

**RÉSEAU  
EXPRESS  
GRAND  
LILLE**

# REUNION PUBLIQUE N°1

RÉUNION D'OUVERTURE

ROUBAIX

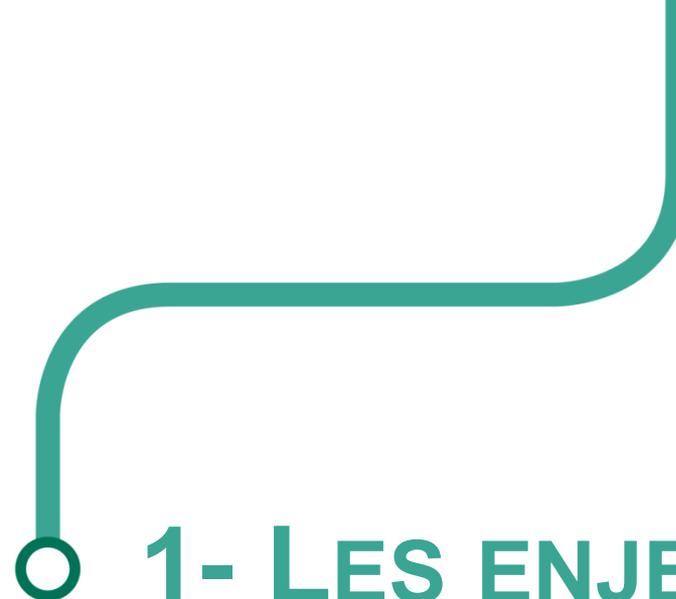
14 AVRIL 2015

> Débat public  
Du 2 avril au 22 juillet 2015



**RÉGION  
NORD-PAS DE CALAIS**

LES MOBILITÉS PARTAGÉES !

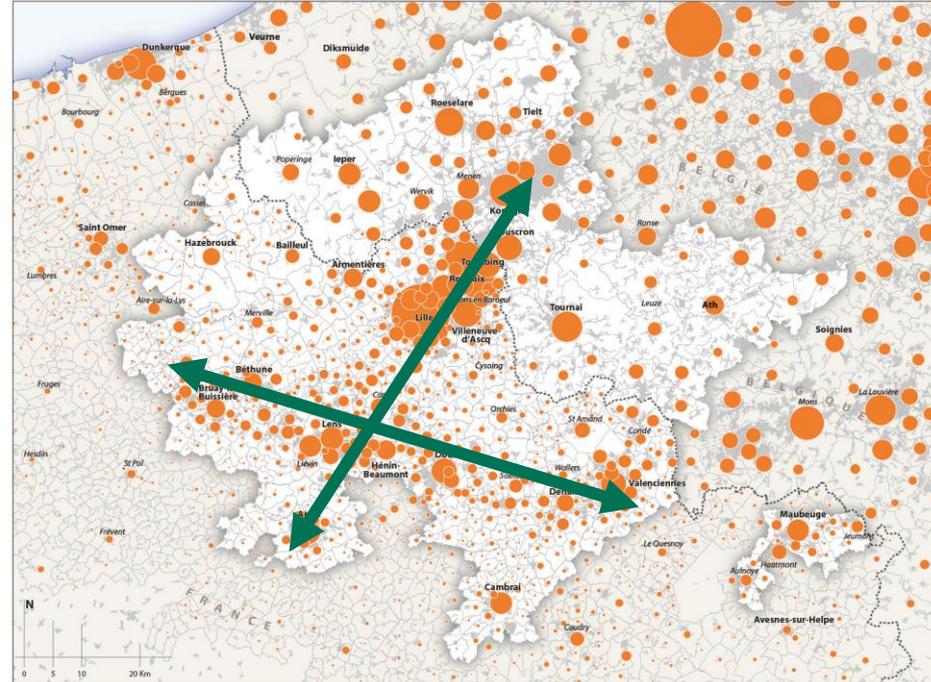
A thick teal line starts from the top center, goes down, then curves left, then down again, ending in a small circle that acts as a bullet point for the title.

