

# Débat public Réseau Express Grand Lille

Du 2 avril au 22 juillet 2015



Expressions d'internautes concernant Lille  
<http://regl.debatpublic.fr>

Lille, le 9 juillet 2015

« Quelle perte financière pour la SNCF pendant  
la phase travaux (gare souterraine..) ? »  
*Françoise BATTEZ (Boulogne sur Mer)*

« Pourquoi faut-il une nouvelle gare, et de surcroît souterraine, à Lille Flandres? »  
*reçue par carte T*

« Dans l'exposé qui est fait du projet, il est fait état d'une gare souterraine sous Lille-Flandres.

J'ai aussi lu que cette gare pourrait être traversante, ce qui est susceptible d'augmenter considérablement l'efficacité d'utilisation des quais, et d'étendre aussi le réseau rapide vers le Nord-Ouest du département. Qu'en est-il ? Quels gains de temps, de cadence dans la desserte vers le bassin minier, mais aussi vers Armentières, Dunkerque, et la Côte d'Opale ?

De même, un serpent de mer de l'aménagement de la métropole lilloise consiste en l'ouverture de services de tram-train, à nouveau avec des infrastructures traversantes dans la ville.

Quelle est la cohérence du projet REGL avec ces futurs (et toujours hypothétiques) trams-trains ? »

*ajoutée par Laurent ZIBELL (Lille)*

« Le Réseau Express Grand Lille s'arrêtera à la gare Lille-Flandres, quelles infrastructures peuvent être envisagées ? On parle notamment d'une gare souterraine, sera-t-elle forcément en cul de sac ? »

*Ajoutée par Dadolovit CH (Marcq en Baroeul)*

« (..)Les coûts du projet figurent uniquement dans les études sur les ouvrages d'arts et de génie civil : Page 120 : Le secteur de Lille-Flandres comprend :

- une arrière gare avec deux tunnels DV de 245 m
  - une gare de 120 m de long à 4 voûtes principales (7 voûtes en comptant les galeries d'accès)
  - une avant gare d'environ 474 m pour un passage 2x2 voies à 2 voies avec plusieurs voies de communications croisées
- > Coût : 780M€

Or dans la synthèse du dossier du maître d'ouvrage, il est indiqué les coûts suivants :

- 490 M€ à la création de la gare souterraine à Lille-Flandres,
- 600 M€ à la création du tronçon central entre Lille-Flandres et Hénin-Beaumont,
- 820 M€ aux raccordements nord et sud au réseau dont les tunnels.
- 200 M€ au matériel roulant qui circulerait sur le Réseau Express Grand Lille.

Comment obtenez-vous ces montants, quels sont les études/méthodes de calculs ? N'auriez-vous pas oublié de publier une partie des études ? Où puis-je trouver ces études ? »

*Ajoutée par Ambre HADEY (Aix-en-Provence)*

« Bonjour, Dans le projet, il est prévu deux tunnels, l'un vers Armentières, l'autre vers Roubaix. Pour celui vers Armentières, on peut penser que le passage sous le Vieux-Lille va poser des difficultés techniques particulières liées à l'ancienneté des constructions, à la préservation du patrimoine historique. A l'indemnisation du sous sol ? Est ce exact ? Comment les terres pourront être évacuées et où ?

Je n'ai pas trouvé dans le dossier d'indication sur ce chantier, une idée des volumes de terres excavées, des moyens de les enlever et de la destination de ces terres ? Combien de temps pensez vous que peut durer un tel chantier dans la Ville de Lille ? Faudra-t-il des puits d'accès, comme il y en a pour le métro ? Est ce que leurs emplacements ont déjà été envisagés ?

A quel endroit se fera le raccordement aux voies existantes ? Comment se fera la traversée de la Deûle ? En tunnel aussi ou par un viaduc comme le TGV ?

