

# RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

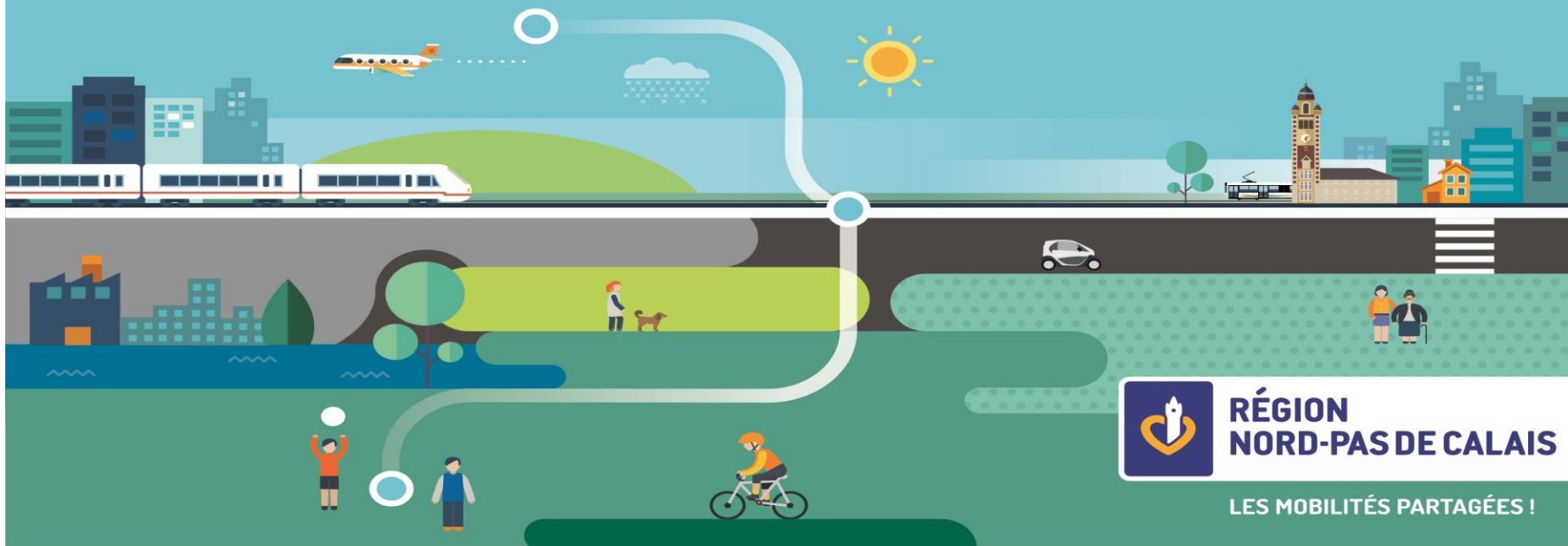
> Débat public  
Du 2 avril au 22 juillet 2015

# REUNION PUBLIQUE

## N°6

## SECLIN

## 18 JUIN 2015



RÉGION  
NORD-PAS DE CALAIS

LES MOBILITÉS PARTAGÉES !