# 1- LES ENJEUX DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE



# Le territoire du Grand Lille

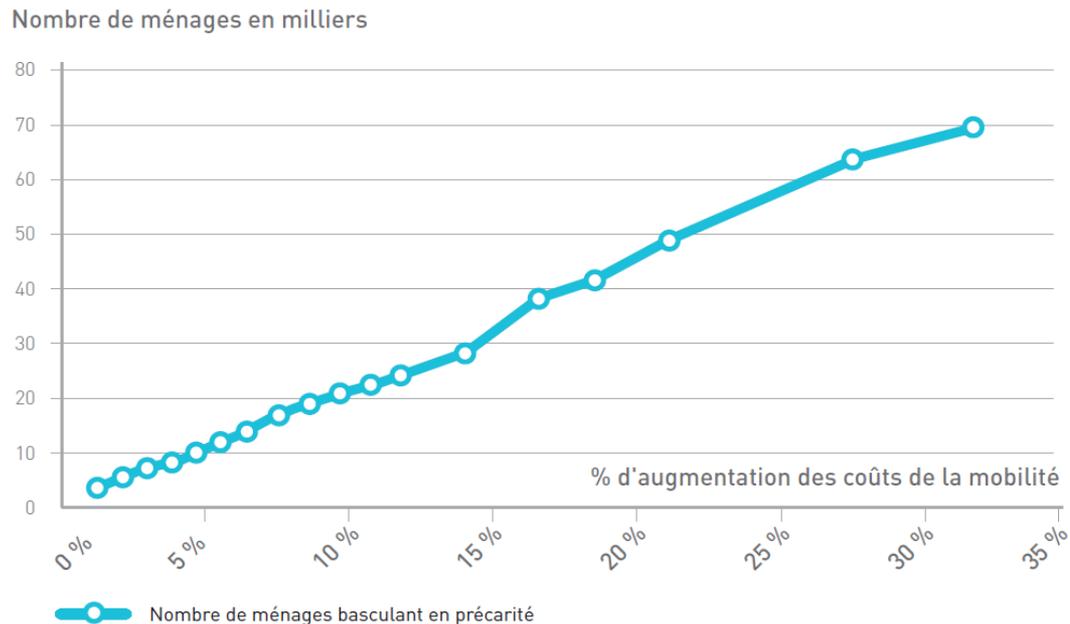
- La région Nord – Pas de Calais : **une grande région urbaine**
- Le territoire du Grand Lille : un espace métropolitain de **3,8 millions d'habitants**
- Territoire formé par l'agglomération lilloise, les agglomérations du Bassin Minier de Béthune à Valenciennes, l'Artois, le Cambrésis et les agglomérations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



