



**Un autre projet de mobilités
est à construire**



Plan

- Problématique/objectifs
- Renforcement de l'existant
- Interconnexion
- Coût et co-construction de l'alternative



Problématique

Pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté :

- Réduire la pollution (question de santé publique)
- Répondre à l'engorgement routier de la métropole **aujourd'hui** et non à l'horizon 2030
- Prendre en compte le nouveau périmètre de la Région NPdC – Picardie
- Raréfaction de l'argent public
- Co-construire avec l'ensemble des partenaires



Objectifs

- Organiser globalement la mobilité en région NPdC-Picardie construite autour **d'un maillage ferroviaire équilibré en améliorant l'accessibilité de tous les territoires en termes de temps de parcours, de fréquence et de fiabilité, et coordonné à un bouquet de solutions** (télétravail, aménagement des temps, covoiturage, modes actifs, autopartage, transports collectifs, voies réservées sur les grands axes ...)
- Réduire la place de la voiture individuelle

Réponses

- La Région NPdC dispose d'un réseau ferroviaire dense et en relatif bon état
 - ❖ Il faut le maintenir et le moderniser, améliorer son exploitation
 - ❖ Il faut continuer à le mailler (et non supprimer des lignes)
 - ❖ Il faut développer l'intermodalité entre le TER et les réseaux urbains et interurbains (rôle du SMIRT, à accélérer), développement des pôles d'échange multimodaux à continuer
- Il faut développer les alternatives à la voiture individuelle, le « bouquet de solutions »
 - ❖ Co-voiturage, Modes actifs, télétravail, transports collectifs, voies réservées, politiques des temps...
- Il faut travailler à l'équilibre du territoire sur le plan économique
- Il faut inciter les citoyens à changer de comportement de mobilité (changement de mode)
 - Réaliser une « révolution » de la mobilité !!



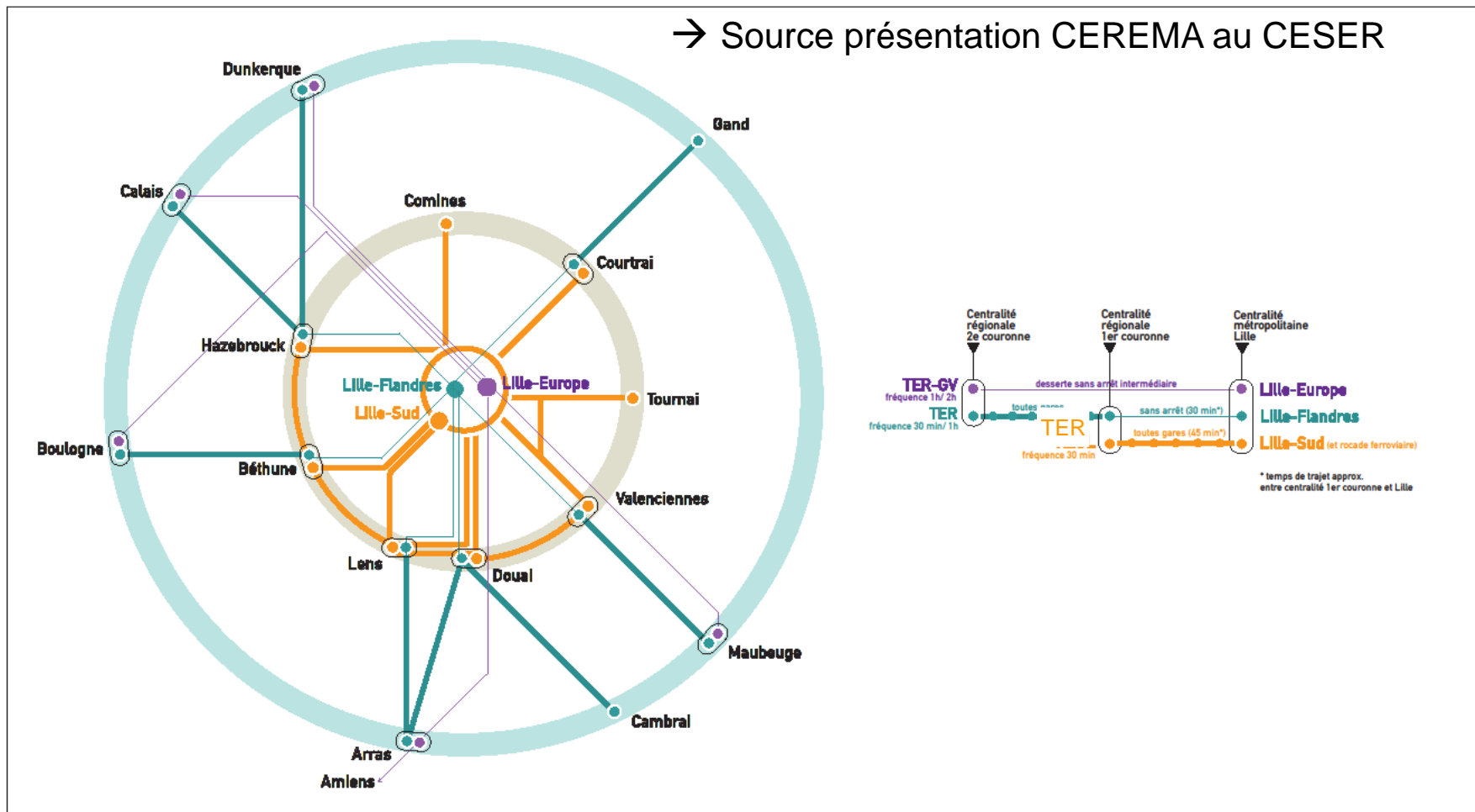
Renforcer l'existant de Lens à Lille en passant par Don Sainghin ? (1)