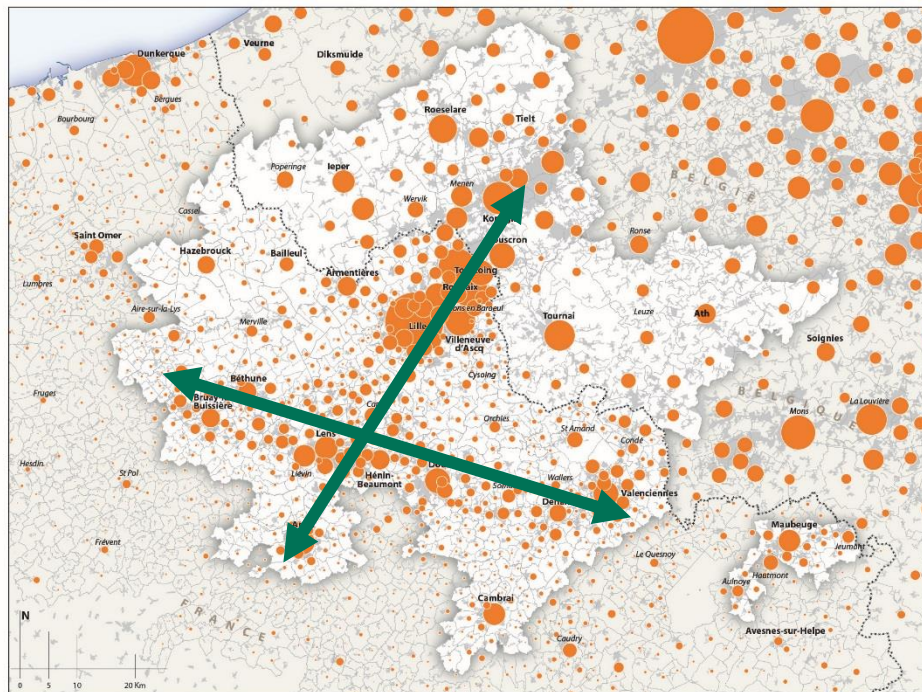
A decorative teal line graphic that starts from the top center, goes down, then right, then down again, ending in a small circle on the left side.

# 1- LES ENJEUX DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE



# Le territoire du Grand Lille

- 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.**

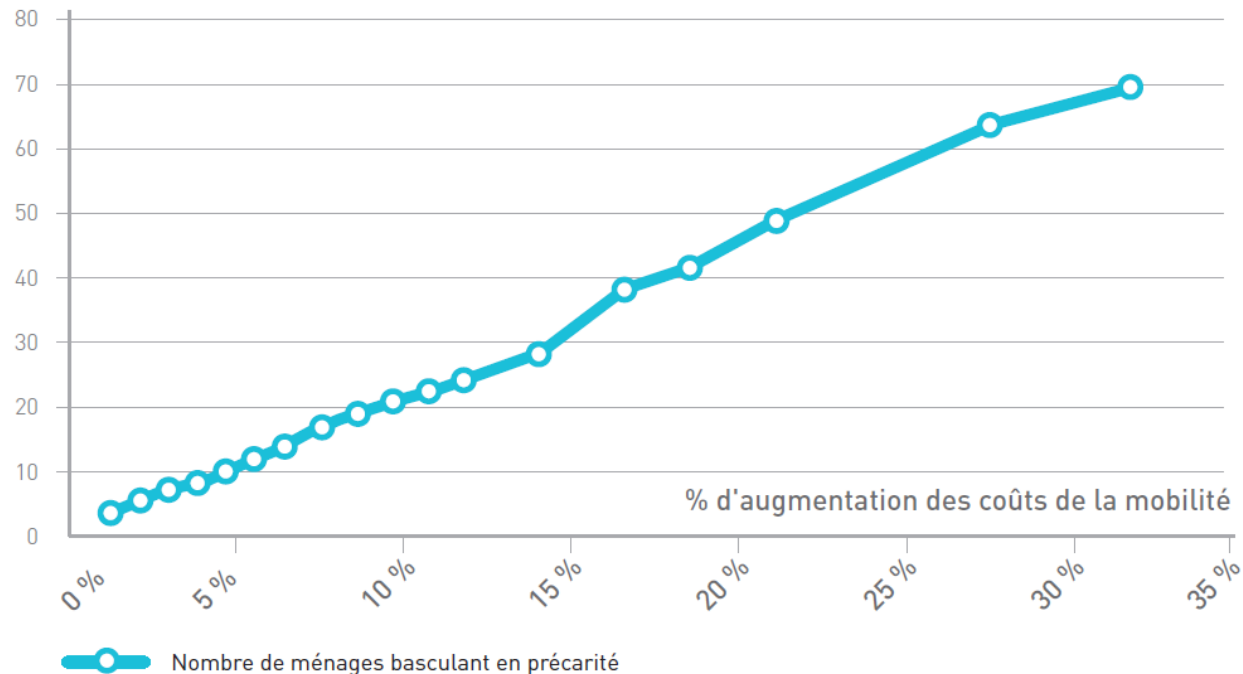


# L'enjeu social des mobilités

La **précarité énergétique** liée aux dépenses de mobilité.