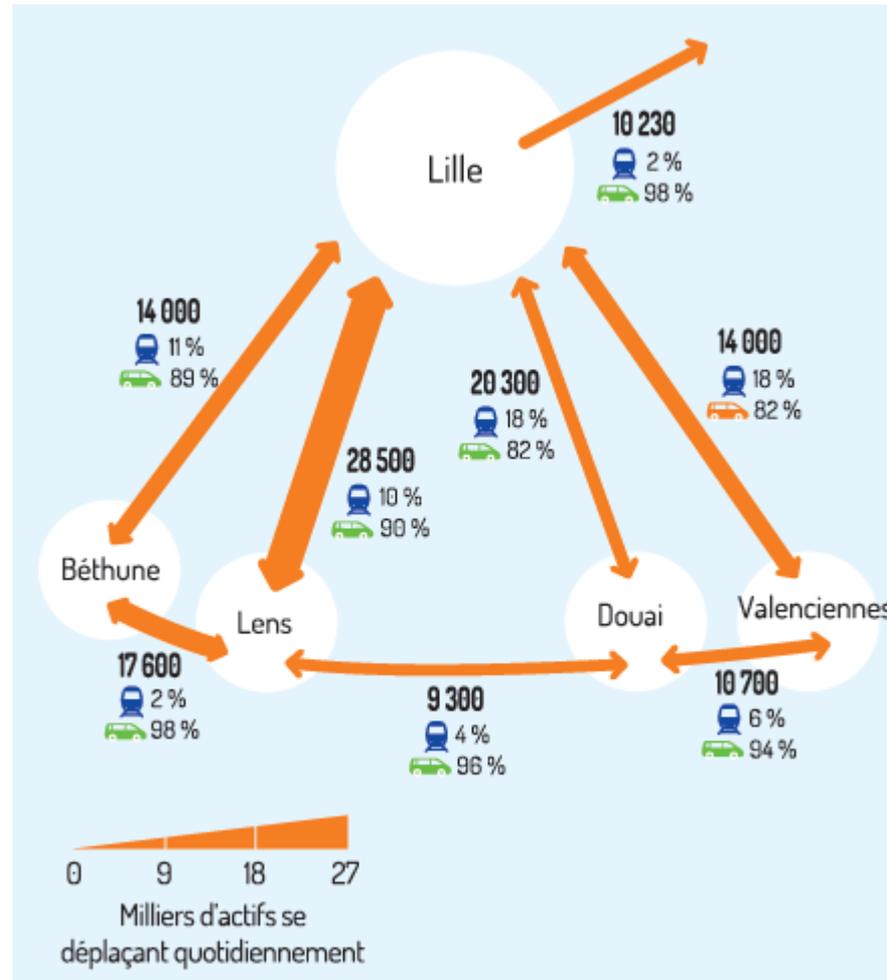
# L'enjeu social des mobilités

Il y a **précarité énergétique** pour un ménage quand la part du revenu disponible consacrée aux dépenses de mobilité quotidienne dépasse les **7%**

→ **Enjeu** : développer une offre TC palliant la dépendance de la population à la voiture particulière, liée notamment à la hausse constante du prix de l'énergie.



# La progression des flux d'échanges



# La saturation du réseau routier

## DES PROBLÈMES D'ACCESSIBILITÉ...



- 1 ➤ Une dégradation du niveau de service de l'autoroute A1 affectant les échanges entre Lille et le bassin minier (secteur Lens-Douai)
- 2 ➤ Des échanges entre Lille et Béthune par des routes nationales ou départementales saturées (traversées de secteurs urbanisés, ...)
- 3 ➤ Des échanges entre le bassin minier se dispersant sur l'ensemble du réseau routier à disposition (autoroute, départementales, ...) et utilisant peu l'A26 (section à péage)

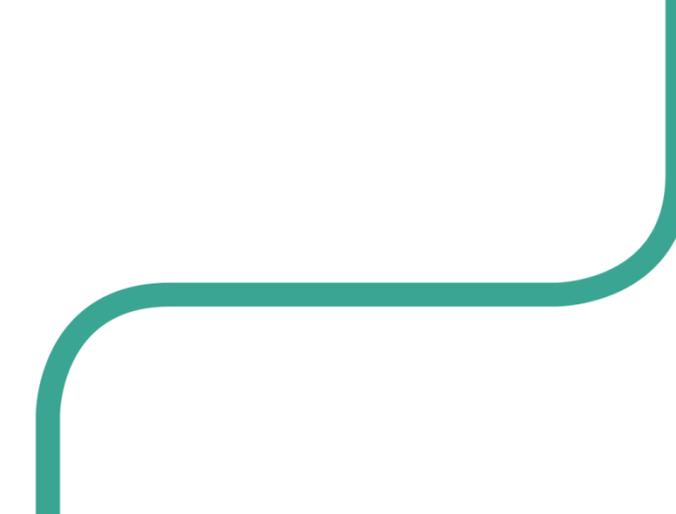
## DES PROBLÈMES DE CAPACITÉ...



- Secteur difficile
- Congestion le matin
- ⋯ Congestion le soir

- ▶ D'importantes zones de congestion sur le réseau structurant (matin et soir), essentiellement en relation avec l'agglomération Lilloise
- ▶ Un secteur particulièrement difficile : le tronçon commun A1/A22
- ▶ Des congestions plus ponctuelles dans le bassin minier, mais avec une nette dispersion du trafic
- ▶ Mais d'importantes réserves de capacité sur l'A26



A thick teal line starts from the top edge of the slide, goes down, then right, then down again, ending in a small circle that acts as a bullet point for the title.

