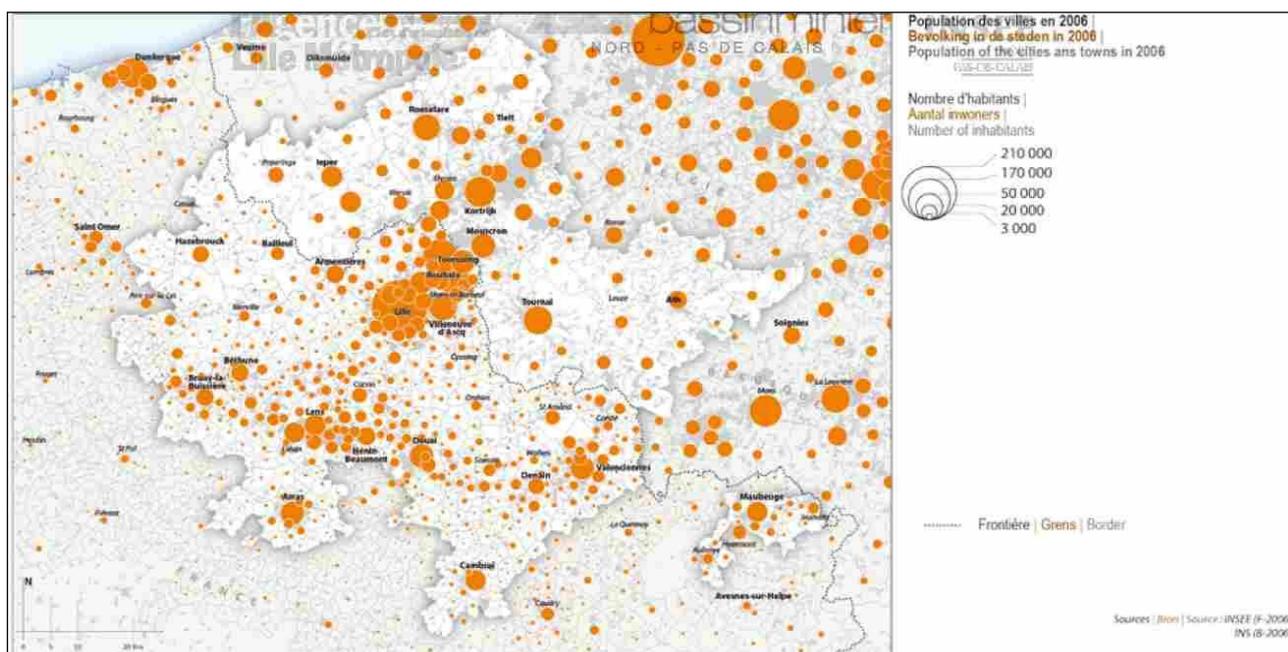


RESEAU EXPRESS GRAND LILLE

SYNTHESE DU DOSSIER DU MAITRE D'OUVRAGE

Débat public du 2 avril au 31 juillet 2015

DIAGNOSTIC ET ENJEUX



⇒ Peuplé de 3,8 millions d'habitants, le Grand Lille est **un territoire à cheval sur la France et la Belgique.**

⇒ Très urbanisé, il est organisé autour **de grands pôles** :

- Pour le versant français : Lille, Roubaix, Tourcoing, Béthune, Lens, Douai, Valenciennes, Arras, Cambrai et Maubeuge.
- Pour le versant belge : Ypres (Ieper) et Courtrai (Kortrijk), Mouscron, Tournai.

⇒ Le territoire est **organisé autour de deux axes** :

- **Un axe nord-sud** : Courtrai-Lille-Arras (75 km).
- **Un axe ouest-est** : Béthune-Valenciennes, correspondant à l'ancien Bassin minier (80 km).

Le constat

⇒ **Des grands axes routiers et autoroutiers saturés** aux heures de pointe, réduisant l'attractivité du territoire.

⇒ **Une offre de transport express entre pôles urbains qui a atteint ses limites** pour répondre à la demande.

