

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



### Note de Synthèse

### FABRIQUE DES PROPOSITIONS

17 juillet 2015

Sept séances de la fabrique des propositions se sont déroulées. Une vingtaine de personnes en ont constitué le noyau dur : représentants de l'État et de ses établissements publics de recherche et d'expertise, collectivités territoriales, associations, consultants, ...

Etaient présents :

- APES Nord Pas de Calais : Acteurs Pour une Economie Solidaire du Nord Pas de Calais
- APF : Association des Paralysés de France – Délégation départementale du Nord
- ARACT : Association Régionale de l'Amélioration des Conditions de Travail dans le Nord Pas de Calais.
- Automobile Club du Nord
- CEREMA Nord Picardie : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- COMUE : Communauté d'Universités et d'Etablissements Lille Nord de France
- Communauté d'Arras
- Conseil départemental du Nord
- Conseil départemental du Pas-de-Calais
- CRESGE : Centre de recherches économiques, sociologiques et de gestion (Institut Catholique de Lille)
- DIR Nord : Direction interdépartementale des routes - Nord (DIR)
- DREAL Nord Pas de Calais : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- EELV : Europe-Ecologie-Les-Verts Nord Pas-de-Calais
- EGPE Ecole des Grands Parents Européens - Lille
- ESAT : Entreprises et services d'Aide par le Travail
- FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
- La MEL : La Métropole Européenne de Lille
- SMIRT : Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports
- SNCF Mobilité
- SNCF Réseau

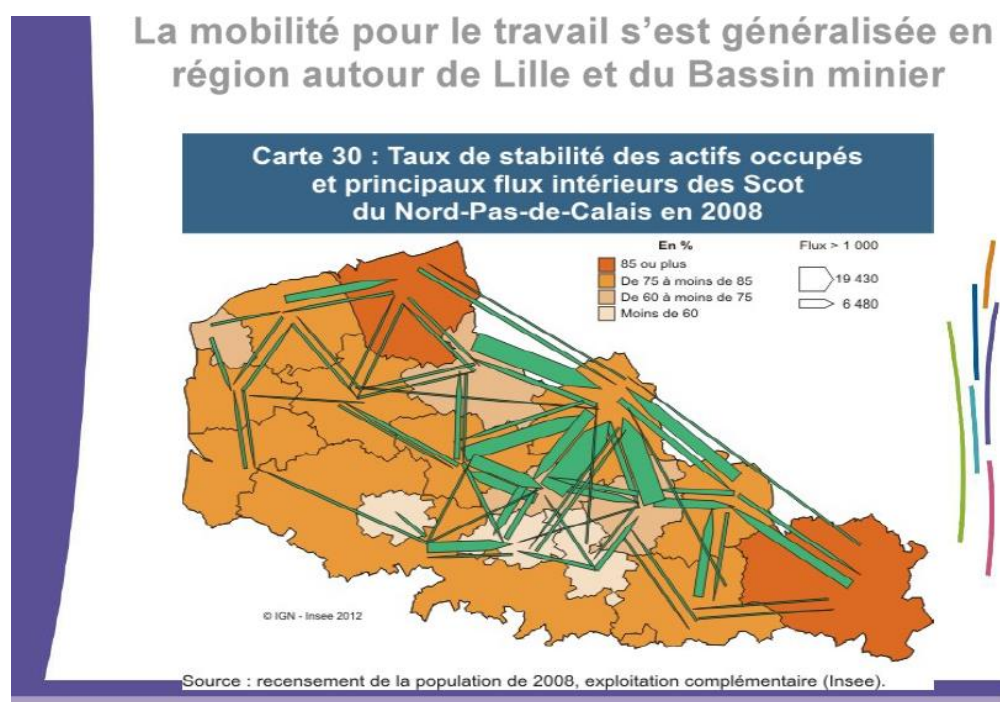
Elles ont porté sur :

- Le diagnostic : demande des habitants, offre de transport
- Les scénarii complémentaires et ou alternatifs : le scénario 2 « renforcement de l'existant », la saturation ou non de la gare Lille Flandres, le fret, les alternatives pour traverser et contourner Lille, l'articulation des nouvelles mobilités avec le projet REGL
- Des éléments de méthode pour la mise en place de tout ou partie du projet REGL.

