

Réseau Express Grand Lille – Réflexions du Syndicat Mixte du SCoT du Grand Douaisis – Juin 2015

Pour le Grand Douaisis, le REGL représente une opportunité, un atout pour l'accessibilité du territoire.

- Il répond à un besoin croissant de liaisons en transports en commun avec Lille, où les TER sont aujourd'hui saturés aux heures de pointe.
- Il permet d'améliorer l'accessibilité vers et depuis la métropole lilloise avec une fréquence importante (toutes les 20 minutes sur le trajet Lille-Douai), une amplitude horaire élargie (des navettes de 5h à 23h) sur
- Le REGL instaurerait des trajets directs sans correspondance vers le Nord de la métropole (Armentières, Roubaix/Tourcoing, Courtrai), ainsi que (potentiellement sur les variantes retenues) vers deux équipements majeurs : l'aéroport de Lesquin et le Stade Pierre Mauroy.
- Le projet vise un report modal important depuis la route vers le RER. Cette hausse de l'utilisation des transports en commun participe pleinement aux objectifs du SCOT et du Plan Climat du Grand Douaisis. En développant une nouvelle offre de transports en commun, ce projet participe à la lutte contre les émissions de CO² et contre la précarité énergétique des ménages liée aux coûts de la mobilité.
- Ce report de l'A1 vers le RER va fluidifier en partie le trafic sur l'A1, et ainsi potentiellement améliorer l'accessibilité tout mode du Grand Douaisis.
- Pour la gare de Douai, l'accueil de ce nouveau mode déplacement cadencé est un nouvel atout dans l'optique de valorisation du secteur gare sur les façades Est et Ouest.

Il peut représenter un réel supplément d'attractivité pour le territoire. Pour cela, il doit être accompagné de garanties et réflexions sur la desserte globale du Grand Douaisis.

- La Région doit s'engager sur le maintien du service TER. Le projet REGL doit être un complément à la desserte existante en TER, et ne doit pas venir le remplacer. Le réseau TER apporte des atouts au territoire qu'il ne faut pas perdre : des liaisons directes rapides avec Lille avec un temps très compétitif (Lille-Douai en 19 minutes contre 32 minutes avec le REGL), des dessertes de proximité entre Lille et Douai sur les trains omnibus (Pont-de-la-Deûle et Leforest), des trajets sans correspondance avec Arras et Amiens (via-Arras). Si le TER se vide par un effet de vase communicant, quelle réalité de ce maintien de l'offre ? Nous attirons donc l'attention de la Région sur l'articulation des offres pour améliorer réellement la desserte du territoire.
- La gare d'Hénin-Beaumont doit être regroupée en une station unique pour permettre l'intermodalité et les correspondances. Le dédoublement de la gare d'Hénin-Beaumont en deux entités nous interpelle pour la lisibilité et la fonctionnalité du réseau. Comment gérer alors en REGL un trajet Douai-Lens ? un Douai-Arras ? Dans le cadre des réflexions sur la gare TGV, si la gare de Saint-Henriette devait être retenue, quelle réalité des correspondances REGL-TGV si la station est dédoublée ?
- En lien avec cette dernière réflexion, les liens Est/Ouest ne doivent pas être négligés. Le projet présenté se centre exclusivement sur les connexions Nord/Sud. Dans un souci de développement équilibré de la Région, la liaison Est/Ouest du Bassin Minier constitue un enjeu majeur. Comment ce projet participe-t-il à ces connexions ?

- Le phasage du projet doit permettre **un lancement du tronçon central concomitant au lancement des branches**. Une mise en service en 2 temps serait néfaste pour Douai, qui ne serait pas identifié comme gare du réseau. Les utilisateurs se tourneraient vers Sainte-Henriette pour bénéficier du service et risqueraient de ne pas retourner sur Douai une fois en service par habitude.
- Le projet REGL est bien distinct de la réflexion sur la 3^{ème} gare TGV de la métropole, mais il nous semble important de lier les 2 projets qui sont interdépendants. Le **premier objectif** pour le Douaisis est bien entendu de **maintenir la gare TGV de Douai**. Si l'avenir doit positionner une nouvelle gare sur le Sud de la métropole, il est primordial que **le lien RER soit pour Douai une manière d'accéder rapidement, régulièrement et sans correspondance à cette potentielle future gare TGV**.
- La **desserte de l'aéroport de Lesquin** par cet outil nous semble être un indispensable pour améliorer l'attractivité du territoire local et régional.

Pour un projet cohérent et fédérateur, le REGL doit être appréhendé dans une logique d'aménagement global qui bénéficie à tous les territoires.

- Le projet présente une vision centrée sur la question : comment amener en transport en commun la main d'œuvre du bassin minier vers les emplois lillois ? **Il doit être accompagné d'un réel travail sur le rééquilibrage des fonctions entre la métropole et le Bassin Minier** pour éviter que ce projet ne contribue à une « sur-résidentialisation » du Bassin Minier face à un Grand Lille qui concentre tous les emplois. **Au-delà de ce projet de mobilité, la Région doit amener les territoires à travailler en complémentarité positive.**
- **L'attention de la Région doit aussi être portée sur ces nouvelles gares déconnectées des centres existants** en zone agricole, qui, non encadrées, pourraient devenir de véritables pompes à périurbanisation. Quel encadrement des projets d'urbanisation autour ?
- **Le nom du projet**, centré sur Lille, **devrait être revu** pour participer à cet esprit fédérateur, et mettre en avant l'ensemble des territoires.
- La désaturation de l'A1 est une opportunité notamment pour réduire la pollution de l'air, et fluidifier les trajets des personnes contraintes par l'automobile. Se pose néanmoins la question de **l'encadrement des circulations restantes sur l'A1**. Comment juguler l'appel d'air créé par le report modal des automobilistes vers le REGL ? Quel encadrement des circulations et comment encourager les pratiques vertueuses ? (communication, régulation de vitesse, voie de covoiturage, mesures pour le report modal du fret, etc.)
- La présentation du projet met en avant les nouvelles gares créées ex-nihilo. **Il est primordial que les gares existantes, comme celle de Douai, soient également mises en avant**. En effet, Douai présente un potentiel important de renouvellement urbain à proximité de la gare, pour des projets d'habitat ou économique, plus vertueux, car non consommateur de nouveaux espaces. **La Région devra accompagner la création des nouvelles gares, mais également la mutation des gares existantes.**