rapprocherait de la ligne existante Lille - Valenciennes et desservirait la gare de Lille Lesquin.**
- **La deuxième comportant un cout additionnel évalué de 150 millions d'euros (...) pour une desserte au plus près de l'aérogare.»**

Ce montant de 150 millions d'euros peut apparaitre important. Celui-ci avoisine néanmoins la valeur ajoutée directe et indirecte que génère chaque année l'aéroport de Lille et semble donc pertinent au vu de l'enjeu que présente le développement de cet équipement.

Aussi, les acteurs du développement souhaitent l'application de cette deuxième option : la mise en place d'une gare du réseau express Grand Lille à l'aéroport de Lille.

La création de cette nouvelle gare doit par ailleurs s'accompagner d'une stratégie foncière et d'aménagement ambitieuse autour de l'aéroport (comme c'est le cas autour des grands aéroports internationaux) permettant l'accueil de nouvelles entreprises (ayant des besoins de mobilités spécifiques).

Ainsi la mise en place du réseau express accompagné de ces nouveaux projets d'aménagement participera au développement de l'aéroport et de cette zone et au rayonnement de l'aire métropolitaine de Lille et plus largement du Nord-Pas de Calais.

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

Actions opérationnelles :

- **Prioriser les investissements fonciers autour des pôles d'échanges connectés (Site de l'Union à Tourcoing, Centre-ville de Courtrai, Centre-ville d'Arras, Lens, Douai, Cambrai, Armentières, Hazebrouck, etc.)**
- **Valoriser les sites nouvellement connectés par le biais d'opérations immobilières à forte valeur ajoutée**
- **Définition d'un plan d'aménagement spécifique sur l'axe Lille-Saint Henriette**
- **Création d'un périmètre de projet « urbain » à forte valeur ajoutée autour de l'axe Lille Saint Henriette**

Les zones nouvelles desservies par le Réseau Express (nouvelles gares) et les centres villes connectés à cette infrastructure, seront pour l'aire métropolitaine de Lille autant d'opportunités pour le développement économique et résidentiel de cet espace. En effet et comme nous l'avons indiqué précédemment, les centres villes de Lens, Courtrai, Douai et Arras seront plus « proches » de Lille que ne l'est la majorité des communes périurbaines de la Métropole Européenne de Lille. Aussi, ces centres villes, aux prix du m² résidentiel bien inférieur à ceux de Lille, pourraient voir de nouvelles populations s'y implanter et participer à la redynamisation de ces espaces. Pour ce faire, les CCI préconisent de prioriser les investissements fonciers publics sur les pôles d'échanges connectés. Il s'agira de se focaliser sur ces différents sites, pour apporter une offre nouvelle de logements et de locaux à vocation économique. Les sites nouvellement desservis (nouvelles gares) pourraient par ailleurs devenir de nouveaux « quartiers » de l'aire métropolitaine de Lille, à forte valeur ajoutée pour le territoire (forte densité d'habitat et d'activité économique, implantation d'équipements structurants).

Il est donc proposé de concevoir un plan d'aménagement spécifique sur l'axe Lille Saint Henriette, composante des SCoT de Lille Métropole et de Lens Liévin Hénin Carvin. A cet effet, un périmètre « spécifique » de projet urbain à forte valeur ajoutée (et à forte densité) autour de l'axe de Lille Saint Henriette serait à mettre en place.

PISTE 8 : CONCEVOIR UN MATÉRIEL ROULANT ET DES SERVICES D'ACCOMPAGNEMENT MOTEURS D'INNOVATION POUR LA RÉGION

Actions opérationnelles :

- **Mise en service de matériels roulants innovants, utilisant les savoir-faire des entreprises en région, développés en lien avec i-Trans**
- **Concevoir et mettre en œuvre des services d'accompagnement (billettique, application smartphone, wifi, etc.) optimisant cet équipement**

La Région Nord-Pas de Calais est l'un des premiers pôles d'industrie ferroviaire en Europe. Elle présente par ailleurs un pôle de compétitivité à vocation mondiale (i-Trans) dédié à ce sujet.

« Pourquoi ne pas faire du Réseau Express un outil de valorisation de ces compétences exceptionnelles ! »

Par ailleurs, la durée des transports est loin d'être l'unique critère permettant d'orienter les choix de mobilité (route, transport collectif). Par exemple, une tarification incitatrice par rapport à la route pourrait très largement participer à cette infrastructure. Le confort, la sécurité, et les services d'accompagnement (billettique, application pour smartphone, etc.) de ce Réseau Express sont également des sujets qu'il sera nécessaire d'aborder dans la conception de ce projet.