## 1 – Le diagnostic

En raison notamment des phénomènes de périurbanisation et des changements dans la localisation des emplois dans la région, la tendance est incontestablement à l'allongement des parcours et des temps de trajet domicile travail.

Les flux vers le cœur de la métropole lilloise et les flux internes à chaque grand pôle urbain de la région représentent encore la grande majorité de ces déplacements mais les flux de pôle à pôle augmentent également.



Issue de la présentation de la DREAL le 22/04/2015,

Pour des raisons qui tiennent aussi à des singularités régionales, la part des déplacements en transports en commun et en train est inférieure à celle constatée dans d'autres régions françaises (Lyon, région Île-de-France) : l'offre et l'usage de bus, notamment pour le rabattement vers les trains, est considérée comme devant être grandement améliorée.

L'usage individuel de la voiture est supérieur à celui constaté dans d'autres régions : la congestion routière est massive aux heures de pointe. Elle concerne toutes les entrées dans l'agglomération et ne se résume pas au sud de la métropole, même si elle prend une forme aiguë sur l'A1, après les échangeurs vers Lesquin, Seclin, Carvin et Dourges qui amènent instantanément un doublement du trafic à hauteur de l'A21 .

# Synthèse du diagnostic

Dans le système actuel de déplacements, le recours à l'automobile est très majoritaire et dominant parce que souple. Cela crée une situation de pression et de rechargement permanent des grands axes au moindre signe de leur désaturation, notamment aux heures de pointe. La DIR en tant que gestionnaire routier est en aval et subit les conséquences de la congestion et des dysfonctionnements constatés quotidiennement dans l'écoulement du trafic routier.

- Un réseau autoroutier Lillois qui concentre le trafic routier et qui cumule de ce fait les difficultés.
- Une congestion durable et quotidienne qui ne fait que s'accroître. Très liée à la convergence vers Lille des flux internes à la métropole (le grand Lille du débat)
- Une optimisation possible par la gestion dynamique du trafic à court terme qui s'attachera à préserver des conditions optimales de trafic.



## Issue de la présentation de la DIR le 7/05/2015

Pour les usagers, qui empruntent le TER, celui-ci représente moins de la moitié de leur déplacement global. Il est donc important de prendre en compte toute la chaîne des déplacements (post et pré acheminement, premier et dernier kilomètre) et tous les modes de transport y compris les modes actifs comme la marche ou le vélo.

Les attentes principales des habitants sont la rapidité des trains pour ceux qui ont les trajets les plus longs, la fréquence pour ceux qui ont les trajets les plus courts, et la fiabilité pour tous.

## Quelle(s) attente(s) des habitants sur l'offre ferroviaire ?

- Que pensent les individus du transport ferroviaire régional ?  
regard sur les verbatims utilisés à partir d'un zoom sur 3 enquêtes qualitatives

Enquête ARF 2011	Enquête Revue Transport public 2010	Enquêtes quartier de gare 2013-2014 (Picardie/Nord)
écologiquement responsable reposant économique temps de trajet compétitifs	écologique rapide économique moderne	pratique, utile rapide économique agrément du voyage (confort, utilité du temps de transport)
<b>Mais</b> problème de fiabilité /régularité	<b>Mais</b> problème de ponctualité /régularité fréquence pas de proximité des gares pour tous	<b>Mais</b> problème de fiabilité trains bondés sentiment d'insécurité, de promiscuité

280 x 210 mm



15

## Issue de la présentation du Cerema le 22/04/2015

Les demandes des usagers portent de plus en plus sur des transports collectifs en dehors des heures de pointe (étudiants, salariés postés ou aux horaires décalés hôpitaux, déplacements familiaux, de loisirs).

