

**cndp**

Commission nationale  
du **débat public**

**Vous donner la parole  
et la faire entendre.**

**DÉBAT PUBLIC  
RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE  
(REGL)**

*2 avril - 22 juillet 2015*

**Arras**

**Roubaix** Courtrai

Lesquin Lille-Flandres Tourcoing

**Lens** Carvin **Cambrai**

Seclin **Douai** Stade Pierre-Mauroy Hénin-Beaumont

**Armentières**



**RECUEIL DES  
« POINTS DE VUE »**

---

ÉTABLI PAR LA COMMISSION PARTICULIÈRE  
DU DÉBAT PUBLIC

LE 22 SEPTEMBRE 2015



# Recueil des « points de vue »

La Commission particulière a recueilli 69 « points de vue » : 27 cahiers d'acteurs et 42 contributions.

Ils sont l'expression d'un avis motivé sur le projet soumis au débat, dans le but d'enrichir les arguments sur la problématique ou le projet. Ces « points de vue » ont dû respecter les principes du débat public et notamment le souci de clarté, de qualité et d'accessibilité des informations, ainsi des règles de bonne conduite dans un débat démocratique.

Certains, établis en commun, portent la position de plusieurs acteurs. Les positions sont variées : des soutiens au projet... avec ou sans conditions ; des oppositions au projet ; des propositions complémentaires ou alternatives ; d'autres visions... Ils émanent principalement de collectivités territoriales, d'associations, du secteur économique, de la recherche enseignement, des élus/partis politiques, mais aussi de services de l'Etat.

Afin de faciliter les recherches des lecteurs, la Commission a rassemblé tous les « points de vue » dans ce recueil. Ils sont par ailleurs téléchargeables individuellement, dans leur format original, sur le site Internet :

<http://regl.debatpublic.fr/points-de-vue>

# RECUEIL DES « POINTS DE VUE »

## DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

---

2 AVRIL - 22 JUILLET 2015

### SOMMAIRE

#### Associations

- ARDA (Association des Usagers de la LGV Nord) ..... p.09
- Association des Paralysés de France (APF) ..... p.15
- Association Droit au Vélo (ADAV) ..... p.17
- Automobile Club du Nord ..... p.21
- Chaîne des Marais ..... p.25
- Chlorophylle Environnement ..... p.29
- Environnement et Développement Alternatif (EDA) ..... p.33
- Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) ..... p.37
- Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord-Pas de Calais (GON) ..... p.41
- Nord Nature Environnement ..... p.45
- Sauvegarde et Amélioration du cadre de vie et de l'Environnement (SAVE) ..... p.47
- Sauvegarde et Amélioration du cadre de vie et de l'Environnement (SAVE) ..... p.49

#### Syndicats de salariés

- CGT Cheminots Nord-Pas de Calais ..... p.55
- CGT Nord ..... p.59

#### Autres

- Conseil de Développement Arras-Pays d'Artois ..... p.63
- Conseil de Développement du Douaisis ..... p.67
- Conseil de Développement Pays Cœur de Flandres ..... p.69
- Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER) du Nord-Pas de Calais ..... p.77
- Pierre LEPAGE ..... p.81
- Think Tank Axe Culture ..... p.89

#### Collectivités territoriales, Syndicats mixtes et Assimilés

- Aire métropolitaine de Lille ..... p.99
- Amiens métropole (Alain GEST, président) ..... p.111
- Communauté d'Agglomération de Hénin-Carvin ..... p.113
- Communauté de Communes de Flandre Intérieure ..... p.121
- Communauté de communes Osartis-Marquion,  
Communauté urbaine d'Arras et Communauté d'agglomération du Douaisis ..... p.125
- Communauté Urbaine d'Arras ..... p.129
- Communautés d'agglomérations de Béthune-Bruay, de Lens-Liévin et de Hénin-Carvin .. p.137
- Département du Nord ..... p.141
- Département du Pas de Calais ..... p.145
- Député-Maire de Tourcoing, Gérald DARMANIN ..... p.147
- Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai ..... p.151
- Maire de Camphin en Carembault, Raymond NAMYST ..... p.155
- Métropole Européenne de Lille ..... p.159
- Mission Bassin Minier ..... p.163
- Pays de Cambrésis ..... p.173
- SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin ..... p.175

• SCoT de Lille Métropole .....	p.179
• SCoT du Grand Douaisis .....	p.183
• Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle .....	p.185
• Ville de Bailleul (Conseil municipal) .....	p.191
• Ville de Comines (B)-Warneton (Gilbert DELEU, Bourgmestre).....	p.193
• Ville de Lille (Martine AUBRY, maire).....	p.197
• Ville de Pérenchies (Conseil municipal).....	p.198
• Ville de Roubaix (Conseil municipal) .....	p.199
• Ville de Saint-Quentin (Monique RYO, 1 <sup>er</sup> adjoint) .....	p.201
• Ville de Seclin (Bernard DEBREUX, maire).....	p.203
• Ville de Tournai (Conseil communal).....	p.205
• Ville de Villeneuve d'Ascq (Conseil municipal) .....	p.211

## État et ses Services

• Préfet de la Région Nord-Pas de Calais.....	p.217
-----------------------------------------------	-------

## Opérateurs ferroviaires historiques

• SNCF Réseau.....	p.223
--------------------	-------

## Organisations politiques

• Europe Écologie les Verts Bassin-Minier .....	p.239
• Europe Écologie les Verts et Divers gauche de Roubaix-Tourcoing .....	p.249
• Europe Écologie les Verts Nord-Pas de Calais .....	p.253
• Europe Écologie les Verts WepCaM.....	p.257
• Groupe d'opposition UMP-UDI-CNPT à la Région Nord-Pas de Calais .....	p.271
• Militants du PCF de Roubaix .....	p.275

## Organisations professionnelles et acteurs économiques

• Aéroports de Lille .....	p.281
• Chambre d'Agriculture du Nord-Pas de Calais.....	p.283
• Chambre de Commerce et d'Industrie Région Nord de France, avec : Chambre de Métiers et de l'Artisanat, CGPME, UPA, FNTF Nord, Les femmes Chefs d'Entreprises, MEDEF Grand Lille, FFB, Lille Place Tertiaire, CCI Walonnie-Picarde, CJD Nord-Pas de Calais, Kamer van Koophandel West-Vlaanderen, TLF Europe Écologie les Verts Bassin-Minier .....	p.287
• Club Gagnant.....	p.291
• Conseil d'Architecture de l'Urbanisme et de l'Environnement du Nord.....	p.293
• Fédération Promoteurs Immobiliers (FPI) Région Nord .....	p.297
• Pôle d'Excellence Ferroviaire Régional (PEFR).....	p.299
• Professionnels Villes et Territoires .....	p.301

## Personnalités

• Bruno BONDUELLE .....	p.309
• Michel DELEBARRE, Sénateur du Nord.....	p.311

## Recherche-Enseignement

• Communauté d'universités et d'établissements (COMUE) Lille Nord de France .....	p.315
• Institut de Recherche Technologique (IRT) Railenium.....	p.319
• Université catholique de Lille .....	p.321



# ASSOCIATIONS





155 rue de Cambrai  
62000 Arras

Mail : [arda.npdc@gmail.com](mailto:arda.npdc@gmail.com)

Site : <http://ardatransports.org>

Tel : 06 95 08 06 32

A l'attention de nos élus,

Arras, le 18 mars 2015

Objet : Future Contribution de l'ARDA au débat public relatif au projet « Réseau Express Grand Lille » entre la métropole lilloise et le bassin minier » dit REGL :

#### **Préambule :**

Après avoir pris connaissance des dossiers de saisine de novembre 2013 et octobre 2014 issues des délibérations visibles sous les références numérotées n° 20132915 et n°20141833, nous souhaitons dans le cadre du débat public initié par le conseil régional du Nord Pas de Calais sous l'égide du CNDP ayant attiré au projet portant l'intitulé « Réseau Express Grand Lille » porter à votre connaissance les commentaires de forme et de fond de notre association d'usagers de la LGV Nord sur ce projet.

**En premier lieu, notre association d'usagers du train ne peut que pleinement souscrire aux objectifs généraux déclinés dans « l'avant-propos » des deux délibérations (Feuille 6 de la délibération n°20132915 et feuille 7 de la délibération n°20141833). En effet, notre travail de lobbying auprès de la SNCF et du monde institutionnel porte à l'instar de la région sur la préservation et le renforcement de nos transports en commun, l'accroissement continu de la part des transports collectifs parmi l'ensemble des déplacements, et l'amélioration de l'intermodalité.**

**Les motivations du projet semblent basées sur l'amélioration à l'intérieur de l'espace géographique appelé « Grande Lille » des déplacements des migrants économiques entre les différents scots limitrophes par un report modal de la voiture vers le train avec l'objectif de maintenir et développer la zone économique de la métropole Lilloise qui souffre d'un solde migratoire négatif, ceci dans l'intérêt de l'ensemble de la région.**

**L'argumentation développée semble légitime puisque la métropole Lilloise est le poumon économique de la région Nord Pas de Calais.**

**En aparté, on peut s'interroger sur les conséquences et l'opportunité d'un tel schéma à la veille de la création de la grande région Nord-Picardie ?**

De surcroît nous tenions à rappeler que si notre région doit savoir profiter de sa position centrale à l'intérieure de l'une de ces mégaloïles historiques, représentant plus de 80 millions d'habitants, décrite dès les années 1970 par Roger Brunet sous le nom de « Dorsale Européenne ».

Néanmoins, la seule appartenance à cet espace historique n'engendrera pas nécessairement la « prospérité » de l'ensemble de ses habitants.

© ARDA – Tous droits réservés



**1**

En effet, nous savons que ce possible embellissement doit passer immanquablement par une augmentation de notre attractivité. Cette dernière résultera de notre capacité, à tendre vers une taille critique nous permettant de rivaliser avec les autres territoires européens au sein d'un monde qui sera régi par les « géants ».

L'accumulation, la concentration des pouvoirs, des richesses sont des éléments propres à attirer les populations, les entrepreneurs, les industriels, les chercheurs, les intellectuels, les artistes, ..., en inculquant de surcroît une dynamique durable et vertueuse.

**Ce développement qui se doit d'être impulsé rapidement, ne peut prétendre passer uniquement par l'étalement de la métropole Lilloise.**

**Une trop forte prééminence de cette entité serait le vecteur d'un déséquilibre qui nuirait à l'attractivité des villes moyennes.**

**En outre et paradoxalement, l'absence d'intégration rapide des villes de Douai et Arras dans ce schéma de lien rapide peut apparaître comme un manque d'ambition pour un projet portant le titre de « Réseau Express Grand Lille ».**

**Ce constat se voit renforcé par le concept de « spécialisation sectorielle de l'espace économique » (Feuille 16 délibérations n°20141833) qui privilégie les activités à « forte valeur ajoutée » comme la recherche, la formation, et les sièges sociaux (Centres de commandement).**

**En effet, ces dernières ne seraient que des satellites d'un pivot certes important mais insuffisant face aux autres conurbations européennes.**

**Il est donc indispensable, dans un premier temps, dans un souci d'efficacité d'améliorer les lignes existantes afin de renforcer l'effet de conurbation entre les villes moyennes et historiques de la région. Ceci devrait parcourir efficacement à la densification urbaine en évitant l'étalement urbain au sein du bassin minier ou à la création de villes nouvelles à l'intérieur de ce même espace (Scénario 2 du projet de la région). Dans un deuxième temps, le renforcement démographique et qualitatif des pôles de compétitivités de cette conurbation permettra une absorption équitable par la métropole Lilloise de cet ensemble homogène.**

**Tout ceci garanti les conditions durables d'une réelle attractivité au bénéfice de l'ensemble de populations résidentes sur notre territoire par la massification de nos transports entre les villes de ces deux conurbations.**

- 1. Un projet se résumant à la mise en œuvre d'un lien rapide entre la métropole Lilloise et le Bassin Minier symbole de l'étalement urbain et de la mainmise de la métropole Lilloise sur les pôles de développement à forte valeur ajoutée :**

Malgré la teneur de ces avant-propos, le raisonnement de la région se cantonne à donner la priorité à la création d'un nouveau réseau dont l'épine dorsale serait les nouvelles stations de Carvin, et Sainte-Henriette avec l'objectif d'apporter une réponse durable à l'engorgement chronique de l'autoroute A1. **Pour rappel cette saturation trouve en grande partie son origine dans le développement démographique « atomisé » des villes du bassin minier symptomatique de l'étalement urbain des années 2000.**

**A cet instant via l'utilisation quelque peu dévoyée et parcellaire des données démographiques, et géographiques visibles dans l'Atlas de l'aire métropolitaine de Lille éditée par l'INSEE, le projet devient simple et se résume à la captation par la métropole Lilloise des migrants économiques du bassin minier adepte de la voiture par la mise en place d'une ligne RER express en parallèle de l'autoroute A1.**



Cette vision se voit confortée et renforcée par l'éviction des Scots de l'Artois et du Valenciennois du projet « Grand Lille » dont les villes d'Arras, Béthune, et Valenciennes font pourtant intrinsèquement parties (Voir deuxième paragraphe du feuillet n° 48 de la deuxième partie de la délibération n° 20141833).

Cette relégation des villes historiques de l'Artois respecte d'ailleurs l'objet premier des deux saisines de la région de novembre 2013 et octobre 2014 qui limitait la motivation du projet à l'amélioration des liaisons entre la « métropole Lilloise » et le « bassin minier » en évoquant deux scénarios possibles.

Il existe de ce point de vue une antinomie flagrante entre l'objet de la saisine et l'argumentation développée dans l'avant-propos du projet.

Ceci s'expliquant très certainement par l'obligation de la région de se tenir au cadre de son Schéma Régional des Transports et des mobilités adopté le 26 septembre 2013 qui stipule explicitement que *« Au-delà de la création de nouvelles infrastructures ou de la finalisation de chaînons manquants, nécessaires à la constitution d'un réseau intermodal d'intérêt régional, il s'agit pour l'institution de tirer, au mieux, parti des infrastructures existantes afin de limiter l'investissement territorial (consommation d'espace, nuisances), en inventant de nouvelles manières de se déplacer, d'avoir une approche en termes de mobilité et plus uniquement de transport. »*. Cependant, pour garantir le succès d'une telle approche, il est nécessaire de s'appuyer sur *« un réseau ferroviaire de grande qualité, territorialement maillé, véritable épine dorsale sur laquelle viennent s'articuler les autres transports collectifs »*.

Il est d'ailleurs à noter que la phrase suivante a disparu de la nouvelle saisine *« Cependant, pour garantir le succès d'une telle approche, il est nécessaire sur « un réseau ferroviaire de grande qualité, territorialement maillé, véritable épine dorsale sur laquelle viennent s'articuler les autres transports collectifs » »*.

**En conclusion** sur ce point précis, il aurait été préférable d'utiliser non pas le terme de projet de Réseau Express « Grand Lille » mais celui de projet de Réseau Express « de l'aire urbaine centrale du Grand Lille » ce qui aurait eu le mérite de mettre explicitement en avant le fait que ce projet de liaison rapide concerne principalement la métropole Lilloise et le bassin minier.

En effet l'argumentation développée dans la première partie tente de justifier le projet par l'amélioration de la desserte ferroviaire à l'intérieur du « Grand Lille » alors que le projet porte presque exclusivement sur l'amélioration des liaisons entre le bassin minier et la métropole Lilloise.

**Un problème de forme et de fond qui tendrait à rendre caduque et irrecevable l'argumentation développée dans la saisine visible dans la délibération n°20141833 du 3 octobre 2014 votée à l'unanimité par le conseil régional.**

En dernier lieu, cette liaison ne solutionne que le problème d'engorgement de l'A1 par les habitants pendulaires du bassin minier en excluant les problèmes d'accessibilités par la route des habitants des territoires du Béthunois, du Douaisi, du Lensois ainsi que de l'Arrageois vers la métropole Lilloise mais aussi à l'intérieur du triangle historique formé par Béthune, Douai et Arras.

Ce projet tend insidieusement dans l'optique de maintenir les pôles économiques à forte valeur ajoutée à l'intérieur de la métropole Lilloise à organiser l'étalement urbain de type résidentiel au sein du bassin minier.

Ce projet n'apporte pas de réponse de fond et durable à l'engorgement chronique de l'autoroute A1 par les salariés pendulaires de la partie centrale du grand Lille. En lieu et place d'une intégration progressive par la métropole Lilloise des territoires limitrophes, il serait peut être préférable d'envisager un développement plus homogène par un partage et une décentralisation des pôles de compétences vers les CU et CA de l'ensemble du territoire du grand Lille. Ce schéma nécessitant effectivement un réseau fortement massifié et maillé entre les principales villes historiques de la région.



**Ce projet manque de vision et ressemble davantage à une fuite en avant prônant l'étalement résidentiel et l'accumulation l'agrégation des richesses au sein de la métropole lilloise.**

## **2. Comparaison n'est pas raison !**

**Dans notre dernière partie** nous apporterons des remarques à la comparaison des solutions évoquées dans la deuxième partie de la saisine portant sur la présentation du projet.

Schématiquement on peut dire que l'amélioration des lignes existantes aurait en premier lieu l'avantage de coûter 2 fois moins cher (640 M€ en lieu et place des 1,2 M€ d'une ligne nouvelle) et de concerner davantage d'utilisateurs en touchant l'ensemble des villes historiques de la région en privilégiant la densification urbaine sur ces mêmes villes. Pour rappel, l'habitat dans l'aire du bassin minier concernait par le tronçon express est avant tout résidentiel et de ce fait très diffus.

Le principal défaut du projet privilégiant l'amélioration du réseau porte sur le fait qu'il ne propose pas de desserte du Grand Stade Pierre-Mauroy, et de l'aéroport de Lesquin.

Le projet de ligne nouvelle hormis son coût pharaonique enclave dans sa première phase des villes de Lens, Douai, Arras et Béthune. Il ne propose pas de gare dans l'aéroport mais à proximité.

**Les nouvelles gares font l'impasse sur les villes historiques en proposant des nouvelles gares « parkings ».**

**Les gains de temps de quelques minutes ne peuvent justifier un projet de + 1,5 Milliards d'Euros.**

**Faute de s'appuyer sur les gares existantes des villes historiques moyennes ne va-t-on pas déplacer ce phénomène d'engorgement chronique aux abords des gares parking du bassin minier.**

Les études économiques du nouveau tronçon ne semblent pas intégrer les coûts liés à la maintenance de ce nouvel ouvrage.

A contrario, ce type d'ouvrage permettrait de se soustraire du coût des péages pratiqué par SNCF Infra (Ex RFF) ? Ceci ne semble pas évident puisque ce projet de ligne nouvelle s'appuie en parti sur des lignes existantes.

**En conclusion, nous pensons que le projet de ligne nouvelle (Scénario 3) aurait eu toute légitimité si elle avait pris en compte en priorité une desserte efficiente de l'aéroport de Lesquin avec Lille via un lien Express avec des extensions futures vers les principales villes de la région (Lens, Arras, Douai, Valenciennes, Armentières, ...).**

**Ceci aurait pu être l'occasion de la création d'une gare TGV Européenne au niveau de l'aéroport de Lesquin ce qui aurait permis l'avènement d'un ensemble cohérent à l'avantage des usagers pendulaires et du développement économique de notre région.**

**Une autre solution qui viendrait compléter le modèle de développement initié par la région autour de la métropole Lilloise serait de proposer la création d'un « pôle métropolitain » que nous appellerons « conurbation historique ».**

**Cette conurbation devra comporter d'ouest en est les villes et les alentours des territoires de Maubeuge, Cambrai, Caudry, Denain, Valenciennes, Douai, Arras, Lens, Carvin, Liévin, Béthune, Saint-Omer, Boulogne, Etaples, Berck,...**



Néanmoins l'ensemble de ces villes pour des raisons géographique et historique ne peuvent prétendre devenir la porte d'entrée donnant accès via la grande vitesse au territoires européens situés à l'ouest, au sud et à l'est de cette « banane bleu ».

C'est pourquoi, nous prônons à l'avantage de l'ensemble des usagers des villes suscitées d'améliorer l'assise et la robustesse de la gare TGV d'Arras dans l'optique d'en faire un nœud ferroviaire au sud de la région.

Cette étoile ferroviaire devrait permettre à l'ensemble de la clientèle loisir et professionnelle de voir ses déplacements améliorés en temps et en fréquence par l'optimisation des moyens actuels et l'utilisation optimale de la capacité de la gare d'Arras.

Néanmoins tout ceci n'est possible que par la mise en œuvre des chantiers suivants qui doivent faire l'objet d'une action commune auprès de RFF et de notre ministère de la région, du département et de nos élus nationaux et européens :

- Amélioration de la robustesse et optimisation de la capacité de la gare d'Arras par la réalisation du raccordement nord dit « saut de mouton » à la LGV Nord. Cet ouvrage d'art a fait l'objet d'une étude préliminaire financé par la région. Son cout est estimé à 110 millions d'euros (Solution proposé dans le scénario 2 de la région).

Ce raccordement permettrait de compléter celui déjà existant au sud d'Arras et de faire d'Arras une vraie gare TGV ce qui assurerait la pérennité des liaisons à grandes vitesses dans le sud de la région d'Est en Ouest.

- Création d'une ligne Arras – Cambrai qui permettrait de faciliter l'accès aux habitants du sud-est de la région à la grande vitesse et aux autres territoires nationaux et européens (Etude lancée par l'Etat et la Région).
- Electrification de la ligne Arras-St Pol sur Ternoise – Etaples afin de faciliter l'accès à la grande vitesse aux habitants du Sud-ouest de la région à la grande vitesse et aux autres territoires nationaux et européens.
- ...

Il nous semble quelque peu aberrant de penser que la région soit prête à dépenser presque 2 milliards pour relier par liaison express Seclin, Carvin et le teril de Sainte Henriette à la métropole Lilloise en encourageant de ce fait l'étalement urbain.

De surcroit, ce projet n'apporte pas de réponse aux problématiques transports des habitants des territoires des villes historiques de la région.

Le projet de ligne nouvelle hormis son coût pharaonique enclave dans sa première phase des villes de Lens, Douai, Arras et Béthune. Il ne propose pas de gare dans l'aéroport mais à proximité.

Les nouvelles gares font l'impasse sur les villes historiques en proposant des nouvelles gares « parkings ».

Les gains de temps de quelques minutes ne peuvent justifier un projet de + 2 Milliards d'Euros.



**Le cout de la gare souterraine de Lille Flandre nous semble quelque peu minorée et nous attirons votre attention sur le fait qu'entre la délibération n°20132915 de novembre 2013 et le dossier du 11 mars 2015 présenté par la région cette gare souterraine est passée de 227 M€ à 490 M€ !**

**Faute de s'appuyer sur les gares existantes des villes historiques moyennes ne va-t-on pas déplacer ce phénomène d'engorgement chronique aux abords des gares parking du bassin minier.**

**En dernier lieu, à la veille de l'avènement de la grande région Nord-Picardie on peut légitimement penser que ce projet ne correspondra plus aux besoins et qu'il nécessiterait une réflexion à une autre échelle sur ces sujets liés aux développements et aux transports.**

**Fort des remarques et des propositions évoquées dans ce document, nous prôtons dans un soucis de cohérence et dans le respect du SRT la mise en œuvre d'un scénario médian (Scénario 2) passant par l'amélioration du réseau existant et la création d'un RER entre Lille et l'aéroport de Lesquin avec des extensions futures vers le nœud ferroviaire d'Arras en passant par le bassin minier.**

**Les objectifs du projet au regard du cout pour la région devrait être redéfinis. Il n'est pas acceptable de penser que la région risque de s'endetter durablement dans un plan de concernant que le désenclavement du bassin minier.**

**L'amélioration de l'existant devrait se voir compléter par une réflexion globale et intégrée de l'offre ferroviaire existante par la mise en place progressive de THNS.**

**En dernier lieu la création de la gare « RER » de Sainte Henriette ne doit pas porter en son sein un future raccordement à une nouvelle gare TGV au pied de ce même terri. Cette création se fera inmanquablement au détriment de gare TGV d'Arras.**

**Il ne doit pas être envisagé que les gares de Douai et Arras soient des gares en bout de ligne (Gares excentrées) !**

**Face à ces arguments nous ne sourions que conseiller aux décideurs des villes d'Arras, Douai, Bapaume, Lens, Béthune, de montrer visiblement leur opposition à ce projet dans sa version « nouveau lien » ( 2 Milliards d'euros) et de privilégier le scénario médian (Scénario 2) passant par l'augmentation et l'amélioration du réseau existant pour un cout 2 fois inférieur.**

Christophe Verger-Lecocq pour l'ARDA



## CONTRIBUTION ASSOCIATION DES PARALYSEES DE FRANCE APF

L'APF vous remercie de l'avoir associée au débat sur les nouvelles modalités de déplacement entre les différents pôles de vie et tout particulièrement la MEL (Métropole Européenne de Lille) et le Bassin Minier, sans oublier les autres Territoires Régionaux Flandres, Hainaut, Cambrésis et déplacements transfrontaliers.

Appartenant à un Collectif d'associations intervenant dans les différents domaines du Handicap (physique, sensoriel, psychique, mental, etc.), l'APF promeut l'Accessibilité Universelle, tout particulièrement dans les domaines des transports collectifs, condition indispensable à la Réalisation d'une Société Inclusive.

Cette politique d'accessibilité Universelle concerne également les personnes âgées avec ou sans déambulateur, les parents de jeunes enfants, (penser aux poussettes de jumeaux ou triplés), les sportifs blessés, les personnes fatiguées etc...

Si ce concept ambitieux mais réaliste d'accessibilité universelle est intégré dans les prémices et dès l'origine de la réflexion et de la conception du projet d'investissement public, les coûts en seront minorés et à la marge.

C'est ainsi que le métro VAL a été conçu et est devenu ainsi le premier métro accessible européen.

Pour qu'un mode de transport soit utilisé par les Personnes à Mobilité Réduite, PMR et autres personnes en situation de Handicap, il convient de concevoir l'accessibilité de l'intégralité de la chaîne de déplacement : gares, correspondances, bus et cars, tramway, trottoirs, parkings, bornes de paiement, et de compostage, cheminements piétonniers sécurisés, billetteries, guichets, portillons, ascenseurs (les prévoir assez large pour les poussettes de jumeaux, fermeture des portes modulée, boutons accessibles), privilégier aux ascenseurs les plans inclinés moins onéreux à l'usage et plus fiables, toilettes, en gare et dans les trains, signalétique simple compréhensible et adaptée etc.

Bien que le service « Access plus » de la SNCF soit largement apprécié par ses utilisateurs, l'idéal est de pouvoir monter et sortir seul d'un moyen de transport comme tout le monde, de le prendre à l'heure sans être astreint à réserver et à venir 30 mn à l'avance, et ainsi que nous prenons le métro et le tram de Lille, de Lyon, Nice, le « S » Bahn de Cologne : transports que nous avons utilisés.

En ce qui concerne l'opportunité de nouvelles gares, du Hub de Lesquin, d'une gare souterraine à Lille Flandres et traversante, toutes ces hypothèses paraissent intéressantes et utiles, mais nous ne sommes pas spécialistes, ni techniciens, l'APF ne peut se prononcer

Toutefois si de nouvelles gares excentrées sont construites, il est impératif que des dessertes par transports collectifs accessibles soient assurées. Vers les centres ville.

L'accessibilité universelle favorise le déplacement des personnes en situation de handicap et « gomme » le Handicap, c'est donc une priorité majeure de l'APF...

Pour notre part, merci de nous avoir permis de rêver que nous puissions nous rendre sans difficulté au marché de Mouscron, ou visiter facilement les villes de Tournai et Courtrai dans un avenir proche.

C.E. et B. L. APF



# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL) 02 avril au 22 juillet 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N°8 Juillet 2015



### DROIT AU VÉLO - ADAV UNE ASSOCIATION AU SERVICE DU VÉLO AU QUOTIDIEN

Créée en 1982, l'Association Droit au Vélo (ADAV) s'est donné pour but de promouvoir le vélo comme moyen de déplacement, d'améliorer la sécurité des cyclistes et de les représenter dans la région Nord-Pas de Calais.

Elle mène avec ses adhérents des actions de sensibilisation et d'information et propose des solutions d'aménagement de la voirie.

Droit au vélo est reconnue comme force de proposition en matière de déplacement à vélo par de nombreuses collectivités territoriales du Nord et du Pas-de-Calais, par la Direction Régionale de l'Environnement, par le CEREMA, Transpole, et TER Nord-Pas de Calais. Elle a signé des conventions de partenariat avec la Région, le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT), la Direction régionale de l'Agence de l'Environnement et la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, la MEL (Métropole Européenne de Lille), et plusieurs collectivités.

Droit au vélo, association régionale dont le siège est à Lille, est organisée en antennes présentes également à Arras, Béthune, Boulogne-sur-Mer, Dunkerque, Hazebrouck, Lens, Maubeuge, Saint-Omer et Valenciennes.

**Elle compte 2020 adhérents.**

Droit au vélo (ADAV)  
23 rue Gosselet 59000 LILLE  
Tél. 03 20 86 17 25  
info@droitauvelo.org  
http://www.droitauvelo.org/

## CAHIER D'ACTEUR

### Vers un réseau régional moderne

L'association régionale Droit au Vélo soutient très fortement le développement des transports en commun car ils sont complémentaires au vélo ou à la marche. Seul un très fort développement des transports en commun et des aménagements cyclables dans la région permettra aux habitants de ne plus prendre systématiquement leur voiture. C'est ce qui fait la réussite du modèle adopté depuis de longues années par les Pays-Bas.

Néanmoins, à la lecture du projet « Réseau Express Grand Lille », l'association Droit au vélo exprime certaines craintes. En effet, le projet présenté s'avère très coûteux. Nous craignons en conséquence que ce projet, concentré sur une seule ligne de train entre Hénin-Beaumont et Lille, n'accapare les budgets régionaux pour de nombreuses années, au détriment du développement des aménagements cyclables et des réseaux de transports en commun (TER et Bus) sur le reste de la région. Par ailleurs la réalisation de gares ex-nihilo, en dehors des pôles urbains, comme celle imaginée à Sainte-Henriette le long de l'A1, nous apparaît contradictoire avec la volonté de développer les modes actifs et les transports en commun. Ce type de gare n'étant accessible qu'en voiture, favorisera encore un peu plus l'étalement urbain et risquera de reporter plus au sud les phénomènes d'engorgement de l'A1.

Droit au Vélo demande donc une étude poussée de la faisabilité et du coût d'une forte amélioration de l'existant sur l'ensemble de la région. Une optimisation significative de nos réseaux de circulations et de transport semble encore possible. Cette étude ne devra donc pas porter seulement sur le train mais sur l'ensemble des transports alternatifs à la voiture individuelle.

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. +33 (0) 3 20 39 56 40 - regl@debatpublic.fr  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - http://regl.debatpublic.fr

## Un projet coûteux qui monopolisera l'ensemble des budgets transports pour longtemps

**50 % des déplacements motorisés font moins de 3 km** et 80 % font moins de 5 km. Partant de ce constat, il est aisé de comprendre que 80 % des déplacements locaux en voiture dans nos villes peuvent facilement faire l'objet d'un report modal vers le vélo ou la marche.

Quand la distance devient plus importante, vélo/marche et transports en commun deviennent complémentaires. L'association Droit au vélo est donc pleinement favorable au développement des transports en commun.

Néanmoins, **un projet, estimé à 2,1 milliards d'euros pour une ligne de train, nous semble excessif**, d'autant plus qu'au vu des sous-évaluations budgétaires couramment constatées dans le cadre de projets de telle ampleur, une augmentation d'au moins 30 % nous semble inévitable. Nous craignons que les fonds dégagés pour cette ligne n'accaparent pour de longues années les fonds transports dans la région. Il est pourtant nécessaire que l'ensemble des transports en commun de la région répondent aux besoins des usagers pour faciliter le report modal de la voiture vers les transports actifs et les transports en commun (TER et bus).

Dans le cas de non-investissement sur les autres lignes de la région, le risque est la **désaffection pour les transports en commun**, et par extension pour le vélo et la marche au profit de la voiture. Nous aboutirions par conséquent à un résultat opposé à celui qui était attendu.

Enfin, le projet ne décongestionnera pas l'autoroute A1. En effet, un premier report modal de la voiture vers le train produira un appel d'air. D'autres véhicules prendront le relais, pour aboutir rapidement à **une nouvelle saturation de la route**, comme à chaque fois qu'une nouvelle capacité routière est créée.

## Privilégier le confort dans les transports en commun

Selon un sondage réalisé dans le cadre des assises du ferroviaire (2011), les usagers du train souhaitent avant tout une meilleure information et une amélioration du service rendu. Pour donner envie au Français de prendre le train, il faudrait assurer :

- une communication exemplaire
- des amplitudes horaires élargies et des fréquences plus nombreuses sur certaines lignes structurantes telles par exemple que Lille-Dunkerque (le dernier train au départ de Dunkerque à 20h08 ne permet pas en toutes circonstances de se passer de la voiture)
- du « confort » dans les trains (places assises en nombre suffisant, Wi-fi, prises de courant...)
- un cheminement facile à pied et à vélo vers les gares (qui doivent donc rester en centre-ville)
- des arrêts à proximité des zones d'activités
- un réseau moderne pour éviter les retards et annulations de trains. Ceci demande des investissements constants pour maintenir et développer le niveau de service du réseau TER actuel.

Notre crainte est une détérioration du réseau TER existant faute d'investissement reporté sur le REGL comme cela peut être constaté au niveau national entre le réseau TGV et celui des Intercités.

**Il convient donc d'utiliser les financements dans le cadre de l'amélioration globale du service rendu plutôt que sur une seule ligne exemplaire.**



## Une intermodalité renforcée : l'intégration des systèmes

Pour que les habitants de la région, qui se rendent vers la métropole ou à tout autre point de la région, délaissent la voiture au profit du trio marche, vélo, train, il faut dans un premier temps pouvoir se rendre à la gare la plus proche de son domicile à vélo ou à pied de façon aisée, rapide et sécurisée. En ce qui concerne le vélo, il faut donc créer des itinéraires cyclables qui répondent à ces trois critères et qui convergent vers les gares. Un véritable projet intermodal devra porter cette ambition.

D'autre part, la présence de passages à niveau est une des causes majeures de retard des trains. Or, un retard ou une annulation ponctuels provoquent de fait un report vers la voiture de façon durable. Il est alors très difficile de faire revenir l'utilisateur vers les modes de transport actifs ou vers les transports en commun. Le projet intégré devra donc éliminer les passages à niveau dans l'ensemble de la région. Néanmoins, pour ne pas pénaliser la marche et le vélo, des aménagements de passages cyclables (passerelles ou souterrains) doivent être programmés. Il sera aussi nécessaire de créer des aménagements cyclables pour traiter les coupures existantes tout le long de l'A1 ainsi que pour les traversées ferroviaires dont les passages à niveau ont déjà été supprimés dans les années 50-70 et où rien n'a été prévu pour le vélo (ex : à Hénin-Beaumont et à Sin-le-Noble).

**Tout cela incitera les usagers à se rendre en vélo ou à pied.**

La gare Lille-Flandres arrive à saturation. Elle est en effet un terminus pour de nombreuses lignes TER de la région. L'association Droit au vélo émet deux possibilités :

- Réaliser des arrêts annexes, en lien direct avec le métro (Caulier, Porte des postes...) et en conséquence des lignes qui passent par Lille sans passer par Lille-Flandres.
- Réaliser une gare sous la gare Lille-Flandres pour éviter les arrêts prolongés et donc augmenter la fréquence des trains. Nous sommes néanmoins conscients que ce projet serait très coûteux.



Enfin, quel que soit le projet retenu, il ne fonctionnera pas si aucune contrainte n'est imposée aux automobilistes. En effet, les meilleurs aménagements cyclables du monde, ou les meilleures lignes de trains, ne seront pas utilisés si la voiture peut circuler et se stationner très facilement. La contrainte sur la voiture pourra prendre plusieurs formes comme l'instauration d'un péage sur l'ensemble des autoroutes de la région et, pourquoi pas, l'instauration d'un péage urbain pour entrer sur la métropole lilloise. Les fonds récoltés pourront financer une partie des transports en commun et la qualité de vie des nordistes ne pourra s'en trouver qu'améliorée.

## Une communication renforcée

Si un projet « intégré » comme nous le proposons est retenu, et même s'il produit des améliorations dans l'ensemble de la région, pour gagner en lisibilité, ce projet devra être considéré comme un seul et même projet visant à l'amélioration de l'offre existante. Il ne doit surtout pas être perçu comme parcellaire pour le grand public.

D'autre part, le grand public a souvent une idée faussée des modes de transport autres que la voiture :

temps de parcours à pied ou à vélo pour aller d'un point à un autre, fréquence et coût des abonnements de travail, coût réel de l'usage de la voiture (pas seulement le carburant mais tous les coûts induits par les assurances, la décote, l'entretien...).

Pour que le projet porte ses fruits, une communication renforcée vers l'ensemble des habitants de la région sera nécessaire.



Schéma cyclable de la Métropole Européenne de Lille à terme, issu du rapport Vers une métropole cyclable 2020.

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°11 juillet 2015



### Présentation de l'automobile club du Nord de la France :

L'Automobile Club du Nord de la France est une association indépendante qui représente et défend depuis plus d'un siècle les intérêts des automobilistes de la région Nord-Pas de Calais.

M. Dutrieu  
autoclubnord@wanadoo.fr  
<http://www.autoclubnord.com/>  
7 points d'accueil en Nord-Pas de Calais

## CAHIER D'ACTEUR

Le Réseau Express Grand Lille représente un investissement financier considérable, et donc un effort particulier pour les habitants de la région.

L'un des objectifs de ce projet est de désengorger le réseau routier complètement saturé tous les matins et tous les soirs aux abords de la métropole lilloise.

Notre association s'est impliquée dans le débat public depuis son démarrage et a participé à plusieurs instances de réflexion. Tenant compte du travail mené, l'Automobile Club du Nord de la France considère que ce projet ne peut pas permettre l'allègement tant attendu du trafic, et que le désengorgement du réseau routier est possible avec d'autres solutions que le REGL, beaucoup moins onéreuses, qui panachent l'amélioration du service rendu par les divers types de transports en commun, des modifications des comportements individuels et collectifs, une autre façon de penser l'organisation du travail dans les entreprises, l'utilisation des nouvelles technologies de l'information, des politiques d'aménagement territorial tenant compte des mobilités, et des mesures de régulation de la circulation des poids lourds.

## L'Automobile Club du Nord de la France

L'Automobile Club du Nord de la France est une association indépendante qui existe depuis 1900 et regroupe plus de 6 000 adhérents.

Notre association offre un certain nombre de services à nos sociétaires comme la protection juridique automobile complète (litige avec un garagiste, un concessionnaire, un assureur, un particulier, une administration, un PV injustifié), des remises ou la gratuité sur le contrôle technique et les stages de récupérations de points, une plate forme de dépannage, des remises sur les voyages pris dans nos agences, sur des chaînes d'hôtels, des voitures de location, un magazine quadrimestriel, et tous les conseils sur l'automobile, les itinéraires, cotations argus spécifiques, etc...

Nous avons également 5 centres de contrôle technique automobiles ouverts à tous, 5 centres de stages de récupération de points ouverts à tous. Nous organisons aussi des tests psychotechniques, et nous sommes devenus les spécialistes régionaux de la formation à la sécurité routière avec différents outils que nous possédons en propre ou en partenariat avec la MACIF (simulateurs de conduite 4 et 2 roues, voiture tonneau, réactiomètre, simulateur d'alcoolémie, ergovision, ...). Nos formations à la sécurité routière sont destinées à tous les publics, mais nous pouvons aussi les personnaliser pour des publics spécifiques comme les jeunes, les seniors, les personnes en situation de handicap intellectuel (pour lesquels nous avons créé une piste), ainsi que des formations à l'éco conduite.

Nous représentons les usagers de la route dans les commissions départementales de sécurité routière pour le Nord et le Pas-de-Calais, au Conseil Communal de Concertation de la ville de Lille, au Conseil de Développement de la MEL, ou encore dans bon nombre de commissions spécifiques comme les Comités Locaux d'Usagers mis en place par les Préfectures, ou le Service Public de l'Éducation Routière et du Permis de Conduire.

Enfin, en plus des émissions régulières auxquelles nous participons dans les médias régionaux (partenariat avec France Bleu Nord et France 3 région Nord), nous sommes appelés régulièrement par les médias pour répondre à toutes leurs interrogations en lien avec l'automobile.

**Nous défendons les usagers de la route, mais ne sommes pas des extrémistes de la route.**

**Nous sommes pour un partage juste de la voirie, chaque mode de transport ayant son utilité selon les circonstances.**

## L'Automobile Club du Nord de la France et les mobilités

Cependant, nous sommes pragmatiques. Autant les transports en commun, ou modes doux comme le vélo et la marche sont facilement utilisables en ville, autant quand on s'éloigne de celles-ci, il est indispensable d'avoir un véhicule. La France ne s'arrête pas à la sortie des villes. Bien au contraire, beaucoup de Français vont s'établir dans les campagnes, pour trouver un immobilier à un coût raisonnable, devant la hausse de celui-ci, notamment dans la métropole lilloise.

Bon nombre de nos adhérents nous décrivent leur situation, avec un domicile qui se trouve à 40 km ou 50 km de leur lieu de travail. Dans ce cas, en utilisant les transports en commun, non seulement le temps pour rejoindre leur emploi s'allonge considérablement (souvent plus de 2 heures au lieu de 40 mn à 1 heure en voiture), mais en plus, pour certains d'entre eux, il n'est plus possible de revenir chez eux le soir, faute de transports en commun disponible à ces horaires.

## Notre avis sur le REGL

Le Réseau Express Grand Lille représente un investissement financier considérable, et donc un effort particulier pour les habitants de la région.

L'un des objectifs de ce projet est de désengorger le réseau routier complètement saturé tous les matins et tous les soirs aux abords de la métropole lilloise.

Nous ne pensons pas que ce projet puisse permettre l'allègement tant attendu du trafic.

Les usagers des transports en commun et ceux de l'automobile ne sont pas les mêmes.

L'amélioration des transports en commun ne modifiera que peu les habitudes des usagers.

Ce n'est pas de gaîté de cœur que chaque matin les automobilistes viennent se mêler aux embouteillages habituels, c'est simplement qu'ils n'ont pas le choix.

De plus, la voiture coûte très cher, et les usagers aimeraient pouvoir l'utiliser moins souvent pour réduire leurs dépenses.

On dit qu'un pourcentage non négligeable des automobilistes a la possibilité d'utiliser un transport en commun, mais en réalité, ce n'est pas tout à fait exact car la différence se fait sur le début et/ou la fin du trajet.

Il faut accéder au transport en commun au début, et au lieu de travail à la fin. Et ce sont ces deux éléments qui font la différence au profit de la voiture, seul moyen de transport permettant le trajet de porte à porte.

## Les propositions de l'Automobile Club du Nord de la France

Pour notre association, le désengorgement du réseau routier est possible avec d'autres solutions, beaucoup moins onéreuses. Il faut notamment regrouper plus de passagers dans chaque voiture. En effet, il est établi qu'il suffit que l'on passe de 1,1 personne par véhicule (chiffre constaté aujourd'hui sur nos routes) à 1,3 ou 1,4 personne par véhicule, ou encore diminuer le trafic de 5 à 7%, pour régler le problème de la saturation.

On voit qu'en réalité l'engorgement systématique que l'on observe aux abords de la capitale des Flandres est dû à un trop plein de véhicules relativement limité.

On peut fluidifier la circulation avec une réduction mesurée du trafic.

### A: Court terme

#### 1. Développer le covoiturage

- Inciter les entreprises à s'impliquer dans le covoiturage des salariés avec par exemple une réduction de charges pour l'entreprise ou des primes données aux salariés utilisant le covoiturage
- Développer les aires de covoiturage (comme cela existe en Belgique)
- Développer les sites de covoiturage
- Communiquer sur l'autopartage
- Créer des voies sur les autoroutes dédiées au covoiturage pendant les heures de pointe
- Mettre en place des taxis collectifs

#### 2. Décaler les horaires

- Étaler les horaires de cours des universités
- Informer sur les plans de déplacement des entreprises (PDE) avec l'étalement des horaires des salariés

#### 3. Réduire les déplacements des salariés

- Développer le télétravail en réduisant les charges salariales patronales pour les salariés des entreprises travaillant en télétravail
- Développer les visioconférences, ce qui évite un certain nombre de déplacements
- Développer le Coworking, là encore en incitant financièrement les entreprises qui utilisent les espaces de coworking
- Organiser des réunions non plus dans les grandes villes mais à l'extérieur de celles-ci

#### 4. Information

- Mieux communiquer sur les difficultés de trafic (affichage, sorties...)
- Orienter intelligemment vers des itinéraires bis

### B: Plus long terme

#### 1. Délocaliser les zones d'emploi

- Développer les zones de bureaux en périphérie des villes
- Décentraliser les futures zones économiques

#### 2. Régulation du trafic

- Installer des feux clignotants aux carrefours simples
- Mettre en place une régulation intelligente par la modulation de la vitesse
- Réguler les accès ou les fermer, et réorienter en cas de saturation

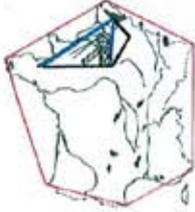
(exemple : le test réalisé début juillet à La Chapelle d'Armentières avec un feu rouge qui régule l'entrée sur l'autoroute A25 en fonction du trafic)

#### 3. Agir sur la circulation des poids lourds

- Dévier ou interdire le trafic des poids lourds sur certains axes sensibles et/ ou aux horaires sensibles
- Mettre en place une interdiction de doubler des poids lourds

#### 4. Améliorer les autres moyens de transport

- Avoir des correspondances de trains qui fonctionnent vraiment
- Améliorer le maillage des bus
- Avoir des transports en commun plus accessibles en termes de prix et avec des tranches horaires plus larges
- Augmenter la vitesse des bus inter et extra urbains
- Inciter les entreprises au train et au fluvial
- Mettre réellement en place les pôles d'échanges qui sont prévus depuis de nombreuses années.



Avion le 22 juin 2015

à

Monsieur Ferguene Assad,  
Membre de la Commission particulière  
du débat public « RER Grand-Lille »,

Objet : « RER Grand-Lille » /Aménagement urbain Lens/Avion,

Monsieur,

Veillez trouver, ci-jointe une bien modeste contribution au débat public « RER Grand-Lille », celle-ci centrée principalement, toutes choses égales par ailleurs et en l'occasion, sur l'urbanisme des villes voisines et contiguës de Lens et Avion.

L'aménagement urbain de ce vaste territoire des Glissoires d'effondrement minier conséquent, (l'église d'Avion accuse une baisse d'altitude de 17 mètres, les environs de Lens près de 24 mètres par endroits, ces caractéristiques font de ces terraqués une zone bien particulière d'origine déjà marécageuse...), mérite quelques attentions, c'est au cœur de nos villes qu'il faut retrouver la nature, tous les moyens de communication seront bons pour y accéder, des alentours immédiats ainsi qu'au-delà, ce qui, pour l'instant n'est guère le cas...

Avec nos plus vifs remerciements pour l'éventuelle prise en compte de ce plaidoyer nécessairement succinct, veuillez agréer nos salutations les plus distinguées.

Le président :

Octave Danhiez



**Sans compter d'autres faits similaires : voies ferrées, axes routiers, auto-routiers...**

**Cette ligne ferroviaire Arras/Lens vers Hazebrouck ouverte en 1862 traverse le territoire de la ville d'Avion, coupant ainsi sur plus de 4 kilomètres la trame du tissu social urbain de la ville à l'époque rurale de quelques 2.000 habitants, de surplus cette voie ferrée a nécessité des ouvrages multiples en élévation, en talus ou en trouée, en contre-bas que compte encore la ville d'Avion : 4 ponts et 2 passages à niveau, néanmoins ceux-ci seront supprimés après la première guerre mondiale lors de la reconstruction de la ville entière réduite en d'innombrables tas de gravats ...**

A la faveur de la reconstruction de la ville d'Avion, des faubourgs sud de Lens, entièrement détruite lors de cette déflagration inouïe de la première guerre mondiale, entreprise dès 1918/1920, s'il est heureux que soient supprimés ces deux passages à niveau de cette ligne ferrée Arras/Hazebrouck, via Vimy-Farbus-Avion-Lens, qu'emprunte maintenant le TGV Arras-Dunkerque, néanmoins d'innombrables ponts en surélévation subsistent, affaissements miniers obligent (17 mètres pour ce qui est de l'église d'Avion...).

Il serait judicieux, ce que n'a pu faire ces deux guerres mondiales, lors de ce débat publique RER-Grand Lille, en cette Aire Centrale Urbaine, ACU, du Bassin Minier, d'envisager d'une manière beaucoup plus globale l'urbanisme de ce territoire.

Dans cette optique serait-il possible de ramener le tracé de ce nouveau tronçon ferroviaire Arras-Hénin plus vers ce centre de commandement urbain qu'est déjà la Communauté de Lens : la ligne TGV emprunterait ce nouveau tronçon qui aboutirait entre Méricourt et Sallaumines pour joindre Lens sur la gauche, le reste du trafic RER Grand Lille se dirigeant sur la droite vers Hénin/Sainte-Henriette et Lille ?

L'ancienne ligne ferrée Arras-Vimy-Farbus vers Lens supprimée laisserait place à une voie à Haut Débit de Fréquence et de fréquentation réservée aux migrations journalières entre Arras et Lens via les zones rurales et résidentielles intermédiaires, de Vimy Farbus entre autres.

Cette voie à Haut Débit, moyen déjà prôné par l'antique OREAM/Nord des années 70/80, mais jamais mis en oeuvre, verrait enfin sa concrétisation, entre Arras et Lens. Il serait essentiel que le mode technique choisi serait sur pneus et bien entendu électrique.

De la sorte qu'Avion, troisième ville la plus peuplée dorénavant, les Compagnies Houillères pourvoyeuses d'emplois des XIX<sup>ième</sup> et XX<sup>ième</sup> siècles mais amplement destructrices de notre environnement, se verrait offrir une nouvelle voie d'accès entre les centres des villes d'Avion et Lens, ainsi qu'au-delà, via cette vaste zone de loisirs de plus de 150 hectares des Glissoires en devenir, à partir de cet embryon de Parc des Glissoires en gestation tardive de ce très dommageable esprit de clochers entre les décideurs et élus de Lens et Avion néanmoins mis sous l'étouffoir en ces années 70/80 entre les maires de Lens, Liévin et Avion de l'époque pour ne citer que ces fortes personnalités d'Henri Darras, André Dellelis et Léandre Letoquart.

Communication très difficile entre Avion et Lens par la RN 17 à l'ouest, et surtout par la RD 33, très étroite rue Voltaire à l'est, via les ponts dits de Douai de Lens et Bourrel d'Avion axes saturés des trafics routiers issus d'Avion, Sallaumines et Méricourt.

Parc des Glissoires de beaucoup plus étendu et qui nécessite de sérieux aménagement et projet plus ambitieux pour une fréquentation et un usage des plus nécessaires en cette Aire Centrale Urbaine de Béthune-Bruay, Douai, Arras, les Communautés de Lens-Liévin-Avion et Hénin-Carvin-Courrières en position centrale.

Associations La Chaîne des Marais et de Défense des Victimes des Affaissements Miniers :  
O.Danhiez



# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°7 Juillet 2015



### Présentation de Chlorophylle Environnement :

Association agréée au titre de l'article L 141-1 du Code de l'Environnement  
Date d'agrément : 02/08/1993 Niveau d'agrément : départemental.

Association agréée depuis 1989  
Chlorophylle Environnement a pour objectif de créer un observatoire de développement durable de l'Artois (L'ODDA) sur les agglomérations Lens-Hénin-Carvin, en développant une politique nouvelle de réduction des déchets, la protection de la ressource en eau, la promotion de l'alimentation Bio, la protection des terres agricoles, et en redonnant une seconde vie aux friches industrielles, des énergies renouvelables, des déplacements doux, de l'éco-développement ainsi que la défense de la santé publique. Toujours dans un dialogue constructif et de concertation, a traité depuis sa création, plus de 250 dossiers.

Sa mission est aussi pédagogique, au travers d'un jeu pratiqué dans les écoles « l'abeilles c'est la vie » Chlorophylle-Environnement participe à de nombreuses instances de concertation ou de réflexion territoriales :

- La CLIS (Commission Locale d'Information et de Surveillance) depuis CSS (commission de suivi de site, pour Sotrenor, Metaleurop, Cray Valley et le CET (Centre d'enfouissement Technique de Leforest. Nortankink, Ambre, Inéos, etc...)
- Le S3PI Artois (Secrétariat Permanent pour la Prévention des pollutions Industrielles de l'Artois)
- Le Conseil Economique et Social de Carvin
- Le Conseil de développement à la CAHC (Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin).

Jean Paul Houzé  
Vice Président de Chlorophylle Environnement.  
chlorophylle-environnement@orange.fr

## CAHIER D'ACTEUR

### Pourquoi doit-on réaliser ce nouveau réseau de transport ?

Parce que l'activité économique et l'emploi sont de plus en plus concentrés aux mêmes endroits. N'y a-t-il pas d'autres choix ? Il faut se poser la question.

En effet, le REGL n'est pas un TERGV régional, mais bien le réseau du Grand Lille, avec le risque d'entraîner de nouvelles concentrations.

### Le REGL est-il utile ou ne l'est-il pas ?

Chlorophylle Environnement estime qu'elle doit poser la question, sur ce projet qui impacte notre territoire en termes environnemental, mais aussi en termes socio-économiques, sur les sujets de l'emploi et la qualité de vie des habitants, sans oublier le financement. Nous devons aussi étudier les alternatives.

Ne pas le faire pourrait conduire à mettre en place une infrastructure susceptible de devenir inutile en cas de bouleversements dans les modes de mobilités.

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - [regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>

## Il est inconcevable de présenter un tel financement au public.

On nous explique que l'écotaxe poids lourds serait remplacée par la taxe sur les carburants, mais qu'il n'était pas possible d'approfondir cette possibilité maintenant ! Il faut d'abord se mettre d'accord pour savoir si on veut réaliser le REGL, et ensuite rechercher des solutions de financement.

Les modalités de ce projet nous laissent abasourdis : tous ces points ont leur importance, et on ne peut éluder aucune question dans un projet présenté aux citoyens. La démarche des élus « on décide, ensuite on verra qui paie ! » n'est pas tenable.

### CE BUDGET EST DES PLUS PRÉOCCUPANTS !



## Analyse du projet

À la lecture du cahier des charges nous constatons les points suivants, dont certains sont surprenants :

- Le coût d'exploitation et le financement de l'investissement, sidérants !
- Les impacts environnementaux, fonciers, urbains et agricoles, préoccupants.
- Le manque de solutions alternatives, qui présenteraient moins d'impacts et un moindre coût : pour un budget prévisionnel de 2,5 milliards d'euros, ne peut-on pas en étudier et en mettre de nombreuses en place ? En page 86, les alternatives considérées ne portent que sur le TER existant !



- Les modalités techniques et les mesures de réduction des impacts encore imprécises : Il n'est par exemple pas précisé s'il s'agit d'un train aérien, ou aérien surélevé. Dans les deux cas quelles sont les mesures contre le bruit ? La réponse se trouve page 80 :

“Le projet se situant en zone d'ambiance sonore, modérée, le niveau sonore de la nouvelle infrastructure ne devrait pas dépasser : 63 dB(A) pour la période jour (6h-22h) ; 58 dB(A) pour la période nuit (22h-6h).”

Encore une fois on ne tient pas compte de la fréquence d'exposition, avec 1 train toutes les 5 minutes ! Ni de l'effet cumulé, REGL+ TGV ou REGL + A1 ou REGL + TGV+ A1 ...

Au final, il est prévu des murs antibruit seulement à Avelin et à Quéry-la-Motte.

Concernant l'activité agricole, on peut lire en page 78 : “Dans les secteurs agricoles traversés, un relevé détaillé de l'occupation du sol serait à prévoir de part et d'autre du projet” ;

“La réalisation du projet se traduirait en effet par des prélèvements de terres agricoles.” ...

Il faut minimiser au maximum ces prélèvements.

Pour ce qui est des coûts d'exploitation et d'investissement, en page 83 et 84 :

“les recettes de la billetterie seraient estimées à 11,1 M€ à l'issue de la première année d'exploitation et les charges d'exploitation seraient de 44,6 M€.”

Qui paye la différence ?

“La réalisation du projet est évaluée à près de 2,11 milliards d'euros (valeur janvier 2012)” : comment les financer sachant que l'Etat ne veut pas contribuer ? Faut-il comprendre qu'il y aurait un apport par le Conseil Régional (c'est-à-dire nous ?) et l'Europe, le reste étant financé par l'emprunt de 1,5 milliards € cité page 84 ?

On nous dit qu'une contribution de l'ordre de 50 M€ annuels est envisageable pour rembourser cet emprunt, provenant de “l'écotaxe poids lourds” : l'écotaxe prévue par le gouvernement représentait 800 M€ pour la France, qui dit que notre région en aurait eu 50 M€ ?

Par ailleurs, 50 M€ de remboursement annuel sur 30 ans : le compte n'y est pas, les intérêts n'ont pas été pris en compte.

Enfin le projet comporte une gare souterraine dont le coût peut doubler (Rappelons-nous du tunnel sous la Manche !).

## Nos remarques et propositions

Travaillons sur d'autres pistes plus proches des attentes des habitants de notre région.

Chlorophylle Environnement demande que soit étudiées de façon approfondie des alternatives au REGL, avec les acteurs économiques, les administrations, le monde syndical, la société civile, le milieu de la santé, etc., avec la production d'un rapport d'étude, en tenant compte des pistes suivantes :

- La revalorisation économique du bassin minier et des autres territoires dont la population est obligée de se déplacer vers les grands centres.
- L'utilisation des friches industrielles, comme il a été fait à Loos-en-Gohelle, dans l'esprit de la 3<sup>ème</sup> révolution industrielle.
- La création d'activités économiques autres que la logistique et le service à la personne.
- L'amélioration du cadencement des TER, comme cela a été fait par exemple au Japon d'une façon bien plus importante que chez nous, alors que son territoire est bien plus urbanisé.
- L'amélioration de l'attractivité du TER, que beaucoup ne veulent plus l'utiliser, à cause des retards, des horaires inadaptés, de l'insécurité dans les trains ainsi que dans les parkings (exemple Libercourt), de la suppression d'arrêts obligeant à changer de train et subir de mauvaises correspondances, de l'absence de parkings à vélo ou de place de vélo dans les rames.
- Le rallongement des rames des TER.
- La remise en route de réseaux d'autocars qui existaient par le passé.
- Des couloirs réservés aux bus sur les autoroutes, notamment vers l'aéroport.
- Le développement du covoiturage avec des aires d'accueil de regroupement sécurisées.
- Le développement du ferroutage, tel que prévu dans le projet « autoroute ferroviaire ».



- La possibilité de faire naviguer des vedettes sur la Deûle, pour desservir le bassin minier et la métropole, comme cela se fait sur la Seine.
- La suppression des points noirs sur l'A1 : notamment l'échangeur de Seclin, où de façon absurde les véhicules se croisent. En transformant ces ponts en rond-point, comme il a été fait à la hauteur d'Hénin Beaumont, avec suppression des feux qui ralentissent la circulation, en créant des bretelles de sorties en amont (en direction de Lille, vers Avelin jusqu'au rond point de Conforama ; vers Paris afin de desservir les zones commerciales et industrielles de Seclin).



- L'approfondissement avec les acteurs économiques et les administrations du territoire des thèmes suivants :
  - La semaine de 4 jours → conséquence : 20 % de ces populations en moins sur la route.
  - Le télétravail avec un accompagnement des entreprises, mission qui pourrait être confiée à la CCI par exemple.
  - Les horaires décalés, pour avoir moins d'usagers, en même temps, sur les routes et dans les transports en commun.

Ces études devraient intégrer les impacts en termes de meilleure productivité des entreprises, avec la réduction des retards des personnels et de l'absentéisme, de diminution de la fatigue et du stress des salariés, qui occasionne des coûts cachés pour la Sécurité Sociale.

Ces travaux doivent s'appuyer sur des études, par exemple :

- L'évolution des déplacements ces 30 dernières années et les perspectives pour les 20 années à venir.
- L'impact du regroupement des régions Nord-Pas de Calais et Picardie.
- L'estimation du nombre de camions qui pourraient emprunter l'autoroute des Anglais, la A26, sur la base d'une baisse du coût du péage, avec l'aide de l'Etat, afin de dérouter les camions qui se rendent vers la côte et qui transitent actuellement par Lille.

## En synthèse

Le REGL a pour objectif dans un premier temps de désengorger les voies de circulation pour les usagers se rendant dans la métropole. Mais ne risque-t-on pas de créer un effet inverse, voir pervers ? En effet les personnes habitant et travaillant sur cette métropole, rencontrant des difficultés pour trouver du foncier, disposeront d'un bel outil pour venir habiter sur le bassin minier, et les autres secteurs. Avec le risque de faire monter le prix de l'immobilier, qui deviendrait inaccessible aux habitants de ces régions déjà appauvris, sans pour autant leur proposer de débouchés vers l'emploi, puisque ce projet ne sera pas accompagné d'un développement économique sur ces secteurs.

Les dirigeants de ce territoire ont pour mission et devoir le développement économique, tout en préservant la qualité de vie des populations ainsi que leur revenu, le tout dans un souci écologique, pour une région où l'on se plaît à vivre.

Certains passent une heure à l'heure et demi le matin dans les bouchons, et la même chose le soir : il est donc urgent de trouver d'autres solutions que celles où on se contente de déplacer ces populations.

Une dépense aussi considérable que celle nécessaire pour le REGL, et dont le coût n'est pas maîtrisé à ce jour, nous laisse envisager des lendemains incertains, ainsi qu'une ponction sur le porte monnaie des habitants. Ceci nous fait dire qu'il faut trouver des solutions bien plus dans l'esprit du développement durable.



Allons-nous continuer à concentrer tout sur les mêmes territoires alors qu'il serait plus sensé de décentraliser les zones d'emploi comme le prévoyait les dispositions du Datar dans les années 60, pour redonner de l'attractivité à toutes les régions, avec un impact doux sur l'environnement ?

La métropole Lilloise est saturée, même les entreprises belges ne veulent plus venir s'y installer.

Le REGL ne règle en rien les difficultés des secteurs de Dunkerque et du Valenciennois, sans parler du Cambrésis. Combien coûtera une liaison pour ces secteurs, pour aller vers un pôle géographique complètement saturé ? Souvenons nous du projet de la gare TGV à Lille, aujourd'hui remis en cause, puisqu'il n'existe pas de lien direct avec l'aéroport, et du projet de 3<sup>e</sup> gare TGV entre Seclin et Lesquin.

*Chlorophylle Environnement reste convaincu qu'on ne réglera pas le problème de saturation sur le réseau routier avec ce seul REGL, du fait de la concentration permanente des activités, qui accentue le besoin de déplacements vers la Métropole.*

Nous avons la conviction que la réalisation d'une partie de ces dispositions suffirait à endiguer le problème d'engorgement du réseau routier, et permettrait :

- Une meilleure qualité de vie pour les usagers
- Un impact écologique moindre, avec moins de pollution, moins d'impacts sur le foncier agricole et sur le paysage ...et moins de nuisance sonore.
- Des effets économiques importants : une baisse du coût des déplacements, une productivité améliorée des salariés et une meilleure rentabilité des entreprises.
- La revitalisation économique des zones délaissées.

## En conclusion

Nous ne pouvons pas attendre 15 ans pour trouver des solutions, il est impératif de travailler sur des mesures que l'on peut mettre en place à court terme, surtout si jamais le projet REGL ne voyait jamais le jour.

Chlorophylle Environnement demande donc au maître d'ouvrage, comme il en est fait sur d'autres projets qui ont fait l'objet de débats, la création, immédiatement après le débat public, d'une COMMISSION SUR LES ALTERNATIVES, et la tenue de réunions de travail sur le territoire, afin de faire participer la population.

Chlorophylle Environnement demande aussi de différer la décision régionale, dans l'attente de la création de la grande région, afin de se concerter avec la Picardie sur ce projet de grande ampleur.

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°22 juillet 2015



### Environnement Développement Alternatif - EDA

EDA est une association (loi 1901) constituée de membres aux connaissances et implications variées, motivés par des valeurs et volontés d'action communes pour promouvoir un développement qui mette en œuvre le droit de chaque être humain à vivre dignement dans un environnement sain, agréable, et à participer démocratiquement à la vie publique.

Nous constatons que le mode de développement actuel, basé sur la seule logique marchande, porte atteinte à la santé des êtres vivants, à l'environnement sur l'ensemble de la planète, et compromet les conditions de vie des générations futures. Il renforce les inégalités et les injustices. Nous voulons contribuer à changer cette situation inacceptable.

Par leur réflexion, leur mobilisation, leurs propositions, les membres d'EDA interviennent à tout niveau (local, national, mondial) : ils participent à la formation, l'information et la mobilisation des populations, et agissent dans les instances de concertation et de décision en apportant leur savoir-faire, dans un esprit constructif et soucieux de l'intérêt général.

## CAHIER D'ACTEUR

### REGL : voir plus large et mieux étudier les alternatives

En préambule, nous voulons dire qu'à l'occasion de ce débat nous avons été témoins de la diligence des membres de la Commission Particulière du Débat Public, qui ont multiplié les rencontres et ateliers en divers points de la région. Ils ont demandé l'avis d'acteurs peu souvent entendus, tels les citoyens dans leur lieu de vie, au marché notamment ou dans les gares, ou les lycéens et les étudiants au sein de leurs établissements. Un engagement que nous avons apprécié.

Le « Réseau Express Grand Lille » dont le projet nous est proposé par le Conseil Régional Nord-Pas de Calais est à l'évidence un équipement structurant pour l'ensemble d'une grande région, et sur le long terme. C'est par nature un projet très complexe, aux nombreux enjeux imbriqués. Il implique de nombreux acteurs et nécessite une vision transversale et globale. Son coût, tel que prévu, est très important, et dorénavant il est à craindre qu'il soit sous-estimé. La décision de le réaliser sous cette forme est donc lourde de conséquences pour les habitants du Nord-Pas de Calais, et au-delà. Elle doit donc être rigoureusement pesée. Nous devons dire que sur plusieurs points importants à nos yeux, le dossier présenté ne nous a pas convaincus. Nous demandons que sur plusieurs aspects les études et le débat soient poussés plus avant.



**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - [regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>

## Dans quelle mesure le REGL contribuera-t-il à atteindre les objectifs annoncés ?

### *Lutter contre la saturation du réseau routier et autoroutier*

**Le projet se focalise sur Lille**, et a pour ambition de répondre à un problème de thrombose routière et autoroutière autour de Lille. Mais il n'analyse pas les raisons de cette thrombose, qui est due en premier lieu à l'hypertrophie de Lille par rapport au reste de la région. Il propose donc une solution qui, selon nous, risque de renforcer encore cette hypertrophie, en favorisant les déplacements de la périphérie vers le centre.

Par ailleurs il répond au problème uniquement par la nécessité de favoriser le report modal des automobilistes vers le train, auquel nous sommes évidemment favorables, mais qui nous semble répondre partiellement à la question.

La part des camions dans l'encombrement des routes paraît non négligeable aux yeux des usagers que nous sommes, et une solution qui ne chercherait pas à renforcer aussi la part ferroviaire pour le fret nous semble vouée à une réussite très partielle. Pour nous la question doit être étudiée dans sa globalité, au-delà des attributions de compétences des différentes entités administratives ou territoriales.



**Favoriser le report modal** ne dépend pas que de l'infrastructure mise à disposition. Tout ce qui concerne l'exploitation du réseau compte pour beaucoup dans la satisfaction des besoins des usagers. Il est donc indispensable que dès le début du projet soient clairement définies les conditions pour que le service fourni conduise des automobilistes, actuellement plus ou moins contraints, à abandonner, en nombre significatif, leur voiture au profit du train. Il est particulièrement important :

- d'organiser une bonne accessibilité, donc de rendre effective l'intermodalité
- de pratiquer des tarifs attractifs et persuasifs en faveur des transports en commun
- d'assurer une présence humaine dans les trains et dans les gares

De notre point de vue, atteindre ces objectifs et maintenir dans le temps leur satisfaction nécessite **un service public de la mobilité et des transports**. Il ne s'agit pas là d'une centralisation mais d'une étroite coordination, sous maîtrise publique, garantissant à tous une égalité de traitement, quels que soient les revenus et le lieu où résident les usagers. Nous y sommes d'autant plus sensibles que la période actuelle est lourde de menaces sur les trains Intercités, de risques de dégradation du service en raison de la future libéralisation des transports voyageurs et de concurrence des autocars permise par la loi Macron.

### *Réduire les déséquilibres entre territoires - garantir leur accessibilité*

Le projet est quasi-exclusivement axé sur les déplacements domicile-travail et ne prend pas explicitement en compte les lieux de loisirs, de culture, de détente. Cette conception renforce la logique de zonage du territoire : les lieux où l'on habite - ceux où l'on travaille ou étudie - ceux où l'on achète...

Cela traduit une conception du développement du territoire limitée aux facteurs économiques, ce qui est en effet le cas du mode de développement actuellement dominant.

Un équipement structurant et pour le long terme pourrait au contraire chercher à promouvoir une autre vision, plus en adéquation avec le bien vivre, allant à l'encontre d'une logique de concentration. Elle s'efforcerait de mieux répartir, entre les différentes zones de la région, emplois de proximité, habitat de qualité et services suffisants. Nous voulons dire par là qu'une infrastructure de transport n'est pas seulement une manière de répondre à des contraintes actuelles, mais qu'elle doit être vue comme une opportunité d'influer sur l'avenir en faisant d'autres choix que ceux qui ont fait naître ces contraintes.

Le périmètre concerné par le REGL ne se concentre que sur la métropole et ne s'inscrit pas suffisamment dans une entité plus large. Certes le projet a été conçu avant l'annonce de la fusion des régions Nord-Pas de Calais et Picardie : il nous semble que son impact sur l'aménagement du territoire doit être revu dans cette perspective

De même, l'ouverture vers la Belgique est limitée : elle ne s'étend pas à Tournai, ville avec laquelle il y a déjà des échanges non négligeables, ne serait-ce déjà qu'en temps que ville partenaire de l'Eurométropole. Il faudrait notamment prévoir une coopération efficace dans le domaine du service à rendre aux usagers transfrontaliers, en particulier en matière de tarification.

Un autre équipement structurant, le Canal Seine-Nord Europe, est prévu à une échéance qui se rapproche : sa place dans le paysage régional n'est pas évoquée.

Le schéma général du réseau ferré dans notre région fait apparaître une prédominance des lignes radiales (schéma en étoile autour de Lille). C'est d'ailleurs le schéma que l'on retrouve majoritairement en France, tant à l'échelle nationale que dans beaucoup de régions. Or le développement équilibré d'un territoire suppose la possibilité de liaisons transversales, ou « en rocade ». La réponse apportée par le projet de REGL peine à sortir du dessin hérité du passé : en effet elle cherche à faciliter la mobilité transversale ... en passant par le centre ! Nous demandons que pour éviter de conforter encore un schéma qui a montré ses limites, des solutions soient recherchées pour privilégier l'effet maillage à l'effet radial.

Enfin, nous remarquons la volonté exprimée « d'accompagner la dynamique métropolitaine régionale ». Ceci évoque une vision d'une autre organisation de l'Europe, que l'on peut résumer succinctement par le terme de « Europe des régions ». C'est un autre débat, de grande ampleur, qui, à notre connaissance, n'a pas été mené publiquement, et il serait prématuré de s'y référer.



## Des études complémentaires sont nécessaires

### **La présentation des alternatives au REGL n'est pas assez développée :**

Nous demandons que des données plus détaillées, et chiffrées, soient versées au dossier, concernant les aménagements, renforcements, améliorations de l'existant qu'il conviendrait de prévoir pour constituer une alternative mieux étayée au projet de REGL.

Nous souhaitons que ces éléments tiennent compte de nos remarques précédentes à propos de l'aménagement du territoire.

**La gare souterraine Lille-Flandres** représente un problème spécifique. En raison d'un sous-sol très encombré, et de la présence d'eau, ce chantier se heurte à d'importantes difficultés techniques, qui entraîneraient un coût élevé. Nous demandons que soit étudié un ensemble de solutions permettant des alternatives pour assurer les liaisons transversales

**Les résultats des études prospectives sur les conséquences** attendues en matière de développement des différentes zones de la région doivent être exposés. Si besoin est, ces études doivent être approfondies. Les impacts territoriaux et fonciers, notamment, doivent être analysés en prenant pour critère le poids de leur contribution au rééquilibrage des territoires, dans la perspective de la vision que nous évoquons au paragraphe précédent.

### **Les besoins d'aménagements connexes :**

Des aménagements complémentaires sont nécessaires à un fonctionnement optimal du REGL. Certains sont évoqués : « aménagements d'envergure autour des cinq pôles d'échange » (p75). D'autres non, par exemple les éventuelles modifications du réseau routier pour assurer la fluidité d'accès autour des gares desservies par le réseau et ses prolongements.

Tous ces aménagements doivent être étudiés et leur coût chiffré : même si ce n'est pas stricto sensu le même budget, il s'agit bien d'équipements publics.

## Quelques points particuliers

### **La gare de Lesquin :**

Malgré la proximité, à vol d'oiseau, de l'autoroute A1 et de l'aéroport, l'intermodalité concrète de cette gare n'est pas évidente. Elle semble limitée au TER et au REGL.

### **Le statut de ce nouveau réseau :**

Sauf erreur, ce point n'est pas mentionné. Or il est important à connaître, tant du point de vue du patrimoine public que pour son impact sur les modalités d'exploitation future du réseau. Nous posons deux questions : le REGL serait-il distinct de l'actuel TER, ou en ferait-il partie ? Qui en serait propriétaire ?

### **Les hypothèses de financement :**

Sans reprendre tous les points exposés p84 et 85 du dossier de présentation, nous disons dès maintenant notre avis favorable à une écotaxe sur les poids lourds, et notre avis défavorable à un péage urbain, par nature discriminant vis à vis des plus pauvres et des riverains.

## Conclusion

A partir du constat d'un déficit de mobilité et d'encombrements récurrents entre l'agglomération lilloise et le Bassin Minier, ce dossier présente trois solutions : maintien du service actuel, renforcement du service TER sur le réseau existant aménagé, et REGL.

La deuxième solution, dite « alternative », est trop restreinte et trop peu argumentée pour permettre un choix éclairé. Nous demandons que des études complémentaires, dans une perspective plus large, soient menées pour trouver des solutions plus équilibrées au besoin de transport dans la région

L'option REGL est sous-tendue par une vision de la région à l'horizon 2030 que nous ne partageons pas, en particulier parce qu'elle renforce la centralité de Lille au détriment des autres villes et territoires de la région. D'ailleurs la dénomination même de cet équipement l'annonce clairement, puisqu'elle a pour ambition un réseau « grand Lille », et non un service régional.

Les investissements importants nécessaires à la construction de ces infrastructures justifient que soient recherchées des alternatives mieux adaptées aux besoins et à la qualité de vie de l'ensemble des habitants de la région, et prenant en compte l'ouverture vers la Picardie et la Belgique.

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°1 Avril 2015



**UVN** UNION  
DES VOYAGEURS  
DU NORD

**fnaut**

### Présentation de l'acteur

Créée en 1978, l'Union des Voyageurs du Nord (UVN) agit auprès des élus, des collectivités et des exploitants de réseaux, pour améliorer les transports au quotidien et élaborer les projets d'avenir.

Son action concerne le réseau ferroviaire, les cars départementaux, et les 12 réseaux urbains du Nord Pas-de-Calais. Elle représente localement la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, association agréée de consommateurs).

Gilles LAURENT- UVN-FNAUT-NPDC  
23 Rue Gosselet 59000 LILLE  
contact@uvn.asso.fr – www.uvn.asso.fr  
www.fnaut.fr

### CAHIER D'ACTEUR

#### Vers un Réseau Express Régional pour le Grand Lille pour des transports ferroviaires de qualité

Le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL) répond sans nul doute à un besoin de nombreux déplacements dans l'aire Urbaine de Lille, qui englobe le Bassin Minier et les régions de Tournai et Kortrijk. La question peut se poser d'une ligne nouvelle ou d'une amélioration du réseau existant qui apporterait le même service, ce qui paraît cependant difficile vus l'urbanisation et le trafic déjà existant à maintenir pendant les travaux.

Le point fort du projet est la création d'une gare souterraine à Lille Flandres, seule solution pour gagner en temps de parcours et éviter les engorgements actuels de la gare. Nous souhaitons que cette gare permette la création d'un vrai RER complet autour de Lille, sur le modèle des « S-Bahn » qui ont fait leurs preuves en Allemagne. Cette entrée souterraine permettrait aussi de mieux desservir le Vieux Lille, et de faciliter l'accès des trains venant d'Armentières ou de Béthune (avec en plus la création d'une correspondance métro à Lomme). C'est l'occasion aussi de redynamiser les liaisons transfrontalières avec nos voisins Belges, dans le cadre de l'Eurométropole.

Enfin pour tout à la fois assurer le financement des ces projets, inciter au report modal, et désengorger le réseau routier, il nous paraît nécessaire de mettre en place un péage urbain autour de l'agglomération lilloise, et de prévoir des péages sur les autoroutes gratuites de la Région.

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - regl@debatpublic.fr  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - http://regl.debatpublic.fr

## **REGL : un projet positif pour le Grand Lille, mais qui peut être amélioré**

La Région Nord Pas de Calais porte le projet de ligne nouvelle « Réseau Express Grand Lille » en vue de désengorger l'A1. Le tronçon commun terminerait dans une gare souterraine à Lille Flandres, puis continuerait vers Armentières et Kortrijk au Nord, Douai Lens Cambrai et Arras au sud.

Il ne fait aucun doute que les déplacements sont considérables entre le Bassin Minier et l'agglomération lilloise, pour preuve les fréquents encombrements des autoroutes.

L'UVN – FNAUT NPdC est favorable au développement des transports rapides et fiables et a donc un avis plutôt favorable sur ce projet de Réseau Express Grand Lille. Une ligne nouvelle dédiée RER évitera les aléas du TER actuel : mixité des trafics, passages à niveau, sillons insuffisants, etc...

Les connexions plus rapides vers Arras et Cambrai au Sud, sont également des points très positifs.

## **Le REGL ne doit pas pénaliser la modernisation des autres lignes TER**

A partir du besoin constaté (une desserte entre le Bassin Minier et Lille fréquente et fiable) on peut créer une nouvelle infrastructure ou renforcer les axes existants. Pour aller de Lille à Douai ou Lens, le gain de temps du REGL est minime par rapport aux TER actuels dont certains sont directs. De plus la création d'une ligne nouvelle ne dispense pas de moderniser (fiabilité, vitesse) les autres axes TER de la Région (Lille-Maubeuge par ex.).

Cependant, se limiter à une modernisation de grande ampleur (voies supplémentaires, suppression des passages à niveau, etc...) de la ligne Lille-Douai existante sera très complexe (trafic existant, milieu urbanisé, etc...) sans apporter le même service qu'une ligne nouvelle.

## **Le REGL doit s'appuyer sur de bonnes correspondances avec les réseaux existants**

Certaines stations envisagées dans le projet sont reliées à des équipements prestigieux mais négligent les intermodalités du quotidien : ainsi, des gares sont prévues à L'Union, au Grand Stade (« à l'occasion des événements » : c'est un non sens de faire une nouvelle gare uniquement pour un usage épisodique!).

**Il est indispensable que les nouvelles gares soient reliées aux transports existants** : Nous préférons donc une desserte de la Gare de Roubaix (correspondance métro), et une gare à « 4 Cantons » qui servira tous les jours avec correspondance métro et desserte de l'université.

La desserte de l'aéroport et de la gare de Lesquin ont tous deux leur importance : l'aéroport évidemment, à condition que la gare soit... sous l'aérogare, mais la gare de Lesquin aussi (correspondances vers l'Avesnois). Même s'ils sont rapprochés, ces deux arrêts doivent être desservis.

**La desserte de l'Eurométropole doit faire partie intégrante du projet**, alors qu'actuellement ces liaisons ferroviaires ne sont pas valorisées. Il faut donc intégrer le triangle Lille-Kortrijk-Tournai dans le projet de REGL.

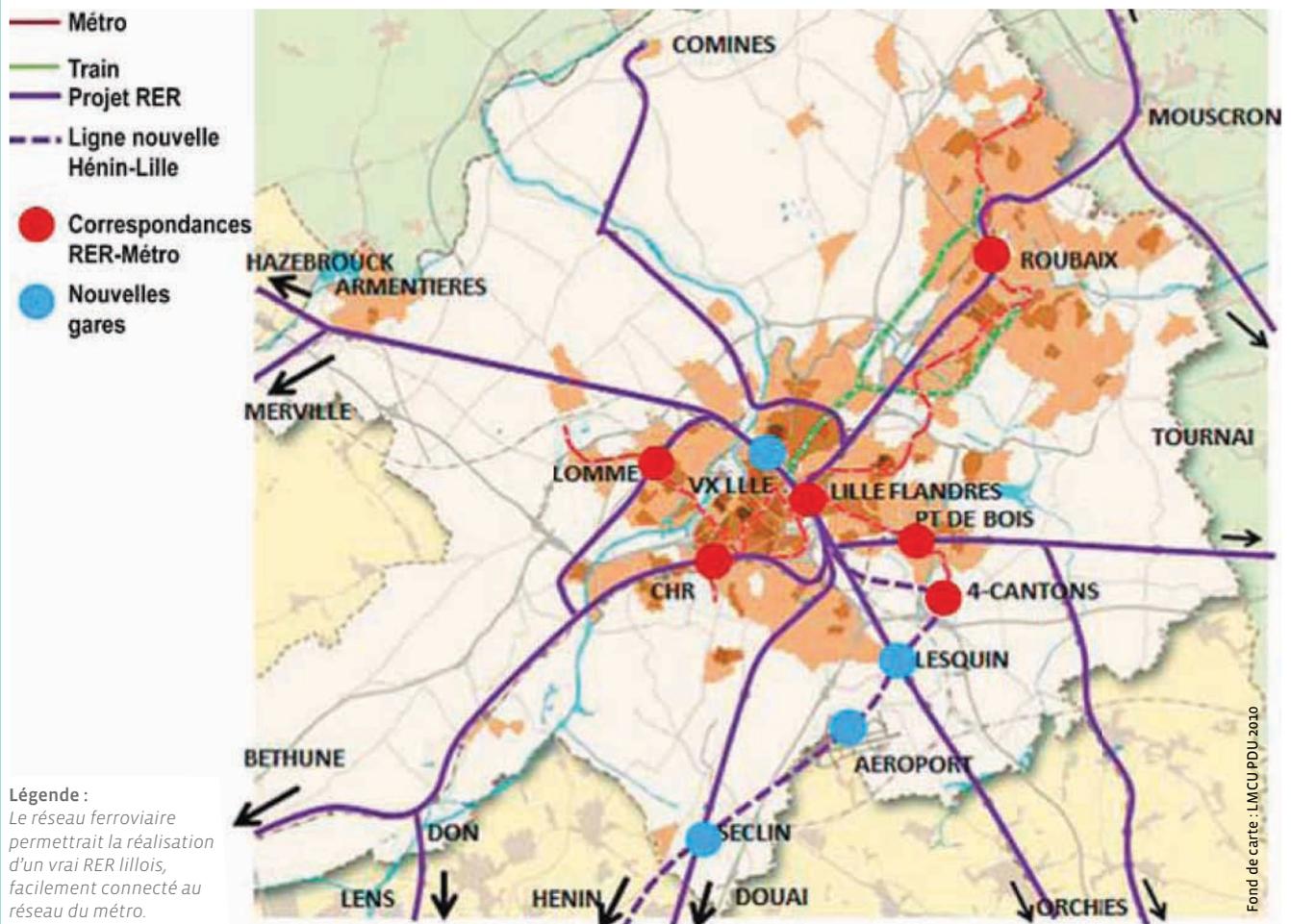
Enfin, hors sujet mais quand même nécessaire pour la desserte du Pas de Calais, un gain de desserte vers Arras (TER-GV depuis Lille et TGV Intersecteurs) serait possible par le doublement du raccordement de la LGV au réseau classique, au nord d'Arras.

## **Le besoin d'un financement pérenne du REGL et des transports collectifs**

Il faut que les crédits pour le REGL n'assèchent pas les possibilités de modernisation du reste du réseau TER. Cela suppose de prévoir à cette occasion des ressources pérennes pour dissuader le trafic routier et développer les transports collectifs.

On peut notamment prévoir de mettre à péage l'autoroute A1 entre Hénin et Lille, de mettre un péage urbain aux entrées de l'agglomération, et au delà, de mettre à péage toutes les autoroutes actuellement gratuites, ... et régulièrement saturées, en Région Nord Pas de Calais.

On ne voit pas en effet pourquoi la circulation routière serait dispensée de péage alors que la circulation ferroviaire ne l'est pas, et en outre une politique globale de mobilité se doit de dissuader l'usage de la voiture au profit des transports collectifs.



## Vers un vrai Réseau Express Régional autour de Lille

L'idée d'une gare souterraine sous Lille Flandres est un atout majeur du projet. Quelques travaux d'aiguillages viennent d'être faits pour accroître la capacité de la gare de 30%, mais c'est loin d'être suffisant sur le long terme. Déjà actuellement certains trains ne rejoignent pas Lille-Flandres par manque de capacité (Orchies Ascq par exemple).

Indépendamment de la nouvelle liaison Hénin-Lille, cette gare souterraine doit permettre de réunir les lignes de l'ouest (Armentières, Don) et celles de l'est (Douai,

Valenciennes, Tournai), et constituer ainsi un vrai Réseau Express Régional.

Il en résultera plusieurs avantages majeurs : les usagers des lignes de l'ouest gagneront du temps car il ne sera plus nécessaire de contourner tout Lille pour entrer en gare de Lille-Flandres, où les correspondances seront facilitées. La capacité de la gare sera nettement accrue (plus besoin de stationner les trains avant leur retour).

**Au-delà, des gares complémentaires doivent être prévues pour desservir le vieux Lille ou Lomme.**

L'intérêt d'un tel réseau est aussi de désengorger le métro par un maillage à partir de 5 gares de correspondances en plus de Lille-

Flandres : Roubaix, Pont de Bois (existantes mais non valorisées); CHR (existante); 4-Cantons, (à créer dans le cadre du projet REGL); Lomme (à créer, la voie ferrée existe)

La traversée souterraine sous le Vieux Lille (nouvelle gare à créer) et sous Lille Flandres permettra de créer des liaisons traversantes du type Hénin-Armentières, Bethune-Tournai via Lomme et Vieux Lille, ou Lens-Orchies via Lomme et Ascq, et donner une nouvelle jeunesse à des lignes délaissées.

## Le modèle du S-Bahn en Allemagne

Le terme S-Bahn désigne un Réseau Express Régional en Allemagne, que de nombreuses villes ont développé dès les années 1960. En plus d'un transport express régional classique, il se caractérise par des horaires cadencés et denses, des stations rapprochées, **une bonne interconnexion avec les autres moyens de transport (bus, tramway...), un réseau ferré**

**en propre (en majeure partie), la traversée du centre-ville en tunnel (dans beaucoup de réseaux).**

### Un modèle pour le Grand Lille : le réseau S-Bahn de Munich

L'aire urbaine de Munich compte 2 300 000 habitants. L'aire urbaine lilloise, avec le Bassin Minier et le versant belge Kortrijk-Tournai, englobe près de 3 300 000 habitants. La ville centre de Munich, très étendue, compte 1 500 000 habitants, ce qui est similaire à la Métropole Européenne de Lille.

Le S-Bahn de Munich comport 10 lignes (S1, S2,...) totalisant 442 km, 148 stations dont 8 sont souterraines. Il transporte environ 780 000 personnes par jour en semaine. Il a été ouvert à l'occasion des jeux olympiques d'été 1972, en réunissant plusieurs lignes de chemin de fer de banlieue (7 branches à l'Ouest, 5 à l'Est) qui ont été électrifiées et interconnectées par un tunnel situé sous la gare centrale et le centre ville, avec de nombreuses correspondances Métro (U1, U2,...).



**Légende :**  
Ce réseau très performant, réalisé il y a 40 ans, est l'exemple de ce qui pourrait être fait à Lille.

## Faciliter les transports ferroviaires régionaux transfrontaliers

Les seules liaisons ferroviaires régionales transfrontalières qui subsistent entre le Nord Pas de Calais et la Belgique sont Lille-Kortrijk et Lille-Tournai, au cœur de l'Eurométropole. Exploitées par la SNCB sur le territoire

français, ces lignes sont les seules de la Région Nord Pas de Calais à bénéficier d'un vrai cadencement (1 train par heure de 6h à 22h). Au moins en théorie.

Malheureusement la frontière est toujours là : information non disponible, tarifs mal connus, billets ou horaires parfois non disponibles sur les automates de vente, réductions nationales ou régionales non valables,

trains lents et souvent en retard ou supprimés sans remplacement, gares françaises intermédiaires non desservies aux heures creuses etc...

**La mise en place du Réseau Express Grand Lille est l'occasion, à ne pas rater, d'améliorer les dessertes et de redonner une attractivité à ces liaisons.** Les problèmes à régler étant les mêmes, il faut traiter en même temps Lille-Tournai et Lille-Kortrijk.

# DÉBAT PUBLIC RESEAU EXPRESS GRAND LILLE

02 AVRIL AU 22 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N°27 Juillet 2015



## UNE QUESTION DE COHERENCE.

En tant qu'association spécialisée dans le domaine faunistique, le Groupe ornithologique et naturaliste du Nord – Pas-de-Calais se bornera à rendre un avis sur ce seul domaine de compétences. Sans préjuger de leurs intérêts et de leurs qualités respectifs, le GON souhaite soulever la question de la cohérence – ou de l'absence de cohérence apparente - entre certains projets régionaux. En effet, le projet de Réseau express Grand Lille – dont l'une des conséquences directes sera une augmentation de la fragmentation des habitats naturels et semi-naturels de la région – va à l'encontre du Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT)... au même titre que le Schéma régional de cohérence écologique – Trame verte et bleue (SRCE-TVb) qui vise notamment à réduire les impacts de la fragmentation !

## CAHIER D'ACTEUR

### Groupe ornithologique et naturaliste du Nord – Pas-de-Calais (GON).

#### PRESENTATION DU GON

Le Groupe ornithologique et naturaliste du Nord - Pas-de-Calais (GON) est une association d'études et de protection de la faune sauvage du Nord – Pas-de-Calais et de ses habitats, créée en 1968. Le GON anime des centrales sur les mammifères, les oiseaux, les amphibiens-reptiles, les papillons rhopalocères et hétérocères, les odonates, les orthoptères, les coccinelles, les araignées et les mollusques continentaux.

L'objet associatif du GON repose sur 3 axes.

#### **Etudier la faune sauvage régionale**

Le GON a développé un système d'information régionale sur la faune (SIRF ; [www.sirf.eu](http://www.sirf.eu)) pour recueillir les données naturalistes de tous les naturalistes qui souhaitent contribuer à mesurer la répartition des espèces sur le territoire régional et l'évolution de leurs effectifs.

#### **Valoriser la faune sauvage régionale auprès du grand public et des décideurs**

Les données sur la faune sont accessibles par tous grâce au portail Internet SIRF. Un site internet, un compte Facebook, un bulletin trimestriel échangé avec de nombreuses autres revues nationales ou internationales, le Héron, permettent de diffuser les résultats des recherches auprès du public, des adhérents et de la communauté scientifique.

#### **Protéger et conserver la faune sauvage régionale et ses habitats**

Le GON produit des listes rouges régionales, des listes de rareté et des plans de restauration pour les espèces en danger ; il apporte sa contribution et son expertise en participant à de nombreux conseils de gestion et scientifiques des réserves naturelles, aux commissions administratives qui traitent de la faune et de leurs habitats. Le GON a aussi la capacité à ester en justice dans le cadre de la réglementation sur la protection des espèces. Enfin, le GON entretient des relations étroites avec de nombreuses structures régionales et nationales pour une meilleure prise en compte de la faune et de ses habitats dans la réglementation et l'aménagement du territoire.

Les locaux du Groupe ornithologique et naturaliste du Nord et du Pas-de-Calais (GON) se situent au sein de la Maison régionale de l'environnement et des solidarités (MRES), 23 rue Gosselet, 59000 Lille (Tél. : 03 20 53 26 50 ; Mail : [contact@gon.fr](mailto:contact@gon.fr) ; site internet : [www.gon.fr](http://www.gon.fr)).

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC Réseau Express Grand Lille  
11 rue des Ponts de Comines - 59 000 - Lille Tél +33 (0)3 20 39 56 40  
[regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr) - <http://regl.debatpublic.fr>

## LE POINT DE VUE DU GON

### UNE FAUNE SAUVAGE REGIONALE DEJA SOUMISE A DE NOMBREUSES PRESSIONS



Photo : M. Vanwarreghem

### UNE REGION TRES ARTIFICIALISEE

La région Nord – Pas-de-Calais est la région qui compte la part d'espaces naturels la plus faible de France. Seuls 9,9 % du territoire régional sont occupés par les forêts et autres milieux semi naturels, contre 34 % pour la France. A l'inverse, les espaces artificialisés représentent 15,5 % du territoire régional, contre 5,1 % pour le reste de la métropole. Les espaces naturels régionaux sont très « émiettés » (plus de 85.000 espaces recensés) et très généralement remodelés, exploités ou gérés par l'homme. Enfin, en moins d'une décennie, l'artificialisation de la région a été multipliée par trois par rapport à la décennie précédente.

#### Artificialiser encore ?

Le GON a bien compris que le projet Réseau express Grand Lille privilégiera autant que possible l'intensification du trafic sur des voies déjà existantes (99 km de voies existantes).