- La réponse doit être plus globale : c'est l'ensemble du réseau qui doit être renforcé, modernisé pour plus de fiabilité,
 - une des demandes des usagers du TER
- Des trains plus capacitaires et plus modernes (confort, prises de courant, wifi, accessibilité...)
 - possible pour le REGL pourquoi pas pour le TER?
- Optimiser la fréquentation des TER (politique des temps et politique tarifaire)

Renforcer l'existant de Lens à Lille en passant par Don Sainghin? (2)

- Organiser un réseau ferroviaire hiérarchisé, équilibré et cadencé en coordonnant les « missions »

→ Source présentation CEREMA au CESER



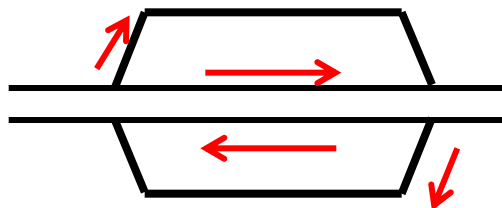


Renforcer l'existant de Lens à Lille en passant par Don Sainghin? (3)

- Améliorations technologiques et organisationnelles (source IFSTTAR) :
 - ⇒ Amélioration de la productivité horaire : nouveau logiciel SIPH (SNCF) – service 2019
 - **gain en production**
 - ⇒ Mise en place de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) – optimisation de la gestion de trafic 20 ans – Idem Suisse/Allemagne/ Belgique
 - **gain en performance**
 - ⇒ Modernisation de la signalisation actuelle – A réaliser
 - **gain en capacité**

Renforcer l'existant de Lens à Lille en passant par Don Sainghin? (4)

- Améliorations techniques :
 - ❖ Voies de dépassement au niveau des gares (trains rapides/trains omnibus)



- ❖ Suppression de certains PN



Interconnexion : une gare souterraine à Lille Flandres?

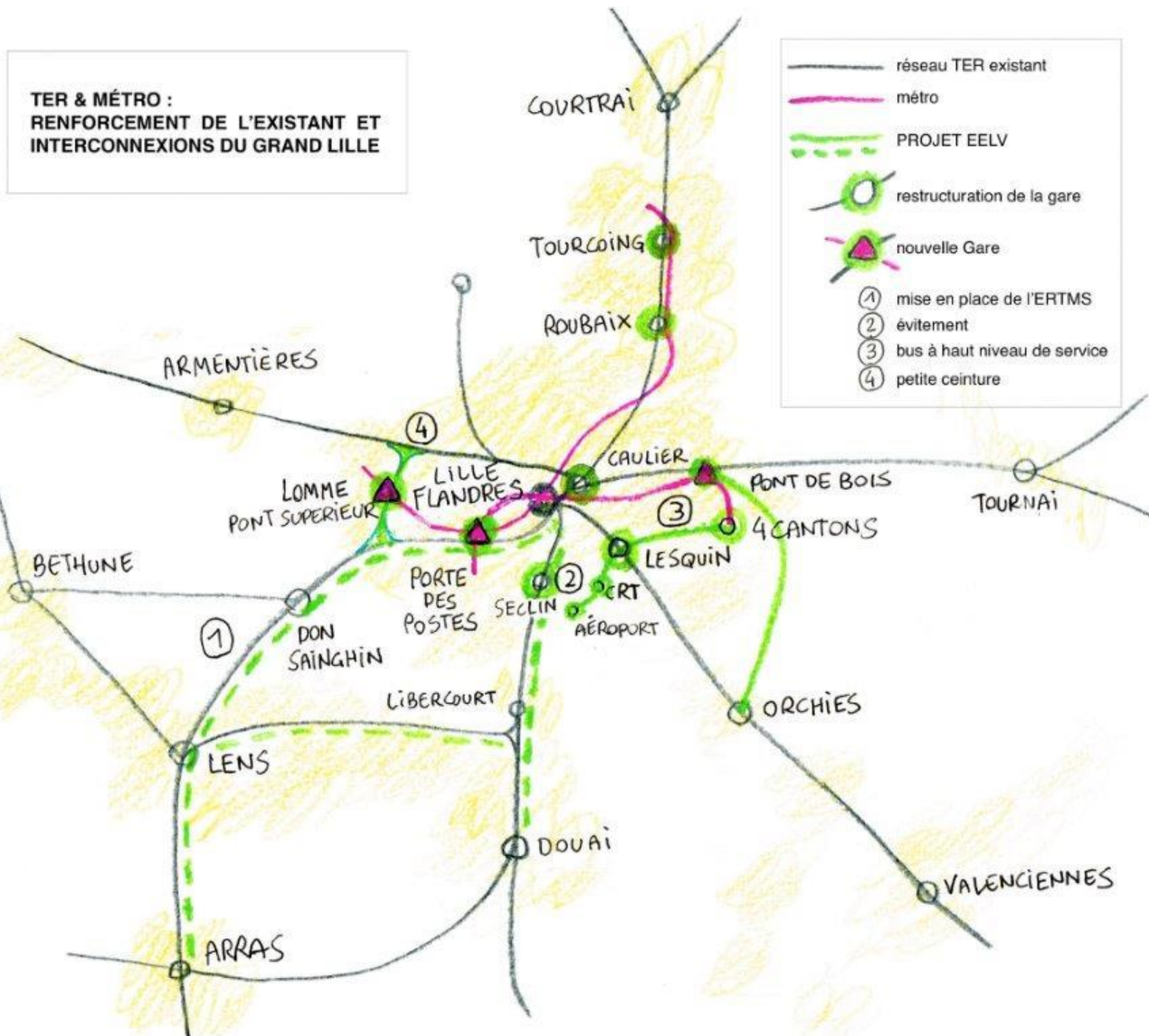
- Un coût de la gare souterraine (490 M€) sous estimé car :
 - ❖ Il faut creuser profond (sous le métro), donc très longues remontées car les trains ne peuvent pas monter de façon très raide)
 - ❖ Sous-sol plein d'eau (bâtiments Euralille construits sur une « double peau » pour éviter les remontées d'eau)
 - ❖ Connexions avec les lignes de métro
- Intérêt : supprimer les ruptures de charge, permettre les transversales de « banlieues » à « banlieues »