⇒ **Des lieux d'activités de plus en plus éloignés** des lieux de résidence.

Au quotidien, **320 000 personnes** font la navette entre Lille Métropole et le Bassin minier, pour relier leur domicile à leur travail.

68% d'entre-elles utilisent leur véhicule pour ces déplacements. Elles empruntent l'autoroute A1, le seul axe routier à orientation Nord-Sud. Aux heures de pointe, les bouchons sont fréquents, avec 145 000 véhicules en approche de Lille.

AMBITIONS ET VALEURS

Les enjeux de l'aménagement du territoire et de la mobilité durable sur le Nord-Pas de Calais

La Région Nord-Pas de Calais a défini de grands enjeux pour développer la mobilité sur son territoire. Ils s'inscrivent dans son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) :

1. Renforcer la cohésion territoriale de l'espace régional par une meilleure insertion de ses différents territoires.
2. Lutter contre les déséquilibres territoriaux de développement par leur meilleure accessibilité et le renforcement de l'offre de transport collectif.
3. Accompagner la dynamique métropolitaine régionale en s'appuyant sur les points forts de chaque partie de la région, en dialogue et complémentarité avec la métropole régionale.
4. Garantir l'accessibilité des territoires entre eux, et prendre en compte les temps de déplacements dans l'aménagement du territoire.

Le projet de Réseau Express Grand Lille s'inscrit au cœur de cette politique dynamique et ambitieuse. Il vise à créer sur le Grand Lille, les conditions d'une évolution concertée des pratiques de mobilité, et à réduire la part du véhicule particulier. En cela, il constitue un nouveau modèle de mobilité durable en rupture avec le tout-automobile.

Au service de l'excellence et de l'innovation

La Région Nord-Pas de Calais ambitionne de donner au Réseau Express Grand Lille une image d'excellence et d'innovation dans les domaines qui le concernent. Son intégration dans l'environnement et le paysage régional fait partie de cette ambition. Le dossier du maître d'ouvrage recense les enjeux du territoire sur ces deux aspects ainsi que les bénéfices attendus du projet, ses impacts et les mesures d'accompagnement qui seront mises en œuvre.

Elle veut aussi en faire un démonstrateur d'innovation ferroviaire interurbain et d'accès à tous les modes de déplacement pour les voyageurs au service de l'économie régionale.

