

PROJET
« RESEAU EXPRESS GRAND LILLE »

ATELIER PREPARATOIRE
DU DEBAT PUBLIC

11 mars 2015



1 – LE TERRITOIRE DU GRAND LILLE

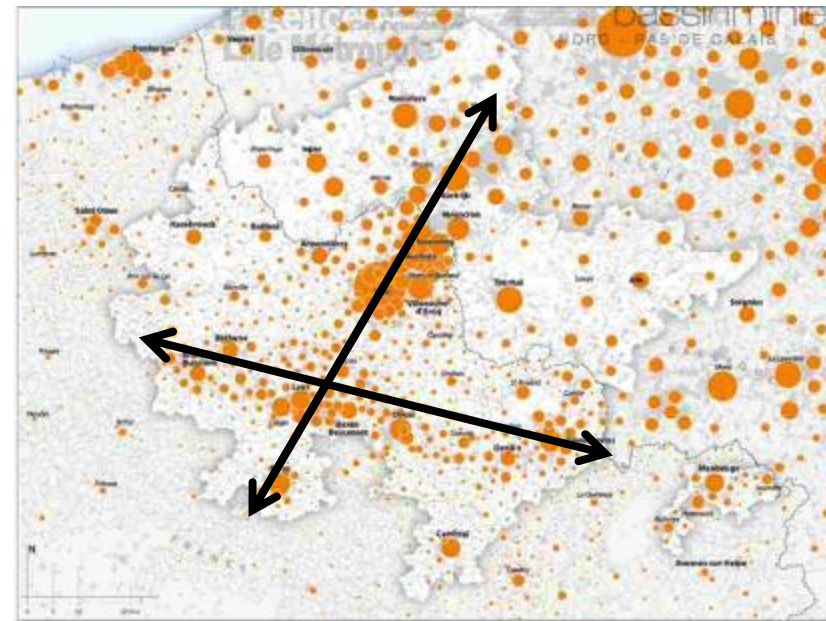
2 – LES ENJEUX

3 – LE PROJET ET SES ALTERNATIVES

- Fil de l'eau
 - Optimisation du service
 - Le REGL
-

4 – LE PROJET DE REGL

- La région Nord – Pas de Calais : **une grande région urbaine**
- Le territoire du Grand Lille : un espace métropolitain de **3,8 millions d'habitants**
- Territoire formé par l'agglomération lilloise, les agglomérations du Bassin Minier de Béthune à Valenciennes, l'Artois, le Cambrésis et les agglomérations belges frontalières d'Ypres à Tournai.
- A l'instar des grandes métropoles européennes, cet espace est un **moteur du développement régional**



ENJEU : PRÉSERVER LA MOBILITÉ DES PERSONNES À L'ÉCHELLE DU GRAND LILLE

OBJECTIFS :

- Rationaliser l'usage de la voiture en accompagnant le développement de nouvelles mobilités
- Accroître de façon sensible et continue la part des transports collectifs, en favorisant leur intermodalité
- Offrir une véritable réponse à l'engorgement de la métropole, afin de :
 - Relier entre eux les principaux pôles urbains
 - Être rapide, fréquent, capacitaire, et accessible
 - Être en relation directe avec les autres modes et services de déplacements

1. FIL DE L'EAU

**2. OPTIMISATION
DU SERVICE TER**

3. LE REGL
Un nouveau réseau
capacitaire

ELEMENTS DE COMPARAISON

- DESCRIPTION
- OFFRE
- NOUVELLES MOBILITÉS
- NIVEAU DE SERVICE ET TRAFIC
- INVESTISSEMENTS

TRONC COMMUN À TOUTES LES SOLUTIONS

- Aménagement Lille Sambre Avesnois
- Desserte du Cambrésis
- Desserte du Bruaysis
- Pérennité du réseau existant
- Agenda d'accessibilité programmée



RÉGION
Nord-Pas de Calais

FIL DE L'EAU

OBJECTIF : REPONDRE AUX BESOINS EN MAINTENANT LES PRINCIPES DE DESSERTE TER ACTUELS

- Sur la base de **l'infrastructure pérennisée et complétée** et du **parc de matériel roulant actuel**
- Maintien des principes de **desserte, de localisation des points d'arrêt et de fréquence actuels**