Interconnexion : s'appuyer sur l'existant

- Alternative :
 - ❖ Utiliser l'infrastructure ferroviaire de la « petite ceinture de Lille » toujours existante
 - ❖ Créer et valoriser les pôles multimodaux sur cette infrastructure
 - ❖ Profiter des sillons libérés par le grand contournement fret
 - ❖ Permettre des liaisons directes Valenciennes-Littoral, Douai-Littoral, Lens-Littoral en desservant la couronne sud de Lille

Renforcement de l'existant et interconnexion



A titre indicatif

Coût et co-construction de l'alternative

TER, métro et route
renforcement du réseau, interconnexions et éco-mobilité

Un projet à co-construire **Etat** / **Région** / **CD** / **MEL**

	Conseil Régional	Partenaires			
1 - Ferroviaire	715	55	2 - Tram-Train (pour mémoire)	-	-
. Orchies-Ascq-Pont de Bois	30		. Accompagnement à hauteur de 40 %	-	-
. Contournement de Lille (Petite Ceinture)	230		3 - Intermodalité	79	81
. Suppression de Passages à Niveau	80	40	. Porte des Postes	30	30
. Lille-Lens via Don - signalisation	30		. Caulier	20	20
. Lille-Lens via Libercourt	30		. Pont de Bois	15	15
. Matériel roulant (15 rames)	200		. Lomme Pont Supérieur	10	10
. Evitements dans les gares	100		. Navette HNS 4 Cantons-Lesquin-CRT	4	6
. Restructuration Gares Roubaix/Tourcoing	15	15	4 - Eco-Mobilité	15	115
			. 20 000 places de stationnement P + R		40
			. Voies réservées, régulation		60
			. Animation co-voiturage : 30 ans x 1 M€/an	15	15
			TOTAL = 1060 M€	809	251



Conclusion

- Le réseau ferré existe : il faut le maintenir, le moderniser, améliorer son exploitation
- Les pistes du bouquet de solutions existent : il faut les mettre en œuvre, les dynamiser, les articuler avec le TER
- Travailler au changement de comportement des citoyens et des décideurs...
- La plupart des actions que nous proposons sont inscrites dans le SRTM : on ne pourra pas « laisser tomber » le TER si on réalise le REGL !!
- Comment finance-t-on le TER et LE REGL dans cette période de rareté de l'argent public?



Conclusion

- Demande une étude complémentaire et indépendante sur le coût réel et complet du REGL
- Demande d'une étude complémentaire, détaillée et indépendante sur l'alternative
- Le travail de la CPDP y contribue !!

- - Quels sont les leviers pour renforcer l'existant de Lens à Lille en passant par Don Sanguin ? (accélérer la modernisation technologique, construire une offre globale de services, ...)
- - Quelles est la nécessité de construire une gare souterraine à Lille Flandres pour renforcer l'existant ? Quelles éventuelles alternatives ?
- - Quels leviers pour le fret par rapport au projet REGL (le projet REGL libèrerait des sillons...) ? Est-ce une opportunité de développement pour le fret ? Quelles complémentarités avec le fret ?
- - Quelles sont les études, travaux en cours sur le réseau ferroviaire concernant le projet REGL ? Quelles sont les données étudiées et disponibles ? quels sont les calendriers ?