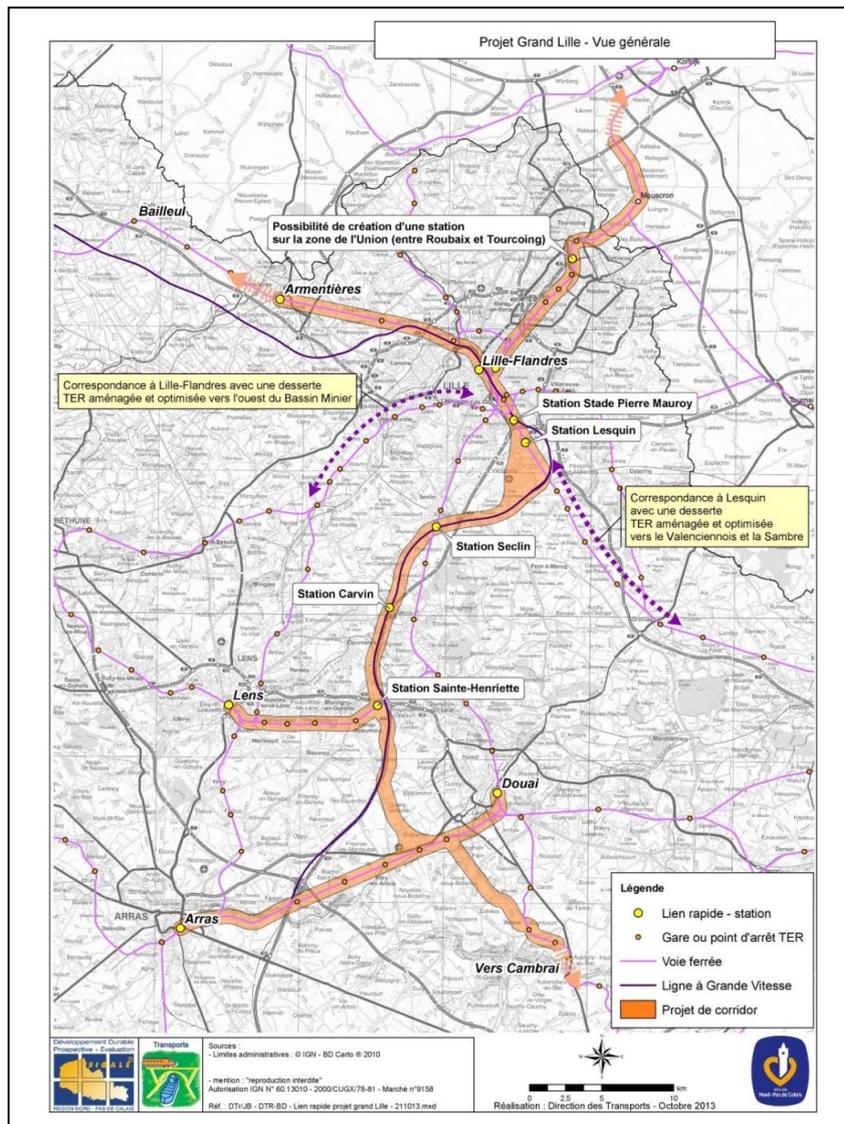


LE PROJET REGL : CARACTERISTIQUES ET SERVICES

Le tracé

Le REGL reposerait, en son centre, sur une infrastructure nouvelle allant de la gare de Lille-Flandres à Hénin-Carvin, et entièrement dédiée au projet. Cette ligne se prolongerait à ces deux extrémités en empruntant des lignes ferroviaires existantes :

- D'une part au nord, à partir de la gare de Lille-Flandres traversée en souterrain, un raccordement aux lignes actuelles Lille-Roubaix-Tourcoing (vers Courtrai), et Lille-Armentières.
- D'autre part au sud, à partir d'Hénin-Carvin, vers Douai-Arras, un raccordement à l'ancienne ligne Hénin-Beaumont – Brebières qui sera remise en service, et vers Lens à la ligne Hénin-Beaumont – Libercourt – Lens.



Le tracé s'inscrirait à l'intérieur d'un faisceau d'étude d'une largeur d'un à deux kilomètres centré sur les préoccupations des usagers et délimité par les contraintes d'intégration environnementale.

Un des enjeux est la proximité de l'autoroute A1, afin de déclencher un report plus important de l'automobile au train.

Les connexions avec le TER

La fréquence des principales liaisons TER prolongeant le Réseau Express Grand Lille serait développée et les correspondances en seront aménagées :

- Vers Valenciennes, la Sambre-Avesnois et l'Aisne, suite aux travaux d'amélioration de l'axe ferroviaire prévus au Contrat de Plan Etat-Région.
- Vers Amiens, dans le contexte de la fusion des deux Régions.
- Vers Béthune et son agglomération.
- Vers le littoral via Hazebrouck.
- vers Tournai.

LES TEMPS DE PARCOURS

Exemples de temps de parcours du REGL sur différents trajets :

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

CHIFFRES-CLEFS DE REGL

- ➔ 4 connexions au réseau ferré national
- ➔ 56 kilomètres de voies nouvelles et 99 kilomètres de voies existantes
- ➔ 6 gares et pôles d'échanges
- ➔ 31 000 voyageurs quotidiens sur le Réseau Express Grand Lille à l'horizon 2030
- ➔ 58 000 usagers régionaux du train (ensemble TER+REGL) chaque matin entre 6h et 9h

L'INVESTISSEMENT

La réalisation du projet est évaluée à près de 2,11 milliards d'euros (valeur janvier 2015) correspondant :

- ➔ 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 circulera sur le Réseau Express Grand Lille.