Pour autant, la création d'infrastructures nouvelles est d'ores et déjà évoquée (56 km de voies nouvelles semblent prévues), ce qui implique nécessairement une occupation du sol par l'infrastructure même et donc une artificialisation « directe » ; mais aussi une artificialisation « indirecte » liée à la phase de travaux, aux abords de l'aménagement et à l'ensemble des structures et infrastructures annexes (dessertes, parking, locaux, etc.).

#### La banalisation de la faune

L'artificialisation croissante des paysages a des impacts directs sur leur composition faunistique. En ce qui concerne l'avifaune, particulièrement bien connue, la compilation des données issues du STOC (Suivi temporel des oiseaux communs) pour la période 1989-2009 annonce des déclinés très significatifs pour les communautés d'oiseaux regroupant des espèces spécialistes : - 12 % pour les espèces forestières, - 14 % pour les espèces liées au bâti, - 25 % pour les espèces agricoles. A contrario, on constate une augmentation de l'ordre de 20 % au bénéfice des oiseaux qualifiés de généralistes, c'est-à-dire des espèces dont les exigences écologiques sont faibles. On parle ainsi d'un phénomène d'« homogénéisation biotique » (Jiguet, 2011).

Or, à l'échelle régionale, la compilation des données issues du STOC viennent non seulement conforter ces résultats, mais fournissent parfois des résultats encore plus alarmants pour certaines espèces spécialistes ; particulièrement celles liées aux milieux agricoles (Luczak, 2015. Résultats à paraître prochainement) ! Considérant ses impacts prévisibles, la mise en œuvre du projet REGL contribuera certainement, le long de son tracé, au phénomène d'homogénéisation biotique dans la région Nord – Pas-de-Calais.

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC Réseau Express Grand Lille  
11 rue des Ponts de Comines - 59 000 - Lille Tél +33 (0)3 20 39 56 40  
regl@debatpublic.fr - <http://regl.debatpublic.fr>

## UN RISQUE ACCRU POUR LA FAUNE

### Destruction d'habitats et d'espèces

Bien qu'encore imprécis et donné à titre indicatif, le tracé prévisionnel des aménagements prévus dans le cadre du projet REGL révèle un certain potentiel de nuisance vis-à-vis de la faune. On citera pour exemple :

1/ les risques de destruction et/ou comblement des catiches au sud-ouest de Lille (projet de gare au niveau du stade Pierre Mauroy) ; ce qui signifierait une perte de sites d'hibernation pour les chiroptères ;

2/ les atteintes potentielles directes et indirectes à certaines zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (znieff) de type 1 ainsi que leurs « enveloppes » fonctionnelles lorsqu'elles se trouvent sur le tracé prévisionnel du projet (notamment la vallée de la Sensée qui pourrait être traversée par un nouveau barreau ferroviaire dans le cadre d'un prolongement éventuel vers Cambrai) ;

3/ une inéluctable destruction ou altération pour diverses zones que l'on peut qualifier de « refuges » pour la faune sauvage (petits boisements, friches, marges des terriels, zones humides de faible surface, bermes, haies, etc.) ;

4/ une accentuation du morcellement des territoires de par l'apparition d'une nouvelle infrastructure linéaire de transport ; mais aussi du fait de l'augmentation du trafic.

### Augmentation des risques de collision

Bien que difficilement mesurable et relativement peu documentée, le risque de collision entre les trains et la faune sauvage existe bel et bien. A titre d'exemple, la SNCF estime que 1 110 animaux de type "gros gibiers" (sangliers, chevreuils...) ont été heurtés par des trains en France sur la période 2012-2013, soit trois par jour (<http://www.sncf.com/fr/presse/fil-info/sangliers-gibiers>).

Par ailleurs, on estime que 480 000 à 2,4 millions d'oiseaux meurent chaque année en France dans des collisions avec des trains ; une étude réalisée durant l'été 2003 indiquant par exemple 3,4 oiseaux morts par

kilomètre et par mois sur la ligne TGV Nord (Nicolas De Sadeleer, 2003).

S'il est difficile d'obtenir des chiffres, l'importance de la mortalité des chiroptères par collision avec les trains est maintenant établie, conduisant parfois la Haute Autorité environnementale à demander une meilleure prise en compte de cette problématique et la réalisation de dispositifs anti-collision lorsqu'elle donne un avis.

Une augmentation du trafic aura donc nécessairement, en plus de l'augmentation de l'effet de fragmentation, un impact significatif sur la mortalité par collision pour de nombreuses espèces (dont certaines, non citées précédemment, pour lesquelles il manque encore des études ; les reptiles et les invertébrés volants en particulier).

*Jiguet, 2011. 100 oiseaux communs nicheurs de France. Editions Delachaux et Niestlé.*

*Nicolas De Sadeleer, 2003. Etudes relatives au transport et à la diversité biologique et paysagère. Editions du Conseil de l'Europe.*

# ASSURER LA CREDIBILITE DU SRCE-TVB ET AVOIR UNE APPROCHE PEDAGOGIQUE COHERENTE

## Des approches a priori antagonistes.

Le GON tient à souligner le problème de cohérence entre :

- le projet REGL, qui est présenté comme un moyen de répondre aux enjeux liés au développement de la mobilité sur le territoire du Nord – Pas-de-Calais définis dans le cadre du Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) ;
- et
- le Schéma régional de cohérence écologique – Trame verte et bleue (SRCE-TVB), qui est conçu comme une réponse aux enjeux liés à la préservation de la biodiversité sur le territoire du Nord – Pas-de-Calais, définis eux-aussi dans le cadre du SRADDT.

L'antagonisme entre le SRCE-TVB de la région Nord-Pas-de-Calais, dont l'un des objectifs explicites consiste à réduire les impacts de la fragmentation des paysages sur la biodiversité, et le projet REGL qui aura des conséquences directes et indirectes en termes de perte, fragmentation et banalisation des habitats et des espèces, est ici flagrant.

## Un SRCE qui a du mal à être compris.

Pour rappel, le SRCE – TVB peut-être considéré comme un outil d'aménagement du territoire qui vise à préserver les services rendus par la biodiversité, à enrayer sa perte en maintenant et en restaurant ses capacités d'évolution et à la remise en bon état des continuités écologiques. **C'est aussi l'épine dorsale de la politique environnementale de la région Nord – Pas-de-Calais en termes de protection de la biodiversité.**

Or, il apparaît que le SRCE - TVB reste d'une part mal connu, d'autre part mal compris par certains acteurs du territoire qui contestent son bienfondé.

**Un important effort de pédagogie semble très largement nécessaire pour faire adopter le SRCE-TVB,**

**expliquer ses enjeux et rassurer les acteurs du territoire.** Il est évident que l'antagonisme entre le projet REGL (et ses conséquences) et le SRCE – TVB (et ses objectifs), tous deux portés par le Conseil de Région, ne favorisera pas l'appropriation et la compréhension de ce dernier par les habitants de la région.

## CONCLUSION

### Un impact potentiellement significatif sur la faune sauvage et ses habitats.

Le GON ne remet pas en cause la nécessité de développer la mobilité sur le territoire régional, en particulier en ce qui concerne les alternatives possibles à l'automobile. Cependant, d'un point de vue purement naturaliste, le GON ne peut que souligner le risque fort de nuisances pour la faune régionale qu'entraîne inévitablement, et de manière intrasèque, des projets de ce type et d'une telle envergure.

Si le tracé proposé ne semble à priori pas être de nature à porter atteinte à des habitats ou des espèces remarquables (sauf en ce qui concerne les aires d'hibernation des chiroptères), il aura tout de même une incidence probable sur certaines zones naturelles ou semi-naturelles repérées pour leur intérêt écologique (znieff) et impactera inévitablement les communautés animales actuellement présentes.

**Le GON insiste donc pour que le débat public autour du projet REGL intègre les notions d'érosion générale de la biodiversité et d'homogénéisation biotique des paysages, de cohérence avec les enjeux définis par le SRCE – TVB, et prenne en considération les pressions d'origine anthropique particulièrement fortes que subit déjà la biodiversité dans le Nord – Pas-de-Calais.**

Lille Nord Nature Environnement est dans l'ensemble favorable à l'utilisation des transports en commun.

Néanmoins le projet de REGL présente plusieurs inconvénients :

- Il est coûteux. Son coût prévu est de 2, 11 milliards d'euros. Autour des nouvelles gares qu'il desservirait, il risque d'accroître le phénomène d'étalement urbain, particulièrement nocif dans une région aussi artificialisée que le Nord Pas de Calais.
- Par ailleurs, améliorer l'accessibilité de l'aéroport de Lesquin n'est pas une priorité. Le transport aérien étant gros consommateur d'énergie et très polluant, il n'y a pas lieu d'encourager encore son développement.
- Pour freiner la congestion routière et connecter zones de logements et zones d'emplois d'autres solutions sont possibles : à l'approche de la Métropole lilloise, les poids lourds sont nombreux et participent à cette congestion routière, notamment sur l' A1.

L'application de la loi sur la taxe kilométrique poids lourds diminuerait leur nombre. Une amélioration du transport ferroviaire existant rendrait celui-ci plus attractif pour les passagers : ponctualité des trains, amélioration du matériel diminuant le nombre des "problèmes techniques", présence d'un personnel plus nombreux dans les gares afin de réduire le temps d'attente aux guichets faciliterait cette attractivité, sans qu'il soit besoin de construire un nouveau réseau.

Il serait souhaitable de ne pas supprimer les gares existantes et de rétablir celles qui ont été supprimées. Une grande partie de la congestion routière est due à un allongement et à une augmentation des déplacements des particuliers, notamment des déplacements domicile-travail. Mais ce besoin de mobilité est accru artificiellement par une grande concentration des emplois dans la métropole lilloise.

Il conviendrait d'encourager un aménagement du territoire mieux équilibré, qui permettrait une meilleure répartition des emplois. Dans les villes desservies par les TER, une meilleure articulation entre les transports collectifs urbains et périurbains existants et ces TER inciterait aussi les usagers à utiliser les uns et les autres.

Un transfert du transport marchandises sur les trains serait plus intéressant que le Réseau Express Grand Lille.

Au moment de la réunion du Nord-Pas de Calais avec la Picardie, il est inopportun de développer un grand projet ferroviaire centré sur Lille. Il vaudrait mieux améliorer la liaison Lille-Amiens.



## Réflexions sur la mobilité pour l'atelier pratique Réseau Express Grand Lille

### **SAVE Sauvegarde et Amélioration du cadre de vie et de l'Environnement**

La métropole lilloise possède un réseau routier riche. C'est ce qui était affirmé lors des études relatives à la candidature de Lille aux Jeux Olympique de 2004. Il avait été jugé suffisant pour absorber le surplus de trafic occasionné par les jeux. Pourtant, chaque matin partout dans la métropole et sur les axes d'entrée et sortie, des bouchons se forment. Le problème qui est évoqué aujourd'hui dans le projet TER Lille Bassin Minier ne s'applique pas simplement à la résolution de la thrombose sur l'A1. **Il doit être regardé globalement à l'échelle de l'ensemble de la métropole. La place de la voiture est trop importante et le transport en commun insuffisamment développé.** Nous connaissons bien le secteur EST et nous faisons aussi ce constat. Nous avons des solutions à proposer compatibles avec le Plan Climat. Le problème posé est celui de la volonté des élus de faire ou non évoluer cette mentalité du tout voiture (usagers et élus) omni présent dans la métropole et que nos amis belges et surtout Hollandais ont mieux réglé. L'usage des transports collectifs et du vélo s'est particulièrement bien développé dans ces pays. La France est très en retard.

Dans la métropole, malgré ce qui existe, l'offre de transport en commun, de covoiturage est très insuffisante, ce qui explique cela. Dans certains secteurs comme celui de l'EST Hem lys Wattrelos, sur la RD700 au rond point dit Kiabi les automobilistes, seuls dans leur voiture le plus souvent, perdent 5 à 10 mn. On ne peut donc pas faire autrement que de prendre son véhicule et la RD700 pour rallier Lille dans des temps raisonnables (ex. Hem Kiabi - Lycée Baggio Lille : temps variant entre 10 mn en circulation libre à 25mn quand ralentissements) car les transports en commun font perdre trop de temps (ex. Leers - Fac de Villeneuve 1h, Hem -CHR 1 h.).

**Le concept de transport en commun mis en place, déambulant dans tous les quartiers des agglomérations pour soi-disant rentabiliser Transpole, est selon nous obsolète.** Même les nouvelles Lianes mises en place sont insuffisantes et ne font gagner que 5 à 7 minutes. Le trajet est réduit à 45 mn alors que les investissements ont été relativement lourds. S'il faut quand même conserver les lignes existantes, **nous pensons qu'un transport en commun doit avant tout être rapide et direct, non se perdre dans les méandres d'une ville.** Il doit être aussi sécurisé, confortable et peu cher pour que les citoyens se l'approprient. **Il faut donc réétudier les possibilités d'itinéraires linéaires dans les villes et le long des voies routières existantes pour gagner du temps et concurrencer l'automobile.**

Ce nouveau concept part du principe qu'il incombe au citoyen de se déplacer jusqu'à la station la plus proche par tout moyen à sa convenance ou organisé en complémentarité : voiture, vélo, bus, navettes, marche à pied. **Cela rejoint un enjeu de santé publique : celui de faire marcher d'avantage nos concitoyens et de faire vivre l'inter et la pluri modalité.**

Ainsi plutôt que doubler l'antenne sud ou la RD700 entre Hem et Wattrelos pour toujours ajouter du flux routier avec comme conséquence une augmentation de la vitesse, de l'effet d'aspiration du trafic international avec son lot de nuisances incompatible avec le Plan Climat, il serait plus judicieux **de créer une voie spéciale transport en commun et covoiturage**, ce qui rendrait service à la moitié de la population qui ne possède pas de voiture. Des stations seraient alors créées aux endroits stratégiques très habités le long de l'axe routier, pour garer les véhicules ou trouver un covoiturage ou un auto partage.

De plus quand on examine le versant Est de la métropole, **on s'aperçoit qu'on pourrait créer un axe de transport en commun direct entre Wattrelos au nord et Lesquin Seclin**, donc en relation avec les gares SNCF et l'aéroport. Cet axe emprunterait l'antenne sud jusqu'au rond point de Hem Kiabi puis par la D952 rejoindrait Lesquin par Forest Villeneuve d'Ascq. **L'intérêt de cet axe outre qu'il trace un itinéraire direct de contournement Est de la métropole, croise aussi la ligne SNCF Tournai- Lille à la sortie de Forest près du musée de plein air de Villeneuve d'Ascq et même la ligne Somain Genech Ascq.** Il y a donc là un nœud de communication des lignes TER Transport en commun qui pourrait être concrétisé par la création d'un arrêt. Nous sommes absolument convaincus que dans cette optique la **réactivation du tram train Tournai Lille** ferait avancer les choses, car on pourrait ainsi drainer toute la population du versant Nord Est et Est en **rabattement vers le tram train, ce qui contribuerait à soulager la ligne 1 du métro** et aurait même pu éviter de l'agrandir. Plutôt que de renforcer des axes dominants saturés du métro, **notre proposition tend vers une diversification des propositions de mobilité qui aurait aussi l'avantage de rééquilibrer les territoires.** Dans le même esprit, plutôt que de renforcer la capacité de Lille Flandres Europe avec des travaux coûteux en sous sol, il serait plus judicieux **d'utiliser la gare Saint Sauveur** qui pourrait être un des points d'aboutissement du tram train Tournai- Lille ou un relais vers la porte des postes. Il existe un nœud ferroviaire avant la gare St Sauveur qui permettrait les bifurcations vers Lille Flandres, Lille St Sauveur, Lille Porte des Postes.

En développant les transports en commun par le rail ou par bus fonctionnant au gaz, et en développant le covoiturage, on diminue la place de la voiture dans la métropole et sur les grands axes routiers.

Nous avons entendu des élus dire que le covoiturage pourrait s'envisager sur une des voies de l'A1 mais qu'il ne fallait pas contraindre et gêner le flux actuel. Nous pensons qu'il s'agit d'une erreur d'analyse. On ne pourra pas changer les mentalités sans contraindre. C'est la gêne qui occasionnera le déclic pour une non utilisation de son véhicule personnel.

**Créer une voie spécifique pour le covoiturage et pour une Liane sur l'A1** serait aussi une solution aux problèmes rencontrés, voire même une alternative sérieuse au projet TER Lille Bassin Minier.

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°10 Juillet 2015



### Réflexions sur la mobilité pour le débat public Réseau Express Grand Lille

Sauvegarde et Amélioration du cadre de vie et de l'Environnement Hem et environs est une association loi 1901, fondée en 1993 contre l'urbanisation en zone inondable, pour la préservation de la nature et de la biodiversité par des actions de replantations avec les écoles, pour la promotion d'une agriculture bio locale, la proposition d'un réseau de cheminements piétons cyclistes ou encore une réflexion dans son secteur sur un nouveau modèle de mobilité des personnes compatible avec le plan climat. Elle organise également des conférences sur des thèmes écologiques majeurs.

SAVE Sauvegarde et Amélioration du cadre de vie et de l'Environnement  
15 rue du Rivage  
59510 Hem  
0631187229  
jcdufresne@hotmail.fr  
save.asso@gmail.com

## CAHIER D'ACTEUR

La métropole lilloise possède un réseau routier riche. C'est ce qui était affirmé lors des études relatives à la candidature de Lille aux Jeux Olympique de 2004. Il avait été jugé suffisant pour absorber le surplus de trafic occasionné par les jeux. Pourtant, chaque matin partout dans la métropole et sur les axes d'entrée et sortie, des bouchons se forment.

Le problème qui est évoqué aujourd'hui dans le projet REGL de TER Lille bassin minier ne concerne pas simplement la résolution de la thrombose sur l'A1. Il doit être regardé globalement à l'échelle de l'ensemble de la métropole. La place de la voiture est trop importante et le transport en commun insuffisamment développé.

Nous connaissons bien le secteur EST de la métropole Lilloise et nous faisons aussi ce constat. Nous avons des solutions à proposer compatibles avec le plan Climat.

La question posée est celle de la volonté des élus de faire ou non évoluer cette mentalité du « tout voiture » (usagers et élus) omniprésente dans la métropole et que nos amis belges et surtout Hollandais ont mieux réglée. L'usage des transports collectifs et du vélo s'est particulièrement bien développé dans ces pays. La France est quant à elle très en retard.

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - regl@debatpublic.fr  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>

## Nos propositions pour développer des transports en commun plus rapides dans la métropole Lilloise

### Des transports plus rapides et directs

Dans la métropole, malgré ce qui existe, l'offre de transport en commun et de covoiturage est très insuffisante, ce qui explique la situation de congestion actuelle.

Dans certains secteurs comme celui de l'EST Hem - Lys - Wattrelos, sur la RD700 au rond point dit Kiabi, les automobilistes, seuls dans leur voiture le plus souvent, perdent 5 à 10 mn. On ne peut donc pas faire autrement que de prendre son véhicule et la RD700 pour rallier Lille dans des temps raisonnables (ex. Hem Kiabi - Lycée Baggio Lille : temps variant entre 10 mn en circulation libre à 25mn en cas de ralentissements), car les transports en commun font perdre trop de temps (ex. Leers - Faculté de Villeneuve 1h., Hem - CHR : 1 h).

**Le concept de transport en commun actuellement mis en place, déambulant dans tous les quartiers des agglomérations pour soi-disant rentabiliser Transpole, est selon nous obsolète.**

Même les nouvelles Lianes mises en place sont insuffisantes et ne font gagner que 5 à 7 minutes. Le trajet est réduit à 45 mn alors que les investissements ont été relativement lourds.

S'il faut quand même conserver les lignes existantes, **nous pensons qu'un transport en commun doit avant tout être rapide et direct, et non se perdre dans les méandres d'une ville.** Il doit être aussi sécurisé, confortable et peu cher pour que les citoyens se l'approprient. **Il faut donc réétudier les possibilités d'itinéraires linéaires dans les villes et le long des voies routières existantes pour gagner du temps et concurrencer l'automobile.**

Ce nouveau concept part du principe qu'il incombe au citoyen de se déplacer jusqu'à la station la plus proche par tout moyen à sa convenance ou organisé en complémentarité : voiture, vélo, bus, navettes, marche à pied. **Cela rejoint un enjeu de santé publique : celui de faire marcher d'avantage nos concitoyens et de faire vivre l'inter et la pluri modalité.**

### Mettre en place le covoiturage

L'autre point essentiel vient du constat de l'individualisme des automobilistes.

**Le covoiturage n'est absolument pas développé ni encouragé.**

Un véhicule sur 10 transporte 2 personnes. Il suffirait d'arriver à un véhicule sur 5 pour résorber tous les bouchons de la métropole lilloise. Un gros effort est à faire par les automobilistes eux-mêmes, par les entreprises, par les municipalités, par les collectivités locales.

Là encore en créant des stations multimodales et intermodales ou même de simples parkings le long des grands axes routiers, aux articulations stratégiques, pour le transport en commun, on favoriserait le covoiturage.

C'est par là qu'il faut commencer car **c'est la solution la moins coûteuse y compris sur l'A1.** Ces parcs relais ou simples parkings serviraient aussi pour le transport en commun.

### Créer une voie réservée aux transports en commun et au covoiturage

Ainsi plutôt que doubler l'antenne sud ou la RD700 entre Hem et Wattrelos pour toujours ajouter du flux routier avec comme conséquence une augmentation de la vitesse, et l'effet d'aspiration du trafic international avec son lot de nuisances incompatible avec le Plan Climat, il serait plus judicieux de **créer une voie spéciale transport en commun et covoiturage**, ce qui rendrait service à la moitié de la population qui ne possède pas de voiture.

Des stations seraient alors créées aux endroits stratégiques très habités le long de l'axe routier, pour garer les véhicules ou trouver un covoiturage ou un auto partage.

Nous avons entendu des élus dire que le covoiturage pourrait s'envisager sur une des voies de l'A1 mais qu'il ne fallait pas contraindre et gêner le flux actuel. Nous pensons qu'il s'agit d'une erreur d'analyse. On ne pourra pas changer les mentalités sans contraindre. C'est la gêne qui occasionnera le déclic pour abandonner ou réduire l'utilisation de son véhicule personnel.

**Créer une voie spécifique pour le covoiturage et pour une Liane sur l'A1** serait aussi une solution aux problèmes rencontrés, voire une alternative sérieuse au projet TER Lille Bassin Minier.

### **Créer un lien direct entre Wattrelos et Lesquin-Seclin ....**

Quand on examine le versant Est de la métropole, on s'aperçoit qu'on pourrait créer un axe de transport en commun direct entre Wattrelos au Nord et Lesquin - Seclin, donc en relation avec les gares SNCF et l'aéroport. Cet axe emprunterait l'antenne Sud jusqu'au rond point de Hem Kiabi puis par la D952 rejoindrait Lesquin par Forest, Villeneuve d'Ascq.

L'intérêt de cet axe outre qu'il trace un itinéraire direct de contournement Est de la métropole, croise aussi la ligne SNCF Tournai - Lille à la sortie de Forest près du musée de Plein Air de Villeneuve d'Ascq et même la ligne Somain Genech Ascq. Il y a donc là un nœud de communication des lignes TER et des Transports en commun qui pourrait être concrétisé par la création d'un arrêt, la station-relais Musée de Plein Air.

### **... et même créer un lien direct Nord / Sud entre la Belgique - Wattrelos - les 4 cantons Lesquin et l'A1 (Contournement Est)**

Pour un fonctionnement optimum de ce nouvel axe Est de contournement de la métropole en transport en commun rapide, pour en assurer la continuité et ses interconnexions avec la LHNS de Roubaix et Wattrelos et avec le TER Tournai Lille, il est essentiel que le REGL venant de l'A1 rejoigne la station pluri-modale et intermodale des 4 Cantons.

Ainsi le REGL serait connecté tant au métro vers la station Hôtel de ville-Grand stade Pont-de-bois, que sur le nouvel axe Est qui pourrait utiliser la ligne SNCF Tournai - Lille et pourrait même se greffer en remontant au Nord sur les lignes belges de la SNCB vers Mouscron et Courtrai.

### **Remettre en service une gare à Saint-Sauveur**

Dans le même esprit, plutôt que de renforcer la capacité de Lille-Flandres avec des travaux coûteux en sous-sol, il serait plus judicieux d'utiliser la gare Saint-Sauveur qui pourrait être un des points d'aboutissement du tram-train Tournai - Lille ou un relais vers la porte des postes. Il existe un nœud ferroviaire avant la gare St-Sauveur qui permettrait les bifurcations vers Lille-Flandres, Lille St-Sauveur, Lille Porte des Postes.

### **Renforcer le ferroviaire régional**

Nous sommes pour l'utilisation des petites lignes SNCF et le maintien des gares existantes, voire la création d'autres gares, plutôt que de voir une politique « vitrine de la SNCF » qui privilégie les axes rapides de TGV.

Il faut réussir à concilier ces 2 optiques, ces 2 philosophies qui ne sont pas forcément incompatibles.

Une politique d'incitation est à mettre en place pour motiver la population à prendre le train, et la SNCF de son côté doit assurer sans retard ses trajets et les rendre attractifs pour le budget de tous.



*Proposition de reconfiguration du REGL*

## Renforcer les échanges avec la Belgique

LMCU se revendique et se proclame métropole européenne « MEL » alors que les liaisons transfrontalières notamment vers Tournai et la Belgique (pourtant officiellement souhaitées), souffrent d'un manque cruel de motivation alors que le besoin existe pour de nombreux étudiants et salariés de part et d'autre de la frontière (St Luc, Facultés de Lille..).

Manque d'argent ? d'intérêt ? Toujours est il que malgré une ambition affichée lors du dernier PDU de créer un tram-train Lille - Tournai qui aurait vraiment poussé la métropole dans le bon sens, celui de la modernité durable et compatible avec le plan climat, le projet est reparti dans les cartons et semble abandonné pour au moins une décennie.

Le SCOT et le projet de PAAD actuellement en phase d'approbation à la MEL font état de seulement **préserver la possibilité de réaliser ce projet ultérieurement.**

C'est regrettable c'était une belle idée qui allait dans le bon sens et qui devait être prioritaire pour une métropole tournée vers l'avenir. C'était aussi une réelle solution alternative à la congestion des routes par les voitures et des axes dominants de transport en commun surchargés et nous déplorons encore une fois que les gros projets et travaux de la métropole se fassent toujours en faveur des axes principaux Lille - Roubaix - Tourcoing et des lignes 1 et 2 du métro.

**Les élus décideurs ont-ils vraiment compris tout l'intérêt d'avoir un tram - train sur ce secteur ? Nous ne le pensons pas.**

## Conclusion

C'est donc bien un nouveau concept de mobilité qu'il faut mettre en place en complément de l'existant.

Il faut changer les comportements pour amener les habitants de la métropole à se déplacer par leurs propres moyens, y compris le mode doux jusqu'à la station de transport en commun (enjeu de santé publique), pour utiliser ensuite un transport en commun le plus direct possible.

Nous sommes ainsi pour un rééquilibrage de la métropole lilloise en matière d'offre de transport collectif en proposant de combiner l'offre ferroviaire avec des trajets directs de transports en commun rapides en guise de complément.

**Nous souhaitons que notre proposition soit soumise à la réflexion sur le PADD et le SCOT.**

En développant les transports en commun par le rail ou par bus fonctionnant au gaz, et en développant le covoiturage, on diminue la place de la voiture dans la métropole et sur les grands axes routiers.

Plutôt que de renforcer des axes dominants saturés du métro, **notre proposition tend vers une diversification des propositions de mobilité qui aurait aussi l'avantage de rééquilibrer les territoires.**

Le débat autour du projet REGL a le mérite de réactiver des réflexions collectives très utiles, sur des sujets de qualité de vie tels que la prévention de l'inflation routière par le covoiturage, les modes doux, ou les réseaux tram-train. Le soutien de l'association SAVE au tracé tram-train en « latérale Est » s'inscrit dès lors dans la recherche d'une meilleure articulation des niveaux de décision transnationaux, régionaux et locaux. Il s'agit également d'un appui aux bonnes pratiques telles que le passage des réseaux de transport en commun le long des infrastructures existantes, la valorisation de nœuds de transport quotidiens comme la gare des 4 Cantons, ou une modernisation des lignes ferroviaires existantes, notamment la liaison Lille - Tournai délaissée en l'état actuel des choses. Grâce aux économies d'argent public réalisées par l'abandon des projets routiers ruineux, polluants et devenus inutiles, il serait possible de **satisfaire de vraies attentes sociales et économiques de déplacements à l'échelle humaine du triangle Lille - Tournai - Courtrai, dans le respect de l'environnement**, ainsi que le montrent les intentions affichées des décideurs de tous les niveaux institutionnels.

# SYNDICATS DE SALARIÉS



# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°15 Juillet 2015



## CAHIER D'ACTEUR

### Positionnement CGT cheminots Nord-Pas de Calais

Il s'agit d'un débat Public sur ce projet qui se veut vecteur de mobilité et de désengorgement de l'autoroute A1, toutefois les perspectives de report des utilisateurs de cet axe routier vers le rail n'excèdent pas 4000 A/R par jour. Le reste des flux étant soit du passage, soit de la logistique.

Ce projet concernerait l'axe Lille/Douai, Lille/Tourcoing, l'amélioration des dessertes vers Hénin-Beaumont, Lens, Douai, voire Arras ou Armentières et se déclinerait en trois versions.

Le premier dénommé « au fil de l'eau » qui ne change rien où très peu à la situation actuelle n'est pas envisageable.

Le second « modernisation de l'existant » consistant à moderniser le réseau afin d'en augmenter l'efficacité en mettant en place un cadencement, l'intérêt porte également sur l'utilisation de la ligne pour y transporter du Fret.

La circulation de trains voyageurs et de trains Fret permettrait en outre de diminuer les frais liées à l'entretien de la ligne suite aux règles actuelles d'utilisation des sillons.

Le gros de l'investissement porterait sur la création d'une gare souterraine à Lille Flandres, et de suppressions de Passages à Niveaux (PN) (28) pour un montant de 1,140 milliard d'euros.

Les Réunions Publiques organisées dans les communes concernées ne proposent plus qu'un seul projet, le REGL (Réseau Express Grand Lille) pour un coût de 2,4 milliards d'euros.

Le choix de la Fédération CGT des Cheminots se porte, lui, sur la modernisation et l'optimisation des infrastructures existantes ainsi que sur la création d'une gare souterraine à Lille-Flandres. Ce projet étant moins onéreux que le REGL, la création de la gare souterraine de Lille-Flandres limiterait les ruptures de charges dans cette gare.

### Une CGT qui a toujours été force de propositions

Que ce soit pour la création d'une nouvelle gare à Lille ou bien pour une réelle réponse aux attentes des usagers du Service Public ferroviaire au travers des dernières conventions pour le TER, la CGT Cheminots s'est toujours fortement investie. Malheureusement, ses propositions sont souvent ignorées ou dévoyées.



Le Secteur Fédéral des Cheminots CGT du Nord-Pas de Calais est la 1<sup>ère</sup> Organisation Syndicale sur l'actuelle région SNCF de Lille, avec 37,6%, loin devant les autres OS, d'où une majorité au Comité d'Etablissement SNCF.

Ce qui lui confère une responsabilité particulière auprès des Cheminots et leurs directions SNCF, des Autorités Organisatrices comme le Conseil Régional et des usagers en particulier.

Fort de nos 2500 adhérents, nos actions ne se limitent pas à l'exercice du droit de grève trop souvent galvaudé mais nous restons à l'initiative pour produire des colloques sur l'avenir du ferroviaire, Fret et Voyageurs en région pour initier des pistes de réflexions offrant une alternative au tout routier.

C'est donc, de par cette position incontournable, que nous prenons naturellement part à ce débat

SENS Dominique.

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - [regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>

## Ce projet REGL pose plus de questions qu'il n'apporte de réelles solutions !

### Analyse de l'offre ferroviaire Nord-Pas de Calais.

Déjà, en 2010, le Comité d'Établissement Régional des Cheminots initiait un colloque qui lançait des pistes pour une alternative à la route.

Le CER des Cheminots du Nord-Pas de Calais, à l'occasion d'un colloque organisé au Conseil Régional le 13 février 2014 faisait le constat d'une offre dégradée du fait des politiques désastreuses menées en réponses aux injonctions européennes de séparation entre exploitant(s) ferroviaire et gestionnaire des infrastructures ayant conduit à la création de Réseau Ferré de France en 1997 sous directive européenne 91440.

Le cloisonnement entre les différentes activités SNCF conduira parallèlement à une moindre qualité de service et une régularité en baisse.

Notre réseau régional souffre des répercussions d'une organisation défailante se recentrant sur les lignes les plus fréquentées et délaissant le réseau secondaire, comme St Pol-Etaples ou Douai-Cambrai qui demeurent des lignes répondant à un réel besoin.



Encore faudrait-il que ces politiques de désengagements et de retrait de l'offre ne se traduisent pas par des fermetures trop longues, comme sur Ascq-Orchies, hypothéquant le retour des usagers du TER une fois les travaux de régénérations de la voie effectués.

La Région fût l'une des premières à subventionner le transport ferré régional en 1978, mais c'est en 1997 qu'elle se lance dans

l'expérimentation du TER avec 6 autres régions.

Il faut se souvenir qu'au début des années 90, le transport ferré régional est en désuétude, la SNCF est dans le TOUT TGV. De nombreux rapports font état du délabrement du service et de l'infrastructure. Il faut attendre 1995 et l'action des cheminots pour sauver les 7000 Kms de lignes et poser la seule question évidente, quel service public ferroviaire voulons-nous ?

Ce projet ne répond pas en lui-même à cette question même si certains de ses promoteurs reconnaissent que son exploitation ne pourrait se faire que sous convention TER.

L'échéance des prochaines élections régionales modifiées par la réforme territoriale fusionnant le Nord-Pas de Calais avec la Picardie pèsera sur les deux conventions régionales du TER comme sur l'évolution de ce projet.

En effet, les différences entre les deux conventions TER sont importantes, notamment au travers du volet maintien de l'emploi en gare et dans les trains ou la durée des dites conventions.

Au tel point qu'une « revoyure » est programmée pour le Nord-Pas de Calais fin 2018, à l'achèvement de l'actuelle convention Picarde avec la Région, ainsi que sur l'inscription dans le SCoT des conditions d'accueil du projet.

Nous ne pouvons imaginer que ce projet ne subirait pas alors l'influence des élus Picard et les tentatives d'harmonisations ou de nivellements budgétaires de la nouvelle gouvernance régionale élue.

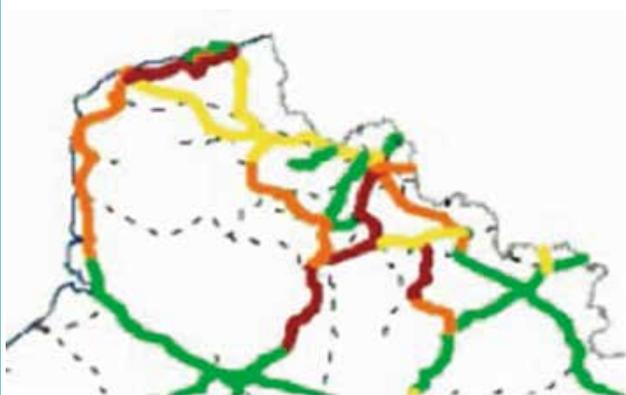
Ainsi, la suppression des contrôleurs (ASCT) ou la substitution par des bus ne doivent pas faire leur apparition en Nord-Pas de Calais parce qu'elles existent en Picardie.

De même, la fin annoncée de dessertes de Trains d'Équilibre du Territoire sur Boulogne/Amiens/Paris, Maubeuge ou Cambrai/St Quentin/Paris et Aulnoye/Metz, qui verraient leurs substitutions par des TER, viendraient modifier l'offre actuelle.

La décision de transférer des compétences transport des départements aux régions confirment nos craintes quant aux évolutions des prérogatives des futures grandes régions dont les moyens financiers n'évolueraient pas à hauteur nécessaires par le biais de dotations de l'Etat revues à la baisse.

De plus, la réforme ferroviaire institue une règle d'or pesant sur les investissements nécessaires en régénération de voies et visant à rendre « rentables » ces travaux.

Ces investissements nécessaires, parfois urgents, pour le maintien des Infrastructures, la sécurité des trains et le confort des usagers.



Une partie du réseau le plus fréquenté présente déjà des défauts au niveau de la voie. Sur cette carte l'indice de criticité va en augmentant du vert au rouge (NB de VI pour 100Kms)

L'illustration de l'articulation de la loi Macron avec la réforme du 4 août 2014 démontre que les modalités de la « règle d'or » de la loi du 4 août 2014 seront déterminées dans l'Article 51 de la loi Macron.

De plus, d'après le projet de loi Macron, ces ratios seront basés sur une logique rapprochant performance opérationnelle (MOP) et dette nette du GI, d'où plusieurs conséquences :

- L'extension du réseau, les opérations d'investissements de long terme, dépendront d'indicateurs de rentabilité opérationnelle de court terme.
- Quelle pertinence a cette approche, autre que celle de limiter l'endettement du Gestionnaire de l'Infrastructure ?

Le fait d'assoir la décision de développer le réseau sur la performance opérationnelle du GI envoie un message clair : si le ferroviaire veut se développer, il faut d'abord qu'il soit plus rentable.

La décision d'investir pour l'extension peut prendre du temps entre le moment où l'idée est émise et la décision est prise. Que se passera-t-il si les ratios du GI se sont dégradés entre temps ?

La loi du 4 août 2014 et la loi Macron ne prennent pas en compte le retour sur investissement (en €, en effets positifs sur les territoires, etc.) d'une opération d'extension mais se limitent à une approche reposant sur un équilibre coût/recette de court terme.

Dans ce contexte, quelles perspectives de développement pour le mode de transport ferroviaire ?

Cela va conduire à l'abandon des lignes secondaires, classées UIC 7 à 9 et du réseau capillaire Fret.

Comment se comportera le Conseil Régional pour conserver ces lignes sur lesquelles circulent aujourd'hui des TER et qui correspondent à de réels besoins ?

Si la volonté du Conseil Régional est de répondre le plus finement possible aux intérêts des usagers du Service Public et des entreprises, la modernisation du réseau actuel reste le meilleur compromis en termes d'amélioration de la fréquence et de l'intégration du Fret dans la réflexion globale, Fret qui est le grand oublié de ce projet.

Projet qui semble faire la part belle aux déplacements des salariés vers les lieux de production au détriment des autres aspects comme les loisirs où la culture, pourtant nécessaires à l'épanouissement de l'individu.

La création d'une gare souterraine à Lille-Flandres limitant les pertes de charge et la régénération de la ligne permet d'absorber le report des usagers de l'A1 vers le rail, il permet également de faciliter le transport de marchandises vers les lieux de production, le tout pour un coût moindre pour la collectivité tout en améliorant les dessertes ainsi que les différents temps de parcours.

**La création de cette nouvelle Infrastructure ne peut conduire à une rétraction du réseau existant ou de l'offre ferroviaire régionale.**

Vient alors la question des enjeux de déplacements, surtout vers la (les) métropole(s), qui interrogent aussi sur l'aménagement durable du territoire et de son développement économique.

Alors, le scénario du développement de l'existant reste pertinent si la suppression des obstacles physiques s'appréhende au regard du coût estimé du REGL. Suppression des séries de Passages à Niveaux (PN), créations d'Installations Permanentes de Contre-Sens (IPCS), allongements de quais, troisième voie sur certaines portions de lignes, créations de voies d'échangeurs de voies supérieures (saute-moutons d'Ostricourt) pour éviter le problème des « nœuds plats » typiques des Infrastructures ferroviaires.

Ces investissements sont reconnus comme nécessaires à la fluidité donc à l'amélioration des temps de parcours tout en maintenant la mixité des trafics TER, TET, Fret.

Même s'il n'entrait pas dans les prérogatives du Conseil Régional d'investir dans les Infrastructures ferroviaire, il y

a longtemps que cela est fait notamment au travers des Contrats de Plans Etat/Région (CPER).

Mais nous manquons aujourd'hui d'éléments de comparaisons financières, entre les deux possibilités.

De plus, ce projet ne peut être abordé, dans ce débat public, en éludant son type d'exploitation finale (TER, Délégation de Service Public, etc...) et sa gestion d'Infrastructure future (EPIC Réseau, appel d'offre, DSP, etc...) tant ces deux points contribueront grandement à la qualité de l'exploitation de cette nouvelle offre.

Enfin, à l'échelle du temps, pour ce type de projet dimensionnant pour tout le territoire, comment ne pas évoquer les incertitudes pesant sur l'impact de la réforme territoriale et le probable changement de gouvernance ou bien encore l'évolution prévisible des mœurs et des pratiques de déplacements individuels et collectifs par rapport à ce qui crée aujourd'hui le besoin d'une nouvelle offre de transport collectif et les évolutions législatives à venir suite à la COP 21.

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°23 juillet 2015



L'Union départementale des syndicats CGT du Nord est la première organisation syndicale interprofessionnelle. Ce sont plus de 760 bases, également organisées autour de 17 Unions locales de syndicats CGT, qui maillent l'ensemble du territoire.

Pour la CGT, l'activité syndicale ne s'arrête pas à la porte de l'entreprise ou du service.

Qu'ils soient actifs, retraités ou privés d'emploi, les salariés et leurs familles ont des aspirations et des besoins à exprimer sur leurs lieux de travail, mais aussi sur leurs lieux de vie.

Le projet de REGL, avec une dimension environnementale, est de nature à bouleverser la vie et l'organisation économique et sociale de la « Région ».

Notre conception de l'activité syndicale nous amène donc naturellement à nous exprimer sur ce projet.

Le Secrétaire général,  
Vincent DELBAR

## CAHIER D'ACTEUR

### Un projet qui suscite plus d'interrogations que de réponses

Notre grille de lecture et de réflexion est celle de la réponse aux besoins des salariés, des populations et des territoires, dans le cadre incontournable du développement humain durable. Ce dernier reposant sur les trois piliers que sont :

- le social,
- l'économique,
- l'environnemental.

Notre propos n'est pas de porter un jugement a priori sur les intentions de l'exécutif du Conseil Régional Nord-Pas de Calais, maître d'œuvre du projet REGL.

Pour autant, nombre d'interrogations apparaissent à l'examen du dossier soumis au débat public.

Ces interrogations portent sur deux aspects :

- le contexte général dans lequel survient le REGL,
- la présentation du projet, et ses objectifs affichés.

Des interrogations fortes et en regard des réponses insuffisantes, qui demandent à repenser et redéfinir le projet.

### Le contexte général dans lequel survient le projet REGL

**La CGT s'inquiète de l'apparition du projet de REGL dans le contexte de la réforme territoriale en cours, qui privilégie le couple Métropole/Région au détriment des autres territoires.**

Le Conseil d'analyse économique, créé auprès du Premier ministre, affirme dans sa note n°20 (février 2015) : « Une politique territoriale visant à maximiser la dynamique de croissance d'un pays doit faciliter la concentration des activités dans les métropoles en investissant dans la lutte contre les effets de congestion... La concentration spatiale des activités bénéficie indirectement aux territoires défavorisés en solvabilisant le système de transferts sociaux. ».

La « Métropole Européenne de Lille » (la MEL) concentre déjà 70% du PIB régional.

**- Est-ce que le projet de REGL de la Région Nord-Pas de Calais s'inscrit dans cette stratégie ?**

**- Ou est-ce que la Région a pour ambition de contribuer au développement humain durable de tous ses territoires ?**

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - regl@debatpublic.fr  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>

La CGT craint que ce projet consacre l'abandon définitif de territoires et de leurs habitants. Elle affirme que toutes les politiques publiques doivent être au service de tous les territoires et de l'emploi partout!

Les salariés doivent pouvoir avoir le choix de travailler près de leurs lieux de vie.

**Au 1er janvier 2016, nous serons dans une nouvelle configuration régionale** imposée en dehors de toute consultation démocratique : **la Région « Nord/Pas-de-Calais/Picardie »**. Ses problématiques ne seront pas l'addition de celles des deux régions actuelles. Par exemple, les deux conventions TER présentent des différences importantes (maintien ou pas d'agents dans les gares et les trains, durées et termes des conventions décalés). Le projet doit nécessairement être revu en cohérence avec cette nouvelle donne.

Le projet prévoit aussi une liaison vers Courtrai. Mais il ne prend pas en compte Tournai qui connaît un déplacement quotidien de l'ordre de 36.000 personnes avec Lille, soit le double d'avec Courtrai.

**Ces quelques éléments de contexte, et les questions qu'ils suscitent, nous conduisent à affirmer que le dossier du maître d'œuvre (actuel et futur) demande à être révisé et approfondi.**

## La présentation du projet interroge

**Le Conseil régional présente un projet constitué d'un tronc commun et de trois alternatives.**

**La première**, dénommée « Maintien du service actuel », ne change rien ou très peu à la situation actuelle et n'est pas envisageable.

**La seconde** alternative proposée, « Renforcement du service TER sur le réseau existant aménagé », est caractérisée par la modernisation du réseau existant (suppressions de passages à niveau, optimisation du cadencement, création d'une gare souterraine à Lille-Flandres). Elle présente l'avantage d'améliorer tout aussi sensiblement le transport ferroviaire du fret, condition incontournable pour atteindre les objectifs prioritaires et partagés :

- de désengorgement du trafic routier.
- de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le maître d'œuvre estime le montant total de l'investissement à 1,14 milliards d'euros.

La troisième solution proposée, le « Réseau Express Grand Lille », présente des temps de trajet sensiblement réduits pour les usagers, et des liaisons plus fréquentes, mais à un coût annoncé à 2,11 milliards.

C'est la troisième solution qui est réellement présentée et portée dans les débats publics par le maître d'œuvre.

Pourtant la seconde option présente tout autant une alternative au « tout automobile », et plus encore au « tout poids-lourd routier ». En impact environnemental, elle est quasi neutre contrairement à la solution consistant à créer un nouveau sillon ferré et des grosses infrastructures.

Enfin, son coût estimé semble :

- le plus réaliste parce qu'il s'appuie sur des infrastructures existantes.

- le plus supportable par la puissance publique, 1,14 milliards contre 2,11 milliards d'euros ; pour des résultats à bien des égards soutenables vis-à-vis de ceux envisagés pour la troisième alternative.

**Ces réflexions nous amènent à nous interroger sur l'économie générale du projet, et sur le parti pris du maître d'œuvre dans la présentation et l'orientation des débats publics.**

## Ce que propose la CGT en matière de droits aux transports

**Le déplacement de personnes et de marchandises est un droit fondamental qui confère aux transports un caractère d'intérêt général.**

L'absence de tarification minimum obligatoire du transport de fret provoque dumping fiscal, social et tarifaire. Elle fait du transport une variable d'ajustement des coûts de production industrielle et facilite les délocalisations.

La mobilité des populations et l'accroissement des échanges marquent la période et cette tendance devrait se poursuivre au cours des prochaines décennies.

Il faut mettre en cohérence les besoins de déplacement des personnes et d'acheminement des marchandises avec une organisation du système du transport compatible avec un développement humain durable. Ce qui implique une maîtrise publique comme outil de régulation.

Une politique nationale des transports doit assurer un aménagement du territoire et un développement économique équilibrés et répondre aux besoins de tous ordres. Elle doit être pensée en cohérence avec la politique industrielle, l'emploi, le cadre de vie et l'urbanisme.

### Cela suppose :

- un développement des transports collectifs sur tout le territoire en déterminant au cas par cas le mode le plus pertinent, notamment en ce qui concerne les critères de développement durable ;
- une amélioration de la qualité des services ;
- le droit à l'accessibilité pour tous types de situation de handicap fonctionnel, facteur d'amélioration de la qualité de vie de toute la population ;
- une politique tarifaire qui rende l'ensemble des transports accessible à toutes et à tous ;
- un renforcement de la présence de représentants des usagers à tous les niveaux où les politiques s'élaborent ;
- la prise en charge intégrale par l'employeur pour tous les salariés du coût du transport domicile/travail, en favorisant les transports collectifs et/ou par la mise à disposition de transports collectifs organisés et financés par l'employeur ;
- la création d'un pôle public de transport englobant l'ensemble des opérateurs de transports publics ;
- de donner au fret ferroviaire, fluvial et maritime un caractère de service public avec des missions concrètes ;
- la maîtrise publique de l'organisation des lignes aériennes sur le territoire national.

## AUTRES



# DÉBAT PUBLIC RESEAU EXPRESS GRAND LILLE

02 AVRIL AU 22 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N°25 Juillet 2015



## UNE INSTANCE DE DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE

Le Conseil de Développement « Arras - Pays d'Artois » est une instance de démocratie participative, constituée d'environ 80 membres bénévoles représentant la société civile du territoire.

A l'échelle du Pays d'Artois, soit plus de 225 000 habitants au total, le Conseil de Développement est un lieu de consultation et de proposition sur les orientations majeures des politiques publiques locales. La diversité de la société civile est assurée au travers d'une douzaine de collèges permettant ainsi d'apporter une expertise citoyenne dans le contenu des différentes politiques locales.

Aussi, penser l'avenir du territoire et proposer des projets novateurs aux élus locaux, telles sont les ambitions du Conseil de Développement.

Contact : Jean-Marie PRESTAUX, Président  
jean-marie@prestaux.com

## CAHIER D'ACTEUR

### Pour une politique des transports intégrée et cohérente

#### OUI À UN PROJET QUI RÉPOND AUX ENJEUX DE DÉPLACEMENT DE LA FUTURE GRANDE RÉGION...

Aujourd'hui, alors qu'est lancée la démarche de concertation du Réseau Express Grand Lille, nous pouvons nous interroger, non pas sur la légitimité de ce projet, que nous ne remettons pas en cause, mais sur son périmètre.

En effet, si « unir la Région par le rail » est effectivement l'ambition qui est recherchée par le maître d'ouvrage - et que nous partageons - alors le **projet doit être réalisé dans son intégralité et en une seule et unique phase** ou ne pas l'être du tout.

#### ...COUPLÉ À UNE POLITIQUE RÉGIONALE AMBITIEUSE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La réalisation d'une nouvelle infrastructure seule ne suffira pas à répondre aux enjeux d'engorgement autoroutier et de besoins en déplacement croissants, si elle n'est pas impérativement accompagnée **d'une politique forte incitant le report modal des voyageurs.**

Ce projet doit permettre également **de développer et de préserver le rôle structurant des gares urbaines.** Pour cela, les pôles des gares desservies devront être des secteurs stratégiques avec des objectifs de densité, de mixité des fonctions, de qualité urbaine, de multi-modalité, etc. Ils devront faire l'objet d'une réflexion approfondie à la fois dans leur entité propre et dans leur interdépendance.

Nous souhaitons, également **apporter tout notre soutien à la proposition commune de la Communauté Urbaine d'Arras, de la Communauté d'Agglomération du Douaisis et de la Communauté de Communes Osartis Marquion.**

En effet, compte tenu de l'interdépendance croissante des territoires de l'aire métropolitaine et de la future grande région, **Arras qui était la porte d'entrée Sud de la région aura désormais une position centrale.**

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC Réseau Express Grand Lille  
11 rue des Ponts de Comines - 59 000 - Lille Tél +33 (0)3 20 39 56 40  
regl@debatpublic.fr - <http://regl.debatpublic.fr>

## OUI AU PROJET S'IL EST RÉALISÉ DANS SON INTÉGRALITÉ



Crédit photo : Conseil de développement Arras-Pays d'Artois

Les questions de mobilité sont une préoccupation permanente du Conseil de développement

### À condition que l'Arrageois ne soit pas oublié !

Nous tenons à rappeler ici qu'un des objectifs prioritaires du SRADDT est de contribuer à mieux insérer les différents territoires - qui font la richesse de notre Région - dans un espace régional cohérent et lutter contre les déséquilibres territoriaux de développement.

Souvent décrit comme ayant comme unique objectif de faciliter l'accès à Lille, **ce projet doit permettre un accès équitable à l'ensemble des pôles du territoire.**

Par conséquent, au regard des enjeux de mobilité actuels et à venir du fait de la future grande Région Nord - Pas de Calais- Picardie, il apparaît essentiel que le projet proposé soit réalisé en **une seule et même phase.**

En effet, Arras, ville centrale du Pays d'Artois représentant 225 000 habitants, préfecture du Pas-de-Calais, est interconnectée avec les territoires voisins, qu'il s'agisse l'ex-bassin minier ou de la métropole lilloise.

Cette nouvelle Région a besoin d'un développement équilibré et Arras, par son positionnement géographique notamment, a un rôle majeur à y jouer.

## OUI AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

### Préserver et développer le rôle structurant des gares urbaines

Les transports constituent une composante essentielle des politiques publiques dans l'aménagement et l'organisation d'un territoire.

Le Conseil de développement considère que ce projet n'a de sens que s'il s'inscrit dans une démarche de développement économique et social. Il doit, par conséquent, amener les élus à définir des orientations allant dans le sens du **renforcement des pôles gares existants, tant dans le cadre d'une activité économique diversifiée qu'en terme de logement.**

L'urbanisation autour de ces pôles devra, quant à elle, privilégier un habitat dense, accompagné de services de proximité.

En effet, les pôles d'échanges doivent devenir des lieux de plus grande intensité urbaine, alliant mixité sociale et mixité fonctionnelle.

Quant aux nouvelles gares – pôles d'échanges, elles ne doivent en aucune manière concurrencer les pôles existants ni créer de nouvelles centralités commerciales et tertiaires.

## OUI À LA MOBILITÉ POUR TOUS

Si nous voulons lutter efficacement contre les inégalités et l'exclusion alors nous devons lutter contre les phénomènes d'aggravation des fractures liées à la non-accessibilité à certains services comme les transports en commun.

En effet, face à la hausse continue de la situation de précarité énergétique, liée au transport et à la mobilité des ménages (augmentation et allongement des déplacements), le REGL est une réponse à condition que **le report multimodal soit accompagné et facilité**.

La mise en service du réseau devra alors engendrer, pour les ménages, une baisse des coûts de déplacement par rapport aux modes de déplacements actuels.

Une étude de l'Aire métropolitaine de Lille rapporte que 10 000 ménages sont susceptibles de descendre en dessous du seuil de 7% de revenus affectés à la mobilité et sortiraient conséquemment de la précarité énergétique.

De plus, le Conseil de développement « Arras-Pays d'Artois » prend note de l'objectif **peu ambitieux** affiché de 63 300 voyageurs à la journée et tient à préciser que cet objectif ne peut être déconnecté de la **nécessité de drainer, de manière équilibrée, tous les territoires** et d'assurer l'égalité de traitement entre tous les citoyens de la région.

Afin que ce mode de transport soit **utilisé par tous**, il est **essentiel que le matériel soit « connecté »** en offrant une couverture wifi de qualité et des espaces adaptés aux modes de travail contemporain.

**Nous aurons gagné notre pari quand toutes les catégories socio-professionnelles (sans exception) prendront les transports collectifs.**

## SOUS CONDITION DE MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE AMBITIEUSE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

La réussite d'un tel projet passera par une politique forte en matière de transports portée à l'échelle régionale. Voici quelques-unes des **actions que nous considérons comme essentielles** à développer parallèlement au projet du REGL :

- une tarification abordable concurrentielle à l'usage de la voiture ;
- des mesures contraignantes à l'usage de la voiture sur autoroute et en général par :
  - la mise en place d'une voie réservée aux bus et au co-voiturage sur l'autoroute A1 ;
  - la mise en place de péage sur autoroute et à l'entrée des villes ;
- le développement de parkings gratuits autour des gares du REGL ;
- le développement de l'autopartage autour des gares ;
- une politique de stationnement rigoureuse et cohérente au sein des villes de l'aire métropolitaine.

Ces mesures peuvent, être mises en place dès à présent afin de créer, d'ores-et-déjà, les conditions du report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle qui existent déjà.

De plus, nous demandons à ce que les réseaux urbains des différents territoires soient étudiés dans le cadre d'une politique cohérente et volontariste, permettant le rabattement de leur offre de transport vers les pôles d'échanges. De la même façon, la complémentarité de l'offre du REGL avec l'offre TER devra être recherchée.

**Enfin, il faudra veiller à ce que l'accès aux gares du REGL ne crée pas de nouveaux flux. C'est pourquoi, nous soutenons la création d'une nouvelle gare TGV européenne localisée entre les communes de Rœux et Fampoux.**

Crédit photo : Conseil de développement Arras-Pays d'Artois



Pour Arras, le rail est déjà un outil de développement

3

DÉBAT PUBLIC Réseau Express Grand Lille

11 rue des Ponts de Comines - 59 000 - Lille Tél +33 (0)3 20 39 56 40  
regl@debatpublic.fr - <http://regl.debatpublic.fr>

## OUI À UNE NOUVELLE GARE TGV EUROPÉENNE AU SEIN DU PÔLE METROPOLITAIN ARTOIS-DOUAISIS

Telle qu'elle est proposée par la Communauté Urbaine d'Arras, la Communauté d'Agglomération du Douaisis et la Communauté de Communes Osartis Marquion

Les élus de ces territoires proposent une variante « ambitieuse » - que partage le Conseil de développement Arras-Pays d'Artois - améliorant l'intermodalité des transports, l'intégration du projet et sa rentabilité économique, et proposent la création d'une nouvelle gare TGV européenne interconnectée.

Cette variante concrète permet de renforcer l'attractivité globale des territoires et la rentabilité de l'équipement envisagé. Nous avons repris trois de leurs propositions que nous avons amendées.

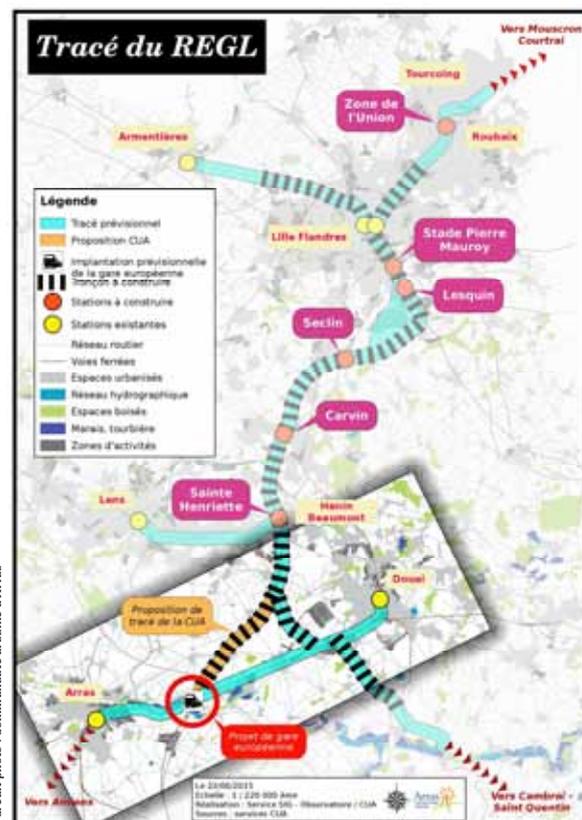
1/ Le tracé entre Hénin-Beaumont-Arras-Douai doit être revu afin de limiter les nuisances sur les communes voisines.

2/ Une nouvelle gare TGV européenne pour le trafic international, localisée entre Rœux et Fampoux doit être créée. Cette gare sera interconnectée avec les lignes du REGL et intègrera les dessertes entre Arras, Douai, Cambrai et Lille.

Ce nouveau « pôle gare » deviendra un hub multimodal ferroviaire et routier permettant l'arrêt des trains provenant d'Europe du Nord et d'Europe du Sud (Cologne, Amsterdam, Bruxelles, Barcelone, Turin,...). De plus, elle sera facilement desservie par les axes autoroutiers A1 et A26, connectée à la RD950 et à proximité de zones d'activités déjà existantes.

Cette gare viendra en complément de la gare d'Arras qui gardera sa vocation au cœur de la ville-centre avec ses liaisons TGV vers Paris et ses dessertes TER.

3/ Le projet doit être renommé de manière à marquer une nouvelle ambition en adéquation avec la nouvelle région Nord – Pas de Calais – Picardie : Lien Express Régional (LER).



Credit photo : Communauté urbaine d'Arras

Au travers de ces propositions, le Conseil de développement Arras - Pays d'Artois tient à réaffirmer son soutien au projet défini à l'échelle de cette future grande région et non d'une seule ville.

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC Réseau Express Grand Lille  
11 rue des Ponts de Comines - 59 000 - Lille Tél +33 (0)3 20 39 56 40  
regl@debatpublic.fr - <http://regl.debatpublic.fr>

AVIS DE LA COMMISSION ENVIRONNEMENT – TRANSPORT – DEVELOPPEMENT  
DURABLE  
DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU DOUAISIS

il est considéré comme inopportun l'activisme dont fait preuve le Conseil Régional pour « vendre » dans l'urgence ce projet de REGL, au coût jugé « pharaonique » en ces temps difficiles; ce à la veille d'un changement de gouvernance, quel qu'il soit, dudit Conseil. Ne serait-ce pas à la nouvelle équipe régionale, élue en décembre 2015, qu'il appartiendrait de conduire une réflexion en matière d'organisation et de développement de la future grande région Nord-Pas de Calais – Picardie ? C'est plutôt dans un tel cadre qu'il y aurait lieu de considérer ce projet de REGL, d'en apprécier l'opportunité et d'en définir l'ordre de priorité.

Ceci dit, force est de constater que le projet de REGL est plus au service du développement du Grand Lille et de son rayonnement qu'à ceux des autres territoires régionaux. Concernant ces derniers, il ne s'agit tout au plus que de tendre à améliorer l'offre existante en matière de déplacements par voie ferrée vers le Grand Lille.

Contrairement à ce que cherche à faire croire le dossier présenté en débat public, la saturation de l'autoroute A1 ne tient pas tant aux automobiles qu'à un trafic poids lourds intense à propos duquel rien n'est prévu pour en atténuer les nuisances de tous ordres (engorgement de deux voies sur trois, accidentologie, pollution, saturation des échangeurs...).

En outre, l'importance du transfert modal espéré au profit du rail, pour les déplacements pendulaires domicile-travail, paraît dérisoire eu égard aux investissements à consentir. Une politique incitatrice, par exemple en faveur du covoiturage, devrait permettre de faire mieux et à moindre coût, pour l'allègement du trafic automobile aux heures de pointes, sur l'autoroute A1. Peut-être serait-il donc préférable d'investir sur l'amélioration du réseau TER existant.

On est en droit de s'interroger sur la pertinence de la création d'une gare, comme sur le choix de son emplacement, appelée à jouer un rôle de « Hub majeur », dans le secteur de Sainte-Henriette. Encore qu'il s'agit d'un choix politique visant à privilégier « la valorisation et le développement de la Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin » ; entre autres de sa zone commerciale dite d'Auchan.

Il est donc à craindre que cela n'aille à l'encontre des intérêts des Communautés d'Agglomérations voisines, telles que celle du Douaisis ; particulièrement pour cause de distorsion d'atouts de compétitivité (en matière commerciale par exemple).

Si l'on peut comprendre l'intérêt à chercher à conforter l'attractivité d'une grande métropole régionale, telle que celle du Grand Lille, il n'en demeure pas moins que celle des autres territoires ne doit pas être négligée pour autant. De ce point de vue, des liaisons directes et de qualité de ces derniers, tant par la route que par le TGV, avec Paris jouent également un rôle de premier plan. Or l'on assiste depuis quelques temps déjà à une réduction préjudiciable du nombre de dessertes journalières par TGV, notamment des gares d'Arras, Douai et Valenciennes. Pour sa part, le projet de REGL n'offre aucune garantie que la création d'une gare à Sainte-Henriette ne soit pas porteuse d'un risque, au demeurant inacceptable, d'incitation au report sur celle-ci du trafic TGV.

Il est également fait observer que le projet de REGL conduit à la réduction, voire à la disparition du rôle de la gare de Douai en matière de liaison ferrée avec Cambrai.

Alors, que la région Nord-Pas de Calais se targue de son développement dans le domaine de la logistique, que la création du canal Seine Nord Europe est d'actualité, ainsi que la requalification de l'ancienne base aérienne 103, le moment est venu d'une prise de conscience d'un trafic poids lourds en constante progression. Les réflexions nécessaires concernant ces projets et le report modal nécessaire que l'on peut en attendre semblent davantage prioritaires

que ne peut l'être le projet de REGL. Pourquoi ne pas travailler à un projet majeur de ferroutage ?

De l'avis général, la commission de l'Environnement, des Transports et du Développement Durable, du Conseil de Développement du Douaisis, réunie spécialement à cet effet, le 9 juin 2015, estime devoir verser le présent avis, en tant que contribution, au débat public.

Le président de la Commission  
F. Bassette

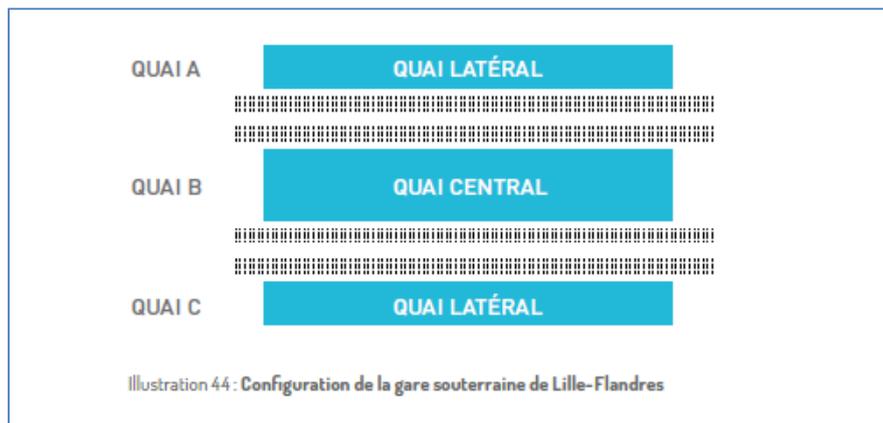


## AVIS SUR LE PROJET « RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE » (REGL)

Cf dossier du maître d'ouvrage ([www.regl.debatpublic.fr](http://www.regl.debatpublic.fr))

### 1/ RÉSUMÉ DU PROJET À HORIZON 2030 (\*)

- Création d'une gare souterraine « Lille Flandres » avec 4 voies traversantes (490 M€)



*La nouvelle gare souterraine située sous le « Tri postal » permettra de traverser Lille sans changement ou avec un changement simplifié de quai à quai .*

- Création de lignes nouvelles entre cette gare et...

...Hénin-Beaumont (Sainte-Henriette), environ 30 km, 539 M€.

...le réseau actuel vers Armentières environ 3 km, 345 M€.

...le réseau actuel vers Tourcoing / Kortrijk environ 2 à 4 km, 285 M€

*NB au niveau de Lille les travaux sont essentiellement souterrains.*

- À Hénin-Beaumont,

- Raccordement à l'ancienne ligne Hénin-Beaumont – Brebières qui sera remise en service (190 M€), pour rejoindre la ligne Douai-Arras et le projet de ligne Brebières Cambrai

- Raccordement à la ligne vers Lens

(\*) Le Conseil régional a voté à l'unanimité, le 21 novembre 2013, la saisine de la commission nationale de débat public pour organiser un **débat public**, sur un projet de RER.

- Plusieurs gares - pôles d'échanges : Stade Pierre Mauroy, Lesquin, Seclin, Carvin-Libercourt, Hénin-Beaumont (Saint-Henriette) et, selon les variantes encore en débat : Lesquin et la Zone de l'Union (Roubaix Tourcoing).
- Acquisition de matériel roulant (200 M€)

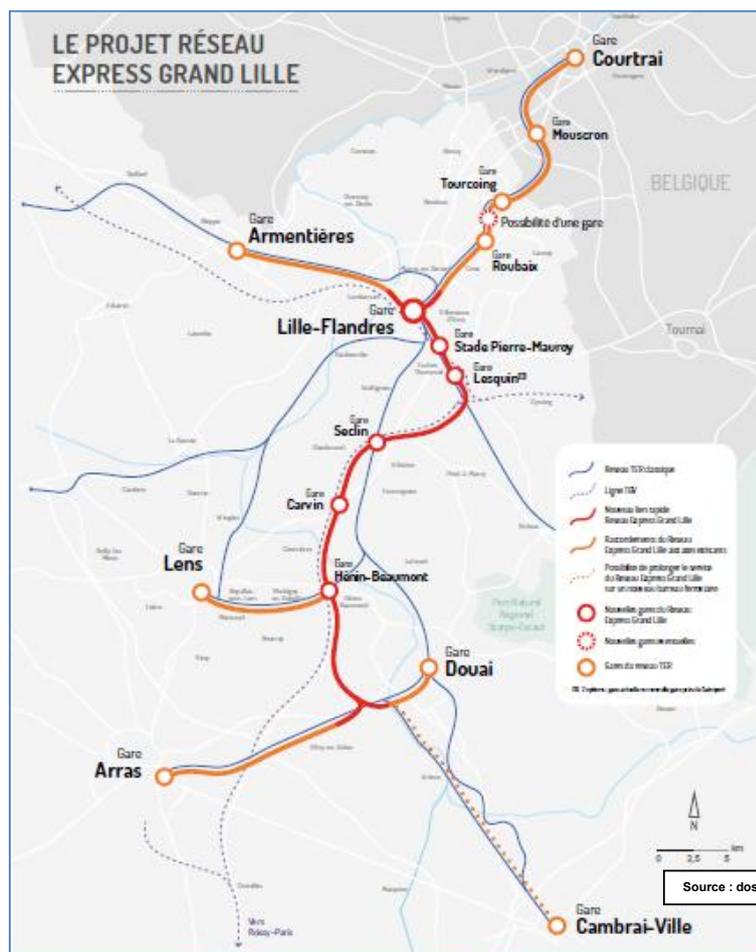
Ce projet est estimé à environ **2 milliards d'euros**

<b>Coût estimé en millions d'euros</b> (valeur janvier 2012)	
Gare Lille Flandre	400
Tronçon Lille-Henin Beaumont	600
Raccordement au réseau actuel	820
Matériel roulant	200
	<b>2.110</b>

Ce projet, à horizon 2020 – 2030, se traduirait par

- Des temps de transport plus courts et plus fiables en raison des nouveaux tronçons et de la nouvelle gare de Lille aux lignes traversantes
- Un plus grand cadencement
- Une large amplitude : 5h - 23h

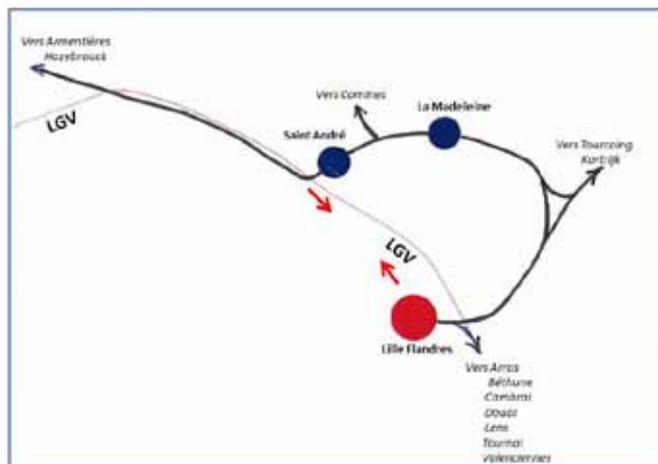
Il est estimé que 31.000 voyageurs quotidiens utiliseraient le Réseau Express



## 2/ LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE ET L'ARMENTIÉROIS ;

Le pôle d'échanges d'Armentières et les communes qu'il dessert profiteront pleinement du réseau express. Selon le dossier du maître d'ouvrage, l'offre passerait, aux heures de pointe, de 4 trains, aujourd'hui, à au moins 6 trains : 3 TER sur les infrastructures actuelles et au moins 3 « REGL ». Le parcours Armentières-Arras serait de 49 minutes au lieu de 84 minutes.

Pour Armentières-Lille, le temps de 10 minutes a été évoqué (au lieu de 15) On note également une plus grande fiabilité grâce à une modernisation du réseau actuel et une liaison plus directe, évitant l'actuelle « boucle » par la Madeleine. (Cette « boucle » continuera à être utilisée par les TER.)



## 3/ LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE ET LE CŒUR DE FLANDRE

Sans prolongement au-delà d'Armentières, l'avantage du projet actuel « REGL », pour le Cœur de Flandre est moins évident. Certes, le dossier du maître d'ouvrage prévoit une amélioration des « fréquences » de certains TER et de leurs « correspondances » avec le Réseau Express Grand Lille.

*Dossier page 50*

« La fréquence des principales liaisons TER prolongeant le Réseau Express Grand Lille serait développée et les correspondances en seraient aménagées :

- vers Valenciennes, la Sambre-Avesnois et l'Aisne, suite aux travaux d'amélioration de l'axe ferroviaire prévu au Contrat de Plan État-Région ;
- vers Amiens, dans le contexte de la fusion des deux Régions ;
- vers Béthune et son agglomération ;
- **vers le littoral via Hazebrouck.** »

*Dossier page 92*

« Service haute performance de pôle à pôle articulé avec le TER et la mobilité tous modes

- Fréquence de 12 dessertes horaires reliant les pôles urbains deux à deux ;
- Maintien de la majorité des dessertes TER pour un haut niveau de service combiné REGL + TER
- Développement spécifique des dessertes TER prolongeant le réseau REGL : vers Valenciennes, Amiens, Béthune, **le littoral (selon devenir TER-GV)**, Tournai. »

Ces affirmations ne sont pas étayées par les moyens qui seront mis en œuvre. Il est donc impossible d'estimer leur efficacité.

De plus, concernant le Cœur de Flandre, l'expression « *vers le littoral via Hazebrouck* » (Dossier page 50) laisse un doute sur la desserte d'Hazebrouck et de Bailleul, d'autant que, le « tableau comparatif des alternatives » (Dossier page 92) ne cite que le Littoral et évoque le TER-GV qui ne concerne pas la desserte du Cœur de Flandre.

Pour être certain que le territoire du Pays Cœur de Flandre bénéficie du nouveau réseau express, le dossier de présentation du projet devrait présenter et prendre en compte :

- La mobilité actuelle et future des habitants
- Les pôles d'échanges de Bailleul et d'Hazebrouck
- Deux projets inscrits au « Schéma Régional des Transports et Mobilités » :
  - La liaison Armentières – Lestrem - Isbergues (SRTM page 27)
  - « *Un nouveau système encore plus capacitaire, de type RER* » qui « *pourrait se localiser le long des emprises autoroutières* » (SRTM pages 25 et 27) L'autoroute A 25 est citée dans le commentaire et une carte évoque "Bailleul-Lille" en représentant les pôles d'échanges (points de rabattements) d'Armentières et de Bailleul.



#### 4/ LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE ET LA RÉGION

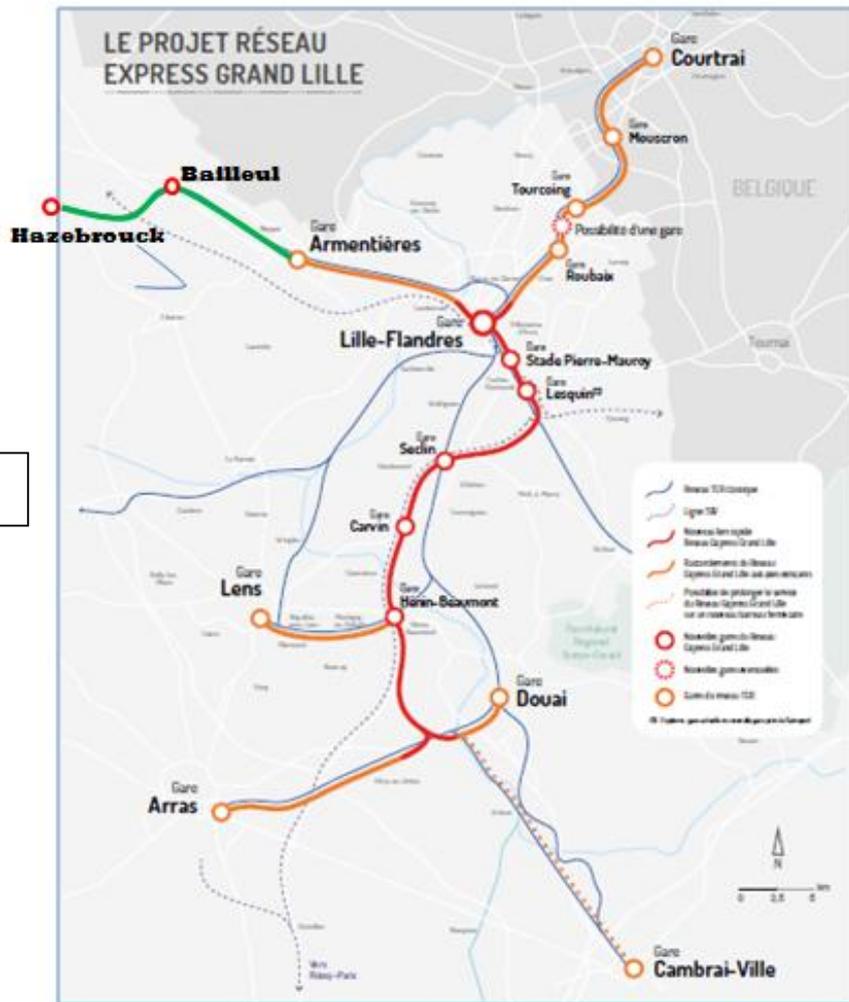
Ce projet se veut en cohérence avec le Schéma régional des Transports et des Mobilités. Il doit donc participer à l'amélioration de la mobilité dans la totalité de la région.

De plus, pour limiter la circulation routière autour de Lille, il est important de rabattre les automobilistes le plus en amont possible vers le train.

Or le Cœur de Flandre est également en lien avec le Littoral, l'Audomarois, l'Artois le Béthunois, le Westhoek belge. C'est un territoire charnière. Ainsi Hazebrouck et ses lignes TER reliant Lille à Dunkerque, Calais, Boulogne et Saint-Omer doivent être pris en compte pour optimiser l'articulation du TER avec le Réseau Express Grand Lille

Les pôles d'échanges d'Hazebrouck et de Bailleul constituent un acquis renforçant le réseau express car ils facilitent un large rabattement pouvant être élargi y compris vers la Belgique, en particulier la région d'Ypres Poperinge.

Ainsi, pour que ces atouts enrichissent et valorisent le projet « Réseau Express Grand Lille », il est surtout indispensable de prendre en compte, dès à présent, dans les études, l'existence de ces deux pôles d'échanges.



## 5/ AUTRES OBSERVATIONS

### ● Des objectifs qui dépassent le « Grand Lille »

Le dossier du maître d'ouvrage présente deux ambitions qu'il rattache à grand Lille : "renforcer le maillage ferroviaire du Grand Lille" et "développer la mobilité durable au sein du Grand Lille". (Dossier page 6). La précarité énergétique liée au transport est également citée (Dossier page 23)

Ces enjeux concernent l'ensemble de la région et pas uniquement Grand-Lille. Le projet doit donc participer à ces objectifs régionaux.

Le projet souligne également, à juste titre, l'importance de faciliter le rabattement multimodal (y compris par modes doux) vers le TER : « Une chaîne quotidienne des déplacements améliorés (marche à pied, vélo transports en commun, covoiturage, véhicule particulier » (Dossier page 6), mais il ne précise pas les moyens pour les mettre en œuvre. De plus, il n'aborde pas l'autopartage et le transport à la demande, sous prétexte qu'ils ne concernent qu'une minorité d'usagers.

*« ...d'autres pratiques et services également susceptibles d'être développés ne sont pas abordés, car ils ne paraissent pas en mesure de contribuer, de façon certaine, aux conditions du choix de la route ou du rail pour les déplacements entre les grandes agglomérations du territoire du Grand Lille. Il s'agit du transport à la demande de l'autopartage, de la régulation d'accès ou de vitesse sur autoroute, ainsi que du péage urbain (Dossier page 6)*

-

### ● Un réseau régional

Si la desserte du Cœur de Flandre n'est pas évoquée, d'autres destinations (Tournai, Valenciennes, Saint-Omer, Boulogne, Calais, Dunkerque...) ne le sont pas non plus ou seulement en quelques mots dans le texte. Pour bien montrer la volonté d'intégrer le REGL dans un réseau régional et transfrontalier, ces liaisons devraient figurer sur les documents cartographiques, au moins sous forme de flèches.

### ● Échéance 2030 :

Le projet est à échéance 2030, alors que les problèmes de saturation du réseau routier, environnementaux et de précarité énergétique sont actuels et iront en s'aggravant. Il faut donc à la fois répondre au besoin du présent tout en préparant l'avenir en renforçant dès maintenant :

- Le rabattement vers les pôles gares (*service de cars, accès modes doux...*) qui doit être développé et optimisé pour être plus attractif afin d'élargir au maximum les communes concernées.

- Les « *services aux voyageurs* » évoqués (Dossier page 47) : distribution, billettique, tarification, informations, politiques tarifaires sont importants pour inciter à l'usage du train. Cette réflexion devrait aussi prendre en compte la recherche de tarifs et des modalités adaptés aux « *déplacements occasionnels* » évoqués par le SRTM.

*« l'augmentation forte des déplacements occasionnels. De part leur relative spontanéité, ces déplacements sont plus difficiles à satisfaire par des politiques de transports publics, et constituent aujourd'hui un facteur supplémentaire de la congestion du réseau routier » (SRTM page 9)*

Il faut également évoquer des déplacements qui peuvent être nombreux, mais qui, étant irréguliers par leur destination et leur périodicité, ne bénéficient pas des avantages liés aux voyages réguliers.

Ce service aux voyageurs doit aussi inclure régularité, confort, qualité du service, pour que les usagers d'aujourd'hui le restent demain ; pour que les non usagers actuels soient attirés par un service performant à un prix attractif les incitant à préférer le train à leur voiture.

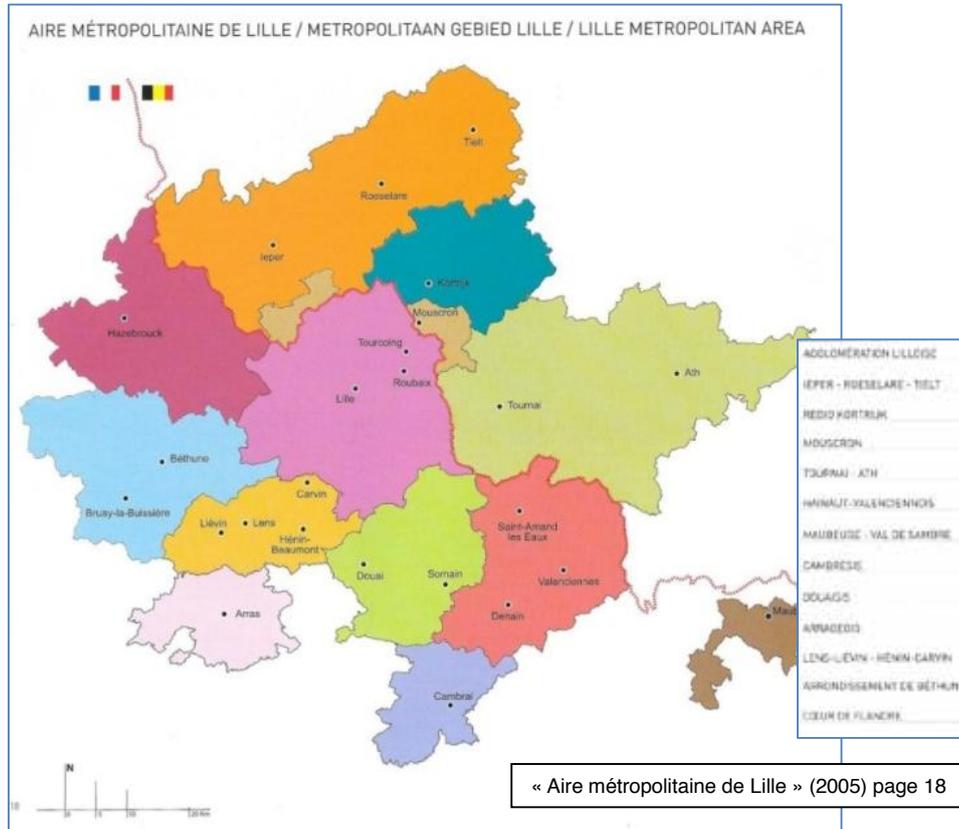
Dans les 15 ans à venir, les trafics voyageurs et fret continueront à progresser. Il est donc important de prendre en compte cette évolution dans le dossier REGL en incluant les conséquences du nouvel itinéraire fret évitant Lille.

Enfin, si le projet est nécessaire pour contribuer à résoudre une partie des problèmes liés à la mobilité régionale l'importance des financements à mettre en place ne doit pas « vampiriser » tous les crédits nécessaires à l'amélioration de la mobilité dans les différents territoires de la région (tant en études qu'en réalisations).

## ANNEXE

Le Cœur de Flandre se situe entre plusieurs territoires le Littoral, la Métropole ; l'Audomarois, le Béthunois, le Westhoek belge avec lesquels il entretient des liens étroits.

Ici, pour définir le territoire du « Grand Lille », le dossier du maître d'ouvrage a choisi de reprendre celui de "l'aire métropolitaine de Lille" qui inclut Hazebrouck et Bailleul.



Compte tenu de ce choix, le Cœur de Flandre devrait être pris en compte systématiquement.

- Dans le diagnostic, or ce territoire est parfois cité cf page 12 (SCOT de la Flandre Intérieure) page 21 (déplacements domicile-travail) etc... parfois oublié page 10 (liste des communes) page 25.(illustration 20)...
- Dans l'analyse de la problématique transport : besoins des habitants, équipements existants ou en projet....

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°16 juillet 2015



### Présentation du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional du Nord-Pas de Calais

Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional du Nord-Pas de Calais, composé de représentants de la société civile organisée est à ce titre l'assemblée consultative régionale. Le CESER, de sa propre initiative, ou sur saisie du Président du Conseil régional mène des travaux d'analyse et émet des préconisations, sur tout sujet d'intérêt régional, afin d'initier ou éclairer les réflexions et l'action des décideurs en région.

## CAHIER D'ACTEUR

Le CESER s'est déjà prononcé, par le passé, en faveur des études techniques sur ce projet de lien ferroviaire rapide entre Lille et le Bassin minier, principalement à travers son avis sur l'accessibilité des grandes agglomérations en Nord-Pas de Calais, en 2010 et son avis sur le Schéma Régional des Transports et des Mobilités, en 2013.

Aujourd'hui, le CESER se réjouit de l'ouverture d'un débat public sur le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL). Le CESER salue le nombre de réunions publiques et l'organisation d'espaces mobiles d'échanges et de dialogue, à la rencontre des citoyens, potentiels usagers.

Le CESER, ensuite, se félicite du fait que la Région Nord-Pas de Calais soit maître d'ouvrage du projet de REGL. Le Conseil régional fait ainsi figure de collectivité pionnière en la matière. Les Régions, au-delà de leur qualité d'Autorités Organisatrices des Transports ferroviaires régionaux, ont de surcroît, depuis peu, la possibilité, avec la loi du 4 août 2014 (portant réforme ferroviaire) de créer et d'exploiter des infrastructures ferroviaires. Cependant, le CESER regrette que les territoires ne soient pas davantage associés : le projet de REGL devra être co-construit, de manière partenariale, avec les territoires, principalement avec la Métropole Européenne de Lille.

Le CESER partage donc avec le maître d'ouvrage, l'ambition d'un Réseau Express en région, il a, cependant, quelques interrogations sur le projet, tel qu'il est actuellement présenté au débat public et tel qu'il est configuré, dans la perspective d'une décision des élus régionaux, avant les élections de la Grande Région, en décembre 2015.

## Le Réseau Express Grand Lille : facteur d'attractivité du territoire régional ?

Si le tronçon central (de Lille-Flandres à Sainte-Henriette, près d'Hénin-Beaumont) concerne surtout le territoire de l'Aire Métropolitaine de Lille, qui présente la particularité d'être transfrontalier, il serait raccordé au réseau TER existant vers plusieurs pôles urbains, afin de diffuser l'effet Réseau Express vers Courtrai (au Nord), Armentières et Lens (à l'Ouest), Douai, Arras et Cambrai (au Sud).

### 1. Renforcer l'attractivité européenne de Lille par le REGL, tout en diffusant l'effet Réseau Express vers les territoires polycentriques :

Le REGL renforcera « l'attractivité économique et européenne du territoire régional, tirée par une métropole lilloise locomotive et structurée en pôles métropolitains », selon les termes de l'avis du CESER du 9 avril 2013 sur le Schéma Régional de l'Aménagement et du Développement Durable du Territoire.

Le CESER est très attaché à ce que l'offre frontalière se développe notamment vers Tournai, comme il a pu déjà l'affirmer dans son avis sur le Schéma Régional des Transports et des Mobilités, en 2013 et sur la Convention TER 2015-2024 entre le Conseil régional et SNCF Mobilités, en 2015.

La mise en place du REGL constitue l'opportunité d'améliorer les dessertes frontalières et de redonner une attractivité aux liaisons transfrontalières.

Les gares du projet de REGL (Seclin, Lesquin, Lille-Flandres, Carvin, Ste Henriette) constituent assurément l'opportunité de renforcer l'attractivité européenne et économique de la grande région de demain. Cependant, le CESER demande des études complémentaires approfondies sur l'option d'une gare à l'aéroport de Lesquin (une option d'ailleurs non chiffrée dans le dossier actuel du maître d'ouvrage, versé au débat public). Ces études devront mettre en évidence le potentiel de fréquentation de la gare REGL de Lesquin.

Le CESER appelle les territoires en région à s'associer davantage au projet. Certes, le projet de REGL devra être co-construit, principalement avec la Métropole Européenne de Lille, mais aussi avec l'ensemble des pôles métropolitains de la région.

Cette co-construction devrait faire émerger une appellation plus fédératrice pour le projet de Réseau Express et diffuser ainsi encore davantage l'effet Réseau Express sur le territoire régional actuel, vers Valenciennes, Béthune, le Littoral, la Belgique, mais aussi, dans la perspective imminente de la future grande région, au-delà d'Arras, vers Amiens et au-delà de Cambrai, vers St Quentin.

### 2. Mettre en cohérence le système régional d'infrastructures et de services ferroviaires, au service de l'inter-modalité des déplacements des usagers :

Dans son avis sur la Convention TER 2015-2024 entre la Région et SNCF Mobilités, en 2015, le CESER a rappelé deux enjeux majeurs en matière d'infrastructures et de services ferroviaires :

le maillage du territoire régional et l'interopérabilité avec les autres modes de transport.

Le CESER rappelle aujourd'hui l'urgence du développement et de la modernisation du TER dans les territoires, de manière à optimiser le maillage territorial. Il souligne également l'importance des correspondances sur un territoire élargi et aux flux diversifiés, vers l'Europe, au Nord et vers Paris, au Sud de la future grande région.

L'infrastructure et l'exploitation du REGL ne doivent pas se faire au détriment de la modernisation du TER et du développement d'autres transports collectifs, dans un contexte de raréfaction des deniers publics.

Le CESER insiste donc sur l'inter-modalité du REGL avec le TER, mais aussi avec les transports collectifs urbains, interurbains ou encore les modes doux et souhaite l'intégration du REGL dans une réflexion générale sur la structuration des réseaux de transports ferroviaires en région (première couronne, deuxième couronne, etc.) afin, notamment, d'assurer à l'utilisateur une meilleure lisibilité du réseau des transports collectifs.

### 3. Veiller au développement et à l'aménagement économique dans les territoires autour des gares :

Les élus des territoires doivent se mobiliser pour contrôler les retombées économiques d'un territoire à l'accessibilité étendue par le REGL : éviter le risque d'aspiration de l'activité



économique des territoires vers la métropole lilloise et son corollaire, le risque de cantonnement de certains territoires à des territoires-dortoirs.

La Directive Régionale d'Aménagement (DRA) « Maîtrise de la périurbanisation » en Nord-Pas de Calais devra être mobilisée pour contrôler les retombées d'un territoire étendu devenu accessible, pour ainsi éviter la spéculation foncière et la résurgence de la périurbanisation.

Les gares doivent être sources de développement économique pour les territoires et les élus locaux doivent saisir l'opportunité de créer des pôles d'activité économiques, au-delà des seuls pôles d'échanges, par exemple créer des tiers lieux dans ou autour des gares.

Le CESER rappelle qu'en Picardie, une Directive Régionale d'Aménagement (DRA) des quartiers de gare est actuellement en cours d'expérimentation et pourrait être généralisée dans la grande région de demain.

Dans son avis du 26 mai 2015 « Pour un développement maîtrisé du travail agile, comme levier d'une politique régionale de dé-mobilité », le CESER a préconisé le développement d'une offre de tiers lieux, maillée sur le territoire régional. Ces nouveaux lieux partagés de travail collaboratif peuvent permettre de contribuer à maintenir ou développer l'emploi dans les territoires, qu'ils soient installés dans les quartiers de gare et/ou ailleurs.

## **Le Réseau Express Grand Lille : Un facteur de décongestion durable du réseau routier régional ?**

Le CESER ne peut que se féliciter de la finalité ambitieuse, affichée par le projet de REGL, à savoir, diminuer la thrombose routière, qui asphyxie la métropole lilloise, chaque année encore davantage (8 minutes de plus par

an sur l'A1) et coûte à la société régionale près de 1,4 Md € d'euros annuels. Cependant, dans la mesure où le REGL provoquerait un report modal de 10 à 15% des véhicules circulant actuellement sur l'A1, le CESER invite au réalisme des objectifs et à la pluralité des solutions.

Le CESER estime donc que la décongestion durable du réseau routier régional impose d'intégrer le REGL dans une politique régionale de mobilité/dé-mobilité intelligente du futur grand territoire régional et d'une politique régionale des temps, qui permettront de mobiliser d'autres leviers d'action, pour désengorger durablement le réseau routier dans son ensemble.