RAPPEL DES PRINCIPES DE DESSERTE

- Objectif de **relier rapidement les grandes villes** de la Région
- **Préservation de la desserte** de tous les points d'arrêt
- **Trains rapides** et semi-directs
- **Mixité des missions** (TER-TER, TER-TGV, fret)

CONSISTANCE DE QUELQUES DESSERTES :

- Douai – Lille : 5 trains/h
- Lille – Lens : 4 trains/h avec 3 types de missions
- Lens – Douai : 1 train/h
- Lens – Lille via Don : 1 train/h (desserte de toutes les gares)
- Lille – Arras : 1 train/h et 0,5 à 1 TERGV/h

TEMPS DE PARCOURS EMBARQUE :

- Arras - Lille : 21 min TGV / 35 min TER
- Douai - Lille : 19 min direct / 33 min semi direct
- Lens -Lille : 29 min direct / 40 min semi direct
- Arras – Hénin-Beaumont : 48 min (1 changement)
- Roubaix/Tourcoing – Lens : 1h12 (1 changement)

Niveau de service et trafic

- **Saturation de la gare de Lille Flandres** (gare terminus, correspondance obligatoire) et de la section Lille-Ostricourt.
- **Augmentation très limitée de la fréquentation**, notamment liée à l'accroissement des situations d'inconfort.
- **Fragilité d'exploitation** causée par la configuration de l'infrastructure du triangle d'Ostricourt et les nombreux passages à niveau.
- **Stationnement et circulation urbaine difficiles** à proximité des gares (ex : Hénin, Dourges...).

36 900 voy. en 2012 / 39 800 voy. en 2030

Nouvelles mobilités

Hypothèses proposées compte tenu du niveau de service TER :

- Développement du **covoiturage** et du **télétravail** par nécessité, en parallèle du TER
- **Pénibilité des déplacements** entre les grandes agglomérations : limitation de la portée des déplacements domicile-travail et stabilisation voire baisse de la mobilité.
- En raison d'une pression automobile qui reste forte et du niveau de service TC, relatif insuccès des politiques publiques: PDU, PDE/PDS, DRA périurbanisation, **y compris intermodalité.**

Investissements

- Essentiellement limités au CPER + accessibilité
- Intermodalité : limités à la mise en service de la centrale SMIRT (Information voyageurs)
- Nouvelles mobilités : soutien actif au développement du télétravail (centres de travail partagé), maillage en aires de covoiturage par les CG

Conclusions

- Une **desserte fine et homogène** du territoire
- Un **réseau non robuste** et en **limite de capacité**, des **incidents** causés par les **passages à niveau** et la signalisation
- **Augmentation très limitée de la fréquentation**, notamment liée à l'accroissement des situation d'inconfort.
- Un développement des nouvelles mobilités essentiellement destiné à pallier les limites du TER et de la route
- Un niveau de service médiocre toutes mobilités confondues



RÉGION
Nord-Pas de Calais

OPTIMISATION DU SERVICE

Description

OBJECTIF : OPTIMISATION DES LIAISONS LILLE-BASSIN MINIER EN UNIFORMISANT ET DENSIFIANT LES CIRCULATIONS

- **Modification de l'offre** pour l'amélioration de la fréquence et l'augmentation de la capacité
- Amélioration de la **robustesse** par l'aménagement des infrastructures
- Développement de **trains longs** (acquisition de matériel roulant, allongement de quais)
- Création d'une gare **Porte des Postes** pour soulager Lille-Flandres d'une part de desserte Béthune-Valenciennes

- **Gain en robustesse** et **amélioration de la régularité** par un aménagement de l'infrastructure
- **Augmentation de la fréquence** : passage de 10 à 13 liaisons horaires
- **Augmentation du nombre de liaisons en contre-pointe**
- **Rupture de charge quasi-systématique** en deuxième couronne (Béthune, Lens, Douai...)
- L'augmentation de la fréquence impose la **suppression de certains points d'arrêt** (Ronchin, Wattignies, Phalempin, Pont de Sallaumines, Corons de Méricourt, La Fontaine, Ostricourt)

CONSISTANCE DE QUELQUES DESSERTES :