Les fréquences

La fréquence envisagée aux heures de pointes sur le REGL pourrait comprendre 12 trains par heure sur le tronc commun (Lille-Flandres – Hénin-Carvin), soit un intervalle de 5 minutes.

Sur les prolongements vers le nord et le sud, cette offre ferroviaire pourrait se décomposer de la manière suivante :

> Vers le nord :

- Un train vers Roubaix, Tourcoing et Courtrai au moins toutes les 20 minutes (soit 3 trains par heure).
- Un train vers Armentières au moins toutes les 20 minutes (soit 3 trains par heure).

> Vers le sud :

- Un train toutes les 15 minutes vers Lens (soit 4 trains par heure).
- Un train toutes les 20 minutes vers Douai (soit 3 trains par heure).
- Un train toutes les 20 minutes vers Arras (soit 3 trains par heure).
- Un train toutes les 30 minutes vers Cambrai (soit 2 trains par heure).

Le niveau de desserte serait adapté pour répondre aux besoins de mobilité. Des trains capacitaires (460 passagers) circuleraient tous les jours de 5 heures à 23 heures.

Niveau d'offre actuel et futur pour certains trajets

| DESSERTE | OFFRE ACTUELLE | NOMBRE DE TRAINS FUTUR (TOTAL) | DONT REGL | DONT TER SUR INFRASTRUCTURE ACTUELLE |
|--|-----------------|--------------------------------|------------|--------------------------------------|
| Tronçon central (Lille – Hénin - Beaumont) | 3 | 14 | 12 | 2 |
| Lille – Armentières | 4 | Au moins 6 | Au moins 3 | 3 |
| Lille – Courtrai | 1 à 2 | Au moins 4 | Au moins 3 | 1 |
| Lille – Lens | 4 + 1 via Don | 6 + 1 via Don | 4 | 2 + 1 via Don |
| Lille - Cambrai | 2 | 3 | 2 | 1 |
| Lens – Hénin-Beaumont | 3 | 6 | 2 | 4 |
| Lille - Arras | 1 + 0,5 à 1 TGV | 4 | 3 | 1 |
| Lille - Douai | 5 | 7 | 3 | 4 |

LES GARES ET POLES D'ECHANGES ENVISAGES

La gare souterraine de Lille-Flandres

La capacité actuelle de la gare de Lille-Flandres ne permettrait pas d'accueillir un service de type Réseau Express Grand Lille ; il serait nécessaire de créer une gare nouvelle. De plus, la traversée de Lille impose la réalisation d'une gare souterraine à Lille-Flandres.

Celle-ci serait composée de deux quais latéraux et d'un quai central, avec un accès facilitant les liaisons vers les gares de Lille-Flandres et Lille Europe, permettant d'accueillir les services vers Armentières et vers Roubaix / Tourcoing / Courtrai.

La desserte du stade Pierre Mauroy

Le stade Pierre Mauroy accueille des événements importants (événements sportifs comme l'Euro 2016, concerts, grands spectacles). REGL permettrait une desserte éventuellement à caractère événementiel de ce site, dont l'ampleur exige des connexions efficaces et diversifiées.

Un futur hub à la gare de Lesquin

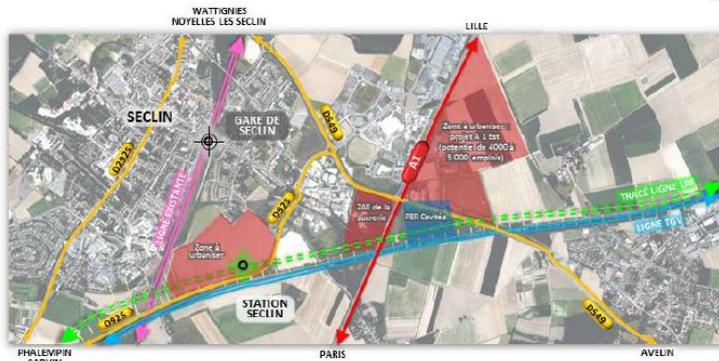
La gare de Lesquin dessert un grand nombre de logements, d'emplois et d'équipements. On peut citer : le lien avec l'aéroport, la Cité Scientifique, le quartier sud de Villeneuve d'Ascq, le Centre Régional de Transport (CRT). La gare deviendrait un hub important, desservi à la fois par REGL et par la ligne TER Lille-Valenciennes. Une variante de tracé consiste à desservir non plus la gare actuelle, mais directement l'aéroport. Dans ce cas, une nouvelle gare souterraine serait construite à proximité de l'aérogare.