Aussi, les acteurs économiques proposent :

- **de concevoir le matériel roulant qui sera déployé en lien avec le pôle de compétitivité iTrans (définition du cahier des charges d'appels d'offre) et les industries ferroviaires du territoire ;**
- **et de mettre en place des services d'accompagnement (billettique, application smartphone, wifi, etc.) permettant d'apporter une plus-value pour les utilisateurs de cette infrastructure par rapport à la route.**

3

CONSTRUIRE ET FINANCER UNE MOBILITÉ NOUVELLE PAR LA MISE EN PLACE DU RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

L'impact de la congestion de la métropole lilloise a été estimé à près de 1,5 milliard d'euros par an, soit un montant avoisinant le coût de cet équipement. Ce projet qui apporte une partie de la réponse à cet enjeu, peut donc en grande partie être justifié par les embouteillages sur les principales voies d'accès de ce territoire.

Toutefois, la somme qui devra être allouée pour la réalisation de ce tronçon sera apportée par les acteurs publics.

Dans ce contexte, il conviendra donc de mettre en œuvre une stratégie visant à profiter des impacts positifs générés par ce projet pour apporter des financements nouveaux pour les collectivités.

Cet enjeu du financement est de plus tout particulièrement essentiel pour la mise en place d'actions d'accompagnement. Trop souvent et faute de budget, les acteurs du développement, confrontés à la problématique des coûts d'infrastructures de transport, rechignent à mettre en œuvre des actions d'accompagnement (aménagement, politique de logement, d'activités, etc.), celles-ci étant cependant essentielles pour la réussite des projets.

Aussi et dès le départ, il s'agira de :

- **de profiter des impacts positifs générés par ce projet pour financer le Réseau Express Grand Lille (à l'instar des actions menées par exemple pour le financement du Grand Paris - achat et vente de terrain situés à proximité des futures gares) (piste 9)**
- **assurer un portage collectif et élargi (intégration des thématiques du développement économique et résidentiel) pour le projet Réseau Express Grand Lille par la création d'une société de projet de l'Aire Métropolitaine de Lille (piste 10)**

PISTE 9 : PROFITER DES IMPACTS POSITIFS DE CE PROJET POUR FINANCER LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

Actions opérationnelles :

- **Préempter aux alentours des futures gares pour optimiser les opportunités en matière de développement économique et urbain.**

Certains sites connectés au Réseau Express Grand Lille pourraient voir leur attractivité très largement croître. Aussi, les prix du foncier à proximité de ces nouvelles gares pourraient augmenter de manière importante. Afin de permettre aux acteurs publics de tirer profit de cette hausse des valeurs foncières et pour financer ce projet, il est donc préconiser d'activer dès à présent une politique de préemption foncière sur ces différents sites dans des périmètres élargis sur toutes les parcelles non bâties.

Les zones situées à proximité des futures gares (1 à 2 kilomètres) seraient par ailleurs systématiquement inscrites en tant que zones urbanisables au sein des documents de planification (Scot, PLU, etc.).

Les plus-values apportées par ces ventes financeront l'établissement en charge de la maîtrise d'ouvrage de ce projet et des actions d'accompagnement (cf. piste 10).

PISTE 10 : CRÉER UNE SOCIÉTÉ DE PROJET DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE

Actions opérationnelles :

- **Créer une société de projet « Aire Métropolitaine de Lille » aux compétences élargies (logement, transport, développement économique) ou à minima, création d'une SEM (Société d'Economie Mixte) d'aménagement**
- **Mise en place d'un syndicat mixte des transports de l'aire métropolitaine de Lille (SMTAML)**

Comme indiqué au sein des 3 objectifs et des 9 pistes d'actions présentées précédemment, il s'agira non pas de concevoir cette démarche comme un projet transport mais comme un projet de territoire.

Aussi, la réflexion à mener ne doit pas uniquement traiter de la thématique des transports mais plus largement des questions de développement économique, de logement et bien évidemment de transport.

Ce projet devra par ailleurs participer à la mise en place d'une dynamique nouvelle de mobilité douce à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille.

Pour se faire, les CCI proposent, sur le modèle du Grand Paris, la création d'une société de projet « Aire Métropolitaine de Lille » dont le champ de compétences serait à préciser. Les actions de cette structure pourraient porter la maîtrise d'ouvrage du Réseau Express Grand Lille, sur les questions de développement urbain et économique afférents à ce projet, ainsi que sur la définition d'actions visant à décongestionner la Métropole Européenne de Lille et à construire l'Aire Métropolitaine de Lille.

A minima, il pourrait être envisagé de créer:

- **une SEM d'aménagement dont les champs d'actions porteront sur l'axe Lille Saint Henriette.**
- **un Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine de Lille (SMTAML) dont la mission première serait de coordonner la mise en place de politiques de transport à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille.**



Contact : Benoit BREUX
 b.breux@nordefrance.cci.fr
 03 20 63 79 37

CCI DE RÉGION NORD DE FRANCE - JUILLET 2015



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