Le REGL doit ainsi s'accompagner d'outils incitatifs, mais aussi d'outils de régulation de la mobilité routière des personnes, pour favoriser le report modal des voyageurs de la route vers le fer.

Le projet de REGL doit s'accompagner, par exemple, de la désynchronisation des rythmes de travail et du développement du travail à distance pendulaire, comme le souligne l'avis du CESER « Pour un développement maîtrisé du travail agile en Nord-Pas de Calais, levier d'une politique régionale de dé-mobilité », adopté le 26 mai 2015.

Le CESER suggère une réflexion sur d'autres outils d'accompagnement : la politique de stationnement dans les villes (à une époque où les voitures restent immobiles en moyenne 23 heures par jour); une voie dédiée au covoiturage sur l'A1 (à un moment où les initiatives de covoiturage se heurtent à un effet de seuil); Un péage autoroutier sur le périmètre d'influence du REGL. Voilà tout un ensemble de questions qui pourraient être utiles au débat public sur le REGL.

## Le Réseau Express demain : Quelles perspectives de gouvernance et de financement ?

Le schéma régional de l'inter-modalité (instaurée par la loi sur la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l’Affirmation des Métropoles du 27 janvier 2014) constitue, demain, l’opportunité d’intégrer ce projet de REGL dans la politique des mobilités/dé-mobilités de notre future grande région.

Dans ce cadre, une plateforme ou centrale de mobilité/dé-mobilité permettrait de rendre opérationnelles les orientations stratégiques de ce schéma, sous la houlette d’un SMIRT redimensionné, institutionnellement, mais aussi financièrement.

Le CESER s’interroge d’ailleurs sur la dimension financière du projet de REGL : son coût, tout d’abord et ensuite, ses modalités de financement.

Si le coût du projet (sans l’option de la gare à l’aéroport de Lesquin et sans les travaux de modernisation du réseau TER, au-delà des seuls raccordements au RER) a été estimé à 2,11 Md € par le maître d’ouvrage du projet, ce coût se limite aux seuls investissements, sans prendre en compte les coûts d’exploitation du

REGL, qui s’additionneront au coût déjà élevé de la convention TER 2015-2024, entre la Région et SNCF Mobilités.

Le CESER s’interroge sur le montage financier du projet (des crédits de l’Etat non garantis, des produits d’une écotaxe défunte, des fonds européens incertains, etc.).

Le CESER demande à ce qu’une expertise approfondie soit apportée sur le sujet et sera attentif aux résultats de l’enquête publique (par exemple sur des questions telles que celles de la nappe phréatique dans le cadre du projet de gare souterraine de Lille-Flandre).

Le CESER estime par ailleurs nécessaire une remise à plat du financement des transports, non seulement du versement transport, mais aussi de la tarification des transports collectifs, qui associerait usagers et entreprises et qui s’impose, comme un préalable à la mise en place d’un SMIRT efficient, à l’échelle de la future grande région.

Au-delà des coûts, le CESER s’interroge enfin sur les modes de gestion pour l’exploitation de ce futur REGL, qui ne sont pas sans conséquences sur le service offert aux usagers.



# Réflexions sur le projet REGL

La congestion routière autour de Lille est problème grandissant. Tous les axes du Grand Lille sont concernés : A1 A22, A23, A25, VRU, A21... Le réseau secondaire est lui aussi de plus en plus impacté.

Situé au cœur du « *triangle magique* » Londres, Paris, Bruxelles, le Grand Lille, ses habitants et ses entreprises ne peuvent plus supporter une telle situation qui va s'aggraver. Le défi est immense c'est pourquoi on peut se demander si le REGL n'est pas finalement qu'une composante de l'enjeu qui se pose au territoire.

## I – Le REGL, une réponse insuffisante au défi de la mobilité dans le Grand Lille ?

La région Nord-Pas-de-Calais s'est récemment lancée dans l'aventure de la troisième révolution industrielle. Belle revanche pour une région frappée de plein fouet par la désindustrialisation. Parmi les enjeux du XXIème siècle et de cette révolution, la mobilité occupe une place prépondérante. Le REGL est potentiellement une réponse à ce défi. Toutefois, je pense que le REGL n'est qu'un début de réponse à la problématique de la mobilité.

Il est regrettable que le débat sur le REGL ne s'inscrive pas dans un **débat plus vaste**. Certes des efforts importants sont engagés par de nombreux acteurs régionaux pour faire bouger les choses sur la question de la mobilité mais une **grande participation citoyenne** pourrait enclencher une vraie **prise de conscience des nordistes**.

- Le vélo, le Nord terre du vélo, région plate, Le Grand Lille pourrait devenir la Amsterdam Française !

- La marche à pied et les mobilités douces, point commun avec le vélo c'est une solution peu coûteuse en promotion / développement et en fonctionnement ! Dans la région présentant les plus mauvais indicateurs de santé, la promotion du vélo et de la marche à pied pourrait contribuer à améliorer la santé de ses habitants.

- Le covoiturage : Il faut à tout prix encourager le récent développement du covoiturage dans la région.

- L'auto partage : Il trouve toute sa place dans les zones très urbaines comme Lille ou les zones moins favorisées où les ménages ne disposent pas toujours d'un véhicule.

- Le transport fluvial : Allons faire un petit tour du côté de Nantes avec le Navibus pour voir si un tel modèle pourrait être intéressant chez nous.

Et bien d'autres solutions encore ...

J'ai bien conscience que les contraintes existent : financières, politiques, psychologiques (il faudra du temps pour changer les mentalités), mais je trouve dommage qu'un débat à grande échelle ne soit pas organisé dans la région sur la question de la mobilité.

## II – Alternative au REGL

J'ai bien noté que le trafic ferroviaire dans le Grand Lille est très intense. Toutefois je me pose la question de savoir si la solution à ce problème ne serait pas d'optimiser l'existant plutôt que de créer une nouvelle infrastructure.

### Carte globale



© Google Earth

NB : le trait bleu clair représente la différence d'options cf carte Zoom sur Lesquin.

### - La ligne Nord-Sud : [Ligne NS](#)



### Exemples de trajets :

Armentières – Caulier / Lille Flandres (M1) – Lesquin/ Ville (Ligne OE) - Lens  
Armentières – Caulier / Lille Flandres (M1) – Lesquin/ Ville (Ligne OE) - Douai

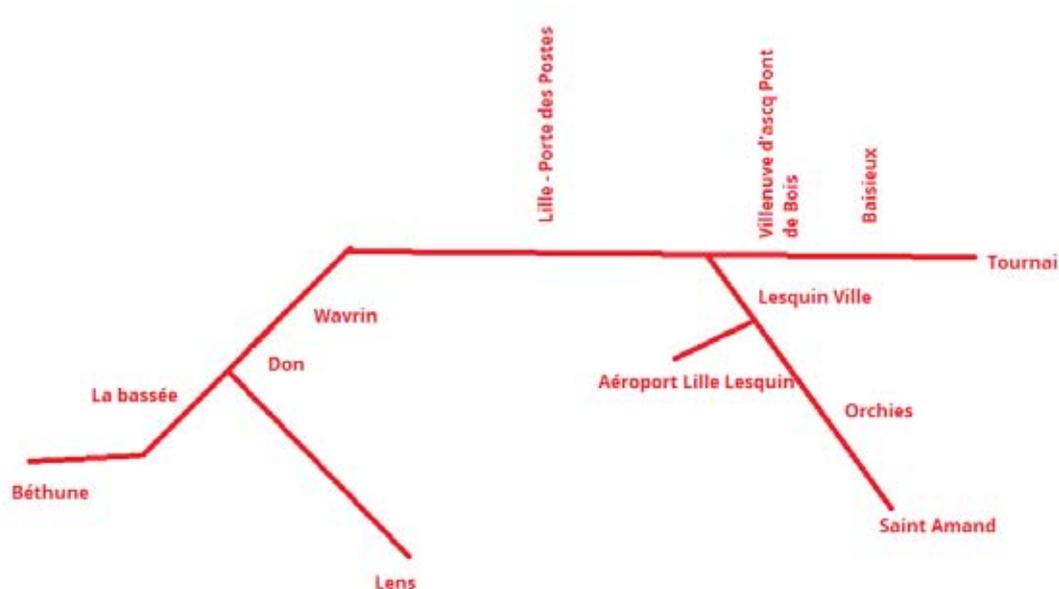
Coutrai – Roubaix/Tourcoing - Caulier / Lille Flandres (M1)– Lesquin/ Ville (Ligne OE) – Lens  
Coutrai – Roubaix/Tourcoing - Caulier / Lille Flandres (M1)– Lesquin/ Ville (Ligne OE) – Douai

Lens – Lesquin/ Ville (Ligne OE) - Caulier / Lille Flandres (M1) – Armentières  
Lens – Lesquin/ Ville (Ligne OE) - Caulier / Lille Flandres (M1)– Roubaix/Tourcoing (M2 / bus)– Coutrai

Douai – Lesquin/ Ville (Ligne OE) - Caulier / Lille Flandres (M1) – Armentières  
Douai – Lesquin/ Ville (Ligne OE) - Caulier / Lille Flandres (M1)– Roubaix/Tourcoing (M2 / bus) – Coutrai

NB : Seules les gares les plus importantes sont mentionnées avec les correspondances possibles

### L'axe Ouest – Est Ligne OE



### Exemples de trajets :

Béthune – Don – Lille/Portes des Postes (M1 / M2 / bus/ ter) – Villeneuve d'ascq / Pont de Bois (M1 / bus) – Tournai

Lens – Don – Lille/Portes des Postes (M1 / M2 / bus/ ter) – Lesquin/ville (Ligne NS) – Aéroport Lille/Lesquin

Orchies – Lesquin/Ville (Ligne NS) - Lille/Portes des Postes (M1 / M2 / bus/ ter) – Don – Béthune

NB : Seules les gares les plus importantes sont mentionnées avec les correspondances possibles

## Nouvelles gares

### \* Lille/ Portes des postes :

- Très bonne desserte du site (M1 M2 bus)
- Possibilité de créer une gare (cf étude sur la faisabilité d'une desserte ferroviaire à Lille Porte des Postes)
- Possibilité d'imaginer un projet urbain en lien avec ce qui est déjà prévu (Lillenum, programmes immobiliers divers, Îlot Saint Antoine,...) pour créer un deuxième « centre ville » à la ville de Lille

### \* Aéroport Lille/Lesquin

- ~1,5 M passagers l'année précédente
- Projets de zones d'activités dans le secteur

### \* Caulier / Lille Flandres

- Permet aux voyageurs depuis Lens/ Douai vers Armentières / Rbx-Tourcoing-Coutrai d'avoir quand même accès à Lille et Villeneuve d'Ascq grâce à la station de métro Caulier
- Euralille centre à 900m
- Réserve foncière pour créer la gare
- Doutes sur la capacité de la station de métro de supporter les flux nouveaux

### \* Marcq en Baroeul/ Grand Boulevard

- Tram à ~230m
- 20 000 emplois dans la commune + 7000 emplois sur la Madeleine + plusieurs milliers d'emplois du quartier Saint Maurice Pelevoisin de Lille

### \* Pont de Wasquelal

- Tram Pont de Wasquehal à ~200m
- M2 Wasquehal Pavé de Lille à ~800m
- ~13 000 emplois dans la commune

## Gares à réaménager

### \* Lesquin-Ville

- Ville en plein développement,
- Près de 10 000 emplois autour du CRT/ Zone aéroport
- Possibilité imaginer des correspondances vers Valenciennes

### \* La Madeleine

- Zone tertiaire en prévision à proximité
- Foncier important potentiellement disponible à MT

### \* Saint André Lez Lille

- Départ possible site industriel : foncier disponible
- Nouveau quartier Saint Hélène
- Correspondance Liane 1

\* Villeneuve d'Ascq/Pont de Bois

- Correspondance M1 et bus
- 45 000 emplois dans la commune
- Universités Lille 1, Lille 3
- Intérêts touristiques ; LAM, Parc du Héron

\* Gare de l'Union ?

- Zone en devenir : Eco quartier de l'Union
- Correspondances M2 et bus
- Nombreux emplois sur Roubaix/ Tourcoing
- Importance du développement du versant Nord Est de la Métropole Lilloise

→ étudier l'opportunité de remplacer les gares de Roubaix Tourcoing par une seule gare

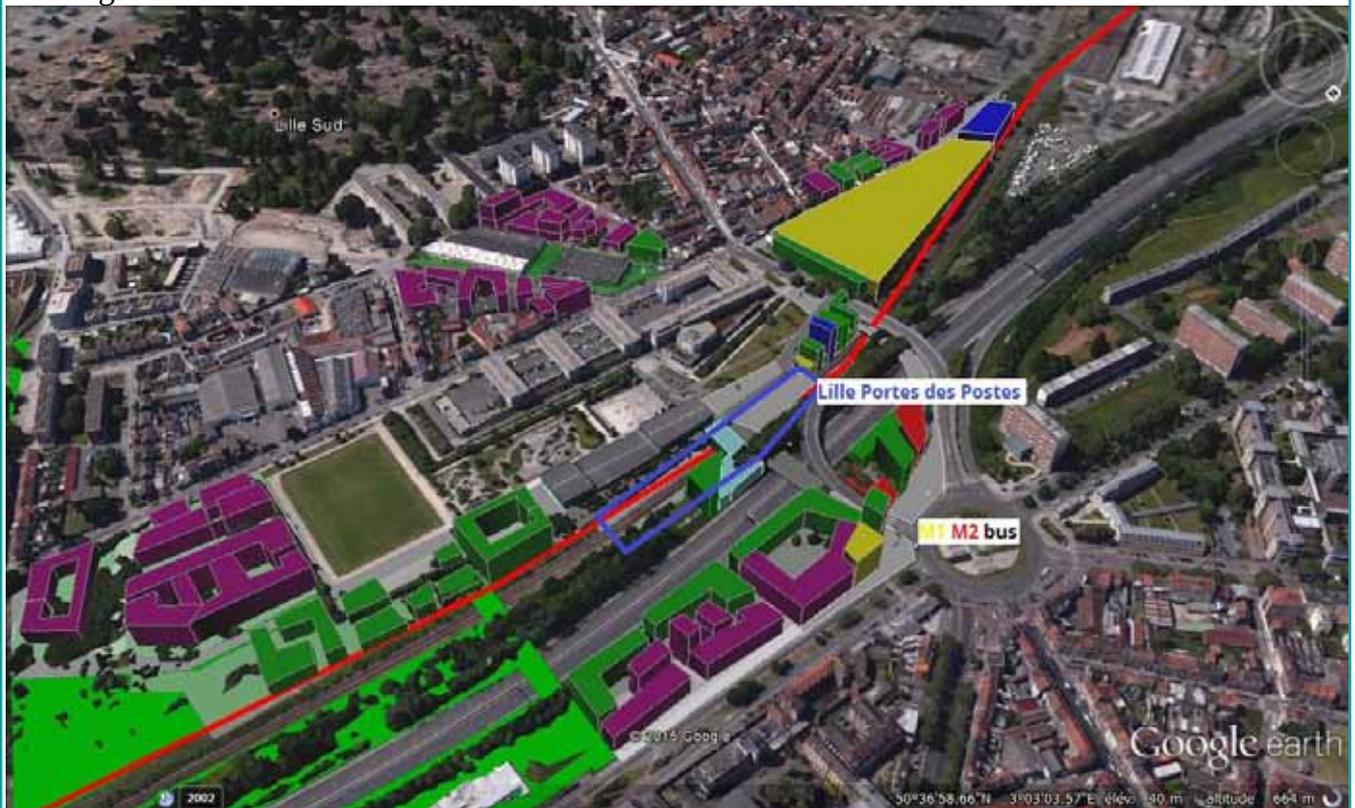
## Zoom sur Caulier – Lille Flandres



© Google Earth

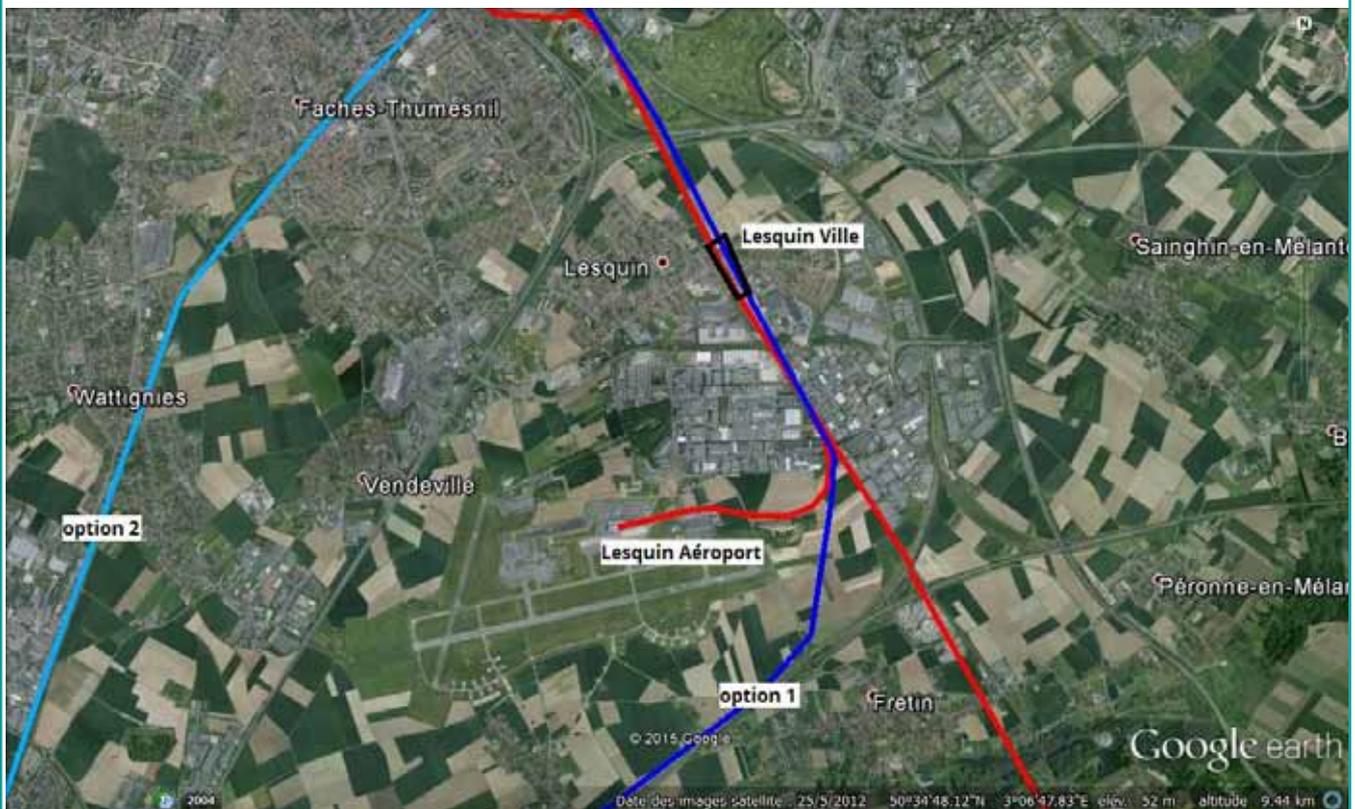
## Zoom sur Lille Portes des Postes (projet nouveau quartier)

© Google Earth



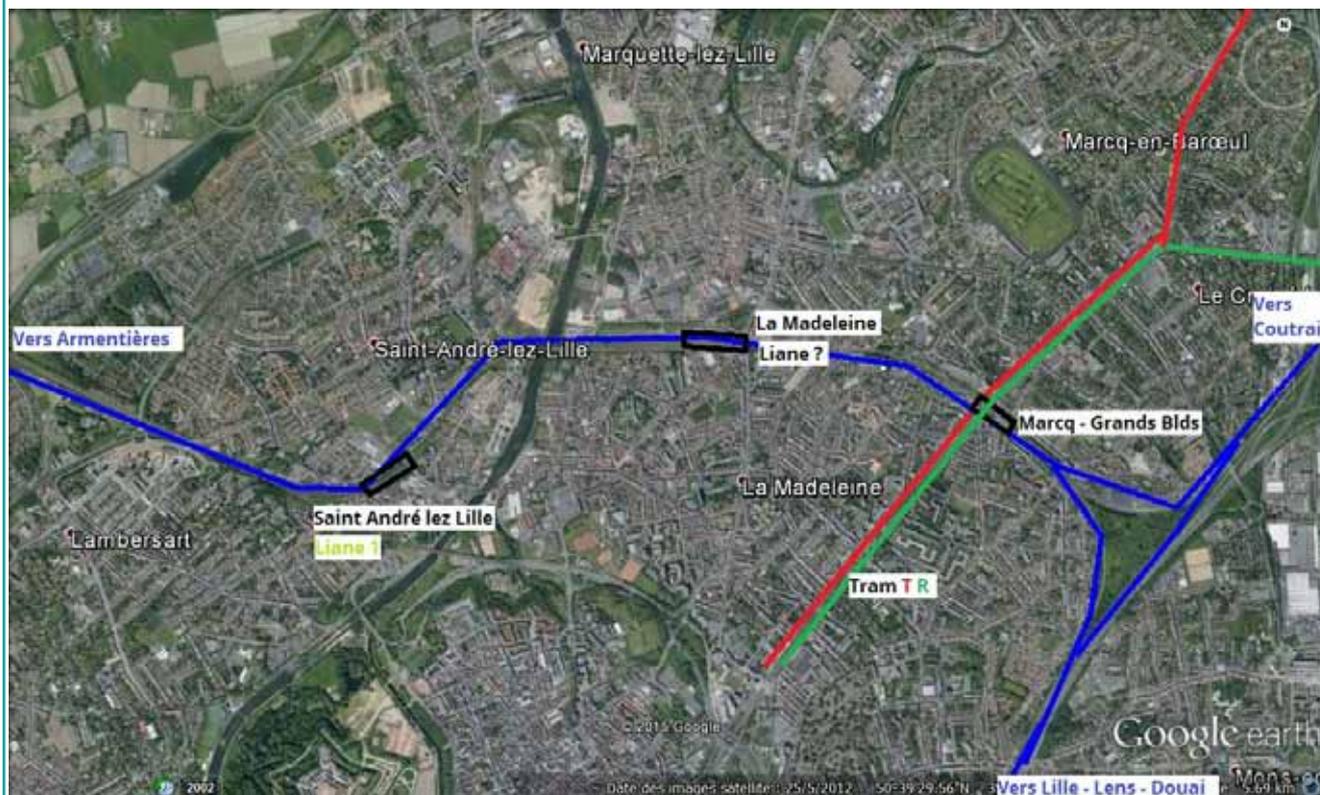
© Google Earth

## Zoom sur Lesquin



© Google Earth

## Zoom sur Marcq – La Madeleine – Saint André



© Google Earth

### Les principaux avantages de l'alternative proposée :

- \* Dés-saturer la Gare de Lille Flandres en transférant une partie du trafic TER vers la gare de Lille - Portes des Postes et Caulier – Lille Flandres
- \* Ne pas nécessiter de création de gare souterraine (investissement très lourd)
- \* Pas besoin de tunnel ferroviaire sous Lille
- \* Pas besoin de ligne nouvelle entre Lille et Hénin-Beaumont
- \* Soulager le méga hub Lille Flandres et transférer une partie de l'activité ferroviaire vers Porte des Postes et ainsi peut être envisager pour cette partie de Lille la création d'une centralité pour enfin relier Lille-Sud et Lille intra-muros.
- \* Conservation réseau Ter existant
- \* Possibilité d'effectuer des trajets Lens – Roubaix, Armentières – Douai ou encore Béthune – Villeneuve d'Ascq sans rupture de charge
- \* Si le projet REGL prévoyait des trajets diamétralisés Lens – Armentières par exemple, cette alternative reste compréhensible pour les usagers :

Exemple depuis Lens :

- >des trains terminus Lille Flandres
- >des trains terminus Coutrai
- >des trains terminus Armentières

### Ce qu'il faut envisager dans tous les cas d'ici 2025

- \* Nécessité de traiter le problème des passages à niveaux pour sécuriser le trafic (Dossier Maître d'ouvrage)
- \* Nécessité de traiter le problème du triangle d'Ostricourt (Dossier Maître d'ouvrage)

### **Les principaux inconvénients de l'alternative proposée :**

- \* Nécessité de créer une ligne ferroviaire entre Seclin et Lesquin (environ 11kms, milieu très rural à coté de la ligne tgv) ou (option 2 (en bleu clair) : ne pas créer cette ligne mais perte de la possibilité de correspondance vers Valenciennes grâce à la ligne OE)
- \* Coûts de la création des nouvelles gares et points d'arrêts (ex : Lille Porte des Postes l'étude sur la faisabilité d'une gare à Lille Porte des Postes envisage un coût de 20M d'euros environ)
- \* Incertitudes sur le coût de cette solution
- \* Incertitudes sur la faisabilité du projet avec les circulations fret, capacité des lignes, cohabitation des trains, etc.
- \* Difficultés à proposer une réponse régionale (ex Arras, Hazebrouck, etc.)

Je vous remercie pour la prise en compte de cette contribution dans le cadre du débat public sur le projet REGL.

Pierre Lapage,

# Avis du Think Tank Axe Culture au débat public national concernant

## le réseau express Grand Lille

Le mercredi 21 juillet 2015

### 1. Avant l'avis, notre lecture concernant les origines du projet

Avant de donner un avis sur le projet de réseau express entre Lille et le bassin minier, il est important de rappeler les raisons qui ont poussé les collectivités territoriales à souhaiter la réalisation de cette infrastructure.

- **A l'origine, un accroissement de la mobilité domicile / travail entre Lille et le bassin minier**

Les flux domicile / travail entre Lille et le bassin minier du Nord Pas de Calais ont connu une forte croissance, dont une part importante se fait par la voiture via les axes autoroutiers, participant à leur encombrement.

Cet encombrement a été aggravé par la forte hausse du trafic de marchandise, problématique non abordée par le réseau express.

- **Trois raisons à l'accroissement de ces migrations domicile / travail**

L'accroissement de ces migrations s'est opéré via trois processus :

- **d'une part un manque d'emploi côté bassin minier** ayant conduit un nombre croissant de ses habitants à aller travailler sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille ; ce manque d'emploi est le fruit du déclin industriel mais aussi d'un manque d'ambition concernant le renouveau économique des territoires concernés ;
- **d'autre part, un manque de logements abordables côté Métropole lilloise**, ayant conduit un nombre croissant de ses habitants à aller habiter sur le bassin minier, où de nombreuses réserves foncières et des documents d'urbanisme souples ont permis la création de nombreux logements en secteur agricole ;
- **une hyper-concentration de l'emploi sur Lille et sa métropole** provoquant une surcharge des infrastructures de transports *vers Lille* le matin et *sortant de Lille* le soir, notamment via l'autoroute A1.



- **Un phénomène non géré du point de vue de l'aménagement**
  - Ce phénomène n'a été accompagné **d'aucune prise de conscience de la part des élus locaux**, à savoir ceux de Lille, du bassin minier et plus largement de la région.
  - C'est ainsi que **la demande en logements a trouvé une réponse largement construite à l'échelon communale** ; elle s'est donc traduite par une urbanisation anarchique dans le bassin minier via la création de nombreux lotissements, sur des territoires non desservis par les transports en commun et générant de forts trafics routiers supplémentaires.
- **L'encombrement des réseaux routiers, un problème de gouvernance et d'aménagement**
  - C'est le manque de **gouvernance territoriale**, ou, dit autrement, une gouvernance éclatée entre de trop nombreuses institutions (Voire cartes à la fin du document) qui a conduit à l'encombrement routier que nous connaissons aujourd'hui.
  - Alors que les migrations domicile / travail constituent une **problématique concernant le Très Grand Lille**, les Plans Locaux d'Urbanisme et donc la politique foncière est dans le meilleur des cas menée à l'échelle d'intercommunalités (Lille Métropole), et dans le pire des cas, à l'échelle des communes, ceci dans le cadre de SCoT souvent trop laxistes et petits.

## 2. Notre avis concernant le réseau express tel qu'il est présenté

- **Un avis a priori favorable**

La création d'une nouvelle infrastructure ferroviaire est presque nécessairement une bonne nouvelle pour une grande agglomération. En effet, il est nécessaire de pouvoir se déplacer rapidement et en transport en commun, ce qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre. En effet, outre les temps de transport, la pollution nuit également à l'attractivité des territoires.
- **Un projet insuffisant qui soigne les symptômes sans toucher aux sources du problème**
  - Le projet de réseau express ne va pas résoudre notre difficulté à aménager un territoire de manière cohérente.
  - Le **laisser aller** en matière de gouvernance territoriale et d'aménagement du territoire, est d'ailleurs encore d'actualité puisque de nombreux lotissements continuent d'être construits dans le bassin minier en zones agricoles, éloignés des transports en commun et en particulier des gares, avec l'A1 comme chemin principal pour se rendre à Lille.
- **Un projet coûteux et risqué en matière de dynamique territoriale engendrée**
  - Le coût élevé du projet porte en lui le risque de voir se concentrer les moyens financiers sur les flux plutôt que sur la redynamisation des centres urbains en matière aussi bien résidentielle, économique que commerciale ; si c'est le cas, il est à craindre que ce projet aboutira à la poursuite de la dégradation du contexte



- urbain des villes du bassin minier, ou au mieux à leur spécialisation résidentielle pour devenir les banlieues dortoirs de Lille ;
- Le projet risque de polariser le développement économique dans le centre de Lille qui ne dispose pas des réserves foncières suffisantes pour l'accueillir.
- **La construction d'une nouvelle gare sous l'actuelle gare Lille Flandres est une aberration économique et technique**
    - Son **coût colossal ne se justifie pas**, si ce n'est dans l'optique d'une hypercentralisation au cœur de Lille, laquelle n'est pas souhaitable.
    - **Les contraintes techniques sont gigantesques** (creusement de la gare sous terrain, réalisation de l'ensemble des accès aux réseaux de métro et réseau SNCF, etc.) dans un secteur hyper-contraint ;
    - **La construction d'une gare dans un secteur moins contraint**, gare Saint Sauveur par exemple, sur un site desservi par le métro ou le train, serait de nature à faire des économies sur l'infrastructure.

### 3. Un avis favorable à trois conditions

---

#### CONDITION 1 : UNE GOUVERNANCE A LA BONNE ECHELLE AVEC UN SCOT COMMUN POUR LILLE ET LE BASSIN MINIER

La création d'une telle infrastructure ne peut être menée sans une politique d'aménagement à l'échelle concernée. Il faut donc a minima un SCoT à l'échelle de Lille et du Bassin Minier avec des Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux qui prennent le relais et qui organisent le territoire pour :

- préparer la réalisation de l'infrastructure ;
- éviter un aménagement anarchique à l'avenir ;
- créer les conditions d'un développement équilibré du Grand Lille ou chaque pôle trouvera son rôle résidentiel et économique.

Le Conseil Régional et la plupart des collectivités le disent : cette infrastructure est celle du Grand Lille. Passons de la parole aux actes en changeant nos outils de gouvernance territoriale.

Le SCoT de Lille en traitant de l'occupation du sol sur son seul arrondissement n'a aucun sens et ne servira à rien. Il pourra fixer toutes les règles imaginables pour améliorer les transports sur son territoire, en l'absence de stratégie commune avec les territoires du bassin minier, ce SCoT n'aura aucun effet et ne résoudra aucun problème fondamental.

#### CONDITION 2 : DES PROJETS URBAINS D'ENVERGURE POUR LES VILLES DESSERVIES

Cette infrastructure doit être accompagnée d'une politique très ambitieuse pour développer les centres urbains du bassin minier, d'un point de vue aussi bien résidentiel qu'économique et commercial, ceci pour éviter d'une part que ces centres deviennent les cités dortoirs de Lille, d'autre part pour éviter qu'elles ne poursuivent leur déclin. Il est donc nécessaire de densifier autour des gares.



Cette ambition nécessite une solidarité et un consensus à l'échelle régionale.

Les gares desservies (Douai, Lens, Arras, etc.) par le réseau doivent devenir des pôles économiques, résidentiels et commerciaux du Grand Lille, ceci afin de venir renforcer le développement d'une grande métropole qui se veut européenne.

Ainsi, le réseau express ne doit pas être envisagé comme un lien vers Lille, mis comme **une colonne vertébrale du Grand Lille où chaque entité desservie prendrait sa place dans la grande métropole**. N'oublions pas que Lille est une petite ville, est qu'elle n'est pas en mesure de porter seule un projet de grande métropole Européenne.

A l'échelle européenne, Lille n'est rien, mais le Grand Lille a tout d'une véritable métropole européenne : le Louvre, Toyota, IBM, Auchan, OVH, le Patrimoine Mondial de l'UNESCO, la Reine des Citadelles, Euralille, Dourges, les Ports, les centres historiques, etc.

### **CONDITION 3 : DE NOUVELLES GARES ACCOMPAGNEES DE PROJETS URBAINS A LA HAUTEUR DE L'AMBITION DU RESEAU EXPRESS**

Les nouvelles gares n'ont de sens que si elles sont accompagnées de projets urbains ambitieux. On ne peut imaginer aujourd'hui créer des gares parking.

- **Gare Grand Stade de Lille**

En l'état actuel, la gare du Grand Stade n'a aucune utilité, les parkings vides créés à l'occasion sont vides 90% de l'année. Cependant, une telle gare pourrait être justifiée si elle était accompagnée d'un projet urbain de grande dimension. Reste à savoir si le foncier disponible à proximité le permettrait. En l'absence de cette ambition, il n'y a aucune raison de créer une gare à proximité du Grand Stade.

- **Gare aéroport de Lesquin**

Le réseau express est clairement l'occasion de desservir l'aéroport de Lille et de lui donner une nouvelle ambition. Mais à nouveau, il serait bon que le projet soit accompagné d'une ambition forte en matière immobilière.

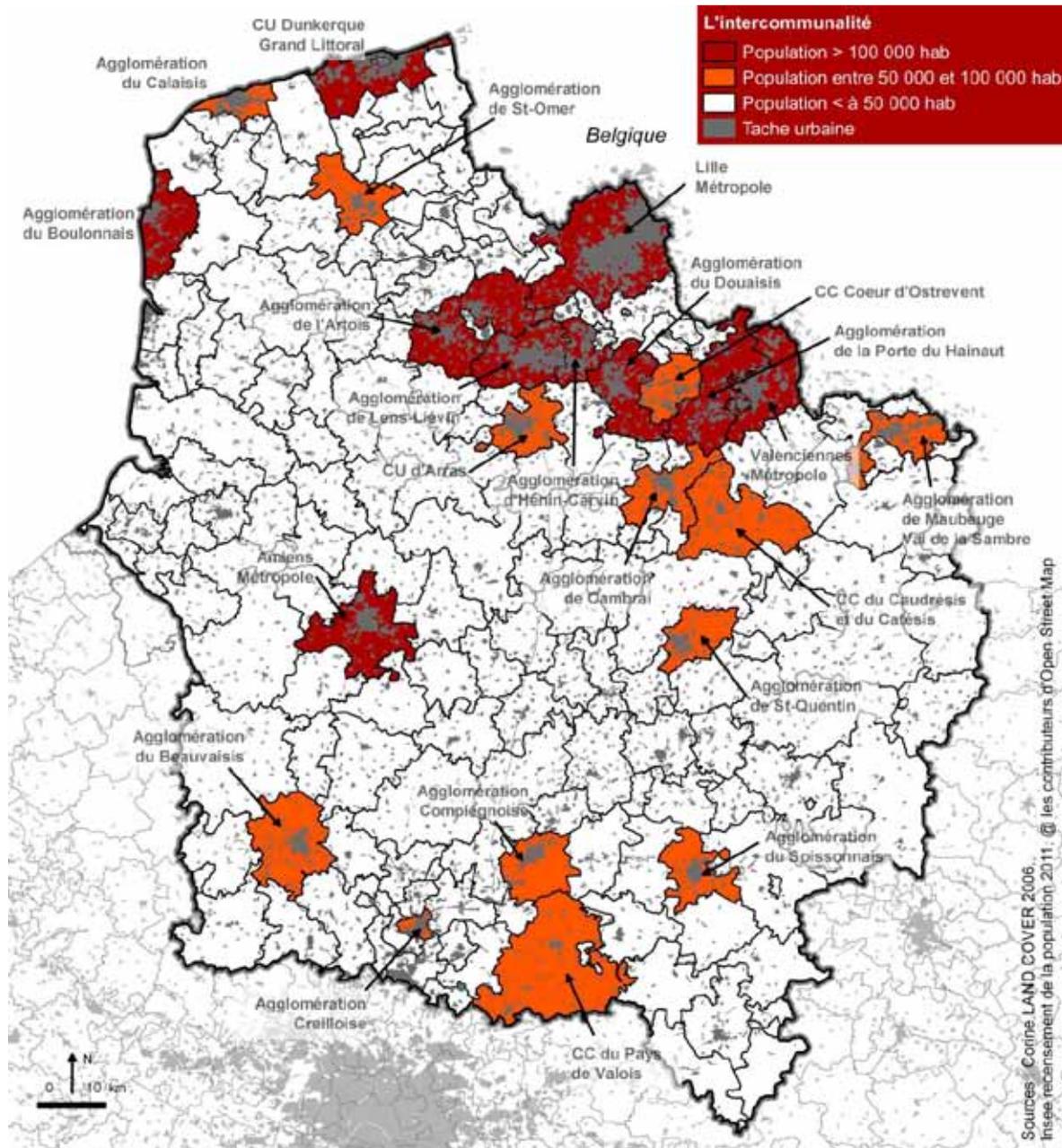
---

### **Pour conclure,**

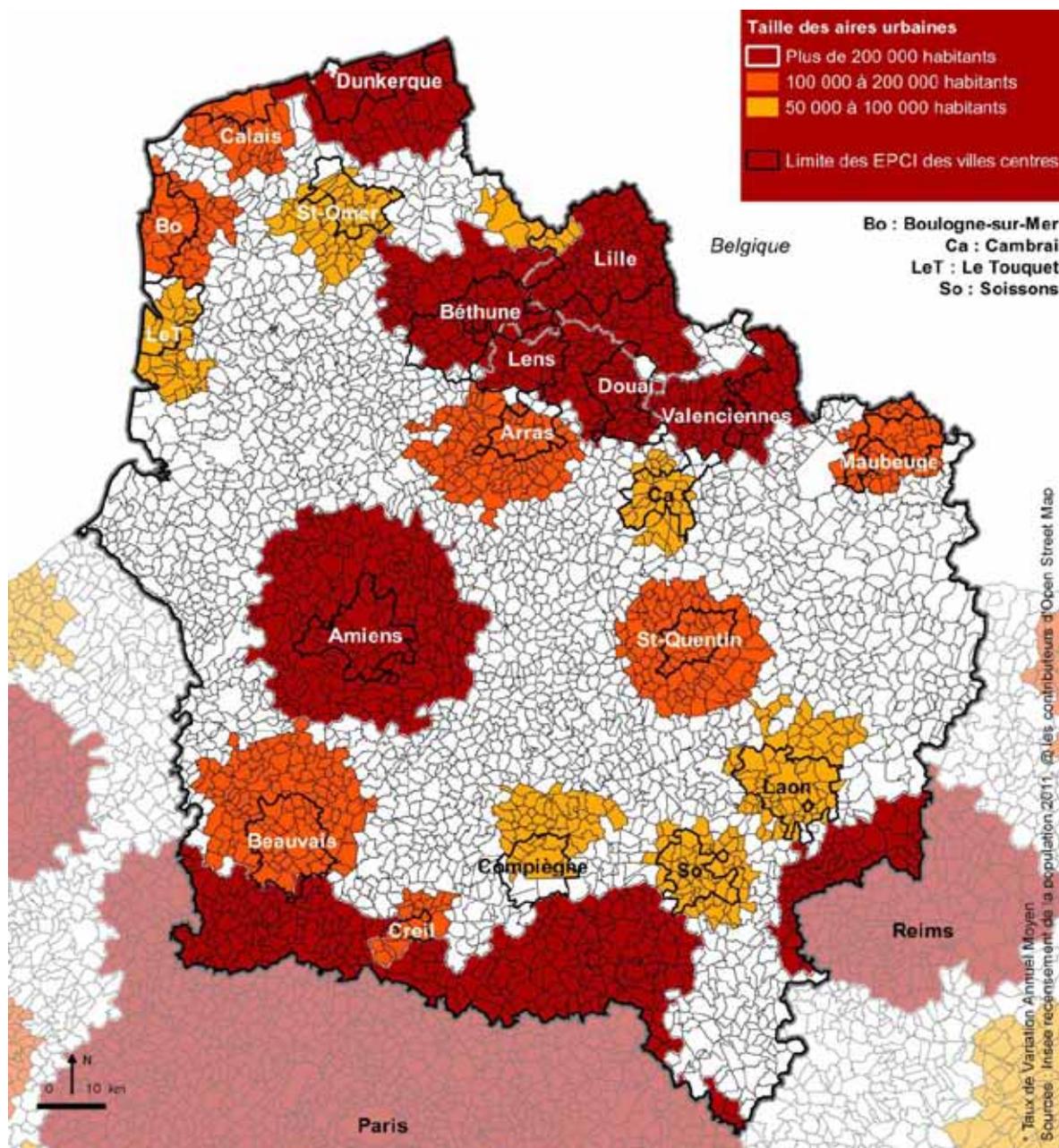
***Espérons que ce projet, qu'il se réalise ou non, ne se fera pas sur des compromis politiques mais sur les bases d'un aménagement cohérent du territoire à l'échelle du Très Grand Lille, à savoir celle de la métropole lilloise et le bassin minier.***

---

**Carte 1**  
**L'intercommunalité en Nord Pas de Calais Picardie : le grand cafouillis !**



**Carte 2**  
**Les aires urbaines de la région Nord Pas de Calais Picardie : le Très Grand Lille existe !**



### Qui sommes-nous ?

Le Think Tank Axe Culture est un groupe de réflexion composé de citoyens dont l'objectif est d'alimenter le débat public sur la grande région Nord Pas de Calais Picardie dans des domaines aussi variés que les politiques culturelles, l'urbanisme, le développement économique, les transports et de manière générale l'aménagement du territoire.

#### Think Tank Axe Culture

[www.axeculture.com](http://www.axeculture.com)

[www.facebook.com/axeculture](https://www.facebook.com/axeculture)

Twitter : @axeculture





# COLLECTIVITÉS TERRITORIALES, SYNDICATS MIXTES ET ASSIMILÉS





## **« La mobilité dans l'aire métropolitaine de Lille »**

*Synthèse des échanges de l'atelier métropolitain du 22 mai 2015 – Lens*

*Proposition de contribution de l'association Aire Métropolitaine de Lille au  
Débat Public Réseau Express Grand Lille – 20 juillet 2015*



## Sommaire

### Contexte et rappel historique

« Connaître, analyser, informer et partager », les acquis de l'Aire métropolitaine de Lille

**Une implication plus opérationnelle de l'AML sur des axes stratégiques en matière de mobilité  
« Voyageurs » en complémentarité avec les autorités compétentes :**

- L'attractivité des transports collectifs métropolitains
- Le développement de nouvelles formes de mobilité

### Synthèse des débats

**Une réalité qui s'impose à tous**

- Les faits
- Les échelles
- Les objectifs

**Une méthode à trouver**

**Les enjeux sociaux de la mobilité doivent être au cœur du projet métropolitain**

**Un « bouquet de solutions » à développer pour répondre aux enjeux de la mobilité à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille**

L'aire métropolitaine transfrontalière de Lille est une réalité humaine et sociale vécue par près de 4 millions d'habitants.

Les flux de déplacements des habitants (pour le travail, les loisirs, la santé...) dessinent un bassin de vie qui dépasse les périmètres institutionnels et révèlent les réelles échelles de la mobilité métropolitaine.

Cette question de la mobilité des personnes constitue, dès l'origine de la démarche de coopération métropolitaine en 2006, un des axes de travail prioritaires des partenaires français et belges. L'optimisation du fonctionnement et des services associés d'un système de transport métropolitain assurant une bonne interconnexion entre les territoires est un facteur de cohésion, de qualité de vie et de développement du territoire.

Par ailleurs, l'accessibilité externe de l'aire métropolitaine est une clé de son rayonnement international. Le renforcement de son intégration dans le réseau ferroviaire à grande vitesse nord-européen est un enjeu de première importance.

Cette volonté partagée par l'ensemble des acteurs de mettre en œuvre des solutions concrètes pour optimiser la mobilité à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille trouve aujourd'hui un écho plus opérationnel, comme en témoignent les travaux du SMIRT, le lancement du débat public sur le projet de Réseau Express Grand Lille ou encore la mission d'expertise sur l'accessibilité de la métropole lilloise.

Le temps d'échange organisé, avec l'appui de la Mission Bassin Minier, à la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin sur « la mobilité dans l'aire métropolitaine de Lille » a été l'occasion de revenir sur les éléments-clés du diagnostic et les défis métropolitains en matière de mobilité et présenter les premières réponses apportées par les autorités organisatrices des transports.

Mettant en lumière la question des échelles, de la convergence des stratégies et des enjeux sociaux de la mobilité métropolitaine, la présente synthèse vise à contribuer aux travaux menés actuellement par les différents acteurs pour apporter des réponses concrètes à la demande de déplacements, dans toute sa diversité.

Michel-François Delannoy  
Président de l'association  
Aire métropolitaine de Lille

## Contexte et rappel historique

### « Connaitre, analyser, informer et partager », les acquis de l'aire métropolitaine de Lille

Depuis sa création, l'association Aire Métropolitaine de Lille (AML) s'est mobilisée, avec constance, pour traiter les problématiques liées à la mobilité.

Conduites à une **échelle pertinente**<sup>1</sup>, ces réflexions visent un système de transport efficace répondant aux besoins d'un territoire qui peut légitimement ambitionner le rang européen.

Les travaux réalisés sont de deux ordres : des études, engagées à l'initiative de l'AML, et des contributions à l'élaboration de cadres stratégiques et contractuels.

#### Les études

- 2006 - 2007 : Définition d'une stratégie collective en faveur de l'attractivité métropolitaine.
- 2008 - 2010 : Approfondissement des thématiques prioritaires : « promotion des atouts logistiques métropolitains » et « renforcement de l'attractivité des transports collectifs »,
- 2010 - 2011 : Réalisation de démarches de diagnostic partagé sur les déplacements de personnes et de marchandises (état des lieux de l'activité logistique et du transport de marchandises au sein de l'AML), diffusion de la cartographie de l'offre de transports collectifs structurante (carte de l'offre de transports collectifs de l'AML).
- 2013 - 2014 : Etude d'opportunité visant à approfondir la question du développement et de la diffusion de l'information multimodale à l'échelle métropolitaine

#### Les contributions

- Projet d'actualisation du Schéma Régional des Transports et des Mobilités (SRTM) (février 2013).  
Projet d'actualisation du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) (avril 2013).
- Ecriture des Programmes Opérationnels Européens 2014-2020 (mai 2013).
- Identification des thématiques de travail des axes stratégiques (volet Transport/Mobilité).
- Cadre de cohérence « Aménagement/transport à l'échelle de l'AML » initié par l'Etat (2013).

A ces différents titres, l'AML s'est attachée à

- **connaître** (état des lieux, bases documentaires),
- **analyser** (diagnostics, enjeux),
- **informer**, pour nourrir des débats et éclairer des décisions (stratégies, programmes et actions concrètes).

Dans la plupart des cas, ces travaux, et leur mise en œuvre, reposent sur des partenariats afin d'aboutir à des référentiels et à des projets communs, conditions indispensables de réussite.

<sup>1</sup> Les travaux conduits en matière de mobilité ont démontré que l'échelle des SCOT et des PDU n'est pas suffisante pour traiter des problématiques complexes qui se jouent en partie à l'échelle métropolitaine et transfrontalière. La pertinence du périmètre de l'AML est alors apparue, que ce soit en termes d'observation, d'expérimentation ou de partenariat

Ainsi, l'AML a toujours privilégié un **travail collaboratif**, considérant qu'il fallait **rassembler** tous les acteurs<sup>2</sup> pour traiter les problématiques aux bonnes échelles, dans la diversité des sujets, des attentes et des possibles.

### **Une implication plus opérationnelle de l'AML sur des axes stratégiques en matière de mobilité « Voyageurs » en complémentarité avec les autorités compétentes :**

A l'appui des connaissances acquises, des partenariats noués et du regard qu'elle peut porter sur les questions de mobilité, aux échelles métropolitaine et régionale, l'association Aire Métropolitaine de Lille partage l'objectif de construire un système de transport durable et de réfléchir concrètement aux leviers mobilisables pour y parvenir :

- Un réseau de transport multimodal intégré et cohérent avec l'armature urbaine.
- Une offre de mobilité durable répondant à la diversité des besoins.
- La mise en œuvre d'outils adaptés et intelligents, à l'échelle de l'aire métropolitaine.

Au-delà de ces constats et analyses, l'enjeu est de donner une dimension concrète à ces réflexions. L'Aire métropolitaine de Lille s'est ainsi impliquée dans des démarches opérationnelles, notamment sur des **axes stratégiques en matière de mobilité « Voyageurs »** :

#### **L'attractivité des transports collectifs métropolitains**

L'AML s'est mobilisée sur l'information « voyageurs » multimodale avec le lancement, en 2013, d'une étude d'opportunité visant à approfondir la question du développement et de la diffusion de l'information multimodale à l'échelle métropolitaine. Cette démarche, menée en partenariat avec les membres du SMIRT, permet d'enrichir les travaux régionaux pour la mise en place d'une centrale d'information multimodale prévue en 2015. L'approche « territoriale » de cet outil a en effet permis d'identifier des pistes de travail pour aller plus loin, avec un cadre partenarial élargi, dans la réponse apportée aux attentes des usagers.

A nouveau, la mise en œuvre d'un tel projet repose sur un important travail d'animation qui implique fortement un ensemble d'acteurs complémentaires.

#### **Le développement de nouvelles formes de mobilité**

L'autre axe retenu concerne le développement des nouvelles formes de mobilité en s'appuyant notamment sur l'innovation dans les usages.

Pour y parvenir, l'AML participe à l'élaboration d'une politique partenariale de covoiturage à l'échelle métropolitaine, dans des registres bien précis :

- Partager les bonnes pratiques et les expériences entre les acteurs (temps d'échanges).
- Accompagner la mise en œuvre du schéma directeur des aires de covoiturage en recherchant les synergies avec les politiques mises en œuvre par les partenaires (appui méthodologique et cartographique).

---

<sup>2</sup> Sans qu'elle soit exhaustive, la liste ci-après permet d'en juger (ordre alphabétique) : Autorités Organisatrices de Transport compétentes françaises et belges, CCI, CRCl, CETE, Conseil Régional Nord – Pas-de-Calais, Delta 3, DIRECCTE, DREAL, Eurométropole, MEL, Offices du tourisme, Pôle d'excellence Euralogistic, Ports de Lille, Service Public de Wallonie, SMIRT.

Par ailleurs, l'AML travaille en partenariat avec la plate-forme d'innovation i-viaTIC sur la mise en œuvre de solutions innovantes comme le service de mobilité partagée LIVICOTE (Lignes de Covoiturage et Service Complet de mobilité).

### Une réalité qui s'impose à tous

#### Les faits

Les constats formulés lors de précédents travaux sur les questions de mobilité (aux échelles métropolitaine et régionale) sont confirmés par les observations et analyses les plus récentes, parfois avec une intensité accrue. Ils renforcent la **nécessité de construire un système métropolitain de transport durable et de mobiliser, au plus tôt, l'ensemble des acteurs** – dans leur diversité (AOT, EPCI, Etat, région, départements, monde économique...) – pour y parvenir.

#### Quelques constats :

- ➔ Une organisation multipolaire et une tendance à la dissociation entre lieu de résidence et lieu de travail qui implique des besoins de déplacement croissant (phénomène de métropolisation)
- ➔ Une forte sollicitation des réseaux routiers et autoroutiers liés à un usage prédominant de la voiture
- ➔ Malgré la saturation du réseau autoroutier (+ 8 mn de saturation par an sur l'A1), les trafics continuent à croître
- ➔ Un allongement des déplacements domicile-travail : 21km aller-retour par jour en moyenne
- ➔ Seul 19% des ZAE desservies en TC à horizon 2020
- ➔ Une offre de transport riche et diversifiée (route, fer, réseaux urbains et interurbains) pouvant être optimisée

Compte tenu de la *"mise en mouvement de l'ensemble du territoire régional"* et d'une structure urbaine qui n'est pas toujours favorable aux transports collectifs, cette démarche implique non seulement d'**agir sur l'offre de transport mais aussi sur la stratégie d'aménagement du territoire** qui vise à limiter les effets d'une dissociation croissante entre lieux d'emplois et lieux de résidence.

#### Les échelles

- Les données actualisées confirment aussi l'**aire métropolitaine en tant qu'échelle de référence pour relever les défis de la mobilité** et, ainsi, assurer son développement. Toutefois, on ne saurait se limiter à ce seul périmètre : nombre de déplacements quotidiens se font à l'intérieur de chacun des territoires qui la composent.
- La **dimension transfrontalière** demeure un enjeu prioritaire pour gommer l'effet frontière encore trop marqué (notamment en termes de modalité d'exploitation et de tarification).
- La **nouvelle « donne » territoriale** (périmètre, compétences de la grande Région) ouvre des champs de réflexion et d'action. A ce titre, la question du lien avec le littoral et l'amiénois est à approfondir.
- Les enjeux liés à l'optimisation de l'**accessibilité externe de l'aire métropolitaine** doivent aussi être pris en compte afin de conforter son positionnement sur les réseaux de transport nord-européens ; en particulier sur le réseau ferroviaire à grande vitesse, afin que la métropole se trouve en position de hub ferroviaire grande vitesse.

Néanmoins, si la question des échelles est centrale, il est à noter que l'exercice des compétences soit d'une importance comparable pour faire aboutir des projets.

## Les objectifs

- La recherche d'une plus grande cohérence, d'une meilleure lisibilité, d'une optimisation de l'offre de transports collectifs à l'échelle métropolitaine, y compris dans sa dimension transfrontalière, demeurent prioritaires pour construire un territoire multipolaire, irriguer l'ensemble de ses composantes et garantir à tous la possibilité de « bien voyager ».
- Cette stratégie conduit à privilégier la notion de **maillage** et **l'optimisation de l'ensemble des liaisons radiales et transversales connectant les pôles urbains métropolitains** (relation Nord/ Sud et Est/Ouest), y compris les liaisons transfrontalières (vers Tournai comme vers Kortrijk).

## Une méthode à trouver

Dans la diversité des fonctions, des territoires et des expériences, tous les intervenants s'accordent pour penser que **seule l'action concertée de tous les acteurs de l'aire métropolitaine permettra de relever les défis** collectifs qui se présentent.

*"Travailler ensemble à la bonne échelle ; privilégier les partenariats, conditions indispensables de réussite, rechercher des synergies entre les politiques portées par les différents partenaires, sachant que l'émergence d'une stratégie partagée est une des clés de la réussite du projet métropolitain",* sont autant de formulations pour exprimer une même attente.

Cette recherche de cohérence doit aussi se trouver dans les documents de prospective et de planification. Ainsi, à l'échelle métropolitaine, la **coordination des SCOT** et la mise en place d'une **gouvernance adaptée** sont des pistes à explorer.

Fort de son expérience dans la pratique partenariale, l'AML a vocation à jouer un rôle majeur dans la **recherche de synergie** entre les politiques portées par les différents partenaires, sachant que **l'émergence d'une stratégie partagée est une des clés de la réussite du projet métropolitain**.

## Les enjeux sociaux de la mobilité doivent être au cœur du projet métropolitain

Les habitants doivent être au cœur du projet, notamment ceux qui sont le plus soumis à une mobilité contrainte, dans les moins bonnes conditions. Les études menées dans le cadre de l'AML sur la précarité énergétique et les impacts sociaux de la métropolisation mettent en évidence cette problématique et les risques qui se profilent.

De manière plus générale, il faut prendre en compte la diversité de situations sociale, économique, culturelle, géographique, des habitants de l'aire métropolitaine et les réponses appropriées qu'ils attendent. Afin de permettre à tous d'accéder aux ressources métropolitaines, une attention particulière doit porter sur ceux qui ne se déplacent pas faute d'être motorisés ou qui rencontrent des difficultés pour accéder à l'information : **la communication reste un défi**.

Forts de ces constats, tous les intervenants s'accordent pour attribuer une valeur particulière à l'action sur l'offre de transport : *"il faut viser un accès équitable à l'offre de transport, notamment pour réduire les inégalités sociales"*.

Cela est source d'interrogations : Apporte-t-on les réponses appropriées ? Prend-on assez en compte la diversité des territoires et des populations ? Existe-t-il un besoin de mieux adapter l'offre aux attentes des habitants ?

L'attractivité des transports collectifs métropolitains, enjeu majeur, doit ainsi être « revisitée » à l'aune de ces réalités : elle doit être performante, de qualité, pratique, non seulement au plan technique mais aussi pour apporter de véritables solutions aux populations et aux territoires.

Au-delà des intentions et des méthodes, cela pose la question des modalités d'action qui peuvent amener un **changement des mentalités, des comportements** en faveur d'une diversification des modes de déplacements.

Considérant qu'une **prise de conscience collective** constituait un point de départ utile, diverses hypothèses sont envisageables, telles : lancer un débat sur les questions de mobilité via l'instance régionale du débat public, accompagner la diffusion de bonnes pratiques, notamment au sein des entreprises (en lien avec la démarche *Déclic Mobilités*) voire s'engager vers l'élaboration d'une *charte de la mobilité métropolitaine*...

### **Un « bouquet de solutions » à développer pour répondre aux enjeux de la mobilité à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille**

La valorisation et la coordination des offres existantes : l'apport du SMIRT

Le SMIRT (Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports) était un outil attendu pour répondre aux questions qui précèdent. Les objectifs qui lui ont été fixés visent ainsi la coordination de l'offre de transport et des tarifs ainsi que la mise en place d'une centrale d'information. S'y ajoute l'ambition d'aider les autorités organisatrices à être plus performantes, plus coordonnées, pour répondre aux besoins de mobilité et à leurs évolutions.

Le SMIRT entre aujourd'hui dans une **phase opérationnelle** avec deux actions majeures, en cours, relatives à la demande en matière de services de mobilité : la carte « Pass Pass » et la centrale d'information « Pass Pass Info ».

Les attendus vis-à-vis de cette centrale sont multiples et concernent différentes cibles : promotion et visibilité de l'offre ; préparation de voyage, achat de titres de transport, aide dans les déplacements pour les utilisateurs ; observation et adaptation de l'offre aux usages pour les autorités organisatrices.

Répondant aux enjeux énoncés précédemment sur le développement des liaisons transfrontalières, la démarche sur la billettique pourrait s'étendre, à moyen terme, à des offres de transport belges compatibles avec le système « Pass Pass ».

Par ailleurs, le SMIRT mène des réflexions sur le développement de nouvelles formes de mobilité, notamment :

- Le développement du covoiturage, en intervenant, à l'échelle régionale, sur la mutualisation des plates-formes web de mise en relation, l'animation de la démarche et une communication adaptée.
- Le transport à la demande en lien avec la centrale d'information (à l'exemple de ce qui est pratiqué dans l'Oise).

Pour la mise en œuvre de réponses concrètes, l'**articulation avec les travaux du SMIRT** représente pour l'AML un enjeu majeur.

**L'enjeu du covoiturage : une priorité partagée et de premières initiatives**

L'action de la Région, traduite dans le Schéma Régional des Transports et des Mobilités (SRTM), intègre les notions de nouvelles mobilités.

Parmi elles, le développement de l'usage du covoiturage représente un potentiel qui mérite une attention particulière au regard des perspectives offertes pour l'optimisation du réseau routier et de l'offre de stationnement (notamment pour l'accès aux gares).

S'inscrivant dans un partenariat entre les acteurs de la mobilité, de l'aménagement et du monde économique, ce développement repose sur un accompagnement de l'évolution des pratiques de déplacements (animation, communication, mesures incitatives...).

Les travaux déjà réalisés et les initiatives en cours confortent **l'AML en tant que territoire d'expérimentation pour le développement du covoiturage.**

Une initiative à tester : LIVICOTE

L'AML travaille en partenariat avec la plate-forme d'innovation i-viaTIC sur la mise en œuvre de solutions innovantes comme le service de mobilité partagée LIVICOTE (Lignes de Covoiturage et Service Complet de mobilité).

Au sein de l'Aire Métropolitaine de Lille, cette initiative a pour finalité d'expérimenter un service de mobilité visant à favoriser le partage des trajets en voiture sur les axes métropolitains très fréquentés en accompagnant l'usage du covoiturage et de l'auto-partage. Il s'agit d'apporter une réponse nouvelle - fonctionnelle, soutenable et solidaire - basées sur les usages.

Un programme à mettre en œuvre : le schéma directeur de covoiturage des Départements du Nord et du Pas-de-Calais

Le schéma a été élaboré à une échelle interdépartementale. Sa mise en œuvre sera progressive et s'appuiera sur une évaluation de ses résultats.

Il présente un réel intérêt pour une prise en compte de la dimension métropolitaine d'autant que la moitié des places prévues pour le développement du covoiturage est située sur le territoire de l'AML. Pour autant, le covoiturage est aussi déterminant pour les territoires ruraux qui sont pleinement intégrés à la démarche.

La **mutualisation** avec les parkings des centres commerciaux est un enjeu, notamment financier. Ils suscitent la même approche en Wallonie. Ce peut être une occasion concrète d'échange de méthode et de pratique pour tirer le meilleur parti de ce type d'espaces

### Le projet REGL : un élément du renforcement du maillage métropolitain

S'inscrivant dans la volonté « d'unir la région par le rail » affirmée dans le Schéma Régional des Transports et des Mobilités, le projet REGL vise à consolider le maillage métropolitain et, plus particulièrement, la liaison entre l'agglomération lilloise et le centre du Bassin minier. Aujourd'hui fragilisé par l'intensité des flux qui y convergent quotidiennement, cet axe Nord-Sud constitue un « **point dur** » du système de transport métropolitain qui **pénalise la fluidité des échanges** entre les territoires. Le renforcement de ce maillon représente un enjeu-clé.

Cependant, pour offrir aux usagers un **service attractif à l'échelle de leurs déplacements**, les solutions à mettre en œuvre reposent également sur la performance des liaisons ferroviaires transversales et des autres radiales vers l'agglomération lilloise ainsi que sur leurs interconnexions avec les réseaux urbains. Les initiatives en cours telles que le développement des pôles d'échanges ou les projets de lignes de bus à haut niveau de service sont des dynamiques à valoriser.

## Les changements des pratiques de mobilité: de nouveaux usages à accompagner

Un certain nombre de **mutations sont en cours**. Elles soulignent un changement d'époque. A titre d'exemple, il convient de prendre en compte :

- La « diversité des temps » de la vie (vie familiale, vie professionnelle, loisirs...).
- La « non-mobilité » et son organisation, tel le télétravail, sa place actuelle et son développement.

Ces nouveaux enjeux doivent pouvoir s'inscrire dans un **dialogue territorial** entre les acteurs publics en charge de la mobilité et les pôles générateurs de mobilités (entreprises, universités, équipements publics...) à l'échelle de l'aire métropolitaine.

Par ailleurs, à côté des avancées technologiques, des **innovations organisationnelles** peuvent permettre de faire émerger de nouvelles formes de mobilité.





Monsieur Jacques ARCHIMBAUD  
Président de la CPDD  
Vice-président de la CNDP  
Commission nationale du débat public  
244 bs St Germain  
75007 PARIS

Le Président

**Objet : réseau express Grand Lille**

Amiens, le 16 JUIL 2015

Monsieur Le Président,

- Allonville
- Amiens
- Bertangles
- Blangy-Tronville
- Boves
- Boves
- Cagny
- Camon
- Clairly-Saulchoix
- Creuse
- Dreuil-les-Amiens
- Dury
- Estrées-sur-Noye
- Glisy
- Grattepanche
- Guignemicourt
- Hébecourt
- Longueau
- Pissy
- Pont-de-Metz
- Poulainville
- Remiencourt
- Revelles
- Rivery
- Rumigny
- Sains-en-Amiénois
- Saint-Fuscien
- Saint-Saulieu
- Saleux
- Salouël
- Sauvuse
- Thizy-Glimont
- Vers-sur-Selle

La présentation du projet de réseau express Grand Lille du 24 juin en préfecture de région Picardie a permis aux membres du bureau d'Amiens Métropole d'être informés de ce projet.

Nous avons pu constater que ce projet a totalement occulté que la voie ferrée reliant Arras à Douai permet à d'autres liaisons d'être assurées.

La liaison Amiens Lille par TER emprunte cette infrastructure.

Ce tronçon très chargé actuellement risque de se saturer. Nous constatons qu'aucune étude n'a été engagée sur ce sujet.

Nous demandons donc que cette inquiétude soit reprise dans les conclusions du débat public afin de rappeler que l'usage de la voie ferrée reliant Lille à Amiens relève du bien public et qu'à ce titre chaque utilisateur doit être respecté.

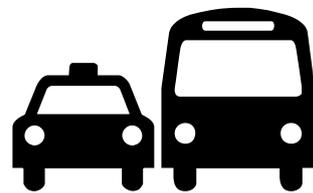
Je vous prie de croire, Monsieur Le Président, en l'expression de ma considération distinguée.

**Alain GEST**



# 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.

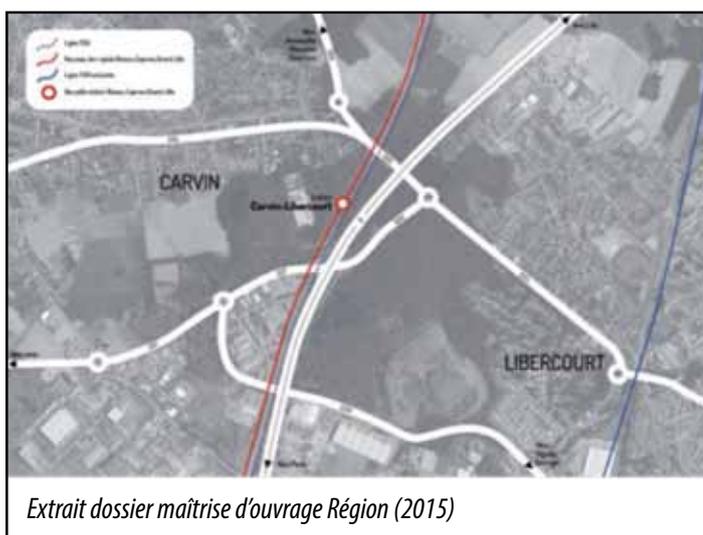


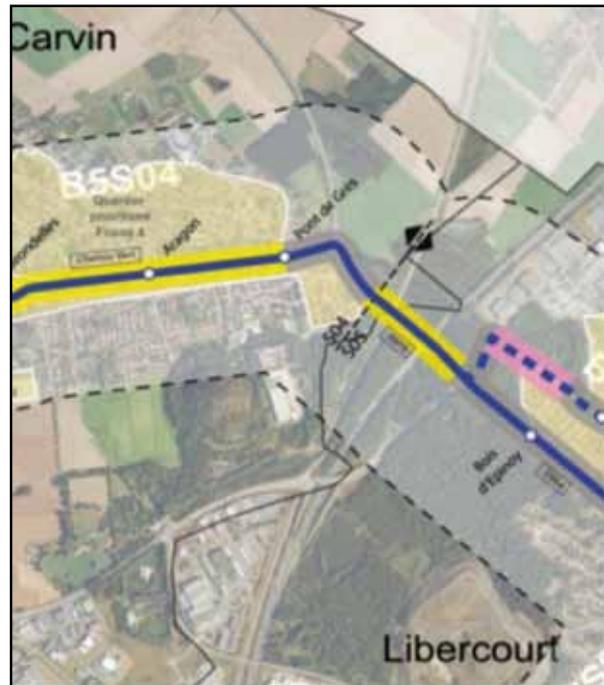
## 1/ Gare de Carvin/Libercourt

**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 études préliminaires BHNS-SMT  
AG Tracé BHNS - Bulle 5 (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 document support de débat public (2015)*



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.

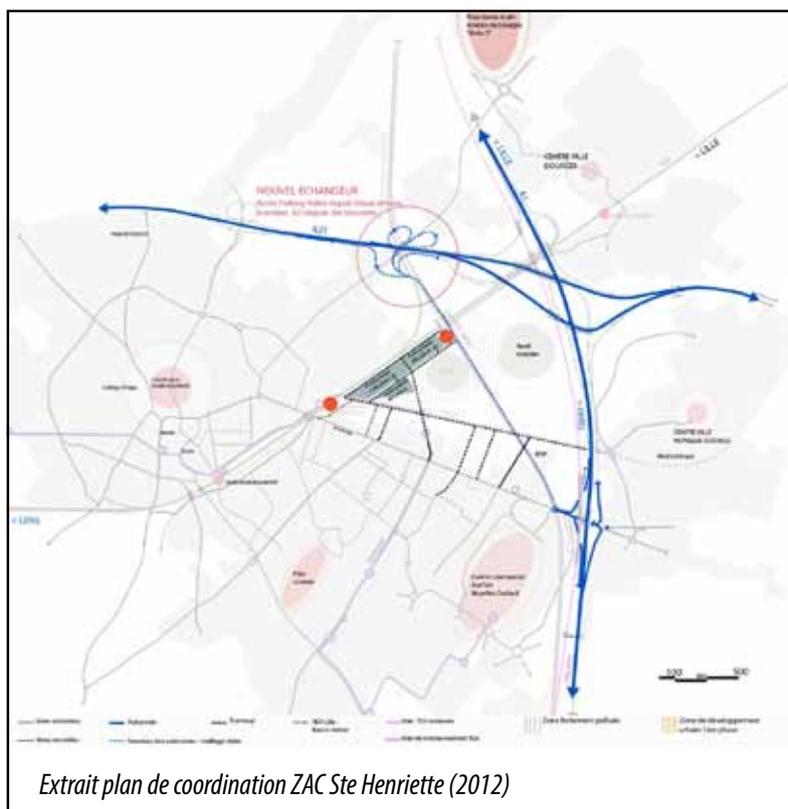
La proposition de la Région ne permet pas cette mutualisation. Les deux gares étant situées à chaque extrémité Est et Ouest du quartier résidentiel/économique.

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.**

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES  
DE FLANDRE INTERIEURE**

**CONSEIL DE COMMUNAUTE DU LUNDI 11 MAI 2015**

**DELIBERATION 2015/080**

**Objet: Vœu pour l'inclusion des gares de Bailleul et Hazebrouck dans le projet de lien ferroviaire rapide Réseau Express Grand Lille (REGL)**

Séance du onze mai deux mille quinze à dix-huit heures trente.

Le Conseil de la Communauté de Communes de Flandre Intérieure s'est réuni en la Salle des Augustins à Hazebrouck, sous la présidence de Monsieur Jean-Pierre BATAILLE, Président, sur la convocation qui lui a été faite le vingt-neuf avril deux mille quinze.

**Présents (68) :** Francis AMPEN – Marc DENEUCHE – Bénédicte CREPEL – Colette HUS – Ghislaine PETITPREZ – Damien DEKNEUDT – Joël DECAT – Bruno DELOBEL – Jean-Luc FACHE – Régis DUQUENOY – Pierre BOURGEOIS – Laurent DENIS – Bernadette POPELIER – Marc DEHEELE – Brigitte VANHERSEL – Sylvain DEVEY – Jacques NUNS (jusqu'à 21 H 35) – Philippe MASQUELIER – Gérard MARIS – Franck BLOMME – Bernard DEBAECKER – Jean-Pierre BAILLEUL – Christine REYNAERT – Valentin BELLEVAL – Cécilia LECIGNE – Fabrice PERLEIN – Laurence PEENAERT – David LESAGE – Sabine TRYHOEN – Philippe GANTOIS – Odile SCHRICKE – Béatrice VEIT – TORREZ – Jessy HERLEN – Samuel BEVER – Dominique WALBROU – Jacques HERMANT – Yves DELFOLIE – Marie-France QUAEGBEUR – Bernard DEBEUGNY – Roger LEMAIRE – Janine JOSSON – Monique GRYSON – Pascal CODRON – Thierry DEHONDT – Jean-Luc DEBERT – Stéphane DIEUSAERT – Joël FOURNIER – Jean-Pierre DECOOL – Luc EVERAERE – Jean-Pierre VARLET – César STORET – Marie-Madeleine CAMPAGNE – Jean-Pierre DZIADEK – Carole DELAIRE – Jean-Pierre BATAILLE – Anne DECOOL – Jean-Luc BARET – Joël DEVOS – Dorothee DEBRUYNE – Elisabeth GRESSIER – Bernard BEUN – Jean-Paul SALOME – Cécile BOUQUET – Eric SMAL (jusqu'à 21 H 40) – Laurence BARROIS – Anne VANPEENE – Emidia KOCH – Christian BELYNCK

**Absents suppléés (5) :** Danielle MAMETZ par Laurent DENIS – Sandrine KEIGNAERT par Sylvain DEVEY – Bernard DELASSUS par Franck BLOMME – Jean-Claude MICHEL par Thierry DEHONDT – Irène VISTICOT par Bernard BEUN

**Procurations (15) :** Bernard HEYMAN à Marc DENEUCHE – Catherine DEPLANCKE à Colette HUS – Sébastien MALESYS à Damien DEKNEUDT – Patricia MOONE à Carole DELAIRE – Béatrice CHARMET à Valentin BELLEVAL – Jacqueline VANDAELE à Jean-Pierre BAILLEUL – Olivier DASSONNEVILLE à Philippe GANTOIS – Michel LABITTE à Joël DECAT – Pascal DECOOPMAN à Odile SCHRICKE – Jean-Luc CAPPAERT à Jacques HERMANT – Béatrice DESCAMPS à Bénédicte CREPEL – Jérôme DARQUES à Marie-France QUAEGBEUR – Fabrice DELANNOY à Roger LEMAIRE – Dominique DERAY à Jean-Luc DEBERT – Daniel DOYER à Pierre BOURGEOIS

**Effectif du Conseil de Communauté : 88**

**Votants : 83**

**Secrétaire de séance :** Emidia KOCH

Le Président soussigné, certifie qu'un extrait de la présente délibération a été affiché à la Communauté de Communes de Flandre Intérieure, conformément aux dispositions de l'article L.2121-25 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le Président,  
Jean-Pierre BATAILLE



SEANCE DU CONSEIL DE COMMUNAUTE DU 11 MAI 2015

DELIBERATION 2015/080

**Objet : Vœu pour l'inclusion des gares de Bailleul et Hazebrouck dans le projet de lien ferroviaire rapide Réseau Express Grand Lille (REGL)**

Le Réseau Express Grand Lille REGL est un projet d'aménagement du territoire et de service ferroviaire porté par la Région Nord – Pas-de-Calais consistant en une liaison de type RER entre Lille et des pôles urbains principaux de la Région.

Ce projet de services sera doté de liaisons rapides et fréquentes avec des capacités de transport de voyageurs importantes, grâce à une ligne ferroviaire centrale connectée aux lignes ferroviaires existantes qui seront aménagées.

Le projet actuel prévoit des correspondances avec des équipements structurants à l'échelle régionale (Aéroport de Lille Lesquin, Stade Pierre Mauroy) ainsi que des ramifications vers les communes de Lens, Arras, Douai, Cambrai, Courtrai et Armentières.

Le projet REGL a pour ambition de répondre aux objectifs suivants :

- offrir des liaisons plus rapides, plus fréquentes, pour plus de voyageurs
- relier les principaux pôles urbains deux à deux, que permettrait la traversée souterraine de Lille
- soulager la circulation automobile en offrant une alternative au tout-automobile
- agir sur l'attractivité des territoires desservis et favoriser un développement urbain maîtrisé
- réduire la précarité énergétique liée à l'usage de l'automobile.

Il apparaît dans les premières réflexions concernant ce projet de REGL, et soumis à débat public, selon les dispositions du Code de l'Environnement, du 2 avril au 22 juillet 2015 que le territoire de Flandre Intérieure a été totalement occulté.

Or il s'avère que plusieurs éléments plaident en faveur d'une extension de la ramification s'arrêtant à Armentières aux Pôles d'Echanges de Bailleul et Hazebrouck :

- Le territoire de la Communauté de Communes Flandre Intérieure est traversé dans son entièreté par l'autoroute A25. Cet axe autoroutier est très emprunté et subit régulièrement des engorgements depuis le demi-échangeur n° 11 (Hazebrouck), et qui n'ont cessé de croître, en durée et en emprise. Or, d'évidence, l'arrêt du REGL à Armentières incitera les usagers à se rendre sur Armentières pour prendre un moyen de transport plus régulier, et d'engorger encore plus l'A25 depuis la Flandre Intérieure jusqu'à Armentières.
- Le territoire de la Flandre Intérieure s'est depuis plusieurs années mobilisé en vue de favoriser le transport ferroviaire. Ainsi des travaux structurants ont été entrepris sur les Pôles Gares de Bailleul et d'Hazebrouck afin de renforcer leur attractivité et leur accessibilité. Cette volonté territoriale forte d'aménager les deux principales gares du territoire est la traduction d'un développement territorial durable s'appuyant sur le développement des atouts du territoire. La Gare d'Hazebrouck est la 6<sup>e</sup> gare régionale qui constitue un véritable nœud ferroviaire de première importance en région, avec des lignes desservant Dunkerque, Calais et Boulogne, Arras et Lille, et aussi gare TGV avec des liaisons vers Paris, Arras, Lens, Béthune, Saint-Omer et Dunkerque. La Gare de Bailleul occupe quant à elle la 13<sup>ème</sup> place régionale et voit constamment le nombre d'usagers augmenter significativement. En 2013, c'est un cumul de 9 605 montées / descentes qui ont été comptabilisées sur ces deux gares (2 872 pour Bailleul et 6 733 pour Hazebrouck). Ces données confirment l'intérêt régional à une extension du réseau ferroviaire rapide à la Flandre Intérieure.
- Ces données sont d'évidence en corrélation avec les déplacements domicile-travail : le territoire de la Flandre Intérieure et Flandre Lys occupe la troisième position après Lens-Liévin et le Douaisis, dans les deux sens; flux en constante augmentation. En 2010, ce sont 20 397 habitants qui travaillent en dehors du territoire dont 65% travaillent dans la Métropole Européenne de Lille. Ces chiffres démontrent le lien évident entre le territoire couvert par la CCFI et la Métropole Lilloise et conduit inévitablement à réfléchir à l'extension de la liaison rapide au sein de la Flandre Intérieure afin de faciliter les déplacements de ces

Envoyé en préfecture le 20/05/2015

Reçu en préfecture le 20/05/2015

obligatoire d'appréhender la

ID : 059-200040947-20150511-DEL2015\_080-DE

travailleurs entre les deux territoires et au sein de chaque territoire et rend dimension étroitement liée de mobilité à réinventer entre la CCFI et la MEL.

- La CCFI a prescrit en septembre 2014 l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal couvrant l'entièreté de ces 50 communes. Parmi les axes forts de cette délibération a été affirmée à l'unanimité des conseillers communautaires la nécessité d'aborder la question de l'aménagement de l'espace communautaire en lien avec le réseau ferroviaire existant ou à développer. Cette volonté a trouvée une traduction supplémentaire dans les statuts de la CCFI. Il apparaît ici l'évidente conjonction entre un projet de dimension régionale qui bénéficiera pour sa mise en œuvre en Flandre Intérieure d'une volonté locale forte et déterminée.
- Cette notion d'interaction entre territoire doit également être appréhendée au regard des tendances démographiques. Ainsi, entre 2006 et 2011 le territoire de Flandre Lys dont fait partie la CCFI est le secteur qui est le plus attractif démographiquement de l'espace régional avec un taux de croissance annuel moyen de +0,7%. Cette tendance démographique haussière s'est confirmée et se maintient depuis 2011. Le projet de lien ferroviaire rapide est un projet régional prospectif, ainsi il doit impérativement intégrer cette attractivité démographique et étendre la ligne à la Flandre intérieure afin de ne pas écarter sa population d'une mobilité durable.
- L'échéance du projet (2030) pose la question de ce que sera « l'usine du futur ». Les évolutions technologiques, le développement du haut débit, des outils numériques et notamment de l'impression 3D, portent en eux un potentiel de raccourcissement des distances et des délais entre la conception, la production et la consommation des produits. C'est une chance pour le développement économique de nos territoires. Les activités du futur pourront ainsi se développer dans nos zones d'activité. Encore faut-il qu'elles soient accessibles. Il sera donc vital d'augmenter la fréquence des trains desservant non seulement nos gares mais également nos haltes ferroviaires.

Il en va du futur de la Flandre Intérieure, de son développement et de son attractivité, ainsi que de l'espace euro-régional.

#### Il vous est proposé :

- De demander l'extension du projet de desserte de lien ferroviaire rapide Métropole Lilloise - Bassin Minier REGL à Bailleul et jusqu'à Hazebrouck.

#### ADOpte A L'UNANIMITE

Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal Administratif de LILLE dans un délai de deux mois à compter de sa publication et sa transmission aux services de l'État.

Séance du Conseil de Communauté,  
A Hazebrouck, le 11 mai 2015  
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,

Jean-Pierre BATAILLE



Délibération rendue exécutoire  
compte-tenu de la transmission en Sous-Préfecture de Dunkerque le :  
et de la publication ou notification le :

Le Président,

Jean-Pierre BATAILLE



20 MAI 2015

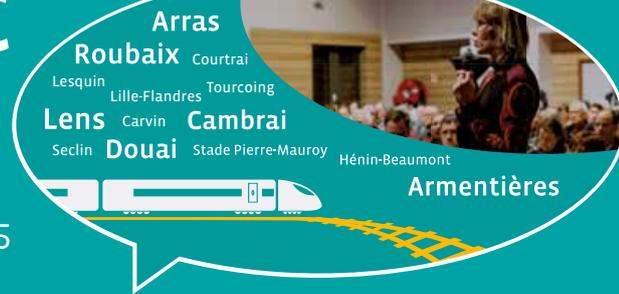
20 MAI 2015



# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL) 02 avril au 22 juillet 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N°12 juillet 2015



### Présentation des acteurs

La Communauté Urbaine d'Arras, la Communauté d'Agglomération du Douaisis et la Communauté de Communes Osartis Marquion, principales collectivités de l'arc sud de la Région Nord-Pas de Calais représentent 295 000 habitants et vont constituer avec les cinq autres intercommunalités voisines le pôle métropolitain « Artois – Douaisis ».

### CAHIER D'ACTEUR

L'amélioration et la défense de la desserte ferroviaire est un dossier particulièrement suivi par les élus du territoire depuis de nombreuses années. Les échanges menés par les trois intercommunalités dans le cadre du pôle métropolitain Artois-Douaisis permettent de mutualiser leurs approches pour proposer cette contribution commune.

### LES 3 INTERCOMMUNALITES APPROUVENT LE PROJET DU REGL

Dans un contexte de mondialisation, le phénomène de métropolisation apparaît comme l'un des principaux moteurs de croissance des territoires. La grande région Nord-Pas de Calais – Picardie compte une métropole qui peut s'appuyer sur une organisation territoriale, structurée par des agglomérations et des villes moyennes (Arras, Béthune, Lens-Liévin, Douai, Cambrai, Valenciennes et Maubeuge). Par son statut, la Métropole Européenne de Lille est en capacité d'entraîner la région dans une dynamique de développement. Conformément aux études de la DATAR, aujourd'hui FRANCE STRATÉGIE, la réussite passe obligatoirement par un développement simultané des infrastructures de transports qui contribuent à la croissance des pôles urbains périphériques. Le Réseau Express Grand Lille est une des actions qui doit contribuer à une croissance partagée et à valider ainsi les fonctions mêmes de métropole.

La Communauté Urbaine d'Arras, la Communauté d'Agglomération du Douaisis et la Communauté de Communes Osartis Marquion, qui accueillent aujourd'hui deux des plus importantes gares de la région directement concernées par ce projet, l'ont étudié avec attention.

**Parce que les élus croient aux opportunités de la métropolisation, ils considèrent que la création du REGL est une nécessité pour les habitants de la région, tout en proposant une variante « ambitieuse » améliorant l'intermodalité des transports, l'intégration du projet et sa rentabilité économique, et proposant la création d'une nouvelle gare TGV européenne interconnectée.**

# OUI AU 3<sup>ème</sup> SCÉNARIO

## MAIS AMENDÉ

### Au regard des enjeux pour le territoire

L'analyse technique des trois scénarios fait ressortir les contraintes et les opportunités de chacun, les élus des intercommunalités se sont prononcés à l'unanimité en faveur du scénario 3.

Il est apparu qu'au cours des échanges, celui-ci :

- apporte une nouvelle ambition pour la Région dans une dynamique de métropolisation, vecteur de développement;
- concrétise des partenariats renforcés au travers du pôle métropolitain Artois-Douaisis ;
- renforce l'attractivité du territoire en lien avec les autres projets structurants que sont le canal Seine/Nord Europe et la requalification de la base aérienne 103.

### Environnement : les points de vigilance du projet proposé

La protection de l'environnement et la préservation de la qualité de vie de la population :

- protéger les champs captants d'eau potable de la région ;
- limiter les nuisances apportées par la réouverture de l'ancienne voie ferrée au niveau de Quiéry-La Motte et de Brebières ;
- garantir les possibilités de développement économique autour de Vitry-en-Artois.



### Le scénario 3 unanimement amendé

La solution proposée s'appuie sur les remarques suivantes :

- réaliser le projet dans son intégralité en une seule fois y compris la liaison vers Cambrai ;
- prolonger le REGL à partir d'Arras vers Amiens et vers Saint-Quentin via Cambrai, pour constituer un arc sud ferroviaire, complémentaire et connecté à la Métropole Européenne de Lille ;
- interconnecter le nouveau réseau avec le réseau international de la grande vitesse pour capter une partie de la centaine de TGV qui traversent aujourd'hui la Région sans s'y arrêter. Cette solution s'accompagne d'une desserte de l'aéroport de Lesquin par le REGL ;
- accompagner le projet du développement du quartier des « pôles gares » desservis et notamment autour des gares d'Arras et de Douai.

### Les « pôles gares » un outil de développement pour les territoires

Les pôles gares historiques d'Arras et de Douai constituent des enjeux majeurs pour créer de nouveaux lieux de centralité par une urbanisation ayant des objectifs ambitieux de densité, de mixité des fonctions, (activités économiques, logement et équipements) et de desserte du reste du territoire (multimodalité, TCSP,...). Ces pôles gares sont considérés comme des entrées de ville.

**Les documents de planification (SCoT) intègrent ces dispositions, qui mériteront d'être renforcées.**

## SOLUTION PROPOSÉE

### UNE VARIANTE CONCRÈTE !

#### Une proposition partagée

Les différentes remarques ont été transcrites dans une proposition de variante concrète qui permet de renforcer l'attractivité globale des territoires et la rentabilité de l'équipement envisagé et qui comprend :

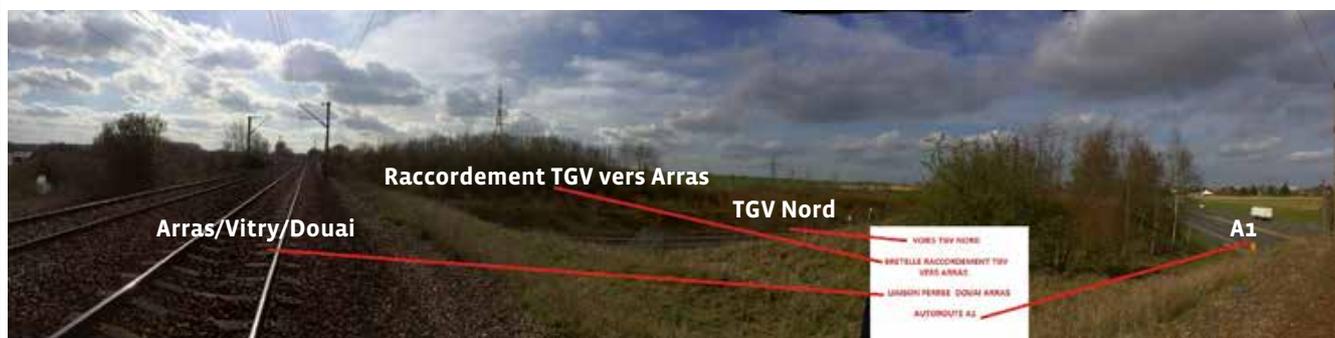
- le tracé entre Hénin-Beaumont-Arras-Douai doit être revu afin de limiter les nuisances sur les communes voisines ;
- la création d'une nouvelle gare TGV européenne pour le trafic international, localisée entre Rœux et Fampoux. Cette gare sera interconnectée avec les lignes du REGL et intégrera les dessertes entre Arras, Douai, Cambrai et Lille. Ce nouveau « pôle gare » deviendra un hub multimodal ferroviaire et routier permettant l'arrêt des trains provenant d'Europe du Nord et d'Europe du Sud (Cologne, Amsterdam, Bruxelles, Barcelone, Turin,...). En outre, elle sera facilement desservie par les axes autoroutiers A1 et A26 et connectée à la RD950.

Ce projet ne doit pas impacter les fréquences des dessertes TGV existantes pour les villes d'Arras, Douai, Valenciennes et Dunkerque ;

- la création de nouveaux pôles d'activités économiques accompagnant ce projet de transport pour répondre aux besoins de développement de l'économie productive, facteur de création d'emplois ;
- et enfin, de manière à marquer une nouvelle ambition au projet, renommer celui-ci : Lien Express Régional (LER).

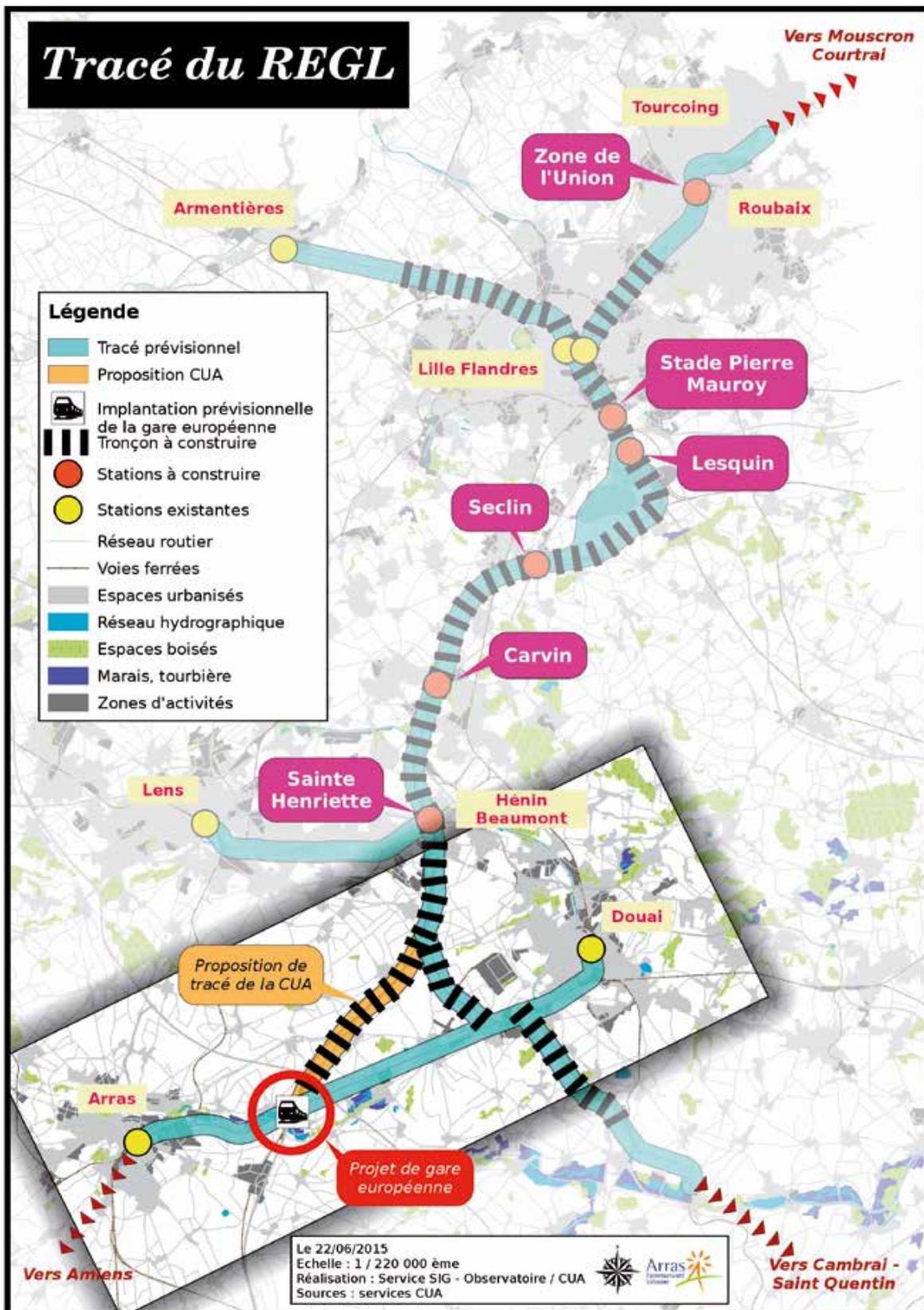


Ligne Arras-Douai au niveau du franchissement du TGV et de l'A1



Projet de gare européenne de FAMPOUX et de RŒUX  
1 HUB FERROVIAIRE MULTIMODAL

# SOLUTION PROPOSÉE : TRACÉ ET GARE EUROPÉENNE



Arras  
Communauté  
Urbaine



# LA COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS AGIT POUR LE DEVENIR DU TRANSPORT

DANS LA GRANDE RÉGION NORD PAS-DE-CALAIS – PICARDIE

LA SOLUTION  
PROPOSÉE PAR LA  
COMMUNAUTÉ  
URBAINE

RÉSEAU  
EXPRESS  
GRAND  
LILLE  
(REGL)



Le Conseil Régional organise jusqu'en juillet un débat public sur l'avenir du transport dans la Région. Il propose 3 scénarios afin de désengorger l'autoroute, développer le transport collectif et réduire les temps de transport.