La gare de Seclin

Le site de la future gare « Seclin » serait situé à l'ouest de l'autoroute A1, au sud de la commune de Seclin, sur une emprise à urbaniser, entre la ligne ferroviaire actuelle - desservant la gare SNCF de Seclin - et la route départementale D025.

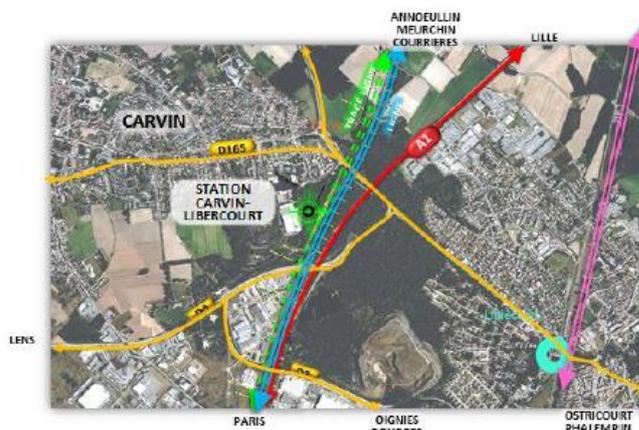
Au-delà de sa fonction de desserte, la création de la gare serait l'occasion de réaménager le tissu urbain et, en particulier, de supprimer la coupure urbaine que constituent les voies ferrées.



Le pôle d'échanges multimodal de Carvin-Libercourt

Le site de la future gare Carvin-Libercourt serait situé entre Carvin et l'autoroute A1, en limite de la commune de Libercourt. La zone de chalandise couvrirait les deux communes.

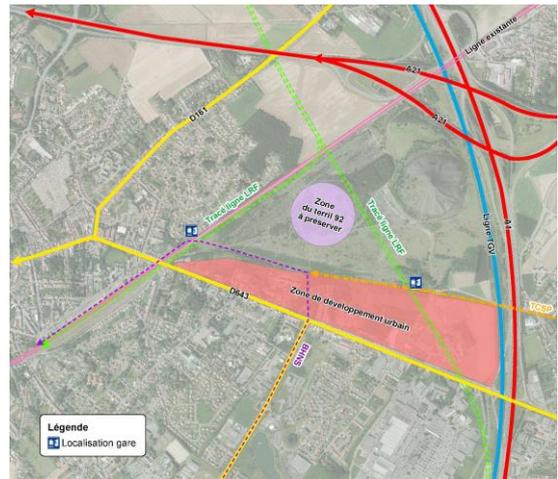
La gare, accessible directement par l'autoroute, améliorerait l'accessibilité du secteur et favoriserait le report modal. Sa localisation contribuera à réduire les encombrements locaux et les difficultés récurrentes de stationnement sur les territoires de Libercourt et de Carvin.



La gare de Sainte-Henriette (Hénin-Beaumont)