- Douai – Lille : 6 trains/h
- Lille – Lens via Libercourt : 4 trains/h
- Lens – Lille via Don : 3 trains/h dont 1 toutes gares
- Lens – Douai : 1 train/h
- Lille – Arras : 2 trains/h et 0,5 à 1 TERGV/h

TEMPS DE PARCOURS EMBARQUE :

- Arras – Lille : 21 min TGV et 42 min TER
- Douai – Lille : 26 min
- Lens – Lille via Libercourt : 37 min
- Lens – Lille via Don : 24 min
- Arras – Hénin-Beaumont : 48 min (1 changement)
- Roubaix/Tourcoing – Lens : 1h10 (1 changement)

Niveau de service et trafic

- **Amélioration de la robustesse et de la capacité** par l'aménagement de l'infrastructure et l'acquisition de matériel roulant (**165 M€** pour 15 Régio2N)
- **Accroissement de la fréquentation** limité par la légère dégradation des temps de parcours et les correspondances en deuxième couronne

+ 20% de trafic par rapport au fil de l'eau soit **47 700 voy.**

Nouvelles mobilités

- Développement nominal de l'**intermodalité**, favorisant le **rabattement TC et modes actifs** sur les gares
- Mise en place de **moyens de substitution** sur les points d'arrêt non desservis par le TER en complémentarité avec les transports existants
- Développement du **covoiturage** identique au cas précédent
- Développement du **télétravail moindre** car meilleur niveau de service TC
- En cas de création d'une nouvelle gare Lille Sud : création d'une **articulation intermodale** ce qui implique une augmentation de certains temps de parcours

Investissements

- Arrivée en gare souterraine à Lille Flandres : **490 M€**
- Confinement traversée zone de danger Nystar : **30 M€**
- Nœud d'Ostricourt : **117 M€**
 - gain en robustesse
 - amélioration de la régularité
 - saut de mouton à Ostricourt : légère récupération de capacité
- Amélioration de l'infrastructure Lille-Lens par Don pour améliorer l'offre (accélération et densification) : **91,7 M€**
- Suppression de 28 passages à niveau : **196 M€**
- Renforcement du parc de stationnement : **20 M€**
- Matériel roulant : **165 M€**
- Création d'une gare à Porte des Postes : **30 M€**

Conclusions

- Une qualité de service retrouvée sur le triangle Lille-Lens-Douai au prix d'une augmentation des temps de parcours
- La desserte TER à plus longue portée est contrainte par les temps de parcours et les ruptures de charge
- La desserte fine du territoire est reportée sur les services urbains
- Le réseau atteint un plafond de performance et de capacité sans possibilité d'évolution ultérieure in situ
- Les investissements nécessaires (hors gare Lille Flandres) n'ont pas d'utilité en cas de réalisation ultérieure du REGL
- Nouvelles mobilités neutres sur fréquentation TER : l'intermodalité compense le covoiturage et le télétravail



RÉGION
Nord-Pas de Calais

LE REGL

Description

OBJECTIF : SERVICE HAUTE PERFORMANCE PÔLE A PÔLE ARTICULE AVEC TER ET MOBILITE 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 TERGV), Tournai.

CONSISTANCE DE QUELQUES DESSERTES :

- Douai – Lille : 7 trains/h (3 REGL et 4 TER)
- Lille – Lens : 6 trains/h (4 REGL et 2 TER)
- Lens – Lille via Don : 1 train/h
- Lens – Douai : 1 train/h
- Lille – Arras : 4 trains/h (3 REGL et 1 TER) + 0,5 à 1 TERGV
- Lille – Armentières : 3 REGL/h
- Lille – Courtrai : 3 REGL/h

TEMPS DE PARCOURS EMBARQUE :

- Lille – Lens : 33 min
- Lille – Douai : 32 min
- Lille – Arras : 36 min
- Arras – Sainte-Henriette : 14 min
- Roubaix/Tourcoing – Lens : 48 min

Niveau de service et trafic

- REGL et TER constituent une épine dorsale renforcée pour le réseau de transport collectif
- Extension du territoire accessible en 40 minutes au départ de chaque agglomération par un fort gain de fréquence et temps de parcours entre gares du nord et du sud
- Marges de manœuvre tant sur le REGL que sur le réseau existant, améliorant la régularité, autorisant le développement éventuel de desserte périurbaine et fret

+ 45% de trafic par rapport au fil de l'eau soit 58 000 voy.