La Communauté Urbaine d'Arras qui accueille aujourd'hui la 2<sup>e</sup> gare régionale, a étudié ces scénarios avec attention et est arrivée à la conclusion que la création du Réseau Express Grand Lille est une nécessité pour les habitants de la Région, tout en proposant une variante améliorant l'intégration du projet et sa rentabilité économique. La Communauté Urbaine d'Arras propose un Lien Express Régional (LER).

**Philippe Rapeneau**

Président de la Communauté Urbaine d'Arras

## Oui au 3<sup>ème</sup> scénario, mais amendé

- La première proposition prévoit quelques adaptations sur les dessertes TER actuelles. Cette solution ne répondra pas à l'engorgement autoroutier et n'augmentera pas suffisamment le nombre de voyageurs qui choisiraient le train. Elle reste à l'encontre des principes de mobilité durable et de réduction des gaz à effet de serre souhaités. Elle n'améliorera pas la rapidité des déplacements et concentre le développement sur la métropole lilloise.
- La deuxième solution propose un aménagement du réseau existant et un renforcement du service TER (avec notamment 1 TER par heure supplémentaire pour Arras). Cette proposition ne semble pas suffisamment ambitieuse pour le développement de la future Grande Région.
- La troisième proposition, plus ambitieuse, suggère la création d'un Réseau Express Grand Lille (équivalent à un RER) avec des liaisons entre les principaux pôles urbains plus rapides et plus fréquentes. Par contre, les raccordements avec Douai et Arras ont été sous-étudiés. Cela impliquerait de créer une voie coupant la commune de Brebières en trois et passant dans des quartiers d'habitation. Les nuisances semblent particulièrement importantes tout au long du tracé, pour les riverains et pour l'environnement. Cette proposition concentre par ailleurs le développement sur la métropole lilloise.



## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

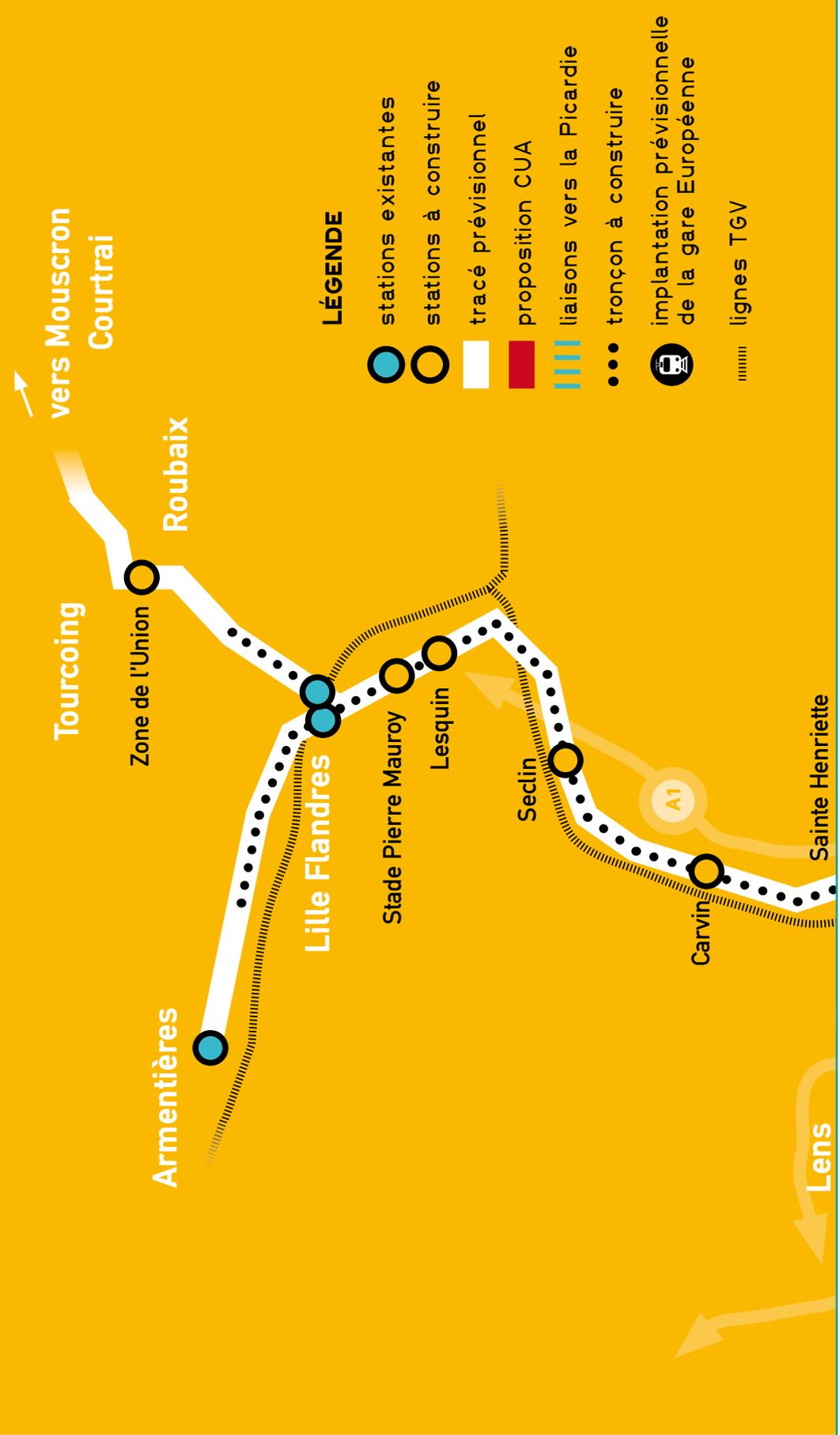
### Quelle solution proposée par la Communauté Urbaine d'Arras ?

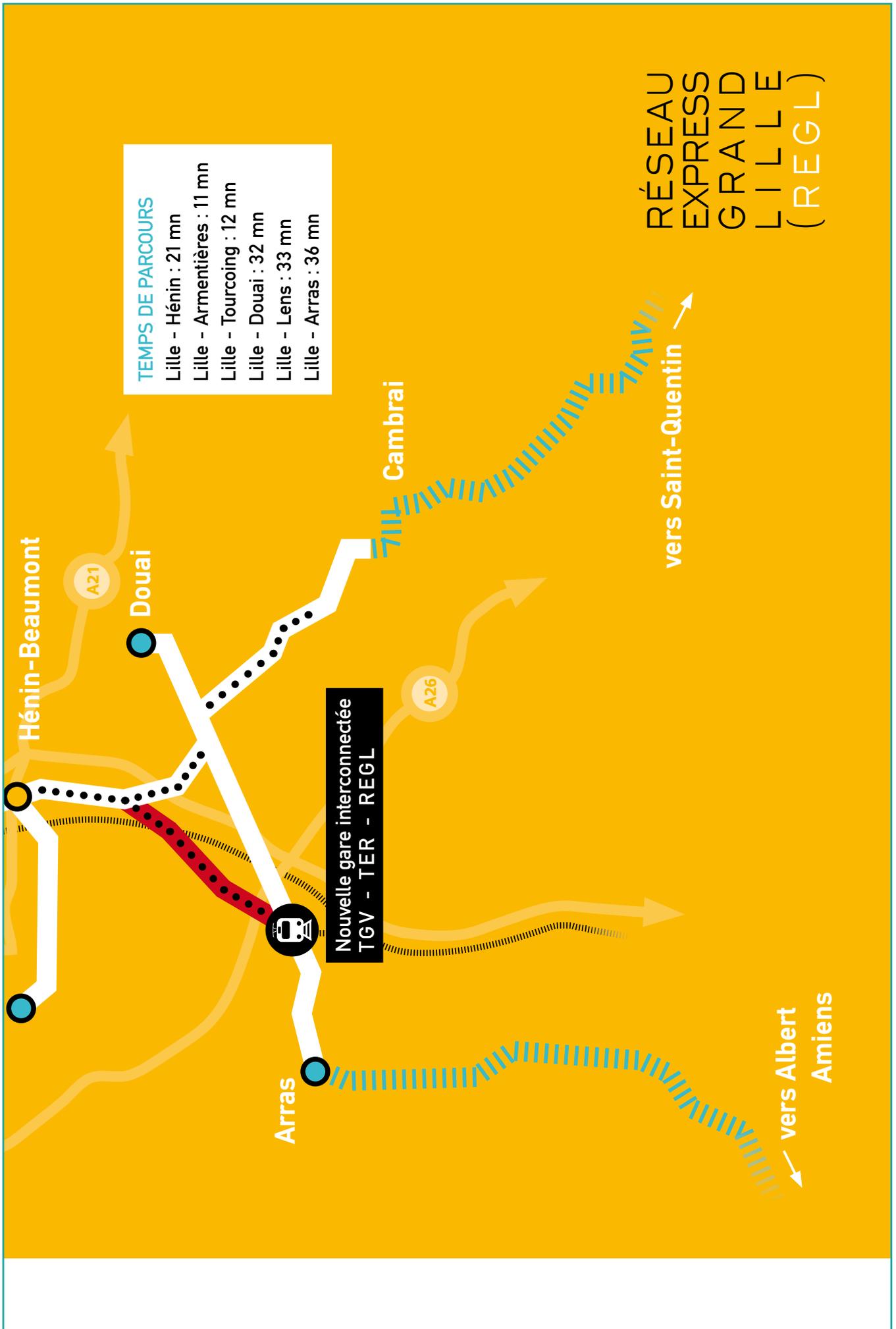
Le bureau de la Communauté Urbaine d'Arras propose, sur la base de ce qui a été réfléchi lors de l'écriture du Scot de la Région d'Arras, d'amender le troisième scénario de la Région Nord Pas-de-Calais avec :

- Un nouveau tracé REGL depuis Hénin-Beaumont vers Arras, le long de la voie existante et de l'autoroute
- La création d'une nouvelle gare européenne entre Rœux et Fampoux avec une liaison vers Arras et Douai
- La complémentarité entre cette gare européenne et la gare TGV du centre-ville d'Arras
- La création de nouveaux pôles d'activités accompagnant ce projet de transport



# La solution proposée par la Communauté Urbaine d'Arras







# Quels avantages ?

## ENVIRONNEMENT

- Réduction des nuisances pour les riverains et pour l'environnement. Le tracé proposé par la Communauté Urbaine d'Arras longe l'autoroute et la voie ferrée, le foncier est disponible.
- Réduction du trafic autoroutier et diminution des gaz à effet de serre
- Le train devient facile d'accès avec de nombreuses dessertes

## UNE GARE AU CŒUR DE LA GRANDE RÉGION

- Une gare européenne permettant l'arrêt des trains assurant des liaisons Europe du Nord – Europe du Sud
- Une gare régionale, interconnectée à l'ensemble du réseau ferroviaire : TER, TGV, réseau express, ...
- Une gare proche des axes autoroutiers : A1 et A26 et connectée à la RN50
- Une gare au cœur d'un bassin de population de plus d'un million d'habitants (Pôle métropolitain Artois - Douaisis)
- Une gare reliée aux grands pôles urbains régionaux

## AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Créer des parcs d'activités en partenariat avec Osartis-Marquion à proximité de cette gare européenne
- Anticiper les évolutions du ferroviaire à long terme
- Développer le quartier de la gare centre d'Arras en espace d'activités et de logement



# RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



# RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

Photographies : CJA - Fotolia, Bahnstrecke © arsdigital, Gare train © shpcky, Motion-blurred woman running to train © corinel\_design

## **COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS**

LA CITADELLE

BOULEVARD DU GÉNÉRAL DE GAULLE

CS 10345 - 62 026 ARRAS CEDEX

TÉL. 03 21 21 87 00

MAIL: [INFOS@CU-ARRAS.ORG](mailto:INFOS@CU-ARRAS.ORG)

[WWW.CU-ARRAS.FR](http://WWW.CU-ARRAS.FR)



COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS



@GRANDARRAS

# DÉBAT PUBLIC RESEAU EXPRESS GRAND LILLE

02 AVRIL AU 22 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N°26 Juillet 2015



Le Réseau Express Grand Lille a pour ambition de créer une nouvelle offre de service de mobilité entre la Métropole lilloise et la Belgique au Nord, l'Artois au sud, traversant le bassin minier au cœur de l'agglomération d'Hénin Carvin dans ce qu'il est coutume d'appeler « l'arc sud de la métropole ».

Sa vocation première est de contribuer au désengorgement routier de cette aire métropolitaine.

Ce type de projets dépasse la dimension « infrastructure de transport » et touche à l'aménagement du territoire.

Les trois agglomérations de l'arc sud ont engagé depuis plusieurs années un processus de coopération progressive destiné à coordonner les dynamiques de développement qu'elles mettent en œuvre.

Ces dynamiques nécessitent de pouvoir faciliter et développer les échanges au-delà de ce que les infrastructures existantes peuvent absorber.

Le REGL, en ce qu'il impactera ce processus, en ce qu'il facilitera les liaisons avec la Métropole Européenne de Lille au nord et La Communauté Urbaine d'Arras au sud, conduit donc les Présidents des 3 Communautés d'agglomération à exprimer leur total soutien au projet.

Alain Wacheux, Sylvain Robert,  
Jean-Pierre Corbisez

## CAHIER D'ACTEUR

### Le REGL, un atout pour notre Pôle métropolitain

Le Bassin minier du Pas-de-Calais est caractérisé par une densité urbaine relativement forte, qui ne s'incarne véritablement dans aucune « capitale », même si Lens jouit d'un statut central.

De fait, il s'est développé plutôt sous la forme d'une conurbation de villes moyennes ou petites, et s'est structuré depuis l'essor de l'intercommunalité autour de trois communautés d'agglomération, chacune organisée autour de deux « villes-centre » : de l'ouest à l'est, Bruay, Béthune, Lens, Liévin, Hénin-Beaumont, Carvin.

Sous cette apparente diversité, les trois agglomérations, leurs villes, leurs habitants, partagent un grand nombre de caractéristiques communes : caractéristiques socio-économiques, particularité des formes urbaines, importance des questions de mobilité, et voisinage de la métropole lilloise, avec laquelle les flux de voyageurs, de résidents, de travailleurs, de transit, se sont multipliés ces dernières années, dans les deux sens.

Conscientes de partager les mêmes problématiques et les mêmes enjeux, désireuses de nouer un dialogue équilibré avec la métropole, les trois Communautés ont décidé d'engager le processus de constitution d'un Pôle Métropolitain destiné à leur permettre de parler d'une seule voix et de se forger un avenir commun.

Le REGL est une formidable opportunité pour ce territoire.

D'abord parce que les questions des transports et de l'aménagement du territoire sont au cœur des dynamiques engagées ensemble par les trois agglomérations dans leur démarche de structuration.

Ensuite parce qu'il s'agira d'une pièce essentielle, mais non exclusive, de la réponse du territoire aux questions de mobilité.

Enfin, parce qu'il s'intègre aux stratégies à l'œuvre en matière de développement économique ou d'urbanisme, ainsi qu'au modèle d'organisation en réseau que les trois agglomérations mettent en œuvre ou auxquelles elles doivent répondre dans d'autres domaines.

# UN POLE A CONSTRUIRE, UN TERRITOIRE EN DEVENIR

## UNE VOLONTE AFFIRMEE D'ENGAGER UN DEVELOPPEMENT COORDONNE ET STRUCTURE



*Le Louvre-Lens, au cœur des nouvelles dynamiques à l'oeuvre*

L'arrêt de l'exploitation charbonnière a laissé le territoire du Bassin Minier aux prises avec des problématiques inédites en France : la réindustrialisation bien entendu, mais également la nécessité pour un territoire de se prendre en main et de trouver les moyens de se donner de nouvelles chances de développement en même temps que de pallier à des difficultés sociales, culturelles et économiques considérables.

Ce cataclysme économique a poussé les différentes villes à se structurer, via différentes formes de coopération intercommunales et, à une plus grande échelle, à se doter d'outils comme la Mission Bassin Minier, « outil d'ingénierie de développement et d'aménagement du territoire, créé dans le cadre du Contrat de Plan Etat-

Région 2000-2006, suite à une décision interministérielle, pour appuyer la mise en oeuvre d'un programme global de restructuration urbaine, sociale, économique et écologique du bassin minier. »

Le Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle est une autre forme de cette volonté de coopération, qui regroupe les trois agglomérations de Béthune-Bruay, Lens-Liévin et Hénin-Carvin, soit 115 communes et 600 000 habitants, 7e autorité organisatrice de transports de France.

Les habitudes de coopération sont donc anciennes, et sont de nouveau questionnées aujourd'hui à la faveur des nouvelles modalités institutionnelles introduites ces dernières années, ou d'autres dynamiques.

Le projet de création d'une agence d'urbanisme commune aux mêmes agglomérations va dans le même sens, en permettant la mise en place d'un outil de prospective et de planification mutualisé.

L'association Euralens, qui regroupe sous forme associative la Région, le Département et les trois agglomérations, membres fondateurs et financeurs, et d'autres collectivités (bassin minier, Artois) et un certain nombre d'acteurs dits « de la société civile », joue depuis plusieurs années un rôle de laboratoire d'idées de grande qualité.

Destinée au départ à accompagner la dynamique de l'installation du Louvre-Lens, elle a vocation à perdurer bien au-delà de l'ouverture du Musée et illustre la démarche de coopération de projet enclenchée autour des trois agglomérations.

Reste à incarner ces dynamiques, ces réflexions, ces perspectives. C'est tout le sens que prend la création d'un

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC Réseau Express Grand Lille  
11 rue des Ponts de Comines - 59 000 - Lille Tél +33 (0)3 20 39 56 40  
regl@debatpublic.fr - <http://regl.debatpublic.fr>

Pôle Métropolitain, destiné à formaliser les enjeux auxquels les trois Agglomérations veulent répondre conjointement, dans des domaines comme les transports, la transition énergétique, le tourisme ...

Le REGL impactera inévitablement le Pôle Métropolitain par l'est ; ce dernier a donc toute légitimité à s'exprimer sur le sujet.

## A l'œuvre, des logiques de développement communes

Forum d'acteurs de diverses natures, l'association Euralens développe des analyses qui sont de nature à être mises en œuvre de manière complémentaires par les trois agglomérations.

Ainsi, sur le plan économique, sont repérés plusieurs pôles d'excellence et centres de recherche :

- Pour Béthune Bruay le pôle BTP, le pôle Plasturgie, le CRITT M2A, le CREPIM ;
- Pour Lens Liévin : le Pôle d'Excellence Sportif, la Louvre Lens Vallée (Pôle Numérique Culturel), l'IG2I, le CD2E, le Pôle de compétitivité Team<sup>2</sup>, Cluster EKWATION, Réhafutur, IMAP, Université d'Artois...
- Pour Hénin Carvin : la Plate forme tri-modale et le Campus Euralogistic, la reconversion de la Fosse du 9-9 Bis et des anciennes cokes de Drocourt, Aquaterra et le Parc des Iles

L'association Euralens, dans le cadre de ses travaux, en fait émerger de nouveaux, comme la création d'une école spécifique consacrée au numérique par exemple.

La nécessité d'améliorer, dans ce cadre économique, les flux avec la métropole lilloise est indéniable, pour participer de l'attractivité économique, universitaire, commerciale, de la capitale régionale, et pour offrir de nouvelles opportunités aux territoires périphériques.

Sur le plan urbain, un grand projet de réaménagement

urbain est en cours, également initié à partir d'Euralens, autour du concept d'« archipel vert » qui vise à requalifier les cités minières en s'appuyant sur leur horizontalité, sur l'omniprésence des jardins et des espaces verts qui les constituent, sur la nécessité de les faire entrer dans la transition énergétique et sur la place première qu'occupe la SOGINORPA dans ce parc.

Il y a fort à parier que ce programme aboutira à dynamiser l'attractivité résidentielle de l'arc sud, et donc à développer les échanges avec la métropole ; à l'inverse, les difficultés de circulation sont un frein sérieux à l'installation de nouvelles populations dans tout l'arc sud.

Enfin, indépendamment de ces logiques de développement propres aux trois agglomérations, aujourd'hui représentées au sein d'Euralens, demain fédérées au sein d'un Pôle métropolitain, carte universitaire, carte hospitalière, nouvelle carte consulaire ... concourent toutes, à la fois à faire travailler en réseaux les acteurs de l'arc sud, et dans des logiques de coopération croissante avec leurs homologues de la métropole lilloise et de la communauté urbaine d'Arras.

## La congestion des transports

Les flux de transport en direction ou en provenance de la Métropole lilloise sont importants et saturent les réseaux existants.

Ainsi, le Plan de Déplacement Urbain du Syndicat Mixte de Transport note : « Les liaisons vers le nord et vers la métropole lilloise sont également fortement saturées :

- l'autoroute A1, gratuite dans la traversée du territoire, est fortement saturée (107 812 véhicules/jour entre l'échangeur de Dourges et l'échangeur de Carvin en 2012) en raison de la superposition du trafic de transit vers la Belgique et les Pays Bas aux échanges interurbains entre le bassin minier et la métropole lilloise ;

- la RN47, qui permet de relier le Lensois à la métropole lilloise en empruntant la RN41 et l'A25 connaît un trafic élevé occasionnant des difficultés de circulation au niveau de son raccordement avec l'A21 (47 402 véhicules/ jour en 2011) mais également en amont du giratoire de Salomé dans le département du nord ;

3

DÉBAT PUBLIC Réseau Express Grand Lille

11 rue des Ponts de Comines - 59 000 - Lille Tél +33 (0)3 20 39 56 40  
regl@debatpublic.fr - <http://regl.debatpublic.fr>

• la RD941 (14 946 véhicules/jour en 2012), qui relie le Béthunois à la métropole lilloise, est également saturée en raison des nombreuses traversées d'agglomération et des intersections associées. »

Des pistes d'amélioration sont à l'œuvre, à moyenne échéance :

- A l'ouest, projet de déviation/doublement de la RD 941 et, après amélioration et cadencement de la ligne ferroviaire Béthune/La Bassée, ouverture d'une ligne Bruay/Béthune ;
- De façon transversale, renforcement du réseau de transport en commun par la création de lignes de BHNS entre Bruay et Béthune et entre Lens et Hénin, avec renforcement de la liaison bus entre le Bruaysis et Lens via l'A21.



Si à l'ouest on imagine ainsi pouvoir améliorer la liaison pendulaire avec la métropole lilloise, si les travaux entrepris par le SMT Artois Gohelle peuvent améliorer les liaisons transversales entre les agglomérations et les villes de l'agglomération, à l'est, seuls de nouveaux services ferroviaires capacitaires supposant une infrastructure nouvelle semblent pouvoir pallier à l'engorgement de l'A1, qui aujourd'hui congestionne par capillarité le reste du réseau routier secondaire.

De même, le réseau ferroviaire actuel, selon les modèles, semble ne pas pouvoir durablement accepter de nouveaux flux.

## En conclusion

Les trois Communautés d'agglomération de l'arc sud métropolitain ont lancé la création d'un Pôle métropolitain qui s'appuie sur une longue expérience de coopération.

Ce pôle a vocation à porter une ambition forte, au coeur des enjeux d'aménagement et de développement équilibré des territoires en Région, du développement humain (enjeux sociaux, culturels, économiques), des priorités environnementales.

Cependant, cette ambition se heurte déjà à la congestion des flux de circulation à l'est de leur territoire, congestion qui semble indépassable en l'état actuel des infrastructures.

C'est pourquoi leurs trois Présidents expriment aujourd'hui leur soutien au REGL, qui a vocation à permettre leur territoire de franchir durablement cet obstacle aujourd'hui indépassable.

### Les acteurs

#### Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay

65 communes  
228 531 habitants  
Président : Alain Wacheux

#### Communauté d'agglomération de Lens-Liévin

36 communes  
245 480 habitants  
Président : Sylvain Robert

#### Communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin

14 communes  
125300 habitants  
Président : Jean-Pierre Corbisez

4

DÉBAT PUBLIC Réseau Express Grand Lille

11 rue des Ponts de Comines - 59 000 - Lille Tél +33 (0)3 20 39 56 40  
regl@debatpublic.fr - <http://regl.debatpublic.fr>

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°24 juillet 2015



Le Nord, avec près de 2,6 millions d'habitants est le département le plus peuplé de France.

En termes de mobilité, huit réseaux de transports publics sont proposés aux Nordistes par les six autorités organisatrices de la mobilité (réseaux urbains), la Région (réseau TER) et le Département du Nord, avec le réseau Arc en Ciel.

Le réseau de transport Arc en Ciel irrigue les communes du Nord, proposant un transport ouvert à tous, voyageurs scolaires ou non. Il est en connexion étroite avec le réseau régional et les transports urbains, notamment grâce aux pôles d'échanges.

Pour les usagers scolaires, le Département du Nord est un des derniers Départements à proposer la gratuité du transport scolaire pour les déplacements interurbains des collégiens et lycéens et pour les déplacements urbains des collégiens.

## CAHIER D'ACTEUR Département du Nord

Permettant l'accès au travail ou à l'éducation, facteur d'intégration et synonyme de liberté, la mobilité des Nordistes est une priorité du Département du Nord.

A travers ses compétences historiques en termes de voirie et de transport, mais aussi grâce à son intervention en termes de covoiturage, d'autopartage ou de mobilités douces, le Département du Nord se pose comme un acteur essentiel de la mobilité.

L'action du Département se développe et se structure autour de principes d'actions forts, repris dans son schéma « Mobilité, Liberté 2030 » : l'écoute des Nordistes, l'approche transversale des politiques départementales, l'innovation, le travail partenarial et le développement durable.

Compte tenu du rôle de capitale économique, administrative ou encore culturelle de la métropole lilloise, son accessibilité constitue un enjeu fort pour tous les Nordistes, au-delà de la seule échelle métropolitaine.

C'est pourquoi le débat public autour du projet de Réseau Express Grand Lille constitue une opportunité pour organiser une réflexion concertée sur l'avenir du transport public régional et plus largement sur ses impacts en matière d'aménagement et de solidarité territoriale.

Jean-René LECERF  
Président du Conseil départemental  
du Nord

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - [regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>

## La politique départementale de mobilité

La politique de mobilité départementale est reprise dans le schéma Mobilité Liberté 2030 adopté par l'assemblée départementale en juin 2013. Celui-ci se donne des objectifs ambitieux tels que le doublement de la fréquentation du réseau départemental Arc en Ciel ou la réduction de moitié du nombre de morts sur les routes départementales. Sa particularité est d'avoir été élaborée dans le cadre d'une démarche participative à travers l'organisation de 7 ateliers citoyens et 2 forums ayant réuni plus de 1200 citoyens.

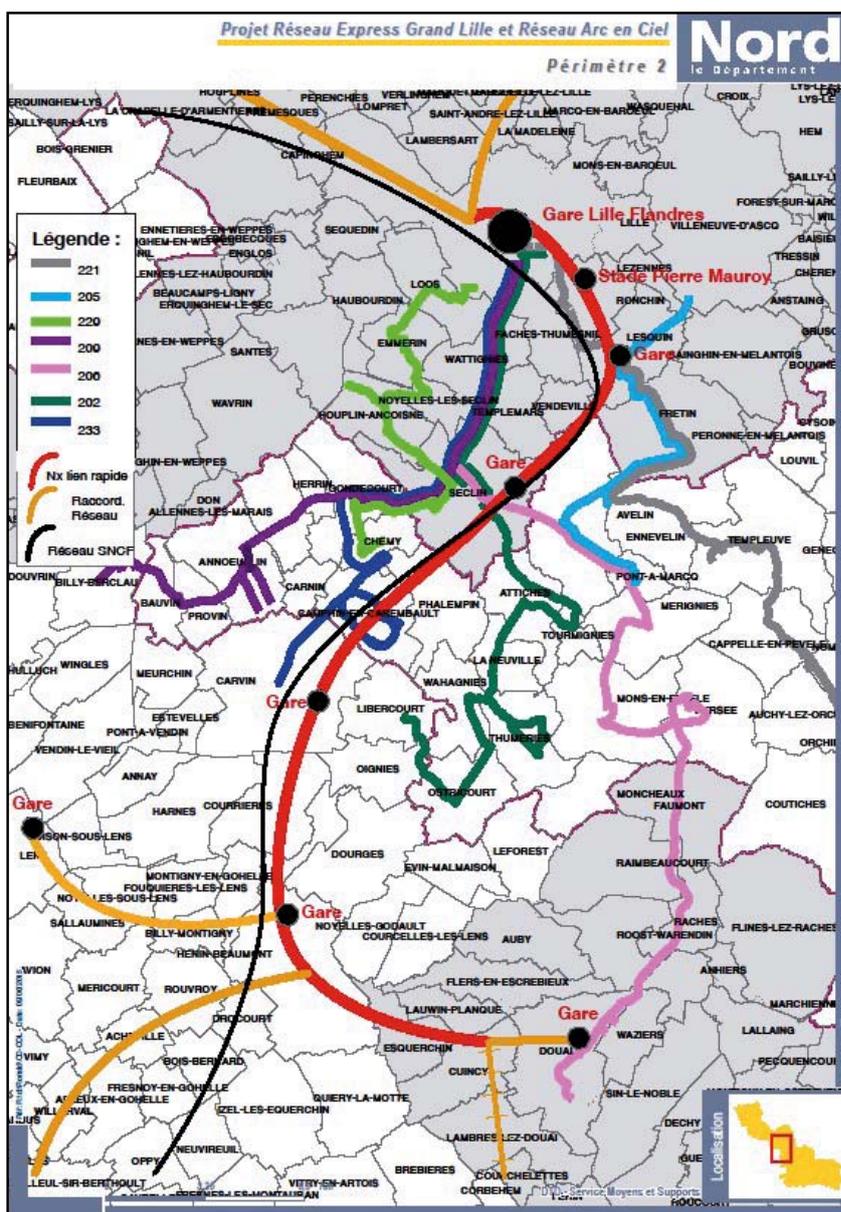
Parmi les thèmes discutés par les Nordistes dans le cadre des ateliers citoyens, il ressort que c'est avant tout la facilité des déplacements qui est attendue : améliorer l'intermodalité, lever les freins à la mobilité ou repenser la desserte des territoires périurbains et ruraux.

## Le réseau départemental Arc en Ciel

Parmi les outils mis en œuvre dans le cadre du schéma, le réseau Arc en Ciel joue un rôle majeur d'alternative aux déplacements individuels en automobile. Au travers de ses 4 délégations de service public, le Département consacre plus de 75 millions d'euros par an à l'offre de transports interurbains.

Ce sont plus de 65 000 voyageurs par jour qui circulent sur les 123 lignes du réseau départemental. Fort de son irrigation très fine du territoire, avec près de 3 500 arrêts, le réseau départemental est coordonné avec les autres réseaux de transports, urbains et régional, notamment grâce aux 14 pôles d'échanges financés par le Département.

Deux aspects du réseau Arc en Ciel méritent d'être soulignés : son articulation avec les autres réseaux de transport, que ce soit le TER dans les pôles d'échanges ou les réseaux urbains, avec un grand nombre de lignes pénétrantes ; sa mutation progressive, avec le développement de lignes à haut niveau de service (projet de car à haut niveau de service sur l'autoroute A23) et une réflexion sur le transport à la demande en milieu rural.



## Le projet de car à Haut Niveau de Service

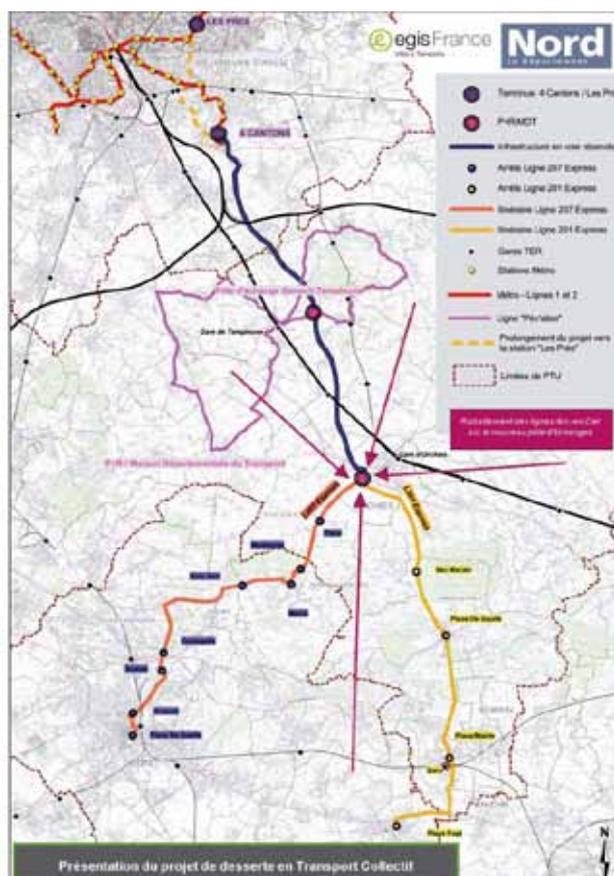
La mutualisation des infrastructures existantes pour améliorer la performance du réseau Arc en Ciel : une voie réservée sur l'A23 pour les lignes Arc en Ciel et un usage covoiturage en étude. Les gains en vitesse commerciale et en fiabilité des horaires générés sont des éléments qui permettront de renforcer l'attractivité du réseau.

Ce projet structurant pour l'offre interurbaine est connecté sur les modes lourds de transport collectif aux réseaux urbains de la MEL et du SMTD.

Il est aussi une opportunité pour le Département de lier urbanisme et offre de mobilité en explorant la démarche de Contrat d'axe en partenariat avec les territoires concernés. La volonté du Département est de dépasser la seule réponse technique de création d'une offre de transport en l'intégrant à une réflexion sur la densification des fonctions urbaines autour de cet axe. Une démarche similaire sur un projet très structurant tel que le REGL pourrait s'engager pour s'articuler au mieux avec le projet du/des territoire(s) concerné(s).



Car à Haut Niveau de Services - Autoroute A23 Liaison Orchies - Villeneuve d'Ascq



## Le réseau des routes départementales du Nord

L'arrondissement de Lille bénéficie d'une forte densité d'infrastructures routières, dont plus de 1000 kms de routes départementales.

Les échanges quotidiens alimentés par la périurbanisation et les relations transfrontalières, se sont fortement développés et ont provoqué une intensification du trafic routier à l'origine de l'engorgement des agglomérations aux heures de pointe.

La part modale de la voiture reste en effet très importante, au détriment des autres modes, dont les modes doux. Le Département



souhaite poursuivre son action en vue de l'amélioration de la mobilité de tous les Nordistes, quel que soit le mode de déplacement utilisé.

À l'initiative avec l'organisme Certivéa de la démarche «Route Durable», désormais dénommée «HQE Infrastructures», le Département entend poursuivre une approche «développement durable» de ses projets d'infrastructures, dans le respect de l'environnement et visant à intégrer les attentes et enjeux du territoire. Cette approche se concrétise notamment par l'optimisation du réseau routier existant, et la réalisation des voies nouvelles nécessaires aux territoires.

Dans le cadre du Plan Cyclable départemental, le Département du Nord contribue au développement de la pratique du vélo, principalement en améliorant et en sécurisant la desserte cycliste des établissements scolaires, des pôles multimodaux et autres points d'intérêt départemental. Il assure également la continuité du réseau cyclable actuel en lien notamment avec les aménagements existants, les projets de la Métropole Européenne de Lille et des autres EPCI et communes du territoire titulaires de la compétence voirie, pour sécuriser les itinéraires existants les plus fréquentés.

L'objectif fixé dans le cadre du schéma Mobilité Liberté 2030 est ainsi de passer de 610 à 2000 kms d'aménagements cyclables le long du réseau routier départemental d'ici 2030.

Dans le cadre des travaux de la convention 59/62, le Conseil départemental du Nord a élaboré conjointement avec celui du Pas de Calais un schéma Interdépartemental de Covoiturage.

La stratégie de développement du covoiturage qui y est développée doit permettre de parvenir à l'horizon 2025 à une augmentation du taux d'occupation des véhicules de 1,07 à 1,17 passagers par véhicule et a été approuvée par le Conseil départemental du Nord le 15 juin 2015.

## Commentaires et avis sur le projet REGL

Chaque jour, la saturation des axes routiers qui irriguent l'agglomération lilloise témoigne de l'attractivité de cette aire urbaine mais aussi des difficultés pour la rejoindre.

Les quelques 650 000 déplacements quotidiens en « échange » de et vers la Métropole européenne de Lille (MEL) sont aujourd'hui essentiellement réalisés en automobiles (85%), malgré des réseaux de transports en commun rendus plus performants par leurs autorités organisatrices. Après avoir connu une très forte augmentation pendant près de 30 ans, le trafic semble néanmoins se stabiliser depuis quelques années.

Il n'en demeure pas moins que, chaque matin et chaque soir, des milliers de Nordistes se trouvent bloqués dans un flux de circulation congestionné.

Au-delà de la qualité de vie et du ressenti fort pour les populations concernées, les effets sur la compétitivité des territoires sont importants. Il convient dès lors de mettre en œuvre des solutions permettant de résoudre ces difficultés.

Confrontée au même constat de saturation des axes routiers, mais aussi ferroviaires, la Région Nord-Pas de Calais a lancé le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL).

Nouveau réseau ferroviaire principalement entre le site de Ste Henriette et la gare de Lille Flandres, le REGL développe aussi des branches complémentaires permettant de rejoindre Douai, Cambrai, Arras, Lens, Armentières ou Roubaix/Tourcoing.

Au regard de son ampleur, le projet REGL ne doit pas apparaître uniquement comme une infrastructure nouvelle mais surtout comme le catalyseur d'un aménagement urbain, dans et au-delà du territoire de la MEL et comme la colonne vertébrale d'un réseau de transport multimodal intégré à l'échelle de la région métropolitaine Nord-Pas de Calais.

Un tel projet doit ainsi constituer une armature autour de laquelle les autres réseaux peuvent se structurer, mais surtout sur la base de laquelle l'urbanisme doit s'organiser. A ce titre, ce projet doit être abordé comme un élément structurant des politiques urbaines et interurbaines sur les territoires concernés tout en mobilisant de manière complémentaire d'autres axes de travail tel que, par exemple, l'aménagement des temps pour mieux gérer l'hyper pointe du matin, l'optimisation du taux d'occupation des véhicules particuliers sur les déplacements pendulaires ou l'évolution des autres axes et la mise en œuvre d'autres projets.

Le REGL doit donc être étudié en lien avec les différents projets portés par chacune des autorités organisatrices de transport afin de confirmer les complémentarités et l'efficacité de l'ensemble.

De même, il convient que le projet REGL s'inscrive dans les perspectives de développement et d'aménagement des territoires concernés directement ou non.

## CONCLUSION

Le REGL est une opportunité pour structurer et fédérer le territoire multipolaire qui compose la grande région métropolitaine autour de Lille. En ouvrant les possibilités de liaisons diamétralisées, il permet d'envisager un mode de desserte performant et cadencé à l'instar des réseaux express régionaux des principales métropoles européennes. Il apporte un complément indispensable au pôle EuraFlandres limité par la configuration en terminus de la gare Lille-Flandres. La desserte de Courtrai et Mouscron est un élément majeur permettant de renforcer la dynamique transfrontalière du territoire métropolitain. Le potentiel de développement urbain et d'émergence de projets structurants autour des gares du REGL doit être approfondi et devenir un critère déterminant pour les choix des variantes de tracé et du positionnement des gares.

Arras, le 20 JUIL. 2015

DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES  
PÔLE AMÉNAGEMENT DURABLE

Direction de la Mobilité  
et des Transports

Dossier suivi par :

Jean LYS

Tél : 03.21.21.51.88

Fax : 03.21.60.90.69

lys.jean@pasdecalais.fr

Monsieur Jacques ARCHIMBAUD  
Président de la Commission Particulière du  
Débat Public  
Réseau Express Grand Lille  
11 rue des Ponts de Couines  
59000 LILLE

N/Réf : DMT/JL/CV – 07-2015

Objet : Avis sur le projet du Réseau Express Grand Lille.

Monsieur le Président,

Dans le cadre du débat public que vous avez organisé sur le projet du Réseau Express Grand LILLE (REGL), je souhaite vous faire part de remarques sur ce projet.

Ce projet qui prévoit la réalisation d'une nouvelle infrastructure ferroviaire ainsi que de nouvelles gares, a pour but d'apporter une réponse à la saturation des réseaux routiers et ferrés existants entre LILLE et les territoires d'HENIN-CARVIN, de LENS-LIEVIN, de l'Arrageois et du Douaisis.

Il est à noter, que bien trop souvent, la saturation du réseau autoroutier génère des reports vers le réseau départemental, en particulier sur le territoire d'HENIN-CARVIN.

L'amélioration des conditions de transport entre les territoires du Pas-de-Calais et LILLE sera bénéfique à la fois pour les habitants du Pas-de-Calais qui doivent se rendre à Lille, mais aussi pour les habitants du Nord qui viennent travailler dans le Pas-de-Calais ou qui veulent accéder à ses équipements, tels que le LOUVRE-LENS.

Il est essentiel que les connexions de ce projet avec les autres réseaux de transport soient bien prises en compte, qu'il s'agisse bien évidemment du réseau TER existant, mais aussi des projets de transport collectifs et de déplacements en mode actif des territoires desservis. En effet, le report modal vers ce nouveau mode nécessite que le parcours de l'utilisateur soit aisé, que ce soit pour son cheminement physique que pour la billettique.

www.pasdecalais.fr

Le département sera vigilant à ce que ce projet permette un développement équilibré des territoires autour des gares qui seront créées.

Enfin et surtout, il importe que ce projet bénéficie aux habitants en leur permettant, grâce au report modal, de consacrer une part moins importante de leur budget aux transports.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président du Conseil départemental

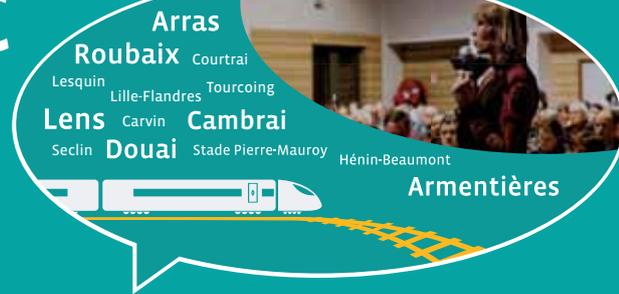


Michel DAGBERT

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°13 juillet 2015



**Gerald DARMANIN**  
Député - Maire de Tourcoing

### La ville de Tourcoing

Troisième ville du Nord-Pas de Calais avec plus de 92 000 habitants, Tourcoing est située au cœur de la métropole lilloise. Riche de son passé industriel textile, la « Cité du Brouetteux » a largement entrepris une reconversion économique en investissant dans des secteurs d'avenir et notamment les industries créatives. Regorgeant de talents et de structures dynamiques, Tourcoing rayonne grâce à sa vie culturelle foisonnante, ouverte à tous.

MAIRIE DE TOURCOING  
10 Place Victor Hassebroucq  
59200 Tourcoing

03 20 23 37 00  
www.tourcoing.fr  
sserafin@ville-tourcoing.fr

## CAHIER D'ACTEUR

### « La Gare de Tourcoing, c'est la Gare de l'Union ! »

#### Tourcoing dans le Réseau Express Grand Lille

Le Réseau Express Grand Lille (ou REGL) se veut être une réponse globale aux besoins en transports des 3,8 millions d'habitants du Grand Lille. Il vise à développer le trafic ferroviaire et à faire face à la congestion de l'ensemble des axes routiers de la métropole lilloise à l'horizon 2030. Le service ferroviaire projeté relierait directement, sans correspondance, les principaux pôles urbains : Tourcoing, Roubaix, Armentières et Courtrai (BEL) à Lens, Douai, Arras et Cambrai en desservant Lille-Flandres et d'autres pôles d'échanges, par des liaisons rapides et plus fréquentes.

Le tracé ferroviaire soumis jusqu'au 22 juillet prochain au débat public projet comporte des variantes examinées lors des études préliminaires présentes dans le SCOT de la métropole lilloise dont, notamment, la création d'une gare pour la Zone de l'Union.

Toutefois, l'enjeu pour la ville de Tourcoing n'est pas de créer une nouvelle superstructure ferroviaire au cœur d'un quartier de la ville mais de conforter la gare de centre-ville existante ayant vocation à drainer tous les quartiers de la ville, notamment le quartier de l'Union, et plus globalement l'ensemble du bassin de vie de la Vallée de la Lys.

La gare de Tourcoing, située juste en continuité de la ville de Wattrelos, a vocation avec l'arrivée du REGL à être la gare relais de la Vallée de la Lys et de l'Union.

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - regl@debatpublic.fr  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - http://regl.debatpublic.fr

## Pourquoi la gare de Tourcoing est une priorité pour le REGL

Tourcoing, troisième ville de la région Nord-Pas de Calais avec près de 92 707 habitants, s'étend au Nord-Est de Lille.

Ville transfrontalière, Tourcoing est caractérisée par une continuité urbaine à travers la frontière qui est à rattacher à une expansion urbaine due au développement de l'industrie textile. Elle offre également une façade tournée vers les communes rurales et dynamiques de la Vallée de la Lys, soit un bassin de population équivalent à 52 000 habitants. Au total, la métropole tourquennoise transfrontalière représente plus de 200 000 habitants.



Les éléments de diagnostic relevés dans l'étude mobilité de l'Union placent les enjeux de déplacement au cœur des problématiques de la ville d'aujourd'hui. En effet, 24% des actifs du bassin de Roubaix et Tourcoing résident hors de la Métropole et à proximité d'une gare. Dès lors, les réponses à apporter pour baisser la part modale de la voiture dans les déplacements quotidiens Domicile – Travail sont à rechercher en agissant sur l'ensemble de la chaîne des déplacements.

Dès lors, la Gare de Tourcoing offre une triple opportunité géographique de choix :

- elle permet de desservir rapidement l'ensemble de la ville, ses quartiers et ses territoires immédiats par les multiples axes routiers (Boulevard Industriel, Boulevard Gambetta, RD639, A22...), par sa desserte en transports en commun (Liane, 4 lignes de bus, stations de métro, stations V'Lille).
- elle est également une porte d'entrée du territoire national pour les trains venant de Belgique (voyageurs et marchandises). Dans le cadre du développement des liaisons entre Lille, Courtrai et les autres grandes villes belges (Gand, Anvers,...), la Gare de Tourcoing doit être mieux desservie qu'elle ne l'est aujourd'hui.
- elle est enfin le point de départ de TGV vers Paris-Nord et donc une porte d'entrée des habitants du « versant Nord-Est » et de la Vallée de la Lys vers la capitale, proposant une alternative à Lille-Flandres ou Lille-Europe pour cette destination.

Il est à noter que la Gare de Tourcoing fait actuellement l'objet d'une étude co-conduite par la Métropole européenne de Lille et la Ville faisant état des potentialités et opportunités foncières sur ses immédiats abords et offrant des perspectives de développement vers le quartier de l'Épidème et de l'Union.

Le développement de la gare actuelle doit donc permettre l'affirmation de la liaison vers le centre-ville de Tourcoing ainsi que la définition d'un projet d'aménagement des espaces publics et des sites RFF à reconvertir (20 hectares disponibles).

Aussi la desserte de la Gare de Tourcoing s'inscrit-elle dans la poursuite du projet urbain de la ville et doit offrir une attractivité nouvelle au secteur. Le fait que la gare soit un bâtiment remarquable répertorié à l'Inventaire des Monuments Historiques vient renforcer son statut dans l'armature urbaine de Tourcoing.

A contrario, l'Union en tant que site contraint (pollution, complexité hydraulique, foncier) n'offre pas ces possibilités de déploiement avec le reste du tissu urbain tourquennois et de la vallée de la Lys.



## Les solutions retenues par la ville de Tourcoing

La ville de Tourcoing porte la proposition ambitieuse de « liens rapides » par la création du Réseau Express Grand Lille avec les pôles urbains de la Métropole et de l'Euro métropole (Lille, Lens, Courtrai) avec des temps de déplacement raccourcis et des dessertes plus fréquentes.

L'offre de déplacement ferroviaire serait ainsi structurée autour du REGL complétée par le maintien de la desserte TER : le trajet Lens / Roubaix-Tourcoing s'effectuerait en 48 mn et la gare de Tourcoing connaîtrait une régularité de desserte de 3 trains REGL et 1 TER par heure. Cette liaison directe Lens – Tourcoing apparaît comme une opportunité supplémentaire de rapprochement entre deux territoires fortement tournés vers le développement de leurs industries créatives.

La cadence d'un train reliant Tourcoing à Courtrai au moins toutes les 20 minutes (soit 3 trains par heure) sera un support démultiplicateur des coopérations que les villes de Tourcoing et Courtrai ont engagées et confirmera la relation privilégiée des villes belges avec la métropole lilloise.

## Les avantages

### Aménagement du territoire

- Une gare au cœur d'un bassin de population majeur au nord de la métropole lilloise et au cœur de l'Euro région
- Une gare confortée dans son rôle de centralité et identifiée comme un site à enjeu pour le développement urbain de Tourcoing

### Qualité de vie / environnement

- Des déplacements facilités et des temps de parcours réduits au sein de l'Euro métropole : une connexion immédiate aux réseaux routiers et de transport collectifs
- Un report modal de la voiture vers un mode de transport plus doux et plus respectueux de l'environnement



## Conclusion

Aujourd'hui, il est une évidence que Tourcoing, par sa gare actuelle située à proximité immédiate de Roubaix et Wattrelos, favorisera la réussite du Réseau Express Grand Lille. Il est donc nécessaire qu'elle soit desservie dès la première phase de déploiement du Réseau Express Grand Lille.

A cette fin, les acteurs publics doivent poursuivre l'investissement réalisé sur la gare et ses abords, et continuer le travail prospectif entrepris pour faire le lien entre la gare, le centre-ville et l'Union.

Gares et Connexions et la Métropole européenne de Lille envisagent de lancer prochainement une étude qui traduira opérationnellement les orientations qui se dégagent de l'Étude Epidème-Gare en cours.

Le développement de la Gare de Tourcoing = Gare de l'Union sera également un levier pour engager les aménagements vers le centre-ville, l'Epidème et le Boulevard Industriel de Tourcoing.

## Le mot du maire

A condition qu'il soit financé, le Réseau Express Grand Lille est une nouvelle chance de renforcer l'attractivité de nos territoires.

De la Belgique au Bassin minier en passant par Cambrai, Douai, Roubaix, Tourcoing et de nombreuses autres villes, nous avons besoin de ce nouvel équipement ferroviaire qui offrira aux habitants, aux entreprises et aux touristes un moyen efficace de se déplacer dans cette grande zone économique et culturelle.

Pour cela, il est primordial de compter sur les infrastructures existantes comme la gare de Tourcoing qui, non seulement, bénéficie d'une situation privilégiée au cœur de la métropole mais qui, en plus, servira de point de rencontres pour développer les partenariats entre la France et la Belgique. Avec la gare de Tourcoing, ce sont près de 200 000 habitants qui pourront profiter d'un moyen de transport rapide et efficace.

**Gerald DARMANIN**  
Député - Maire de Tourcoing



**EUROMÉTROPOLE**  
**EUROMETROPOOL**  
LILLE • KORTRIJK • TOURNAI

M. Jacques Archimbaud  
Président de la CPDP  
11, Rue des Ponts de Comines  
FR-59800 LILLE

Kortrijk, 17/07/2015

Suivi par	Notre référence	Votre référence	Annexe(s)
Wim De Jaeger	SVDM/IK/15-168/EM		0

**Objet : Débat public - Réseau Express Grand Lille - contribution Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai**

*cluz*

Monsieur le Président,

À l'heure où le débat public sur le Réseau Express Grand Lille touche à sa fin, nous souhaitons vous communiquer une synthèse des points de vue qui ont été évoqués sur ce projet à l'échelle Eurométropolitaine.

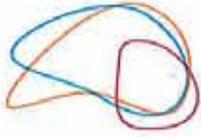
Nous tenons tout d'abord à remercier la Région Nord-Pas de Calais et la Commission Particulière du Débat Public d'avoir accordé lors du débat une place importante aux aspects transfrontaliers du projet, notamment lors de la réunion publique d'ouverture du débat public qui s'est tenue à Roubaix le 14 avril et lors de l'Assemblée de l'Eurométropole du 3 juillet dernier.

Même si le projet en est encore au stade du débat public, il suscite beaucoup d'intérêt et de réactions dans les territoires belges de l'Eurométropole.

Les partenaires de l'Eurométropole voient dans ce projet une réelle opportunité pour doter le territoire de l'Eurométropole et de l'Aire Métropolitaine de Lille d'un véritable réseau de transports en commun transfrontalier structurant qui pourra offrir de la rapidité et une fréquence de desserte à la hauteur des ambitions d'une métropole transfrontalière.

1

Doorniksestraat 63	T +32 (0)56 23 11 00	info@eurometropolis.eu
B-8500 Kortrijk	F +32 (0)56 23 11 01	www.eurometropolis.eu



**EUROMÉTROPOLE**  
**EUROMETROPOOL**  
LILLE - KORTRIJK - TOURNAI

Une telle infrastructure permettra d'intensifier les échanges transfrontaliers dans beaucoup de domaines (enseignement, emploi, culture, tourisme, évènementiel) et facilitera l'accès aux grands équipements et infrastructures de la métropole Lilloise (depuis le versant belge de l'Eurométropole) notamment les gares TGV, le stade Pierre Mauroy, l'Aéroport... Ce potentiel a d'ailleurs été identifié dans le cadre des récentes études sur les liaisons ferroviaires menées à l'échelle de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai.

Les derniers chiffres démontrent qu'un des principaux défis de l'Eurométropole consiste en une augmentation significative de la part des transports en commun dans les déplacements transfrontaliers. A peine 5% (des 100.000 déplacements transfrontaliers avec comme origine-destination l'Eurométropole) s'effectuent en transport en commun.

Les partenaires de l'Eurométropole sont par conséquent favorables à ce projet qui fait partie d'un bouquet d'actions à mettre en place et à coordonner entre les différents versants de l'Eurométropole. Il constitue une solution structurante dans le développement et le renforcement d'infrastructures métropolitaines transfrontalières, à côté d'autres réseaux à développer telle que la trame bleue Eurométropolitaine par exemple.

Cependant, au-delà de la liaison transfrontalière très importante Lille-Roubaix-Tourcoing-Mouscron-Courtrai, l'Eurométropole déplore que le réseau tel qu'il est présenté aujourd'hui n'intègre pas la liaison Lille-Villeneuve d'Ascq-Tournai. Cet axe Est-Ouest est pourtant essentiel dans l'organisation territoriale de l'Eurométropole, et majeur pour la desserte de la Wallonie Picarde.

Nos récentes études ont démontré que la gare de Tournai est en effet un nœud stratégique dans le dispositif de transports Eurométropolitain, maillon du triangle ferroviaire Lille-Kortrijk-Tournai, à partir duquel de nombreuses correspondances sont possibles (vers Bruxelles et vers Mons, Namur, Liège). De plus, nous dénombrons déjà à l'heure actuelle des flux transfrontaliers quotidiens, notamment d'étudiants (certains établissements - par exemple l'institut Saint-Luc - accueillent près de 90% d'étudiants français), très importants entre la métropole Lilloise et la Wallonie Picarde (de l'ordre de 54000 les deux sens confondus) avec des marges de progression réelles. Par conséquent, il est essentiel de prévoir dans le projet des connexions performantes avec Tournai.

2

Doorniksestraat 63 | T +32 (0)56 23 11 00 | info@eurometropolis.eu  
B-8500 Kortrijk | F +32 (0)56 23 11 01 | www.eurometropolis.eu



**EUROMÉTROPOLE**  
**EUROMETROPOOL**  
LILLE - KORTRIJK - TOURNAI

Au-delà de la liaison grande vitesse entre Lille-Europe et Bruxelles-Midi, le Tournais et la Wallonie Picarde constituent le lien entre la métropole Lilloise et la métropole de Bruxelles. Cette réalité territoriale est inscrite dans les documents stratégiques de la Wallonie (Schéma de Développement de l'Espace Régional) comme axe à renforcer.

Dans les échanges transfrontaliers, d'autres opportunités ont par ailleurs été identifiées pour le territoire de l'Eurométropole. Le projet du Réseau Express Grand Lille est une opportunité pour mieux desservir les territoires Nord-Ouest de l'Eurométropole, entre autres les villes de Roulers, mais également Ypres, Comines, notamment à partir du pôle d'échanges d'Armentières. Il s'agit de connexions qui présentent d'ailleurs de nombreux atouts en termes de développement touristique (non seulement vers ces villes, mais également vers Bruges). Même si certaines correspondances seront à établir par le biais de services bus, il nous semble important d'en tenir compte dès maintenant.

L'Eurométropole plaide pour un élargissement du périmètre de réflexion afin que l'axe Est-Ouest vers Tournai puisse y être inscrit, ainsi que les autres territoires précités, pour lesquels ce projet peut offrir une réelle opportunité de désenclavement et de connexion plus directe à la métropole Lilloise.

Il nous semble important de poursuivre la dynamique engagée pour développer une vision d'aménagement stratégique du territoire qui pourrait aboutir à un véritable réseau interrégional et métropolitain dans l'intérêt de nos territoires respectifs.

L'Eurométropole, en tant que plateforme de dialogue et de concertation, se tient à la disposition du Maître d'ouvrage pour faciliter le dialogue transfrontalier dans le cadre de la concrétisation de ce projet ambitieux.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations respectueuses.

Rudy Demotte  
Président de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

Gérald Darmanin  
Président de la Commission Mobilité & Accessibilité de l'Eurométropole

3

Doorniksestraat 63 | T +32 (0)56 23 11 00 | info@eurometropolis.eu  
B-8500 Kortrijk | F +32 (0)56 23 11 01 | www.eurometropolis.eu



# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°3 Juin 2015



### Présentation de l'acteur

Commune rurale de près de 1700 habitants située à 16km au Sud de Lille entre Seclin et Carvin, CAMPHIN-EN-CAREMBAULT s'étend sur 732 hectares, et comprend une douzaine d'exploitations agricoles. Le hameau d'Ennecourt avec 600 habitants est séparé du bourg d'une distance de 500 mètres.

La Commune est intégrée à la communauté de Communes Pévèle Carembault.

Camphin comme les communes voisines est particulièrement impactée par diverses infrastructures avec des conséquences sur l'environnement et le cadre de vie. La ligne TGV, dont l'intégration a posé d'emblée la question de l'identité communale, coupe la commune en 2 parties. La départementale 925 traverse la commune avec un trafic quotidien de 10 000 véhicules, surtout les matins et soirs et lorsque l'A1 est surchargée. Enfin l'autoroute A1 passe à quelques dizaines de mètres des habitations et provoque des nuisances phoniques permanentes ; elle constitue la 3<sup>ème</sup> source de nuisances sonores avec le TGV et le survol des avions de l'aéroport de Lesquin.

Raymond NAMYST  
Maire de Camphin en Carembault -  
Conseiller Communautaire de la  
Communauté de Communes Pévèle  
Carembault

mairie-carembault@orange.fr  
03 20 90 21 76

### CAHIER D'ACTEUR

#### Réseau express grand lille : utopie ou illusion ?

L'idée de créer un RER Grande Vitesse entre Hénin-Beaumont et Lille est à nouveau promue par les politiques et notamment la présidence de la Région Nord-Pas de Calais.

Ce projet vise à résoudre les problèmes de déplacement entre la capitale de la Région et l'ancien bassin minier.

Il s'agit de créer une nouvelle ligne ferroviaire entre Hénin-Beaumont et Lille Flandres avec au moins 4 gares nouvelles (Lesquin, Seclin, Carvin et Hénin-Beaumont), avec un aménagement souterrain de la gare Lille Flandres.

Le but du projet consiste à proposer des liaisons rapides avec une fréquence d'une dizaine de trains par heure.

Ce projet ferroviaire dont le coût évalué 2,5 milliards d'Euros, montant certainement en dessous de la réalité et plus proche de 3 à 3,5 milliards d'Euros. Si l'idée paraît séduisante et ambitieuse, elle est cependant illusoire, voire utopique.

En effet beaucoup de questions restent sans réponse et le nouveau projet ne fait l'objet d'aucune étude de marché sérieuse pour valider au plan économique et sociologique cette idée.

Nous proposons une analyse de la question sur deux aspects :

- La création d'une nouvelle infrastructure : une « fausse bonne idée »
- Le maintien et la modernisation de la ligne TER existante : la solution à approfondir en concertation avec les élus locaux

## La création d'une nouvelle infrastructure : une « fausse bonne idée »

L'idée d'une nouvelle infrastructure ferroviaire entre le bassin minier et la métropole lilloise pourrait paraître séduisante. L'idée proposée par la Région est tout simplement « politique » et il est à craindre que ce projet, s'il est réalisé, ne rejoigne le triste catalogue des « fausses bonnes idées ».

### 1) Des coûts sous-estimés :

2,5 milliards euros d'investissement, nous dit-on !

Ce chiffre nous paraît déjà en dessous de la vérité et irréaliste.

Par ailleurs, l'investissement dépasse allégrement le budget de la Région (2,29 milliards Euros) déjà endettée à hauteur de 2 milliards d'euros.

Outre l'investissement requis pour la création du REGL (réseau, nouvelles gares à Hénin-Beaumont, Carvin, Seclin, Lesquin et création d'une gare souterraine à Lille), les coûts d'exploitation risquent d'exploser et l'opération ne respectera jamais les critères de rentabilité économique !

### 2) Un tracé générateur de nuisances :

Le tracé de la nouvelle ligne emprunterait celui de la ligne à grande vitesse (LGV). Il s'agit encore pour nous d'une « fausse bonne idée » conçue loin du terrain, en imaginant que le cumul des nuisances est une solution à la réduction des pollutions phoniques.

Les concepteurs ont-ils contacté les communes qui pourraient être impactées par ce nouveau trajet ?

Carvin, Camphin en Carembault, Phalempin, Chemy, Seclin, Avelin, Fretin sont des communes déjà dans l'emprise de la ligne TGV, qui a créé une cicatrice qui n'est pas encore refermée.

Il est absurde de penser que les habitants riverains resteront inactifs et insensibles à la proposition d'un cumul de nuisances avec le TGV.

Et que penser de la consommation de foncier agricole qui viendra perturber les exploitations locales !

Il nous semble qu'une concertation avec les habitants concernés, qui sont des électeurs et des contribuables, serait la moindre des attentions qu'il faudrait leur porter. Associer les élus locaux, maires et conseillers communautaires à l'aménagement d'une telle infrastructure, au plan environnemental et de l'intégration paysagère paraît pourtant une évidence.



### 3) L'aménagement du territoire mal pris en compte :

Le REGL doit permettre de réduire le trafic de l'A1, et pourtant, d'autres liens routiers sont concernés.

En effet, la RD925 à Camphin et la RD39 qui traverse Bauvin, Provin, Annoeullin, Allennes les Marais, Gondécourt et Seclin sont 2 axes routiers majeurs (10000 véhicules/jour) participant à un enjeu majeur d'aménagement du territoire.

Alors pourquoi proposer l'implantation de la gare de Carvin à l'Est, à 1,5 km de la gare existante de Libercourt ?

De plus cet endroit est déjà saturé, chaque matin, par l'accès à l'A1. Cette implantation ne concerne que les usagers potentiels de Oignies, Libercourt et Carvin, soit 26 000 habitants hors de la zone de chalandise de Carvin.

Par ailleurs on peut aussi imaginer, dans le cadre d'un aménagement du territoire, que les habitants du bassin minier n'auront pas toujours pour seul horizon de se rendre au travail dans la métropole Lilloise.

Augmenter l'offre de transport coûte que coûte n'est pas à la hauteur d'une politique de planification territoriale équilibrée pour répartir différemment les sources d'emploi.

## Si le REGL se construit : il faut revoir l'emplacement de la nouvelle gare de Carvin

Nous proposons une implantation située à l'Ouest de Carvin, accessible par le contournement de Carvin. Ainsi une telle gare pourrait desservir les communes suivantes situées entre 5 et 10 minutes en voiture : Carvin : 17 000 habitants ; Annoeullin et la prison : 10 000 habitants ; Bauvin : 3500 habitants ; Meurchin : 3880 habitants ; Provin : 4200 habitants ; Allenes les Marais : 3500 habitants ; Gondécourt : 4000 habitants ; Carnin : 1000 habitants ; Camphin : 1 700 habitants ; Estevelles : 1 200 habitants. Soit plus de 50 000 habitants concernés pas cette zone de chalandise.

Cette nouvelle implantation aurait pour avantage indiscutable d'attirer des usagers qui empruntent d'ordinaire, l'A1, la D925 et la D39. De plus au plan environnemental, le nouveau tracé qui contourne Carvin par l'ouest permettrait d'éviter le cumul de nuisances qui perturbent déjà les habitants de Camphin et de Phalempin (le tracé TGV coupe la commune de Camphin en Carembault en deux). Ce tracé permet aussi d'éviter la modification d'infrastructures routières, soit les 6 ponts qui seraient à aménager avec le tracé initial du REGL.

### 4) Un impact important sur les usagers et les contribuables :

Le REGL vient en doublon du TER existant ou d'autres lignes (TER Lille-Arras).

Peut on imaginer un seul instant que, dans une conjoncture économique difficile, les investissements et les coûts d'exploitation seront sans effet sur le réseau régional déjà déshérité ?

L'entretien et la maintenance du réseau TER risquent d'être délaissés, faute de moyens. La mise en péage des autoroutes gratuites de la Région ainsi que l'accès par péages aux grandes agglomérations ne sont à notre avis pas des réformes satisfaisantes pour répondre aux énormes besoins de financement du REGL. Enfin la construction de gares neuves au milieu de nulle part, et par ailleurs la gare souterraine de Lille ont une importance qu'il convient d'appréhender à ce stade de la réflexion.

### 5) Trois milliards pour gagner 5 minutes de temps de transport : un bénéfice trop faible

Le jeu en vaut-il la chandelle?

La Région Nord Pas de Calais, tristement positionnée sur le podium des régions les plus pauvres de France (derrière la Corse et le Languedoc Roussillon), avec 170 000 personnes sous le seuil de pauvreté, mériterait que l'on consacre les moyens financiers à une redynamisation économique du territoire.

Non ! À l'évidence le gain de temps et le cadencement proposés par le REGL ne sont pas à la hauteur des investissements consacrés.

**Au final : d'autres réponses existent et il faut étudier des solutions alternatives**



\* Agence de Financement des Infrastructures de Transport

## Le maintien et la modernisation de la ligne TER existante : la solution à approfondir en concertation avec les élus locaux

La ligne TER existe et il convient de la requalifier.

Cette ligne possède l'énorme avantage de desservir toutes les villes de la métropole élargie : Douai- Lens- Hénin-Beaumont avec une desserte locale de beaucoup de communes et des structures ferroviaires établies.

En effet les gares existent et se situent généralement au cœur des agglomérations.

Certes il conviendra de supprimer la dizaine de passages à niveau entre Lille et Hénin-Beaumont/Douai, pour une enveloppe financière globale estimée à 196 M€ (source «dossier du maître d'ouvrage» p. 90).

Il sera nécessaire de « relooker » les gares existantes pour les rendre plus accueillantes et créer des parkings d'usagers sécurisés.

Les capacités ferroviaires peuvent aussi être augmentées en ajustant des longueurs adaptées des rames.

L'exemple de la Suisse est édifiant, avec des trains qui circulent à une fréquence de 15 à 20 minutes en moyenne garantie toute la journée, et avec une capacité de remplissage bien plus importante que le TER français (Le RER de la région de Berne illustre parfaitement ce cas de figure).

Rappelons que le temps de trajet actuel du bassin minier à Lille avec une infrastructure perfectible est de l'ordre de 26 minutes pour déposer les usagers au centre des agglomérations, soit 5 minutes de plus que ce qui est proposé avec la nouvelle ligne REGL. Il n'y pas de quoi s'exalter surtout que les nouvelles gares seront construites loin des centres ville.

Pour conclure, il faut admettre que ce scénario de modernisation de la ligne existante n'est pas celui qui est retenu par les initiateurs du projet. En effet, dans le document proposé au débat public, l'étude n'a guère été poussée et des conclusions hâtives incitent le lecteur à s'orienter vers l'idée d'une ligne nouvelle dont les coûts n'ont plus rien à voir eu égard aux avantages mis en avant.

Il n'est pas sérieux de se contenter d'affirmations que nous jugeons peu fondées et qui n'ont pas été validées. Une comparaison objective et approfondie des deux scénarios tant sur le plan des coûts que sur la faisabilité est nécessaire pour fournir aux citoyens une information complète.

## Conclusion

**Alors, le Réseau Express Grand Lille : UTOPIE OU ILLUSION ? CE CHOIX NE NOUS SEDUIT PAS !**

**En l'état actuel, le projet porté par les élus régionaux n'est sûrement pas la panacée.**

**Une réflexion préalable doit être conduite en associant tous les élus concernés pour peser les enjeux financiers d'une telle opération. Le réseau TER existe et il faut le conforter et envisager toutes**

**les possibilités de développer ce réseau, avant de décider d'un projet de liaison ferroviaire coûteux et qui ne fait pas la preuve de sa rentabilité économique et sociale.**

**Enfin il n'est à notre avis pas démontré, à ce jour, que le REGL soulagera la circulation routière de la métropole.**

Dans l'hypothèse où le REGL serait décidé, l'ensemble des acteurs du Carembault rejette l'idée de grouper le tracé RER avec la Ligne à Grande Vitesse et l'Autoroute A1.

Ces acteurs préconisent la création d'une nouvelle gare RER à l'Ouest de Carvin et un tracé qui évite la commune de CAMPHIN pour passer dans la plaine entre CARNIN et CAMPHIN et rejoindre la Ligne Grande Vitesse après l'émetteur de CAMPHIN. Ce nouveau tracé devrait s'accompagner d'aménagements environnementaux et paysagers afin d'inscrire cette nouvelle ligne d'une manière harmonieuse au sein de la plaine du Carembault.

L'impact visuel devrait être particulièrement soigné afin d'éviter une nuisance paysagère visuelle.

Les élus locaux demandent à être consultés pour la mise en œuvre des aménagements nécessaires.



# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°4 Juillet 2015



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 : jfneledec@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.**

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - regl@debatpublic.fr  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - http://regl.debatpublic.fr

## 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'aéro-gare (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.

# Débat Public sur le projet de Réseau Express Grand Lille

Contribution technique de la Mission Bassin Minier Nord – Pas de Calais



## Présentation de la Mission Bassin Minier Nord – Pas de Calais

La Mission Bassin Minier Nord – Pas de Calais est un outil d'ingénierie de développement et d'aménagement du territoire, créée en 2000 suite à une décision interministérielle, pour appuyer la mise en œuvre d'un programme global de restructuration urbaine, sociale, économique et écologique du Bassin minier. Outil de l'Etat, de la Région, des Départements du Nord et du Pas-de-Calais, des 7 intercommunalités du Bassin minier (Communautés d'Agglomération de l'Artois, de Lens-Liévin, d'Hénin-Carvin, du Douaisis, de la Porte du Hainaut, de Valenciennes Métropole et la Communauté de Communes Cœur d'Ostrevent) et de l'Association des Communes Minières, la Mission apporte son concours au montage de projets structurants, à l'aménagement urbain durable du territoire, à la valorisation du patrimoine, à la mise œuvre de la Trame verte et bleue et à la construction d'outils d'observation. Elle contribue également à l'animation des acteurs territoriaux au travers son implication, depuis 2005, dans la coopération métropolitaine ou encore dans la dynamique Euralens initiée en 2009. Depuis janvier 2013, en coordination avec les services de l'Etat, la Mission Bassin Minier assure la gestion du Label UNESCO.

## Introduction

Le projet Réseau Express Grand Lille (REGL), objet du présent débat public, vise à apporter une réponse à une problématique de mobilité qui peut à terme avoir des conséquences sociales, environnementales et économiques très lourdes pour le développement du territoire métropolitain. Cet espace, vécu quotidiennement par près de 4 millions d'habitants, souffre d'une inadéquation entre l'utilisation de l'offre de transport et la demande provoquant des phénomènes récurrents de congestion des infrastructures routières aux heures de pointe qui nuisent à la fluidité des échanges avec la métropole lilloise. Face à cette situation et aux contraintes qu'elle fait peser sur les habitants et la collectivité, les acteurs publics ont engagé des démarches visant à proposer des alternatives (sur le développement du covoiturage notamment). Inscrit dans le Schéma Régional des Transports et des Mobilités (SRTM), le projet de REGL constitue une solution proposée par le Conseil Régional Nord – Pas de Calais pour répondre à cette problématique.

Outre les enjeux de mobilité, la réalisation de cette nouvelle infrastructure ferroviaire impacte le périmètre du Bien inscrit au Patrimoine mondial au titre de « Paysage culturel évolutif vivant ». La **conciliation de la préservation de l'intégrité du Bien avec l'évolutivité d'un territoire « vivant »** est une préoccupation au cœur du Plan de gestion dont la Mission assure la mise en œuvre.

A ce stade du projet, la présentation des principes de réalisation a permis de mieux apprécier les contours de cette proposition et de la faire partager. Afin de contribuer à l'approfondissement des études nécessaires, la Mission Bassin Minier a souhaité, en s'appuyant notamment sur le cadre stratégique défini dans le « Livre Blanc : Acte II »\*, identifier les enjeux soulevés par la mise œuvre opérationnelle du projet. **Les éléments de cette contribution visent à constituer autant de pistes d'approfondissement ou conditions pour la réussite du projet.**

\*La Mission a publié fin 2013 le « Livre Blanc : Acte II » qui définit une stratégie d'actions déclinée en 100 propositions pour accompagner l'avenir du territoire. La construction de cette stratégie s'est appuyée sur un diagnostic territorial partagé et a été nourri par un travail collaboratif avec les forces vives du territoire (cycle d'ateliers).

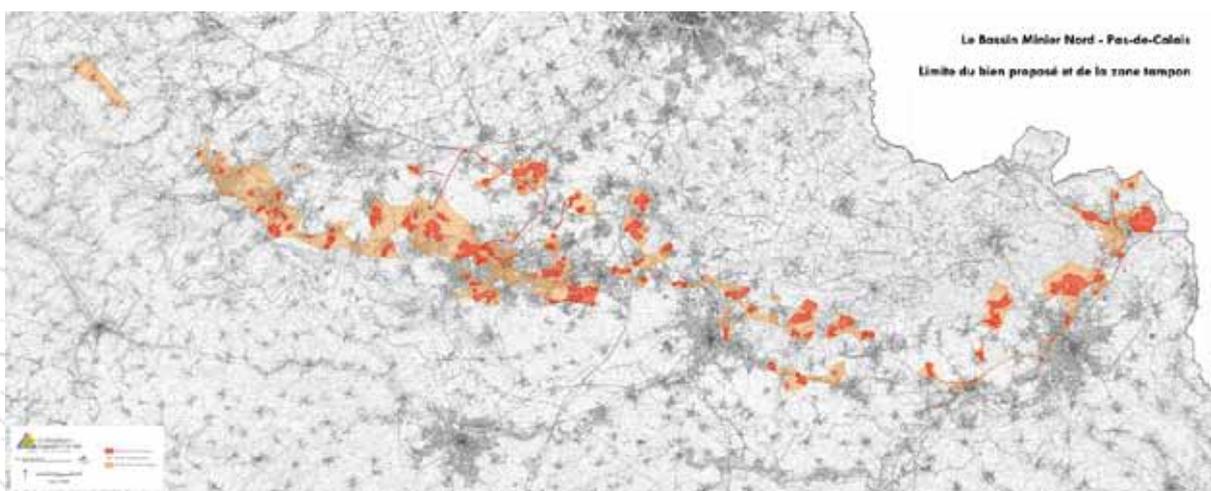
## Un projet en interaction avec la dynamique de développement du Bassin minier

Cette interaction concerne particulièrement **deux champs d'action stratégiques** sur lesquels la Mission Bassin Minier travaille avec ses partenaires :

- 1 Reposant sur la réalisation d'une infrastructure nouvelle traversant le cœur du Bassin minier Nord – Pas de Calais, le REGL constitue un projet d'aménagement d'envergure **impactant le périmètre du Bassin minier inscrit sur la Liste du Patrimoine mondial** le 30 juin 2012 au titre de « Paysage culturel évolutif vivant ». Le projet de tracé croise en particulier un élément du Bien inscrit, les terrils n°87 et n°92, identifié comme « à préserver » par le maître d'ouvrage lors des débats (cf. présentation de la réunion publique du 6 mai à Hénin-Beaumont). S'il ne s'agit pas de figer ou de sanctuariser le Bassin minier, le caractère « vivant » ne signifie pas n'importe quelle évolution. Les nouvelles valeurs d'usages et le développement durable des sites du périmètre ne doivent pas compromettre l'intégrité du Bien (le patrimoine bâti comme les paysages) ni menacer sa valeur universelle exceptionnelle. La conception de nouveaux aménagements, dans leurs architectures (insertion, hauteur et matériaux du nouveau bâti), leurs échelles et leurs effets de masse, doit faire preuve d'équilibre entre préservation du patrimoine et grands projets. Notons que le caractère « évolutif » de ce paysage renvoie au fait que ce territoire s'est constitué selon des phases successives, sur plusieurs décennies ou siècles. Le périmètre Bassin minier Patrimoine mondial ne concerne pas l'intégralité du territoire. Le patrimoine retenu a été hiérarchisé et sélectionné selon de multiples critères de valeur. Au final, 25% de la totalité du patrimoine minier a été inclus dans le périmètre, soit 353 éléments (cités, terrils, chevalements, cavaliers, équipements...) et 4 000 hectares de paysage (en rouge sur carte du périmètre ci-dessous). **La moindre modification du périmètre engage l'ensemble des éléments qui le compose.** Si un élément du périmètre du Bassin minier, porteur de sa valeur universelle exceptionnelle, est remis en cause, les 352 autres éléments sont également remis en cause. Des procédures d'alerte (suivi réactif et inscription sur liste du patrimoine mondial en péril) - pouvant aller, en cas d'échec, jusqu'au retrait du label - sont prévues dans la Convention du Patrimoine mondial concernant les travaux « qui pourraient avoir un effet sur l'état de conservation du bien » ou « des impacts sur l'intégrité d'un Bien ».

Afin d'assurer la préservation et la valorisation du Bien, l'ensemble du périmètre Patrimoine mondial et la zone-tampon ont fait l'objet d'un engagement de gestion concerté avec les collectivités territoriales. La Mission Bassin Minier est gestionnaire du label en coordination avec les services de l'Etat qui est garant du Bien inscrit. Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de gestion, plusieurs enjeux apparaissent :

- Garantir, collectivement et sur le long terme, la préservation de la valeur universelle exceptionnelle du Bien ;
- Conjuguer intégrité et authenticité avec évolutivité ;
- Faire du patrimoine un levier au service de la qualité urbaine, architecturale et paysagère ;
- Contribuer à améliorer l'image et l'attractivité du Bassin minier en lien, notamment, avec le développement de la Destination touristique « Bassin minier, Patrimoine mondial ».



**Le périmètre du Bien inscrit sur la Liste du Patrimoine mondial par l'UNESCO**

- 2 Depuis 2002, la Mission intervient sur le thème des Transports et de la Mobilité pour apporter un appui technique sur la mise en œuvre des politiques publiques de mobilité avec un regard particulier sur l'amélioration des connexions entre les territoires du Bassin minier et de la métropole lilloise ainsi que sur la place à donner au vélo. Chargée de l'animation technique de la thématique « Transports/Mobilité » de la démarche de coopération métropolitaine, la Mission Bassin Minier a pu mettre en évidence les enjeux liés au **renforcement de la performance du système de transport métropolitain** pour lutter contre les menaces qui pèsent sur le développement de l'aire métropolitaine lilloise (cf. carte) : pollution, congestion, difficultés d'accès à l'emploi... Pour répondre à ces enjeux, plusieurs axes de travail ont été définis. Le premier vise, par une **coordination renforcée entre des autorités compétentes**, à gommer « l'effet frontière » dans les déplacements métropolitains (y compris transfrontaliers) en supprimant les « maillons manquants » entre les réseaux de transports urbains (bus, tramway, métro), interurbains (autocars) et régionaux (train). Un deuxième axe de travail, s'appuyant sur les outils de la planification (notamment les SCOT), vise à faire converger **l'évolution de l'urbanisation** (la localisation de l'habitat, des services et des pôles d'emploi notamment) avec le développement de l'offre de transport collectif. Se traduisant concrètement par une intensification des activités, et donc des flux, autour des gares, des principales stations de bus, de tramway ou de métro, ce rapprochement constitue une des conditions-clés pour optimiser l'offre de transports collectifs. Le troisième axe de travail identifié a pour objectif **d'accompagner le changement de comportement** pour une évolution des pratiques de mobilité plus favorable aux transports collectifs, en s'appuyant notamment sur les outils de la communication et de l'animation (information voyageurs, conseil en mobilité...).



#### ACTEURS DU TRANSPORT DANS L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE EN 2014

<b>Voies ferrées</b>	<b>Axes de transport en commun structurants</b>	<b>Périmètres de Transports urbains (PTU)</b>	<b>Frontières</b>
— Réseau TER et SNCF	— Métro	— Arc-en-Ciel Nord	—
○ Principales gares d'échange	— Tramway existant	— Oscar Pas-de-Calais	
• Gare ou point d'arrêt	— Bus à haut niveau de service existant	— De Lijn Flandres	
	— Bus à haut niveau de service en projet	— TEC Wallonie	

Mission Bassin Minier  
 Grand Région Nord - Pas de Calais  
 (MIR) ACTU ADJ.M. MIN

## Les enjeux pour le territoire

### **Des enjeux patrimoniaux : Préserver les éléments du Bien inscrit au Patrimoine mondial**

L'aire d'étude du projet REGL comporte des éléments emblématiques du Bien inscrit au Patrimoine mondial devant faire l'objet de précautions particulières :

- Protégée au titre des Monuments Historiques dès 1994, la **Fosse du 9/9bis** à Oignies est l'un des 4 grands sites de la mémoire du Bassin minier. Dans le cadre du projet REGL, un soin tout particulier devra être apporté pour protéger ce site et son écrin, à la fois naturel avec l'Espace Naturel Sensible du Bois des Hautois / terrils 110, 116 et 117 mais aussi urbain avec la cité Declercq.
- Le projet est en interaction directe avec **2 cités particulièrement représentatives** du courant initié par Ebenezer Howard en Angleterre dès la fin du 19ème siècle. En effet, les cités **Foch** (Hénin Beaumont) et **Bruno** (Dourges) sont parmi les plus belles **cités-jardins** construites par la Société des Mines de Dourges dans le premier quart du 20ème siècle.
- Le tracé proposé au niveau du pôle d'échanges multimodal de Sainte-Henriette croise un élément du Bien : les **terrils n°92 et n°87**, ce dernier constituant un des plus emblématiques du Bassin minier. Terril-signal au cœur d'un nœud d'infrastructures routières et ferroviaires, le terril n°87 marque symboliquement l'entrée sud du territoire pour les nombreux usagers de ces réseaux de transport. Ces 2 terrils ont été **identifiés comme « à préserver »** par le maître d'ouvrage lors des débats.

**L'absence de prise en compte de ces enjeux pourrait constituer une réelle menace à l'intégrité du Bien inscrit au Patrimoine mondial.**



**Les éléments du Bien inscrit au Patrimoine mondial dans l'aire d'étude du projet REGL (en rouge, le Bien inscrit)**

### **Des enjeux paysagers : Protéger les cônes de vues paysagers et les éléments signaux du paysage minier**

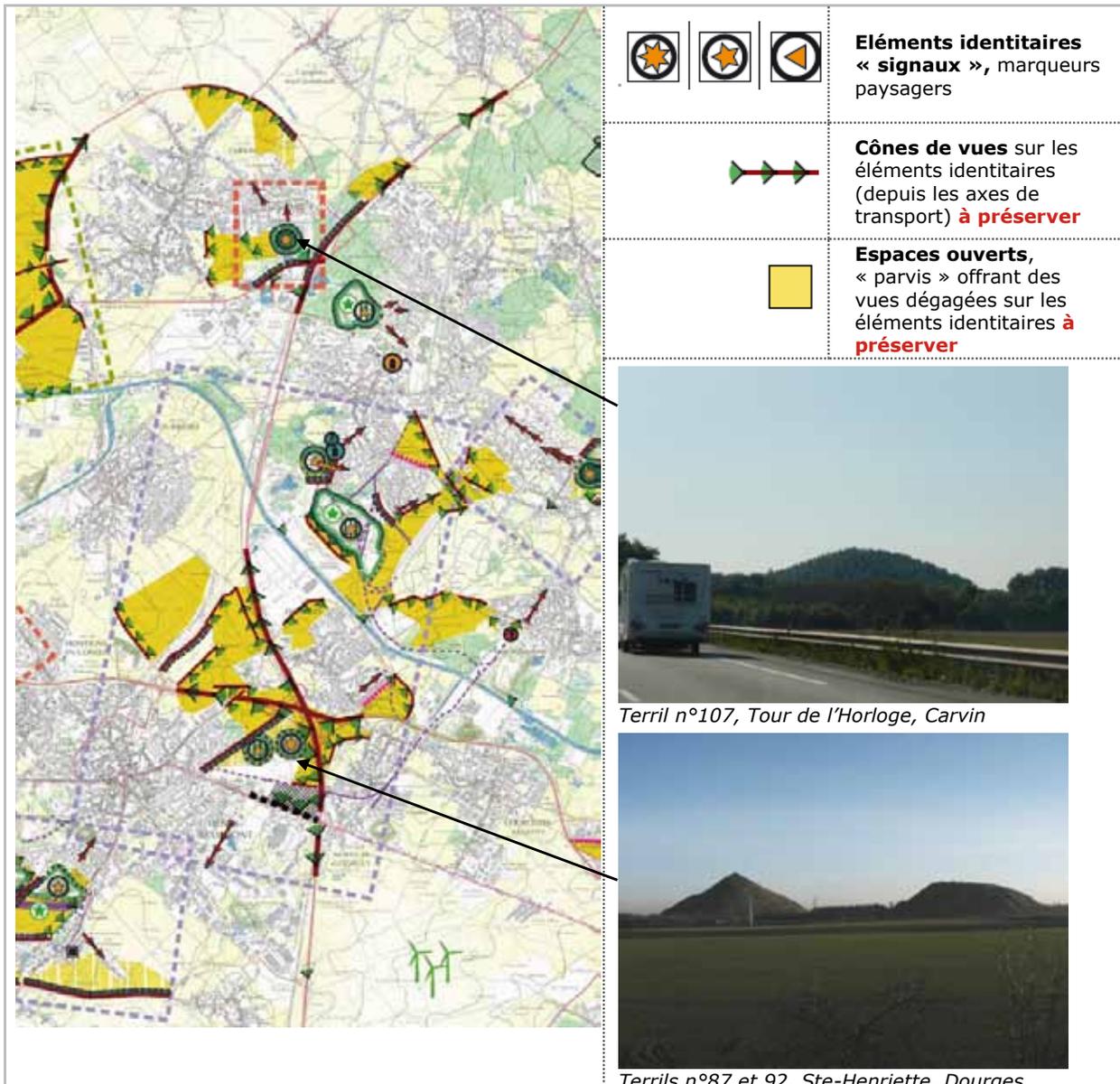
Fortement marqué par des composantes d'infrastructures (autoroute A1, LGV Lille-Paris, voie TER, canal, route nationale), le secteur concerné par le projet REGL comporte de nombreuses fenêtres paysagères depuis les axes routiers et ferroviaires formant un potentiel de découverte du patrimoine minier. Afin de préserver et valoriser ces paysages miniers, deux démarches ont été engagées :

- Une **démarche de classement au titre des Sites** (loi 1930) de la « Chaîne des terrils » : 78 terrils sont proposés au classement dont le **terril n°87** de Sainte-Henriette à Hénin-Beaumont et le **terril n°107** Tour de l'Horloge à Carvin particulièrement visibles depuis les infrastructures. L'intégrité des terrils, la préservation des cônes de vues et le maintien des panoramas aux sommets sont des notions au cœur de cette démarche. Ce classement, qui interviendra fin 2015, permettra une reconnaissance nationale de ces éléments emblématiques du paysage minier.



**Les 78 terrils proposés au classement au titre des Sites**

- Une étude pour la **qualification et la protection des paysages miniers remarquables** qui se conclura à l'automne 2015 par la définition d'une stratégie en faveur de la préservation et de la valorisation du patrimoine paysager minier. Sur le secteur concerné par le projet REGL, les premières orientations de l'étude (cf. illustration page suivante) soulignent l'attention particulière à porter au maintien et au dégagement des **fenêtres paysagères** visibles depuis les axes de transport, notamment sur les terrils n°87, n°92 et n°107 qui constituent les « portes d'entrée » du Bassin minier depuis l'A1 et la LGV.



Extrait de l'étude pour la qualification et la protection des paysages miniers remarquables (Mission Bassin Minier)

**Des enjeux environnementaux : Maîtriser la mobilisation des ressources de la Trame verte et bleue**

Parmi les solutions recherchées pour **minimiser l'impact du projet REGL sur son environnement** direct, les pistes suivantes sont proposées :

- Prendre en compte les fonctionnalités écologiques et récréatives, existantes et potentielles, de la Trame Verte et Bleue métropolitaine. Sur un territoire aussi fragmenté et densément peuplé, le **renforcement des continuités** (écologiques et modes doux) revêt une importance particulière pour le maintien de la biodiversité et répondre à la demande en matière de pratiques d'activités de pleine nature. Afin de préciser les enjeux, le schéma de Trame Verte et Bleue a fait l'objet d'une déclinaison à l'échelle de l'agglomération d'Hénin-Carvin.
- **Préserver les espaces de nature d'intérêt écologique majeur** de la Trame Verte et Bleue du Bassin minier, en particulier, les Espaces Naturels Sensibles du Bois des Hautois, du Bois

d'Épinoy et du terroir du Téléphérique, du Tour d'Horloge et de la gare d'eau de Carvin situés dans l'aire d'étude du projet.

- **Limiter la consommation des terres agricoles** pour contribuer au maintien et au développement d'une agriculture urbaine répondant à des préoccupations environnementales, paysagères, sociales mais aussi économiques (en lien avec les propositions d'actions du Livre Blanc : Acte II).



*Schéma de Trame Verte et Bleue du Bassin minier Nord – Pas de Calais – Mission Bassin Minier, 2011*

### **Des enjeux urbains : Coordonner les choix en matière de transport et d'urbanisme pour rapprocher davantage l'offre de mobilité de la demande**

Dans la mise en œuvre des politiques publiques visant à faire évoluer les pratiques de mobilité, l'action sur le développement de l'offre de transport collectif peut s'avérer inefficace si elle n'est pas **accompagnée d'une orientation, à moyen-long terme, sur l'adaptation de la ville à de nouveaux critères d'accessibilité**. Au cœur de l'ambition du projet REGL, l'émergence d'une nouvelle organisation des déplacements à l'échelle métropolitaine est étroitement liée à la capacité à faire de la desserte en transport collectif un élément-clé de la mutation du tissu urbain. Dans cette perspective, deux leviers peuvent être proposés :

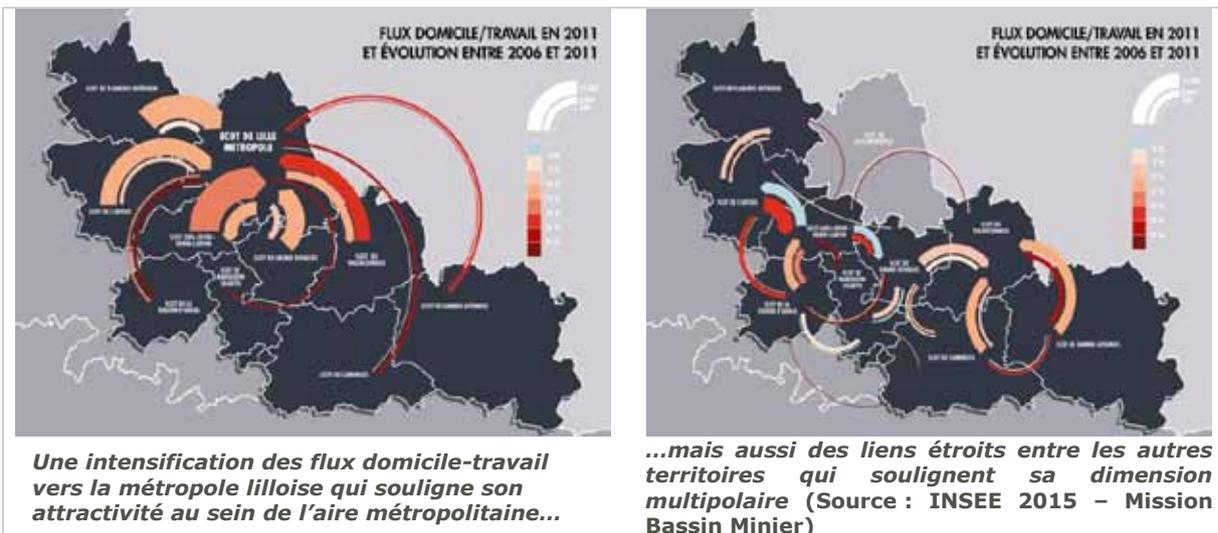
- Poursuivre la **dynamique engagée sur « l'intensification urbaine »** autour des principaux nœuds de transport collectif (gares et pôles d'échanges, stations des axes de transport collectifs structurants comme le Tramway ou le Bus à Haut Niveau de Service) comme l'illustrent les projets urbains du pôle-gare de Libercourt et du renforcement de la centralité lensoise. Cette stratégie a pour finalité, en s'appuyant sur une conception nouvelle des formes urbaines et du traitement de l'espace public, de recréer de la proximité – du lien – entre les lieux de vie, d'activités et l'offre de transport public. Elle vise également à offrir un cadre urbain qui incite (au travers d'aménagements dédiés notamment) à la pratique de la marche et du vélo pour les déplacements quotidiens (dont une grande partie font moins de 3 km). Sur un territoire comme le Bassin minier marqué par une forme urbaine diffuse, favorable à l'usage de la voiture, avec une tendance à l'étalement qui se prolonge (développements résidentiel et économique), la mise en œuvre de cette stratégie apparaît à « contre-courant » ou, pour le moins, semble s'inscrire dans une temporalité lointaine. Il s'agit cependant d'un réel défi en termes de planification et de gouvernance car la réussite de nouveaux projets de service de mobilité tel que le REGL est à cette condition.