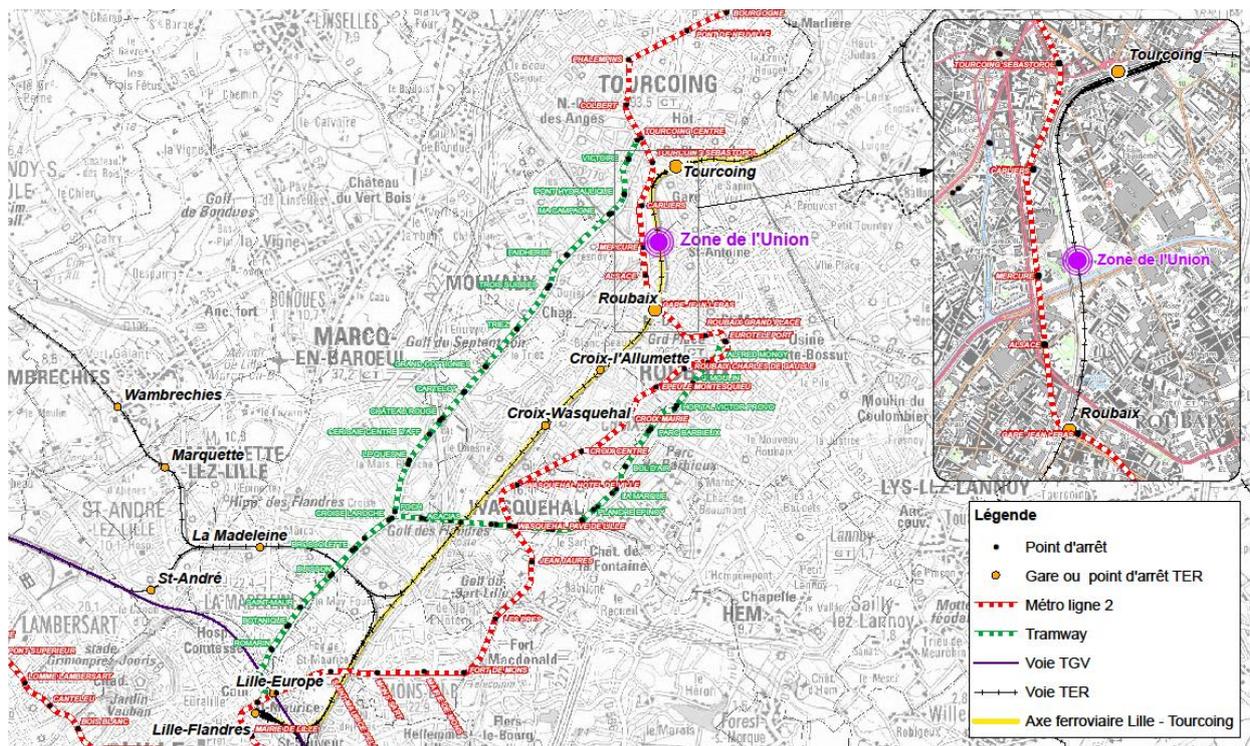
Le site de la future gare de Sainte-Henriette s'inscrirait dans le cadre d'un projet de réaménagement, de valorisation et de développement du territoire pour lequel une étude est en cours par la Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin (CAHC). Deux gares, éloignées d'environ 700 mètres, seraient possibles afin de permettre la desserte des branches vers Lens et vers Douai et Arras.

Le secteur de Sainte-Henriette constituerait un hub majeur de correspondance. Le site offre la possibilité de dégager des emprises pour développer l'intermodalité, en particulier l'aménagement des cheminements entre les quais de la gare, les arrêts de bus, les parkings, etc. Les usagers arrivant à la gare pourraient ainsi se rendre aisément jusqu'au centre de Lille.



La desserte de Roubaix et Tourcoing

La desserte de Roubaix et Tourcoing est aujourd'hui réalisée par deux gares de centre-ville. La possibilité de créer une station nouvelle sur la zone de l'Union a été évoquée. Si cette perspective se concrétisait, elle pourrait constituer une variante à débattre avec les acteurs du territoire dans une phase de concertation ultérieure.



BENEFICES ET IMPACTS DU PROJET REGL

Impacts sur l'aménagement du territoire

Le REGL constituerait le maillon central d'une stratégie coordonnée d'aménagement de la ville intense et des mobilités durables. Il compléterait le réseau TER et les réseaux urbains et s'accompagnerait d'un développement important de l'intermodalité afin de procurer un service accessible et performant de porte à porte, sur l'ensemble de la chaîne de déplacement.