Nouvelles mobilités

- **Fort développement de l'intermodalité :**
 - épine dorsale ferroviaire en relation avec des transports collectifs efficaces
 - politique de stationnement rigoureuse
 - rabattement en covoiturage et modes actifs vers les gares
 - développement de l'autopartage autour des gares
- Développement additionnel du **covoiturage** : le haut niveau de service TC autorise l'expérimentation d'une voie dédiée sur A1

Investissements

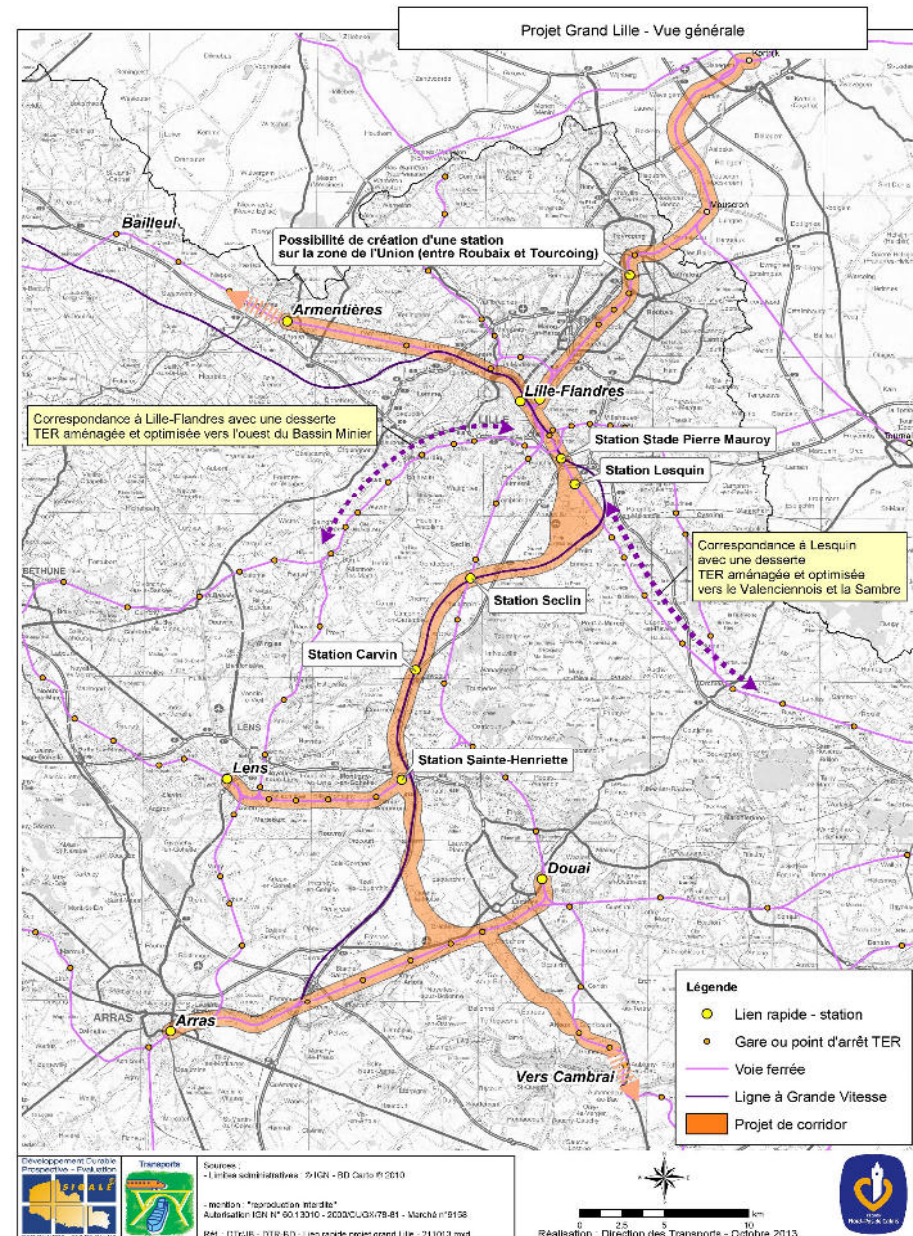
- Montant total d'investissement : **2 110 M€**
 - Lille Flandres : **490 M€**
 - Tronçon central : **740 M€**
 - Raccordements au réseau : **680 M€**
 - Matériel roulant : **200 M€**