- **Rapprocher les pôles d'emplois et l'offre de services de mobilité** (transports collectifs, covoiturage...) pour développer des conditions d'accessibilité moins dépendante de la possession d'une voiture. A l'échelle des déplacements métropolitains, cette évolution est très dépendante des possibilités effectives de connexion entre les différents réseaux de transport - urbains, interurbains et régional - ainsi que de la gestion des « derniers kilomètres » pour assurer une prise en charge de porte à porte.

### **Des enjeux sociaux : Accompagner l'évolution des pratiques de mobilité à l'échelle métropolitaine**

Marqué par un développement des mobilités et une concurrence accrue pour l'espace, le phénomène de métropolisation à l'œuvre à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille implique des enjeux sociaux importants pour les territoires concernés (cf. les travaux des Départements et de l'INSEE « Contrastes sociaux et systèmes métropolitains »). Par les évolutions induites par sa mise en œuvre, le projet REGL est au cœur des réflexions visant à **limiter les impacts sociaux de la métropolisation**. Ces éléments questionnent les politiques publiques et, en particulier, leur adaptation face à **plusieurs défis** :

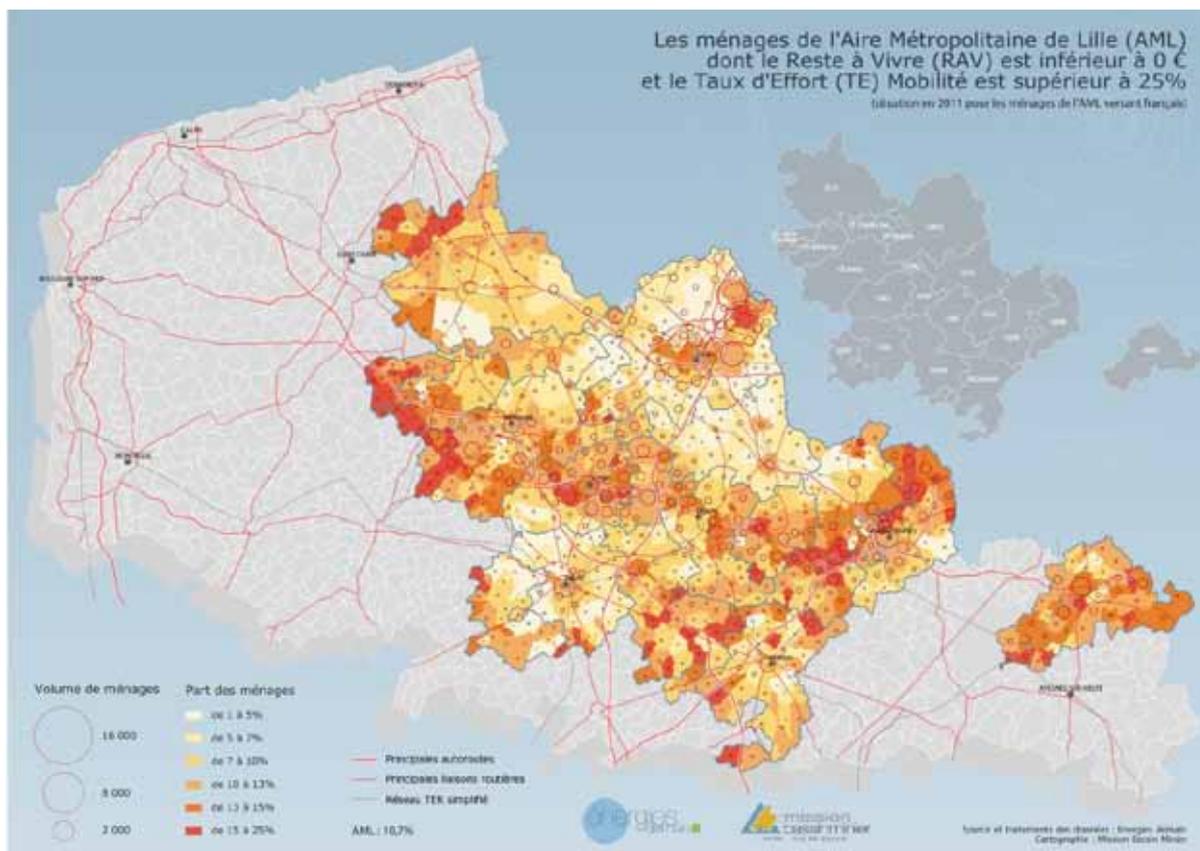
- Apporter des réponses à une **demande de déplacements qui a évolué** en termes d'échelle (avec notamment un allongement des navettes domicile-travail lié à un marché du travail de plus en plus intégré à l'échelle métropolitaine), en termes de rythme (avec des flux qui ne se concentrent plus uniquement aux heures de pointe), en termes de destinations (à côté des déplacements vers les pôles d'emplois qui restent structurants pour l'organisation de l'offre de transport, d'autres activités « quotidiennes » sont à prendre en compte comme l'accès aux établissements de santé en lien avec le vieillissement de la population ou encore la desserte des espaces des loisirs).



- Réduire la **dépendance à la voiture particulière** qui constitue un facteur de fragilité économique (avec l'émergence d'un phénomène de précarité énergétique lié au poids financier de l'usage de la voiture dans le budget des ménages – cf. étude exploratoire conduite par la Mission dans le cadre des travaux de l'association Aire métropolitaine de Lille) et une menace pour l'environnement (avec notamment une problématique de pollution de l'air qui peut nuire à la qualité du cadre de vie métropolitain).
- Offrir à tous des conditions équitables d'**accès à la mobilité** pour favoriser l'insertion sociale et professionnelle (accès à l'emploi, aux loisirs, à la santé...) notamment pour les populations les plus fragilisées. Pour les territoires du Bassin minier, où des freins économiques et « culturels » demeurent, cette question de l'accès à la mobilité représente un enjeu majeur de développement. Par ailleurs, dans un système métropolitain marqué par sa multipolarité, l'optimisation du maillage des transports collectifs pour connecter et irriguer les différents pôles urbains métropolitains est une condition essentielle pour le partage des ressources métropolitaines (activités, services, accessibilité internationale...). Constituant un enjeu de cohésion interne majeur, l'efficacité de ce maillage métropolitain repose sur un équilibre entre le développement de liaisons rapides (objet du projet REGL) et le maintien d'une desserte fine

des territoires en s'appuyant sur l'offre TER existante articulée aux réseaux de transports urbains.

Face à l'ampleur de ces défis, une voie nouvelle se dessine dans la conception de l'offre de transport ; celle d'une réponse globale et coordonnée entre l'ensemble des acteurs de la mobilité (publics et privés) pour **proposer un panel d'offres** reposant sur des solutions individuelles (voiture, vélo...), collectives (bus, autocars, tramway, TER...) et partagées (covoiturage, auto-partage...). Susceptible de répondre à la diversité des attentes, des moyens disponibles et d'optimiser l'offre existante, cette **approche par le service** peut progressivement se positionner comme une alternative pour un usage raisonné de la voiture. Afin d'accélérer cette dynamique, ce service de mobilité doit gagner en **fiabilité, flexibilité et en lisibilité** en s'appuyant sur la mobilisation de moyens sur l'animation (conseil en mobilité), la communication (au travers l'information voyageurs notamment) et l'innovation (technologique et organisationnelle).



**Un poids du budget « Transports » qui fragilise plus de 130 000 ménages à l'échelle métropolitaine – Extrait de l'étude exploratoire sur précarité énergétique liée au transport et à la mobilité à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille – Mission Bassin Minier, AML, Energies Demain, SYSTRA – Juin 2015**

## Conclusion

Paysage « vivant », le Bassin minier évolue selon une **trajectoire jalonnée d'opportunités** : la valorisation de son patrimoine inscrit à l'UNESCO en lien avec la destination touristique « Autour du Louvre Lens », l'engagement dans la transition énergétique, la poursuite de la structuration de l'offre de transport métropolitaine, la mise en œuvre de la Trame verte et bleue, le développement des potentialités économiques sont des dynamiques qui ouvrent aujourd'hui de nouvelles perspectives pour le territoire. Permettant d'apporter des réponses aux enjeux identifiés, **la mobilisation de l'ensemble des acteurs doit permettre une adaptation du projet REGL pour lui permettre d'entrer pleinement en synergie avec les dynamiques engagées**. La poursuite des échanges initiés lors de ce Débat Public permettra d'enrichir la démarche d'étude sur des sujets relevant de **l'implication collective et durable** des partenaires, notamment :

- ➔ La **préservation de l'intégrité du Bien** inscrit au Patrimoine mondial et la protection des ressources naturelles et paysagères ;
- ➔ La **coordination des politiques publiques** pour accompagner les choix des ménages et des entreprises en matière de mobilité et d'implantation ;
- ➔ L'expérimentation et l'évaluation de **solutions de mobilité innovantes** basées sur la connaissance des pratiques.

Outil d'ingénierie au service de la mutation du Bassin minier, la Mission propose de jouer un rôle dans **l'animation de ces échanges**.



[www.missionbassinminier.org](http://www.missionbassinminier.org)



[www.bassinminier-patrimoinemondial.org](http://www.bassinminier-patrimoinemondial.org)

Carreau de Fosse du 9/9bis  
Rue du Tordoir - BP 16  
F 62 590 OIGNIES  
Tél. +33 (0)3 21 08 72 72



**Objet : Contribution du Pays du Cambrésis au débat public national sur le réseau express Grand Lille**

**- POUR UNE VRAIE DESSERTE FERROVIAIRE DU CAMBRESIS -**

Le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL) pourrait être un plus extraordinaire pour les habitants du Cambrésis. Cette nouvelle liaison proposée est la seule qui puisse non seulement répondre aux besoins de mobilité de demain mais aussi le seul scénario qui laisse entrevoir un développement important du nombre d'usagers quotidiens. Il est en effet évident que les échanges entre la Métropole Lilloise et le reste du territoire de la grande Région Nord Pas de Calais Picardie ne feront que croître dans les décennies à venir.

Mais il est absolument certain également que le Cambrésis, et le Saint Quentinois d'ailleurs, ne pourront tirer profit de ce REGL que si, et seulement si, le barreau ferroviaire Cambrai-Corbehem, permettant à la fois de connecter directement Cambrai au REGL et d'améliorer la liaison Cambrai-Arras, est construit en amont....

**A/ Situation actuelle :**

Avec 2000 montées/descentes quotidiennes, la gare de Cambrai est la 14<sup>ème</sup> gare de la Région Nord Pas de Calais.

Trois liaisons ferrées à ce jour :

- Vers Douai, sur une voie unique électrifiée mais sinueuse et dégradée
- Vers Valenciennes, sur une double voie électrifiée, mais avec des tronçons dégradés après Lourches, qui ralentissent considérablement le trafic (*cette liaison doit faire l'objet de travaux conséquents pour développer l'axe CAMBRAI-VALENCIENNES*)
- Vers St Quentin, sur une double voie, via Busigny, entièrement rénovée pour la mise en service du nouveau contournement FRET de Lille.

Des temps de trajets trop longs : Cambrai-Lille en 1h13 en moyenne...via Douai, pas de possibilité de rejoindre Arras, sauf à passer par Douai (plus d'1h 15...)

Des liaisons vers Paris via ST QUENTIN peu pratiques (1 seul direct par jour, à 5h40, et menacé de suppression dans le rapport Duron...) ou via le TGV à Arras, avec un service de cars (90 mn) .

Des liaisons vers Valenciennes très peu attractives... Un vrai parcours du combattant pour rejoindre PARIS, BRUXELLES ou LONDRES... qui se solde dans 95% des cas par un recours à la voiture individuelle.

**B/ Développement et aménagement du territoire :**

Deux projets majeurs représentent une véritable chance pour le Cambrésis :

- 1- L'arrivée du canal Seine Nord Europe
- 2- L'aménagement des 300ha de l'ancienne BA103



Ces deux projets, tournés vers la logistique, nécessitent, à eux-seuls, un raccordement ferroviaire pour que le Cambrésis et l'Artois puissent pleinement profiter de l'impact économique de ces deux aménagements. La plateforme multimodale prévue à Marquion, sans liaison ferroviaire, n'aurait de multimodal que le nom....

Outre le FRET, une amélioration de la liaison ferroviaire entre CAMBRAI et ARRAS profiterait pleinement aux centaines de salariés appelés à travailler sur ces deux sites...

### **C/ Les enjeux du REGL :**

Le tracé du REGL Lille/Hénin-Beaumont/Corbehem, si et seulement si il est associé au barreau ferroviaire Cambrai/Corbehem, permettra à la fois :

- une liaison beaucoup plus rapide vers Lille pour les habitants du Cambrésis et de l'Aisne (Cambrai-Lille en 46 minutes au lieu de 1h13 aujourd'hui, à une fréquence supérieure), et de ce fait une meilleure connexion du Cambrésis à la Très Grande Vitesse vers Londres et Bruxelles ;
- une amélioration importante de la desserte ferroviaire Cambrai-Arras, avec des possibilités de trains directs, renforçant ainsi la connexion du Cambrésis à la Très Grande Vitesse vers PARIS;
- une connexion ferroviaire efficace du port de Marquion et de sa plateforme multimodale, et peut-être aussi de l'ex BA 103.

La section Cambrai-Corbehem, permettant à la fois la connexion directe du Cambrésis au REGL, d'améliorer la liaison Cambrai-Arras, et de connecter au mieux Marquion au réseau ferré, ne saurait donc être en aucun cas une « option » ou un « complément » du grand chantier du REGL, mais doit au contraire être le préalable à la mise en place du REGL !

Bien évidemment, ce barreau ferroviaire facilitant l'accès à Arras, et donc à Paris, ne remet pas en cause la légitimité et l'utilité des dessertes Intercités Le Cateau – Paris ou Caudry – Paris. La proposition de la Communauté Urbaine d'Arras d'une liaison REGL directe entre Hénin-Beaumont et Arras peut effectivement être un complément fort intéressant au projet REGL, mais ne doit en aucune façon remettre en cause le tracé initialement proposé d'une liaison REGL Hénin-Beaumont/Corbehem ou Nord/Sud équivalente. Les habitants du Cambrésis, de l'Aisne et du Douaisis ne peuvent en effet pas faire un détour par Arras pour utiliser le REGL afin d'aller à Lille ; cela en supprimerait tout l'intérêt pour eux.

### **EN CONCLUSION**

OUI au projet REGL en 2030...

Mais avec ou sans REGL, l'amélioration de la liaison Cambrai-Arras est vitale pour le Cambrésis.

Et surtout, la section Cambrai-Corbehem, à vocations multiples, essentielle pour le Cambrésis, pour le port de Marquion et pour l'Aisne, et doit être réalisée prioritairement pour une mise en service en 2025...

**Le Président,**

**Monsieur Sylvain Tranoy**

**Syndicat Mixte du Pays du Cambrésis**

Espace Cambrésis - 14 rue Neuve, BP 50049 • 59401 CAMBRAI Cedex

Tél. : 03 27 72 92 60 • Fax : 03 27 70 96 99

[www.paysducambresis.fr](http://www.paysducambresis.fr)

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°14 juillet 2015



Le Syndicat Mixte SCOT des Agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin est une structure publique qui a la charge d'assurer l'élaboration, le suivi, la mise en œuvre, l'évaluation et la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) pour ces deux Communautés d'agglomération.

Situé entre Lille, Douai, Arras et Béthune, son périmètre correspond au bassin d'emploi de Lens-Hénin et concerne 50 communes et 368 000 habitants.

Le SCoT est un document de planification qui fixe les grandes orientations de développement du territoire à long terme. Il aborde à la fois des questions d'aménagement de l'espace, de transport, d'environnement, de développement économique, d'habitat...

Approuvé le 11 février 2008, il a fait l'objet d'une évaluation en 2014 et entrera prochainement dans une phase de révision générale.

Jean-Pierre CORBISEZ, Président,  
Maire de Oignies  
77 rue Jules Verne – BP156  
62253 Hénin-Beaumont Cedex  
[www.scot-llhc.fr](http://www.scot-llhc.fr)

## CAHIER D'ACTEUR

### Le projet de Réseau Express Grand Lille : un atout pour renforcer l'accessibilité et l'attractivité du bassin de vie de Lens-Liévin-Hénin-Carvin

Le projet de Réseau Express Grand Lille, porté par le Conseil Régional, pourrait constituer une des solutions au désengorgement des voies routières entre les grands pôles urbains (et notamment Lens et Hénin-Beaumont) et la Métropole lilloise.

Partant du constat de la saturation des axes routiers qui va de pair avec l'augmentation des distances domicile-travail et l'étalement urbain, ce projet de transport structurant doit aussi permettre une plus grande accessibilité de nos territoires et, de ce fait, d'opérer un regain d'attractivité résidentielle et économique.

Le Syndicat Mixte SCOT des Agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin souhaite se saisir de l'opportunité qui lui est faite de pouvoir réagir à ce projet qui impactera de manière importante son périmètre et ses orientations en matière de développement urbain et de transports.



**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - [regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>

## Le projet de Réseau Express Grand Lille, un enjeu fort pour le territoire du SCoT

Les axes routiers menant de l'axe Sud de la région à Lille sont aujourd'hui les plus sollicités aux heures de pointe, les flux domicile-travail et domicile-études étant les plus nombreux entre le bassin minier et la métropole lilloise, avec leurs conséquences en matière d'allongement des temps de trajet, d'augmentation des coûts de transports pour les ménages, de pollution, mais aussi d'étalement urbain et de consommation d'espaces agricoles et naturels.

Ces constats, émanant des acteurs régionaux, parmi lesquels le Conseil Régional qui vient aujourd'hui porter au débat public le projet d'un lien express ferroviaire reliant la métropole aux principaux pôles urbains, sont largement partagés par le Syndicat Mixte SCoT.

**Le projet constitue par ailleurs un des enjeux forts pour notre secteur**, un outil pour lui permettre de se développer et d'opérer le retournement d'image que tous les acteurs du territoire appellent de leurs vœux.

Un moyen de transport rapide et fréquent permettrait par exemple un accès facilité

aux principaux secteurs d'emplois, mais également aux équipements culturels et touristiques (Louvre-Lens, 9-gbis, label Unesco, tourisme industriel et de mémoire, etc.) **ce qui constituerait une formidable opportunité pour le développement du territoire et son attractivité.**

## Relever le défi du développement économique et résidentiel du territoire tout en s'appuyant sur le dynamisme métropolitain

Les échanges entre notre territoire et Lille sont les plus intenses, en témoignent la saturation des axes autoroutiers (et notamment l'A1) pendant les heures de pointe ainsi que la fréquentation importante des TER et des principales gares du périmètre (Lens, Hénin-Beaumont, Libercourt).

Ces flux ont augmenté de plus de 15% entre 2006 et 2011.

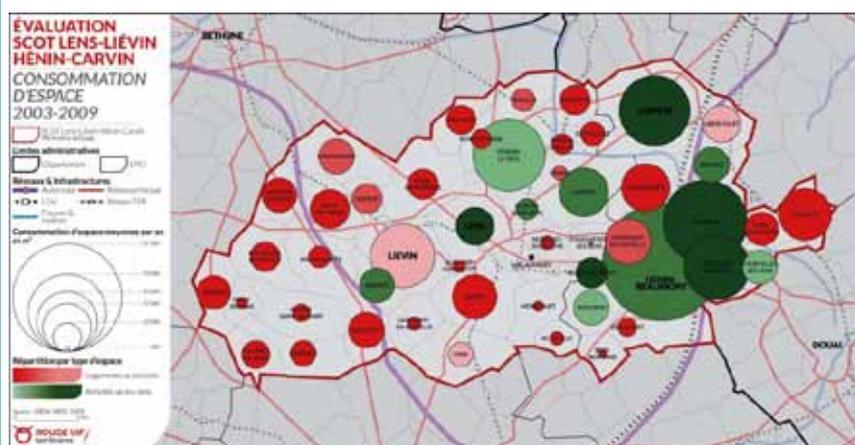
Au quotidien, 320 000 personnes font le trajet entre la Métropole Lilloise et les différents pôles urbains du Bassin-Minier. Aux heures de pointe, on estime à 145 000 le nombre de véhicules en direction de Lille.

Ces flux automobiles se font essentiellement en direction de Lille ; pour autant, il existe un réel dynamisme économique sur notre territoire. Une évaluation du Schéma, menée par le Syndicat Mixte en 2014, a montré que **le taux de création d'entreprises sur le territoire du SCoT était parmi les plus élevés et que le nombre d'emplois offerts sur le territoire continue d'augmenter.**

**Mais ces emplois ne bénéficient pas aux actifs du territoire. Le taux de chômage de la population demeure parmi les plus élevés de la région, ce qui conduit les habitants à aller travailler dans les bassins d'emplois voisins et de plus en plus loin, et notamment dans la Métropole, augmentant ainsi les distances parcourues.**

Dans le même temps, l'évolution des prix de l'immobilier contraint de plus en plus de travailleurs métropolitains à s'éloigner de la Métropole lilloise et à venir s'installer sur notre territoire où l'acquisition d'un bien reste encore relativement abordable, ce qui accentue encore le phénomène.

Ce phénomène a contribué à une **forte consommation d'espaces naturels et agricoles et à une logique de périurbanisation non maîtrisée.** Cette artificialisation des sols est liée à l'habitat et aux activités, dans des proportions comparables. Si la consommation d'espaces liée aux activités correspond à une forte dynamique de création d'emplois, celle liée à l'habitat intervient dans un territoire en recul démographique.



Evolution de la part communale pour la population et l'emploi 1999-2011 (évaluation du SCoT LLHC, RCT, 2014)

La perte d'attractivité résidentielle du Cœur Urbain du SCoT s'est accompagnée d'une sensible progression résidentielle des communes de l'Ouest du territoire, et de la consommation de nouvelles terres agricoles. Le principal objectif du SCoT lors de son élaboration était de conforter l'axe Est-Ouest du territoire (Cœur Urbain), avec un objectif de redynamisation et de reconquête des tissus urbains autour d'un Transport en Commun en Site Propre. Cet objectif n'a pas été atteint, et le territoire tend à se réorganiser au plan résidentiel mais aussi économique selon un double axe Nord-Sud (autour de l'A1 et, dans une moindre mesure, de la RD917), renforçant ainsi l'utilisation de ces principaux axes routiers et la nécessité de répondre aux besoins croissants de mobilité autour de ces axes.

## Répondre à la demande croissante en déplacements et à la saturation des axes routiers, mais en veillant au rééquilibrage des échanges

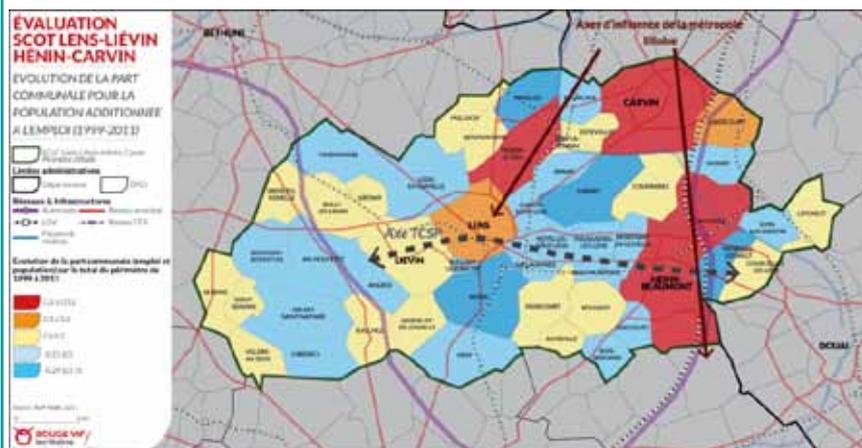
Ce projet représente ainsi, sur le périmètre du SCoT, une opportunité de réduire ces déplacements automobiles tout en induisant de nouveaux comportements en matière de mobilités.

**Mais le projet doit être un atout dans les deux sens et doit permettre de faire jouer la solidarité régionale en rééquilibrant les échanges avec le Bassin Minier, en y développant des emplois adaptés aux qualifications et les conditions d'accessibilité de ceux-ci. Le REGL ne doit pas entraîner une désertification de nos territoires de leurs emplois et de leurs forces vives.**

En effet, si la base économique industrielle reste importante sur le territoire (création d'emplois, poids des activités logistiques, etc.), son maintien et son développement sont des enjeux aussi bien locaux que régionaux voire nationaux... Le maintien de l'emploi est vital pour le territoire ; son développement, sa diversification et son adéquation à la demande indispensables.

En permettant de mieux desservir les pôles urbains et grâce à la complémentarité avec les transports en communs existants et projetés, comme le projet de Lignes de Bus à Haut Niveau de Service du SMT Artois-Gohelle, ce lien structurant représente une opportunité de bénéficier d'une meilleure répartition des fonctions économiques et commerciales entre la Métropole et ses voisins du Sud sans engorger plus les voies routières, tout en gommant cet effet de spécialisation des territoires observé de manière forte sur le Cœur Urbain du SCoT, qui concentre encore aujourd'hui toutes les difficultés sociales et économiques.

Il conviendra toutefois de **prendre en compte que le projet, en desservant certaines communes au détriment des autres, risque d'entraîner un certain nombre de mutations sociales (spéculation foncière des sites autour des gares, paupérisation des communes plus éloignées de l'axe).**



Evolution de la part communale pour la population et l'emploi 1999-2011 (évaluation du SCoT LLHC, RCT, 2014)

## Quelle préservation des espaces naturels et agricoles ? Quels seront les impacts paysagers et patrimoniaux du projet ?

Le projet ne doit néanmoins pas amener à une consommation déraisonnée des espaces naturels et agricoles. La principale crainte qu'entraîne le projet concerne une spéculation foncière accrue le long du tracé et des futures gares.

De manière plus précise, le site Sainte Henriette à Hénin-Beaumont, directement concerné par l'implantation d'une gare REGL, doit faire l'objet de la plus grande attention. Le Syndicat Mixte rappelle à

ce titre l'enjeu patrimonial sur le tracé, particulièrement sur ce secteur, où les deux terrils emblématiques du site et visibles depuis l'A1 sont concernés par l'Inscription au Patrimoine Mondial de l'UNESCO au titre de « paysage culturel évolutif ».

Le projet devra intégrer cette protection et donner les meilleures garanties de préservation d'un patrimoine qui, si l'impact paysager du REGL est trop négatif, pourrait être retiré de la liste des biens inscrits.

**La Région devra également donner toutes les garanties de préservation, le long du tracé et des infrastructures dédiées, des espaces naturels classés ou non, de la biodiversité et des cheminements de Trame Verte et Bleue identifiés dans le SCoT.**

Les acteurs du territoire sont en attente d'informations complémentaires sur ces mesures de protection ; d'autant que le tronçon principal est déjà fortement impacté par les coupures représentées par les dessertes routière (A1) et ferroviaire (LGV).



## Le Réseau Express Grand Lille ne pourra pas représenter l'unique solution à la diminution du trafic routier

Néanmoins, en complémentarité de ce nouveau moyen de transport qui viendra s'ajouter à l'offre ferroviaire existante, il nous appartient à tous de réfléchir à des solutions innovantes et d'inciter au changement de pratiques des habitants. La réussite de l'ambition de la Région Nord-Pas de Calais en matière de mobilités durables passera également par le développement de solutions complémentaires : covoiturage, systèmes d'auto partage, mais également développement du télétravail chaque fois que cela est possible... Une politique d'aménagement des temps permettrait également de réduire les bouchons.

Le Plan de Déplacements Urbains du SMT Artois-Gohelle, qui concerne aussi le périmètre du SCoT, vise d'ores et déjà à inciter à l'évolution des usages et à jouer sur la complémentarité et les logiques de proximité, et à promouvoir un urbanisme propice à l'évolution des modes de déplacements, avec un objectif de réduction de 8% de la part modale pour la voiture sur le territoire. Ces actions et les ambitions de tout un territoire en la matière doivent trouver leur articulation avec les ambitions régionales.

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°17 juillet 2015



### Présentation du Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole

Le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole a été créé en 1991 pour élaborer le schéma directeur de développement et d'urbanisme de l'arrondissement de Lille. Il a modifié ses statuts et son règlement intérieur, afin d'élaborer le schéma de cohérence territoriale (SCOT).

Le Syndicat mixte a pour missions :

- le suivi, la modification et la révision du schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole approuvé en 2002
- l'élaboration, l'approbation, le suivi, la modification et la révision du SCOT sur le territoire de l'arrondissement de Lille.

Il est formé par quatre intercommunalités, souhaitant organiser ensemble l'avenir de leurs territoires.

<http://www.scot-lille-metropole.org/>

## CAHIER D'ACTEUR

### Le Réseau Express Grand Lille et le SCOT de Lille Métropole. Un projet pour renforcer l'articulation entre urbanisme et transport au service d'une mobilité durable

Le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole élabore son schéma de cohérence territoriale (SCOT).

Constitué par quatre intercommunalités (La Métropole Européenne de Lille, la Communauté de Communes Pévèle Carembault, la Communauté de Communes de la Haute-Deûle et la Communauté de Communes des Weppes), le territoire du SCOT rassemble 1,2 million d'habitants.

La procédure de révision du SCOT a été lancée en février 2015. L'arrêt du projet est prévu fin 2015 pour être adopté fin 2016. Le Syndicat mixte est attaché à ce que les problématiques de transport et de réponses à la congestion routière soient traitées avec une vision multi-échelle et transfrontalière.

Face aux problèmes de congestion importants, notamment sur le réseau autoroutier, l'accessibilité de la métropole est un objectif prioritaire inscrit dans le SCOT de Lille Métropole et de la MEL. Les infrastructures ferroviaires et le projet de Réseau Express Grand Lille constituent une solution à intégrer parmi un panel d'actions à coordonner entre elles.

Le Syndicat Mixte a souhaité exprimer sa position par une délibération actée le 25 juin 2015.

### Le projet de REGL est à appréhender au travers de 3 orientations inscrites dans le SCOT de Lille Métropole :

#### 1 - Le renforcement de l'axe Bassin minier-Lille-Roubaix/Tourcoing-Courtrai pour accompagner les besoins de mobilité du territoire euro-régional

Le Réseau Express Grand Lille participe aux objectifs de report modal d'une partie des trafics. Il constitue une opportunité pour améliorer les relations ferroviaires entre le Bassin-Minier et la Métropole Européenne de Lille entre lesquels les flux d'échanges sont nombreux et s'intensifient.

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - [regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>

Il permet également d'organiser la mobilité à l'échelle euro-régionale en s'appuyant principalement sur les infrastructures ferroviaires existantes de l'axe Lille-Roubaix/Tourcoing-Courtrai, en accord avec les orientations du SCOT. Bien qu'aujourd'hui sous-exploité, ce lien ferré a l'intérêt d'être un complément rapide au métro et au tramway. Il permet en outre d'améliorer le rabattement des usagers belges pour accéder à la grande vitesse sur Lille.

Le projet s'intègre aux orientations prévues dans le SCOT concernant :

- Le renforcement de la gare de Roubaix et celle de Tourcoing ouverte sur 360°
- L'amélioration et l'optimisation du pôle Euraflandres (Gares Lille-Flandres et Lille Europe)
- L'émergence d'une polarité intermodale au Sud-Est de Lille autour de Lesquin ; (plate-forme aéroportuaire, Centre Régional des Transports, pôle universitaire, Haute-Borne)
- La possibilité de diamétralisation (services tangentiels évitant les ruptures de charge) sans terminus à Lille-Flandres.

## **2 - L'optimisation des infrastructures existantes avec une meilleure articulation entre les différents modes de transports**

Le REGL doit s'intégrer dans une vision systémique du réseau de transport (ferroviaire, transport urbain et transport interurbain). Il convient de rappeler l'importance de certaines orientations du SCOT :

- S'appuyer sur l'étoile ferroviaire de Lille et ses liens avec le réseau de transport urbain. Dans un contexte de tension sur les finances publiques qui limite les capacités d'investissement, il est important de préserver des marges de manœuvre pour moderniser l'ensemble du réseau régional et l'étoile ferroviaire de Lille. L'objectif est de confirmer le maintien de l'offre et des services ferroviaires actuels et d'étudier les possibilités de les renforcer.
- Préserver et développer le rôle urbain du train dans la métropole. Plusieurs haltes ou gares urbaines en première couronne lilloise sont stratégiques pour le maillage du réseau de transport collectif qu'il convient de préserver et conforter.
- S'appuyer sur de nouvelles portes d'entrées métropolitaines. Dans un contexte de services TER « diamétralisés » ou tangentiels, il est important de développer de nouvelles

« portes » ferroviaires d'entrée d'agglomération. Ces services prendraient appui sur des haltes ferroviaires existantes ou potentielles en lien avec le métro, comme celles de Porte des Postes ou celle de Caulier, proposées dans les études du projet REGL.

## **3 - La polarisation du développement autour des infrastructures de mobilités en cohérence avec les niveaux d'accessibilité**

Le projet de REGL est présenté comme une réponse à des besoins de mobilités. Néanmoins des interrogations se posent sur les enjeux d'aménagement qu'il entraîne.

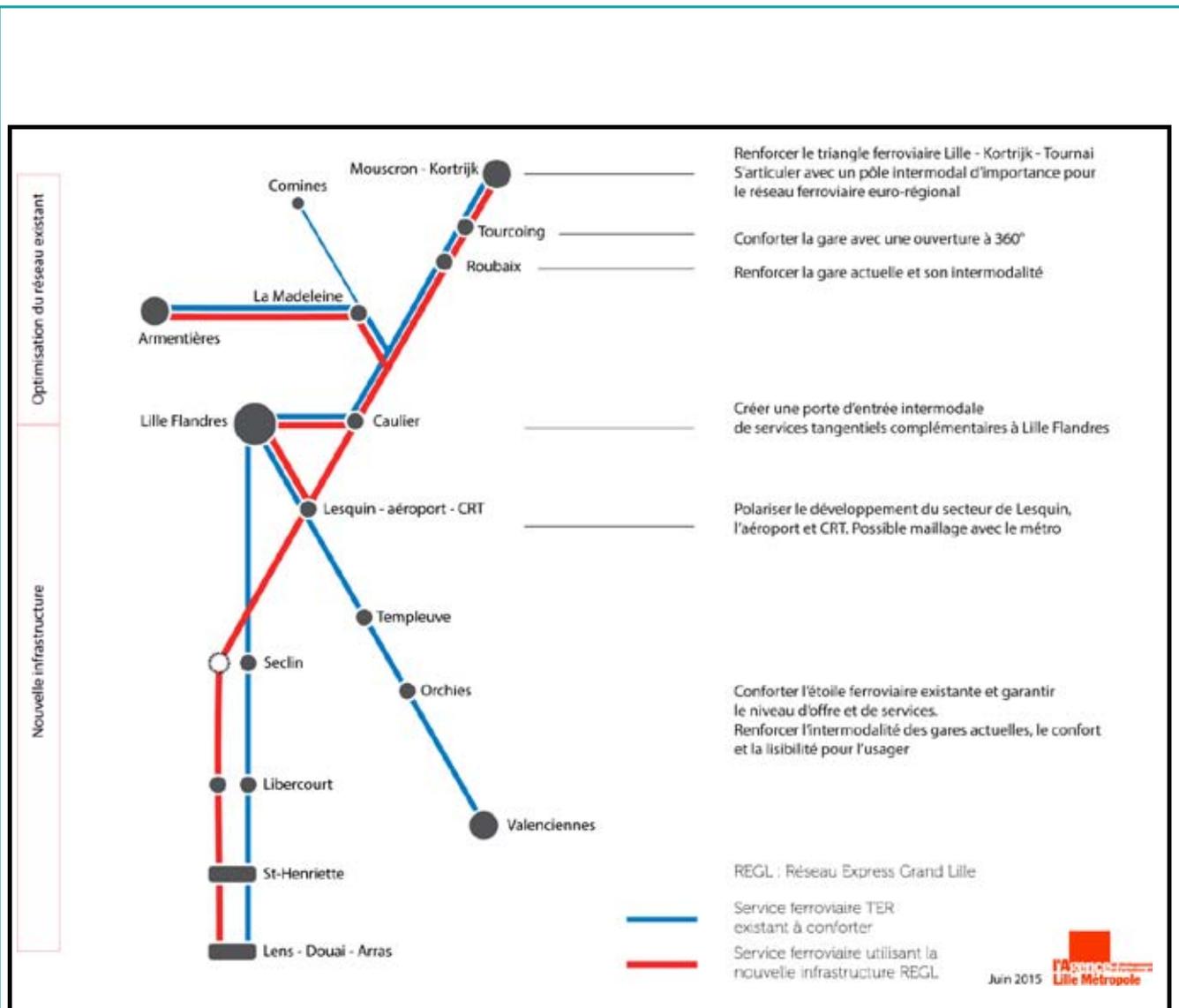
La structuration du territoire autour des axes d'accessibilité, l'accentuation de l'étalement urbain qu'il peut provoquer et les besoins fonciers conséquents sont autant de questions qui doivent être évaluées attentivement.

Face à ces défis environnementaux, de cohésion sociale, et de développement économique, le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole précise l'effort à mener de polarisation d'usages de toute nature sur les espaces les mieux desservis par des infrastructures de transport. La priorité est donnée au développement des espaces situés à proximité d'arrêts et de pôles intermodaux de transports collectifs structurants (TER, métro, tramway, bus à haut niveau de service)

Pour limiter l'accroissement des déplacements et l'usage de l'automobile, le SCOT souhaite s'appuyer sur la trame du réseau de transports collectifs et poursuivre en priorité l'urbanisation des secteurs déjà desservis par les transports. Les futures extensions urbaines seront définies en fonction de la desserte ferroviaire TER et des possibilités de desserte en transports en commun. De même, l'intensité de l'urbanisation en renouvellement urbain devra être cohérente avec la qualité de la desserte. (Cf. orientations du PADD débattues en Comité Syndical le 25 juin 2015)

L'insertion paysagère, les effets négatifs des coupures et la limitation des nuisances sonores et visuelles sont des questions primordiales à prendre en compte, pour la bonne intégration de la nouvelle infrastructure dans le territoire et son rapport avec les tissus urbains et ruraux.

Le projet de REGL doit également constituer une opportunité pour prioriser le développement au cœur des espaces déjà urbanisés. Il peut accompagner et offrir une opportunité pour valoriser, adapter et améliorer la ville existante dans le respect des caractéristiques du tissu urbain. De ce point de vue, la ville de Lesquin constitue un secteur d'enjeux à privilégier dans le cadre de la nouvelle polarité du Sud-Est métropolitain.



## Propositions et positionnements face aux variantes du projet REGL

Le projet présenté par la Région Nord-Pas de Calais présente plusieurs tracés.

Le Syndicat Mixte propose d'intégrer le projet REGL aux travaux du SCOT en privilégiant certaines variantes qui permettent une meilleure articulation entre options d'aménagement et capacités de transport.

- Renforcer la desserte de l'aéroport de Lesquin. Des études complémentaires sont nécessaires pour comparer les scénarios entre la gare de Lesquin et la plateforme aéroportuaire. L'aménagement de la station « évènementiel » Grand Stade nécessite des études complémentaires.
- S'appuyer sur le réseau de l'étoile ferroviaire existante et la création d'une station au niveau de Caulier dans un premier

temps. Cela permettrait de compléter et soulager Lille-Flandres avant une phase opérationnelle de gare souterraine.

Caulier pourrait être retenue comme point d'accroche des services diamétralisés sur l'axe Bassin minier - Lille - Roubaix/Tourcoing - Courtrai ainsi que vers Armentières.

Il est également proposé d'approfondir en collaboration étroite entre le maître d'ouvrage et le Syndicat mixte du SCOT, la nécessité de la réalisation de gares entre Lesquin et Saint-Henriette dans une logique de cohérence entre aménagement du territoire et accessibilité.

De ce point de vue l'articulation avec les infrastructures de transport existantes et les liens avec les tissus et les extensions urbaines sont des enjeux majeurs à clarifier.

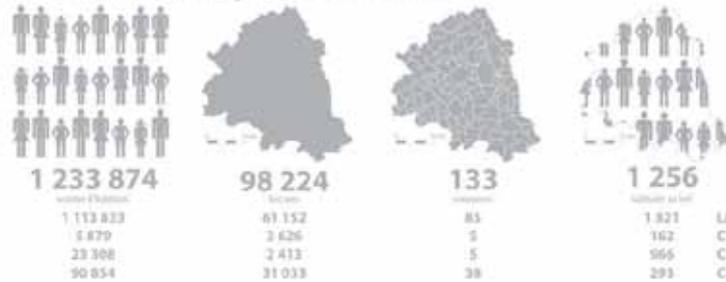
# LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE LILLE MÉTROPOLE



— Limite du Scot    
  Métropole Européenne de Lille    
  Communauté de Communes (C.C.) dans le SCOT

Parc Naturel Régional Scapel Escarpement  
 communes classées et communes associées  
 Communes classées du PNR : application réglementaire de la charte du Parc  
 + + + + Frontière  
 - - - - Limite de département  
 — France : Limite d'EPCI  
 — Belgique : Limite d'intercommunale de gestion  
 — Limite communale  
 — Cours d'eau principal  
 Aéroport

## Le Schéma de Cohérence Territoriale de Lille Métropole en chiffres



Lille Métropole Communauté Urbaine  
 C.C. de Weppes  
 C.C. de la Haute-Deûle  
 C.C. Pévèle Carembault

Janvier 2015

Sources : INSEE 2011 - IHS 2011 - ADULM

## 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 CO<sup>2</sup> 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 ?

---

*Syndicat Mixte du SCoT du Grand Douaisis – juin 2015*

- 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<sup>ème</sup> 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.**

---

*Syndicat Mixte du SCoT du Grand Douaisis – juin 2015*



## CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC

### REDACTION D'UN CAHIER D'ACTEUR

#### PRESENTATION DE LA PERSONNE MORALE

Le SMT Artois-Gohelle est ce qu'on appelle une Autorité organisatrice de la Mobilité Durable (AOMD). Le périmètre de cet établissement public englobe les 115 communes qui composent les agglomérations de Lens – Liévin, Hénin – Carvin et Béthune – Bruay.

Septième périmètre de transport urbain de France, le SMT Artois-Gohelle est en charge du Plan de déplacements urbains (PDU), de l'organisation du réseau TADAO (bus, vélo), du transport scolaire et plus globalement de la politique de déplacements sur le territoire.

Administré par un comité syndical composé de 21 élus, issus des communes directement concernées, le SMT AG met en place la stratégie et la politique de déplacements avec comme objectif principal l'optimisation de l'offre de transport public locale. De telles prérogatives en font un acteur majeur dans le développement du bassin minier. Le SMT AG est présidé par M. Laurent DUPORGE, Maire de Liévin, Conseiller Départemental.

L'exploitation du réseau TADAO se fait au travers d'une DSP (Délégation de service public). De même, le SMT AG s'est engagé dans un projet de Bus à Haut Niveau de Services (le projet Bulles).

Soucieux d'optimiser sans cesse l'offre de transport, de s'adapter aux changements à venir et de faciliter la mobilité de chacun, les élus du SMT AG ont aussi en point de mire l'aménagement du territoire, l'amélioration du cadre de vie, l'accessibilité pour tous et enfin le développement durable pour réellement **faire des transports en commun une seconde nature !**

#### Le SMT Artois-Gohelle en résumé :

- Structure publique régie par le Code Général des Collectivités Territoriales
- 7<sup>e</sup> périmètre de transports urbains (PTU de France, de part son étendue et sa population
- 115 communes
- 600 000 habitants, soit 40% de la population du Pas-de-Calais
- Le réseau urbain TADAO est composé de :
  - o 49 lignes régulières
  - o 9 lignes Allobus
  - o 212 circuits scolaires
  - o Un service de transport à la demande
  - o Un service de gardiennage et location vélo
  - o Etc

## INTRODUCTION :

Le futur REGL aura des répercussions sur notre territoire, puisque trois gares sont concernées par son passage. Ce projet s'inscrit dans la logique de notre Plan de déplacements Urbains qui en fait naturellement état (Axe 1, fiche action 8). De plus, notre projet de BHNS tient compte de l'arrivée de ces nouvelles infrastructures et les intègre dans le projet global pour une meilleure cohérence et une offre de service optimale pour les habitants du territoire Artois-Gohelle.

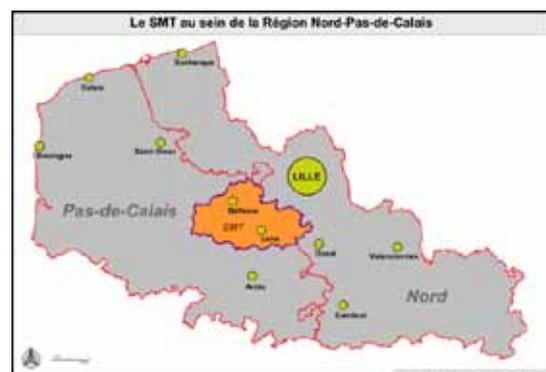
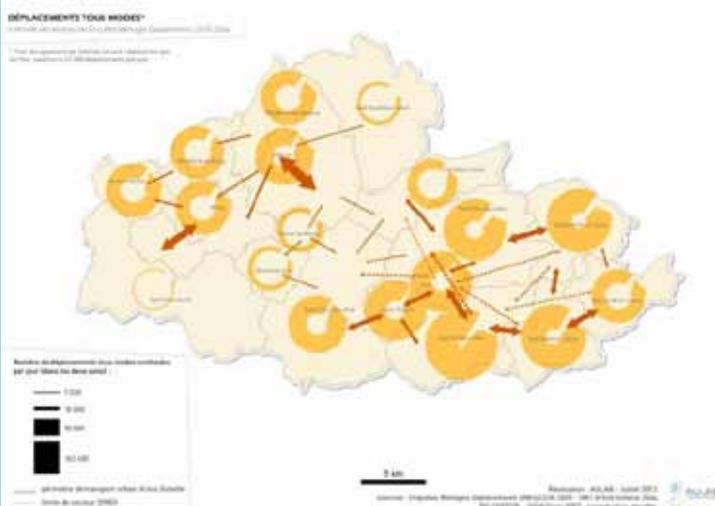
Aujourd'hui, « il est important de continuer le travail collaboratif entre le Conseil Régional N-PdC et le SMT AG pour d'une part, construire une offre cohérente en matière de services et d'autre part penser des aménagements logiques et incitatifs dans les futurs pôles d'échanges » évoque M. Duporge, Président du SMT AG.

## PRESENTATION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Pour bien comprendre les projets de transports, il convient d'appréhender le territoire d'aujourd'hui dans lequel viendrait s'inscrire le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL).

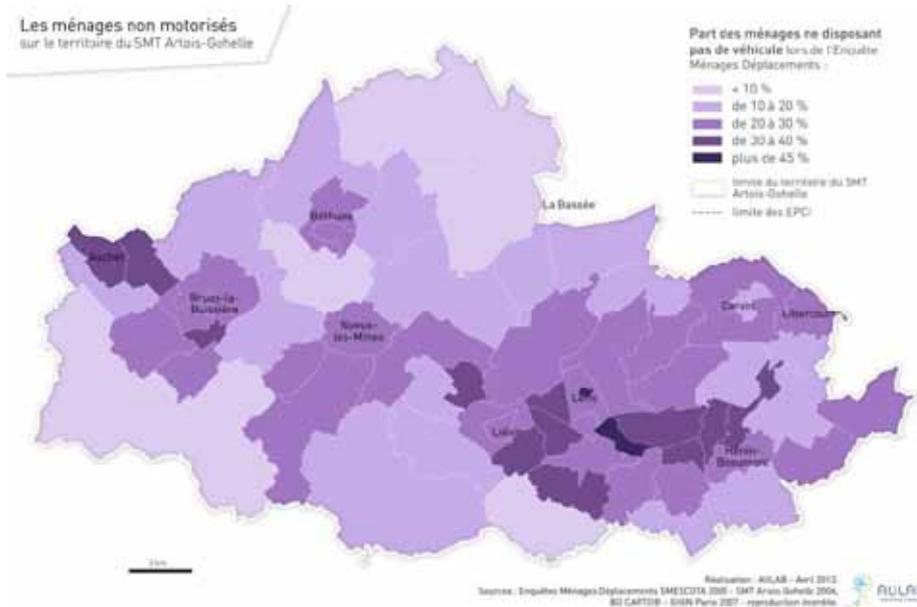
Le Plan de Déplacements Urbains a été approuvé le **25 juin dernier** par les élus du SMT AG. Les Plans de Déplacements Urbains définissent les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus pour les 10 prochaines années. Bien plus qu'un document administratif, le PDU concrétise l'engagement du SMT AG en faveur d'une mobilité plus durable et accessible à tous. Le SMT AG doit accompagner le développement de cette mobilité, laquelle est une chance pour nos sociétés. Par ailleurs, il est essentiel de veiller à ce que le développement de cette mobilité s'inscrive dans une **logique d'ensemble**, un cadre structuré afin de hiérarchiser nos actions.

Les principaux enseignements inscrits dans le PDU sont les suivants :

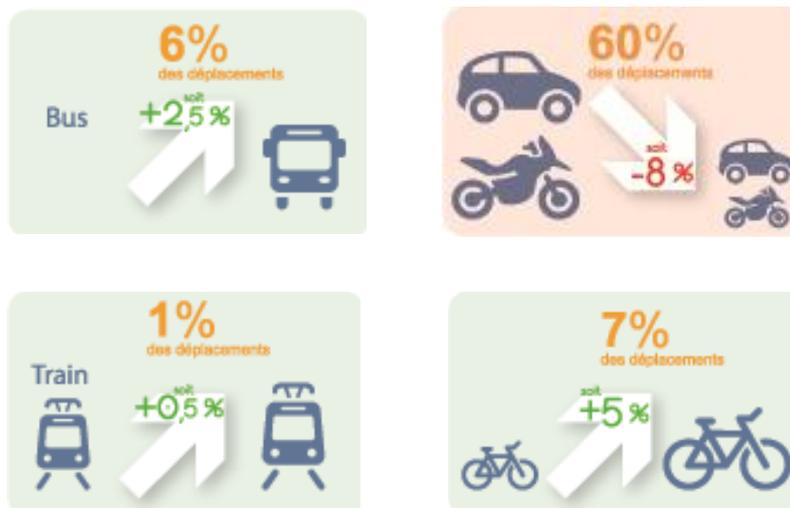


- Un positionnement stratégique à l'échelle régionale et un maillage dense du territoire par les infrastructures de transport (tous modes confondus).

- Une structure urbaine particulière qui a des incidences sur la mobilité : réseau multipolaire de villes moyenne héritage du passé minier du territoire. Ainsi, sur les **2,2 millions** de déplacements quotidiens, **90%** se font à l'intérieur du territoire avec une nécessité de maintenir une desserte en bassin de vie.
- Une inégalité face à la mobilité : dans certains secteurs, la part de personnes qui ne s'est pas déplacée dans les 24 dernières heures est comprise entre **10 et 23%**. De plus, à l'échelle du territoire du SMT AG, la motorisation des ménages est également contrastée : à la multi-motorisation des ménages des communes périurbaines s'opposent des secteurs où plus **d'un tiers** des ménages ne sont pas motorisés.



Ainsi, le PDU se fixe les objectifs suivants :



Cette nouvelle répartition modale basée sur un volume de déplacements identique, induit une modification des comportements de mobilités qui devrait s'accompagner de plus d'échanges vers l'extérieur.

Ainsi, le projet de REGL sera une réponse pour notre territoire stratégiquement placé afin de faciliter les transports en commun à l'échelle régionale, entre Lille, Carvin – Hénin et Lens. Il permettra également d'améliorer l'accès aux services offerts au plan **intercommunal** et **régional** (emploi, éducation, soins médicaux, etc.).

Par ailleurs, faciliter l'accès à la mobilité est facteur de hausse de l'emploi, bénéfique dans un territoire marqué par des indicateurs sociaux dégradés (taux de chômage supérieur à 15% dans certaines communes). En conséquence, le REGL devra pouvoir répondre à cette hausse de la mobilité et constitue un réel atout pour le territoire.

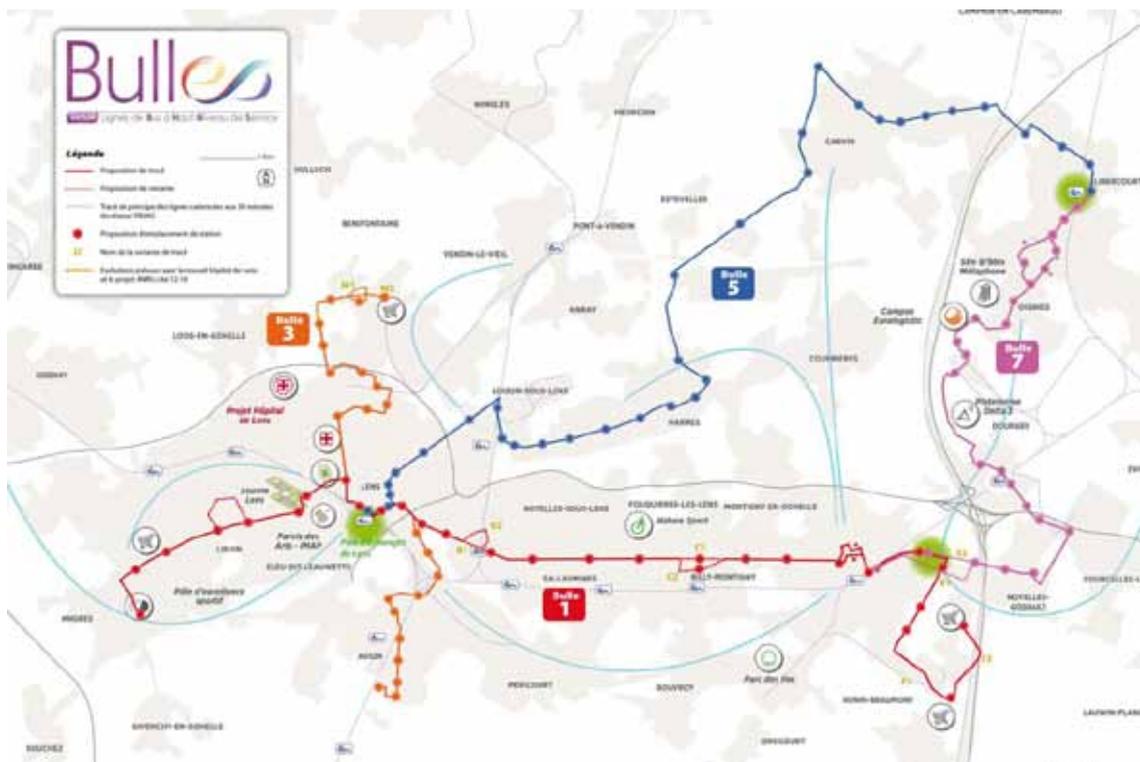
## LE PROJET BULLES

Le SMT AG propose dans son PDU de travailler sur « le déclic du transport en commun » au travers du projet « Bulles » : 6 lignes de BHNS (4 sur le territoire CALL-CAHC et 2 sur le territoire ArtoisComm). La plus-value de ces lignes se retrouve dans plusieurs thématiques : la desserte systématique des pôles d'échanges pour passer facilement d'un mode de transport à un autre, une fréquence de passage élevée et une amplitude horaire très large, de l'information voyageur dynamique, des véhicules hybrides...



Les lignes prévues sont fondées sur les actuelles lignes fortes du réseau restructuré pour les préfigurer. Elles permettent une desserte de la majorité des pôles générateurs de trafics, tant du point de vue de l'habitat, que des établissements publics, scolaires, culturels ou sportifs, des commerces ou des zones d'activités économiques en s'appuyant sur l'organisation polycentrique des agglomérations.

Parmi les lignes en lien étroit avec le projet de REGL, la Bulle 1 sera aménagée sur



l'axe Liévin/Lens/Hénin. Elle sera complétée par une ligne perpendiculaire, la Bulle 3 qui la croise en gare de Lens. Deux axes Libercourt/Hénin (Bulle 5) et Lens/Carvin/Libercourt (Bulle 7) complètent le dispositif.

Le projet s'appuie sur sa complémentarité avec le réseau ferroviaire régional auquel il se connecte en plusieurs pôles d'échanges multimodaux (Béthune, Lens, Hénin-Beaumont, Carvin et Libercourt) qui regrouperont plusieurs services (Boutique Biclō, autopartage, P + R,...). Les 6 lignes feront l'objet d'aménagements ciblés, tournés vers la performance du système de transport.

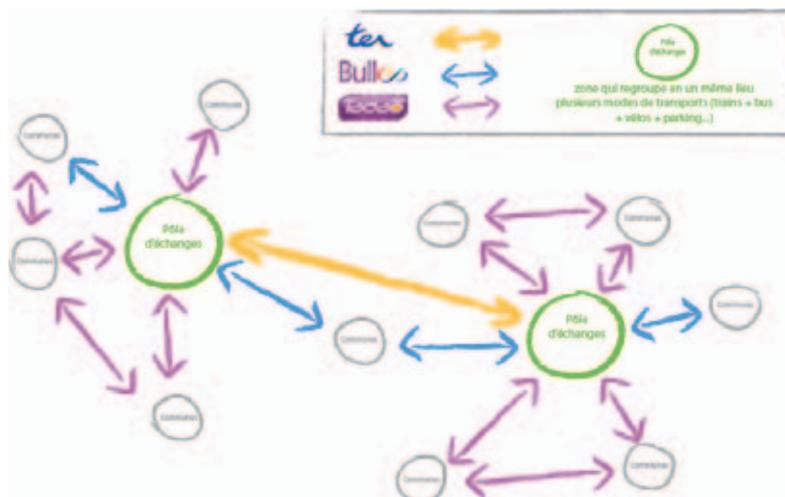
La mise en service de l'ensemble des lignes est prévue pour **septembre 2018**.

### LES LIGNES BULLES ET LE REGL : DEUX PROJETS DE TRANSPORTS COMPLEMENTAIRES

Plus de **220 000** personnes vivent dans la bande des **500 mètres du BHNS**, soit plus d'**1/3** des habitants du PTU

En renforçant ainsi l'armature du réseau urbain et en optimisant ses interconnexions avec le REGL, l'articulation de ces deux projets contribuera à la fluidité du maillage du système de transports collectifs à l'échelle régionale. Élément essentiel pour offrir une chaîne de déplacement attractive, le renforcement de l'intermodalité est un élément inhérent à la réussite de projet de transport, et aujourd'hui, nous sommes prêts à œuvrer dans ce sens.

Ainsi, il conviendra de construire des pôles d'échanges de qualité, condition de réussite de la prochaine connexion entre le BHNS et le REGL. En effet, aujourd'hui les pôles d'échanges n'ont pas forcément une connotation agréable pour leur utilisateurs car synonymes d'attente, complexité du lieu et de rupture dans le déplacement. Afin de faciliter les échanges entre le BHNS et le REGL il est nécessaire de transformer un lieu de contraintes en un espace fonctionnel voire utile et agréable. Les pôles d'échanges sont donc à la croisée d'enjeux multiples en matière de déplacements, de services aux clients et d'aménagement urbain.



C'est ainsi que le projet BulLes intègre la desserte du futur pôle d'échanges de Ste Henriette et la desserte de la gare de Lens.

Ste Henriette sera donc desservi par les BulLes 1 et 7 afin d'offrir la possibilité aux usagers d'accéder facilement à ce lieu d'échanges régional. La gare de Lens sera desservie par les

BulLes 1 et 3. La gare de Carvin, quant à elle sera desservie par la BulLe 5 dès la mise en service de celle-ci. Le tracé du BHNS sera modifié afin de faciliter le rabattement au transport en commun sur ce lieu d'échanges régional.

Le BHNS doit être un véritable outil facilitant le rabattement vers les pôles d'échanges. En complément, l'amélioration des services de stationnement des vélos et des véhicules personnels participent à un meilleur rabattement vers cette nouvelle offre régionale.

## **OBJET : MOTION POUR L'INCLUSION DE LA GARE DE BAILLEUL DANS LE PROJET DE LIEN FERROVIAIRE RAPIDE MÉTROPOLÉ LILLOISE – BASSIN MINIER**

La Région Nord-Pas de Calais porte depuis plusieurs années un projet de lien ferroviaire rapide Métropole Lilloise-Bassin Minier, consistant en une liaison de type RER entre Lille et un certain nombre de communes du bassin minier.

Dans sa dernière version, le projet prévoit des ramifications au sud, vers Lens, Arras, Douai et Cambrai et au nord vers Courtrai et vers Armentières.

Par sa fréquence soutenue, même aux heures creuses, par sa desserte sans correspondance de points d'intérêt sur le territoire (stade Pierre Mauroy, aéroport de Lesquin, etc.), ce RER constituera une réelle plus-value en termes d'attractivité et de service aux habitants pour les communes qu'il desservira.

Les stratégies de développement des régions et des territoires péri-urbains reposent aujourd'hui largement sur des métropoles puissantes comme l'est indéniablement l'agglomération lilloise. Elles supposent naturellement des liaisons de qualité entre les territoires interurbains et ces agglomérations pour que l'effet du développement irrigue au-delà des frontières de l'agglomération stricto-sensu.

La Ville de Bailleul se situe aux portes de la Flandre Intérieure, à la frontière avec la métropole Lilloise. Sa gare SNCF accueille plus de 2 500 usagers du train par jour.

La gare d'Hazebrouck constitue quant à elle un véritable nœud ferroviaire de première importance en région, avec des lignes desservant Dunkerque, Calais et Boulogne, Arras et Lille, mais aussi une liaison TGV vers Paris, Arras, Lens, Béthune, Saint-Omer et Dunkerque.

La fréquence des rames TER sur la ligne Lille-Armentières-Bailleul-Hazebrouck est déjà soutenue aux heures de pointe avec un taux de remplissage des trains important.

A Bailleul comme à Hazebrouck, de vastes chantiers de rénovation des pôles gare viennent d'être achevés ou sont encore en cours, de manière à favoriser le changement modal du bus, de la voiture particulière ou du vélo vers le train.

Un des objectifs de ces opérations urbaines consiste clairement en un report partiel du trafic automobile vers le train pour permettre de désengorger l'autoroute A25 et de diminuer le coût carbone des transports pendulaires quotidiens.

En ce sens, il semblerait peu cohérent de laisser les gares d'Hazebrouck et Bailleul hors du champ de ce projet de RER.

Sur saisine du Conseil Régional, la Commission Nationale de Débat Public s'est saisie du dossier par délibération du 5 novembre 2014 et organise le débat dans le courant d'année 2015.

Il est donc important que les communes se positionnent rapidement sur ce projet.

Aussi, le Conseil Municipal demande l'extension du projet de desserte de lien ferroviaire rapide Métropole Lilloise-Bassin Minier jusqu'à Bailleul voire au-delà.



Ville de Comines-Warneton



Cabinet du Bourgmestre



Comines-Warneton, le mardi 7 juillet 2015

Conseil Régional Nord-Pas de Calais  
Siège de Région  
Monsieur Jacques GOOLEN  
Directeur de Projet  
« Réseau Express Grand Lille »  
Avenue du Président Hoover 151  
F-59555 LILLE CEDEX

**Objet : Projet du Réseau Express Grand Lille soumis à enquête publique. RÉACTION IMPORTANTE.**  
**Réf : GD/EID/07.07.2015.**

Monsieur le Directeur de projet,

Dans le rapport « Axe mobilité et accessibilité » de la Commission Mobilité, il est évoqué la prise en compte d'enjeux métropolitains dans le cadre du Réseau Express Grand Lille, et, notamment, des liens à prévoir, d'une part, avec Tournai et, d'autre part, avec Ypres.

Lors de l'Assemblée Générale de la M.E.L., un plan général des liaisons par voies ferrées et transports en commun a été présenté, notamment une liaison avec Ypres et ce, via Armentières. A mon grand étonnement, il n'y est fait aucune allusion à la ligne de voie ferrée Lille-Comines.

J'en suis d'autant plus surpris par cette proposition que, dans toutes les études préalables, la liaison idéale vers Ypres passe par Comines-France et Comines-Belgique. Les infrastructures, au travers de la ligne Courtrai-Menin-Comines-Ypres-Poperinge et Lille-Comines existent déjà et cette proposition a, d'ailleurs, déjà été évoqué !

Ville de Comines-Warneton



Cabinet du Bourgmestre



A l'époque où Monsieur SEGARD était encore maire de Comines-France, un plan avait déjà été établi. Celui-ci comprenait une liaison transfrontalière allant de Lille à Comines-Belgique en passant par Comines-France, permettant ainsi une liaison vers Ypres et Menin mais aussi Menin et Courtrai par la ligne 69 Courtrai-Comines-Ypres-Poperinge. Ce plan a fait l'objet de plusieurs rapports et d'une inscription au S.C.O.T.T.. De plus, comme les responsables politiques de Flandre y ont ajouté Roulers, il est possible de s'y rendre par autobus au départ de Menin. Comines est donc bien le point de liaison stratégique vers Ypres, Menin et Roulers.

Je vois mal comment une liaison ferrée Lille-Armentières-Ypres peut être établie. Elle est évidemment contraire à celle proposée par Monsieur SEGARD à une certaine époque. C'est la raison pour laquelle, je me permets d'insister sur l'opportunité de retenir la solution consistant à faire de Comines le point stratégique de cette liaison.

De plus, ayant appris l'intention de la S.N.C.B. de supprimer la liaison Lille-Comines, j'ai publié l'avis ci-joint après avoir eu un contact avec un usager qui emprunte quotidiennement cette ligne. Celle-ci est, évidemment, fortement concurrencée par les lignes de bus. Il y a donc là un vrai choix à faire. Vu que cette ligne pourrait être celle reliant le plus rapidement et le plus directement Lille à Ypres, Menin et Roulers, il est, à mon avis, anormal que cette proposition, importante il y a peu de temps, à savoir relier Lille à Ypres via Comines, ne soit pas retenue dans vos plans.

Ville de Comines-Warneton



Cabinet du Bourgmestre



Je tiens également ajouter qu'il existe chez nous 20 kms de Ravel qui, via un projet INTERREG V, pourrait en compter deux de plus en utilisant le pont ferroviaire inusité au-dessus de la Lys (le Ravel pourrait alors rejoindre les voies lentes de l'autre côté de la Lys) mais aussi un réseau points-nœuds qui, déjà, est relié au réseau français par Frelinghien.

J'espère donc que ce courrier retiendra toute votre attention quant à la révision de ces plans et qu'il sera tenu compte de l'argumentation présentée.

Vous souhaitant bonne réception de la présente et dans l'attente de vous lire, je vous prie de recevoir, Monsieur le Ministre-Président, mes salutations distinguées.



Gilbert DELEU

  
Bourgmestre





Lille, le - 2 JUN 2015

**LE MAIRE**

HÔTEL DE VILLE  
CS 30667  
59033 LILLE cedex

Monsieur Jacques ARCHIMBAUD  
Président de la CPDP  
11, rue des Ponts de Comines  
59800 LILLE

MA/CG/LM

Monsieur le Président,

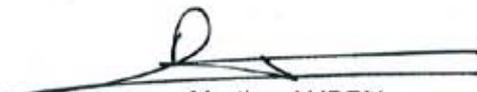
Vous m'avez sollicitée afin de connaître mon avis sur le projet de Réseau Express Grand Lille pour lequel le débat public est en cours.

Je tiens à vous confirmer que j'ai toujours défendu tout projet qui permette de relier le Bassin minier et la métropole lilloise et de répondre aux préoccupations des habitants en matière de transport et de développement économique. Contrairement à ce qui a pu être dit dans le cadre du débat public, je réaffirme ici fortement cette conviction.

En ce qui concerne directement Lille, je tiens à préciser que notre avis sur le projet de gare souterraine à Lille Flandres n'a jamais été sollicité. Sur ce point, il me semble important que toutes les possibilités soient examinées. En fonction des réponses techniques, opérationnelles et financières apportées, nous pourrons alors émettre un avis sur ce sujet.

Par ailleurs, à plus court terme, dans l'attente de la confirmation de la réalisation de ce réseau, il me semble important que le travail mené pour renforcer et conforter les infrastructures existantes se poursuive en vue d'améliorer le quotidien des usagers.

Souhaitant que le débat en cours puisse permettre aux habitants d'exprimer pleinement leur avis, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Martine AUBRY

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

EXTRAIT du REGISTRE des DELIBERATIONS  
SEANCE du 19 MARS 2015

L'an deux mille quinze le dix-neuf mars à dix-neuf heures, le Conseil Municipal de la commune de Pérenchies, régulièrement convoqué, s'est réuni dans le lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Bernard PROVO, Maire, à la suite de la convocation faite le 12 mars 2015, et affichée à la porte de la Mairie.

**Présents :** M. PROVO B. - Mme LEKIEN - DEBERT D. - M. JOURDAN PH. - Mme DESREUMAUX - DEMURU S. - M. BALLOY D. - Mme DESTAEBEL P. - M. CROS JY. - Mme TRINEZ - VARLET P. - M. DELOBEL B. - M. PENET B. - Mme CARLIER A. - Mme CAMBIER - DELEPINE V. - M. ARDUIN E. - Mme RODRIGUES DE JESUS BAPTISTA M. - Mme DEVOS - MERCIER V. - Mme ULRICH - GRACIENT - M. PONTART L. - M. SAVAETE G. - Mme VANDEVELDE - HOYEZ V. - M. LEMAIRE G. - Mme COURION M. - M. PLATTEEUW R. - M. WAETERLOOS F. - Mme LEGRAND CH. - M. VANBENEDEN PH. - M. LOMBART F.

**Absents excusés :** M. CATTEZ A. (pouvoir à M. PROVO B.) - M. BAILLION O. (pouvoir à M. PLATTEEUW R.) - Mme BORIE - LARDIER C. (pouvoir à Mme TRINEZ - VARLET P.).

**Absents :**

**Secrétaire de séance :** M. PLATTEEUW R.

Nombre de Conseillers en exercice : 29 /Présents : 26 /Votants : 29

**Objet : Commission Nationale du Débat Public – avis de la commune sur le Réseau Express Grand Lille**

Monsieur Le Maire présente le projet « Réseau Express Grand Lille » communément appelé le RER Lille-bassin minier.

L'idée est de créer une ligne à l'image du RER parisien qui irait de Cambrai et Arras au Sud jusqu'à Armentières et Courtrai au Nord.

Un projet de cette envergure peut voir la Commission Nationale du Débat Public se saisir du dossier pour lancer un débat.

C'est effectivement le cas pour ce dossier.

Dans la perspective de ce débat, Monsieur Le Maire précise qu'il est important de se positionner et de permettre la tenue d'un point de contact sur la ville.

A la suite de ces explications, le Conseil Municipal en ayant délibéré se montre favorable à l'unanimité pour :

- Ce projet de Réseau Express Grand Lille
- Accueillir un point de contact sur la ville durant la période du débat
- Souhaite obtenir un arrêt en gare de Pérenchies qui constitue un important nœud de transport avec les nombreuses lignes de bus et la proximité immédiate de la station de métro St Philibert. Cet arrêt serait en conformité avec la politique métropolitaine des transports qui fait de la gare de Pérenchies un maillon essentiel.

Certifié exécutoire par le Maire  
compte tenu de la réception  
en Préfecture le 31 MAR 2015  
et de la publication le 01 AVR. 2015  
Pr/Le Maire, l'adjointe déléguée



Danièle LEKIEN

Fait et délibéré en séance les jours, mois et an susdits,  
Les membres ont signé au registre,  
Pour expédition conforme,  
Le Maire,



Bernard PROVO



République Française  
**Ville de Roubaix**

**EXTRAIT** du registre des délibérations et décisions municipales

**Séance du Conseil municipal du 25 juin 2015**

Aujourd'hui, 25 juin 2015, à 18 heures 42, le Conseil municipal de Roubaix (53 membres en exercice), convoqué le 19 juin 2015, s'est réuni à l'Hôtel de ville.

**Etaient présents :**

Guillaume DELBAR, Maire,  
Max-André PICK de 19 h 57 à 23 h 25, Milouda ALA, Grégory WANLIN, Léonard DELCOURT, Esther AFANE-KIMBALOULA, Sylvane VERDONCK, Frédéric MINARD, Alain MERLIN, Margaret CONNELL, Marie-Agnès LEMAN, Pierre-Marie VIENNE, Ghislaine WENDERBECQ, Eric DELBEKE, Alexandre GARCIN, Karima ZOUGGAGH, Emmanuel OYEZ, Nathalie DESFRENNES, Nabella MEZOUANE, Jean DEROI, Adjoints ;

Patrice ALGOET, Philippe DUQUESNE, Jean-Philippe DANCOINE, Catherine CRESSENT, Esther-Marie BECQUART de 20 h 45 à 23 h 25, Bénédicte DECLERCK, Véronique LENGLET, Michel GACEM de 18 h 42 à 21 h 41, Frédérique WESTEEL-EL YANGUI, Marc DETOURNAY, Virginie VANDEVELDE-CARBON de 18 h 42 à 20 h 25, Pierre PICK, Sandrine DEMAY, Pierre DUBOIS, Slimane TIR, Arnaud VERSPIEREN de 18 h 42 à 23 h 00, Tonino MACQUET, Myriam CAU, Mehdi MASSROUR, Marjolaine PIERRAT-FERAILLE, Astrid LEPLAT, André RENARD, Dominique HENICHART, Zohra ZAROURI, Conseillers Municipaux.

**Etaient absents mais avaient donné pouvoir :**

Max-André PICK, pouvoir à Guillaume DELBAR de 18 h 42 à 19 h 57 ;

Esther-Marie BECQUART, pouvoir à Pierre PICK de 18 h 42 à 20 h 45 ;

Michel GACEM, pouvoir à Bénédicte DECLERCK de 21 h 41 à 23 h 25 ;

Virginie VANDEVELDE-CARBON, pouvoir à Marc DETOURNAY de 20 h 25 à 23 h 25 ;

Barbara TIRLOIT, pouvoir à Sylvane VERDONCK ;

Guillaume SERAZIN, pouvoir à Léonard DELCOURT ;

Dominique PELLETIER, pouvoir à Pierre DUBOIS ;

Jean-Pierre LEGRAND, pouvoir à Astrid LEPLAT ;

Richard OLSZEWSKI, pouvoir à André RENARD.

**Etaient absents mais excusés :**

Sauria REDJIMI, Catherine HUGUET-BUISINE, Patrick BAEYAERT, Justine JENNEQUIN.

**Secrétaire de séance :** Marjolaine PIERRAT-FERAILLE

Date d'affichage du compte-rendu de la séance du Conseil municipal : le 2 juillet 2015

CONSEIL MUNICIPAL DU 25 JUIN 2015

DELIBERATION N° 2015 D 253

**15-0469 VŒU RELATIF AU RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)**

Le Réseau Express Grand Lille (REGL) fait actuellement l'objet d'un débat, organisé par la Commission nationale du Débat Public du 2 avril au 22 juillet 2015.

Ce projet fait figure de projet majeur pour la Région à l'horizon 2030 et doit permettre de réduire les temps de parcours, d'augmenter le nombre de fréquences et d'améliorer le confort de transport en train entre les principaux centres urbains situés autour de Lille, à savoir : Cambrai, Arras, Douai, Lens, Armentières, Roubaix, Tourcoing, Mouscron et Courtrai.

Grâce à ce projet, Roubaix sera à moins de 45mn de Lens, Arras et Douai et à moins de 30mn d'Armentières, offrant des fréquences permettant de rendre l'usage du train pour les roubaisiens plus pertinente que la voiture pour se rendre dans ces villes.

Le Conseil Municipal de Roubaix considère le projet Réseau Express Grand Lille comme un enjeu d'avenir pour le territoire permettant :

- de conforter et de renforcer la place de Lille comme pôle multimodal à l'échelle européenne, et d'ancrer l'ensemble de l'Eurométropole et de ses villes voisines dans une dynamique multipolaire,
- de conforter le centre de l'Eurométropole autour de Roubaix et Tourcoing,
- de participer à la réduction des émissions carbone des déplacements entre les divers pôles régionaux.

Le Conseil Municipal de Roubaix valide donc le projet de Réseau Express Grand Lille dans ses principes et soutient sa mise en œuvre.

Le Conseil Municipal de Roubaix souhaite notamment que ce projet intègre la gare de Roubaix comme un pôle multimodal, confortant ainsi le Campus Gare comme un centre économique et universitaire majeur à l'échelle régionale.

**Adoptée à la majorité**

Certifiée exécutoire la présente délibération  
affichée le **07 JUIL. 2015**  
et transmise à M. le Préfet de la Région du  
Nord-Pas-de-Calais le **09 JUIL. 2015**  
(Art. L. 2132-2 du Code général des  
collectivités territoriales)

Pour le Maire,  
L'Adjoint délégué



Pour copie conforme  
Pour le Maire,  
L'Agent délégué :





LE MAIRE ADJOINT  
DE SAINT-QUENTIN

CAB/MR/SR  
15/07

**Monsieur Jacques ARCHIMBAUD**  
Président de la Commission du  
Débat Public  
Réseau Express Grand Lille  
11 rue des Ponts de Comines  
59000 LILLE

Saint-Quentin, le 16 juillet 2015

Monsieur le Président,

Le Conseil régional du Nord Pas-de-Calais a élaboré un projet de réseau ferré express Grand Lille.

Un tracé, allant de la gare de Lille Flandre à Hénin-Carvin, a été présenté à la préfecture de région d'Amiens.

Je regarde avec intérêt ce projet qui pourrait constituer une opportunité pour notre territoire, si son tracé était prolongé jusqu'à Saint-Quentin via Cambrai.

En effet, notre ville se situe aujourd'hui à plus de 1 heure 30 par rail de Lille, les horaires proposés sont souvent incompatibles avec les contraintes des étudiants et des salariés qui seraient susceptibles d'emprunter le train.

Le prolongement du tracé de ce réseau jusqu'à Saint-Quentin permettrait certainement de diminuer les temps de trajet et ainsi favoriser l'utilisation du train au détriment de la voiture.

En améliorant l'accessibilité entre Lille, Cambrai et Saint-Quentin, c'est l'attractivité du Saint-Quentinois et son rayonnement qui seront renforcés et qui permettra d'ancrer notre territoire dans le nouvel espace régional.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

**Monique RYO**  
Conseil Régional  
Premier-Adjoint de la Ville  
de Saint-Quentin

HÔTEL DE VILLE - BP 345 - 02107 SAINT-QUENTIN CEDEX - TÉL. 03 23 06 90 01 - FAX. 03 23 06 90 07



CABINET DU MAIRE



A l'attention de Monsieur Jacques ARCHIMBAUD  
Président de la Commission Nationale du Débat Public  
« Réseau Express Grand Lille »

SECLIN, le 6 juillet 2015

**DEBAT PUBLIC « RESEAU EXPRESS GRAND LILLE »**  
**CONTRIBUTION DE BERNARD DEBREU**  
**MAIRE DE SECLIN**  
**ET VICE-PRESIDENT DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE**

« Je pense que le Réseau Express Grand Lille est une réelle opportunité d'améliorer l'offre de transports collectifs pour toute la grande Métropole Européenne de Lille. Seule une offre supplémentaire en transports collectifs pourra inciter les automobilistes à préférer le train !

Le projet présenté par la Commission Nationale du Débat Public n'est qu'une première hypothèse : rien n'est figé, et il reste des dizaines de questions en suspens. Est-il utile de construire une nouvelle gare à Seclin pour les voyageurs qui transitent entre le bassin minier et Lille, ou même jusqu'à Armentières et la Belgique ? C'est une vraie question.

**HÔTEL DE VILLE**

Services Généraux  
89, rue Roger-Bouvy  
B.P. 60169 - 59471 SECLIN Cedex  
Tél. 03 20 62 91 11 - Fax. 03 20 62 91 48  
[www.ville-seclin.fr](http://www.ville-seclin.fr)

Pour moi, une nouvelle gare serait d'autant plus utile si Seclin accueille à terme la troisième gare TGV, permettant d'assurer les lignes Nord Europe, comme cela a déjà été évoqué. On pourrait alors interconnecter le TGV, le RER, et le TER au niveau de la jonction entre le quartier de Burgault et le hameau de Wattinessart, là où se croisent actuellement les lignes TER et TGV.

En tout cas, comme il est précisé dans l'enquête publique, il n'est pas question de supprimer la gare pôle d'échanges du centre-ville, qui permet de combiner la marche, le vélo, le bus, et le train. C'est la gare du TER, celle qui permet aux Seclinois d'aller travailler à Lille en 10 minutes. Cette ligne est la plus fréquentée de toute la Région, et les usagers en ont plus que jamais besoin ! Si une nouvelle gare voit le jour à Seclin, elle ne devra pas être une solution de remplacement par rapport à la gare actuelle, mais bien une gare supplémentaire pour désengorger l'A1. »

**Bernard DEBREU,**



**Maire de SECLIN,**

**Vice-Président de la Métropole Européenne de LILLE**



PROVINCE DE HAINAUT – VILLE DE TOURNAI  
EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS  
DU CONSEIL COMMUNAL

SEANCE PUBLIQUE DU 29 JUN 2015

**PRESENTS :** M. R. DEMOTTE - Président d'assemblée, M. P.-O. DELANNOIS - Echevin délégué à la fonction maïorale,  
M. R. DELVIGNE, Mme L. DEDONDER, M. P. ROBERT, Mme L. LIENARD, MM. ~~V. BRAECKELAERE~~, A. BOITE, T. BOUZIANE - Echevins;  
Mme R. DESENCLOS-LECLERCQ, MM. ~~J.-M. DE PESSEMIER~~, A. PESIN, J.-M. VANDENBERGHE, C. MICHEZ, Mmes ~~M.-C. MARGHEM~~, M.-C. LEFEBVRE, M. G. LECLERCQ, Mme M. WILLOCQ, MM. ~~J.-L. CLAUX~~, J.-L. VIEREN, ~~D. SMETTE~~, B. MAT, Mme H. CLEMENT-COUPLET, M. J. DEVRAY, ~~Mme S. LIETAR~~, MM. B. LAVALLEE, G. HUEZ, E. VANDECAVEYE, Mmes C. GUISSSET-LEMOINE, B. DEWAELE, H. LELEU, ~~L. BARBAIX~~, D. CLAEYSSSENS, MM. X. DECALUWE, ~~L.-D. CASTERMAN~~, L. COUSAERT, Mme C. LADAVI, MM. A. MELLOUK, ~~G. DENONNE~~ - Conseillers communaux;  
M. T. LESPLINGART - Directeur général adjoint, ~~M. D. COUPEZ~~ - Directeur général

S00/20150629-3

---

**LE CONSEIL COMMUNAL,**

Vu le programme de politique générale 2012-2018 qui stipule : " la Ville de Tournai veut s'affirmer comme nœud de transport en commun, au carrefour de l'Eurométropole et cela passe par une amélioration et un renforcement des connexions ferroviaires de Tournai avec Lille, Bruxelles, Mons, Ath et Courtrai et au soutien d'une ligne tram-train entre Lille et Tournai;

Vu le Programme stratégique transversal (PST) 2013-2018 approuvé par le Conseil communal le 27 janvier 2014;

Considérant que le programme de politique générale 2012-2018 stipule : " la Ville de Tournai veut s'affirmer comme nœud de transport en commun, au carrefour de l'Eurométropole et cela passe par une amélioration et un renforcement des connexions ferroviaires de Tournai avec Lille, Bruxelles, Mons, Ath et Courtrai et un soutien au développement d'une ligne de tram-train entre Lille et Tournai ";

Considérant que la Ville de Tournai joue un rôle majeur dans son bassin de vie et dispose d'un important niveau d'équipements et de services plus particulièrement en matière de pôles d'enseignement dont le rayonnement dépasse les frontières;

Considérant que le SDER (schéma de développement de l'espace régional), dont le projet a été approuvé par le Gouvernement wallon le 7 novembre 2013, définit notamment la Ville de Tournai comme pôle wallon de référence de l'aire Ouest plus communément appelée eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai avec Lille comme pôle métropolitain;

Considérant que le projet de réseau express grand Lille (REGL) consiste en une étude visant à relier l'agglomération de Lille au bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, à Hénin-Beaumont, à l'horizon 2025;

Considérant que le projet de réseau express grand Lille vise à créer sur le grand Lille les conditions d'une évolution concertée des pratiques de mobilité au travers d'un nouveau modèle de mobilité durable;

Considérant que le projet de réseau express grand Lille (REGL) fait actuellement l'objet d'un débat public, et ce, jusqu'au 31 juillet 2015;

Considérant que le premier attaché à la direction de la planification de la mobilité du service public Wallon a attiré l'attention de la Ville de Tournai sur l'absence de l'axe Tournai - Lille dans le projet "Réseau express grand Lille";

Vu la position privilégiée de la Ville de Tournai au sein du groupement européen de coopération territoriale de l'eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai;

Vu le mémorandum pour l'intégration de l'axe ferroviaire Tournai-Lille dans le projet de réseau express grand Lille, annexé à la présente;

Sur proposition du Collège communal;

A l'unanimité;

#### **DECIDE:**

d'approuver le mémorandum pour l'intégration de l'axe ferroviaire Tournai – Lille dans le projet de réseau express Grand Lille, dont les termes suivent :

#### **"1. LES RAISONS DE L'INTÉGRATION DE L'AXE FERROVIAIRE LILLE-TOURNAI DANS LE PROJET**

##### 1.1. Tournai au sein de l'aire métropolitaine

Le projet de SDER (Schéma de Développement de l'Espace Régional), dont le projet a été approuvé par le Gouvernement wallon le 7 novembre 2013, définit notamment Tournai comme pôle wallon de référence de l'aire Ouest plus communément appelée Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai avec Lille comme pôle métropolitain. Deux principales portes d'accès internationales à la Wallonie sont d'ailleurs situées sur ce territoire métropolitain : les gares TGV de Lille et l'aéroport de Lille-Lesquin.

Les principales ambitions de cette Eurométropole sont de gommer les frontières nationales et de construire une métropole européenne commune notamment dans les aspects de mobilités et d'accessibilités. Cette volonté s'oriente plus particulièrement vers le développement d'une offre de solutions de transports en commun multi et intermodales, intégrant tous les moyens de transports.

Cette volonté se traduit au sein de l'ambition 6 de la Stratégie 2020 de l'Eurométropole, «Développer un système plus intégré de transports en commun». Le projet de REGL offre la possibilité de concrétiser cette ambition dans une perspective transfrontalière.

Dans le cadre de sa Déclaration de Politique communale 2012-2018, Tournai veut s'affirmer comme nœud de transport en commun, au carrefour de l'Eurométropole. Cela passe par une amélioration et un renforcement des connexions ferroviaires de Tournai avec Lille, Bruxelles, Mons, Ath et Courtrai et un soutien au développement d'une ligne de tram-train entre Lille et Tournai.

Tournai joue un rôle majeur dans son bassin de vie et dispose d'un important niveau d'équipements et de services plus particulièrement en matière de pôles d'enseignement dont le rayonnement dépasse les frontières.

Par ailleurs, dans le cadre de sa programmation FEDER (Fonds européen de développement régional) 2014-2020, le Gouvernement Wallon a défini Tournai comme un pôle urbain transfrontalier de par sa situation privilégiée avec le Groupement européen de coopération territoriale (GECT) de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai.

### 1.2. Tournai au cœur de la Wallonie Picarde

Tournai dispose d'un rôle central en Wallonie Picarde. Son aire d'influence comme pôle urbain s'étend bien au-delà des frontières de son territoire communal comme l'indiquent les cartes relatives aux aires d'influence des pôles urbains dressés dans le diagnostic territorial préparatoire à la réactualisation du projet du Schéma de développement de l'espace régional (SDER).

Par ailleurs, Tournai constitue un bassin d'emploi important. Avec plus de 34.000 emplois pour une population approchant les 70.000 habitants et une population active de 31.000 personnes, Tournai s'impose comme un pôle d'emploi à l'échelle de la Wallonie Picarde. Tournai occupe le 15ème rang dans la hiérarchie wallonne en termes d'offre d'emploi avant Mons, Charleroi et La Louvière (source : Lambotte J.M. et al. 2011, Hiérarchie urbaine et zone d'influence, CPDR, notes de recherche n° 25).

### 1.3. Le potentiel de Tournai dans les déplacements transfrontaliers

Comme le rappelle le document «Synthèse Mobilité et Accessibilité de l'Eurométropole» (avril 2013), les flux entre la métropole lilloise et la Belgique se décomposent comme suit (jour moyen ouvrable) :

Déplacements de la métropole lilloise vers la Flandre frontalière : 20.000

Déplacements de la Flandre frontalière vers la métropole lilloise : 7.000

Déplacements de la métropole lilloise vers la Wallonie frontalière : 36.000

Déplacements de la Wallonie frontalière vers la métropole lilloise : 18.000

(source : enquête ménage déplacements de 2006)

Ces chiffres ne distinguent pas spécifiquement Tournai pour le volet wallon. Ils mettent en lumière, à partir de la Métropole, un flux deux fois plus important vers et depuis la Wallonie que vers et depuis la Flandre.

La part modale du train dans l'ensemble de ces déplacements transfrontaliers est aujourd'hui très basse (moins de 5%), quoiqu'en augmentation (augmentation relative plus marquée d'ailleurs sur l'axe de Tournai soit +20% que sur celui de Courtrai soit +15%, comme l'a indiqué lors de la réunion le délégué de l'Eurométropole).

La répartition des déplacements par motif sur ces relations transfrontalières montre une grande différence selon qu'on les appréhende tous modes confondus ou uniquement en train, et montre qu'un potentiel non négligeable existe pour une extension de la clientèle du rail.

	Tous modes		Train
	Depuis Lille	Depuis Belgique	(origine non différenciée)
Travail	21 %	29 %	41 %
Scolarité/études	9 %	3 %	28 %
Personnel/loisirs	70 %	68 %	31 %

Les flux scolaires plus abondants émis par Lille témoignent de l'attractivité scolaire belge, sans doute quasi exclusivement vers la Wallonie pour d'évidentes raisons linguistiques, et donc en bonne partie vers Tournai, pôle scolaire important : un pôle d'enseignement supérieur (artistique, paramédical, formation qualifiante,...) et un pôle d'enseignement secondaire classique, technique et qualifiant.

Tournai héberge également l'Eurometropolitan e-campus qui regroupe toute les Universités de la Fédération Wallonie-Bruxelles ainsi que les Hautes écoles de la Province de Hainaut et le FOREM (Formation régionale de l'emploi) (Service public wallon de l'emploi et de la formation) et qui vise à couvrir la palette la plus large possible des métiers de l'Internet en lien avec les entreprises de l'Eurométropole.

Le potentiel du rail pour les déplacements «personnels/loisirs» apparaît également clairement, Tournai disposant d'un important patrimoine culturel et historique.

Si on fait abstraction des perturbations actuelles (problèmes de caténaies) sur l'axe Lille–Tournai, les temps de parcours actuels sont de 29 minutes (service de type omnibus) mais peuvent descendre à 20 minutes en service direct, ce qui est attractif pour un trajet de 27 km. Outre la qualité de service (fréquence et vitesse des services), le principal obstacle à une utilisation accrue du rail en transfrontalier est le tarif. Cet obstacle est identique qu'il s'agisse de la branche nord (Courtrai) ou est (Tournai), et n'explique donc pas la différence de traitement entre ces deux axes.

Par ailleurs, d'ici 2030, des évolutions peuvent se produire à ce sujet. La création d'un premier tarif intégré (Trampoline) en est un premier signe. Sans sous-estimer la problématique tarifaire, il faut donc se placer dans une logique purement territoriale à l'échelle de la zone métropolitaine, ce qui impose d'y inclure Tournai. Signalons, enfin, que Tournai est situé à la même distance de Lille que la Commune d'Hénin-Beaumont qui est prévue dans le projet de réseau express Grand Lille, et est un peu plus proche de Lille-Flandres que Courtrai, même si, bien sûr, les caractéristiques du territoire (densités,...) ne sont pas identiques.

Sur le plan socio-économique, une politique urbaine dynamique se déploie au centre de Tournai et sa périphérie : le redéploiement du plateau de la gare en lien avec le cœur de ville, le développement de nouveaux quartiers et le réaménagement du quartier «Cathédrale». En termes d'emploi, le parc d'activités économiques Tournai-Ouest occupant 4.000 emplois à ce jour (dont un nombre significatif d'emplois est occupé par des citoyens français (10 à 20 %)) et à moyen terme 5.000 emplois est à proximité directe de l'axe ferroviaire Tournai–Lille.

Dans la perspective du développement d'un parc d'activités transfrontalières «recyclant» le site de l'ancienne douane entre Baisieux et Marquain, l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire sur cet axe renforcera donc l'attractivité de ces sites moyennant une politique commerciale et d'arrêts adaptée visant une augmentation de la clientèle du rail pour une mobilité plus durable.

#### 1.4. L'attractivité de la Métropole Lilloise sur les déplacements transfrontaliers

La Métropole Lilloise dispose d'un potentiel de développement de son attractivité.