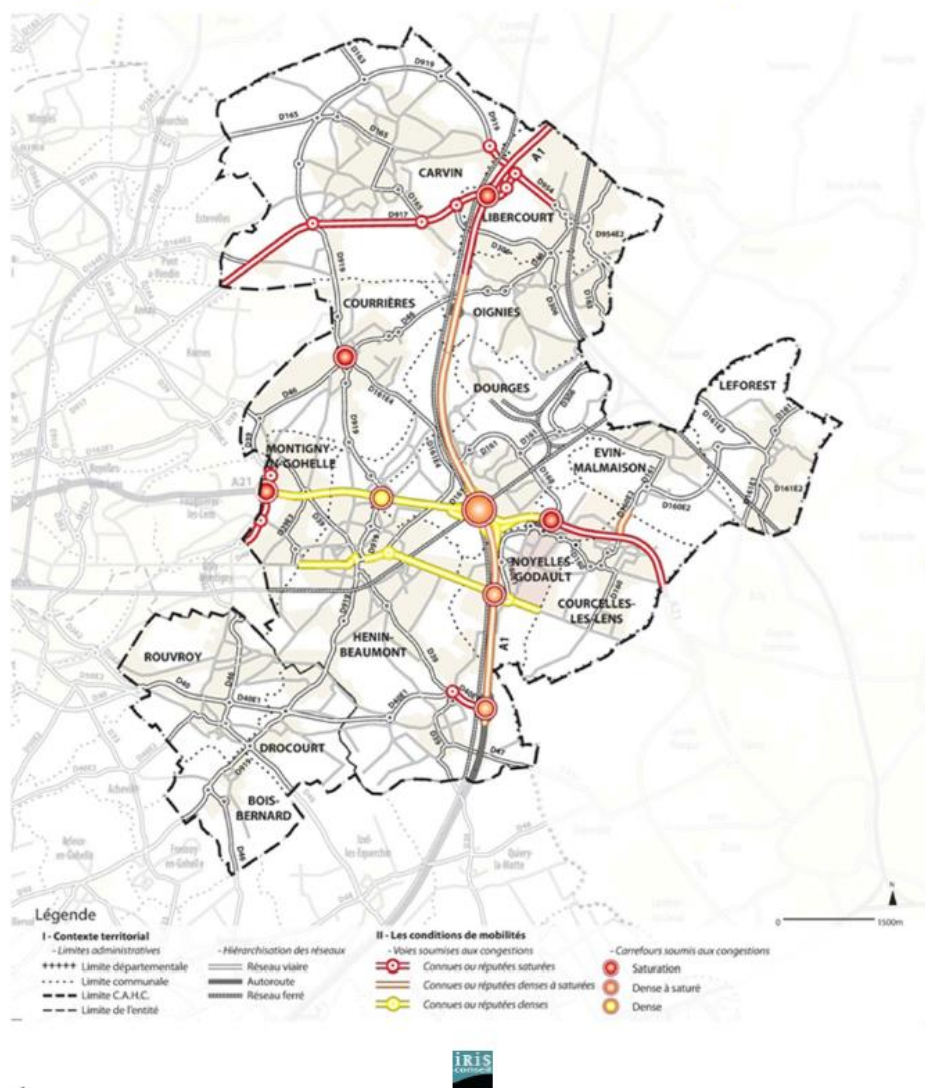
Les échanges sur cette première partie de mise en perspective de la demande de mobilité avec l'offre de transport se résument de la façon suivante :

\*La résolution de la thrombose routière passe par un bouquet de solutions :

- La poursuite des aménagements routiers des départements sur le réseau dit secondaire (recensement des points de congestion, des difficultés de trafic, contournements, etc.)