Pour le tunnel vers Roubaix, comme j'habite à Marcq-en- Baroeul, je suppose qu'il sera raccordé aux voies existantes au niveau du triangle des Rouges-Barres. Pour cela il faudra traverser les voies qui vont vers Dunkerque. Comment est ce prévu ? Est ce qu'il existe une étude technique ? Je ne l'ai pas trouvée dans le dossier.

Est ce que l'impact sur les quartiers concernés à Lille, Marcq et Mons a été étudié ? Etant donné la configuration des lieux, est ce que des maisons vont être expropriées ? Si oui est ce que le coût est compris dans le budget du projet ?

*ajoutée par Gérard HANCHIN (Marcq en Baroeul)*

« A Saint-André-lez-Lille, comment le maître d'ouvrage envisage-t-il de traiter les coupures urbaines supplémentaires générées par le doublement de l'emprise ferroviaire entre le débouché du tunnel (a priori au Nord du Vieux-Lille) et le réseau existant vers Armentières (au niveau de l'entreprise Dalkia) ?

Peut-il être prévu de créer de nouveaux franchissements des voies ferrées et de réaliser en parallèle à la nouvelle infrastructure une voie vélo/piéton en site propre pour rejoindre le vieux-Lille et la gare Lille Flandres ? »

*ajoutée par Le Collectif tous acteurs de notre ville (Saint-André-lez-Lille)*

« Bonjour, J'aimerais savoir si il existe déjà des éléments sur la partie "enterrée" (aux abords de Lille Flandres) : à partir de où la nouvelle voie sera enterrée ? Quelles sont les options pour traverser la partie très urbanisée ? Y aura-t-il création de nouvelles voies en aérien aux abords de Lille Flandres (mont de terre etc) »

*ajoutée par Nicolas KARGES (Lille)*

« Le tracé que vous exposez implique la création d'un tunnel relativement long et ne desservant que Lille Flandres. Ne serait-il pas plus judicieux d'utiliser l'étoile ferroviaire existante et d'étudier la possibilité d'un tunnel ferroviaire sous le centre de Lille passant sous le boulevard de la liberté et l'esplanade et desservant Saint-Sauveur (création d'une nouvelle station sur la ligne 2), République (connexion avec la ligne 1) et le Champ de Mars, permettant de connecter les lignes de TER du Nord de Lille à celles du Sud ? On pourrait dès lors imaginer des lignes RER express desservant les principales gares de l'aire métropolitaine de Lille (+/- 30 km autour de Lille) et le centre de Lille en connexion avec les lignes de métro, et des lignes TER omnibus desservant toutes les gares de la région avec terminus à Lille Flandres. »

*Ajouté par Pierre (Lille)*

« Bonjour, Que va devenir la ligne existante Lille-Libercourt ? Est-ce que le trafic y sera maintenu à l'identique ? Revu à la baisse ? Où est-ce que la ligne sera carrément supprimée ? »

*ajoutée par Alex WILLIAMS (Lille)*

« Je pense que c'est un beau projet pour pousser les habitants à utiliser les transports en commun plutôt que la voiture.

En revanche, je trouve que la gare Lille Flandres est déjà assez bondée chaque jour. Il faudrait trouver un moyen de gérer ce flux que ce soit dans la gare ou autour de celle-ci.

J'ai une réserve sur les futurs prix des billets de train, je trouve que les tarifs actuels pour le TER sont chers. Ce qui ne permet pas de démocratiser le train. »

Recueilli sur le débat mobile

« Je suis favorable à ce projet car il va permettre de désengorger l'A1 et faciliter l'accès à Lille pour les habitants du bassin minier (Douai, Carvin, Lens).

En raison du prix du foncier, les gens habitent aujourd'hui de plus en plus loin de leur lieu de travail et l'accès aux transports est primordial.

Seul bémol : le prix inhérent aux travaux de la gare de Lille-Flandres. Y a t-il des études alternatives pour mesurer l'impact d'un tel investissement ? »

*ajouté par Avis du débat mobile (Lille)*