L'étude «Synthèse Mobilité et Accessibilité de l'Eurométropole» a identifié des marges de progression en termes d'utilisation des transports collectifs (en particulier le train) pour les étudiants transfrontaliers et pour le public belge prenant le TGV et l'Eurostar à Lille.

L'aéroport de Lille-Lesquin développe également son attractivité sur le public belge, notamment par une offre accrue de liaisons vers des destinations françaises et européennes. Lille Métropole Communauté Urbaine a défini 5 pôles d'excellences qui développent leurs influences sur le territoire de l'Eurométropole et qui lient la formation, la recherche et le monde de l'entreprise : Euralille, zone de l'Union, Euratechnologies, Eurasanté et le parc scientifique de la Haute-Borne.

Figure 9 : «Pôles d'excellence» et pôles de recherche de la métropole lilloise– Source : De Villeneuve-d'Ascq Technopole à la métropole technopolitaine : espace, réseaux, gouvernance (noris.revues.org)

En matière de tourisme et culture, Lille développe son attrait par le City Pass permettant un accès gratuit à 26 musées, sites et prestations touristiques.

En outre, plusieurs programmes culturels et touristiques transfrontaliers se développent (Next, Lille 3000,...) et ainsi l'opportunité de relier l'accessibilité en transports collectifs à ces événements.

Il faut également citer le stade Pierre Mauroy dont les manifestations sportives et culturelles attirent un public belge grandissant.

### 1.5. Le potentiel de Tournai comme nœud ferroviaire

Tournai se situe au cœur d'un nœud ferroviaire important composé des liaisons :

(Lille) – Tournai – Bruxelles (Anvers)

(Lille) – Tournai – Liège (Maastricht - Aachen)

Suite à l'étude sur «Le transport ferroviaire, un atout structurant pour la Wallonie»[1], la Région wallonne poursuit, entre autres, les objectifs suivants :

- Optimiser les nœuds de correspondance sur la Dorsale wallonne, axe parcourant la Wallonie d'ouest en est de Mouscron/Tournai à Liège, en desservant les villes du sillon industriel. Ce projet vise à réduire les temps de parcours entre les grandes villes de Wallonie et permettra de relier plus rapidement Tournai à Liège/Aix-la-Chapelle et Maastricht.
- Tirer un meilleur parti, au bénéfice de la desserte de la Wallonie, de la LGV 1 et rapprocher ainsi Tournai de Bruxelles
- Mieux connecter la Wallonie aux métropoles voisines dont Lille.

Le développement du pôle multimodal de la gare de Tournai conforte une volonté de développer un système intégré de transports en commun, de créer les conditions favorables et incitatives à l'usage des modes doux et de s'inscrire comme pôle d'échange transfrontalier au cœur de l'Eurométropole. Il bénéficiera dans les prochains mois d'importants budgets émanant notamment des fonds FEDER (Fonds européen de développement régional).

## **2. COMMENT INTÉGRER L'AXE FERROVIAIRE LILLE–TOURNAI ?**

Notre demande est de voir figurer de manière beaucoup plus visible Tournai dans l'offre «REGL» et TER tant dans les différents schémas que dans les tableaux préfigurant la future offre. Telle qu'on la déduit des (rares) citations de cette ligne dans les documents disponibles (dossier du maître d'ouvrage), il semble que des services TER vers et de Tournai se font sur l'infrastructure existante, avec dès lors terminus à Lille-Flandres, ce qui empêche tout service passant qui se prolongerait soit vers le nord-est (Roubaix et au-delà), soit vers le nord-ouest (Armentières).

### 2.1. Infrastructure : évaluer la faisabilité et l'intérêt d'une connexion au tronçon commun vers la gare souterraine de Lille-Flandres

Outre desservir Tournai, cette ligne dessert également un pôle lillois important, entre autres scolaire, Villeneuve-d'Ascq. Il est donc opportun de se poser la question de l'intérêt éventuel d'un raccordement au futur tunnel desservant Lille-Flandres, d'autant que, selon les schémas disponibles (cfr page 66 du dossier du maître d'ouvrage – carte reproduite ci-dessous), il semble que ce tunnel s'amorcerait précisément à hauteur de l'embranchement d'où la ligne vers Tournai quitte l'itinéraire principal Lille–Hénin. Cette question est à aborder sous l'angle de la faisabilité technique, le cas échéant de l'amélioration du service qu'un raccordement à l'infrastructure passante permettrait (éviter la gare cul-de-sac), ainsi bien entendu que du rapport coût/bénéfice.

[Bulle ronde : On voit que le point d'amorce du tunnel coïncide quasiment avec le point de jonction entre la ligne venant de Tournai et l'axe principal du futur REGL à mettre en souterrain]

[1] TRITEL, 19 mars 2012

### 2.2. Service de trains

De Lille à Tournai, cette ligne dessert un milieu globalement moins dense que la ligne vers Courtrai. Entre les deux pôles extrêmes (Lille et Tournai) seul sans doute celui de Villeneuve-d'Ascq se détache. Or, aujourd'hui, la plupart des trains marquent beaucoup plus d'arrêts : Lille, Lezennes, Hellemes, Pont-de-Bois, Annapes, Ascq, Baisieux, Froyennes et Tournai. Le nombre et/ou la localisation de certains arrêts pourraient être réétudiés, pour desservir des

pôles en croissance. La zone économique de Tournai-Ouest, située en bordure de la ligne et accueillant aujourd'hui déjà 4.000 emplois ainsi que la future zone d'activités économiques transfrontalière sont idéalement localisées.

Viser à terme un minimum de 3 trains/heure sur cet axe (un omnibus et 2 directs, desservant peut-être au passage une des gares de Villeneuve-d'Ascq) semble idéal pour une offre proportionnée aux besoins, ce d'autant plus si de nouveaux progrès en matière tarifaire sont réalisés.

Le tableau présentant le niveau d'offre actuel et futur (page 5 de la brochure de synthèse) deviendrait :

Tronçon	Offre actuelle	Nombre de trains futurs	Dont REGL	Dont TER sur infrastructure actuelle
Tronçon central L-FI-H-B	3	14	12	2
Lille - Armentières	4	Au moins 6	Au moins 3	3
<b>Lille - Tournai (ajouté)</b>	<b>1</b>	<b>Au moins 3</b>	<b>2 ? (1)</b>	<b>2 ?</b>
Lille - Courtrai	1 à 2	Au moins 4	Au moins 3	1
Lille - Lens	4 + 1 via Don	6 + 1 via Don	4	2 + 1 via Don
Lille - Cambrai	2	3	2	1
Lille - Hénin-Beaumont	3	6	4	2
Lille - Arras	1 + 0,5 à 1 TGV	4 + 0,5 à 1 TGV	3	1 + 0,5 à 1 TGV
Lille - Douai	5	7	3	4

(1) : REGL si connexion via le tunnel ; dans ce cas, voir avec quel service coupler vers le nord : Armentières ? Courtrai ? / Si pas de connexion possible à la gare souterraine, il s'agit alors de services TER

L'intégration des relations Lille-Tournai dans le projet de REGL offre un potentiel d'amélioration de l'offre ferroviaire sur cet axe. En effet, les liaisons «RER» pourraient ainsi être dédiées à la desserte fine des points d'arrêt intermédiaires, tandis que les relations IC/TER existantes deviendraient des liaisons directes entre Lille et Tournai, offrant un temps de parcours plus attractif."

Ainsi fait en séance les jour, mois et an que dessus.

Par le Conseil,  
Le Directeur général adjoint,

Thierry LESPLINGART

L'Echevin délégué à la fonction maïorale,

Paul-Olivier DELANNOIS

## Extrait du registre des délibérations de la Ville de Villeneuve d'Ascq

Conseil municipal du mardi 23 juin 2015

N° VA\_DEL2015\_102

**Objet : Débats publics autour du Réseau express grand Lille**

L'an deux mille quinze, le 23 juin à 18h45, le conseil municipal de Villeneuve d'Ascq s'est réuni en l'hôtel de ville, lieu ordinaire des séances, sous la présidence de Gérard CAUDRON, maire, suite à la convocation qui a été adressée à ses membres cinq jours francs avant la séance, laquelle convocation a été affichée à la mairie, conformément à la loi.

Étaient présents tous les membres en exercice à l'exception de Christian CARNOIS, ayant donné pouvoir à Claire MAIRIE, Daniel DUBOIS, ayant donné pouvoir à Maryvonne GIRARD, Nathalie FAUQUET, ayant donné pouvoir à Didier MANIER, Sébastien COSTEUR, ayant donné pouvoir à Sylvain ESTAGER, Jean-François HILAIRE, ayant donné pouvoir à Vincent BALEDENT, Florence BARISEAU, ayant donné pouvoir à Christophe BONNARD .

**Le Réseau Express Grand Lille (REGL)**

### Contexte :

- Des grands axes routiers et autoroutiers de la métropole saturés aux heures de pointe, réduisant l'attractivité du territoire.
- Une offre de transport express entre pôles urbains qui a atteint ses limites pour répondre à la demande.
- Des lieux d'activités de plus en plus éloignés des lieux de résidence.

Au quotidien, 320 000 personnes font la navette entre Lille Métropole et le Bassin minier. En moyenne, 68% d'entre elles utilisent leur véhicule pour ces déplacements. Cette part peut aller jusqu'à 90% pour les liaisons domicile-travail. Elles empruntent l'autoroute A1, le seul axe routier à orientation Nord- Sud. Aux heures de pointe, les bouchons sont fréquents, avec 145 000 véhicules en approche de Lille.

### Objectifs du Réseau Express Grand Lille

- Offrir aux habitants de la région une liaison rapide et efficace entre les pôles urbains de cette aire métropolitaine.
- Favoriser les échanges interurbains entre polarités du Grand Lille.
- Répondre à un besoin croissant de déplacements de la métropole lilloise, notamment sur son axe nord-sud, et entre la métropole et les territoires voisins.

### Caractéristiques

Le Réseau Express Grand Lille reposerait, en son centre, sur une infrastructure nouvelle allant de la gare de Lille-Flandres à Hénin-Carvin entièrement dédiée au projet (37 Km). Cette ligne se prolongerait à ces deux extrémités en empruntant des

N° VA\_DEL2015\_102

1/3

lignes ferroviaires existantes : au nord, à partir de la gare de Lille-Flandres, un raccordement aux lignes actuelles de Roubaix-Tourcoing (vers Courtrai) et Armentières ; au sud, à partir d'Hénin-Carvin, vers Douai-Arras et vers Lens.

A noter, la proposition d'une desserte du stade Pierre-Mauroy à Villeneuve d'Ascq et la refonte de la gare de Lesquin avec la proximité de l'aéroport, la Cité Scientifique, les quartiers sud de Villeneuve d'Ascq et son centre-ville, le Centre Régional de Transport (CRT). La gare serait desservie à la fois par REGL et par la ligne TER Lille- Valenciennes.

### **Un projet de territoire :**

La Région Nord-Pas de Calais a défini de grands enjeux pour développer la mobilité sur son territoire. Ils s'inscrivent dans son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) :

- renforcer la cohésion territoriale de l'espace régional par une meilleure insertion de ses différents territoires ;
- lutter contre les déséquilibres territoriaux de développement par une meilleure accessibilité et le renforcement de l'offre de transport collectif ;
- accompagner la dynamique métropolitaine régionale en s'appuyant sur les points forts de chaque territoire, en dialogue et complémentarité avec la métropole régionale ;
- garantir l'accessibilité des territoires entre eux et prendre en compte les temps de déplacement dans l'aménagement de l'espace régional.
- réfléchir au liaisonnement avec la Picardie, composante nouvelle et importante de la nouvelle grande région Nord Pas-de-Calais Picardie et de ses 6 millions d'habitants.

Le projet de REGL s'inscrit au cœur de cette politique et vise à créer sur la Métropole, les conditions d'une évolution concertée des pratiques de mobilité et à réduire la part du véhicule particulier. En cela, il constitue un nouveau modèle de mobilité durable en rupture avec le tout-automobile.

En proposant à l'horizon 2030 des liaisons ferroviaires plus rapides, plus fréquentes et la création de nouvelles gares, ce projet conduirait à une augmentation significative du trafic sur le réseau régional ferroviaire global.

Une grande région a besoin de grands projets. La Ville de Villeneuve d'Ascq est donc très favorable à cette dynamique structurante et ambitieuse qui apporte de véritables réponses en termes de mobilité et de déplacements pour le territoire. La Ville souhaite être étroitement associée à la définition du tracé ne serait-ce que pour réserver les fonciers concernés et plaide pour une liaison avec Tournai à l'instar de celle prévue avec Courtrai.

### **Un débat public**

Avec un coût prévisionnel de plus de 2 milliards d'euros, ce projet d'avenir est présenté dans les différents territoires particulièrement impactés.

La Commission Nationale du Débat Public a été missionnée dans ce sens pour organiser, animer le débat et rédiger le compte-rendu. Celle-ci est neutre et indépendante.

Sur Villeneuve d'Ascq, ce débat public aura lieu le 30 juin de 18h30 à 21h30, à l'hôtel de ville. Ce sera l'occasion pour les habitants d'obtenir des réponses à leurs questions et d'échanger avec le maître d'ouvrage.

Par ailleurs, un « débat mobile » sera présent le 6 juillet devant l'hôtel de ville, place Salvador-Allende toute la journée : les questions, avis et recommandations recueillis

par oral ou par écrit, interview des passants, documentation et une exposition sur le sujet.

**Après avis de la Commission n°2 Travaux, aménagement, logement, urbanisme, environnement, VNR, développement durable, agenda 21, foncier du vendredi 29 mai 2015, il est proposé aux membres du conseil de prendre acte du débat public concernant le Réseau Express Grand Lille.**

**Après en avoir délibéré, le conseil municipal décide d'adopter à l'unanimité des présents et des représentés cette proposition.**

Ainsi fait et délibéré en séance, les jour, mois et an susdits.  
Ont signé au registre tous les membres présents.

Pour extrait conforme,  
Le Maire,  
Gérard CAUDRON

Extrait de la présente délibération a été affiché le mercredi 24 juin 2015 à la porte de la mairie, en exécution des dispositions des articles L.2121-25 et R.2121-11 du code général des collectivités territoriales

ID télétransmission : 059-215900930018-20150623-97116-DE-1-1  
Date AR Préfecture : jeudi 25 juin 2015



# ÉTAT ET SES SERVICES





PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD – PAS-DE-CALAIS

*Le Préfet*

Lille, le – 9 JUIL, 2015

Monsieur le président,

Vous avez souhaité porter au débat public le projet de Réseau Express Grand Lille, permettant ainsi un échange sur l'accessibilité à l'échelle de l'Aire métropolitaine lilloise (AML). Je me félicite de cette initiative : les citoyens attendent que des solutions concrètes puissent leur être proposées face à la congestion routière qui progresse d'années en années à l'entrée sud de la métropole.

En prenant le parti d'une infrastructure lourde dédiée au transport collectif à proximité immédiate de l'autoroute A1 congestionnée, le projet met en lumière les limites de la réponse routière aux besoins de mobilité et fait le pari d'une alternative crédible à l'autosolisme (utilisation d'une voiture par son seul conducteur).

C'est un parti-pris à encourager : Le bénéfice à attendre du projet réside non seulement dans l'offre complémentaire reliant des pôles de l'aire métropolitaine lilloise mais avant tout dans sa capacité à structurer avec les territoires traversés un système de transport permettant aux habitants d'organiser leurs déplacements en étant moins dépendants de l'automobile.

Le Conseil régional y contribue substantiellement à travers les déclinaisons de son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire qui témoigne de notre volonté partagée d'aider les collectivités à se structurer autour de pôles métropolitains et de renforcer leur travail en Inter-Scot pour agir de façon coordonnée aux différentes échelles de l'aire métropolitaine.

L'État est également attaché à promouvoir des offres alternatives à l'autosolisme, en subventionnant des projets dans le cadre de l'appel à projet Transport collectifs et mobilité durable mais également à travers sa démarche participative pour élaborer un cadre de cohérence à cette échelle en convergence avec la stratégie du Conseil régional. Dans le prolongement de ces réflexions, j'ai souhaité que l'Etat conduise en partenariat avec la Métropole Européenne de Lille une mission d'inspection, confiée au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable pour faire des propositions pour améliorer l'accessibilité lilloise et la contribution du Conseil régional y est essentielle.

Monsieur Daniel PERCHERON  
Président du Conseil régional du Nord – Pas-de-Calais  
151 avenue du Président Hoover  
59800 LILLE

12-14, rue Jean sans Peur – CS 20003 – 59039 LILLE CEDEX  
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02  
Horaires d'ouverture et modalités d'accueil disponibles sur le site : [www.nord.gouv.fr](http://www.nord.gouv.fr)

Il me semble utile de profiter de cet avis de l'État sur le projet que vous avez soumis au débat public, pour rappeler plusieurs convictions que m'inspirent ces travaux réalisés à l'échelle de l'AML autour des questions de mobilité :

- les projets d'infrastructures et de services de transport ne résoudront pas - à eux seuls - la question de la saturation du réseau routier autour de Lille, qu'il s'agisse du Réseau Express Grand Lille ou du projet de liaison entre l'A1, l'A23 et l'A27 au Sud-Est de Lille. Ma responsabilité de maître d'ouvrage pour ce projet routier ont amené mes services à envisager plusieurs scénarios pour bien appréhender le type de réponse routière qui peut être envisagé sur ce territoire. Je porterais à la connaissance du public à l'occasion de la consultation du SCOT de Lille l'état d'avancement des réflexions de l'État sur cette infrastructure.
- Dans l'aire métropolitaine lilloise, les stratégies d'évolution de l'offre autoroutière ou de développement de l'offre structurante de transport collectif ne seront pleinement efficaces que si elles s'accompagnent de véritables changements des comportements individuels de mobilité. Cela nécessite :
  - une incitation forte à l'usage des transports collectifs, des modes doux et au covoiturage par de l'animation sur le terrain permettant de dégager des solutions au sein des entreprises et des administrations, de fédérer les initiatives de mise en relation des usagers au sein du syndicat mixte régional des transports, et de créer des avantages dédiés co-voitureurs et transports en commun (de stationnement aujourd'hui et de voiries réservées demain) ;
  - une politique de stationnement coordonnée pour les pôles émetteurs et récepteurs de trafic, ainsi qu'aux abords des nœuds du réseau de Transports Collectifs.
- Les orientations pour l'aménagement économique et le développement urbain sont, à l'horizon de 2030, les plus déterminantes. Au-delà de la stratégie d'aménagement des offres de service en transport collectif qui ont un impact financier très fort sur les finances publiques, la maîtrise des conditions de déplacement passe, pour l'ensemble des acteurs publics et privés, par une politique coordonnée :
  - de limitation de l'étalement urbain pour l'habitat par une densification autour des pôles et axes structurant des Transports Collectifs ;
  - d'organisation et de développement des zones économiques favorables à une logistique orientée vers le ferroviaire et la voie d'eau, et accessibles par les TC ou aménagées pour les modes actifs (marche à pied, vélo, covoiturage...)

\*  
\* \* \*

Le projet soumis au débat public s'articule principalement autour d'un tronçon central de 37 km en infrastructure neuve entre Lille et Hénin-Beaumont avec des connections possibles vers le Nord en direction d'Armentières et de Tourcoing puis Courtrai et vers le sud en direction de Lens d'une part, Douai et Arras d'autre part. Plusieurs variantes de tracés sont évoquées soit localement à Lesquin ou à Courtrai soit sur le principe d'aménagement par l'ajout d'une troisième voie le long du réseau existant.

Il desservira 6 gares et pôles d'échanges : une gare double à Hénin-Beaumont sur le site de Sainte-Henriette, une gare à Carvin à proximité immédiate de l'autoroute A1 et de la commune de Libercourt, une gare à Seclin en liaison avec la zone d'activité Unexpo, une gare à Lesquin pour laquelle deux options restent ouvertes : soit par transformation de la gare existante soit par un positionnement nouveau proche de l'aéroport, une gare desservant le stade Pierre Mauroy dont le statut et la localisation restent à définir, enfin une transformation de la gare Lille Flandre pour permettre des circulations traversantes vers Armentières d'une part, Roubaix/Tourcoing/Courtrai d'autre part. Le dossier évoque la possibilité, dans un second temps, de créer une station supplémentaire entre Roubaix et Tourcoing pour desservir la zone de l'Union.

La majorité des gares à créer s'inscrivent dans des espaces aujourd'hui non urbanisés.

Cette infrastructure neuve vise à offrir un service performant pour la desserte pôle à pôle en fréquence (12 dessertes à l'heure, soit un train toutes les 5 minutes dans la section centrale) plus qu'en temps de parcours (gain de 4 minutes par rapport à la situation actuelle entre Lille et Hénin-Beaumont) des gains plus significatifs sont attendus avec le déploiement complet sur les distances plus longues (de l'ordre de 20 minutes gagnées sur des trajets Cambrai-Lille ou Douai-Roubaix). L'amélioration porte également sur une meilleure régularité du service par l'utilisation d'une voie dédiée.

Le service sera assuré par l'acquisition de matériel roulant neuf qui viendra compléter le parc existant déjà fortement mobilisé au fil des renouvellements de matériels à partir de 2025.

Le coût total du projet est aujourd'hui évalué à 2,1 milliards d'euros dont 490 M€ pour la restructuration de la gare Lille-Flandre. Même s'il est trop tôt pour définir le mode de financement du projet, le dossier évoque la possibilité d'étudier des options originales comme l'allocation d'une écotaxe poids-lourds, la mise en place d'un péage sur les sections autoroutières actuellement gratuites ou une taxation des plus-values foncières et immobilières.

Le dossier ne précise toutefois pas le mécanisme de financement, de l'équilibre financier de son fonctionnement futur et de son impact sur l'offre TER existante ainsi que le statut de la voie nouvelle et son impact sur la gestion du Réseau Ferré National. Il n'examine pas non plus la capacité d'investissement des acteurs publics.

Au-delà du projet lui-même, le dossier s'attache à préciser les ambitions et valeurs que le Conseil Régional porte à travers ce projet vecteur d'une stratégie d'aménagement équilibré du territoire combinant ville intense et mobilité durable : des enjeux d'accessibilité du territoire, des enjeux de cohésion sociale des populations, des enjeux de dynamisme économique de la métropole régionale ainsi que des enjeux pour le climat et la qualité de l'air. Enjeux que nous partageons.

Enfin, le dossier esquisse des pistes d'accompagnement pour réussir l'insertion du projet dans le territoire par la relation avec les transports en commun existants, une politique de stationnement rigoureuse, le rabattement par le covoiturage, les modes actifs et l'auto-partage.

\*  
\* \* \*

Concernant plus spécifiquement, les différents scénarios proposés au débat public, l'État partage la conviction :

- que le scénario de maintien de l'offre existante n'est pas soutenable, c'est pourquoi le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 dans lequel nous nous sommes conjointement engagés comporte un volet ferroviaire de 341 millions d'euros.
- que le scénario de renforcement de l'offre existante est limité et que seule une infrastructure nouvelle entre Lille et Libercourt permettra d'augmenter l'offre ferroviaire sur ce tronçon.

Pour autant, le dossier proposé au débat public ne permet pas de pleinement évaluer les bénéfices et impacts à attendre du projet. Cet impact dépendra en effet grandement des décisions qui seront prises (ou non) par les collectivités locales pour préparer et accompagner le Réseau Express Grand Lille, notamment autour des nouvelles gares et les projets d'aménagement qui y seront liés. Ces décisions détermineront la bonne intégration territoriale du projet et sa capacité à provoquer le report modal attendu.

Par ses ambitions, rappelées dans le dossier de présentation, le projet REGL conduit à poser la question des potentialités de développement économique et résidentiel qu'il induit à moyen et long termes ainsi que celle du partage entre les collectivités concernées, de la valeur ajoutée urbaine. En effet, ce projet n'est pas seulement une infrastructure de transport, il vise à structurer durablement le développement d'un vaste territoire autour de la métropole régionale.

Une manière d'en évaluer la portée peut consister en une analyse prospective structurée autour de trois scénarios contrastés :

- celui de gares « ouvertes », aisément accessibles en voiture qui tend à prolonger les dynamiques engagées de périurbanisation diffuse,
- celui du réaménagement des pôles-gare existants favorisé par l'encadrement de l'initiative privée par des procédures publiques de type ZAC,
- celui d'un rééquilibrage profond des polarités urbaines par la création, autour des nouvelles gares de nouveaux quartiers « denses, intenses et compacts » favorables au développement de fonctions tertiaires de niveau métropolitain.

Par ailleurs, il me semble que le complet déploiement de ce projet, épine dorsale du système de transport collectif, nécessite que soit précisés l'impact sur l'ensemble des offres de transports collectifs, la consistance des politiques ambitieuses d'aménagement à mettre en œuvre autour des nouvelles gares et le mode de régulation des offres de stationnement autour de l'ensemble des gares ferroviaires desservies et des principaux pôles d'échanges.

Dans ce cadre, il me paraît utile, pour que le projet réussisse dans toutes ses ambitions, que le Conseil Régional, maître d'ouvrage, précise les retombées attendues du projet selon trois enjeux :

- La contribution du projet à l'aménagement du territoire métropolitain et l'équilibre entre les pôles qui le structurent. Cela peut nécessiter des échanges avec les SCOT afin que ce projet de transport nourrisse les stratégies de développement urbain en liaison avec les orientations du SRCAE.
- L'aménagement urbain des pôles gares et la bonne articulation avec les réseaux de transport en commun existant. Cela peut nécessiter d'engager une réflexion avec les 8 AOT de la zone pour coordonner l'offre de rabattement et examiner les possibilités de restructuration de leur réseau de TC autour de cette colonne vertébrale voire d'envisager les conditions d'un transfert de compétences de stationnement sur certaines zones autour des gares à l'AOT en charge de l'exploitation du REGL.
- L'impact économique du projet en phase d'investissement puis en phase de fonctionnement de façon à mesurer les conséquences possibles sur le reste du réseau ferroviaire.

Sur ce dernier point, l'État contribuera au côté du Conseil régional à l'étude prospective ferroviaire que nous avons conjointement confiée à SNCF Réseau pour examiner le niveau de sollicitation de différents scénarios d'offres contrastés, qui permettra d'appréhender les combinaisons d'offre permise par cette nouvelle infrastructure et d'éclairer les chantiers d'infrastructures ferroviaires à engager dans le cadre des Contrats de Plan.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le président, l'expression de ma très vive considération.

*et de mes meilleurs sentiments*



Jean-François CORDET

Copie : M. Jacques Archimbaud

# OPÉRATEURS FERROVIAIRES HISTORIQUES



# DEBAT PUBLIC DU PROJET REGL

## Contribution de SNCF Réseau

### Eléments de contexte et points d'attention

Cette contribution s'articule, après une présentation des principaux enjeux de l'étoile ferroviaire lilloise et de ses possibilités d'évolutions, autour de l'analyse des opérations « socle », du scénario alternatif et du scénario de référence tels que présentés par la maîtrise d'ouvrage.

A ce stade du projet, ces analyses font ressortir un certain nombre de points qui méritent des compléments d'étude. Il s'agit notamment des liens entre la définition des offres de service et les besoins en infrastructure, des interfaces entre réseau existant et infrastructure nouvelle (sous les angles technique, exploitation et maîtrise d'ouvrage), de la prise en compte des enjeux environnementaux et des conditions de réalisation des travaux envisagés.

### L'ETOILE FERROVIAIRE LILLOISE : ELEMENTS DE CONTEXTE

#### *Le cœur du réseau ferré régional*

Outil industriel largement ouvert sur les régions voisines et la Belgique, le réseau ferroviaire a été, dès 1850, un vecteur essentiel du développement de la Région Nord – Pas-de-Calais. Si son étendue s'est assez fortement contractée à partir des années 1930, il n'en demeure pas moins **l'un des plus denses de France**. Progressivement électrifié depuis la fin des années 1950 et modernisé à l'occasion de l'arrivée de la grande vitesse qui a conforté son ouverture vers l'Europe du Nord et lui a offert, via le tunnel sous la Manche, une connexion vers l'Angleterre, ce réseau a fait l'objet d'**importantes opérations de développement et de renouvellement sur la dernière décennie**. Bien maillé, il connaît un trafic soutenu : circulations TER, TERGV, TGV, TET et fret. Au sein de l'Aire Métropolitaine Lilloise, ce réseau se trouve aujourd'hui fortement structuré par une double étoile : l'étoile à 3 branches du réseau à grande vitesse se superpose à l'étoile à 6 branches du réseau classique, ces deux réseaux ne communiquant qu'au travers de 4 points singuliers du réseau régional que sont, du Nord au Sud :

- Calais-Fréthun,
- Cassel (bifurcation de Cassel - Oxelaëre),
- Lille
- Arras (bifurcations de Croisilles et de Roeux).

Ce sont ces points de connexion qui ont permis à la Région Nord – Pas-de-Calais de développer, depuis le début des années 2000, des dessertes TERGV. Les services TGV radiaux et inter-secteurs disposent de 2 gares dans le tissu urbain lillois, la gare de Lille Flandres et la gare de Lille Europe qui offrent de bonnes connexions intermodales.

Ainsi, l'étoile du réseau classique comprend **6 axes majeurs très circulés**, tout particulièrement en

période de pointe. Le nombre de trains (voyageurs et fret en TMJA 2013) circulant sur ces 6 axes à hauteur de la 1<sup>ère</sup> couronne sont les suivants :

- Lille – Armentières : environ 95 trains/jour;
- Lille - Don-Sainghin : environ 95 trains/jour ;
- Lille – Libercourt : environ 110 trains/jour ;
- Lille – Orchies : environ 75 trains/jour ;
- Lille – Tourcoing : environ 70 trains/jour ;
- Lille – Baisieux : environ 40 trains/ jour.

Ces axes, à double voie, sont majoritairement équipés d'une signalisation performante en block automatique lumineux et disposent d'une vitesse de ligne pouvant aller jusqu'à 140 voire 160 km/h.

**Lille Flandres constitue le point de convergence** de l'ensemble de ces axes en accueillant, en origine / destination, environ 80 % des TER circulant quotidiennement en Nord – Pas-de-Calais. Deux lignes, avec un faible niveau de service et de faibles fréquentations, complètent l'étoile ferroviaire lilloise : la ligne La Madeleine – Comines, d'une part, et la ligne Ascq – Orchies, d'autre part.

Sur la 2<sup>ème</sup> couronne de l'étoile, un itinéraire de contournement, composé notamment des ex-lignes des houillères Nord – Pas-de-Calais, supporte des missions TER internes au bassin minier, des missions TGV et des circulations de fret notamment via le CFL (contournement ferroviaire de Lille), récemment mis en service, qui offre aux trains de fret, en provenance / à destination du littoral et des ports, la **possibilité de ne pas traverser l'étoile lilloise en heure de pointe.**

### *Quelles possibilités d'évolution ?*

**Il n'appartient pas à SNCF réseau de définir le niveau de service des axes TER, ceci relevant strictement des prérogatives de la Région en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports.** Toutefois, plusieurs considérations méritent d'être mises en exergue notamment au regard des enjeux de massification du transport ferroviaire, d'accroissement de la part modale du mode ferroviaire dans les transports régionaux et de lutte contre le changement climatique, enjeux largement exprimés dans le dossier support du débat public.

- Si des adaptations marginales de l'offre de service sont possibles, **l'hétérogénéité des missions**, lentes et rapides (trains directs, semi-directs, omnibus, trains fret), sur des axes radiaux à double voie, sans point de dépassement, de l'étoile ferroviaire lilloise **n'autorise pas un accroissement substantiel de la desserte TER.**
- A infrastructure constante, une augmentation du nombre de desserte TER pourrait être obtenue, en poursuivant l'effort de structuration du graphique initié par le cadencement en 2012, en cherchant à **paralléliser les sillons** : cette recherche d'uniformisation de la politique de desserte pouvant être conduite en privilégiant les dessertes directes, semi-directes (suppression de la desserte de points d'arrêt au détriment du maillage territorial du TER) ou omnibus (ayant pour corollaire une dégradation des temps de parcours pour les liaisons de bout-en-bout).
- Toute réorganisation éventuelle des missions TER doit composer avec les contraintes horaires s'exerçant non seulement dans les gares accueillant les flux de plusieurs axes mais également au droit des bifurcations du réseau, toutes, ou presque, à niveau en Nord – Pas-de-Calais conduisant à **d'importantes contraintes de cisaillement.**
- Il est d'ailleurs utile de rappeler que c'est une logique de **dissociation des flux** qui a présidé aux

**investissements d'augmentation de capacité de la gare Lille Flandres**, mis en service de 2011 à 2013, qui visaient à permettre, moyennant des investissements en ligne, le développement de l'offre TER, particulièrement sur Lille - Don-Sainghin - Lens mais aussi sur Lille-Valenciennes avec l'opération d'amélioration de la desserte TER entre Lille, Valenciennes, le Val de Sambre et l'Avesnois dont une première phase se trouve inscrite au volet ferroviaire du CPER 2015 – 2020 (étanchéification des flux au droit de la bifurcation de Beuvrages).

Sur le réseau existant, le développement de l'offre de service que promeut le projet REGL dans l'option « infrastructure neuve », n'est envisageable que moyennant **d'importants investissements capacitaires** : réalisation de 3<sup>ème</sup> voire de 4<sup>ème</sup> voie en ligne et/ou en gare pour permettre le dépassement des trains lents par les trains rapides, banalisation de voies, investissements d'étanchéification des flux au droit des bifurcations, investissements infrastructurels et accroissement des capacités des postes de signalisation en gares, adaptations et suppressions de passage de niveau, modifications et rétablissements routiers, etc.

Compte tenu de la forte densité urbaine bordant les lignes de l'étoile ferroviaire lilloise, il convient d'être prudent sur la faisabilité de ces éventuels investissements et sur leur acceptabilité : des expropriations de bâtiments à usage d'habitation ou d'activités économiques et la mise en œuvre de dispositifs de protection contre le bruit s'avèreraient vraisemblablement nécessaires.

**Il est important de bien dissocier la notion de service ferroviaire de celle d'infrastructure ferroviaire : la localisation et la nature des investissements indispensables à une augmentation significative de la capacité du réseau existant sont intimement liées à la nature du service cible souhaité : des schémas de desserte différents peuvent conduire à des investissements capacitaires très contrastés : localisation des sections de 3<sup>ème</sup> voie, aménagements en gares, etc.**

## **REGL : LES OPERATIONS « SOCLE »**

---

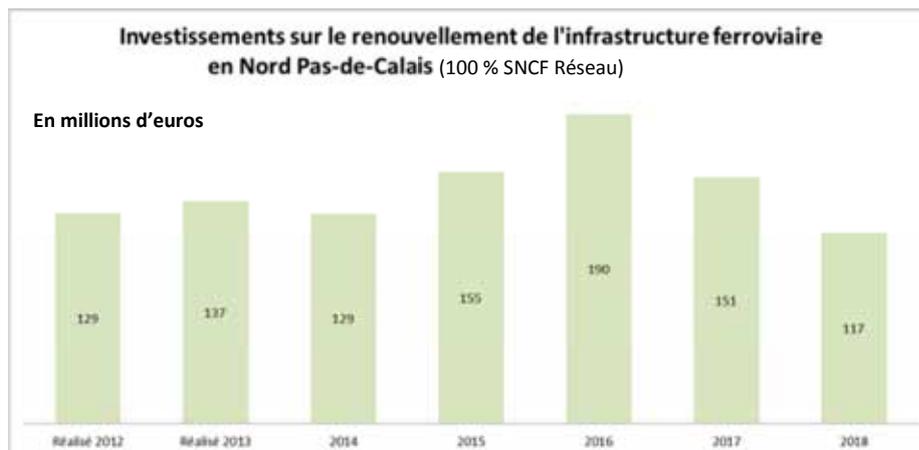
Le dossier support du débat public définit 5 opérations considérées comme réalisées à l'horizon du projet quel que soit le scénario retenu pour le projet REGL :

1. l'amélioration de la desserte TER entre Lille, Valenciennes, le Val de Sambre et l'Avesnois qui représente, selon l'option retenue, un montant de 130 ou de 400 M€ HT d'investissement ;
2. l'amélioration de la desserte TER du Cambrésis qui représente un montant de 500 M€ HT ;
3. l'amélioration de la desserte du Bruaysis qui représente un montant de 145 M€ HT ;
4. les opérations de pérennisation du réseau existant, notamment des lignes de l'étoile de Saint-Pol-sur Ternoise et de la ligne Ascq – Orchies, représentant à elles seules plus de 100 M€ HT d'investissement de régénération et de modernisation.
5. la mise en accessibilité des gares régionales.

Toutes ces opérations sont inscrites au volet ferroviaire du projet de CPER Nord – Pas-de-Calais 2015 – 2020 ayant fait l'objet d'une consultation publique qui s'est achevée mi-juin 2015.

**Leur prérequis à la réalisation du projet REGL mériterait d'être explicité et relié aux fonctionnalités du projet proposé.**

SNCF Réseau rappelle que pour sa part, il poursuivra dans les années à venir, **son effort de renouvellement du réseau structurant : plus de 600 M€ HT sur la période 2015-2018 en Nord – Pas-de-Calais.**



Il s'agira notamment sur les deux prochaines années de renouvellements complets de voies (Lens- Don, Valenciennes- Hirson), de renouvellement d'appareils de voies (aiguillages), de modernisation de la signalisation (Douai-Somain) et de modernisation du poste d'aiguillage à Haubourdin.

## **REGL : LE SCENARIO « ALTERNATIF »**

Les remarques et contributions suivantes sont formulées sur le scénario alternatif défini par la Région dans le dossier support du débat public. Il est rappelé que **SNCF Réseau est maître d'ouvrage des investissements intéressant le RFN.**

### ***Suppression de la desserte de certains points d'arrêt et renforcement de la contrepointe***

Afin d'augmenter le nombre de circulations, le scénario alternatif nécessite a minima, selon la Région, la suppression de la desserte de 4 points d'arrêt sur l'axe Lille – Douai (Ronchin, Wattignies-Templemars, Phalempin et Ostricourt), de 2 points d'arrêt sur Lens – Ostricourt (Pont-de-Sallaumines et Corons de Méricourt) et d'un point d'arrêt entre Lille et Don-Sainghin (La Fontaine). La fréquentation actuelle de ces points d'arrêt appelle **la mise en œuvre de moyens de rabattement** de type transport urbain sur les points d'arrêt dont la desserte TER est maintenue. En cohérence avec l'opération d'augmentation de capacité de la gare Lille Flandres, **le renforcement de l'offre TER de contrepointe proposé par la Région s'avère positif** en ce sens qu'il permet de capter des potentiels d'utilisateurs supplémentaires et de diminuer les besoins de garage de rames non commerciales à Lille Flandres, besoins qui peuvent s'avérer importants en cas de forte dissymétrie de l'offre de pointe vis-à-vis de celle de contrepointe. Il engendre en revanche des surcoûts en termes d'exploitation pour l'AOT.

### ***Etanchéification des flux au droit du triangle d'Ostricourt***

Le triangle d'Ostricourt assure, par **des bifurcations à niveau**, la connexion entre la ligne Ostricourt –

Lens et la ligne Douai – Lille, section de l’ancien itinéraire Paris – Lille avant mise en service de la LGV Nord. Ce triangle accueille des circulations voyageurs denses et variées depuis/vers Bully-Grenay, Lens, Rouen, Amiens, Arras, Douai, Saint-Quentin, Cambrai, Valenciennes vers /depuis Lille Flandres mais aussi des circulations transversales Lens - Douai – Valenciennes, ainsi que des circulations fret en provenance notamment de la plateforme multimodale de Dourges toute proche. Le renforcement des flux en période de pointe sur un axe peut conduire à contraindre ou dégrader la construction horaire sur l’autre axe. C’est par un investissement en infrastructure, en l’occurrence la **réalisation d’un saut de mouton** « pour faciliter l’insertion des trains de Lille sur la ligne Lens – Ostricourt » qu’il est envisagé de lever les contraintes de cisaillement du triangle. Le dossier support du débat ne précise toutefois pas si l’investissement projeté vise uniquement à lever les contraintes de cisaillement de la bifurcation d’Harponlieu ou s’il intègre également le traitement de la bifurcation d’Evin. **La faisabilité de l’investissement et ses conditions d’insertion vis-à-vis de l’urbanisation, du PN n°123 et de la gare d’Ostricourt seront à préciser dans les stades ultérieurs d’études.**

### *Suppression de passages à niveau*

L’étoile ferroviaire lilloise comporte un très grand nombre de passages à niveau : plus de 300 pour les axes circulés au sein de la 2<sup>ème</sup> couronne lilloise (par exemple, 19 sur le seul axe Lille – Douai (33 km)). Sur certains axes, les incidents « PN » peuvent constituer l’une des causes importantes d’irrégularité liée à l’infrastructure (autres causes exclues) avec des impacts sur la qualité du service ferroviaire mais également sur l’écoulement des flux routiers et le fonctionnement urbain en zone dense. A ce titre, **SNCF Réseau reçoit favorablement tout projet visant à l’effacement de PN au sein des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronnes lilloises.**

**Sauf erreur de notre part, le dossier support de débat public ne mentionne pas les passages à niveau dont la suppression est envisagée. Le chiffre de 28 passages à niveau supprimés a été annoncé dans les supports des réunions publiques sans que leur liste n’ait été précisée.** Tout projet d’investissement capacitaire conduisant à terme, à porter le moment d’un PN donné à une valeur équivalente ou supérieure à 1 million (moment = trafic routier x trafic ferroviaire sur une journée), devra intégrer la suppression de ce PN par rabattement sur un ouvrage existant ou via la construction d’un nouvel ouvrage de rétablissement routier. En outre, ces investissements ne devront pas aggraver le niveau de risques global des lignes concernées par le projet ; le cas échéant, des suppressions supplémentaires de PN pourront s’avérer nécessaires.

### *Confinement des circulations ferroviaires au franchissement du PPRT de l’usine NYRTSAR*

En Nord – Pas-de-Calais, plusieurs Plans de Prévention de Risques Technologiques (PPRT) couvrent le RFN : ils peuvent interdire toute circulation ferroviaire de voyageurs ou conditionner leur développement à la mise en œuvre de mesures de confinement. C’est le cas pour le PPRT de l’usine NYRSTAR, situé à Auby le long de la ligne Lille – Douai. En 2014, le Conseil Général du Nord et RFF, devenu SNCF Réseau depuis lors, ont mené une étude préliminaire visant à la suppression du PN n°114 situé sur la commune d’Auby par réalisation d’un ouvrage d’art. **Des mesures de confinement sont intégrées au projet alternatif proposé dans le dossier sans autre précision : l’investissement nécessaire à l’effacement du PN n°114 est-il bien intégré dans le scénario alternatif ?**

## *Augmentation de capacité Lille – Don-Sainghin - Lens*

Cette opération inscrite au volet ferroviaire du CPER Nord – Pas-de-Calais 2007 – 2013 a fait l'objet, sur financement de la Région, d'études préliminaires puis d'avant-projet sous la maîtrise d'ouvrage de RFF, devenu depuis lors SNCF Réseau. D'un montant d'investissement d'environ 90 M€ HT, elle autorise un temps de parcours de 26 mn entre Lille et Lens via Don-Sainghin sur la base d'un schéma de service prévoyant le renforcement de la desserte directe (ajout de 2 trains directs Lens – Lille en heure de pointe dont l'un basculé de l'axe Lens – Libercourt - Lille). La modification de plusieurs courbes, la modernisation de la signalisation sur une section de la ligne Don-Sainghin – Lens et la réalisation d'un investissement capacitaire entre la bifurcation de Sallaumines et la gare de Lens représentent les principaux investissements constitutifs de l'opération. **Ce projet est intégré dans le scénario alternatif bien que celui-ci ne se trouve pas repris dans le volet ferroviaire du CPER 2015-2020.**

## *Création d'une gare à Porte-des-Postes et diamétralisation des missions Valenciennes - Béthune*

Ce projet de gare a fait l'objet d'une étude préliminaire sous la maîtrise d'ouvrage de la Région en 2009 / 2010 notamment dans l'objectif de **création d'un nouveau pôle d'échanges multimodal** tenant compte du projet de tram-train porté par la MEL et aujourd'hui reporté. S'agissant d'un projet de gare nouvelle intéressant le RFN, s'il devait voir le jour, **celui-ci devra être placé sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau**. Par ailleurs, dans la poursuite des études, il faudra **porter attention aux conditions et à la robustesse d'exploitation des sillons diamétralisés** notamment vis-à-vis des risques d'exportation des situations perturbées d'un axe radial vers l'autre.

## *Renforcement des parcs de stationnement*

Dans l'hypothèse où la **mobilisation de foncier ferroviaire** s'avèrerait nécessaire au renforcement des parcs de stationnement situés à proximité des gares existantes, **SNCF Réseau ne pourra être favorable à la mutabilité des espaces visés qu'après vérification de leur absence d'utilité ferroviaire**, vis-à-vis des besoins long terme de l'exploitation ferroviaire comme des conditions d'insertion du RFN dans son environnement (i.e. préserver la faisabilité d'ouvrage effaçant un passage à niveau ).

## *Dispositifs de protection acoustique*

Selon la réglementation issue du Code de l'environnement, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante se traduisant par une augmentation de plus de 2 dB (A) de la contribution sonore à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains (périodes 6h-22h et 22h-6h), par rapport à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation, doit conduire à interroger l'éventuel dépassement des seuils maximaux de contribution sonore définis pour les établissements sensibles et les locaux à usages d'habitation. Si le dépassement de ces seuils est avéré, des mesures de protection acoustique doivent être mise en œuvre afin que la contribution sonore à terme du projet soit ramenée en deçà de ces seuils maximaux. **Ces dispositifs peuvent être à l'origine d'un surcoût notable des projets en regard de l'étendue des « taches » urbaines bordant les voies du RFN.**

### *Une infrastructure nouvelle entre Lille et Sainte-Henriette.*

Le projet REGL repose, pour partie, sur la réalisation d'une infrastructure nouvelle et indépendante du réseau ferroviaire actuel entre Lille et Sainte-Henriette. Hautement capacitaire, ce nouveau réseau ferroviaire vise à faire face au développement prévisionnel de l'Aire Urbaine Centrale de la Région Nord – Pas-de-Calais et à l'accroissement de ses besoins de mobilités. Ce tronçon central du REGL implique une **réorganisation du système ferroviaire de la région**, en ce qu'il permet la spécialisation géographique et fonctionnelle des axes : il dédie un axe aux liaisons entre Lille et la partie centrale de l'Arc Sud (Hénin-Beaumont / Lens) tout en offrant la possibilité de dégager de la capacité sur les axes de Béthune et de Douai qui accueillent aujourd'hui les missions vers cette partie centrale de l'ex bassin minier via Don-Sainghin pour l'un et via Libercourt pour l'autre. Au-delà du haut niveau de service qu'elle permet, cette section centrale offre donc la possibilité de repenser les dessertes sur les axes de Béthune et de Douai en faveur d'une meilleure qualité du service offert aux usagers et aux clients.

Toutefois, si le dossier support de débat public précise l'évolution du nombre de trains sur les grandes O/D concernées, **il ne précise pas les principes de reconfiguration des services ferroviaires sur les axes de Lille et de Béthune. Les schémas de service TER souhaités sur ces axes devront être précisés par l'AOT lors des études ultérieures et faire l'objet de travaux de planification horaire pouvant conduire à des arbitrages concernant la desserte envisageable et/ou à des besoins d'investissements complémentaires.**

### *Lille Flandres : une nouvelle gare souterraine dédiée au REGL*

Inscrite au Contrat de Projet Etat Région 2007-2013, l'opération visant à augmenter la capacité d'accueil de la gare Lille Flandres a été livrée dans sa totalité fin 2013. Cette opération a été guidée par un principe général d'étanchéification des flux (fonctionnement par groupes dédiés). Elle a été réalisée en cohérence avec des projets programmés de développement de la desserte TER, ceux-ci nécessitant toutefois la réalisation d'investissements capacitaires en ligne notamment via les opérations d'amélioration de la desserte TER entre Lille et Lens via Don-Sainghin ou d'amélioration de la desserte TER entre Lille, Valenciennes, Le Val de Sambre et l'Avesnois.

Le choix du maître d'ouvrage du projet REGL de munir Lille d'une gare traversante permettant la diamétralisation des missions supportées par le REGL, en même temps que l'accueil d'un nombre important de nouvelles missions, traduit les contraintes inhérentes à l'option d'une transformation de la gare Lille Flandres en surface (le tissu urbain lillois étant particulièrement dense à ses abords).

Au regard des éléments mis à disposition, cette hypothèse de réalisation d'une gare souterraine n'est toutefois pas sans impact sur les installations ferroviaires de surface. Les contraintes du site sont telles qu'elles pourraient impliquer des incidences, tant en situation de travaux que définitive, sur

l'exploitation de l'ensemble de la gare : réalisation du tunnel et des puits de forage de la gare souterraine et des autres investissements concernés. S'agissant d'un projet de gare nouvelle intéressant le RFN, celui-ci devra être placé sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

### *Le secteur de Lesquin : les impacts sur la ligne Fives - Hirson*

Le projet REGL remanie l'ensemble des installations ferroviaires au droit de l'actuelle gare de Lesquin. L'infrastructure neuve proposée par le maître d'ouvrage se trouve jumelée sur une large section avec la ligne Fives – Hirson, les 2 lignes étant dénivellées dans le cadre du projet pour permettre la réalisation d'une tranchée couverte favorisant l'intégration urbaine des 2 lignes et autorisant la réalisation d'une gare souterraine et la suppression du PN n°6 situé à proximité immédiate de la gare actuelle. Cette proposition implique le dévoiement et la dénivellation de la ligne Fives – Hirson qui figure parmi les plus circulées en région Nord – Pas-de-Calais. Au-delà des importantes modifications qu'entraîne cette proposition, les conditions de réalisation des travaux et leurs impacts sur l'exploitation de la ligne Fives-Hirson ne se trouvent pas explicités dans le dossier support du débat public. SNCF Réseau se montrera très attentif à ce que **les études ultérieures puissent venir préciser ces conditions de réalisation dans le sens d'une limitation des impacts des travaux sur les circulations voyageurs comme des circulations fret.**

**Au Nord de la gare de Lesquin**, le projet REGL profite astucieusement des 4 voies dont dispose la ligne Fives - Hirson : ce qui permet au projet de ne pas impacter les ouvrages autoroutiers (ponts routes) de jonction entre l'autoroute A27 et l'autoroute A1. Le projet REGL mobilise donc 2 voies du RFN, ce qui a pour conséquence de déporter vers le Nord le point d'insertion de la bifurcation dite « *de Lesquin* » sur la ligne Fives – Hirson. Cette bifurcation permet aux trains de fret en provenance ou à destination du Nord-Ouest de l'agglomération lilloise, via le raccordement de Ronchin, de s'insérer ou de sortir de la ligne Fives-Hirson. Actuellement situé entre le PN n°5 et le PN n°6 (à hauteur du lotissement des Arts de la ville de Lesquin), le point d'insertion de cette bifurcation se trouve reporté au nord de l'autoroute A27 à hauteur du terrain de golf.

Les dossiers d'études mis à disposition stipulent que ce déport aurait pour conséquence de réduire la longueur de garage franc à garage franc à juste 1 100 m et d'induire le stockage des trains en attente dans la courbe située à l'Est de la bifurcation de Mont-de-Terre. **Les impacts de cette proposition sur l'exploitation du raccordement de Ronchin et de la ligne Fives – Hirson ne se trouvent pas autrement précisés et mériteront d'être investigués dans les phases ultérieures d'études.**

**Au Sud de la gare de Lesquin**, les dossiers d'études du REGL mentionnent que le projet de dénivellation de la ligne Fives – Hirson impacte les raccordements des diverses ITE (Installations Terminales Embranchées) desservant le CRT de Lesquin. **SNCF Réseau souhaite indiquer que les dernières conventions d'ITE existant à Lesquin ont été récemment résiliées.** Dès lors, sauf dans l'hypothèse d'une réactivation à court terme de ces raccordements, la consistance du projet REGL pourrait donc être simplifiée : le rétablissement des accès ITE sur la tranchée couverte de Lesquin et leur raccordement au RFN via par un nouveau barreau ferroviaire se connectant à la ligne Fives – Hirson au Sud de la RD 655 (Boulevard du Petit Quinquin) ne s'avèrent plus nécessaires. Toutefois, en l'état du dossier, nous demandons à mieux comprendre la manière avec laquelle les différentiels altimétriques seraient réglés par le projet dans la mesure où, si les études mises à disposition fournissent le profil en long (PL) du REGL, celui de la ligne Fives – Hirson modifiée n'est pas produit. Il apparaît donc complexe d'apprécier la faisabilité de l'aménagement et de comprendre comment sont gérées :

- la remontée du PL de la ligne Fives – Hirson entre la tête Sud de la tranchée couverte située au sud de la RD 655 et les ouvrages de franchissement (ponts rails) de la LGV Nord par cette ligne ;
- et éventuellement, la descente du PL du barreau ferroviaire de raccordement des ITE et sa connexion à la ligne Fives – Hirson.

Si aucun élément d'études ne s'avère disponible au titre des investigations préliminaires menées par la Région, **la faisabilité du parti d'aménagement proposé devra faire l'objet d'une analyse attentive lors des stades ultérieurs d'études. SNCF Réseau s'engage, pour sa part, à informer le maître d'ouvrage de toute évolution concernant la réactivation éventuelle des ITE de Lesquin.**

### *Le jumelage avec la LGV Nord*

Au Sud de Lesquin et jusqu'à Sainte-Henriette, le projet REGL en infrastructure neuve répond à un principe de jumelage plus ou moins étroit avec la LGV Nord. **SNCF réseau portera une grande attention à ce que les études ultérieures précisent les éventuels impacts de ce jumelage sur les installations ferroviaires existantes et l'exploitation des circulations pendant la phase travaux ainsi que sur les ouvrages d'art routier permettant le franchissement de la LGV. La sécurité des circulations à grande vitesse sur la LGV Nord devra être assurée en phase travaux comme en phase d'exploitation du REGL.**

### *Le triangle de Sainte Henriette*

Au droit de la friche minière de Sainte-Henriette, le REGL se raccorde sur la ligne Ostricourt-Lens en même temps qu'il se prolonge vers le Sud à destination d'Arras, Douai et Cambrai. Le projet comprend à ce jour 2 gares nouvelles, l'une, localisée après le point de raccordement du REGL sur la ligne Ostricourt – Lens en correspondance avec les services du projet de BHNS porté par SMT Artois – Gohelle et l'autre, sur le barreau méridional de prolongement des services du REGL. S'ajoute à ces projets de gares nouvelles, la gare actuelle d'Hénin-Beaumont. **Des études complémentaires devront permettre d'évaluer la pertinence, mais également de préciser l'organisation des correspondances et de l'intermodalité de ces 3 gares situées dans un rayon d'environ 1 kilomètre.**

### *Les connexions du REGL et les prolongements des services sur le RFN*

Le maître d'ouvrage propose le prolongement des services du REGL vers le Nord, vers Armentières et Roubaix-Tourcoing voire Courtrai, et vers le Sud, vers Arras, Douai et Cambrai. Au Nord, le prolongement de ces services se réalise via l'extension de la section souterraine du projet puis un raccordement ferroviaire sur la ligne Lille - Hazebrouck - Calais/Dunkerque d'une part et sur la ligne Lille – Courtrai, à hauteur du triangle des Rouges Barres, d'autre part. Au Sud, le prolongement de ces services se réalise via un court barreau d'infrastructure neuve franchissant la LGV Nord et l'autoroute A1 au droit de Noyelles-Godault puis par la réutilisation des emprises de la section Quiéry-la-Motte – Corbehem de l'ancienne ligne Lens – Corbehem. L'infrastructure projetée se connecte vers Arras via un nouveau raccordement sur la ligne Douai – Arras et utilise le raccordement de Corbehem, servant à la desserte de l'usine RENAULT Douai, pour prolonger ses services vers Douai et Cambrai.

**A ce stade, SNCF Réseau s'interroge sur la faisabilité de ces raccordements, que des études ultérieures pourraient conforter, mais aussi sur les hypothèses prises pour la planification horaire des services : le dossier support du débat public ne démontre pas que les services du REGL peuvent être insérés sur les lignes existantes sans adaptation de la desserte qu'elles supportent et/ou sans**

**réalisation d'investissements complémentaires. Il s'agit d'un point majeur d'attention qui devra faire l'objet d'approfondissements dans les stades ultérieurs d'études.**

#### *Prolongements des services du REGL vers Armentières*

Vers Armentières, le dossier support de débat public précise qu'il est envisagé de mettre en œuvre au moins 3 services REGL par heure et par sens. Ce prolongement des services se réalise via une nouvelle infrastructure, en partie souterraine, qui vient se raccorder sur la ligne des Fontinettes (Ligne Lille – Hazebrouck - Calais / Dunkerque) au droit du triangle de raccordement de Saint-André. Ce principe de raccordement prend place dans un environnement infrastructurel et urbain particulièrement complexe et implique des travaux en surplomb de la LGV Nord. Aussi, **au-delà des vérifications à mener sur la capacité à insérer les services REGL dans la grille horaire de l'axe Lille - Hazebrouck, la faisabilité d'un tel principe de raccordement et les conditions de réalisation des travaux et de leurs impacts sur l'exploitation de la LGV Nord devront faire l'objet d'études complémentaires.**

#### *Prolongement des services du REGL vers Roubaix / Tourcoing / Courtrai*

Vers Roubaix/Tourcoing et Courtrai, il est prévu de mettre en œuvre au moins 3 services REGL par heure et par sens. **La capacité à insérer les services REGL dans la grille horaire de l'axe Lille – Courtrai n'est pas démontrée et la faisabilité et les impacts des travaux du raccordement du REGL au droit du triangle des Rouges Barres devront faire l'objet d'approfondissements dans les stades ultérieurs d'études.**

#### *Prolongements des services du REGL vers Lens*

Vers Lens, le dossier support du débat public et les études mises à disposition ne précisent pas s'il y a lieu de **procéder à une amélioration des performances de la ligne Ostricourt – Lens pour permettre l'insertion des services REGL en sus des services TER et Fret circulant sur la ligne.**

Des investissements complémentaires en gare d'Hénin-Beaumont ou de Lens doivent-ils être envisagés notamment pour permettre l'indépendance des flux, le retournement ou le garage des rames REGL en gare de Lens ?

#### *Prolongements des services du REGL vers Corbehem*

SNCF Réseau est encore propriétaire de la majeure partie des emprises de la section Quiéry-la-Motte / Corbehem de l'ex ligne n°281 000 du RFN. Cette ligne qui reliait par le passé, à double voie, Lens à Corbehem comportait un raccordement dénivelé vers Arras, aujourd'hui démantelé et urbanisé sur une partie de son linéaire (Brebrières) et un raccordement dénivelé vers Douai (Corbehem) qui subsiste aujourd'hui dans la mesure où une courte section de la ligne demeure exploitée pour assurer la desserte occasionnelle de l'usine RENAULT Douai. La réutilisation des emprises de cette ligne présente un indéniable intérêt en termes de limitation des impacts du projet REGL sur l'activité agricole : peu de ponction foncière et limitation de l'effet de coupure.

Il y aura toutefois lieu de vérifier, dans les stades ultérieurs d'études, l'impact que la circulation des quelques trains REGL utilisant cette section pourra avoir sur l'environnement, particulièrement au droit de Quiéry-la-Motte, et que l'option d'un accès à l'usine RENAULT via un raccordement ferroviaire à niveau s'avère bien envisageable (cisaillement).

### *Prolongements des services du REGL vers Arras*

Grâce à la réalisation d'un nouveau raccordement entre l'ex ligne Lens – Corbehem et la ligne Arras – Douai, le projet prévoit le prolongement de 3 services du REGL par heure de pointe et par sens vers /depuis Arras. **La possibilité d'insérer ces services REGL sur la ligne Arras – Douai qui supporte des services TGV, TERGV, TER (notamment en provenance de Rouen et d'Amiens) et Fret (section du Contournement ferroviaire de Lille) n'est pas démontrée dans les documents mis à disposition.** Une grande attention devra être portée à la planification horaire des services compte tenu des points de tension que représentent la bifurcation à niveau de Roeux (services TGV et TERGV) et le raccordement de Blangy (circulations fret). Par ailleurs, **le choix du maître d'ouvrage de réaliser un seul raccordement à niveau vers Arras demande à être affermi dans les stades ultérieurs d'études dans la mesure où il implique la création de nouveaux cisaillements sur l'axe Douai – Arras.**

### *Prolongements des services du REGL vers Douai*

Le prolongement des services du REGL vers Douai (3 services par heure de pointe et par sens) se réalise via le raccordement dénivelé existant de Corbehem et via la réalisation d'un raccordement à niveau permettant les mouvements de sens contraire et prenant pour partie le lit d'un raccordement ayant existé par le passé. **La possibilité d'insérer ces services dans la grille horaire de la ligne Arras – Douai n'est pas démontrée dans les documents mis à disposition. Les questions liées à l'amélioration des performances du raccordement dénivelé existant de Corbehem, aux besoins éventuels de reconfiguration du faisceau de voies de la gare de Corbehem et aux modifications de l'ouvrage routier rétablissant la RD 307 (point triple : RD 307 / ligne n°272 000 / raccordement de Corbehem) peuvent être posées.**

### *Prolongements des services vers Cambrai*

Le prolongement des services REGL vers Cambrai, à raison de 2 services par heure de pointe et par sens, est évoqué dans le dossier support du débat public alors même que l'infrastructure à créer pour permettre leur mise en œuvre n'est pas incluse dans le périmètre du projet soumis au débat. L'infrastructure prise en référence est issue de l'étude globale d'amélioration de la desserte ferroviaire du Cambrésis, financée à parts égales par l'Etat et la région Nord – Pas-de-Calais, dont RFF, devenu SNCF Réseau depuis lors, a assuré la maîtrise d'ouvrage lors du CPER 2007 – 2013. Le parti d'aménagement de référence issu de cette étude visait à permettre l'amélioration des liaisons depuis/vers Cambrai vers/depuis Douai / Lille d'une part et vers/depuis Arras d'autre part. Il comprenait la réalisation de 2 sections d'infrastructure neuve :

- entre Aubencheul-au-Bac et Sancourt / Blécourt d'une part ;
- et entre Arleux et Corbehem d'autre part, cette seconde section d'infrastructure neuve étant connectée au droit de Corbehem à la ligne n°272 000 par le biais d'un unique raccordement dénivelé vers / depuis Arras et d'un double raccordement, dénivelé pour l'une de ses branches, vers / depuis Douai.

Ce projet d'un montant d'environ 500 M€ HT, en conditions économiques de réalisation, a été défini en prenant l'hypothèse d'un schéma de service, validé par l'AOT, de 3 TER par heure et par sens en heure de pointe (2 vers/depuis Douai / Lille et 1 vers/depuis Arras) et en ménageant la possibilité d'écouler, en heure de pointe, 1 train de fret par heure et par sens entre le projet de

plateforme multimodale de Marquion et Cambrai. La poursuite des études relatives à ce projet est programmée au titre du volet ferroviaire du CPER 2015 – 2020. A l'aune du dossier support du débat public du REGL, il y aura notamment lieu, au travers d'études préliminaires complémentaires, **de réinterroger le parti d'aménagement défini pour tenir compte :**

- **de l'évolution du schéma de service : insertion des 2 allers – retours supplémentaires issus du REGL ;**
- **des besoins de reconfiguration du faisceau de voies de la gare de Corbehem pour permettre le prolongement des services du REGL.**

Monsieur Daniel PERCHERON  
Président  
Conseil Régional du Nord Pas de  
Calais  
151 avenue du Président Hoover  
59800 LILLE

Lille, le 21 JUIL, 2015

Référence : D/2015/005036/00

Objet : Débat Public – Réseau Express Grand Lille

Monsieur le Président,

Vous soutenez depuis de nombreuses années un projet d'aménagement du territoire et de mobilité régionale qui se traduit aujourd'hui par le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL), porté au débat public depuis plus de 3 mois. Ce moment particulier est une étape importante qui permet à chacun d'être informé et de s'exprimer. Au vu des nombreux avis et contributions recueillis par la Commission Particulière du Débat Public, ce projet suscite un vif intérêt du public et des acteurs institutionnels.

SNCF Réseau, gestionnaire du Réseau Ferré National (RFN), s'associe à cette démarche participative et souhaite apporter la présente contribution, étant entendu que les scénarios présentés dans le Dossier du Maître d'Ouvrage comportent de nombreuses interfaces avec le RFN. A ce titre, je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, une note qui précise des éléments de contexte et les principaux points d'attention qui seront à travailler dans les phases ultérieures du projet. Parmi ceux-ci le lien extrêmement fort entre évolutions des offres de service et besoins en infrastructure est à souligner. Plus généralement les compléments attendus permettront de conforter la dimension économique du projet et les conditions de son exploitation.

Pour SNCF Réseau, l'étoile ferroviaire lilloise, tout comme l'accès ferroviaire de la Picardie à l'Île-de-France, constitue aujourd'hui l'un des principaux enjeux de « mass transit » qui interpellent la mobilité au sein de la future grande région Nord-Pas-de-Calais Picardie. Ce nœud intègre des flux de voyageurs et de Fret dans une dimension régionale, nationale et internationale.

SNCF Réseau est depuis de nombreuses années force de proposition pour accroître la performance du système ferroviaire. En parallèle, nous conduisons et poursuivons un programme de modernisation du réseau ambitieux notamment par les ressources engagées.

Cependant, au regard des constats concernant la saturation du réseau routier magistral de l'aire métropolitaine lilloise (AML) et des objectifs de report modal exprimés dans le dossier support du débat public, il convient d'admettre que le système ferroviaire sur le territoire n'offre que des possibilités marginales de renforcement du service actuellement rendu aux usagers. D'importants investissements, notamment en ligne, apparaissent indubitablement nécessaires dès lors que l'on recherche à accroître significativement le niveau de service.

Par ailleurs, nous partageons les ambitions que porte le projet de REGL d'améliorer les relations ferroviaires entre l'agglomération lilloise et les autres territoires de l'aire métropolitaine, particulièrement vers/depuis la partie centrale de l'arc Sud où s'expriment les plus forts enjeux de report modal.

Au sein de l'AML, le projet REGL vise à doter le réseau ferroviaire d'une fonction métropolitaine, intermédiaire entre les réseaux de transports urbains de la MEL et le réseau TER dont la vocation est régionale. Pour assurer le service de ce système métropolitain, le dossier support du débat public présente deux options, ayant comme point commun la création d'une gare traversante souterraine à Lille Flandres :

- la mise en œuvre d'un projet d'infrastructure neuve, hautement capacitaire et connecté à plusieurs lignes ferroviaires, dont le tracé, compte tenu de l'extrême imbrication des enjeux infrastructurels, urbains et environnementaux caractérisant la majeure partie des territoires de l'aire métropolitaine, répond à un principe général de jumelage avec plusieurs infrastructures du RFN ;
- la réalisation d'importants investissements capacitaires confortant le réseau existant qui doivent composer avec des enjeux de même nature et dont la faisabilité peut apparaître délicate compte tenu du contexte urbain dense caractérisant les abords des lignes du RFN.

Sur la base des décisions qui seront prises à l'issue du débat public, mes équipes se tiendront à votre disposition pour affiner les études sur l'ensemble des questions intéressant le RFN et permettre, par une démarche de co-construction, l'émergence d'un réseau ferroviaire durable répondant aux enjeux de mobilité au sein de l'AML qui resteront tout aussi prégnants dans la nouvelle grande région Nord-Pas-de-Calais Picardie.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très vive considération.

Le Directeur Territorial

François MEYER



Copie : Jacques ARCHIMBAUD – Président de la CPDP

# ORGANISATIONS POLITIQUES



## **Pour une révolution des mobilités / urbanités**

En cohérence avec les idées développées dans les deux premiers cahiers d'acteurs d'Europe Ecologie Les Verts, le groupe local Bassin Minier souhaite apporter sa contribution au débat sur le projet REGL et ses impacts.

L'analyse du dossier du maître d'ouvrage **amène à la conclusion que le projet est porteur de plus d'inconvénients que d'avantages**, remettant ainsi en cause la pertinence du projet. Citons :

- inconnue sur le tarif pour les usagers (par rapport à celui du TER actuel)
- coûts sans doute sous-estimés et manque de précisions sur les financements tant en investissement qu'en fonctionnement
- absence d'indication sur le niveau de service du TER lorsque le REGL sera en fonction, ainsi que modalités de la cohabitation entre REGL et TER sur les tronçons communs
- le projet tente de formaliser (voir de formater) des usages via une infrastructure supplémentaire, or, le TER actuel, déjà plus performant que la voiture individuelle, peine à lui faire concurrence...
- inquiétudes sur la préservation du périmètre des biens et paysages inscrits à l'unesco
- réaffectation de terres agricoles dans des secteurs et une région déjà fortement urbanisée
- capacité du métro et de la gare Lille-Flandres à absorber le flux du REGL entre 6h et 9h ?
- destinée de la gare TER de centre ville d'Hénin-Beaumont ?
- pas d'amélioration sensible des temps de parcours entre les principales destinations...

L'ensemble de ces éléments nous amènent à penser que **le REGL n'est pas la meilleure solution pour réduire la pollution et juguler l'engorgement routier de la métropole et du bassin minier**. D'autres solutions, plus rapides et moins coûteuses sont susceptibles de mieux répondre aux besoins des citoyens.

### **I – Des projets de mobilités constructeurs d'urbanité**

Les terres agricoles et naturelles, rares en Nord-Pas de Calais, et plus encore au contact des zones densément peuplées, sont autant de secteurs où la biodiversité et l'ensemble des services écosystémiques liés s'expriment. Elles doivent donc être préservées autant que possible.

Partant de ce constat et du fait que nos villes sont souvent porteuses de friches et de « dents creuses », leur développement doit s'y réaliser prioritairement, dans une logique de « recyclage » du foncier plutôt que d'artificialisation galopante des terres.

**Les transports en commun, en plus de leur vocation de facilitateur de mobilité, sont particulièrement efficaces et attractifs lorsqu'ils assurent le développement de nouvelles aménités urbaines.**

Par exemple, la gare Lille-Europe a permis l'émergence du quartier d'Euralille et la reconnexion des quartiers St Maurice Pellevoisin (Lille) et Romarin (La Madeleine) à Lille-Centre. Plus récemment, la création et le succès du pôle d'échange d'Armentières a été le support d'une restructuration lourde et d'une redynamisation du quartier de la gare.

**Les gares et le réseau TER existants, déjà insérés dans des secteurs urbanisés, présentent des profils particulièrement intéressants pour des projets de transports en commun associés à des opérations de reconquêtes urbaines.**

## A. Dans le bassin minier

Dans le bassin minier, les emprises ferroviaires autour des gares de Lens et Hénin-Beaumont sont très importantes, fruits de l'histoire industrielle et minière. **L'affectation de ce foncier n'est plus pertinente aujourd'hui**, l'activité industrielle ayant déclinée et les activités logistiques étant localisées sur des plate-formes spécifiques en dehors des centres villes.

Pour chacune de ces deux villes, l'amélioration de la desserte TER doit s'accompagner de la création de pôle d'échanges ambitieux facilitant l'intermodalité.

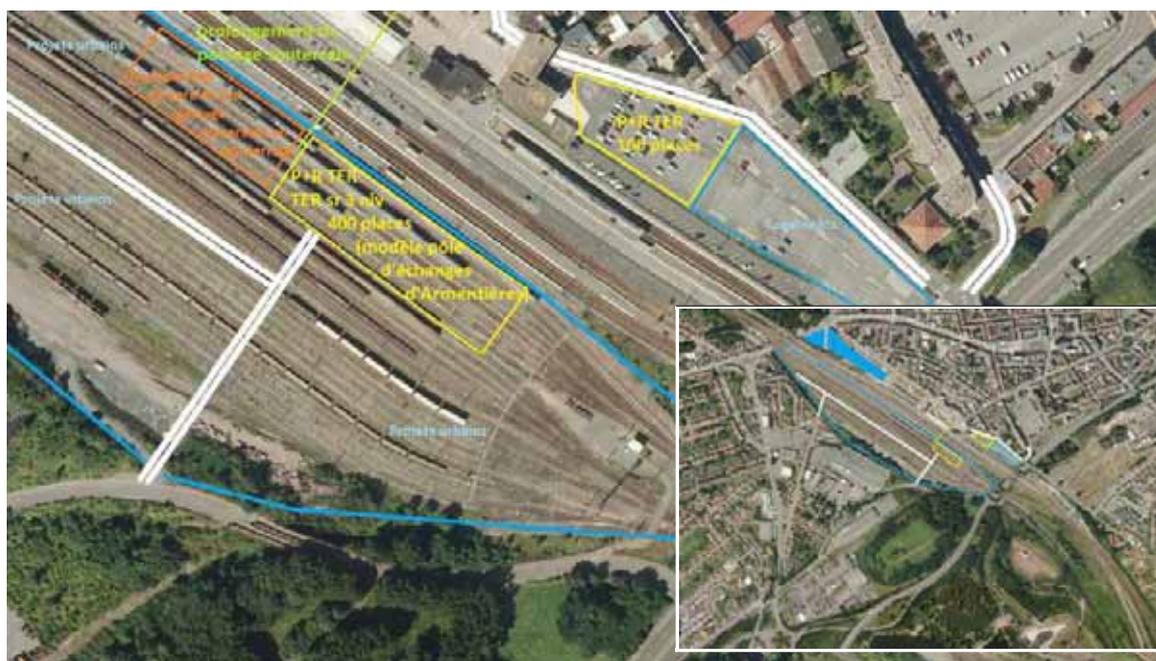
A Lens, les espaces publics autour de la gare ont été rénovés pour l'arrivée du Louvre-Lens, la gare routière déplacée et modernisée et un quartier tertiaire est en cours de réalisation.

Par contre, l'accessibilité et le stationnement (dépose minute et longue durée) ont été insuffisamment traités. Deux axes en double sens mènent à la gare (rue Jean Létienne et de la Gare) ainsi qu'une rue en sens unique (rue de la Paix). Selon l'aptitude des usagers à stationner correctement, les places en dépose minute varie entre 6 et 8 places. La gare de Lens, sixième en affluence de la Région, (6.700 voyages dont 3.400 montées...) voit donc à chaque arrivée et départ de trains structurants, ses abords complètement congestionnés.

Le traitement de cette problématique doit être prioritaire. Deux mesures permettraient de mieux répondre aux besoins des usagers du TER :

1. **réouverture du passage vers l'ancienne gare routière**+création d'une rue à double sens afin de créer une accès supplémentaire au secteur. Cette voie se créant sur le parking TER actuel pour rejoindre la rue des déportés qui, elle, serait légèrement élargie
2. **création, au sud des quais, d'un parking TER en silo de 400 places** (sur le modèle du pôle d'échange d'Armentières), connecté directement au rond point d'Eleu, et au-delà aux villes de Liévin, Avion et Eleu-dit-Leuwette, soit plus de 50.000 habitants.

Couplé au maintien d'une centaine de places sur le parking TER actuel, la capacité de stationnement pour les usagers TER serait portée à 500 places, directement en lien avec les quais, pour une intermodalité optimum. Ces zones de stationnement permettraient de mieux répartir les flux et donc d'améliorer l'accessibilité de la gare, avec une spécialisation transport en commun / piéton au nord et spécialisation automobile au sud (puis piéton au fur et à mesure de l'urbanisation de la zone).



A Hénin-Beaumont, un parking TER existe, par contre, **l'accessibilité est largement à améliorer**. Le trafic automobile est compliqué à gérer, les rues du centre ville sont étroites, et le gabarit des bus limite l'action en matière de définition de ligne. Néanmoins, une seule ligne de bus transite par la gare, ce qui est très peu. La création d'un tronçon de voirie en prolongement de la rue de la Perche permettrait d'accéder à la gare par le sud.

La création d'un parking au sud des voies, avec franchissement souterrain piéton permettrait d'accueillir les usagers en provenance du sud de la ville. Les emprises ferroviaires alentours doivent également être reclassées en zones à urbaniser. **La proximité du centre ville et de la gare doit être l'occasion de redynamiser le tissu urbain qui subit la forte concurrence du centre commercial voisin.**



L'approche REGL de la desserte de la ville de Carvin est également problématique. La Gare REGL de Carvin est projetée à 1,9 km de la gare TER Libercourt... Quelles seront les interactions entre elles ?

Cette gare, en dehors du tissu urbain, risque d'engendrer un trafic automobile dans une zone où l'échangeur autoroutier subit déjà un important trafic.

L'ancienne gare de Carvin, en plein centre ville, jadis reliée à la ligne Don-Lille à 4 km au nord, était bien mieux insérée au tissu urbain, et offrait des potentialités d'intermodalité piétons/vélos/transports en commun très fortes.



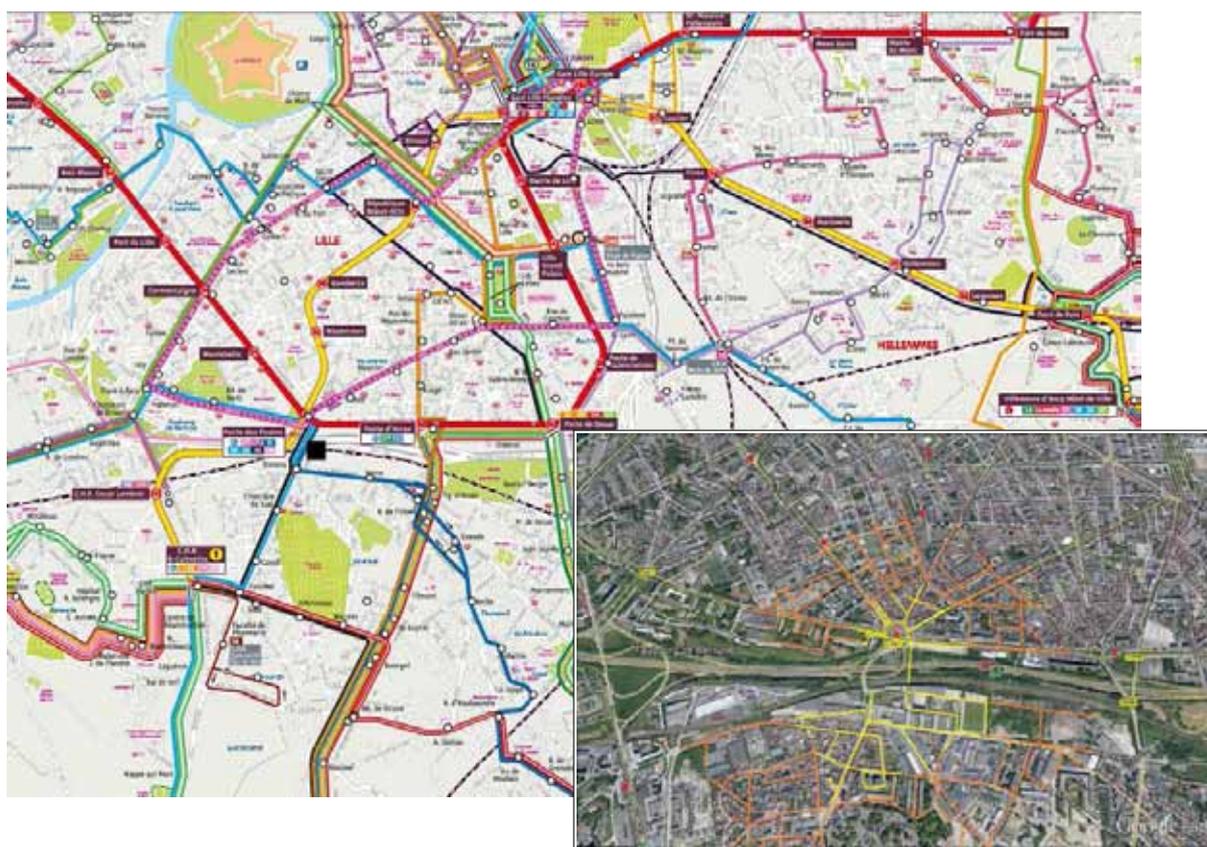
**Dans l'ensemble de ces cas, l'amélioration de l'intermodalité et du niveau de service TER peut être un déclencheur déterminant dans la mutation du foncier de proximité.** Tout en améliorant l'intermodalité et le service rendu aux usagers, le projet de transport en commun devient projet de développement et d'aménagement du territoire.

## **B. Dans la métropole lilloise**

Sur le réseau TER, la priorité doit être la création d'une gare à proximité du site de la porte des postes, qui permet aux usagers de s'insérer sur un pôle d'échange complet (croisement des deux lignes de métro, bus à haut niveau de service...). En plus d'offrir des perspectives de réalisation de lignes tangentielles TER, cette infrastructure permettrait une opération urbaine d'ampleur et de suturer les quartiers Lille Sud, Vauban et Moulin.

Cette gare apporterait une nouvelle offre aux usagers (en provenance de Lens et Béthune par Don), avec une nouvelle destination dans Lille et une dizaine de minutes gagnées sur le temps de parcours, en évitant le contournement sud de Lille. Cela permettrait également de libérer des sillons vers Lille-Flandres. Sur cet axe, vers La Bassée et Don, une offre tram-train avec du matériel roulant adapté pourrait desservir les arrêts omnibus à destination des Weppes.

### **Situation Porte des Postes :**



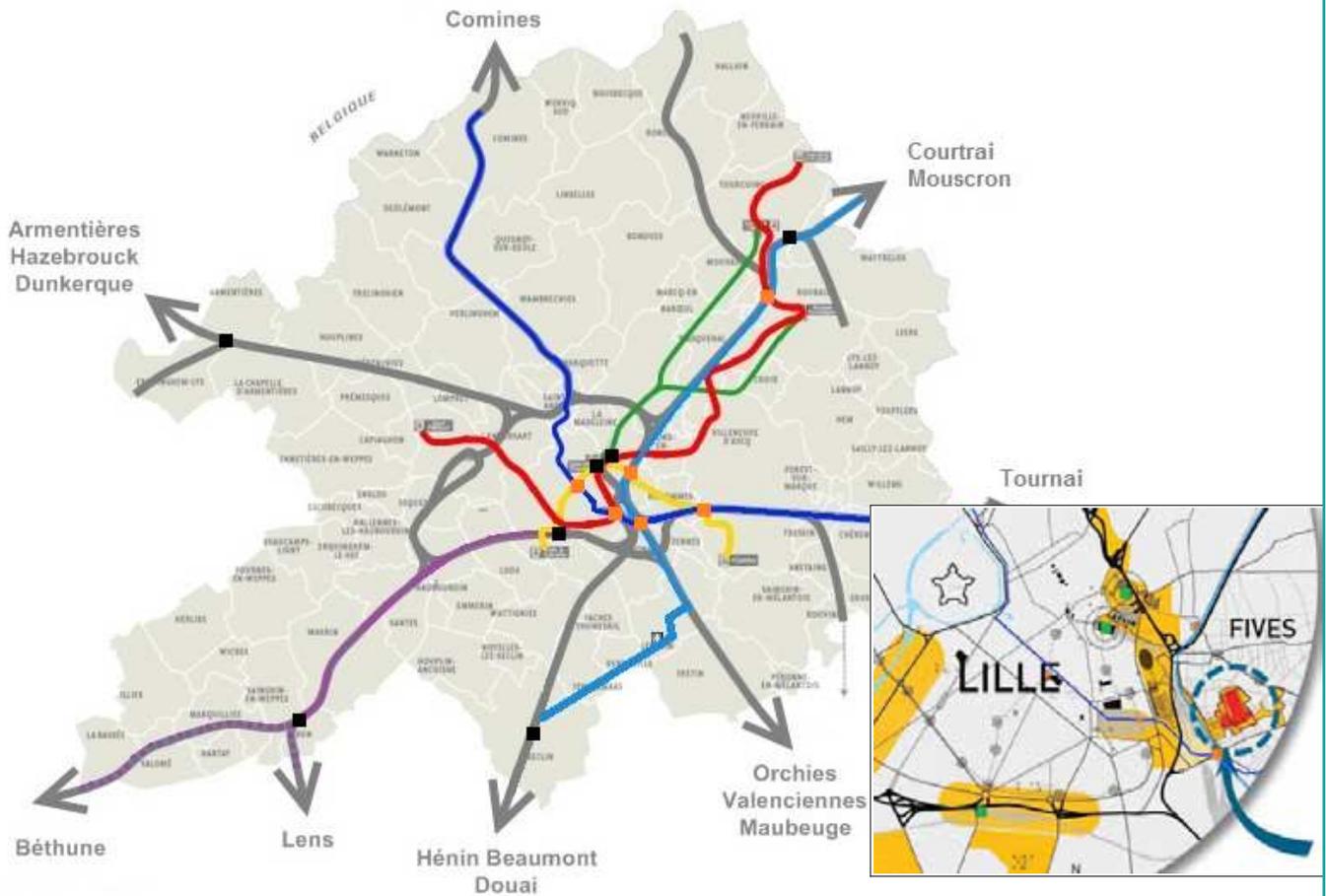
Si le métro et les bus offrent un niveau de service très performant au cœur de Lille et dans les principales villes de la métropole, les dessertes périurbaines restent largement à améliorer. Le TER y répond partiellement via l'offre dite « omnibus » (trains desservant les arrêts intermédiaires). Mais comparativement au potentiel de desserte (réseau en étoile rayonnant en tous sens et passant dans nombre de secteurs urbanisés), le niveau de service est assez faible (quelques arrêts par jour).

Comme indiqué dans le deuxième cahier d'acteur EELV NPDC sur les solutions alternatives, il apparaît urgent de **hiérarchiser le réseau et de distinguer l'offre de première et de deuxième couronne périurbaine.**

Une solution complémentaire serait de **relancer le projet de tram-train**, sans doute en le réaménageant, du fait des nouvelles contraintes (contexte budgétaire, prise en compte de dessertes prévues par le REGL...).

Deux axes actuellement TER peuvent être rapidement réalisés : au Nord en provenance de Comines et à l'Est vers Tournai ou Orchies via la Pévèle.

### Fuseaux potentiels tram-trains :



La branche en provenance de Comines s'insérerait entre la Citadelle et le Vieux-Lille puis emprunterait le boulevard de la Liberté puis St Sauveur pour y reprendre les voies ferrées en direction de Pont de Bois puis Tournai (ou Orchies/Pévèle).

Cette insertion urbaine permettrait de desservir des zones lilloises moins couvertes en transport en commun lourd et d'irriguer le réseau du métro sur trois stations (République, Pont de Bois + une station à créer au dessus du site de St Sauveur), desserrant ainsi l'étau de la fréquentation métro de la station de Lille Flandres.

**La logique étant de multiplier les points d'entrée dans la métropole plutôt que de diriger l'ensemble des flux sur Lille-Flandres.**

Sur une liaison Nord-Sud (faisabilité en fonction de la compatibilité des autres services TGV, TER direct), création d'une ligne Courtrai - Tourcoing Gare - L'Union - Roubaix Gare – Caulier (métro) - Fives Pont de Tournai - Lesquin Gare - CRT (19.000 emplois) – Lesquin Aéroport - Seclin (TER).

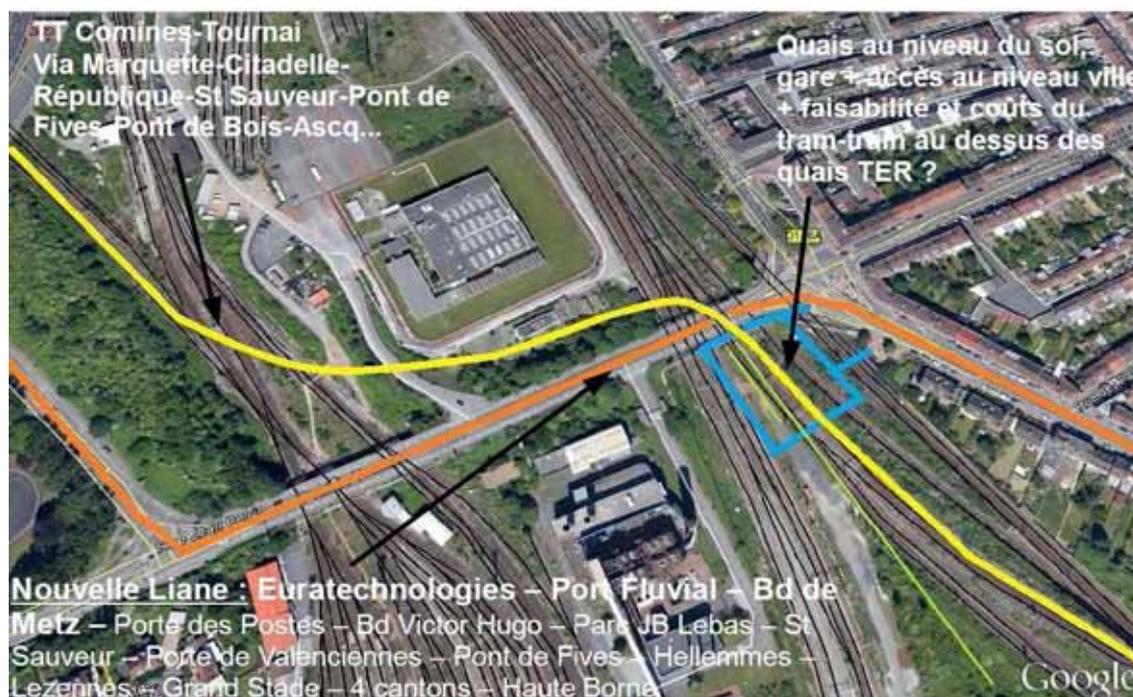
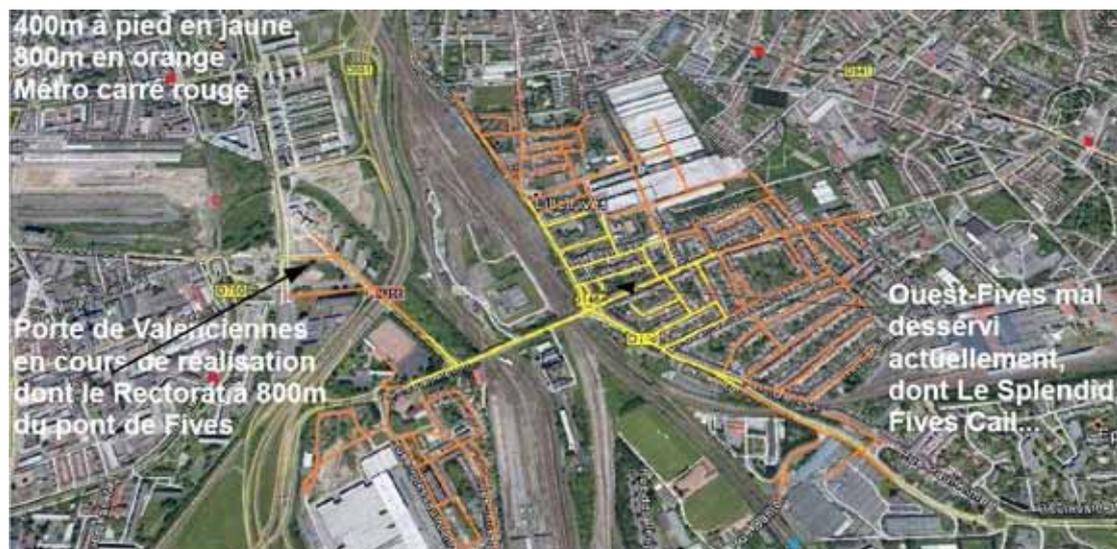
Cette ligne desservirait des zones fortement urbanisées et peu couvertes en transport lourd (L'Union, CRT, Fives...). Le métro relie déjà Tourcoing-Roubaix-Lille-Flandres. Plutôt que de maintenir deux offres (métro et TER) dans une concurrence inutile, il serait utile de "rentabiliser" la ligne TER en desservant d'autres zones (aéroport, CRT et ses nombreux emplois)... Ainsi que le GPU Fives-Cail-Babcock, dont toute la partie sud est moins bien couverte (métro Marbrerie 500m au nord).

Il y aura bientôt sur le site : un lycée hôtelier de 1.000 élèves, 1.200 logements, un parc urbain de 5 hectares, des nouveaux équipements : une école, une crèche, une salle de sport, et une piscine intercommunale... De quoi attirer des habitants mais aussi des travailleurs donc des déplacements en tous sens.

Un nouveau pôle d'échange, à Fives, à hauteur du Pont de Tournai, en connexion sur les quatre branches de ce tram-train aurait l'avantage de desservir plus finement le territoire métropolitain (Fives, Mont de Terre, Sud d'Euralille, Porte de Valenciennes) tout en sortant des trains omnibus de Lille-Flandres (vers Comines-Tournai-Courtrai-Lesquin).

Une nouvelle Liane sur un axe Ouest-Est pourrait compléter le dispositif sur un tracé reliant : Euratechnologies-Port-Fluvial-Bd de Metz-P<sup>te</sup> des Postes-Bd Hugo-Parc JB Lebas-P<sup>te</sup> de Valenciennes-Fives-Hellemmes-Lezennes-Grand Stade-4Cantons-Haute Borne.

Celle-ci relirait les deux clusters nouvelles technologies de la métropole en 30 minutes, avec deux connexions sur le métro (P<sup>te</sup> des Postes L1 et2, 4 cantons L2), une connexion tram-train (à Fives, 2 tram-trains dans 4 directions) et une connexion TER à Porte des Postes.