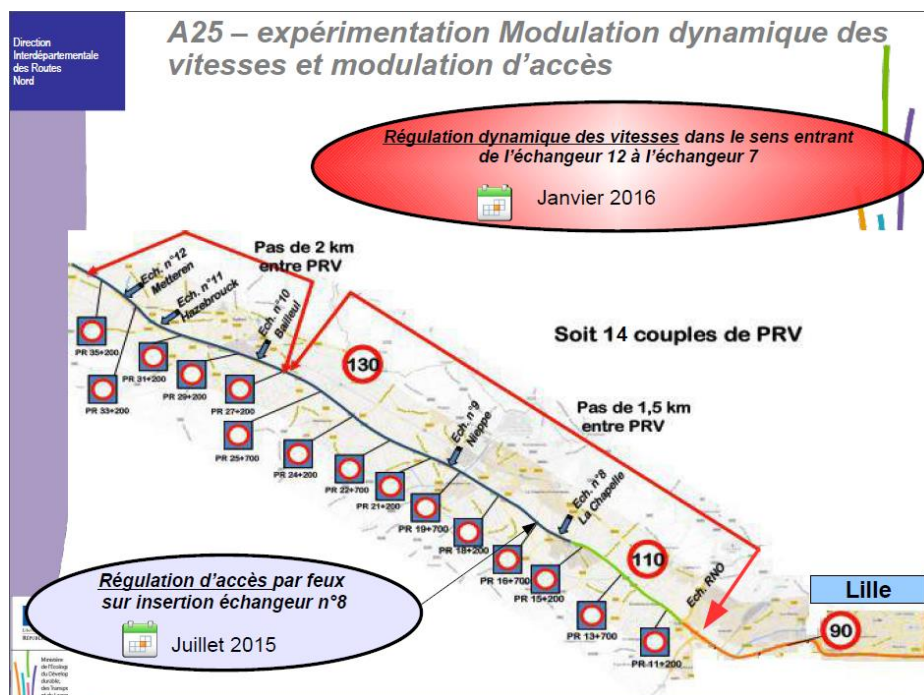
### Congestions des réseaux routiers aux heures de pointe



Issue de la présentation du CD 62 le 07/05/2015



- L'aménagement du réseau autoroutier de l'État (régulation de la circulation par des feux, expérimentation de voies dédiées sous réserve d'aménagement capacitaire ...)
- La prise en compte du fait que le ferroviaire doit être un service de premier niveau, il ne peut pas répondre à toutes les fonctions, il n'est pas un service de porte à port, il doit s'articuler aux transports collectifs de proximité et aux autres formes des mobilités.



#### Issue de la présentation de la DIR le 07/05/2015

- L'amélioration du ferroviaire existant, de toute façon nécessaire, doit prendre en compte plusieurs leviers : accélérer la modernisation technologique (signalisation, aiguillage, etc.), optimiser le matériel roulant et les quais, ajuster (réduire ?) le nombre d'arrêts pour libérer de la marge capacitaire et améliorer le service, supprimer les passages et les croisements à niveau et construire une offre globale de services.



#### 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

#### MATÉRIEL ROULANT : DES PISTES

Un matériel roulant plus capacitaire permet d'augmenter la capacité de transport

Un matériel roulant plus puissant permet de raccourcir les durées d'occupation des blocs

Un matériel roulant plus performant au freinage permet de raccourcir les blocs

En zone dense, un matériel qui facilite les montées et les descentes (portes, aménagement) permet de réduire la durée des arrêts en gare

11 - NOVEMBRE 2014



Issue de la présentation de EEV le 07/05/2015 Issue de la présentation de SNCF réseau le 07/05/2015

- Cette amélioration du ferroviaire doit être associée à un renforcement du réseau de transport en commun ainsi qu'à une harmonisation des offres de façon à assurer la cohérence et la complémentarité.
- La maîtrise de l'espace à travers des politiques mieux concertées de localisation des habitats, des activités, des services et des commerces de même que des politiques ciblées en centres-villes et aux abords des gares (zone piétonne, accessibilité aux personnes en situation de handicap, usage des modes actifs, politique de stationnement, ...).