## **2- LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE LA RÉGION**



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

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

- Faire du développement du service public de transport une priorité dans une perspective de cohésion territoriale et de lutte contre les inégalités
- Répondre aux objectifs du développement durable et contribuer au développement économique, social et territorial de la région par une **approche globale tous modes confondus**
- **Unir la Région par le rail**, les services ferroviaires constituant une épine dorsale du transport régional de voyageurs
- Réaliser **un nouveau système plus capacitaire** pour faire face au développement de l'Aire métropolitaine de Lille et à l'accroissement de ses besoins de mobilité





**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 (nombre important de passages à niveau, nœud ferroviaire d'Ostricourt, gare de Lille-Flandres en terminus ...)

Préservation d'une desserte fine et homogène du territoire, mais avec exploitation très difficile, et le réseau en limite de capacité.

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 et de la capacité (13 liaisons par heure entre Lille et le Bassin minier).

Nécessité d'acquérir de nouveaux matériels et de modifier l'infrastructure pour offrir plus de régularité (investissements évalués à 1 140 M€).

Absence de desserte de certains points d'arrêts avec la mise en place de moyens de substitution en complémentarité avec les transports existants.

A l'horizon 2030, un plafond de performance et de capacité sans possibilité d'évolution. Il pourrait transporter 47 700 voyageurs à la période de pointe.



# LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## DESCRIPTION

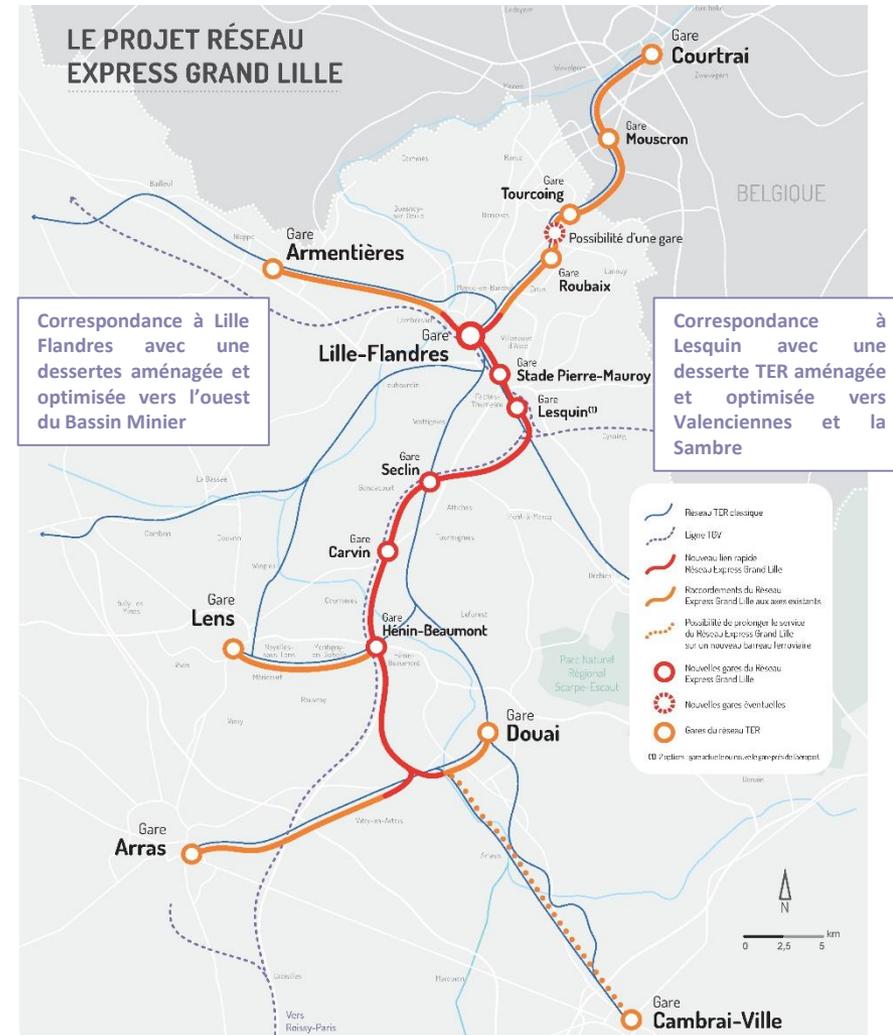
**OBJECTIF : SERVICE HAUTE PERFORMANCE PÔLE A PÔLE ARTICULE AVEC TER ET MOBILITÉ TOUS MODES**