## Lille Fives - Pont de Tournai

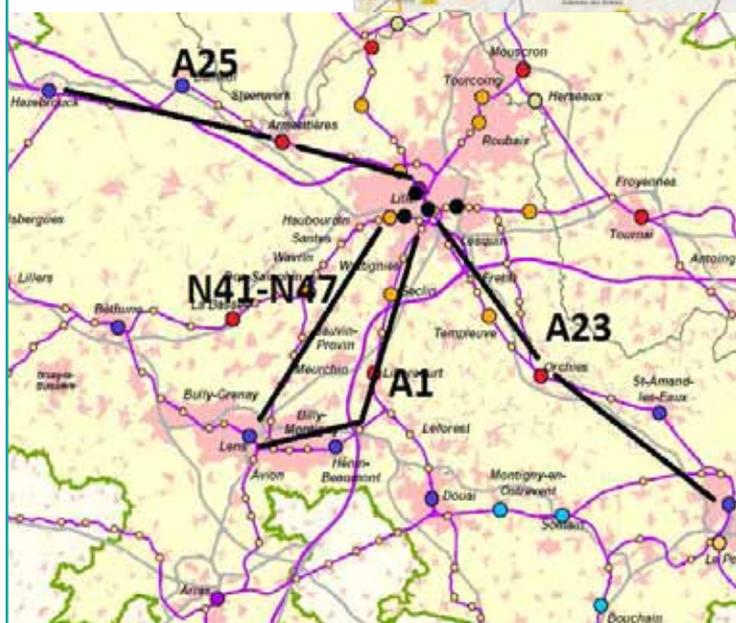
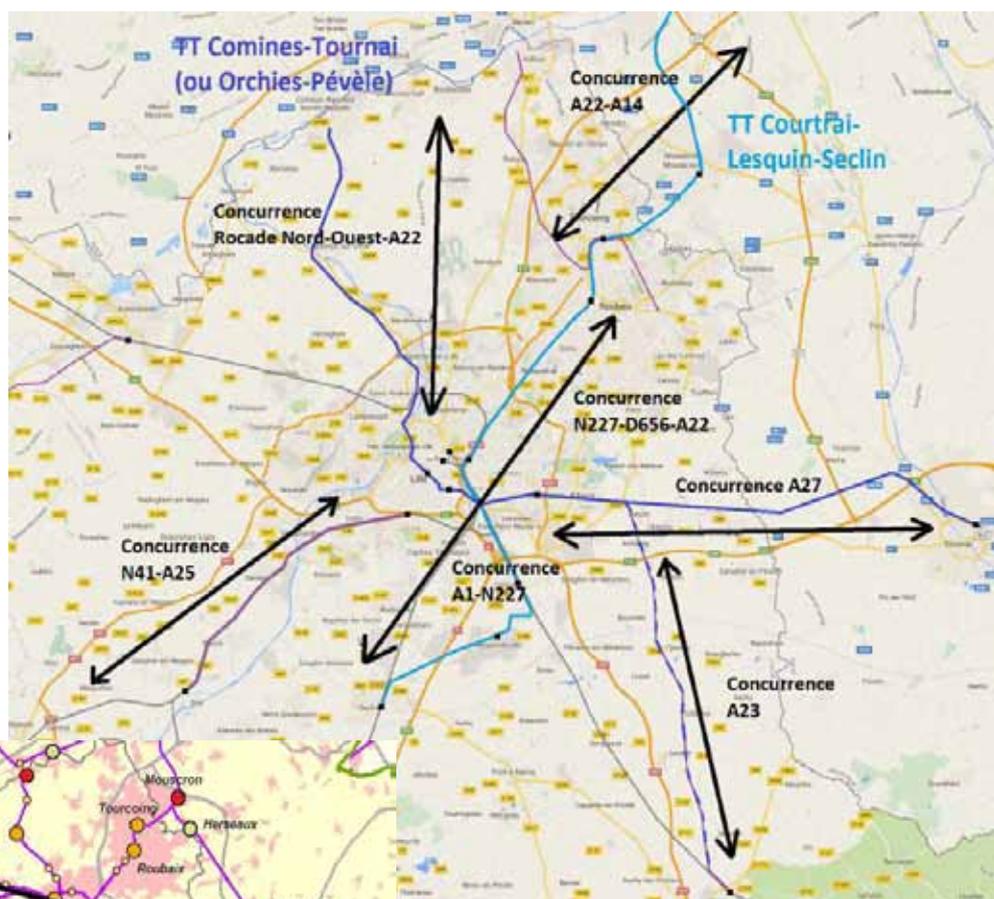
## II – Des niveaux de services à redéfinir

### A. Sur le réseau existant

Les différentes liaisons, tant TER que tram-train doivent être conçues pour **entrer dans une logique de concurrence avec la route, en offrant à la fois un service performant mais aussi des services non rendus par celle-ci.**

Sur le service, deux aspects à travailler : le cadencement (praticité et lisibilité des horaires) et temps de parcours. Pour ces deux items, la suppression de passages à niveaux sur les principales lignes sera de nature à améliorer l'offre (tout en augmentant la qualité de vie de la population résidant à proximité des infrastructures ferroviaires).

Les pôles d'échanges, en début et en fin de parcours devront être en capacité de réceptionner tous types de publics (voitures, transports en commun, piétons, deux roues) et **proposer des services facilitant la vie des usagers (commerces de proximité, crèches, mais aussi laboratoires d'analyses médicales et praticiens médicaux...).**



Sur l'ensemble de ces fuseaux, l'implantation des parkings-relais ne doit pas être le prétexte à une périurbanisation supplémentaire mais bien être conçue comme une offre de stationnement pour les usagers n'ayant actuellement aucune solution de transport en commun.

Ceux-ci doivent donc être accessibles, gratuits et réservés aux usagers des transports en commun (abonnement, titre ponctuel mais aussi covoiturage).

## **B. Dans les agglomérations**

Au sein du Syndicat Mixte de Transport Artois-Gohelle, sur 2,2 millions de déplacements quotidiens, 90 % sont internes, 10 % quittent le territoire pour se rendre vers Lille, Arras, Douai. Afin de parvenir à un maximum de report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun, les enjeux se portent donc largement sur ce périmètre plutôt que sur la liaison Lille-Bassin Minier.

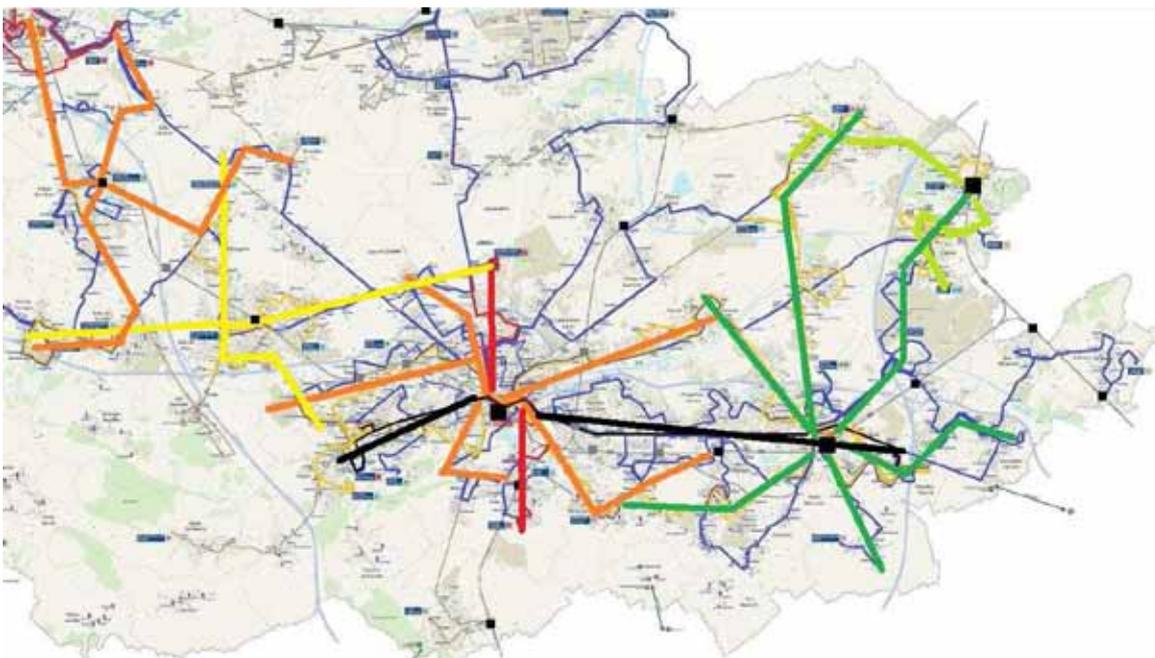
Les deux publics types (déplacements internes et externes) ne sont pas à opposer mais à compléter autant que possible. Par exemple, en constituant des « ligne forces » desservant à la fois le territoire mais également les pôles d'échanges permettant de rejoindre les territoires voisins. Le projet de lignes de bus à haut niveau de service doit s'inscrire dans cette logique si les objectifs de baisse de l'utilisation de la voiture veulent être atteints.

La rupture de charge (correspondance et/ou changement de mode de transport) est souvent considérée comme un handicap rédhibitoire pour les transports en commun. Mais **le vrai obstacle va de plus en plus devenir le temps, une sorte de « mur » de 30 à 40 mn de temps de déplacement complet au-delà du quel les usagers préféreront le confort de leur voiture personnelle.**

Dans ce sens, l'organisation des bus à haut niveau de service doit prioriser des axes de 5 à 6 km de long (soit 15 à 20 mn de temps de parcours) autour des principaux pôles d'échanges. Ces lignes font donc 10 à 12 km au total pour un parcours de 30 à 40 mn.

Qu'il combine deux lignes de bus ou ligne de bus et train, le but est d'obtenir une organisation de lignes qui maximise les chances d'un usager de réaliser un temps de parcours sous le seuil de 30 à 40 mn.

### **Réseau TC Lens-Hénin :**



- en noir, bus Bulle 1 cadencé à 15 mn,
- en rouge bus Bulle 3 cadencée à 20 mn,
- en orange pâle bus cadencé à 30 mn
- en bleu bus cadencée à l'heure

L'enjeu serait de restructurer progressivement les lignes en bus aux trajets et temps de parcours plus court, mieux cadencés et desservant les principaux secteurs créant de la mobilité : pôle d'échange, centre-ville, zone d'habitat, d'activité...

**Comparativement à ces solutions d'amélioration de l'existant (TER et surtout des réseaux des agglomérations), le REGL n'apparaît pas comme la meilleure solution pour réduire le nombre de voitures des routes de la métropole européenne de Lille.**

**L'amélioration du TER pourrait absorber 10.000 voyageurs supplémentaire, le tram-train et les réseaux de bus des agglomérations de seconde couronne bien plus encore. L'offre de mobilité alternative étant susceptible de soulager à la fois les citoyens passant de la voiture aux transports en commun, mais également les automobilistes captifs de leur véhicule en désengorgeant les axes d'accès à la métropole aux heures de pointe.**

**En période de finances publiques exsangues, il apparaît vital de flécher les capacités d'investissement dans les projets transversaux aux plus fortes plus-values (ici, en nombre d'usagers mais également en matière de développement urbain et d'utilisation des terres).**



# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°9 Juillet 2015



### Des trains pour Roubaix et Tourcoing

Impliqués en tant que citoyens et organisations politiques dans le territoire Nord-Est de la Métropole Lilloise autour des Ville de Roubaix et Tourcoing, nous souhaitons apporter au Débat Public sur le Projet de Réseau Express Grand Lille une contribution commune portant sur les enjeux spécifiques de ce territoire.

#### Signataires :

Myriam Cau -  
Cons. municipale de Roubaix,  
Majdouline Sbai -  
VPte Conseil Régional,  
Christian Carlier -  
EELV Roubaix et Environ,  
Olivier Descamps -  
Cheminot EELV Tourcoing,  
Eric Mouvaux -  
Parti Communiste de Roubaix,  
Yann Merlevede -  
Ensemble,  
Romain BelKacem -  
Parti Socialiste Roubaix,  
Cyril Chamalet -  
Nouvelle Donne,  
Arnault Graves -  
Ingénieur,  
Jean-Pierre Mispelon -  
Urbaniste,  
Sarah Haddi -  
Juriste,  
Yannick Paillaud -  
Citoyens.

## CAHIER D'ACTEUR

### Revitaliser l'offre ferroviaire de Roubaix-Tourcoing pour l'égalité des territoires

Nous avons trop longtemps délaissé le train comme élément d'une politique de mobilité du territoire du nord-Est de la Métropole. De ce fait nous avons assisté à une lente dégradation de l'offre et du service dédié aux usagers du train. L'idée portée par le Conseil Régional de créer un Réseau Express Grand Lille est susceptible de considérablement bouleverser la donne ferroviaire régionale avec de fortes incidences sur le territoire de Roubaix-Tourcoing, partiellement concerné par l'extension d'une branche transfrontalière. Ce territoire, quelques soient les options retenues, sera durablement impacté par les choix qui seront opérés. Aujourd'hui c'est la question du devenir des gares de Roubaix et Tourcoing que nous voulons poser, avec les enjeux économiques et de mobilité qui s'y attachent, au cœur des stratégies de renouvellement urbain indispensable pour ce territoire.

### Roubaix-Tourcoing pôle économique et démographique

Le poids de population de Roubaix et Tourcoing dans la Région et dans métropole est très important, la zone d'emploi de Roubaix-Tourcoing avec 420 191 habitants pèse pour 37% du poids de la Métropole Européenne de Lille et plus de 10% de la population de la région Nord-Pas de Calais.

	Bassin d'emploi	Roubaix	Tourcoing
Population	420 191	94 186	92 018
Nbre d'emplois	145 767	42 097	28 779
Population Active		59 540	59 230
Part d'étudiants		12%	10,9%
Indicateur de concentration d'emploi		156,8	86,3
Nbre d'établissements		10 458	6 056

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - [regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>

## Besoins en mobilité du pôle économique Roubaix-Tourcoing

Avec 16 000 établissements, le territoire de Roubaix-Tourcoing-Wattrelos comprend de nombreuses grandes entreprises dont les liens d'échange économique sont transfrontaliers, nationaux et internationaux. La Redoute reçoit des acheteurs et fournisseurs du monde entier. Nous avons besoin d'une desserte ferroviaire qui rend accessible Roubaix et Tourcoing notamment par des directs Paris, et d'un renforcement de la coopération entre la SNCF et la SNCB (opérateur ferroviaire belge) qui dessert nos gares notamment vers Courtrai et Gand. Ce territoire reste marqué par des restructurations industrielles et urbaines aux lourdes conséquences, mais accueille aujourd'hui des ETI leaders nationaux tels qu'OVH (datacenter) ou Ankama (Jeux Vidéo), des centres de recherche et incubateurs : CETI (Textiles Innovants), Plaine Image (images numériques). Cependant nous constatons le développement inégalitaire de la métropole européenne de Lille, bien que Roubaix-Tourcoing conserve un réel dynamisme économique. Roubaix est, en termes de revenu des habitants, la ville la plus pauvre de France, mais est un pôle d'emploi majeur. Avec un indice 156 de concentration en emploi, Roubaix offre un nombre d'emplois bien supérieur à sa propre population active.

### Un territoire bénéficiant d'une bonne desserte intra urbaine

Le territoire est bien desservi, pour les transports en commun d'irrigation, par le Bus, dont la Liane, et le Métro, mais les temps de trajet restent importants entre les centres-villes et Lille, avec des ruptures de charges liées à l'intermodalité.

### ... qui a besoin du train mais dont la desserte s'est dégradée

Le train reste indispensable en accès court pour le versant Nord-Est. Les avantages du train : temps de trajet, confort, sécurité, organisation, accès aux grands centres urbains nationaux et internationaux, aéroport... constituent un atout pour l'économie. Or le territoire reste insuffisamment desservi pour les plus grandes distances nécessaires aux échanges économiques. Il en est de même pour les nouveaux pôles universitaires et de R&D : centre Européen des Textiles Innovants, Plaine Image, pôle numérique, Campus gare... La réalité est celle d'une desserte en train qui a constamment

## Roubaix, le « métallique flamboyant »

La Gare de Roubaix a été reconstruite en 1888 pour faire face au développement de l'industrie textile de Roubaix, à la multiplication du négoce de la Ville avec le monde entier. Son architecte Sidney Dunnet travaillait pour la Compagnie des Chemins de fer du Nord. Il était contemporain d'un certain Gustave Eiffel, qui à la même époque batissait des gares pour la Cie du Midi. La gare de Roubaix est un modèle fonctionnel caractéristique des gares de passage du Nord. Le corps central appartient au courant du métallique flamboyant, les pavillons obéissent à un style régionaliste assez classique. Cette gare est la jumelle de celle d'Arras disparue à la guerre.



Photographe Hernan Ameijeiras @DepuisRoubaix

été dégradée. La ligne a servi de réservoir pour l'ajustement de l'offre de train sur le reste du territoire, et notamment la création des TERGV (Arras, Calais...).

### Le service en gare a été réduit

Le service en gare s'est réduit insensiblement, la réduction des horaires d'ouverture commerciale de la gare de Roubaix a été arbitrairement décidée sans concertation avec l'autorité organisatrice de transport, ni avec la commune. Les demandes expresses du Conseil Régional de rétablissement de l'amplitude horaire de la gare n'ont eu aucune suite, il s'agit pourtant de la

2ème ville de la Région. La convivialité en gare a diminué par la désaffection progressive, organisée de fait : les commerces et services qui existaient il y a encore 15 ans ont disparu et la grande halle ferroviaire paraît vide. Cette dégradation du service, le manque d'information et de marketing autour de l'offre gare, expliquent le reflux de la clientèle alors que l'accès à Lille-Flandres par le train est extrêmement favorable et concurrentiel en confort et en temps de trajet : 9 min contre 22 min par le métro à Roubaix. Les usagers ont été encouragés à se reporter sur le métro (plus long, moins confortable). Encourager l'usage du train, au cœur d'un potentiel de clientèle étudiante, lycéenne et économique considérable semble aujourd'hui indispensable et prometteur.

## Enjeux urbains des pôles gare structurants pour Roubaix et Tourcoing

### Un patrimoine remarquable :

#### les gares de Roubaix et Tourcoing

Les gares de Roubaix et Tourcoing sont des éléments de patrimoine remarquables. Les sujétions d'entretien et de maintenance liées à la taille et à la qualité de la construction de la gare rendent indispensables l'optimisation du patrimoine par le renforcement des usages. La SNCF a récemment travaillé sur un projet de reconquête de la gare de Roubaix, notamment de ses 2 ailes. Mais les chiffrages de projet posent question, et affaiblissent le projet de revitalisation dont une 1ère étape consistait en l'implantation de la police municipale, service public adapté aux enjeux de ce pôle de mobilité en développement avec le Campus gare.

Nous souhaitons que ces négociations soient reprises sur un projet plus large, sans que la SNCF ne cherche à tirer profit de bâtiments qu'elle semble peu capable de requalifier. Il est urgent aujourd'hui de repenser un projet complet de développement d'un pôle de service public, tertiaire et

commercial au sein de la gare de Roubaix, de façon à valoriser cet espace de qualité à fort potentiel de conversion. De nouveaux usages sont à favoriser autour des fonctions de coworking ou de tiers lieu .

### Des gares pivots de la régénération Urbaine

La gare de Roubaix est aujourd'hui idéalement placée en coeur de ville, dans un quartier en développement autour de la fonction étudiante, à 400 m de La Redoute.

Elle crée une perspective urbaine remarquable en réponse à l'hôtel de Ville de Roubaix sur la seule artère haussmanienne de la Ville. Elle constitue de fait un pivot qui structure le centre ville au cœur du Campus gare en construction : regroupement de l'Unité Langues Etrangères Appliquées de Lille 3, Institut du Marketing Direct, IUT carrières juridiques, et construction d'un pôle résidentiel et tertiaire. À terme, on attend sur ce quartier près de 2000 étudiants.

Le pôle Multimodal de Roubaix (train, métro, bus, V'Lille, parkings...) est la gare actuelle, au contact privilégié des clientèles étudiantes, lycéennes, des écoles spécialisées, et des salariés.

La gare de Tourcoing se présente quant à elle comme une porte de l'Eurométropole en liaison directe avec Courtrai. Grâce aux emprises encore existantes de la voie unique Tourcoing/Halluin (Menin), elle offre encore le potentiel d'une desserte alternative du Versant Nord-Est. La gare de Tourcoing termine la perspective du Boulevard G.Dron sur la belle place de la gare à requalifier, mais accidentogène, l'un des 50 points noirs de la MEL pour le vélo. Elle offre la possibilité de recréer un lien entre le centre-ville et le quartier de l'Epidème. Une liaison gare / place Sébastopol plus lisible est à aménager. Le potentiel de ce quartier est important avec un quartier d'affaires en construction et des friches à valoriser. Des installations ferroviaires spécifiques constituent un point fort pour le fonctionnement global du réseau Tourcoing, qui accueille en effet les garages de la SNCF de Tourcoing, et l'ancienne cours de marchandises permet des développements.

### Une nouvelle gare à l'Union : une idée inopérante pour le territoire

Quelle cohérence y aurait-il à construire une gare dans un quartier en devenir, en condamnant un centre-ville et le réinvestissement public en cours sur le Campus gare ? Une gare à l'Union ne serait pas multimodale, ne serait-ce pas un gâchis économique et du risque de déshérence des gares de Roubaix et Tourcoing ? Rien ne justifie d'amoindrir un accès en cœur de ville pour reporter en périphérie la desserte, créant pour l'existant de nouvelles ruptures de charges. Nous préconisons d'utiliser l'argent qui aurait été consacré à la construction d'une nouvelle gare à l'Union au renforcement des pôles gares existants à Roubaix comme à Tourcoing. Une solution innovante de mobilité durable reste à inventer pour l'Union (véhicule autonome, navette.)

### Nous demandons un aménagement ferroviaire équilibré pour Roubaix-Tourcoing :

L'investissement en «milliards d'€» du projet REGL doit régler la régénération des gares existantes et reconstituer des pôles attractifs pour satisfaire les besoins de déplacement des centaines de clients potentiels de ce territoire.

Cela passe par :

- **L'amélioration du service** : nombre de dessertes, dessertes à des horaires adaptés (du point de vue des horaires de travail, des débuts et fins de semaine pour les travailleurs en mobilité et les étudiants, et pour des liaisons directes sur Paris et Roissy...), retour aux horaires d'ouverture antérieurs, mise en place d'une politique adaptée de communication pour développer la clientèle
- **La préservation d'un potentiel de desserte fret** pour permettre le développement de pôles économiques du territoire.
- **La mise en service de liaisons directes** A/R Tourcoing - Roubaix - Croix-Wasquehal - Armentières - Littoral quotidiennes en été sans passer par Lille, l'ouverture de cette ligne aux opérations TER-MER à 1€ pour la population de Roubaix-Tourcoing-Wattrelos.



### La gare de Tourcoing est classée

Inscrite à l'inventaire du patrimoine des monuments historiques (1984), elle est aussi identifiée comme patrimoine historique de la seconde Guerre Mondiale (liée à l'histoire de la Résistance et au train de Loos).

- **Le réaménagement de la gare de Roubaix**, qui doit conforter son rôle de pôle multimodal, intégrer un centre tertiaire de services aux usagers du train et grand public, aux entreprises et travailleurs nomades.
- **La redéfinition de la gare de Tourcoing** confortant son rôle international et la requalification ferroviaire de la ligne Tourcoing - Halluin (Menin).
- Les solutions ferroviaires permettant **de relier ce territoire au reste de la région sans rupture de charge.**

**Si le projet REGL était retenu par les décideurs, nous demandons** que les études portent sur l'ensemble de ces points dont la régénération des gares de Roubaix et Tourcoing, et intègrent en phase 1 l'intervention sur Roubaix et Tourcoing .

**Si toute autre alternative au projet REGL était retenue,** nous réclamons également l'insertion de la régénération des pôles gares de Roubaix et Tourcoing comme une priorité.

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°2 Mai 2015



### Présentation de l'acteur

#### EUROPE ÉCOLOGIE LES VERTS NORD-PAS DE CALAIS

C'est la déclinaison régionale  
du mouvement EELV,  
forte de ses :

- 550 adhérents et 80  
coopérateurs,
- 130 élus dans les  
échelons municipaux,  
intercommunaux, régionaux,  
au Sénat et au Parlement  
européen,
- 20 groupes locaux de  
militants, qui couvrent  
l'ensemble du territoire  
régional,
- 1 Conseil Politique Régional,  
qui assure la coordination des  
actions politiques en région.

Marielle CUVELIER  
Conseillère régionale,  
élue à la Commission Transports et  
membre du Bureau Exécutif Régional

Marc BOULNOIS  
Co-secrétaire régional d'EELV,  
Nord-Pas de Calais

EUROPE ÉCOLOGIE LES VERTS  
NORD-PAS DE CALAIS  
Secrétariat régional :  
30, rue des Meuniers 59000 LILLE  
Téléphone : 03.20.78.25.72  
npdc@eelv.fr - www.npdc.eelv.fr

### CAHIER D'ACTEUR

#### Un autre projet de mobilités est à construire

Nous sommes confrontés à un engorgement autoroutier aux heures de pointe autour de la Métropole Lilloise, avec ses impacts négatifs en termes de perte de temps, de qualité de vie, de pollution, de coûts pour l'économie régionale et le budget des ménages. Au regard des enjeux d'égalité des territoires et de transition écologique, la mobilité régionale devra évoluer avec des solutions alternatives à la voiture individuelle, à un tarif abordable et avec l'empreinte écologique la plus faible possible.

Le Conseil régional met au débat public un projet ferroviaire appelé REGL. EELV Nord-Pas de Calais soutient la démarche de participation des habitants et acteurs du territoire mais dénonce certaines orientations du projet. Nous démontrerons dans notre cahier d'acteur **qu'un autre scénario s'appuyant sur plusieurs schémas régionaux (SRADDT, SRCAE, STRM, ...) est préférable et pourra apporter une réponse globale de mobilité durable sur l'ensemble de la région Nord Pas de Calais - Picardie.**

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - regl@debatpublic.fr  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - http://regl.debatpublic.fr

## Écologie

La restauration des écosystèmes et de la biodiversité est un objectif important du Schéma Régional de Cohérence Écologique parce que les indicateurs environnementaux de la région Nord-Pas de Calais sont très dégradés. La coupure du territoire par des infrastructures ou des espaces artificialisés est déjà accentuée par la densité des réseaux de villes. C'est l'une des principales causes à la fragilisation de la circulation et de la survie des espèces animales et végétales. Le renforcement de la coupure très forte existant déjà avec l'A1 et la ligne TGV ne va-t-il pas créer une barrière définitivement infranchissable pour la circulation des espèces ?

## Agriculture

L'emprise sur les parcelles agricoles doit être évaluée, les impacts sur le fonctionnement des exploitations et toutes autres nuisances pour l'agriculture doivent aussi faire l'objet d'une évaluation.



## La région Nord-Pas de Calais - Picardie a besoin d'un réseau ferroviaire fiable, accessible et performant plutôt que d'un REGL

• *Les défis de la mobilité sont ceux de la nouvelle grande région Nord-Pas de Calais - Picardie*

Le dynamisme économique et démographique est inégal sur le territoire et profite avant tout aux grandes aires urbaines. En matière de transports, un triple défi est donc posé :

1. Répondre à l'allongement des déplacements et à l'engorgement des grands axes périurbains.
2. Améliorer l'accessibilité des espaces ruraux et des territoires en difficulté.
3. Lutter contre le « déménagement du territoire » et les transports subis en préservant notamment une offre domicile-travail équilibrée sur le territoire.

• *Le REGL ne répond pas à ces défis et va isoler davantage les « territoires oubliés »*

Certaines dessertes du TER vont perdre des liaisons directes avec Lille (Armentières, Cambrai, Douai, etc.). À plus grande échelle, il ne faut pas oublier les nouvelles liaisons qui résulteront de la fusion entre le Nord-Pas de Calais et la Picardie (le coût du REGL condamnera l'émergence de nouveaux projets).

EELV Nord-Pas de Calais se félicite du volontarisme en faveur des infrastructures ferroviaires en Nord-Pas de Calais mais pense que la solution passe plutôt par une organisation globale de la mobilité en région Nord-Pas de Calais - Picardie construite autour **d'un maillage ferroviaire équilibré, améliorant l'accessibilité de tous les territoires en termes de temps de parcours, de fréquence et de fiabilité, et coordonné avec un bouquet de solutions** (télétravail, aménagement des temps, covoiturage, modes actifs, autopartage, transports collectifs, voies réservées sur les grands axes ...).

Tableau Comparaison REGL/existant : temps de parcours et nombre de train/h				
	Service actuel		Projet REGL	
Lille - Arras	1 train/h et 0,5 à 1 TERGV/h	21 min TGV 35 min TER	4 trains/h (3 REGL et 1 TER) + 0,5 à 1 TERGV	36 min
Douai - Lille	5 trains/h	19 min direct 33 min semi direct	7 trains/h (3 REGL et 4 TER)	32 min
Lille - Lens	4 trains/h avec 3 types de missions	29 min direct 40 min semi direct	6 trains/h (4 REGL et 2 TER)	33 min
Lens - Lille via Don	1 train/h (desserte de toutes les gares)	52 min	1 train/h	52 mn
Roubaix/ Tourcoing - Lens		1h12 (1 changement)		48 min

Source : Dossier du Maître d'Ouvrage, Conseil régional Nord-Pas de Calais, janvier 2015.

## Le REGL n'apportera pas de bénéfices en matière d'emplois et d'économie

### • Un investissement qui en soit ne génère pas une dynamique d'emploi

Des recherches ont montré que le développement économique et la création d'emplois ne sont pas liés à la seule création d'une infrastructure. C'est un ensemble de conditions d'attractivité qui le permet : accessibilité, main d'œuvre, réseaux de sous-traitants, écosystème d'innovation, foncier et immobilier, qualité résidentielle, volonté des pouvoirs publics. Toutefois, une infrastructure changera la concurrence entre territoires et peut encourager des repositionnements.

### • Le renforcement de l'aire urbaine centrale Lille/Hénin ou le développement équilibré du croissant minier et du réseau des villes régionales

Les besoins actuels de mobilité résultent d'un phénomène de métropolisation du grand Lille, fournisseur d'emploi au sein d'un réseau dense de villes et d'un vaste périurbain résidentiel. Ce réseau a besoin d'un développement équilibré qui ne subit pas la métropolisation mais y prend appui, qui retrouve de l'attractivité pour constituer une alternative à l'étalement urbain. L'offre de mobilité doit en conséquence reposer sur un aménagement équilibré du territoire (rapprochement entre offre résidentielle et offre de travail, qualité des services...). Elle ne doit pas renforcer la spécialisation des territoires déjà à l'œuvre et qui a justifié la Directive Régionale d'Aménagement sur l'Égalité des territoires (SRADDT voté en septembre 2013).

Tout le travail engagé autour de l'agglomération de Lens (EuraLens, Louvre-Lens, Ecocités Minières, EcoPole du 11-19, Label Unesco) pour créer un pôle urbain renouvelé et attractif au cœur du bassin minier n'a pas porté tous ses fruits. Le projet



REGL va décentrer cet effort vers un nouveau pôle autour d'Hénin-Beaumont, en dépendance très forte de la métropole Lilloise.

EELV met aussi en garde sur la réalité des engagements quant à l'extension du REGL prévue dans le dossier du projet. La desserte du versant Nord-Est de la métropole Lilloise ne doit pas être vue comme une phase ultérieure ou un artifice de présentation : le décrochage urbain et social de Roubaix-Tourcoing-Wattrelos ne peut supporter de nouveaux écarts de développement, ni la poursuite du désengagement ferroviaire TER et TGV et la dégradation du service des gares existantes.

Le projet REGL crée principalement un lien Nord Sud entre la Métropole et le Bassin Minier sans concerner les secteurs Ouest et Est de l'aire métropolitaine. Il répond partiellement aux besoins de mobilité aux heures de pointe; **une solution plus large est à favoriser pour traiter le phénomène d'engorgement autoroutier autour de la métropole lilloise.**

On peut également craindre un rebond de l'étalement urbain autour des nouvelles gares desservies par le REGL.

## Financement: un budget très largement sous-estimé

Le projet REGL est estimé à 2,1 milliards d'euros. Il est largement sous-estimé car :

- il faut y ajouter le coût des études préalables (environ 10% du coût du projet)
- il faudra réévaluer le coût de la gare souterraine et des tunnels de Lille-Flandres (un projet équivalent sous la gare d'Anvers a coûté 1,6 milliard d'euros d'après le site Lille Transport)
- les coûts des nouvelles gares et des infrastructures d'approche n'ont pas été intégrés et vont peser sur les budgets des collectivités.

Nous pensons donc que le REGL devrait coûter au moins 3 milliards d'euros. Ce projet va donc durablement grever les budgets publics et empêcher la modernisation des lignes existantes. Les sources de financement sont aujourd'hui amoindries voire inexistantes. Pas de taxe Poids Lourds, l'AFITF\* n'a pas de financement pérenne, les budgets publics sont en baisse... Quant aux financeurs privés, ils exigeront un retour sur investissement incompatible avec des tarifs abordables pour tous.

\* Agence de Financement des Infrastructures de Transport

## Élargir le bouquet des solutions : co-voiturage et politique des temps

Pour réduire les gaz à effet de serre (GES) responsables du réchauffement climatique et la pollution de l'air, un meilleur remplissage des voitures est le levier le plus efficace. L'objectif de 1,5 personne par voiture diminuerait de 28% les émissions de GES et **enlèverait 300 000 véhicules de la route** (soit un quart des navetteurs actuels\*). Une politique des temps (désynchronisation des horaires, élargissement des temps d'accès aux services..) peut également diminuer les embouteillages et le stress des habitants. Une expérimentation en ce sens est en cours par le Conseil Régional Nord-Pas de Calais et la Métropole Européenne de Lille.

\*Source INSEE Profils n°109 sept 2012.



## Le mouvement EELV régional propose un projet alternatif

Un projet cohérent et efficace passe par le développement d'une offre crédible pour les déplacements locaux et régionaux :

1. Le renforcement du réseau ferroviaire existant.
2. Une nouvelle infrastructure métropolitaine (tram-train).
3. L'amélioration de l'intermodalité du TER avec les réseaux urbains et interurbains.
4. Le développement de l'écomobilité.

Ces 4 dimensions permettront, à un coût moindre, de rééquilibrer les dynamiques entre territoires et de capter beaucoup plus de voyageurs, améliorant ainsi la rentabilité socio-économique du projet.

### • Conforter le financement des projets déjà lancés

Alors que les ressources manquent déjà pour l'investissement et le fonctionnement des projets en cours, le REGL prévoit plusieurs milliards d'euros pour une ligne nouvelle. Il faut avant tout conforter les investissements déjà prévus, comme la réalisation des pôles d'échange, la billettique, l'information multimodale, les projets de co-voiturage...

### • Renforcer le maillage ferroviaire sur le territoire métropolitain et la fiabilité de l'offre TER en Nord-Pas de Calais - Picardie

L'amélioration des lignes TER existantes (modernisation des voies et de la signalisation, rectification de tracés, augmentation du débit, ...), la réouverture de lignes et l'achat de rames capacitaires permettront de renforcer le maillage ferroviaire, d'augmenter la capacité et d'améliorer la fiabilité du réseau. La fiabilité du TER est une demande

forte des usagers, qui passe par un haut niveau de maintenance des voies et du matériel roulant.

### • Favoriser l'intermodalité et améliorer les dessertes périurbaines

Alors que les déplacements pendulaires (domicile-travail ou études) représentent la majorité des mobilités, il est primordial d'articuler des dessertes périurbaines avec les liaisons interurbaines. Les projets de pôles d'échanges multimodaux doivent aussi être confortés.

Le développement d'une offre tram-train permettrait d'améliorer les dessertes périurbaines de la métropole en favorisant les liaisons banlieue à banlieue.

### • Travailler au changement des comportements des citoyens et des acteurs économiques



Il est indispensable de travailler au changement de comportement des citoyens car les seules réponses techniques ou technologiques (construction d'infrastructures, achat de matériel roulant et amélioration des services) ne suffisent pas : Il faut identifier et surmonter les freins à l'usage du TER, du vélo, à l'autopartage, du covoiturage..., faire prendre conscience de la nécessité de sortir du modèle de la voiture « solo », ...

# Contribution du groupe local EELV WepCaM (Weppes, Carembault Mélandois) au débat du REGL



## I) Réactions, observations et réflexions autour du projet de REGL

### 1) Préambule

Le projet de REGL décrit dans les différents documents proposés amène des observations, remarques et réflexions tant sur ses aspects techniques que stratégiques, mais aussi sur les problématiques de coût et de gouvernance.

### 2) Problèmes et questions d'ordre technique

#### a) Fonctionnement des gares

En créant une offre globale mais sur plusieurs gares distantes (St Henriette, Seclin, Lesquin si option aéroport) mixant le TER classique et le REGL, comment un voyageur fait-il au quotidien pour décider en fonction des circonstances (heure et destinations) dans quelle gare prendre son train et en cas d'aléas, comment réagir efficacement pour se repositionner ?

On est à l'opposé du principe de simplification des voyages et de la concentration des réseaux en un point unique intermodal puisqu'on « éclate » les gares.

La variante desserte de l'aéroport de Lesquin ne se justifie pas en terme de pertinence par rapport au trafic de cette infrastructure (2 millions de passagers par an) alors que beaucoup d'aéroports régionaux avec des trafics bien plus élevés ne sont pas reliés à une gare.

En consultant le schéma de fonctionnement de la zone de Ste Henriette, on se rend compte de l'impossibilité pour un voyageur partant de Lens et désirant se rendre sur l'une des communes allant de Leforest à Douai voire Cambrai ou Valenciennes d'utiliser le REGL en direct. Il lui faut pour cela changer de train et de gare (700m à pied, pas de bus sur l'ensemble de ce parcours) à cet endroit !

Utiliser l'argumentation de la proximité de l'A1 pour justifier d'une bonne accessibilité de certaines gares ( Carvin, Seclin..) paraît bien curieux car c'est justement le postulat du projet d'éviter de reporter des circulations routières sur cette infrastructure !!

De plus la gare de Carvin est située près d'un échangeur qui est saturée dès les premières heures de la journée, y ajouter des véhicules se rendant à la future gare de Carvin ne ferait qu'empirer cette situation

b) L'amplitude horaire annoncée de fonctionnement du REGL de 05h – 23h est inapplicable. Si la ligne est ouverte dans cette amplitude, pour autant les circulations provenant du réseau classique en amont ou allant en aval subiront ses contraintes à savoir des plages travaux en fin de matinée et début d'après midi (entre les pointes de trafic, la nuit étant réservée aux circulations fret)

c) En ce qui concerne le tracé du tunnel vers Courtrai, la faisabilité n'est pas démontrée car comment arriver à récupérer la voie classique qui passe sous le niveau de la rue Jules Vallés à partir d'un tunnel qui devra passer sous les voies de la ligne vers Armentières puis remonter en saut de mouton pour passer la voie 2 au dessus des voies provenant du pont du Becquerel ?

Rappelons que les pentes maximales admissibles (et encore cela concerne plus les lignes à grande vitesse sur lesquelles circulent des engins moteurs de forte puissance) ne dépassent pas 35mm/m ( la pente annoncée lors du débat du 9 juin à Lille est de 24mm/m ) ce qui veut dire que dans le cas de ce tunnel, il faut passer de -7 m par rapport aux voies d'Armentières à + 7 m par rapport aux voies du pont du Becquerel en moins de 600m ce qui semble techniquement difficilement réalisable !

Il faut également se poser la question de la sortie du tunnel pour la direction d'Armentières puisqu'on est dans un contexte fortement contraint avec un tissu urbain dense, une ligne classique et une LGV qui se côtoient déjà difficilement ?

d) La vitesse de 160km/h annoncée pour le matériel du projet restera une vitesse « virtuelle » car au regard du nombre d'arrêts sur la ligne il sera impossible aux trains de l'atteindre.

### 3) Aménagement du territoire et environnement

Un des principes dans l'aménagement du territoire est de limiter la génération de déplacements en faisant coïncider les bassins de vie avec les bassins d'emploi.

On recherche d'abord à ne pas créer de déplacements avant de les faciliter.

Un des effets pervers du projet sera l'accentuation de la périurbanisation car en offrant plus de possibilité de déplacement, cela n'incitera pas à faire coïncider les bassins de vie et les bassins d'emplois et à pérenniser 2 espaces spécialisés, là où l'on vit et là où l'on travaille, ce qui entraînera à terme une augmentation des besoins de déplacements.

Le long du tracé il y aura une forte pression foncière notamment sur les espaces ruraux de la plaine du Carembault au Nord de Carvin ce qui est incompatible avec les objectifs du SCOT qui a le même horizon de temps que le REGL et qui prône la limitation de l'étalement urbain en se recentrant sur le recyclage urbain du foncier et ce qui est incompatible également avec la Directive Régionale d'Aménagement de la Périurbanisation (DRAP)

Le corridor écologique Est Ouest se trouvera également encore un peu plus impacté l'étant déjà avec la présence de l'A1 et de la LGV.

Cela créera également des corridors écologiques verticaux devenant des réservoirs de biodiversités complètement étanches en raison de la concomitance des 3 infrastructures bien que le maître d'ouvrage préconise des écoducs reliant l'ouest du REGL à l'est de l'autoroute A1 soit une largeur de plus de 200m si l'on veut vraiment comme il l'est annoncé recréer des continuités écologiques. (d'ailleurs quel en serait le financeur ?)

Le SRCAE fixe comme objectif une augmentation de 50% de la part modale des transports collectifs à l'horizon 2020. Avec les fonds à mobiliser sur le projet de REGL on ne pourra pas l'atteindre car cela concerne toute la région.

Il fixe également la diminution par 3,5 le rythme d'artificialisation des sols d'ici 2020

Rappelons les enjeux du SRRADT

Renforcer la cohésion territoriale

Lutter contre les disparités socio économiques territoriales

Garantir l'accessibilité des territoires entre eux et prendre en compte les temps dans l'aménagement du Territoire

Ces actions s'inscrivent donc dans une logique qui concerne l'ensemble du territoire régional et pas seulement son axe central, or il est à craindre que l'effort d'investissement à mener sur le projet de REGL n'obère à terme les politiques à mettre en œuvre pour satisfaire aux enjeux globaux et atteindre les objectifs dans ces documents directeurs.

#### 4) Coûts

Les coûts annoncés pour le REGL paraissent sous évalués sur plusieurs postes :

a) P 62 du dossier de synthèse, le coût des 2 tunnels et de la gare souterraine de Lille est estimé à 490 + 630M€ = 1,12G€ alors qu'un projet similaire sur Anvers gare souterraine avec un seul tunnel et 4 quais aurait coûté 1,6G€

b) En ce qui concerne le matériel roulant on est à 200M€ d'investissement, ce qui donne 17 rames environs supplémentaires pour assurer le service.

Or en période de pointe on annonce 12 trains par heure (donc dans chaque sens) ce qui fait 24 trains par heure sur le tronc commun. Mais comme les rames viendront de l'amont et iront pour l'essentiel en aval de ce tronc commun, il est impossible techniquement d'effectuer un aller et retour en 1 heure pour le matériel. (ni sur Lille Arras ou Lille Douai ou Lille Lens ou Lille Cambrai.

Si on tient compte d'un volant de rame de remplacement pour tenir compte de l'entre tien technique c'est plus du double de rames que la Région doit acquérir, on arrive donc à plus de 400M€ au lieu des 200 annoncés (hypothèse reprise dans les propositions alternatives ci dessous)

c) Il est dit que le REGL n'aura d'utilité que si les projets complémentaires notamment la mise en double voie de Douai vers Cambrai voit le jour, le chiffre n'étant pas repris ici.

d) La réalisation du projet nécessiterait des prestations d'ingénierie ( contrat de maîtrise d'oeuvre, études préalables à la déclaration d'utilité publique) qui augmentent le coût du projet de 10 à 25% (p83 du dossier du maître d'ouvrage) soit de 211 M€ à 527,5M€ supplémentaires !

=> Le projet sera donc certainement réévalué à la hausse et cela aura une incidence sur ses coûts d'exploitation et d'amortissement.

La Région porte également des projets autres que le REGL qu'elle devrait financer à hauteur de 1,5 G€ :

- 410M€ augmentation capacité Lille Vals Aye
- 340M€ amélioration desserte Cambrésis
- 90M€ création d'une desserte à Bruay la Buissonnière

- 100 à 150 M€ pour la pérennisation de l'ensemble du réseau ferré régional

- 260M€ pour la mise en accessibilité des gares

On peut donc se poser la question du financement global de tous ces projets et donc du choix de modèle économique pour le REGL d'autant qu'exit l'écotaxe, diminution du versement transport par l'annonce du passage de 9 à 11 employés pour la mise en œuvre de ce prélèvement et que la taxation des plus values foncières dans le corridor de projet sera fortement limitée puisque le tronc commun emprunte essentiellement du tissu rural qui restera inconstructible.

Dans ces conditions cela rend très difficile un financement public.

Alors Partenariat Public Privé (PPP) avec un loyer qui devra tenir compte des coûts réels d'exploitation ou Délégation de Service Public (DSP) avec une indemnisation compensatoire pour combler le déficit d'exploitation ?

Ou alors une concession et là comme c'est le concessionnaire qui prend le risque, c'est lui qui fixe les tarifs ? et on voit ce que cela donne pour les autoroutes.

Comment éviter dans ces conditions un réseau TER « à 2 vitesses » tarifaires ?

### 5) **Gouvernance et démocratie**

Le projet du REGL présenté aurait un impact très fort sur l'aménagement global des territoires métropolitain et périphériques et donc risque de remettre en cause les différentes politiques d'aménagements initiées et planifiées par les collectivités et intercommunalités qui les composent.

Elles sont pourtant des partenaires privilégiés tant pour la définition des besoins que pour la co construction des solutions et le financement d'installations ou d'infrastructures comme par exemple l'implantation et la création de nouvelles gares ou de dispositifs d'intermodalité.

Pourtant, elles ne semblent pas avoir été consultées sur le projet initial afin de définir la pertinence, les potentialités et les impacts sur leurs politiques d'aménagement, et sur certains aspects, le projet est à contre courant de certains partis pris d'aménagement décrits dans différents documents tel le SCOT de l'arrondissement de Lille pour lequel le PADD, en cours de validation, ne prend du coup pas en compte le REGL !

Un projet de cette ampleur nécessite pourtant, avant d'être débattu, d'être tout d'abord co défini, partagé et validé par les différents partenaires y compris les populations concernées afin qu'elles participent à la définition des enjeux, des opportunités, des objectifs et donc des solutions à mettre en oeuvre, le débat permettant ensuite de se positionner parmi un choix de solutions alternatives.

## **II°) Propositions alternatives au projet du Réseau Express Grand Lille**

### 1) **Préambule**

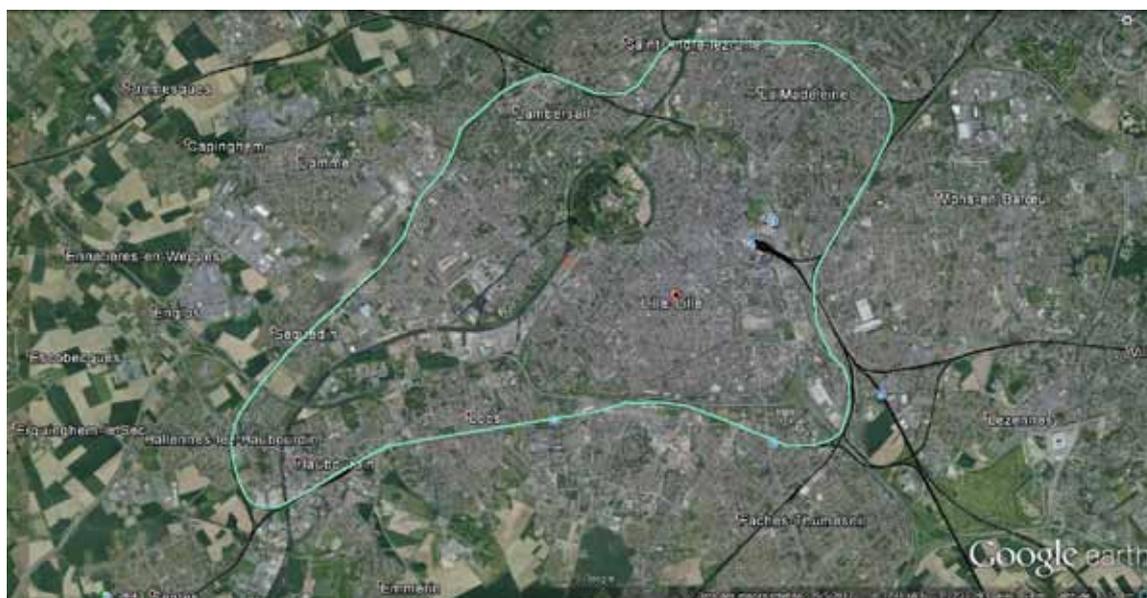
La proposition de projet alternatif décrite ci dessous ne représente bien sûr qu'un « exercice de style » afin de montrer que d'autres possibilités d'organiser les mobilités sur la métropole et sa périphérie existent pour un coût beaucoup plus restreint. Il ne préjuge pas d'un débat préalable et d'une co construction avec les différentes

collectivités, intercommunalités et populations qui seraient bien sûr des partenaires privilégiés dans le choix d'aménagement du territoire qui en découlerait.

## 2) Éléments de contexte.

Le réseau ferroviaire métropolitain, très dense, se présente sous la forme d'une étoile principalement centrée sur la gare de Lille Flandres et semble n'autoriser que des circulations origine/terminus à cette gare.

Pourtant la métropole est ceinturée par une boucle ferroviaire qui permet de tourner autour de l'agglomération sans passer par la gare centre et chacune des lignes qui arrivent à Lille emprunte un petit bout de cette ceinture.



Elle est d'ailleurs utilisée par les circulations de trains de fret principalement la nuit (peu de circulations fret le jour) permettant ainsi de passer facilement d'une branche de l'étoile à une autre, permettant par exemple la circulation de trains partant de Dunkerque et se rendant sur l'Est via Valenciennes ou encore ayant leur origine en Belgique et se dirigeant au sud vers la plateforme multimodale Delta 3 de Dourges puis la région parisienne.

La desserte TER de la métropole s'organise actuellement autour de circulations qui partent de ou arrivent à Lille Flandres en impasse, cloisonnant ainsi le fonctionnement des territoires périphériques.

## 3) Proposition de réorganisation de la desserte TER

L'utilisation de la ceinture ferroviaire permettrait donc de repenser la desserte globale de la métropole en reliant des territoires entre eux sans passer par la centralité au travers d'un réseau de nouvelles gares périphériques.

### a) Un réseau de gares périphériques

L'utilisation de ce réseau de gares permettrait d'éviter également la limitation de capacité et la saturation de la gare de Lille Flandres, offrant des possibilités nouvelles liées à un matériel plus capacitaire.

3 gares périphériques permettraient donc de desservir de façon innovante la métropole :

Une serait située au niveau de la station de métro « Pont Supérieur » offrant aux voyageurs TER un accès à la ligne 2.



Une deuxième se situerait à proximité immédiate de la station « Caulier » de la ligne 1 et pourrait être complétée par la création d'un pôle de correspondances par bus sur la place Madeleine Caulier.



La troisième serait implantée à proximité de la Porte des Postes et offrirait un pôle d'échanges important ( plus que Lille Flandres)avec la proximité des 2 lignes de métro et la possibilité également d'y créer une grande gare routière (bus Transpole et bus du Département).

2 voies d'évitement supplémentaires dans cette gare permettraient d'éventuels dépassements ou la mise en place de correspondances par axe.



Ce réseau de 3 gares, comme la carte ci-dessous le montre, maillerait efficacement le territoire métropolitain :

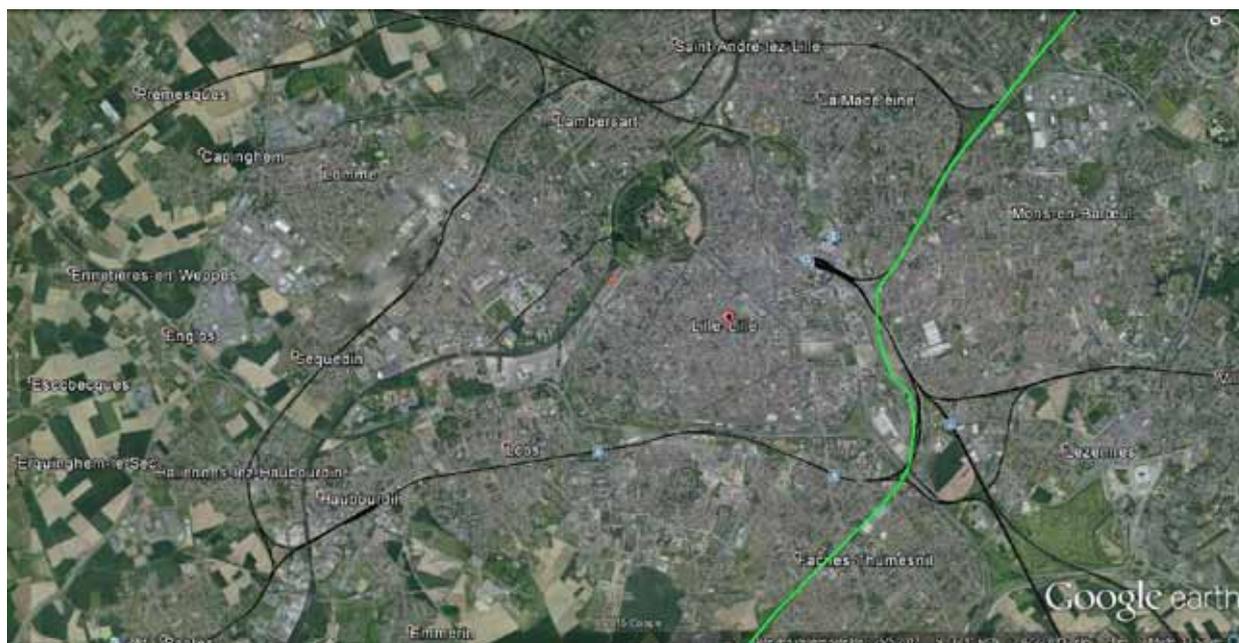


Chacune de ces gares disposerait de quais d'une longueur de 300m environ afin de pouvoir accueillir à terme des rames du style Régio 2N extralongues (135m) couplées en unités multiples formant des trains de 270m offrant une capacité globale de plus de 2400 voyageurs (1500 places assises et 900 places debout) soit dans l'hypothèse de 6 trains par heure en pointe ( 1 train toutes les 10 minutes) et pour chaque axe principal (Est-Ouest et Nord Sud soit 4 Origines/Destinations différentes) un potentiel de plus 57 000 voyageurs par heure.

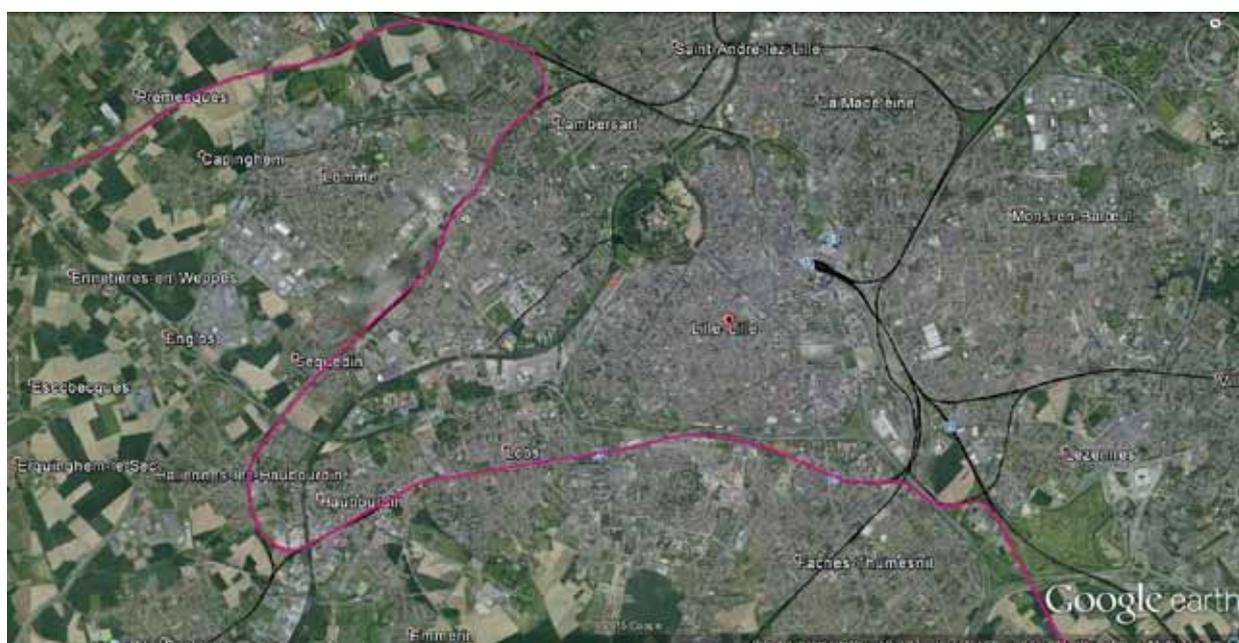
b) **Un réseau de lignes « tangentiels »**

Grâce au « périphérique » ferroviaire, la desserte TER pourrait s'articuler par axe et notamment un axe nord sud et 2 axes Est Ouest (un au nord l'autre au sud de la métropole)

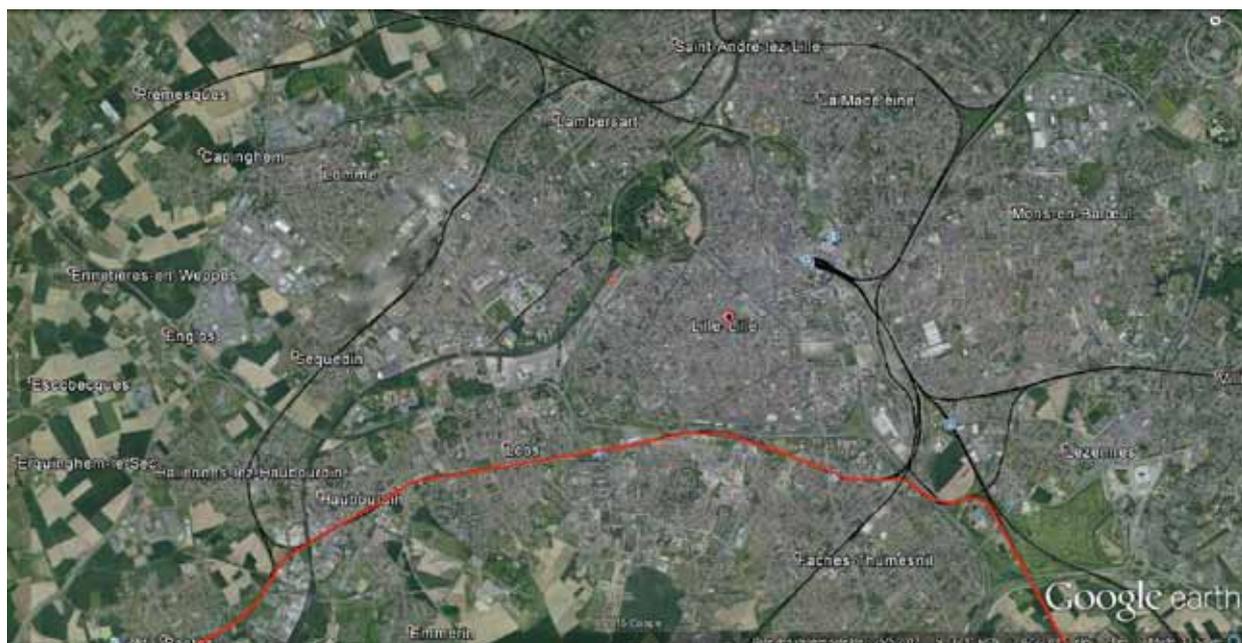
- Nord Sud : Courtrai – Lens via Hénin ou Douai – Arras (desserte par Caulier)



- Est Ouest « Nord » : Maubeuge Valenciennes – Armentières Hazebrouck Littoral (desserte par Porte des Postes et Pont Supérieur)

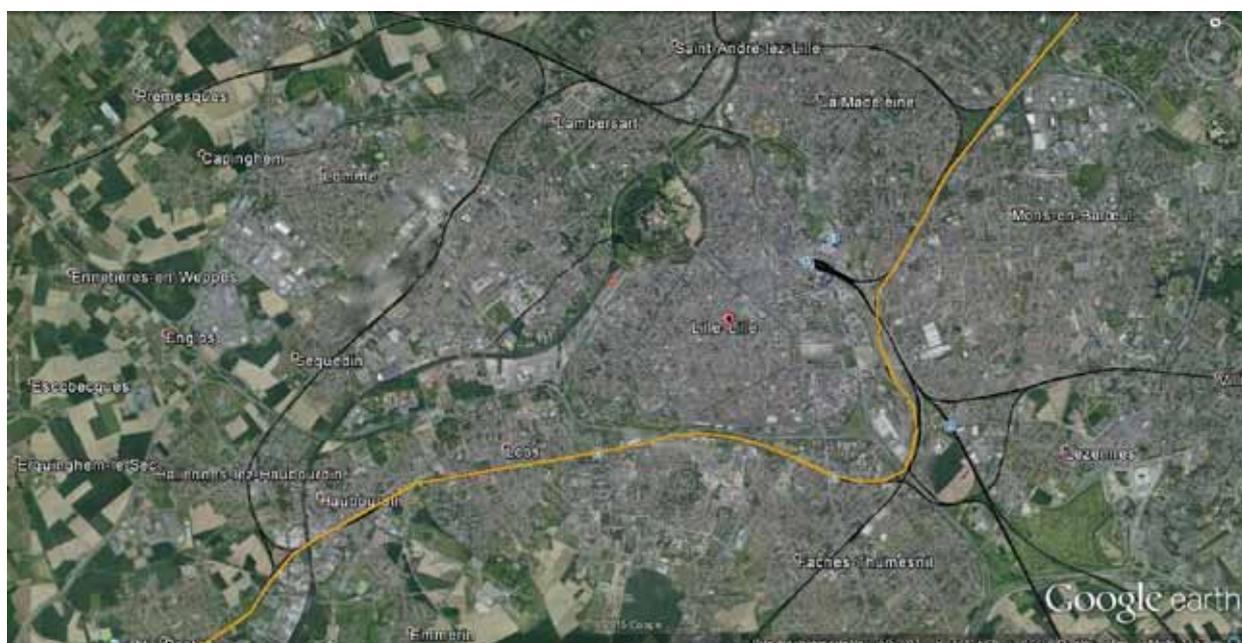


- Est Ouest « Sud » : Maubeuge Valenciennes – Don Lens ou Béthune (desserte par Porte des Postes)

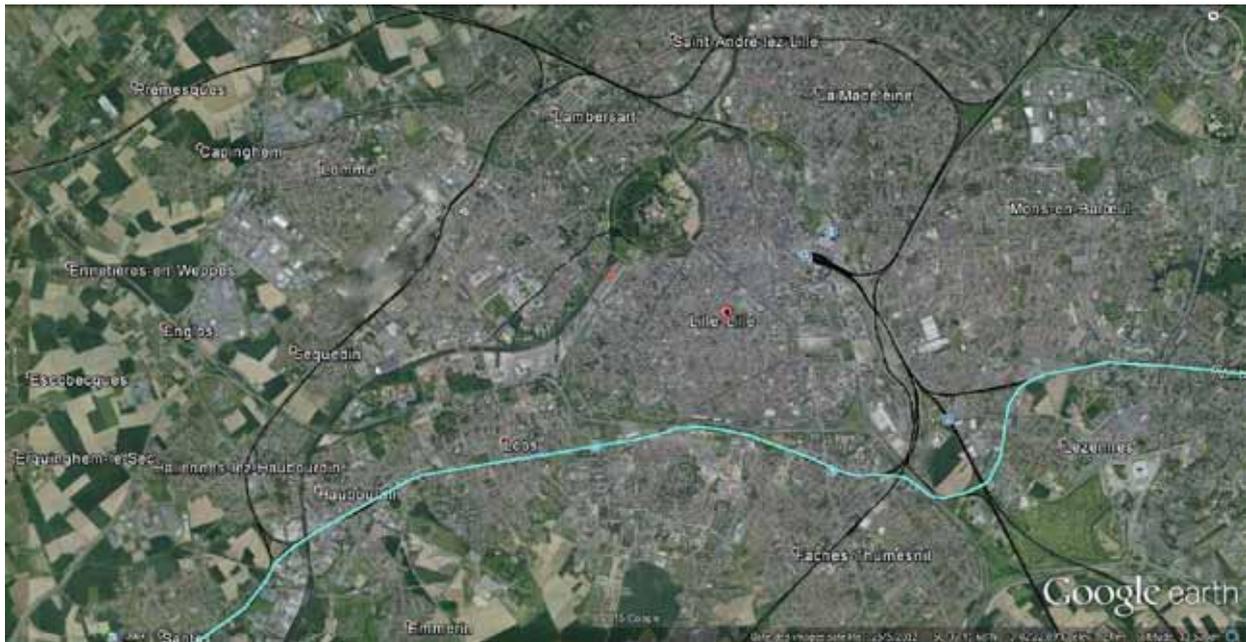


A ces axes principaux peuvent s'ajouter des axes secondaires :

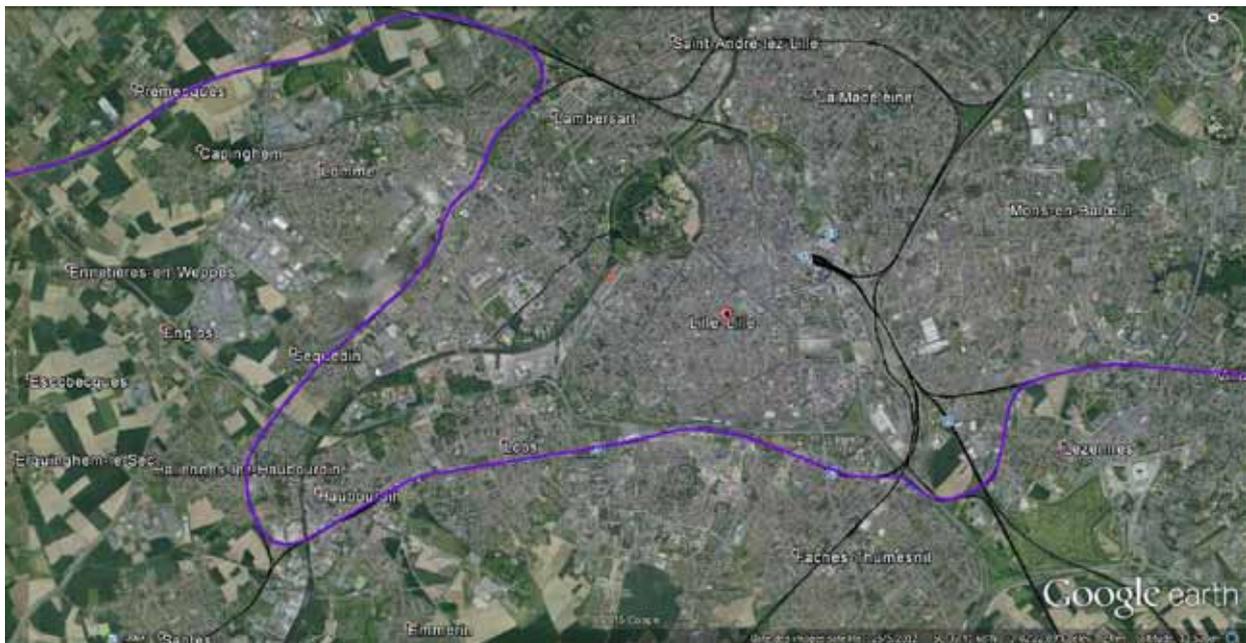
- Béthune ou Lens Don – Courtrai (desserte par Porte des Postes et Caulier)



- Béthune ou Lens Don – Tournai (desserte par Porte des Postes)



- Armentières – Tournai (desserte par Pont supérieur et Porte des Postes)



- Armentières – Douai (desserte par Caulier)



**Cette organisation présente plusieurs avantages :**

- Permettre de traverser la métropole sans rupture de trajet et offrir des temps de parcours intéressants
  - Douai – Roubaix en 40 minutes (REGL 42)*
  - Arras Armentières en 52 minutes (REGL 49)*
  - Lens – Tourcoing en 49 minutes (REGL 48)*
  - Armentières – Lens via Don en 50 minutes ou 53 minutes par Caulier, Hénin*
  - Armentières – Valenciennes en 68 minutes*
  - Béthune Tourcoing en 49 minutes*
  - Lens - Tournai via Don en 62 minutes .....*
- Elle permettrait l'utilisation optimale en heure de pointe des voies de la couronne périphérique en offrant une circulation dense dans les 2 sens de circulation (actuellement dans un seul sens avec le système en impasse)
- Elle ouvrirait des opportunités d'accès direct par le TER au CHR (11 000 emplois) pour la majorité des lignes de la métropole (provenance d'Armentières, de Tourcoing, de Valenciennes, de Tournai, de Lens ou de Béthune via Don)
- Elle permettrait d'éviter le stockage des rames sur la métropole en attendant les pointes journalières
- C'est une grande partie du territoire régional qui se retrouverait reliée sans point nodal imposé et donc une grande partie de la population régionale qui pourrait en bénéficier.

c) **Un matériel adapté**

La capacité des trains offerte ne dépendant plus de celles de la gare de Lille Flandres (voies 0 à 3 et 10 à 16) non modifiables, du matériel capacitair peut être choisi pour la desserte et le choix peut se porter sur des rames du style Régio 2N longue ( 110m) ou même extra longues (135m) en doubles unités permettant des capacités de 2000 à 2500 voyageurs suivant le choix du matériel . Cela nécessite bien sûr le redimensionnement de la plupart des quais à 250 ou 300m.

C'est donc un poste d'investissement non négligeable mais qui peut s'étaler dans le temps en fonction de la mise en place progressive des différents axes en partenariat avec le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.

d) **Estimation du coût**

Plusieurs postes d'investissement sont à prendre en compte.

- **La création des 3 gares :**

**Porte des Postes**

L'emprise nécessaire à la création de cette nouvelle gare est accessible sans problème, il faut créer 2 nouvelles voies de 400m environ, 2 quais latéraux et un accès vers la Porte des Postes afin d'accéder au pôle d'échange métro – bus

Une estimation de 60 M€ paraît réaliste.

**Pont supérieur**

L'emprise nécessaire à la construction consiste en la création de 2 quais latéraux de 300m et d'un accès à la gare de Lomme en contre bas donnant accès à la station de métro Pont Supérieur, une gare de bus pouvant être créée dans le délaissé jouxtant la gare.

Une estimation de 30 M€ paraît réaliste.

**Caulier.**

C'est le chantier le plus technique car il faut créer un quai axial et 2 quais latéraux ce qui nécessite de créer une emprise supplémentaires en viaduc sur la rue de la Vinaigrerie et la bretelle de sortie de la RN356. Cette solution semble viable car la rue de Flers passe déjà sous la voie à cet endroit et la bretelle de sortie de la RN 356 atteint là son point haut, les pilotis du viaduc pouvant démarrer dès la séparation de la bretelle et de la RN en contrebas.

Le nouveau tracé ne semble pas devoir remettre en question l'implantation des appareils de voie et de la signalisation vers la bifurcation du Lion d'Or, les quais de 300m se terminant à proximité en amont de la première potence de signalisation.

Les voies doivent donc être rippées sur plusieurs centaines de mètres (400m au moins)

Il faut ajouter un accès au quais sous les voies avec escalators et ascenseurs.

Une estimation de 100 M€ paraît réaliste.

#### - **Acquisition de matériel ferroviaire**

Afin de permettre les rotations des circulations en conformation optimale en heure de pointe sur les différents axes il semble nécessaire de disposer de 40 rames environ afin qu'en raison des distances le matériel puisse effectuer une circulation par sens toutes les 90 minutes en moyenne

L'investissement se situerait à environ 450 M€ pour une capacité maximale en heure de pointe (l'estimation du projet REGL à un besoin de 15 rames paraît irréaliste car elle ne tient pas compte des distances réelles à parcourir en amont et aval du tronçon commun et donc du temps réel de rotation du matériel).

#### - **La mise en conformité des quais**

Environ 100 gares et points d'arrêt potentiels sont concernés par ces nouveaux axes et la circulation de matériel capacitaire. Si l'on se conforme aux données de l'annexe 7.2 de Réseau Ferré de France (les points d'arrêt ne sont pas tous repris).

Il ressort qu'un quart environ des points d'arrêt dépassent 270 m (rames extralongues) et un tiers 220m (rames longues)

Il y a donc environ 75 points d'arrêt à équiper au plus (si on prend la longueur utile un peu moins si on prend la longueur totale du quai)

Une estimation d'environ 150 M€ semble réaliste

#### - **Suppressions de Passages à niveau**

Estimation environ à 200 M€ (Cf contribution EELV)

#### - **Amélioration signalisation et espacement des circulations**

C'est principalement sur l'axe Lens – Lille via Don Sainghin que l'effort est à porter, d'une part pour améliorer l'espacement entre Pont à Vendin et Don Sainghin et d'autre part pour réduire les espacements entre Lomme, Haubourdin et La bifurcation de la Justice, tronçon qui demandera une fluidité à 5 minutes entre 2 trains en heures de pointes sachant que la modernisation de la signalisation et la mise en place du système ERTMS (European Rail Traffic Management System) font partie des chantiers qui seront

progressivement mis en oeuvre au niveau européen en fonction des capacités d'investissement, indépendamment du projet REGL ou alternatif.

Estimation à 100 M€

⇒ **Coût total estimé pour les propositions alternatives**

<b>La création des 3 gares</b>	
<b>Porte des Postes</b>	<b>60</b>
<b>Pont Supérieur</b>	<b>30</b>
<b>Caulier</b>	<b>100</b>
<b>Acquisition de matériel ferroviaire</b>	<b>450</b>
<b>La mise en conformité des quais</b>	<b>150</b>
<b>Suppressions de Passages à niveau</b>	<b>200</b>
<b>Amélioration signalisation et espacement des circulations</b>	<b>100</b>
<b>Estimation coût total propositions alternatives</b>	<b>1090 M€</b>

# DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL) 02 avril au 22 juillet 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N°21 juillet 2015



## Groupe l'Opposition Régionale

Le groupe l'Opposition Régionale rassemble les 22 élus Républicains, UDI et CPNT du Conseil Régional Nord-Pas de Calais.

Les transports et la mobilité font partie des priorités politiques du groupe : ils sont l'une des préoccupations essentielles des habitants du Nord-Pas de Calais et de la Picardie et constituent des éléments essentiels à l'aménagement et au développement d'un territoire attractif et dynamique.

Philippe RAPENEAU  
Président  
Yves COUPE  
Président délégué

Conseil régional Nord-Pas de Calais  
Siège de Région  
151, avenue du Président Hoover  
59555 LILLE cedex  
+33 3 28 82 55 99  
oppositionregionale-cr@orange.fr  
<http://www.ump-udi-nordpasdecalais.fr>

## CAHIER D'ACTEUR Pour un Lien Express Regional (LER)

**Le groupe l'Opposition Régionale soutient le projet** de Réseau Express Grand Lille car c'est un grand projet structurant dont la nouvelle région Nord-Pas de Calais Picardie et ses habitants ont besoin.

Pensé et initié en 2013 à l'échelle de l'aire métropolitaine, ce projet doit désormais prendre une dimension nouvelle à l'échelle de la nouvelle région Nord-Pas de Calais – Picardie.

Cet investissement représente en effet une réelle opportunité pour notre grande région. Il faut donc impérativement intégrer cette nouvelle donne.

Pour les élus de l'Opposition Régionale, ce projet structurant doit aussi être l'occasion d'avancer concrètement sur deux sujets majeurs pour l'attractivité et le développement régional : celui de la nouvelle gare TGV et celui de la connexion ferroviaire de l'aéroport de Lesquin.

S'il est vrai que le coût (estimé à ce jour à plus de 2 milliards d'euros) représente un montant très important, il est à la hauteur de l'ambition de ce projet. Cette question du plan de financement devra toutefois être finalisée avant toute décision définitive. Pour l'Opposition Régionale il faut que l'Etat participe de manière importante à ce projet, comme il l'a fait pour d'autres grands projets d'infrastructure dans d'autres régions. C'est une question de justice territoriale.

Enfin, **les conseillers régionaux Républicains – UDI et CPNT plaident pour que ce projet prenne le nom de « Lien Express Régional » (LER), afin de mieux marquer la dimension, l'intérêt et l'impact régional de cette infrastructure.**

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - [regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>



Le projet de Réseau Express Grand Lille est un grand projet qui répond, ou du moins doit répondre, à trois grands enjeux :

- un enjeu de mobilité
- un enjeu d'aménagement du territoire
- un enjeu d'attractivité

C'est un projet structurant qui participe à la transformation de notre région, à l'anticipation de son avenir et aux besoins de ses habitants.

Comme le Tunnel sous la Manche hier, ou le Canal Seine Nord Europe demain, il représente un investissement certes massif, très conséquent, mais qui répond à des nécessités impérieuses.

Outre le développement durable, l'Opposition régionale voit dans ce projet une double nécessité :

- d'une part, il contribue à améliorer le quotidien des habitants de la région, favorisant leurs déplacements travail et loisirs
- d'autre part, il favorise le développement et l'emploi car nous savons tous combien l'absence de mobilité, d'offres pour la mobilité, peut être un frein à l'emploi.

Les conseillers régionaux Républicains – UDI – CPNT soutiennent donc ce projet, mais souhaitent apporter les précisions suivantes :

- ce réseau doit s'inscrire dans la nouvelle logique de la grande région et de l'eurorégion
- il doit être un projet d'aménagement régional et non pas de déménagement régional
- il est une réponse partielle à la question de l'accessibilité de la métropole lilloise
- il reste un projet à financer

## Un grand projet à l'échelle d'une Grande Région et d'une Eurorégion

L'idée d'une liaison ferroviaire type RER entre Lille et le Bassin Minier remonte à 2010, voire même avant.

Le projet de Réseau Express Grand Lille, tel qu'il est soumis aujourd'hui au débat, a quant à lui été initié en 2013.

La loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions prévoit qu'à compter du 1er janvier 2016 le Nord-Pas de Calais et la Picardie formeront une seule et même région.

Pour l'Opposition régionale, c'est à l'échelle de cette nouvelle grande région qu'il faut désormais inscrire le projet REGL. Dans cet esprit, la liaison Amiens – Arras – Lille doit dès à présent y être intégrée.

De même si Lille - et sa métropole - est demain la capitale régionale, elle doit être une capitale multipolaire. C'est pourquoi le REGL doit impérativement être dans cette logique de grande région pour répondre à cette exigence de multipolarité.

Dans le même esprit, il ne faut pas non plus ignorer la logique eurorégionale qui doit conduire à saisir l'opportunité de ce projet pour favoriser et développer les échanges avec les villes belges voisines que sont Tournai et Courtrai. Ce projet doit donc améliorer les dessertes en direction de ces deux villes, qui représentent un volume et un potentiel d'échanges conséquents.

Il est donc important que les élus et acteurs socio-économiques belges puissent être associés à la réflexion autour de ce projet.

Enfin la réalisation de ce nouveau lien ferroviaire doit être l'occasion de concrétiser deux autres projets auxquels les conseillers régionaux Républicains – UDI – CPNT attachent une particulière importance : la connexion ferroviaire de l'aéroport de Lesquin et la nouvelle gare TGV.

La création du REGL est l'opportunité unique de réaliser enfin la desserte ferroviaire de l'aéroport de Lesquin. Cette connexion, cet « aéroport connecté », serait un atout majeur pour l'attractivité régionale. **C'est pourquoi les conseillers régionaux Républicains – UDI – CPNT plaident avec force pour la variante qui prévoit la desserte au plus près de l'aérogare.** Celle-ci présente certes un coût plus élevé, mais elle est l'occasion unique de réaliser cette desserte.

Ce lien express régional doit également être l'occasion de créer une nouvelle gare TGV européenne qui inscrirait ainsi

le réseau régional dans le réseau de la grande vitesse européenne. Cette gare répondra ainsi à deux enjeux : tout d'abord celui de la saturation prévisible de la gare TGV Lille Europe, et celui de la connexion au réseau européen. C'est pourquoi les conseillers régionaux Républicains – UDI – CPNT apportent leur soutien à la proposition faite par la Communauté Urbaine d'Arras de construction d'une gare européenne à Roeux, gare trimodale qui permettrait de connecter les réseaux TER, REGL et TGV. Dans la logique de la grande région cette gare favorisera également la liaison Amiens – Arras – Lille

## Un grand projet d'aménagement mais pas de déménagement

Pour les Conseillers régionaux républicains – UDI – CPNT, le REGL, s'il doit être un projet d'aménagement régional ne doit pas devenir un projet de déménagement régional

En ce sens, le groupe l'Opposition régionale est attaché à ce que l'ensemble des dessertes ferroviaires actuelles soient préservées. La région a la chance d'avoir un bon maillage ferroviaire avec de nombreuses dessertes, gares et points d'arrêts. Cette situation doit être maintenue.

**Le REGL doit donc venir en complément et non en substitution.**

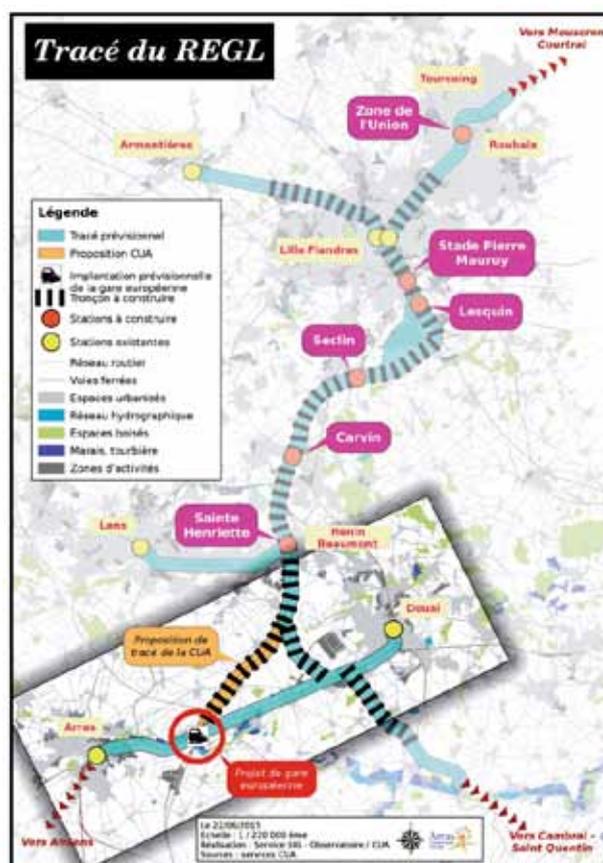
Cette préoccupation est la même pour les nœuds ferroviaires actuels (Cambrai, Hazebrouck, Douai, Valenciennes...) qui doivent voir leur rôle renforcé et tirer bénéfice également de la création de cette nouvelle ligne ferroviaire.

Dans le même esprit, les projets d'infrastructures ferroviaires en cours (quel que soit leur niveau d'avancement et quel que soit l'avenir du projet REGL) ne doivent pas être remis en cause. C'est particulièrement vrai de la liaison ferroviaire Arras – Cambrai, inscrite au CPER 2015-2020. Cette liaison Cambrai – Arras permettra certes à Cambrai de profiter du réseau express, mais elle desservira aussi la future base logistique d'e-commerce ainsi que la plate-forme de Cambrai Marquion. Enfin, elle permettra aux habitants du Cambrésis de rejoindre Arras, Lille et les lignes TGV vers Paris, Londres ou Bruxelles.

## Un grand projet qui est une réponse partielle à la question de l'accessibilité de la métropole Lilloise

La thrombose routière qui affecte la métropole lilloise n'est pas un rêve (c'est même plutôt un cauchemar), n'est pas une menace, n'est pas un mythe, c'est une réalité qui appelle des réponses.

Le projet de réseau express en est une mais elle ne peut être la seule. Le REGL doit donc s'inscrire dans une réflexion globale qui n'exclut a priori aucune solution, aucun mode. S'il faut certes privilégier les solutions durables, favorisant les modes de transport collectif ou les changements de comportement, la question d'un contournement routier de la métropole lilloise ne peut être occultée du fait de la réalisation du REGL.



## Un grand projet qui reste à financer

Le projet REGL est actuellement chiffré à 2,1 milliards d'euros. Nous pouvons légitimement penser que le montant définitif s'il n'atteindra pas les sommets évoqués par certains sera néanmoins supérieur à cette somme.

Les questions du coût et du financement interrogent et interpellent légitimement, en particulier les habitants de la région. Il faut cependant toujours avoir à l'esprit que ces investissements sont créateurs d'emplois sur notre territoire, tant dans les travaux publics que dans la construction ferroviaire.

Pour le groupe L'Opposition régionale, il s'agit là d'un point qui ne pourra être renvoyé à plus tard et qui devra faire l'objet d'une clarification avant toute décision car elle conditionne le reste de l'opération.

Plusieurs pistes sont évoquées dans le dossier du maître d'ouvrage : mobilisation des fonds propres de la région, contribution de l'Etat et de l'Union européenne ; écotaxe poids lourds ; péage sur les autoroutes actuellement gratuites, complément au versement transport...

**Pour le groupe L'Opposition régionale, il est impératif que l'Etat contribue de manière conséquente à ce projet.** L'Etat sait aujourd'hui trouver les milliards nécessaires pour le Grand Paris, pour le Grand Marseille. L'Etat doit trouver l'équivalent pour le Grand Lille.

Il serait normal également que l'Union Européenne participe à cet ambitieux projet d'infrastructure de transport durable. Mais ces deux participations ne suffiront probablement pas à couvrir l'intégralité du financement.

Quelles peuvent être les ressources supplémentaires ?

Sans être par principe hostile au fait d'y consacrer une part de la fiscalité existante (quelle que soit sa forme), le groupe **l'Opposition régionale tient à réaffirmer ses plus grandes réserves quant à un éventuel recours à une fiscalité nouvelle.**

Enfin la Région, ce qui est normal, devra mobiliser ses propres moyens pour ce projet. Le contexte budgétaire contraint qui est le sien rend très aléatoire ou hypothétique la mobilisation de moyens nouveaux au sein du budget régional. Les conseillers régionaux Républicains – UDI – CPNT privilégient, pour ce qui les concerne, les transferts de crédits. Il faut en effet, à un moment donné, savoir arrêter ou alléger un grand programme régional pour en lancer un autre.

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°20 juillet 2015



### REGL, POINT DE VUE DE MILITANTS ROUBAISIEUS



Notre texte est le fruit de plusieurs réunions tenues en avril, mai et juin 2015.

Parmi ces réunions, celle tenue à la Mairie de Roubaix avec M. Percheron, mais aussi des rencontres avec des conseillers régionaux PCF ou EELV ; ainsi que des rencontres avec des syndicalistes et des citoyens roubaisiens.

Alain **LEBRUN**, PCF Roubaix, syndicaliste, titulaire d'une capacité d'ingénieur en génie civil.

Eric **MOUVEAUX**, PCF Roubaix, syndicaliste privé d'emploi, responsable associatif.

Pierre **OUTTERYCK**, secrétaire de cellule PCF Roubaix, professeur agrégé d'Histoire Géographie.

### CAHIER D'ACTEUR

#### Préserver et développer le fret ferroviaire et le transport des voyageurs dans la Grande Région ; Outils de développement économique.

Le projet REGL est né de la situation de thrombose de l'agglomération lilloise pour les pénétrantes arrivant du bassin minier occidental (axe Lille-Hénin).

L'absence de réflexion sur le transport routier et l'articulation entre le REGL et la desserte fret nous semble constituer une faiblesse importante, sur laquelle nous souhaitons amener des éclairages, ainsi que notre vision de la desserte voyageurs sur l'axe Lille-Tourcoing.



**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC **RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)**  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - [regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>

## Analyse globale du projet REGL

Le projet REGL est né de la situation de thrombose de l'agglomération lilloise pour les pénétrantes arrivant du bassin minier occidental (axe Lille-Hénin).

Nous regrettons qu'aucune analyse ou proposition sérieuse ne soit faite quand aux choix économiques et politiques qui sont à l'origine de ce problème.

Nous regrettons l'absence de questionnement et de proposition sur le transport de fret par poids lourds, qui est une des causes de la thrombose routière de la métropole lilloise.

Rien n'est dit non plus sur l'option possible de la revitalisation industrielle et économique du bassin minier occidental et du Douaisis/Valenciennois.

Pourtant cette option participerait de la réduction des trajets domicile-travail, principale source de la thrombose routière.

De même la situation du versant Nord-Est de la métropole lilloise (Roubaix, Tourcoing, Wattrelos) n'est évoquée qu'à la marge du projet. Pourtant les potentialités de développement économique dans les domaines industriels (possibilité de développer des PME-PMI innovantes autour de la production de textiles innovants et autres matériaux pour la réhabilitation et l'isolation de l'habitat) notamment autour du Centre Européen des Textiles Innovants sont bien réelles. Elle doivent nous inciter à préserver, voire développer le fret ferroviaire, peu polluant et d'un coût sociétal faible au regard du transport routier.

Au contraire, les propositions faites pour l'axe Lille-Tourcoing mettent en cause ce type de développement créateur d'emplois diversifiés et différenciés. Une hypothèque est posée sur le fret ferroviaire.

Aucun mot non plus sur la dégradation organisée du transport de voyageur par train (retards, suppression de trains, réduction des accueils en gare, sous-investissement) sur l'axe Lille-Wasquehal-Roubaix-Tourcoing qui gêne de nombreux voyageurs et pénalise fortement ce mode de transport.

Rien non plus sur les secteurs de Lannoy ou de Wattrelos très mal desservis en transport en commun reliant rapidement Lille, également source de thrombose routière aux entrées de Lille.

Le REGL aurait du être intégré à un plan d'investissement global sur les transports en commun et le fret ferroviaire dans la nouvelle Grande Région et une analyse fine de la circulation pendulaire dans l'agglomération lilloise, afin de la réduire fortement.

Aujourd'hui le gouvernement envisage le transfert, dans le cadre de la Grande Région, des services publics d'Amiens vers Lille accentuant l'hypertrophie de cette métropole.

## Analyse de l'axe Lille - Tourcoing

Le coût de l'aménagement de Lille-Flandres nous paraît sous-estimé vu les contraintes géologiques et techniques du site.

Nous proposons d'engager une réflexion sur trois aspects :

- **développer des lignes directes de transport ferroviaire** de voyageurs reliant Tourcoing au littoral et au Bassin-Minier, **sans rupture de charge à Lille, voire ne passant pas par Lille-Flandres.**
- Optimiser la ligne 2 du métro et envisager à nouveau son prolongement vers Mouscron/Tournai/Courtrai.
- Créer des liaisons de transports en commun rapides directes sur l'axe Wattlelos/Lys-Lez-Lannoy/Lille, .

L'utilisation par le REGL de la ligne actuellement Fret/voyageurs (avec peu de trains voyageurs) entre Roubaix-Tourcoing-Courtrai pose trois questions :

### Le cadencement de trains voyageurs sur ce sillon aujourd'hui fret/voyageurs pose problème.

Il rend difficile le passage de fret et gêne le développement industriel du quartier de l'Union et de ses prolongements vers l'ex site de la Lainière. Pourtant le CETI pourrait servir de pôle de développement technologique et industriel.



La disparition ou l'atrophie de la ligne fret mettrait en cause le développement du fret ferroviaire entre Tournai-Courtrai-Lille, mais aussi des liens directs existants ou possibles vers Dunkerque, Somain, Dourges et la Picardie.

Cette disparition induirait une sur-croissance du trafic routier poids lourds avec d'importantes conséquences écologiques aggravant la thrombose existante, et pesant à terme sur les dépenses publiques routières et de santé publique.

**L'éventuelle construction d'une gare à l'Union n'est par pertinente**, que ce soit d'un point de vue économique ou d'un point de vue d'aménagement urbain. Elle mettrait en cause les belles gares de Roubaix et Tourcoing qui sont le pivot de la redynamisation des quartiers qui les entourent.

Un autres cahier d'acteur de militants roubaisiens détaille cet aspect, nous partageons sont analyse.

### Gentrification.

Derrière ce projet de création de gare à l'Union, il existe une volonté masquée, et quoiqu'il en soit discutable, de remplacer les couches populaires des quartiers de l'Alma et de l'Union au profit d'une population plus aisée, sans se préoccuper du coût humain d'une telle transformation ; ni de ses conséquences sur les finances publiques locales.

En renforçant la ségrégation territoriale on amplifie les coûts sociaux et de santé publique, les risques de conflits sociaux, et les coût exorbitants de surveillance et de sécurité.

A quelques centaines de mètres du projet de gare de l'Union, existe pourtant la station de métro Mercure qui pourrait être le point d'encrage de circulations douces, automatisées, personnalisées et innovantes vers le cœur du quartier de l'Union et les gares de Roubaix et Tourcoing.

## Conclusion

Nous sommes profondément réticents sur la pertinence de ce projet, de son coût, et de ses risques techniques et financiers quant à la partie Hénin-Lille.

Il s'agit d'un projet qui amplifiera à terme l'hypertrophie de la métropole Lilloise et qui empêchera, pour des raisons financières, tout projet ambitieux de développement du transport ferroviaire de voyageurs et fret dans la Grande Région.

**Nous regrettons que ce projet se limite à proposer une réponse à des problématiques d'aujourd'hui tout en engageant les finances de la Région à l'horizon 2050. Il lui manque une ambition économique globale et équilibrée à l'échelle de la Grande Région.**

Nous sommes aussi opposés à la façon d'envisager la desserte sur l'axe Lille-Roubaix-Tourcoing, dans sa configuration actuelle.

**Nous proposons que s'engage une réflexion globale sur le développement économique durable et équilibré, de la grande Région Nord-Pas-de-Calais-Picardie et des infrastructures et services ferroviaires qui lui sont nécessaires.**

Nous proposons **d'inscrire prioritairement le développement du transport ferroviaire de voyageurs et de fret sur l'axe Courtrai-Tourcoing-Roubaix**, pôle de liaisons directes entre la métropole, la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, le port de Dunkerque, le Pas-de-Calais et la Picardie. Ces investissements s'appuyant sur le très fort potentiel de développement industriel innovant de Roubaix-Tourcoing-Wattrelos.

# ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES ET ACTEURS ÉCONOMIQUES





## Délibération n°2015-025

Le Comité Syndical du SMALIM, réuni le 3 juillet 2015 sous la présidence de Monsieur Daniel PERCHERON, son Président,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les statuts du SMALIM,

Vu le règlement intérieur du SMALIM,

Vu la présentation la présentation du projet de Réseau Express Grand Lille et le déroulement du débat public intervenu lors du Comité Syndical du SMALIM le 9 mars 2015,

Vu les échanges lors du comité syndical de ce jour,

### DECIDE

D'adopter la contribution du SMALIM au débat public sur le Réseau Express Grand Lille telle que reprise en annexe, en vue de la verser à la Commission Particulière du Débat Public.

**Daniel PERCHERON**  
Président du SMALIM  
Sénateur du Pas-de-Calais  
Président du Conseil Régional  
Nord – Pas de Calais

## SMALIM

### Comité Syndical du 3 juillet 2015

#### CONTRIBUTION DU SMALIM AU DEBAT PUBLIC Réseau Express Grand Lille (REGL)

Les délégués du Syndicat Mixte des Aéroports de Lille Lesquin et de Merville (SMALIM) réunis le 9 mars 2015 ont reçu une première information sur la mise en débat public du « REGL » par un représentant de la Maîtrise d'ouvrage et ont pu manifester leur intérêt quant à une meilleure accessibilité de la plateforme aéroportuaire de Lille Lesquin face à la saturation routière du Sud de la Métropole.

Réuni à nouveau le 3 juillet 2015, sur la base des échanges repris au Procès-Verbal de la réunion du SMALIM du 9 mars courant et de ceux émis en séance, le SMALIM souhaite porter à la Commission Particulière du Débat Public l'avis suivant :

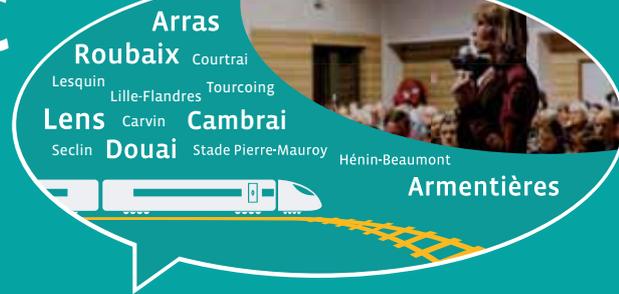
- Le SMALIM salue l'initiative et la qualité du débat public engagé sur le projet de REGL, sensible à l'ampleur et la diversité de la participation des acteurs publics, privés, et de la société civile dans ses diverses composantes qui permettent de recueillir de nombreux avis
- Le SMALIM partage cette volonté visant à l'amélioration de la mobilité proposée par le projet de REGL dans l'aire urbaine centrale de Lille et au renforcement de la desserte « durable » de l'aéroport et donc de son attractivité et accessibilité pour les populations du Nord de Lille (Armentières, Roubaix Tourcoing...) et de nos voisins belges (Courtrai et la région frontalière) comme pour celles du Sud de la Métropole européenne de Lille (bassin minier et arrageois...).
- Le SMALIM souligne le réel apport qualitatif d'une telle desserte pour les usagers de l'aéroport de Lille Lesquin, les emplois de la zone aéroportuaire, du CRT de Lesquin et des projets créateurs d'activités sur le sud de la métropole.

Le SMALIM se déclare donc globalement très favorable à la réalisation du projet REGL dont notamment la variante qui intègre la desserte directe de l'aéroport.

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°19 juillet 2015



**AGRICULTURES  
& TERRITOIRES**  
CHAMBRE D'AGRICULTURE  
REGION NORD-PAS DE CALAIS

### Présentation de la Chambre d'agriculture

La Chambre d'Agriculture de région Nord-Pas de Calais au service du monde agricole et rural .

2 missions principales :

- Interlocuteur des pouvoirs publics : elle est régulièrement interrogée par l'Etat , les collectivités (Région, Départements, communes...) pour toute décision concernant l'agriculture et le monde rural.
- Etre au service des agriculteurs : elle intervient dans les domaines techniques, économiques et sociaux ; ex : mise en œuvre du développement agricole (productions végétales, animales, environnement, agronomie,...), élaboration et diffusion de références technico-économiques, coordination de projets agricoles ; en concertation avec d'autres partenaires, participation aux projets de développement local sur les territoires.

## CAHIER D'ACTEUR

### Un territoire agricole déjà fortement châtié par le croisement d'une multitude d'infrastructures

En effet, les territoires agricoles inclus entre l'Artois et la région de Lille se sont déjà vus amputés à plusieurs reprises par des emprises successives permettant le passage des diverses infrastructures ; ces mêmes secteurs se sont vus reconfigurés par les procédures d'aménagement foncier associées.

Ces mêmes territoires se situent également à un carrefour d'infrastructures aériennes (lignes électriques) et/ou souterraines ; chacune ayant une incidence sur l'espace agricole lors de sa construction ou pour sa maintenance.

Pour ces raisons, il est fondamental de prendre en considération dès à présent l'activité agricole.



*Les infrastructures créent un effet de coupure dans la plaine agricole.*

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - [regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>

## Présentation de l'agriculture régionale :

Nord-Pas de Calais Picardie = 3ème économie agricole et agro-alimentaire régionale et 1ère région non viticole.

Cette activité est la principale occupante de l'espace ; ce ne doit pas être sa seule fonction même si c'est la 1ère région par l'importance de la SAU sur le territoire ( en effet, 67 % du territoire est valorisé par l'agriculture) malgré la caractéristique d'être l'une des régions les plus artificialisées de France.

L'agriculture est une activité économique pourvoyeuse d'emplois (100 000 emplois dans les secteurs agricole et agro-alimentaire pour la grande région Nord-Pas de Calais Picardie) . A la fois par son rôle de gestionnaire de l'espace, mais aussi par son imbrication dans les filières amont et aval, sans oublier les aménités qu'elle apporte à la société, l'activité agricole se pose comme un acteur incontournable des territoires.

Une des particularités de la région concerne le mode de faire valoir des parcelles ; en effet, plus de 80 % des terres mises en valeur par les agriculteurs sont exploitées sous le statut du fermage ; ceci signifie que l'agriculteur n'a pas la maîtrise foncière du bien qu'il exploite, ce qui peut le rendre fragile dans le cadre d'un projet impactant le foncier.

**La Chambre d'Agriculture demande que l'agriculture soit prise en compte en tant qu'activité économique à part entière et que l'espace agricole ne constitue pas une réserve à des fins environnementales, notamment dans le cadre de mesures compensatoires. ( par exemple, dans les cas de défrichement....)**

## Positionnement de la CA :

Conscients de l'engorgement et de la saturation du réseau routier existant dans les secteurs d'études , la profession se veut responsable en se montrant à la fois :

- 1. Favorable** pour « accompagner » un projet qui présente un intérêt pour le territoire à la condition de bien prendre en considération l'activité économique agricole.
- 2. Opposée** à une consommation d'espaces agricoles excessive qui serait la conséquence de mesures de compensation. En effet, l'éventuelle destruction de bosquets, massifs boisés ou zones humides pourrait se voir imposer des mesures de compensation à des fins de replantation ou de récréation d'une zone humide associées à des coefficients multiplicateurs ...sur des terres agricoles. La profession s'oppose à la double peine subie par l'espace agricole. Elle demande à ce qu'il soit d'abord recherché d'éviter ces espaces, de les réduire pour ne pas avoir à les compenser.

Nous rappelons à ce titre que l'espace agricole est une ressource non renouvelable, support de l'outil de travail des exploitants agricoles, génératrice de valeur ajoutée et source d'emplois non délocalisables.

## Nos demandes

### La nécessité d'une concertation tout au long de la phase de conception du projet :

L'association du monde agricole en amont du projet est indispensable pour favoriser son acceptabilité et par conséquent permettre la construction d'un projet cohérent sur le territoire.

L'information du monde agricole doit également avoir lieu tout au long du déroulement de la procédure et notamment le temps de la phase chantier.

### Un véritable volet agricole dans l'étude d'impact relative au projet :

Initié dans le cadre de la charte départementale pour une gestion économe de l'espace agricole, il est important de mesurer l'impact global d'un projet à la fois sur le plan spatial mais surtout sur le plan économique

### Minimiser la consommation d'espace agricole nécessaire pour la réalisation du projet :

- Etudier toutes les possibilités de renforcement du réseau en lieu et place.
- Réutiliser les infrastructures existantes, y compris celles qui ne sont plus actuellement utilisées. Par exemple, l'ancienne gare de marchandises de Seclin pourrait être utilisée. Il existe également un certain nombre d'ouvrages et notamment de voies ferrées désaffectées dont l'emprise peut être utilisée.

- Utiliser au maximum les délaissés (délaissés autoroutiers, ferroviaires,...) ; ceci permettrait à la fois d'économiser l'espace agricole mais aussi de traiter partiellement la problématique de dégâts de lapins, pénalisant pour l'activité agricole riveraine.
- juxtaposer le projet à l'emprise du TGV : outre l'optimisation de l'utilisation de l'espace agricole, la réutilisation des merlons anti-bruit installés le long de l'infrastructure ferroviaire aurait également pour effet de ne pas amplifier un phénomène récurrent constaté à proximité des axes de transport : la prolifération des espèces invasives (à cause d'un entretien insuffisant) et autres lapins qui provoquent des dégâts importants dans les parcelles agricoles riveraines. Il s'agit d'un fléau à l'échelle d'un territoire qu'il convient de maîtriser pour éviter les pertes de récoltes des cultures voisines.

### Rationaliser la consommation d'espace agricole :

Le projet prévoit la construction de plusieurs gares ; une gare nécessite obligatoirement des stationnements à proximité. A l'image de plusieurs agglomérations (ex : Nantes), il apparaît essentiel d'envisager des parkings en forme de silo.



Illustration du réaménagement du quartier de la gare à Armentières avec mise en place d'un parking silo

Source LMCU/ Transpole

### **Assurer une lisibilité à moyen long terme pour les exploitations :**

Les exploitations agricoles, afin d'assurer leur pérennité et de leur garantir des perspectives de développement, ont besoin d'avoir une vision globale d'un projet. Pour ce faire, il est important de connaître de manière relativement précise les emprises nécessaires à la fois pour le projet mais aussi les effets collatéraux : gares, raccordements routiers,...

### **Rétablir la fonctionnalité des exploitations :**

Le passage d'une infrastructure linéaire génère inévitablement une coupure de l'espace agricole remettant en cause la fonctionnalité des exploitations. (accès aux parcelles, allongements de parcours variables selon rétablissements des chemins).

Afin de réparer l'effet de coupure et les problèmes d'accessibilité aux parcelles provoqués, il est indispensable de mettre en place une procédure d'aménagement foncier, même si ses effets peuvent être limités dans des secteurs déjà remembrés à plusieurs reprises.



Source : CETE NP – document CERTU : réinventer les territoires périurbains avec leurs gares

## **Nos propositions**

- Notre Région Nord-Pas de Calais s'est engagée dans la 3ème Révolution Industrielle. Ce peut-être l'opportunité d'envisager des expérimentations dans la conception de ce projet.
- Prolonger la ligne de métro depuis Villeneuve d'Ascq à Lesquin

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N° 6 juillet 2015



### 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<sup>er</sup> 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<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Etudes 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<sup>e</sup> pilier de la Troisième Révolution Industrielle en Nord-Pas de Calais » (2012-2015),
- Stratégie d'attractivité « Métropole marchande »
- « Charte parcs d'activités du 21<sup>e</sup> siècle » (2012-2015).
- Commission transfrontalière « Meilleure articulation du transport intermodal Nord de France-Belgique » (2013-2015).

<sup>(2)</sup> <http://www.latroisiemerevolutionindustriellenordpasdecalsais.fr>

## CAHIER D'ACTEUR



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

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-Hazebroeck) 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.

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - [regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>

## 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 permettrait 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 :**





Lille, le 19 mai 2015

**Monsieur ARCHIMBAUD**  
*Commission du Débat Public*  
*sur le RER Grand Lille*  
11, rue des Ponts de Comines  
59000 LILLE

Monsieur le Président,

Le Club Gagnants et la Fédération des Promoteurs Immobiliers soutiennent depuis 7 ans l'idée de créer une « Ecolille » en périphérie de Lille. Cette idée avait été lancée par la commission Attali, laboratoire d'idées pour la « libération de la croissance Française »

Les travaux de ces 2 associations ont conclu à l'implantation de cette ville nouvelle écologique sur le tracé du RER Grand Lille pour des raisons de mobilité.

C'est la gare de Seclin qui avait retenu l'attention :

- celle de Carvin ne permet pas un développement urbain important du fait de la servitude PIG (Programme d'intérêt Général) des champs captants,
- celle de Hénin Beaumont est plus éloignée de la Métropole.

Bruno Bonduelle a largement contribué à cette idée et sa contribution au débat public l'explique largement. Le Club Gagnants avait même créé une commission de travail pour cela, et avait ensuite transmis les résultats de ses travaux à la FPI Région Nord.

La « fusion » de 3 gares (RERGL, TGV, TER) qu'il promet serait un énorme atout pour cette Ecolille.

Cette ville nécessiterait 1000 hectares sur les communes d'Attiches, Phalempin et Martinsart.

Sa construction ne nécessiterait pas d'argent public ; les urbanistes et aménageurs savent qu'un aménagement sur terres agricoles comprenant voiries, écoles et tous les équipements publics d'une ville peut s'équilibrer financièrement. Peut-être même que le coût de la gare pourrait être inclus dans les coûts d'aménagement.

Club Gagnants

Entreprises et Cités - 40 rue Eugène Jacquet - 59708 MARCQ EN BAROEUL Cedex

Tél. : 03 20 99 24 28 - Fax : 03 20 99 24 06 - E-mail : gagnants@citeonline.org

[www.clubgagnants.com](http://www.clubgagnants.com)

Ce grand projet participerait de façon pertinente au défi de construire dans les 30 prochaines années 100.000 nouveaux logements dans le Grand Lille. L'Ecopolille accueillerait 20.000 logements.

Cela ne remplacerait pas la poursuite de l'effort de reconstruction de la ville sur la ville, mais le compléterait. Rappelons que cette politique urbaine mobilise de l'argent public; en moyenne 30.000 € par nouveau logement produit.

Cela ne s'opposerait pas au défi de protéger les terres agricoles: rappelons que la périurbanisation à laquelle Ecopolille propose une alternative, consomme 1000 ha de terres agricoles par an.

Cette Ecopolille, tellement liée au RER Grand Lille, lui donnerait encore plus de sens et de légitimité. Si Ecopolille sert l'intérêt du RERGL, que le tracé et l'implantation des gares permettent la réalisation d'Ecopolille! C'est le vœu d'une partie significative des acteurs économiques de notre région.

En vous remerciant de nous avoir donné la parole,

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à nos sentiments les plus cordiaux.

Pascal Boulanger

*Bien à vous.*



Club Gagnants

Entreprises et Cités - 40 rue Eugène Jacquet - 59708 MARCQ EN BAROEUL Cedex

Tél. : 03 20 99 24 28 - Fax : 03 20 99 24 06 - E-mail : gagnants@ctonline.org

[www.clubgagnants.com](http://www.clubgagnants.com)



Projet REGL (réseau Express Grand Lille) 24 juin 2015.

**Le sujet est dans la question pas dans la réponse:**

La question posée par le conseil régional et portée par la commission nationale du débat public, consiste à rechercher l'expression de points de vue sur une réponse apportée à un problème de transport.

Mais est-ce vraiment le cœur du sujet? Pourquoi consulter sur une réponse, plutôt que sur la question? Est-ce là une bonne démarche?

La séquence proposée au débat permet de resituer le cadre de la réflexion, tout en veillant à éviter de se laisser prendre par le développement des idées au profit des questionnements qui restent à organiser.

Un réseau de service est proposé par le projet, mais on ne peut ouvrir le débat sans se poser les questions: Pour qui? Pour quoi?

Est-ce pour corriger un défaut, améliorer une situation, valoriser un environnement, autant d'entrées qui enrichissent l'expression des points de vue, si l'on s'en donne les moyens.

En ouvrant le questionnement autrement et en prenant la distance nécessaire sur la question, on évitera de s'embourber dans l'analyse de la pertinence de la réponse. On se donnera les moyens d'échanger sur la réalité des objectifs à atteindre et des moyens mobilisables au service du projet et non de la réalisation.

**Articuler les modes de perception du sujet.**

Ainsi dans l'objectif de fertiliser les échanges, nous proposons d'élargir le questionnement en prenant le recul nécessaire, tout en se dégageant de la réponse proposée, pour permettre de rechercher le sens de l'interrogation.

S'agit-il, en décalant les niveaux de perception:

- de gérer l'accès à la Métropole Lilloise?
- d'améliorer la liaison entre la Métropole de Lille et le Bassin Minier?
- de faire évoluer l'organisation de l'aire urbaine d'une Métropole Européenne?

Si l'on veut fixer le cadre d'une réflexion utile il paraît nécessaire de s'appliquer une méthode qui facilite la construction du raisonnement.

De l'élément à la structure, de la structure au site, du site au territoire il s'agit de positionner le niveau de l'observation. De lui, dépend la vision par laquelle pourra se construire la lecture des enjeux qui questionnent:

- l'infrastructure en tant que telle.
- l'infrastructure et les espaces desservis.
- les espaces desservis et le territoire urbain.

**Porter une ambition, faire exister un bassin de vie propice au bien vivre.**

Le projet porte en lui le germe d'une approche à grande échelle, et c'est là une grande part de son intérêt.

Projet financièrement ambitieux, on peut se poser la question de savoir si nous avons les moyens de raisonner sans porter l'ambition du territoire. Ou, autrement dit, comment utiliser l'ouverture de la réflexion pour interroger l'ambition du territoire?

Tout investissement initié et porté par la collectivité, a pour vocation de générer une nouvelle valeur utile au collectif.

La valeur induite et recherchée, ne peut être que celle de contribuer au bien vivre dans le territoire.

Si l'on choisit de s'exprimer sur le thème des mobilités, ce sont toutes les mobilités qu'il faudra questionner, dans toutes leurs dimensions, leurs échelles, ainsi que dans leurs temporalités.

Si le projet du Réseau Express Grand Lille est apparu soudainement comme une urgence, c'est que l'acceptation de la situation n'est plus possible pour ceux qui la vive (ce diagnostic mérite bien d'être poussé, pour mieux appréhender le phénomène dans toutes ces dimensions).

Mais le retard pris dans la gestion des circulations vis à vis d'autres territoires concurrents représente en soi une opportunité à saisir. Car il s'agit bien de reprendre l'avantage par une approche plus globale afin de regagner en attractivité et en compétitivité, par le bien être apporté et l'efficacité retrouvée des dispositifs urbains.

### **S'inscrire dans le récit du territoire.**

Chaque projet d'infrastructure porte en soi le germe d'une réflexion sur le développement urbain.

Si l'on accepte de prendre appui sur l'analyse des deux premières révolutions industrielles (cf J. Rifkin), on observera, qu'elles ont toutes deux, par le jeu des nouvelles relations qu'elles ont engendrées, rendu nécessaire de nouveaux modèles de déplacement des hommes, des matières et des biens. Mais qu'elles ont engendrées aussi de nouvelles formes urbaines et de nouvelles manières d'appréhender le territoire pour l'adapter au nouveau processus de développement tout en cherchant toujours à produire plus. Par là même elles ont questionné la structure même du territoire.

L'espace urbain et la morphologie de la métropole participent au récit des deux premiers actes de l'ère industrielle.

De la première révolution (celle du charbon et de l'imprimerie) on retiendra, la percée des fortifications, l'arrivée du train et l'ouverture des grandes rues et avenues. Mais aussi, la réalisation du grand boulevard de Lille Roubaix Tourcoing et la hiérarchisation des modes de déplacement autour d'une même infrastructure, pensée comme un paysage urbain donnant naissance à de nouvelles formes urbaines et l'accès à de nouveaux territoires de développement.

La seconde révolution (celle du pétrole et des télécommunications), permettra de concevoir et d'articuler l'innovation du VAL (Véhicule Automatique Léger) avec la création de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq, la mise en oeuvre de nouveaux rapports proposés par de nouveaux modes d'habitat mis en relation par leur environnement.

Que dire d'EuraLille qui en même temps que le projet ferroviaire, porte l'ambition de la "turbine tertiaire" si cher à Pierre Mauroy, positionnée au "carrefour" de l'Europe.

Oui le processus de développement de nos territoires est étroitement liés aux inventions urbaines générées dans leur époque respective et par la capacité de faire alliance entre les élus les entrepreneurs et les concepteurs qui interagissent sur ce territoire.

Cette constante d'un territoire de renaissance urbaine qui questionne ses mobilités est unique en France, il mérite de devenir une marque de fabrique si ce n'est le dépôt d'un processus permanent de production. Rappelons nous que c'est sur notre territoire qu'est né le concept de ville renouvelée.

### **Construire une projection vers l'avenir.**

Comment prendre appui sur un investissement aussi conséquent (celui qui tient autant d'importance par les leviers qu'il générera) pour reprendre l'initiative sur la construction de la ville du futur. La Troisième Révolution Industrielle est en marche, ses premières expressions par la création de pôles de nouvelles technologies et de learning center vont de pair avec la place qu'ont pris dans la région, le pôle de compétitivité de l'agence ferroviaire et bien d'autres initiatives sur les mobilités des personnes et des biens. Car il s'agit bien de produire la ville de demain à partir des innovations qui touchent aussi bien le domaine des nouvelles technologies la maîtrise de l'énergie que les processus de mise en oeuvre des projets.

C'est en cela qu'il faut aussi mesurer l'opportunité d'un projet qui questionne la grande échelle pour mettre au point de nouvelles postures pour la conduite du projet urbain. La confirmation de l'engagement du projet du canal Seine Nord nous place déjà dans cette perspective. Les très importantes compétences et multiples savoir-faire présents dans des domaines complémentaires sur le territoire, méritent d'être mobilisés pour identifier les leviers de l'action.

### **Articuler les composantes de la ville pour produire du projet:**

Si l'entrée dans le projet porté par la Région est celui des mobilités, il interagit comme à chaque époque et comme dans tout projet urbain avec le bâti, la place de la nature et la gestion de l'hydraulique.

C'est pourquoi le projet est nécessairement celui d'un Grand Lille, souhaité par quelques visionnaires. Il ne peut se départir de modalités d'action qui restent à imaginer car les configurations de maîtrise d'ouvrage publique et privée doivent nécessairement être pensées autrement que ce que l'on pratique aujourd'hui. C'est sans doute là le premier chantier à ouvrir.

Quand le chantier du SCOT s'accélère, c'est la dimension du projet de territoire qui est mise en question, ainsi que les limites de compétences sur lequel il agit.

C'est ainsi que se modifie le modèle que l'on cherche à appliquer:

De la ville passante à la ville franchisée, de la ville dense à la ville intense, puis de la ville douce à la perspective de la ville aimable autant de formules pour chercher à saisir ce que pourrait être la ville de demain. En se fixant sur des postures conceptuelles de références, on oublierait d'en définir les contenus.

### **De l'urbanisme de la planification à l'urbanisme de projet.**

Une nouvelle place est aujourd'hui donnée à l'urbanisme de projet non pour l'opposer à l'urbanisme réglementaire, ni à l'urbanisme de la planification. Mais en faisant de ces projets locaux, le point de départ de l'aménagement du territoire.

La loi ALUR par les restrictions données pour la consommation de nouveaux espaces à urbaniser, ouvre le chantier d'apprendre à regarder le territoire "en creux".

De la même manière que les mobilités douces nous ont amenés à l'engorgement des centralités et aux difficultés de leur contournement qui impactent l'accès aux territoires urbains, celles ci nous obligent à prendre des voies de traverse.

### **Un territoire à fortes potentialités.**

Le territoire de l'aire métropolitaine porte en lui une "matrice" favorable a un processus de composition du projet de territoire par la conduite du projet local. A y regarder de plus près l'espace bâti représente une vaste étendue de faible densité qui dialogue en permanence avec l'espace ouvert à l'agriculture et au passage des grandes infrastructures hydrauliques ferroviaires et routières.

Si l'on ne peut toucher aux espaces de nature, alors les espaces de mobilités peuvent devenir des espaces à requalifier dans la mesure où leur "déclassement" permet de passer du statut d'autoroute à celui de boulevard ou d'avenue. C'est le passage à l'échelle domestique qui permet le développement de nouveau mode d'habiter adossé à la campagne habitée qu'elle dessert.

En valorisant une qualité de vie, c'est la notion de centralité qui est questionnée en même temps que la réalité des limites de la ville et de ses contours.

L'espace urbain qui cerne la ville historique et ses faubourgs est marqué du motif agricole, c'est une chance reconnu de tous, qui ne doit empêcher d'en faire un espace de la ville, dont les parcs seront demain dédiés à l'agriculture.

C'est là toute la démonstration emblématique que nous enseigne le parc de la Deûle.

Il reste à faire la part de démonstration qui permette d'associer les nouvelles mobilités avec cette nouvelle maille de la ville "péri-historique"(celle qui associe les périphéries et le site des villes historiques).

### **Imaginer les paysages du futur.**

Inventer les paysages de demain, c'est se donner les moyens de concevoir la ville comme l'équilibre nécessaire entre les lieux de vie individuel et l'espace collectif qui distribue les nouveaux pôles de travaux collaboratifs et de loisirs.

C'est dans ce nouveau cadre de pensée que la construction d'un nouveau paradigme est en train d'émerger. Prendre les moyens de retourner le point de vu, c'est se donner la possibilité de rechercher l'apport de nouvelles mobilités qui servent la fluidité du territoire dans un rapport inversé où les franges deviennent des façades.

Concevoir la mobilité c'est apprendre à observer la flexibilité des environnements naturels, et la capacité à établir une relation nouvelle avec le projet de territoire.

### **Répondre par la question.**

Si la réponse fait lieu de question, la question peut faire lieu de projet. La condition est d'adapter le regard et l'organisation du territoire à la lecture attentive des modalités d'assemblage de l'existant. Ainsi le territoire s'impose toujours à l'action de l'homme: ce n'est pas l'histoire qui se répète, c'est la géographie qui se maintient! Site d'échange par la matrice géologique du sol, le projet urbain de demain trouve son inspiration d'une époque où l'exigence de vivre toujours de manière plus rapide, avec toujours plus d'information à gérer, peut devenir le site d'assemblage de mobilités choisies. Dans un nouveau périmètre qui génère une flexibilité du territoire, de nouvelles relations se construiront pour se rapprocher d'un fonctionnement naturel du site urbain adapté à l'équilibre des communautés de vie ainsi assemblées.

Benoit Poncelet  
Directeur du CAUE du NORD





Monsieur Archimbaud  
Président de la Commission du Débat Public sur le RER Grand Lille  
11, rue des Ponts de Comines  
59000 Lille

Lille, le 19 Mai 2015

Monsieur le Président,

Le Club Gagnants et la Fédération des Promoteurs Immobiliers soutiennent depuis 7 ans l'idée de créer une « Ecopolis » en périphérie de Lille. Cette idée avait été lancée par la commission Attali, laboratoire d'idées pour la « libération de la croissance Française »

Les travaux de ces 2 associations ont conclu à l'implantation de cette ville nouvelle écologique sur le tracé du RER Grand Lille pour des raisons de mobilité.

C'est la gare de Seclin qui avait retenu l'attention :

- celle de Carvin ne permet pas un développement urbain important du fait de la servitude PIG (Programme d'intérêt Général) des champs captants,
- celle de Hénin Beaumont est plus éloignée de la Métropole.

Bruno Bonduelle a largement contribué à cette idée et sa contribution au débat public l'explique largement, la FPI région nord continue à réfléchir sur le sujet à la suite des travaux du Club Gagnants.

La « fusion » de 3 gares (RERGL, TGV, TER) qu'il promet serait un énorme atout pour cette Ecopolille.

Cette ville nécessiterait 1000 hectares sur les communes d'Attiches, Phalempin et Martinsart.

Sa construction ne nécessiterait pas d'argent public ; les urbanistes et aménageurs savent qu'un aménagement sur terres agricoles comprenant voiries, écoles et tous les équipements publics d'une ville peut s'équilibrer financièrement. Peut être même que le coût de la gare pourrait être inclus dans les coûts d'aménagement.

Adresser toute correspondance : FPI Région Nord – Chez PBR, 4eme étage, 194 rue nationale – 59000 LILLE  
Tel : 06 08 32 42 18 – courriel : [contact@fpinord.org](mailto:contact@fpinord.org)

Ce grand projet participerait de façon pertinente au défi de construire dans les 30 prochaines années 100.000 nouveaux logements dans le Grand Lille. L'Ecopolille accueillerait 20.000 logements.

Cela ne remplacerait pas la poursuite de l'effort de reconstruction de la ville sur la ville, mais le compléterait. Rappelons que cette politique urbaine mobilise de l'argent public ; en moyenne 30.000 €/nouveau logement produit.

Cela ne s'opposerait pas au défi de protéger les terres agricoles : rappelons que la périurbanisation à laquelle Ecopolille propose une alternative, consomme 1000 ha de terres agricoles par an.

Cette Ecopolille tellement liée au RER Grand Lille lui donnerait encore plus de sens et de légitimité. Si Ecopolille sert l'intérêt du RERGL, que le tracé et l'implantation des gares permettent la réalisation d'Ecopolille ! C'est le vœu d'une partie significative des acteurs économiques de notre région.

En vous remerciant de nous avoir donné la parole,

Je vous prie de croire, Monsieur le Président à nos sentiments les plus cordiaux.

**Pascal Boulanger**

Président FPI région nord.



Adresser toute correspondance : FPI Région Nord – Chez PBR, 4ème étage, 194 rue nationale – 59000 LILLE  
Tel : 06 08 32 42 18 – courriel : [contact@fpinord.org](mailto:contact@fpinord.org)

## CONTRIBUTION DU P.E.F.R

### Débat Public relatif au Réseau Express Grand Lille

En Nord-Pas de Calais, avec son **savoir-faire reconnu dans le domaine ferroviaire**, le Réseau Express Grand Lille (REGL) est et sera une opportunité, une **véritable vitrine technologique** nous permettant de promouvoir un **démonstrateur de matériels urbains, véritable enjeu** des transports terrestres durables d'aujourd'hui et de demain.

Le P.E.F.R soutient totalement ce beau projet régional pour deux séries de raisons :

- Il renforcera les réseaux régionaux et urbains.
- Il sera donc de nature à promouvoir un démonstrateur qui pourrait et devrait être unique en son genre.

#### 1. Un soutien total pour renforcer les réseaux régionaux et urbains

Basés au nord de la France, les acteurs du PEFR sont tout d'abord et évidemment intéressés et concernés par les « aspects transports » du projet de REGL en termes de « **flux** » pour désengorger nos autoroutes, développer les transports collectifs et réduire considérablement les temps de parcours.

Cette nouvelle liaison est une réelle nécessité bien sûr pour nos **habitants** mais aussi pour ses **acteurs économiques et « académiques »** (universités, grandes écoles d'ingénieurs et chercheurs).

Le REGL constitue une **réponse économique mais aussi écologique et sociale** à un problème de flux de personnes, question d'ores et déjà extrêmement préoccupante aujourd'hui et qui risque de s'aggraver dans les prochaines années : il y a **Urgence**.

Dans ce contexte, le projet offre des perspectives importantes en termes d'aménagement des territoires pour au moins trois séries de raisons :

- Le renforcement de l'**interconnexion du réseau ferré** actuel (TER, TGV, trains intercitys...).
- Le développement des liens entre les **grands pôles urbains** d'une part et de ceux du **Nord-Pas de Calais** avec la **Picardie** et naturellement avec la **Belgique transfrontalière d'autre part**.
- Des possibilités intéressantes et nouvelles en termes d'**urbanisme** qu'il s'agisse de celles relatives à la création de logements mais aussi et également pour le renforcement voire la création de parcs d'activités.

## **2. Un soutien total pour promouvoir un système de transport ferroviaire péri-urbain novateur, enjeu central des transports durables de demain.**

---

En termes économiques, le Nord-Pas de Calais / Picardie est désormais la **première région française sur le plan industriel**.

On y retrouve les **grands constructeurs** mais aussi les **grands équipementiers** et un nombre considérable de **sous-traitants** qui pèsent désormais plus de **15 000 emplois**.

Regroupés depuis 20 ans au sein de l'**Association des Industries Ferroviaires (AIF)**, cette **industrie moderne** a fait et fait encore la preuve de la mutation économique de ce « Grand nord de la France » à tel point que nous sommes en capacité d'envisager, de définir et de créer, ici et chez nous, ce qu'il est convenu d'appeler : le « **Toulouse du ferroviaire** » qui, de fait, se construit jour après jour avec le soutien et la **détermination des pouvoirs publics** qu'il s'agisse de l'Etat, des grandes collectivités territoriales (Conseils Régionaux en particulier), des principaux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (Métropole Européenne de Lille, Communautés d'agglomérations) et du monde socio-professionnel (CCI, organisations professionnelles, ...)

En termes de « **matière grise** », le Nord-Pas de Calais associé à la Picardie a construit un **écosystème exceptionnel** sur le champ des transports durables.

Cet écosystème peut tout d'abord s'appuyer **sur l'expérience et l'expertise de ses constructeurs et de ses grands équipementiers** pour proposer les innovations technologiques permettant d'offrir le **système de transport du futur orienté vers le numérique et le développement durable**.

La région peut aussi compter sur la qualité des **établissements d'enseignement supérieur** avec les universités et les grandes écoles d'ingénieurs, des **laboratoires de recherche** particulièrement performants, une délégation de **l'IFFSTAR** importante, le **CISIT, RAILENIUM**, un des rares Instituts de Recherche Technologique installé en nord de France, une Technopole, **Transalley**, dédiée aux transports de demain ou encore et bien sûr, avec le Pôle de compétitivité **i-Trans** de classe mondiale et positionné comme un des pôles de compétitivité français les plus performants.

En Nord-Pas de Calais/Picardie, en additionnant les emplois industriels et académiques avec le personnel de la SNCF, le monde ferroviaire représente aujourd'hui plus de 50 000 personnes. Notre **savoir-faire régional** est tel qu'à l'image du projet de VAL il y a de cela 30 ans, le projet de REGL constitue une fantastique opportunité pour confirmer notre **faire-savoir** et maintenir notre rôle de leader national du transport ferroviaire: il est **une chance unique à ne pas rater**.

**Christophe GOURLAY**  
Président du  
Pôle d'Excellence Ferroviaire Régional



## Un réseau express, maillon d'une politique de mobilité globale, au service d'un projet d'aménagement durable du territoire

### PROFESSIONNELS VILLES & TERRITOIRES

A la suite d'une présentation du projet aux professionnels, le Mercredi 24 juin 2015 (rendez-vous n°7), quelques-uns ont souhaité revenir sur les propos échangés : **Bruno Feracci**, architecte dplg & urbaniste opqu, délégué régional de la Société Française des Urbanistes

**Blandine Ménager**, Membre du Conseil de développement de la Métropole Européenne de Lille

**Philippe Druon**, Président du Conseil Français des Urbanistes, membre du Conseil de Développement du Pays d'Artois

**Caroline Bigot**, Paysagiste dplg, Paysagiste Conseil de l'Etat, Enseignante

**Benoit Poncelet**, Directeur du Caue du Nord

**Béatrice Auxent**, Présidente du Conseil Régional de l'Ordre des Architectes

**Caroline Proy**, Vice-Présidente du Conseil Régional de l'ordre des architectes

**Jean Pierre Mispelon**, UrbanCoach Président de l'Association Régionale des Urbanistes Nord-Pas de Calais-Picardie (ARUNPP)

L'aire urbaine centrale du Nord-Pas de Calais est marquée par

- un éloignement domicile-travail de plus en plus important, lié en particulier à un déséquilibre sensible entre la répartition de l'offre d'emplois - notamment plus importante dans l'agglomération lilloise que dans le bassin minier - et l'offre de logements mieux répartie,
- un réseau autoroutier régional particulièrement dense - au détriment d'un maillage routier secondaire - qui a favorisé ce déséquilibre en facilitant les déplacements "pendulaires".

Ce contexte particulier conduit aujourd'hui à saturer le réseau autoroutier comme celui des transports ferroviaires express régionaux.

Au regard de cette situation, la Région Nord-Pas de Calais a mis à l'étude un projet de Réseau Express Grand Lille qui disposerait d'un "tronc commun" reliant Sainte-Henriette et Lille, avec des prolongements vers Arras et Douai au sud, Armentières et Courtrai au nord. L'ensemble offrirait une fréquence nettement améliorée par rapport aux dessertes équivalentes actuelles, comme un temps de trajet raccourci. Les premières estimations annoncent un investissement de plus de 2,110 milliards d'euros. Aucun chiffre n'a été avancé quant aux coûts de fonctionnement et de gestion de l'infrastructure nouvelle comme du matériel roulant qui y circulera, même si les horaires de fonctionnement du futur REGL sont déjà appréciés avec une précision de l'ordre de la minute...

Cette solution a été comparée à d'autres, notamment celle qui viserait à conforter le réseau existant. Il apparaît que du point de vue de l'efficacité du transport, les hypothèses de confortement du réseau existant seraient moins performantes.

De fait, la manière dont nous disposons les fonctions et dont nous les combinons peut contribuer à enrichir ou bien à appauvrir le territoire. L'intelligence territoriale est un élément clé de la fabrication de plus-values, autrement dit, chaque euro d'investissement public peut contribuer à valoriser l'existant ou au contraire entraîner son déclin.

## **RAISONS D'UN RESEAU. L'EQUIPEMENT D'UN TERRITOIRE VAUT RAREMENT AMENAGEMENT.**

**Si elle n'est pas intégrée dans une réflexion plus large, la création d'une infrastructure de transport nouvelle n'est-elle pas qu'un outil de mobilité, c'est à dire un outil de déménagement plutôt que d'aménagement ?**

Du point de vue de l'aménagement du territoire, le choix proposé pour le REGL a deux conséquences lourdes au moins :

- en visant à faciliter les déplacements quotidiens entre Ste Henriette et la gare Lille Flandres, ne fait-il pas que prendre acte de l'éloignement entre domicile et travail, voire même en le favorisant ;
- en proposant une nouvelle infrastructure performante (au moins pour un temps), ne va-t-il pas immanquablement générer des relocalisations dans le domaine de l'habitat comme dans celui de l'emploi, qu'il est indispensable de prendre en compte pour qui veut maîtriser un tant soit peu l'organisation d'un territoire.

Or le projet de REGL n'a été abordé aujourd'hui que sous l'angle de la performance en termes de déplacement. Il importe que les implications qu'il aura nécessairement en termes d'aménagement du territoire, de paysage, de création d'un nouveau patrimoine construit ne soient pas envisagées comme un accompagnement à venir du projet, voire comme des mesures compensatrices des effets néfastes sur l'environnement qu'il pourrait avoir, mais bien comme des composantes du projet, au même titre que la composante déplacement.

La Région Nord-Pas de Calais est un espace de gouvernance qui articule aménagement du territoire, transport, économie...

Elle a porté le Schéma Régional d'Aménagement Durable du Territoire (SRADT), un schéma régional du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE), une Directive Régionale d'Aménagement (DRA) maîtrise de la périurbanisation, ... Elle intervient dans les domaines du développement économique, à travers notamment la démarche de Troisième Révolution Industrielle (TRI). Enfin, dans le domaine des transports, elle a une vision intermodale forte, que ce soit à travers le déplacement des lycéens, ou le Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports.

Elle dispose de beaucoup de leviers pour, à la différence d'un opérateur transport, penser le territoire et les besoins des habitants dans leur globalité.

**La question des mobilités ne doit-elle pas être abordée à de multiples échelles, dans un souci de maillage des différents outils mis à disposition des usagers ?**

En matière de report modal, c'est toujours le dernier kilomètre qui définit la performance globale du dispositif.

Par ailleurs, à plusieurs reprises, il a été mentionné dans les débats, que la performance du réseau voyageur ferroviaire est limitée par la présence du fret sur les voies régionales (Lille-Tourcoing ou Lille-Douai notamment). Il est donc manifeste que les questions de mobilité doivent également intégrer celles des marchandises.

La conception d'un mode de transport nouveau ne peut se suffire d'un barreau ferroviaire neuf et de quelques cadencements supplémentaires sur l'existant. Comment, et avec quel niveau de performance global va se faire la desserte de l'ensemble des générateurs de déplacement ?

**Dans un contexte de resserrement économique et démographique, n'y a-t-il pas un enjeu fort de valorisation de la structure urbaine existante.**

Dans un contexte de limitation de la capacité à construire et des évolutions démographiques faibles, la conception d'une capacité de transport supplémentaire ne peut se faire qu'en recherchant à consolider les structures de vie existantes....

Il nous faut aujourd'hui construire la ville sur elle-même, que ce soit par économie de la ressource, renforcement des équilibres sociaux, préservation de la capacité de production agricole ou de la biodiversité, valorisation des héritages du passé, renforcement des aménités urbaines indispensables à une économie fortement tertiaisée.

Il est essentiel que l'investissement mobilité qui sera réalisé ne vienne pas remettre en cause des polarités urbaines existantes. Comment envisager par exemple qu'un investissement de cette importance n'améliore pas le temps de parcours entre Lille et Lens d'une part, Lille et Douai d'autre part ?

Dans ce contexte, les gares existantes sont importantes dans la mesure où elles ont fixé des polarités dans la ville.

Mais il ne faudrait toutefois pas oublier que qui dit gare ne dit pas nécessairement polarité urbaine.

**Le REGL ne doit-il pas d'abord apporter de réelles réponses aux dysfonctionnements patents des déplacements en région.**

Une rapide lecture des documents de présentation publique du projet amène immédiatement deux questions :

- le projet retenu et les solutions "alternatives" qui ont été étudiées ne portent que sur un volet ferroviaire. Pourquoi ne pas avoir étudié un scénario combinant "renforcement des lignes existantes" et mise en œuvre d'une politique foncière volontariste, à l'échelle du grand Lille, visant à mieux organiser la répartition des emplois et de l'habitat ? En n'abordant

que l'angle des transports, le projet traite une conséquence de l'éparpillement urbain : l'éloignement de plus en plus important entre domicile et lieu du travail accroît les besoins quotidiens en matière de déplacement. En facilitant la mobilité, le projet contribue d'une certaine manière à encourager cet éloignement. Les 2,11 milliards d'euros annoncés pour le projet ne pourraient-ils pas être utilisés pour améliorer l'existant d'une part, se donner les moyens de mieux équilibrer la répartition de l'offre emploi/habitat sur le territoire du Grand Lille d'autre part ?

- près de 25% du coût de l'investissement annoncé sont utilisés pour la création d'une gare souterraine à LilleFlandres. Le montant apparaît disproportionné au regard de l'ensemble du budget, surtout quand d'importantes emprises ferroviaires, apparemment faiblement utilisées, semblent disponibles, au prix sans doute d'une réorganisation, mais très vraisemblablement moins coûteuse qu'une solution "tout enterré". Il apparaît tout à fait nécessaire d'étudier plus complètement l'hypothèse d'une gare "au sol", en réorganisant ces emprises. On y trouverait en outre l'occasion de projets urbains intéressants : à l'est, en articulant la nouvelle gare avec le projet Saint Sauveur et le quartier de Fives ou les franges d'Hellemmes ; au sud, en trouvant là le moyen d'une nouvelle connexion entre Lille "intra-muros" et les faubourgs du sud.

**Penser une offre globale de transport du XXIème siècle. Comment valoriser au mieux l'existant et penser les réalisations nouvelles en lien avec les technologies de demain ?**

Lors de la réunion associant les professionnels de l'architecture, de l'urbanisme et du paysage, qui s'est tenue à l'initiative de la Commission Nationale du Débat Public le 24 juin 2015, a été évoquée une infrastructure qui a marqué durablement le paysage de la métropole lilloise - même si elle est aujourd'hui fortement déqualifiée - et qui en fut sans doute le premier élément fédérateur : le "grand boulevard". Axe de transport majeur de la métropole lilloise, réalisé au début du XXème siècle, le grand boulevard n'a pas été pensé seulement comme un support de déplacement, mais

aussi comme une promenade urbaine et "une œuvre d'hygiène sociale, qui offrirait aux ouvriers, aux employés et petits rentiers un cottage sain avec jardin". C'est à dire que c'est un projet global qui a été proposé.

Et en effet, si l'on retient aujourd'hui surtout le nom d'Alfred Mongy, qui détermina précisément le tracé et stations du tramway, le grand boulevard est un projet qu'il élaborait en commun avec Arthur-Ghislain Stoclet, nommé agent voyer en chef et avec le docteur Théophile Bécour, hygiéniste qui en avait porté la proposition au sein du Conseil Général.

Nous proposons qu'à l'instar du Grand Boulevard pour le XXème siècle, le REGL devienne un projet de transport en commun du XXIème siècle". Pour cela il est indispensable d'en faire un projet d'ensemble qui prenne en compte, en même temps que la dimension mobilité, toutes les composantes d'un projet d'aménagement du territoire d'échelle régionale : paysagère, environnementale, sociale, économique et urbanistique.

Le lieu de réflexion sur ce sujet pourrait prendre la forme d'un « atelier du Grand Lille ».

Outre les questions d'aménagement urbain, les échanges ont également rapporté l'histoire du VAL, métro automatique, fleuron de la technologie française en matière de transport et qui est né du besoin de relier la ville de Lille à la cité universitaire implantée à la périphérie. Il ne faudrait pas en effet que cette infrastructure nouvelle ne soit qu'une branche de plus d'un réseau ferroviaire du XIXème siècle...

**La juste définition du tronc commun ne portet-il pas un enjeu fort d'aménagement régional qui mérite davantage d'alternatives : Hénin-Lille, Carvin-Mouscron, ... ?**

Le projet introduit la notion de « tronc commun », calquant ainsi la réponse ferroviaire sur le tracé du réseau autoroutier existant. Cette transposition est-elle véritablement opportune et/ou pertinente en termes d'aménagement du territoire ?

Dans ce type de planification d'outil de mobilité, ce qui compte le plus n'est-il pas la localisation des points

d'échange (la gare) et non le tracé à proprement parler. (D'autant qu'en exploitation la distance ne compte pas beaucoup plus que le nombre de courbes ou de points d'arrêt).

Dès lors où l'on s'affranchit de l'évidence autoroutière, trois interrogations se font jour :

- Quel bénéfice tirer d'un nouveau pôle d'échange éclaté sur Ste Henriette ?
- Ne peut-on assurer la connexion vers la Belgique via Tourcoing et Roubaix en économisant de lourds travaux au niveau de Lille-Flandres ? La dépense envisagée pour la gare souterraine de Lille Flandres ne peut-elle être mieux utilisée dans le contexte multipolaire de l'agglomération ?
- Par ailleurs, la valorisation du pôle existant de Libercourt/Carvin ne permet-elle pas d'envisager une desserte de la dorsale minière en « Y » plus efficace qu'une desserte en « T » ?

**Le « Grand Lille » ne doit-il pas aussi intégrer une ouverture sur la mer, en prenant en compte l'offre déjà existante en terme de TERGV et en assurant des connexions sans ruptures de charge entre les différents territoires et la mer ?**

Un territoire ouvert sur le monde est un territoire qui est connecté à sa façade maritime. C'est un vecteur de bien-être, mais aussi d'échange ou de ressource.

Si l'offre TER-GV a permis de diminuer sensiblement les temps de parcours entre Lille et Dunkerque-Calais-Boulogne, Valenciennes, Douai, ou Roubaix-Tourcoing ont vu disparaître les trains directs qui jadis les reliaient à la mer. De même, il est possible d'aller de Lens à Dunkerque, mais pas à Calais ou Boulogne qui sont dans le même département...

Aussi, un « Réseau Express Grand Lille » le bien nommé, se doit-il d'intégrer la question de l'accès au littoral de l'ensemble de sa population, et pas seulement ceux qui résident à proximité de la gare Lille-Flandres.

## VERS L'ATELIER MULTIPARTENARIAL DE LA REGION URBAINE DE LILLE.

A l'instar de ce qui se fait en région parisienne avec l'Atelier International du Grand Paris qui accompagne les actions d'équipement (Grand Paris Express), de gouvernance (Métropole du Grand Paris), et de réflexion, ne faut-il pas que ce grand projet régional soit l'occasion de la mise en place d'une instance de travail collective, qui aide à ancrer et à préciser ce projet, en écho au foisonnement de contributions issues du débat public présent ?

Le projet porte en lui le germe d'une approche à grande échelle, et c'est là une grande part de son intérêt. Comment utiliser l'ouverture de la réflexion pour interroger l'ambition du territoire ?

### Construire le paysage du projet pour être en capacité d'inventer le territoire de demain.

Le projet est élaboré avec le principe ERP : éviter, réduire, compenser. Les objectifs de préservation du patrimoine, ou de remaillage de la Trame Verte et Bleue (illustré par un fameux écoquadré !) montrent surtout le manque d'ambition politique et stratégique de placer le paysage comme précurseur de l'espace urbain.

Et d'activer un processus d'anticipation, de création et d'abstraction, que les projets à ces échelles nécessitent, pour créer les infrastructures de demain plutôt que de répéter celles d'hier.

A une démarche raisonnable, raisonnée et déductive, il faut opposer une réelle stratégie de territoire qui refuse d'appliquer des procédés connus (ceux des bureaux d'études) et convenus, mais forme un véritable Projet de Paysage, paysage urbain et paysage rural, paysage d'infrastructure.

La création d'un atelier pluridisciplinaire, partie prenante de l'élaboration d'un tel projet serait susceptible de permettre de résoudre et anticiper plusieurs problématiques en les composant, plutôt que de se contenter de juxtaposer consécutivement les réponses à l'analyse à chacune d'elles.

Il faut prendre effectivement la suite d'un Jacques Simon, d'un Gilles Vexlard, pour engager des projets innovants, sans bien-pensance stérilisante.

Les exemples existent, ils sont à chercher vers le Nord : les Pays Bas, le Danemark, la Suède, la Norvège, redéfinissent sans cesse leurs paysages en s'attaquant (gaillardement) à la topographie et à la prise en charge des étendues de l'espace non fini (dans l'espace comme dans le temps) plutôt qu'en restant au bord à essayer de ne pas « défaire » ce qui existe déjà.

### 50 ans après les travaux de l'OREAM, poser explicitement la question de la structuration de l'espace de vie des 3 millions de « grand lillois » .

Quels sont aujourd'hui, les sous-espaces de ce vaste bassin de vie qui regroupe bassin minier, agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing, Arrageois, Cambrésis, Courtrais, Tournais ?

Comment comprendre la contribution que peut apporter un réseau express à la structuration de ce territoire ?

Quelle place pour la consolidation de la ville sur elle-même dans une dynamique post péri-urbanisation ?

## UN RESEAU POUR UN GRAND LILLE, UN RESEAU PARMIS D'AUTRES RESEAUX.

La zone d'influence du projet de REGL dépasse largement la stricte aire métropolitaine Lilloise : elle concerne aussi l'ancien bassin minier, puis l'Artois et le Cambrasis, et enfin la Picardie, tous territoires qui vont être aussi, dans l'échelle de temps du projet REGL, impactés par le futur canal Seine Nord.

- La métropole transfrontalière est constituée d'une agglomération continue de villes abritant 1 million d'habitants environ. Elle joue un rôle de locomotive régionale et même internationale, compte-tenu de sa position transfrontalière,

- L'ancien bassin Minier, qui peine à se reconverter, classé UNESCO mais encore faiblement attractif, est formé d'un réseau de villes moyennes sans réelle continuité, se présentant transversalement et également réparti sur 100 km de part et d'autre de l'A1. Il est traversé d'est en ouest par l'A21.

- Le réseau autoroutier (A25, A1, A23, A22) desservant la métropole est saturé par un trafic poids lourds de transit. A ce trafic s'ajoute celui des camionnettes des entreprises et celui des véhicules légers des pendulaires domicile-travail.

- Les villes de DOUAI, ARRAS, LENS et VALENCIENNES sont assez bien desservies en TER mais leur infrastructure apparaît vieillissante et pas assez attractive pour capter le trafic des véhicules légers.

- ARRAS dispose d'une liaison TER-GV la mettant à 21' de LILLE Europe.

La réflexion sur le REGL ne peut être séparée de la réflexion du SMT pour la desserte Est/Ouest du Bassin Minier (BRUAY-LA-BUISSIERE - LENS – HENIN – DOUAI – VALENCIENNES) : BHNS, Tram ...

- Par ailleurs, les deux départements du Nord et du Pas-de-Calais sont largement dotés en voies secondaires (anciennes nationales ou départementales) mais ces voies ne jouent plus un réel rôle de desserte intercommunales compte-tenu du développement de la péri-urbanisation

### Eléments de vocabulaire

#### - Agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing

L'agglomération lilloise est composée de trois villes Lille, Roubaix et Tourcoing réparties en 2 pôles :

- Lille au sud-ouest
- Roubaix et Tourcoing au nord-est.

#### - Grand Lille

Issue d'une réunion non institutionnelle d'acteurs économique, elle accompagne le rayonnement d'un territoire défini par la polarisation du centre tertiaire Lillois

#### - Aire Métropolitaine de Lille

L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai est un groupement européen de coopération territoriale (GECT) qui a été créé le 28 janvier 2008 pour favoriser la coopération transfrontalière entre la France et la Belgique. Il est peuplé de plus de deux millions d'habitants et couvre une surface de 3 533,5 km<sup>2</sup> en France et en Belgique.

#### - Aire Urbaine Centrale

L'aire urbaine centrale rassemble plus de 2,5 millions d'habitants (soit les 2/3 de la population régionale), répartis dans les arrondissements d'Arras, de Béthune, de Douai, de Lens, de Lille et de Valenciennes. A noter que le périmètre de l'aire urbaine centrale se distingue de celui de l'aire métropolitaine de Lille puisqu'il ne comprend ni les territoires français du Cambrésis, de la Sambre et de la Flandre Intérieure, ni le versant belge de la coopération métropolitaine.

# PERSONNALITÉS



Le 22 Avril 2015.

Monsieur Archimbaud  
Président de la Commission particulière  
du Débat Public R.E.G.L.  
11, rue des Ponts de Comines  
59000 Lille

Monsieur le Président.

Suite à la réunion tenue ce soir à la Chambre de commerce, je vous réitère les propos que j'y ai tenus .

**1° Les 4 gares du tronçon central, Lesquin, Seclin, Carvin, Hénin.**

Le maître d'ouvrage doit dépasser son rôle purement ferroviaire pour devenir aménageur des territoires desservis. Il faudra une forte autorité pour coordonner tous les acteurs SNCF et RFF, la Safer, l'E.P.F, les municipalités, les intercos, la Région, l'Etat, la C.C.I. Seul un établissement public d'aménagement dirigé par un préfet est en mesure de concevoir et de réaliser autant de villes nouvelles qu'il y a de gares, et ce afin d'éviter la spéculation foncière et le développement urbain anarchique dans un rayon de trois kilomètres autour des futures gare. Il faudra sans doute 25 ans pour la réalisation de ces villes qui seront évidemment écologiques, à l'exemple de certains quartiers de Stockholm. Des villes complètes comportant bureaux, ateliers et tous les équipements qui font une ville: écoles, commerces, terrains de sports, etc.

Nul doute que ces quatre villes attireront non seulement les jeunes générations à la recherche d'un habitat du 21ème siècle, mais encore les entreprises. En conséquence, Le REGL ne doit pas être conçu exclusivement comme un lien domicile-travail vers la Métropole mais dans les deux sens, de villes anciennes à villes nouvelles.

## 2° Le foncier

C'est la plus-value foncière générée par les gares qui doit en totalité ou en partie financer les dites gares. Inspirons nous de l'exemple anglais. La Ville de Londres a acheté les terrains d'assiette de la future gare TGV de St Pancras et les a revendu aux promoteurs avec le deal suivant : « Je vous octroie un c.o.s. élevé et, en échange, vous financez la gare. »...

Il faut par conséquent acheter les terrains au prix de la terre à labour avant la publication de l'emplacement précis des gares.. cela pour éviter que des financiers avisés n'empochent la plus-value.

## 3° La troisième gare TGV

La gare de Lille Europe sera saturée avant dix ans. Lors de sa conception, on ne pouvait en effet prévoir ni le succès des TGV province-province, ni l'extension du réseau à vraie grande vitesse vers Rennes, Strasbourg et Bordeaux, ni les T.E.R.G.V vers la côte d'Opale, ni l'extension du réseau vers Amsterdam et Cologne.

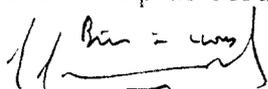
Il faudra construire une nouvelle gare Tgv au Sud de Lille, à horizon 2020/2025. Elle permettra aux compagnies européennes, telles que Deutsche Bahn, Trenitalia, Renfe, qui se rendent dans ces deux villes rhénanes d'éviter le détour par Lille Europe qui occasionne une perte de 25 minutes. Ce Hub ferroviaire permettra les correspondances entre toutes ces LGV européennes, ce qui est impossible dans la gare actuelle qu'on ne peut techniquement pas agrandir.

Il est très important de préparer l'avenir à dix ans en situant cette gare TGV à une jonction avec la ligne REGL.

L'idéal consisterait en outre à coupler cette jonction avec le réseau TER classique. En contrebas de la LGV., au hameau de Wattiesart( commune de Seclin, à la limite de Lesquin), cette ligne TER se dirige vers le triangle d'Ostricourt pour rejoindre Douai et Lens. Je pense qu'il devrait être possible de concevoir trois gares (TGV, REGL, TER) en une.

Je vous remercie de m'avoir permis de m'exprimer sur un sujet qui me tient particulièrement à cœur et vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mon souvenir le plus cordial.

Bruno Bonduelle



Président Honoraire de la C.C.I. Grand Lille  
Fondateur du Comité Grand Lille

## CONTRIBUTION DE MICHEL DELEBARRE, SENATEUR DU NORD

Débat Public relatif au Projet de Réseau Express Grand Lille

### LE NORD-PAS DE CALAIS :

#### Une histoire singulière quant au rôle des transports

---

Le développement de la Région Nord-Pas de Calais a toujours été lié aux infrastructures de transports... Les ports, les canaux, les routes et les autoroutes ont joué un rôle essentiel sur notre développement économique et urbain. Plus récemment, c'est le VAL, le TCR devenu TER, le Tunnel sous la Manche et naturellement le TGV qui devaient marquer profondément l'évolution voire la mutation des flux des passagers sillonnant notre région.

Dans ce contexte, nos infrastructures (routes et rail en particulier) et nos modes publics et privés de transport ont été les porteurs des transformations profondes de nos territoires : sur la Métropole Lilloise et sur ce qui est convenu d'appeler le « Grand Lille », de la frontière belge jusqu'au Bassin Minier, mais aussi avec les industries ferroviaires du Hainaut et les industries automobiles présentes sur le Béthunois, le Douaisis et la Sambre : nous sommes devenus la première région industrielle pour le ferroviaire et la première région industrielle pour la construction automobile.

### UNE URGENCE :

#### Lutter contre la thrombose autoroutière

---

La population régionale a peu varié ces vingt dernières années mais les déplacements ont connu d'énormes progressions. C'est le cas pour les transports publics. Mais aussi avec le trafic automobile. Les accès à la Métropole Lilloise aux heures de pointe sont devenus problématiques. Ce phénomène a d'ailleurs tendance à se produire et se reproduire sur Arras, Douai, Valenciennes voire Dunkerque : il y a urgence à trouver des solutions efficaces et pérennes.

### LE RESEAU EXPRESS GRAND LILLE :

#### Un projet d'envergure qui est une réponse urgente, efficace et pertinente

---

De par sa nature et quel que soit le scénario retenu, ce réseau va désengorger une partie importante des flux des liaisons routières et autoroutières nord/sud de notre région. Avec l'indispensable projet Seine-Nord, ces deux modes de transport soulageront très nettement et très clairement les trafics actuels : on ne peut que se féliciter que de les voir se tout en continuant à développer d'autres solutions complémentaires (covoiturage...).

## **FAIRE DU RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE, UN OUTIL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.**

---

Le REGL s'inscrit dans une nouvelle politique d'aménagement du territoire : ce nouveau réseau de communication doit être construit dans une vision globale incluant des perspectives, des réflexions et donc des actions en termes d'aménagement du territoire. Il ne s'agit pas de renforcer la métropolisation de la Région mais d'irriguer l'ensemble des territoires en leur offrant les moyens de renforcer leur attractivité et leur potentiel économique.

A l'image du VAL ou du passage des TGV dans notre région, le REGL est une occasion unique de penser, voire de repenser, l'aménagement de notre aire centrale à l'heure de la création de la nouvelle région Nord-Pas de Calais / Picardie. Non seulement avec le renforcement de l'interconnexion de l'actuel réseau ferré (TER, Trains intercitys, TGV) mais aussi avec le développement des liens entre les grands pôles urbains de cette nouvelle région.

## **S'APPUYER SUR NOS SAVOIR-FAIRE REGIONAUX**

---

Comme ce fut le cas avec la création du GRTT, le Groupement Régional des Transports Terrestres pour la réalisation du VAL, nous pouvons compter sur le savoir-faire de notre région et de ceux qui l'animent. Nous avons l'expertise et l'expérience des grands constructeurs et équipementiers. Nous disposons des acteurs académiques de première importance (Universités, Etablissements d'enseignement supérieur, laboratoire de recherche, IFFSTAR). Nous bénéficions du CISIT pour la sécurité ferroviaire ou encore de RAILENIUM ou d'i-Trans pour l'innovation. Avec l'ensemble de ces acteurs nous pouvons encore une fois imaginer, lancer et réaliser un nouvel outil ferroviaire moderne, innovant et durable.

\*

\*

\*

A ce titre, le Réseau Express Grand Lille est une opportunité exceptionnelle, une occasion unique de renforcer notre territoire dans le grand triangle Londres / Paris / Bruxelles. Il nous permet d'envisager une nouvelle vision à l'horizon des trente prochaines années.



**Michel DELEBARRE**  
Ancien Ministre d'Etat  
Sénateur du Nord

# RECHERCHE-ENSEIGNEMENT



# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°5 Juillet 2015



### Présentation de l'acteur

La Communauté d'Universités et d'Établissements (COMUE) Lille Nord de France est une structure dynamique de dialogue, de projets, de construction et de développement de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche en Région Nord-Pas de Calais.

Son action est au bénéfice des territoires, des établissements et de leurs étudiants.

Avec 130.000 étudiants, 4600 chercheurs et enseignants-chercheurs, 3000 doctorants au sein de 6 écoles doctorales thématiques, 7 pôles de compétitivité labellisés, de nombreux pôles d'excellence reconnus, elle est un acteur majeur de la formation et de la recherche régionale.

Eugény PERON BODIN  
Responsable Développement Durable  
COMUE LNF – 365 Bis, Rue Jules Guesde  
BP 50458 – 59658 Villeneuve d'Ascq  
eugeny.peronbodini@cue-Inf.fr  
www.univ-lille-nord-de-france.fr

## CAHIER D'ACTEUR

Générateurs de flux, les Universités et Grandes écoles de la Région Nord Pas de Calais, réunies au sein de la Communauté d'Universités et d'Établissements (**COMUE**) Lille Nord de France, constatent chaque jour les difficultés de déplacements et les choix limités de mobilités en Région Nord Pas de Calais.

La COMUE Lille Nord de France couvre la quasi-intégralité du territoire sur les principales agglomérations de la Région (Littoral, Audomarois, Métropole lilloise, Bassin Minier, Valenciennois et Avesnois). Avec près de 130 000 étudiants et 20 000 salariés, le projet **Mobilités Urbaines Campus** est une démarche ambitieuse. Initié en Janvier 2014, le **Plan de Déplacement Campus** à l'échelle régionale a permis de qualifier les profils de mobilités.

Les difficultés liées aux déplacements (quotidiens, professionnels, étudiants) sont diverses sur les différents territoires : Engorgement, Cadencement, Fréquence, Coût, etc...

Les besoins sont aussi différents mais **les étudiants** revendiquent principalement des mobilités adaptées à la vie étudiante, qui a été profondément bouleversée ces 10 dernières années : Semestrialisation, Amplitude horaire, Vie active, Stage et Alternance, Loisirs, etc...

**Le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL) peut apporter une réponse, mais ne doit pas être la réponse unique. La COMUE Lille Nord de France s'engage vers des Campus Zéro Carbone avec l'ambition de porter une mobilité innovante et neutre à l'horizon 2050.** Cette perspective implique nécessairement des alternatives ambitieuses à l'usage de la voiture individuelle : le développement des mobilités douces, le covoiturage, l'autopartage, les tiers-lieux, la dématérialisation sont autant de solutions envisagées pour atteindre ces objectifs.

## Mobilités Urbaines Campus : Késako ?

Depuis Janvier 2014, la COMUE Lille Nord de France réalise, avec le soutien de la DREAL Nord Pas de Calais et l'accompagnement du CEREMA Nord Picardie, un Plan de Déplacement Campus (PDC).

Démarche inédite en France, la réalisation d'un PDC à l'échelle d'une Région Universitaire permet de mettre en commun les différentes problématiques liées à la mobilité étudiante : Formation, Stage et Alternance, Vie étudiante, Logement... Mobilités Urbaines Campus est une réponse aux quelques 152 000 tonnes équivalent CO<sub>2</sub>\* émises chaque année à cause des déplacements dans les établissements de la COMUE Lille Nord de France.

Le diagnostic qualitatif et les premiers résultats de l'enquête quantitative ont permis de confirmer que les problématiques de déplacements ne se résument pas à de simples optimisations ou nouvelles solutions de déplacement, mais réinterrogent la mobilité. La démobilité, le choix du logement, la question des rythmes et temporalités ou encore le coût sont autant de sujets à inscrire au plan d'actions Mobilités Urbaines Campus.

\*Source : Bilan Carbone 2012, PRES ULNF

Taux de décohabitation	
NPDC	49%
Artois	31%
Littoral	33%
Valenciennois	45%
Métropole lilloise	56%
France	58%

\*Source : Légende : Source DREAL Nord Pas de Calais. Etat des lieux de l'offre pour les étudiants et ses insuffisances pour satisfaire les besoins. Etude sur le logement des jeunes en lien avec leur besoin de mobilité et d'insertion. 2010.

## La Mobilité en Région Nord-Pas de Calais doit s'adapter aux profils de ses habitants : une mobilité variée, adaptable et fiable

### Le paradoxe des territoires universitaires en Nord-Pas de Calais

Historiquement, les Universités se sont rapprochées des territoires afin de créer des Universités de proximité, permettant ainsi de faciliter l'accès à l'enseignement supérieur. Si l'Université s'est investie sur les territoires périphériques de la Métropole lilloise, c'est aussi pour favoriser la mobilité de ses étudiants. Paradoxalement, la proximité géographique n'occulte pas la nécessaire mobilité des étudiants : formation, recherche, stage, emploi, loisirs... L'apprentissage de la mobilité, au sens large, est un enjeu important.

L'enquête Mobilités Urbaines Campus démontre que les étudiants des Universités de proximité (hors métropole lilloise) se déplacent moins que les étudiants lillois. Ils se déplacent également majoritairement en voiture individuelle, alors que les étudiants lillois sont plus à même d'utiliser les transports en commun ou les mobilités dites douces (marche, vélo...). Dans le travail de diagnostic qualitatif, les entretiens révèlent une certaine difficulté d'utilisation des transports en commun car souvent ils sont mal adaptés à leurs besoins et attentes. La voiture reste alors un symbole de liberté.

### La mobilité du néo-étudiant : Flexibilité, Attractivité & Proximité

La vie étudiante a largement évolué au cours de ces dix dernières années, et elle sera amenée à de profonds changements dans les décennies à venir. Aujourd'hui, la semestrialisation des études, la mobilité européenne et internationale ou encore le développement de l'alternance sont autant de méthodes développées en faveur de l'étudiant mais ayant des impacts sur les déplacements et l'approche de la mobilité des étudiants.

Aujourd'hui, les étudiants recherchent

avant tout dans leurs déplacements la simplicité et la flexibilité. Les transports en commun, sur les territoires hors métropole lilloise, sont critiqués par les étudiants. Ils sont souvent peu adaptés à la vie étudiante de campus, notamment à cause d'une amplitude horaire réduite.

Par ailleurs, la Région Nord-Pas de Calais a la spécificité d'avoir un taux de décohabitation (l'étudiant sort du logement de ses parents, en semaine ou plus, le temps de ses études) parmi les plus faibles de France, et ce particulièrement dans les Universités de proximité. En effet, le choix est souvent fait de répercuter le coût des études supérieures sur le déplacement plutôt que le logement. Ainsi le coût du temps passé dans les transports en commun et le coût financier sont souvent vus comme supérieurs au coût, sous-estimé, de l'automobile et de la liberté qu'elle procure. À cela s'ajoute l'approche culturelle de l'automobile conçue comme un gage d'indépendance et d'autonomie.



Association Cyclo Campus à l'IUT de Béthune : Développer la pratique du vélo à l'Université

**Ainsi, il existe aujourd'hui des disparités importantes entre la mobilité choisie des étudiants métropolitains, et la mobilité subie des étudiants des Universités de proximité. Cette iniquité territoriale doit être soulevée par la COMUE Lille Nord de France. Le projet REGL ne vient que solutionner partiellement cette iniquité.**

**Les financements dédiés à la mobilité régionale devraient être davantage répartis sur le territoire afin de développer une culture de l'éco-mobilité avec des transports en commun de proximité plus flexibles et attractifs et**

des services de mobilités alternatives (vélo, covoiturage, autopartage...).

Cela nécessite de ne pas laisser disparaître des lignes de transport en commun (TER Orchies Lille par exemple) alors même que le transport en commun doit devenir plus souple pour tous afin de favoriser son usage. Cela nécessite de revoir également les nœuds d'éco-mobilité pour les rendre réellement flexibles, avec une volonté affirmée et très visible de faire du cycliste et du piéton les usagers privilégiés et sécurisés alors qu'ils restent encore actuellement des usagers défavorisés par des voiries mal adaptées ou par les difficultés à combiner plusieurs modes de déplacement.

## La Région Nord-Pas de Calais ne doit pas présenter une solution unique, mais un panel de solutions pour une meilleure éco-mobilité

La question de la mobilité se pose au-delà des problématiques liées aux déplacements. Au cours du travail de diagnostic, le projet Mobilités Urbaines Campus a démontré des liens étroits avec plusieurs sujets impliquant les logiques de déplacements.

### *Les rythmes universitaires et la gestion des temps*

Le problème est assez simple et classique. Les étudiants et salariés arrivent à la Gare Lille-Flandres pour ensuite emprunter le métro lillois afin de se rendre sur les principaux sites universitaires de la métropole (Cité Scientifique, Pont de Bois, Moulins, CHR) aux alentours de 7h30/8h. Cet engorgement trouve son pendant sur la ceinture autoroutière de Lille. Ces déplacements pendulaires peuvent trouver différentes solutions, notamment le désengorgement de la gare Lille-Flandres vers d'autres gares telles que Pont de Bois, CHR, etc...



Le Tramway traversant le Campus du Mont Houy, Université de Valenciennes et du Hainaut Cambrésis (UVHC)

La question se pose aussi en termes de rythmes urbains. La gestion du temps est une donnée importante pour rationaliser les déplacements et améliorer le « mieux vivre ensemble ».

Une meilleure répartition des rythmes permettrait de répartir davantage les voyageurs sur les lignes de TER existantes. La question des rythmes implique une homogénéité des services de transport indifféremment des heures de la journée et de la nuit (heures décalées), de la semaine et du week-end.

### *La question de la démobilité au cœur de la prospective*

La question de la démobilité doit être posée dans le débat contemporain sur les mobilités. Les déplacements subis, souvent pendulaires, ne sont pas nécessairement destinés à s'inscrire dans un futur proche. Les nouvelles réflexions sur les tiers-lieux, le coworking ou encore le télétravail progressent. La mobilité étudiante sera aussi impactée par de nouvelles méthodes pédagogiques, où le déplacement ne sera plus nécessairement la norme. La mobilité doit évoluer vers des mobilités choisies et réfléchies ; la perte de temps liée aux déplacements, souvent évoquée dans nos enquêtes,

est une donnée importante dans le débat sur la future mobilité régionale.

### *La culture de l'éco-mobilité comme condition préalable aux bons usages des infrastructures de déplacement*

La mise en place d'une nouvelle infrastructure pour faciliter le déplacement aussi performante soit-elle, ne suffit pas pour développer son usage. L'apprentissage d'une nouvelle mobilité est une condition préalable et essentielle pour réussir à déconstruire l'hégémonie de l'autosolisme.

La COMUE Lille Nord de France s'engage vers cet apprentissage de l'éco-mobilité pour former de futurs citoyens à un choix raisonné et adapté de leurs mobilités.

Les transports en commun, les mobilités douces et les mobilités alternatives (autopartage, covoiturage) doivent proposer des services attractifs, et offrir des aménités à leurs usagers. À contrario, une communication sur le coût réel de la possession et l'usage d'une voiture individuelle doit être orchestrée.

Cette culture de l'éco-mobilité est un processus progressif, mais qui doit être réalisé en cohérence avec les infrastructures et les politiques de mobilités à l'échelle régionale et territoriale

## La Région Nord-Pas de Calais engagée vers des campus à mobilité innovante et neutre à l'horizon 2050

Engagée dans la **Troisième Révolution Industrielle (TRI)**, la COMUE Lille Nord de France porte la démarche « Universités Zéro Carbone ». Parmi les grandes orientations retenues pour atteindre la transition écologique et énergétique des campus, la Mobilité est un axe fort. Les Campus de la Région Nord-Pas de Calais s'investissent dans la TRI en utilisant leurs atouts : Recherche, Application et Changement des mentalités.

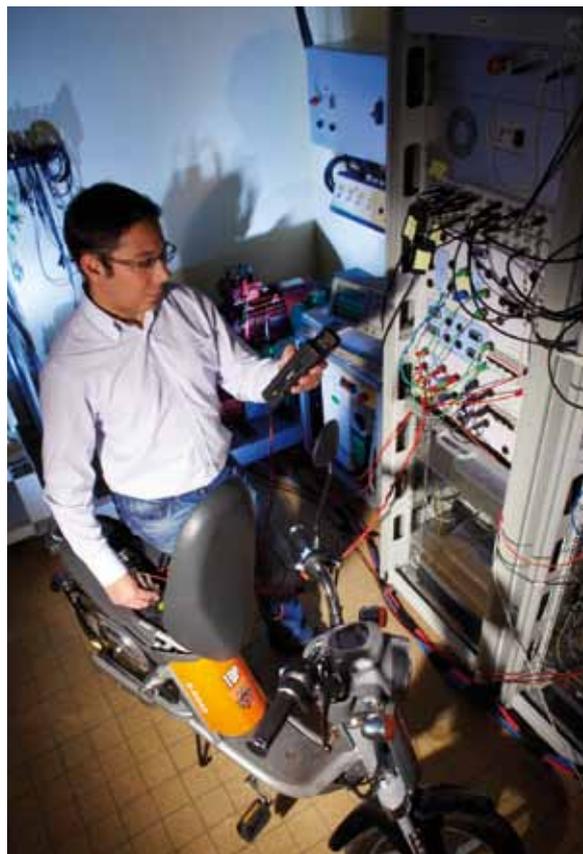
### *La recherche au service de la mobilité innovante*

La mobilité innovante réside en grande partie sur le véhicule électrique, qui permettrait de s'affranchir des énergies fossiles, et des principes de possession classique de l'automobile. Plusieurs Universités investissent dans des véhicules électriques pour les déplacements professionnels inter-sites, avec des systèmes de recharges en énergies renouvelables innovants de type « smartflowers ». Certaines de nos Universités mettent en place des recherches sur la charge intelligente des véhicules électriques, la performance de la gestion électrique de ces véhicules ou encore sur les usages de véhicules électriques par la mise en place d'un parc de véhicules électriques connectés. Des solutions alternatives de mobilité électrique sont en phase de recherche avec des navettes sans conducteur, par exemple.

La recherche, menée par nos Universités, s'oriente aussi vers les outils numériques puisque ils peuvent permettre de calculer leurs besoins de mobilité en temps réel. Ainsi, des applications innovantes de covoiturage dynamique sont en cours d'expérimentation. D'autres outils permettent de calculer le bilan carbone des différents déplacements possibles, par l'usage de smartphones et de cloudcomputing, et d'apporter ainsi une information supplémentaire dans le choix de sa mobilité.

### *Des campus démonstrateurs de l'éco-mobilité*

De nombreux campus de la Région Nord-Pas de Calais ont entamé leur transformation pour aller vers davantage d'éco-mobilité. Cela se traduit par un Plan de Déplacement Campus, Mobilités Urbaines Campus, partagé au sein de la Région Nord-Pas de Calais. Cette démarche innovante intègre les acteurs universitaires, mais également l'ensemble des partenaires du territoire régional afin de faire émerger des campus démonstrateurs d'une éco-mobilité. La piétonisation des campus est une ambition forte, de même que le renforcement des voies de circulations douces, ces initiatives doivent entrer en cohérence avec un système de transports en commun efficace, flexible et cadencé.



*La Recherche en Action, Université de Lille Sciences et Technologies, Projet CUMIN (Campus Universitaire à Mobilité Innovante et Neutre)*

La clé de réussite de ces campus démonstrateurs est de diversifier et densifier l'offre de mobilité afin qu'elle puisse s'adapter à l'ensemble des besoins et attentes des usagers, universitaires ou non.

**À travers ce témoignage, la COMUE Lille Nord de France souhaitait transmettre le fruit de son travail autour des dynamiques de mobilités, et porter particulièrement les enjeux pour la mobilité étudiante. Les études et résultats sont disponibles pour agrémenter et enrichir le débat public.**

**Si l'objet n'est pas ici de prendre une position en faveur ou en défaveur du projet de REGL, la COMUE Lille Nord de France apporte un éclairage au Débat Public engagé.**

**La COMUE Lille Nord de France porte une volonté de proposer un bouquet de solutions de mobilités, en ne privilégiant pas un mode de déplacement mais une meilleure adéquation des besoins, attentes avec les services de mobilités existants.**

## Contribution de l'IRT Railenium au projet REGL

A l'image du métro automatique de Lille qui fut une première technologique et une révolution pour le transport public pour Lille et son environnement proche, le projet du Réseau Express Grand Lille est l'opportunité d'opérer une nouvelle révolution pour le développement de la future grande région Nord - Pas de Calais - Picardie.

Grâce à sa palette complète de projets d'innovation conjuguée au savoir-faire de notre filière ferroviaire régionale, l'IRT Railenium est naturellement force de propositions pour soutenir ce projet. Ensemble, nous pourrions ainsi concevoir le système de transport du futur de notre région et apporter une solution aux besoins de nombreuses autres agglomérations. Nous sommes persuadés que ce projet devrait contribuer au développement économique de notre région et à plus de bien-être pour ses habitants.

En effet, l'IRT Railenium a pour vocation de stimuler et fertiliser le savoir-faire de la région Nord - Pas de Calais - Picardie. Nous agissons dans le domaine du ferroviaire, aux côtés des gestionnaires d'infrastructure comme SNCF Réseau et Eurotunnel, et avec tous les acteurs de la filière ferroviaire: ses nombreux industriels, sociétés d'ingénierie et constructeurs, ses laboratoires de recherche, ses universités et grandes écoles d'ingénieurs, l'IFSTTAR, le CISIT et le pôle de compétitivité i-Trans.

Dans la perspective de rendre le REGL plus performant pour l'utilisateur et plus efficient sur le plan économique, de nombreuses applications et innovations doivent être envisagées dans différents domaines :

- technologiques, pour définir un système de transport efficace et moins onéreux aussi bien lors de sa réalisation que pour son exploitation ;
- sur le plan des services de transport et en gare, pour simplifier les déplacements et faire des gares des centres de vie utiles et agréables ;
- organisationnels, pour notamment permettre une coordination multimodale plus efficace;
- sur le plan des processus et du modèle économique, pour faciliter la mise en œuvre du projet et assurer la performance économique du service de transport.

Ce grand projet, outre ses enjeux pour le Grand Lille, représente ainsi un levier majeur pour fédérer l'écosystème ferroviaire en Nord pas de Calais et Picardie autour du train du futur, en relais des nombreux projets d'innovation déjà lancés, et confortant la stratégie de R&D de notre filière ferroviaire.



Jean-Marc Delion  
Délégué Général

Espace Technopôle, le Mont Houy, RD 958 - 59300 FAMARS - France



# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR  
N°18 juillet 2015



### La mobilité au cœur de l'Université Catholique de Lille

Depuis 2006, l'Université Catholique de Lille a engagé le premier plan de déplacements universitaire français.

Avec plus de 23 000 étudiants et 4000 salariés, l'Université apparaît comme un important pôle générateur de déplacements.

C'est avec l'aide du CEREMA Nord Picardie, que l'Institut du Développement Durable et Responsable (IDDR), institut transversal de l'Université en charge du campus durable, réalise son diagnostic et son plan d'actions en faveur d'une mobilité optimisée et alternative. Avec l'aide du CRESGE, centre d'études et de recherche de l'Institut Catholique de Lille, l'Université a depuis développé son expertise en management de la mobilité et mené des travaux de recherche-action sur cette thématique.

## CAHIER D'ACTEUR

### Le REGL, une (des) réponse(s) à une demande de mobilité croissante

#### Des études et recherches - actions éclairant les besoins de mobilité

Le CRESGE, centre d'études et de recherche de l'Université Catholique de Lille a accompagné, ces dernières années, différents acteurs à l'échelle de la région Nord-Pas de Calais dans la mise en place de leur plan de déplacements : centres hospitaliers, campus, restaurants, quartier, EHPAD... Ces études ont permis d'identifier un certain nombre de problématiques récurrentes. Dans le cadre de chacune de ces études, les salariés ont été enquêtés, soit à travers un questionnaire, soit à travers des réunions d'échanges et de concertation. Plusieurs milliers de salariés ont ainsi pu être interrogés. Les résultats permettent de dégager plusieurs pistes de réflexions sur les pratiques actuelles mais aussi sur les besoins de mobilité. Quelques éléments peuvent ici être mis en exergue afin d'alimenter la réflexion sur le projet du Réseau Express Grand Lille :

- Les « horaires décalés »
- Les premiers et derniers kilomètres
- L'accessibilité des gares ou arrêts
- L'acculturation des transports alternatifs
- Les déménagements

Ces déterminants de la mobilité posent la question des objectifs sur lesquels reposent le projet de Réseau Express Grand Lille : désengorgement de voies saturées, nouvelle solution alternative à la voiture individuelle, réponse à la mobilité des personnes en difficulté...

Cette contribution vise à nourrir la réflexion sur le projet en apportant un regard sur des besoins identifiés au cours de plusieurs études et au cours d'une recherche menée pour le compte du Ministère de l'Ecologie.

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - [regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>

## Les heures creuses et les transports collectifs

Plusieurs éléments déterminants de la mobilité ont pu être identifiés à travers les échanges avec les salariés : en premier lieu la problématique des heures creuses.

De nombreux établissements (industries, centres hospitaliers, restaurants...) ont engagé une démarche de plan de déplacements d'entreprise afin d'optimiser les déplacements de leurs collaborateurs. Ces établissements sont souvent confrontés à la problématique des horaires non desservis pas les transports collectifs.

Pour les centres hospitaliers par exemple, la rotation des postes s'effectue généralement entre 13H15 et 13H45, or si l'on prend l'exemple de la desserte Lille-Lens en TER, on s'aperçoit qu'aucun train ne circule entre 13H15 et 15H40.

La problématique des « coupures » dans les restaurants par exemple vient appuyer cette problématique. Pour une coupure de 3 ou 4 heures qui a souvent lieu entre 14H00 et 18H00, les salariés privilégient la voiture comme mode de transport principal. Les transports collectifs existants dans la Région et notamment le réseau de TER ne permettent pas d'offrir une souplesse suffisante pour les salariés.



Le projet du Réseau Express Grand Lille tel qu'il est présenté, pourrait apporter une réponse à cette problématique en renforçant la fréquence notamment aux heures creuses et en optimisant le temps de trajet.

Par ailleurs, les horaires « décalés », « postés » concernent bien souvent des salariés ayant des revenus, moyens voire faibles, la problématique du poids du budget transport pèse donc d'autant plus lourdement si leurs choix de mobilité s'orientent de manière contrainte vers la voiture faute d'autres modes disponibles. Le Réseau Express Grand Lille apparaît aussi comme une réponse à la problématique de précarité énergétique liée aux transports pour un certain nombre de ménages.

## Les premiers et derniers kilomètres

Peu nombreuses sont les personnes qui résident à moins d'un kilomètre d'une gare, la problématique des premiers et derniers kilomètres dans le cadre d'un trajet multimodal est essentielle.

Les trajets pendulaires entre le bassin minier et la métropole lilloise sont souvent supérieurs à la moyenne régionale en terme de temps de trajet. Pour un trajet Lille-Lens en TER, il faut compter au minimum une demi-heure et au maximum 45 minutes, et à cela s'ajoute le temps de trajet depuis le lieu de domicile jusqu'à la gare et depuis la gare jusqu'au lieu de travail. Ce sont souvent ces premiers et derniers kilomètres qui peuvent décourager l'utilisateur s'ils ne sont pas optimisés.

Plusieurs réponses peuvent être apportées : soit un réseau de transport collectif efficace entre les communes et la gare, soit des lieux de stationnement pour cycles ou voiture.

Si les stationnements pour voiture existent dans la majorité des gares, ils sont souvent saturés et parfois même payants, dissuadant l'usage des transports collectifs (exemple de la gare de Lens). Le stationnement vélo quant à lui n'existe souvent que dans les gares d'importance. Le Réseau Express Grand Lille ne pourra apporter une réponse efficace, que s'il est intégré dans une politique plus globale d'aménagement. Plus qu'une infrastructure, le REGL doit être pensé comme un projet d'aménagement et doit intégrer les problématiques de logement, de foncier, de transports collectifs et de modes actifs.

De fait, la question des dessertes, depuis et jusqu'aux potentiels futurs arrêts du REGL, est une question majeure. D'autre part, la question des stocks de stationnements autour des arrêts semble être un élément de persuasion primordial aux yeux des utilisateurs. Le temps de trajet domicile-gare et gare-lieu de travail ne doit pas excéder le temps de trajet passé dans le train.

## La culture de la mobilité, nécessité d'une acculturation

Nos déplacements ont été dopés par la démocratisation de la voiture et l'étalement urbain, dopés aussi par l'évolution du transport public urbain, régional et national. Pour autant il y a une véritable inégalité face à la mobilité. Elle repose sur les lieux d'habitation, les ressources financières, l'éclatement des temps au sein du foyer, éléments auxquels s'ajoutent les capacités cognitives des personnes.

L'automobile, devient, notamment pour les territoires ruraux et péri-urbains, le mode de transport plébiscité par les habitant-es de ces territoires. Mais pour les populations aux faibles ressources, la possession et l'usage d'une voiture représente jusqu'à ¼ du budget mensuel et 39% des ménages pauvres ne sont pas équipés en automobile.

Par ailleurs, la conjugaison des temps devient également un frein à la mobilité pour les foyers qui cumulent des impératifs horaires incompatibles avec les transports classiques (travail posté, horaires éclatés, problème de garde..).

Enfin, les populations au faible niveau d'éducation et/ou en situation d'exclusion éprouvent très souvent des freins cognitifs à la mobilité tels que des difficultés à organiser leur déplacement surtout s'il est multimodal, à lire une carte ou un plan, à utiliser des services et automates...

Pour désigner la capacité des acteurs à se mouvoir, on utilise la notion de motilité qui correspond au potentiel de mobilité dont dispose une personne avec les facteurs relatifs aux accessibilités (offre de mobilité), aux compétences (capacités à rechercher l'information, à programmer) et à l'appropriation (perceptions...).



Le Réseau Express Grand Lille peut apparaître comme une réponse à la mobilité des ménages notamment à faible revenu ou non équipés d'une voiture, à condition que les moyens de sensibilisation et d'accompagnement soient mis en œuvre.

Il en va de même pour le public étudiant : beaucoup de lycéens qui souhaitent poursuivre leurs études, réduisent leurs champs des possibles du fait d'un éloignement (relatif) de la métropole lilloise et/ou d'une méconnaissance des possibilités de mobilité qui s'offrent à eux. Beaucoup d'étudiants cumulant leurs études avec un travail étudiant sont quotidiennement confrontés aux problèmes de mobilité.

Le REGL peut apporter une réponse aux différents freins à la mobilité : accessibilité, coût, accompagnement... Il peut effectivement apporter une réponse supplémentaire à l'offre disponible pour rejoindre la métropole lilloise depuis le bassin minier. Il peut permettre de faire « revisiter » la question des territoires et des distances pour des usagers non habitués à sortir de leur quartier/ville. Il peut, à ce titre, être un véritable outil de décroisement des territoires.

## Des déménagements fréquents

Dans le cadre d'une recherche menée pour le Ministère de l'Ecologie, il a été identifié qu'environ 30% des salariés (près de 2000 enquêtés) avaient déménagé au cours des 3 années qui ont précédé l'enquête. Ce constat a également été réalisé par l'ex CETE Nord Picardie lors de l'évaluation de plusieurs plans de déplacements. Il s'est avéré que les salariés sont plus enclins à changer leur mode de transport lors d'un déménagement. La question de la mobilité et de l'accessibilité du lieu de résidence apparaît aujourd'hui comme l'un des trois critères de choix de localisation du lieu de résidence. Les ménages intègrent davantage cette question lors du déménagement et privilégient la proximité à un axe de transport collectif ou à un axe routier. Une infrastructure structurante telle que pourrait l'être le REGL poserait sans doute la question de la localisation des lieux de résidence pour certains usagers.

## Les plans de déplacements entreprise, une opportunité pour le REGL

Le **Plan de Protection de l'Atmosphère** rédigé par la DREAL en mars 2014 rend obligatoire la mise en place de plans de déplacements entreprises pour les entreprises de plus de 500 salariés hors zone d'activité (de plus de 250 salariés pour les entreprises situées dans une zone d'activité) et pour les établissements scolaires de plus de 250 élèves et/ou salariés. Le management de la mobilité et particulièrement le PDE est une démarche visant à travers un diagnostic et un plan d'actions, à optimiser l'accessibilité du site et à favoriser l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

Les plans de déplacements existent depuis une dizaine d'années et de nombreuses entreprises se sont déjà engagées dans ce type de démarche. La sensibilisation aux modes alternatifs, l'encouragement à tester d'autres modes que la voiture, l'amélioration de l'accessibilité en transports en commun ou en modes actifs font parties des principaux objectifs d'un PDE.



La réflexion sur le Réseau Express Grand Lille arrive dans un contexte favorable à ces initiatives mobilité. En effet la Région Nord Pas de Calais a, ces dernières années, dépassé les seuils réglementaires liés à la qualité de l'air. Le Plan de Protection de l'Atmosphère a pour ambition de limiter les émissions et d'améliorer la qualité de l'air. Le projet de REGL apporterait une réponse aux problématiques posées par le plan de protection atmosphérique. En favorisant l'usage des transports collectifs par l'aménagement d'une infrastructure d'ampleur, le REGL a bien pour ambition une meilleure répartition modale en faveur des modes collectifs et une diminution des principaux gaz polluants (particules fines, notamment).

## Le REGL, partie d'un panel de solution

Le Réseau Express Grand Lille, plus qu'une simple infrastructure pour désengorger l'A1, l'A25 et la RN 41, se doit être une solution alternative à la voiture individuelle. Il doit faire partie d'un panel de solutions permettant d'apporter des réponses multiples à chacun. Comme il a été démontré à plusieurs reprises par la DREAL, dès qu'une partie des usagers d'une voirie se reporte vers un réseau de transports collectifs, de nouveaux usagers utilisent et saturent la dite voirie. Le REGL n'a pas tant pour objectif de désengorger les voies routières ou autoroutières existantes que de proposer une nouvelle solution performante de transports collectifs, dans un contexte où la demande de mobilité est croissante pour les habitants. De nombreuses études ont montré ces dernières années un éloignement entre le lieu de domicile et le lieu de travail, or les principaux pôles d'emploi continuent de se concentrer sur les grandes agglomérations et notamment la métropole européenne de Lille. La mobilité risque donc de continuer de s'accroître et ni le réseau TER existant ni les voiries existantes ne permettront d'absorber cette demande croissante.

Les objectifs du projet de Réseau Express Grand Lille ne doivent pas se limiter au désengorgement des voiries. Le REGL doit se présenter comme une solution supplémentaire capable de répondre à une partie de la demande de mobilité et des besoins des usagers.

En conclusion, cette contribution n'a pas pour ambition de se positionner pour ou contre ce projet de REGL mais d'apporter quelques résultats permettant de mettre au jour certains besoins. Le projet du Réseau Express Grand Lille ne pourra apporter une réponse satisfaisante que s'il est pensé et conçu comme un véritable projet d'aménagement et complété par d'autres solutions de mobilité. Il ne peut pas à lui seul résoudre l'ensemble des problématiques existantes sur le plan de la mobilité et des déplacements en Région Nord Pas de Calais et ce n'est d'ailleurs pas son objectif premier. S'il est pensé dans un éco système plus global, il pourrait en tout état de cause, si ce n'est résoudre les problématiques de mobilité, au moins tendre à les optimiser.



**cndp** Commission nationale  
du **débat public**

DÉBAT PUBLIC Réseau Express Grand Lille  
244, boulevard Saint-Germain 75007 Paris  
Tél. : 01 44 49 85 60 - Fax : 01 44 49 85 61  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr) - email : [contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)