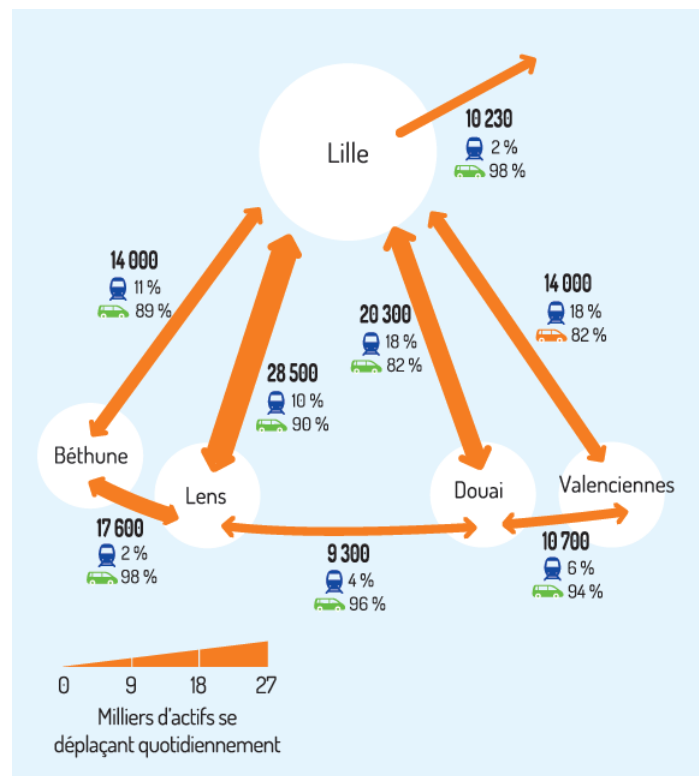
→ **Enjeu :**  
développer une offre TC palliant la dépendance de la population à la voiture particulière.

Nombre de ménages en milliers



# La progression des flux d'échanges

- + 40% tous modes confondus de 1999 à 2009



# La saturation du réseau routier

## DES PROBLÈMES D'ACCESSIBILITÉ...



# La saturation du réseau routier

## DES PROBLÈMES DE CAPACITÉ...





## 2- LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE LA RÉGION





# ○ PRÉSERVER LA MOBILITÉ DES PERSONNES À L'ÉCHELLE DU GRAND LILLE

Le **SRTM** : une stratégie d'aménagement des mobilités portée par la Région :

- Priorité au développement du service public de transport
- Une **approche globale tous modes confondus**
- **Unir la Région par le rail**
- Réaliser **un nouveau système plus capacitaire**





# 3- LE PROJET DE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE ET LES ALTERNATIVES CONSIDÉRÉES



## ○ TRONC COMMUN À TOUTES LES SOLUTIONS

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



# ○ DIFFÉRENTES SOLUTIONS ALTERNATIVES CONSIDÉRÉES

## Maintien du service actuel

- Maintien des principes actuels de dessertes avec une mixité de circulation (TGV, TER et fret)
- Fortes contraintes qui en limitent la performance
- Préservation d'une desserte fine et homogène du territoire
- A l'horizon 2030, le trafic à la période de pointe passerait à 38 100 voyageurs (36 900 en 2012)



# ○ DIFFÉRENTES SOLUTIONS ALTERNATIVES CONSIDÉRÉES

## Renforcement du service TER sur le réseau existant aménagé

- Améliorer la fréquence, la robustesse et de la capacité
- Absence de desserte de points d'arrêts avec la mise en place de moyens de substitution. (Au minimum 7: Ronchin, Wattignies, Phalempin, Pont de Sallaumines, Corons de Méricourt, La Fontaine, Ostricourt)
- Rupture de charge systématique en deuxième couronne: Béthune, Lens, Douai, Valenciennes
- A l'horizon 2030, un plafond de performance et de capacité : 47 700 voyageurs à la période de pointe.