- Fréquence de 12 dessertes horaires et la 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 spécifique des dessertes TER prolongeant le réseau REGL** : vers Valenciennes, Amiens, Béthune, le littoral, Tournai



# Plan général du projet

- **Tronçon central : Lille Flandres – Hénin-Beaumont**
- **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**



# LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## DESCRIPTION

- La création de liaisons plus rapides, plus fréquentes, pour plus de voyageurs
- Le soulagement de la circulation automobile en offrant 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 liée à l'usage de l'automobile
- 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

### 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** : le haut niveau de service en Transports en Commun autorise l'expérimentation d'une voie dédiée sur A1

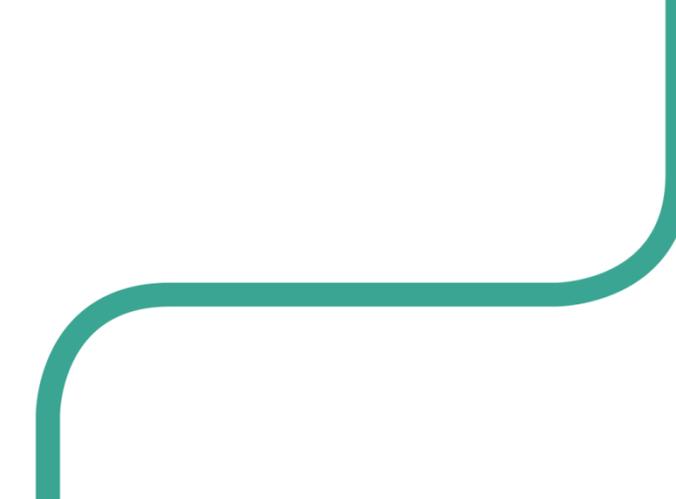


# LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## 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€**

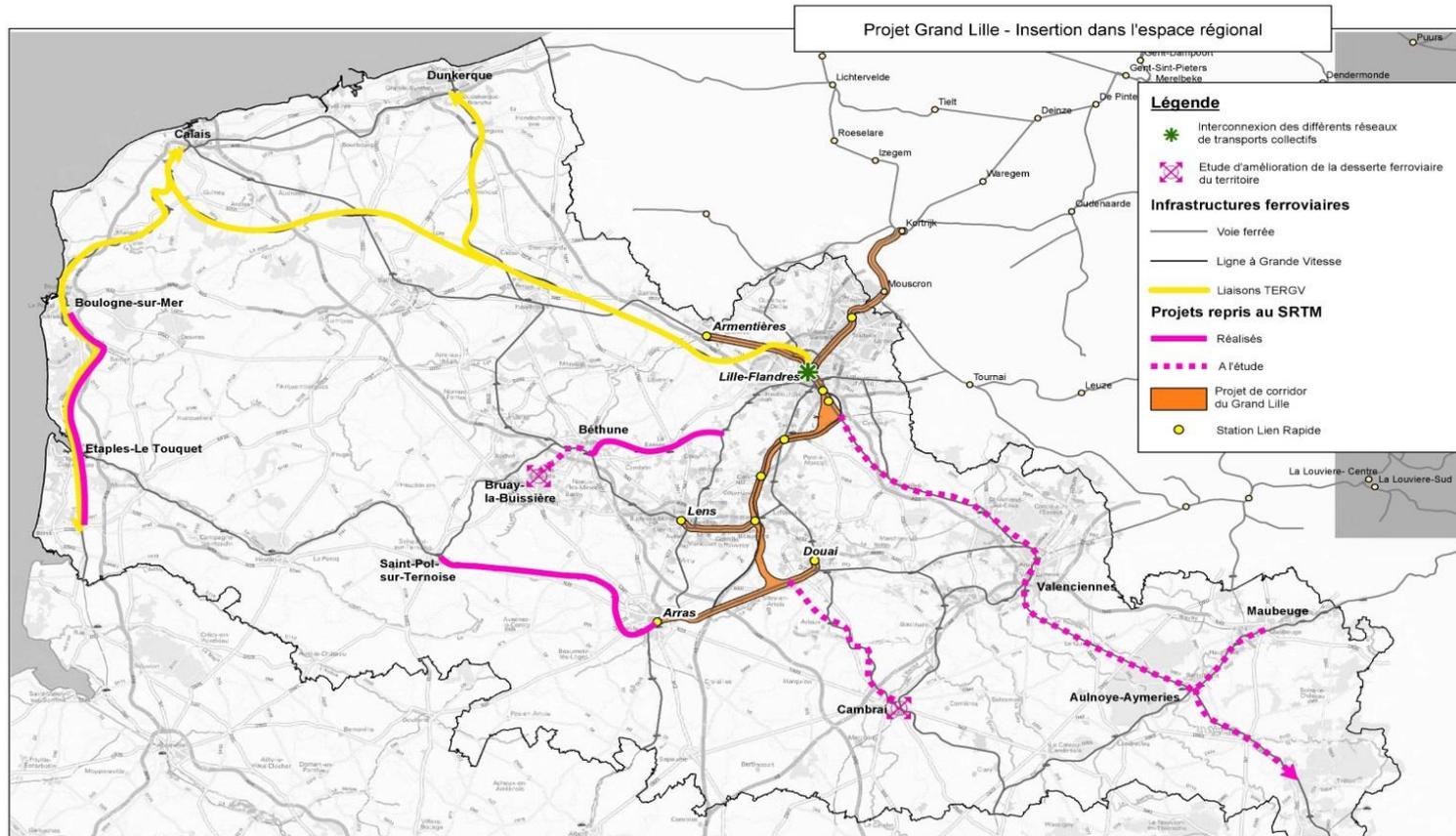




# ○ 4- LES BÉNÉFICES ET LES IMPACTS DU PROJET



# UN PROJET AU SERVICE DE TOUTE UNE RÉGION



# LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## 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 maintien du service actuel soit 56 300 voy.