Contrat de pôles → Modernisation/création de gares « portes » de la métropole

Figure 1 : Projet de restructuration urbaine de la Porte d'Arras à la Porte des Postes - Sources : Ville de Lille/TVK



Issue de la présentation du Cerema le 01/07/2015

- L'encouragement aux nouvelles mobilités négociées et leur prise en compte dans les aménagements : covoiturage, autopartage, télétravail, etc. associées à des mesures coercitives vis-à-vis de l'autosolisme.

## Le report modal : quel(s) facteur(s) de réussite?

- Quels leviers d'action pour les politiques publiques ?

→ Les politiques de communication et d'accompagnement individualisé :

*Ex : expériences « tester le train »*

→ La mise en œuvre de politiques d'accompagnement :

**« le report sur les TC sera d'autant plus fort que, d'une part, l'offre en sera renforcée mais aussi que, d'autre part, l'usage de l'automobile sera plus coûteux et plus malcommode »**

*OCDE 2007 rapport « Examens territoriaux de l'OCDE »*



Issue de la présentation du Cerema le 22/04/2015

## **2- Analyse du scénario renforcement de l'existant et comparaison avec le projet REGL**

Le dossier du maître d'ouvrage envisage une alternative à la réalisation d'une voie nouvelle consistant à améliorer et renforcer le réseau ferroviaire existant afin de répondre aux difficultés largement partagées par les participants à la fabrique de propositions.

### **\*Le scénario 2 « renforcement de l'existant »**

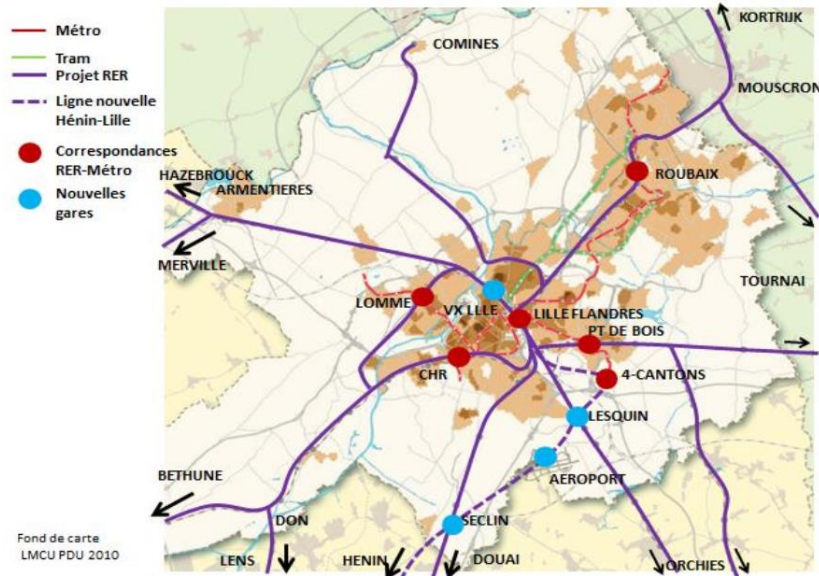
- Le niveau de service actuel des TER n'est pas jugé satisfaisant par les usagers (problèmes de fiabilité, fréquence en période creuse, amplitude horaire).
- Le segment entre Libercourt – Lille est le plus saturé.
- La modernisation du réseau pour en améliorer la fiabilité et la capacité est fortement contrainte par l'urbanisme aux abords de Lille. (suppression de passages à niveau, création de voies supplémentaires en gare pour permettre les dépassements de train – directs, omnibus, semi-directs).