Conclusion

→ La qualité de l'offre de mobilité structurée autour du cœur REGL + TER autorise une politique partenariale volontariste en matière d'urbanisme et de changement de comportement

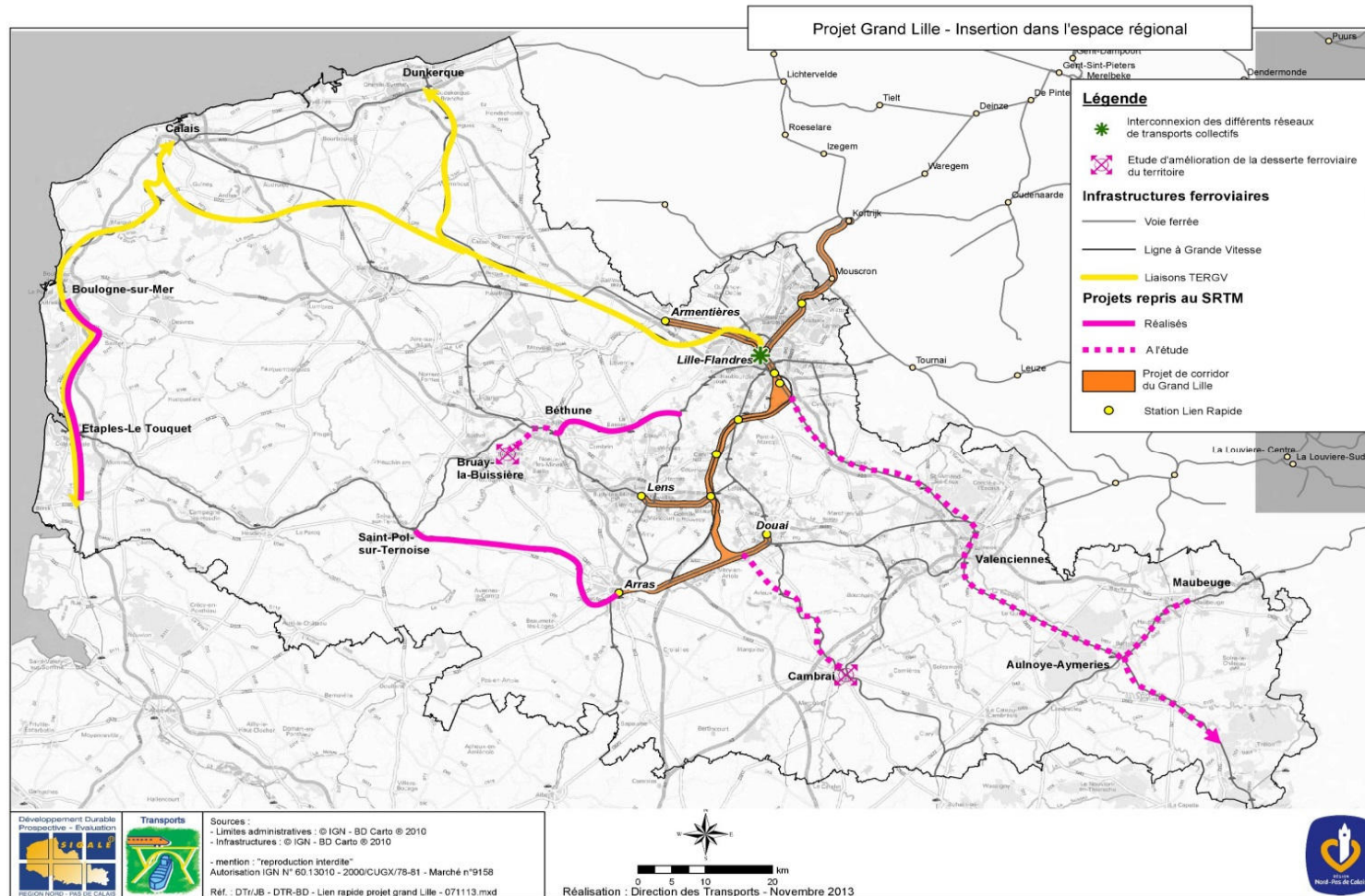
PLAN GENERAL DU PROJET

- Tronçon central : Lille Flandres – Sainte Henriette
- Branche Roubaix – Tourcoing – Courtrai via tunnel depuis Lille Flandres (gare souterraine)
- Branche Armentières via tunnel depuis Lille Flandres (gare souterraine)
- Branche Lens via la ligne Libercourt – Hénin-Beaumont
- Branche Douai – Arras via l'ancienne ligne Hénin-Beaumont – Brebières
- Correspondances optimisées