**



# ○ BÉNÉFICES ET IMPACTS DU RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

## UN LEVIER POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Le maillon central d'une stratégie d'aménagement combinant ville intense et mobilités durables,
- Un complément au réseau TER et aux réseaux urbains,
- 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

## AU SERVICE DES MOBILITÉS DURABLES

- Un scénario de rupture offrant une alternative au tout automobile,
- Une augmentation significative du trafic sur le réseau global TER, et une amélioration des temps de parcours grâce à des liaisons plus rapides et plus fréquentes,
- Un nombre d'usagers empruntant les services du Réseau Express Grand Lille estimé à un peu plus de 20 000 personnes à la pointe du matin, grâce au report modal de la voiture vers les transports en commun,
- Un développement soutenu de l'intermodalité dans ses différentes composantes.



# ○ 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 afin de réduire au maximum les contraintes sur le milieu humain et naturel,
- Des impacts paysagers et environnementaux limités qui ont fait l'objet d'études et de recherches d'améliorations qualitatives et optimisées,
- Un remaillage de la trame verte et bleue par la gestion des délaissés et la création d'écoducs,
- Un effet favorable sur l'air et l'énergie inhérent à tout projet de service ferroviaire structurant, reliant d'importantes agglomérations ou desservant un secteur urbain dense.