# ○ DIFFÉRENTES SOLUTIONS ALTERNATIVES CONSIDÉRÉES

## Renforcement du service TER sur le réseau existant aménagé

Montant total d'investissement : **1 140 M€**

- Lille Flandres : **490 M€**
- Modification et adaptation d'infrastructure (suppression de 28 PN et de points durs d'exploitation) : **485 M€**
- Matériel roulant : **165 M€**



# LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## DESCRIPTION

**OBJECTIF : SERVICE HAUTE PERFORMANCE PÔLE A PÔLE ARTICULE AVEC TER ET MOBILITÉ TOUS MODES**

- 12 dessertes à l'heure et traversée souterraine de Lille permettant de **relier les pôles urbains deux à deux**.
- **Maintien de la majorité des dessertes TER** pour un haut niveau de service combiné REGL + TER.
- **Développement des dessertes TER prolongeant le réseau REGL** : vers Valenciennes, Amiens, Béthune, le littoral, Tournai.

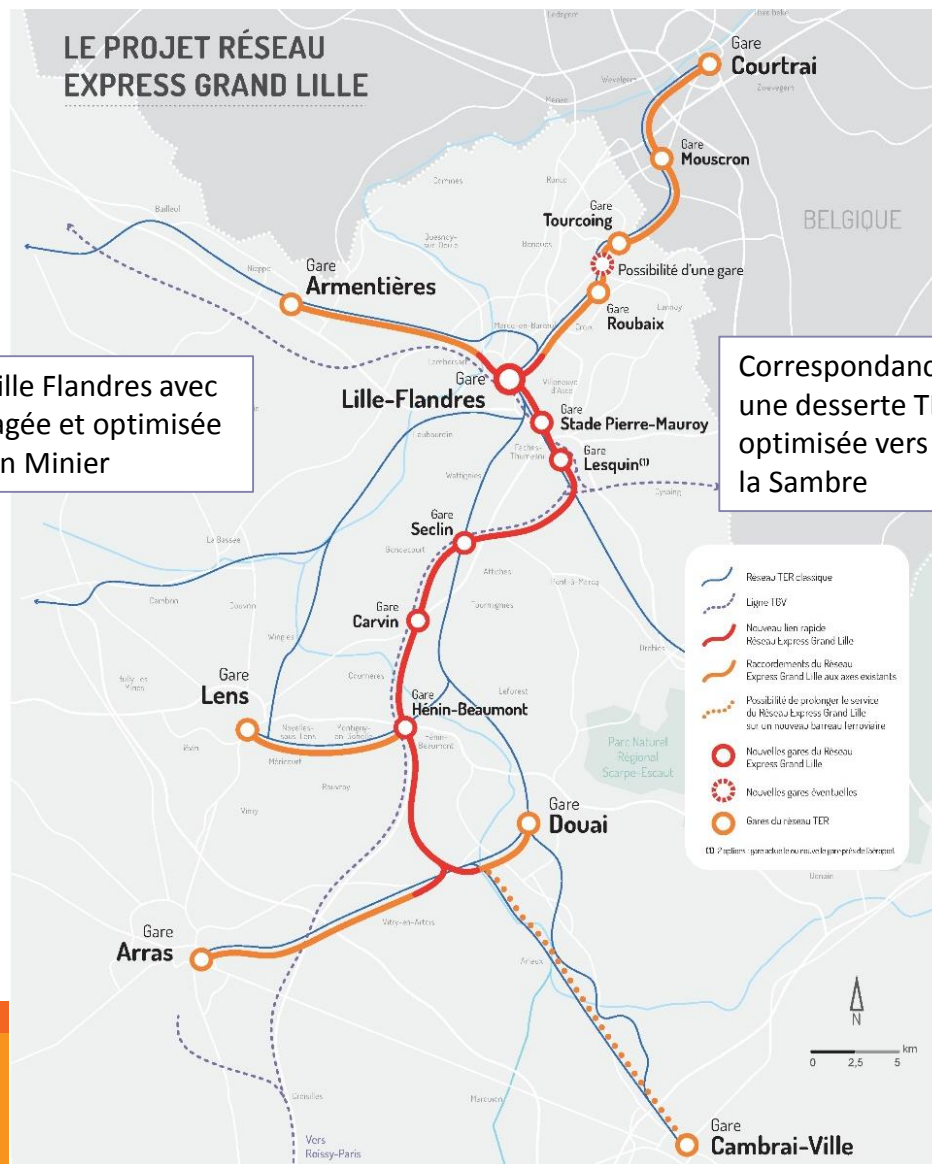


# Plan général du projet

## LE PROJET RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

Correspondance à Lille Flandres avec une desserte aménagée et optimisée vers l'ouest du Bassin Minier

Correspondance à Lesquin avec une desserte TER aménagée et optimisée vers Valenciennes et la Sambre





# LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## DESCRIPTION

- Liaisons plus rapides, plus fréquentes, pour plus de voyageurs.
- Une alternative au tout automobile.
- Une action sur l'attractivité des territoires desservis et l'accompagnement d'un développement urbain maîtrisé.
- La réduction de la précarité énergétique.
- Trafic REGL+TER du matin, horizon 2030 : **56 300 voyageurs**



# ○ LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## OFFRE : 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



# LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## OFFRE : TEMPS DE PARCOURS

- Lens – Tourcoing : 48 min
- Armentières – Arras : 49 min
- Douai – Roubaix : 42 min
- Cambrai – Lille : 46 min
- Lille – Hénin-Beaumont : 22 min

Soit **20 minutes de moins**  
qu'aujourd'hui grâce aux liaisons  
directes sans changement à Lille



# ○ LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## 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** : voie dédiée sur A1.




# LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## INVESTISSEMENTS

- Montant total d'investissement : **2 110 M€**

- Lille Flandres (4 voies à quai et tunnel sud) : **490 M€**
- Tronçon central (voie et équipements, 30 ouvrages d'art et 3 viaducs, tranchée couverte de Lesquin, gares et parcs relais) : **740 M€**
- Raccordements au réseau : (voie et équipements, 2 tunnels nord et 1 viaduc) **680 M€**
- Matériel roulant : **200 M€**