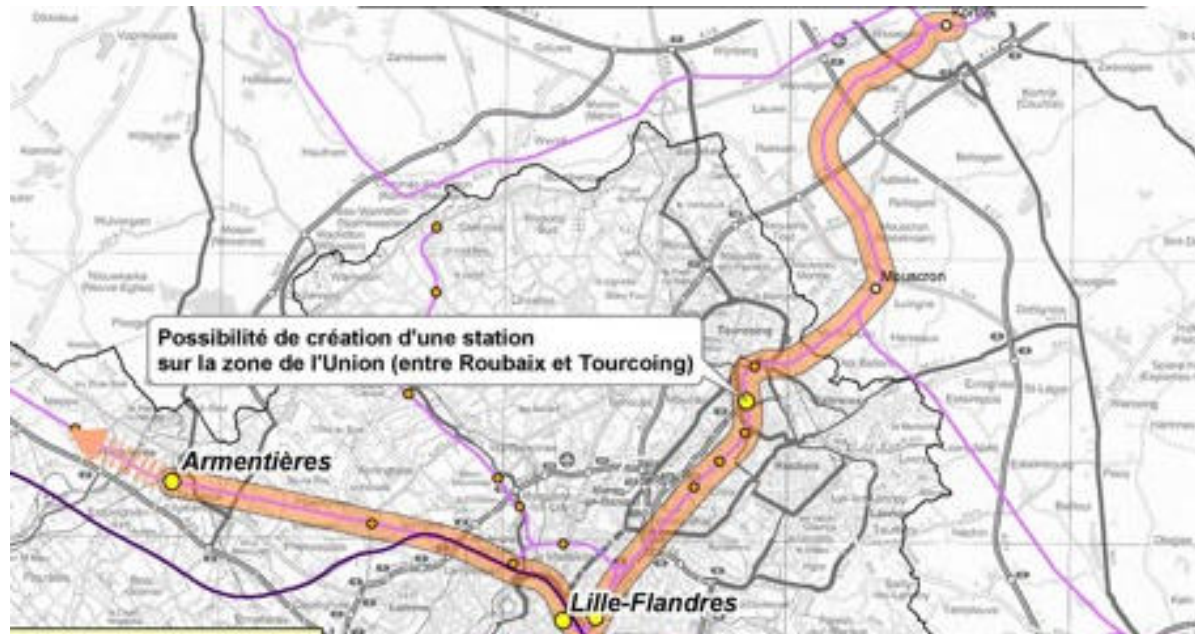


UN PROJET AU SERVICE DE TOUTE UNE RÉGION



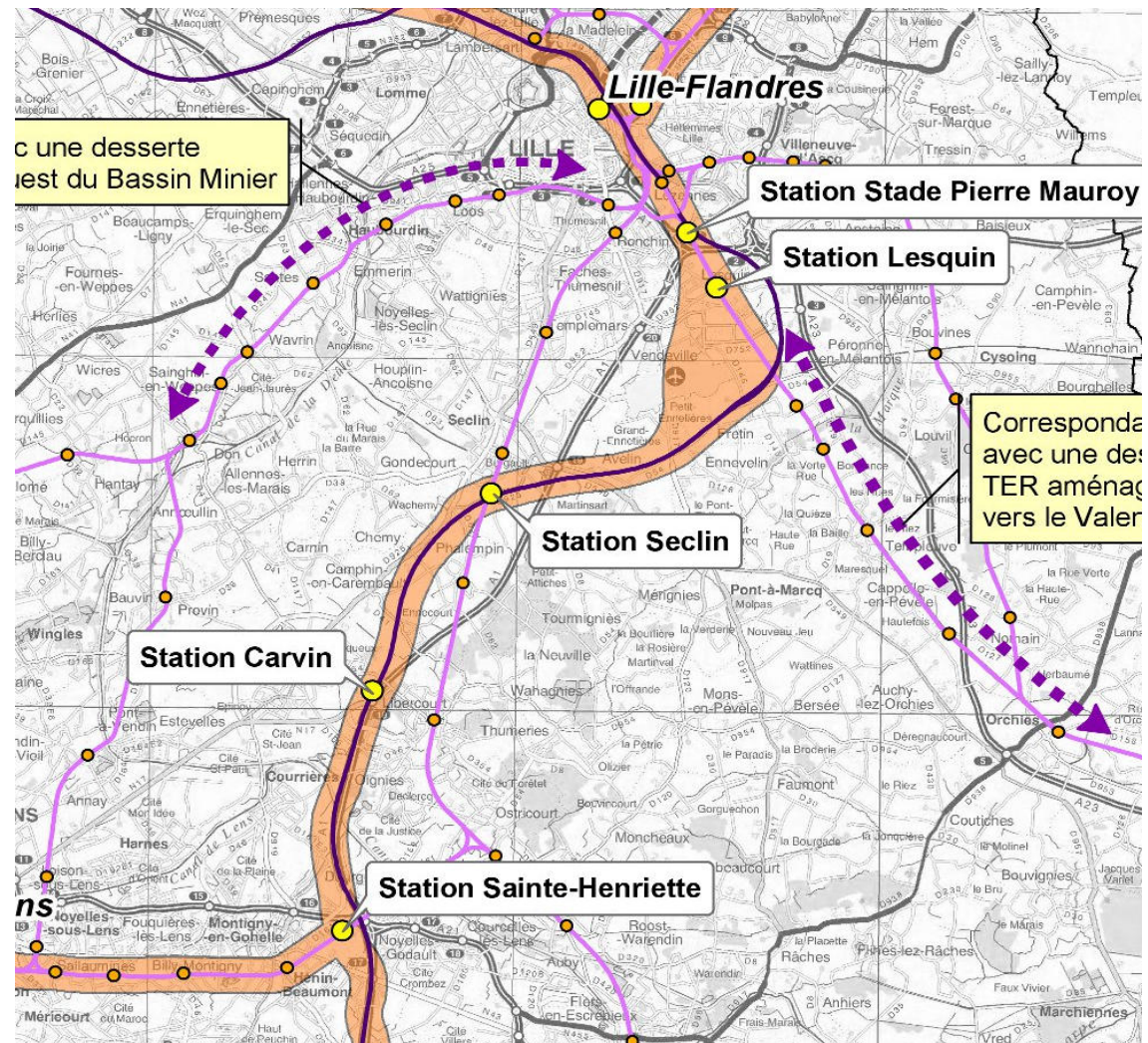
BRANCHES : LIAISONS VERS LE NORD

- Raccordements via tunnels sur la ligne Lille-Courtrai et Lille-Armentières-Hazebrouck
- Création possible d'un nouveau pôle entre Roubaix et Tourcoing



TRONÇON CENTRAL : PRESENTATION

- Une gare souterraine à Lille-Flandres (4 quais)
- Des gares et pôles d'échanges à Lesquin, Seclin, Carvin, Sainte Henriette
- Un arrêt à proximité du stade Pierre Mauroy (desserte événementielle)



BRANCHES : LIAISONS VERS LE SUD

- Raccordement sur la ligne ferroviaire Ostricourt-Lens
- Barreau ferroviaire de raccordement à la ligne Douai-Arras (via l'ancienne ligne Hénin-Brebières)
- Utilisation de l'infrastructure améliorant les liaisons Cambrai-Lille et Cambrai-Arras (études préliminaires réalisées par Réseau ferré de France en vue du prochain CPER).