### **\*La saturation de la gare Lille Flandres**

- De l'avis général, la gare Lille Flandres est saturée aux heures de pointe et constitue un frein à l'amélioration du niveau de service. Les trains sont gardés à quai ou placés en parc de stationnement, ces retours mobilisent de l'aiguillage. A l'approche de la gare, les trains s'entrecroisent.

Mais les modalités de la désaturation du réseau et de la gare font encore débat

- Selon le MO une gare traversante et souterraine offrirait une plus grande capacité, permettrait aux voyageurs de pôle à pôle de ne plus avoir de rupture de charge et ainsi de bénéficier d'un gain de temps. La gare ne serait plus en terminus pour la gestion des trains.
- D'autres acteurs paraissent convaincus par l'idée d'une nouvelle gare souterraine et par l'idée d'une nouvelle infrastructure mais seulement sur une partie du tracé REGL comme le propose le système S-Bahn de Munich.



Issue de la présentation de la FNAUT le 01/07/2015

- Faute de données et d'études approfondies, les différents participants mesurent cependant mal les effets de désaturation de la gare Lille Flandres qui pourraient être produits par :
  - La création de nouveaux points de connexion dans Lille avec le TER et le métro et par exemple la création d'une interconnexion forte à Porte des Postes.
  - Les usagers à destinations de gros pôles d'attraction comme les universités, le CHR, les grands pôles technologiques, etc. qui n'auraient plus besoin de se rendre à la gare de Lille Flandres.
  - L'utilisation du réseau existant mais non utilisé par le TER actuellement pour permettre la réalisation de tangentes par exemple Béthune- Valenciennes permettant de réaliser des liaisons pôle à pôle sans passer par Lille Flandres, en utilisant la couronne ferroviaire existante.

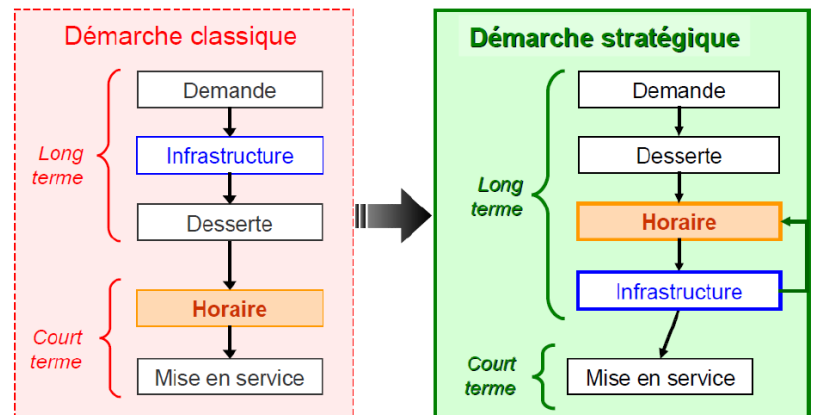




## Des éléments de méthode pour la suite

La fabrique a beaucoup insisté sur la nécessité de définir une offre de transport ferroviaire régionale partagée pouvant aller jusqu'à la définition d'une grille horaire globale : celle-ci est jugée comme faisant défaut aujourd'hui, en tout cas dans la communication et les documents du MO, car elle permettrait de clarifier dans quelle mesure la modernisation du réseau permettrait d'y répondre et où la construction d'une infrastructure nouvelle s'imposerait.

### Quelle démarche stratégique ?



Patrick Palmier Cerema

### Issue de la présentation du Cerema le 01/07/2015

Elle a souligné la nécessité d'examiner les articulations et les compatibilités possibles entre les différents scénarios et leur phasage éventuel.

Elle a appelé à imaginer une gouvernance du système ferroviaire en étroite collaboration avec l'opérateur maître d'ouvrage sur le réseau ferré national, l'Etat, les Autorités organisatrices de transport, et les acteurs territoriaux afin d'optimiser la chaîne globale de mobilité.