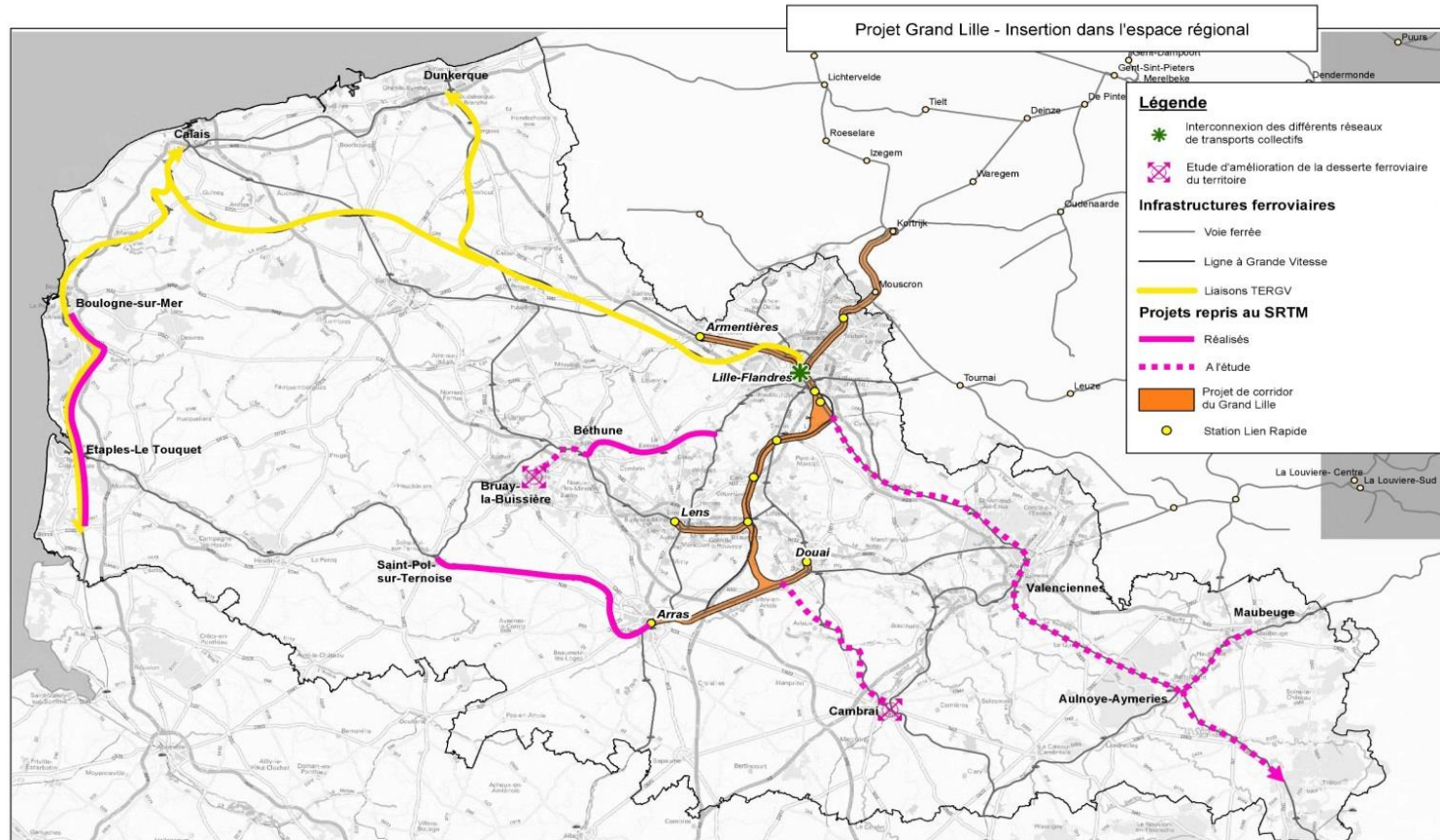




## 4- LES BÉNÉFICES ET LES IMPACTS DU PROJET



# UN PROJET AU SERVICE DE TOUTE UNE RÉGION



# ○ BÉNÉFICES ET IMPACTS DU RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## UN LEVIER POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Extension du territoire accessible en 40 minutes.
- Le maillon central d'une stratégie d'aménagement combinant ville intense et mobilités durables.
- Un complément au réseau TER et aux réseaux urbains.





# ○ BÉNÉFICES ET IMPACTS DU RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## UN LEVIER POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Un levier pour un développement important de l'intermodalité.
- Par son caractère transfrontalier, consolider l'accessibilité globale du territoire du Grand Lille à la grande vitesse ferroviaire européenne.
- Un vecteur d'aménagement équilibré du territoire.



# ○ BÉNÉFICES ET IMPACTS DU RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## D'IMPORTANTES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

- 500 emplois pérennes et jusqu'à 5 000 emplois créés sur la durée du chantier.
- Un élargissement des bassins d'emplois.
- Une incitation forte des salariés à utiliser ce moyen de transport.
- Des éléments de réponses à toutes les personnes qui connaissent des difficultés d'accès à la formation, d'insertion dans l'emploi et de mobilité.



# ○ BÉNÉFICES ET IMPACTS DU RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS MAÎTRISÉS

- Un tracé longeant les infrastructures existantes.
- Des impacts paysagers et environnementaux limités.
- Un remaillage de la trame verte et bleue.
- Un effet favorable sur l'air et l'énergie.