Le REGL, par son caractère transfrontalier, consoliderait l'accessibilité globale du territoire du Grand Lille à la grande vitesse ferroviaire européenne, en procurant des liaisons plus fréquentes et capacitaires avec de nombreuses villes desservies par le TGV.

Afin de ne pas contribuer au renforcement de la périurbanisation, le REGL devra s'intégrer à une politique d'aménagement du territoire ambitieuse et globale, maîtriser le risque de ségrégations spatiales induites par le prix du foncier ou la typologie des logements produits et suivre l'arrivée de cette infrastructure en accompagnant les territoires dans les mutations qu'ils vont connaître.

Impacts socio-économiques

La réalisation du REGL serait créatrice d'emplois pérennes (500) et en phase travaux (35 000 emplois.ans). En irriguant les plus grandes concentrations de zones d'activités économiques de l'AML, le REGL engendrerait l'élargissement des bassins d'emploi. La nécessaire coordination avec les autorités organisatrices de transport en commun et la réorganisation du rabattement des zones d'activités vers les gares-pôles d'échanges du REGL génèreraient un basculement modal significatif des navetteurs salariés.

Enfin, le REGL serait en mesure d'apporter des éléments de réponses à un territoire connaissant des difficultés d'accès à la formation, d'insertion dans l'emploi, de mobilité et de précarité.

Impacts sur l'aménagement des mobilités

Le REGL constitue un scénario de rupture offrant une alternative au tout automobile. En proposant des liaisons plus rapides et plus fréquentes, le projet Grand Lille conduirait à une augmentation significative du trafic sur le réseau global TER et à une amélioration des temps de parcours. Ainsi, le nombre d'utilisateurs empruntant le REGL est estimé à 20 259, provenant à la fois d'un report modal depuis la voiture, depuis les autres modes TC, depuis les services TER existants et d'un trafic nouveau.

Par ailleurs, le projet autoriserait un développement soutenu des composantes de l'intermodalité (relation avec les transports collectifs, le covoiturage, les modes actifs et l'autopartage).

Impacts environnementaux et paysagers

Le choix d'un tracé longeant les infrastructures existantes a été effectué afin de réduire au maximum les contraintes sur le milieu humain et naturel. Les impacts paysagers et environnementaux, bien que limités en raison de ce choix, ont fait l'objet d'études et de recherche d'améliorations qualitatives et optimisées.

Le projet paysager limiterait la perception négative du REGL. Ainsi, l'opération serait mise à profit pour remailler la trame verte et bleue par la gestion des délaissés et la création d'écoducs.

Comme tout projet de service ferroviaire structurant, reliant d'importantes agglomérations ou desservant un secteur urbain dense, le REGL présente par nature un effet favorable sur l'air et l'énergie.

Modalités de mise en œuvre

La réalisation de l'infrastructure s'organiserait en plusieurs étapes : Acquisitions foncières et expropriations, déviation de réseaux, réalisation du génie civil et ouvrages d'art et mise en place des équipements.

A compter de la Déclaration d'Utilité Publique, prévue en avril 2017, la réalisation du projet s'étalerait sur une période de 7 ans et demi. La mise en service du projet aurait ainsi lieu à l'horizon 2025.

Le mode de financement se précisera à partir de l'enquête publique. A l'échelle d'un tel projet, plusieurs sources de financement sont envisageables pouvant provenir du Maître d'Ouvrage, de l'Etat, des autres collectivités publiques et d'autres entités publiques comme l'Union Européenne. Les porteurs de projets ainsi que l'exploitant seront définis à un stade ultérieur des études et concertation.

LES DIFFERENTS SCENARIOS PRESENTES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

Les solutions alternatives

SCENARIO 1 : LE MAINTIEN DU SERVICE ACTUEL

Ce scénario maintient les principes actuels de dessertes, la localisation des points d'arrêts et les fréquences de desserte. La mixité de circulation (TGV, TER et fret) est conservée. Toutefois, un tel scénario est confronté à différentes contraintes qui en limitent la performance : nombre important de passages à niveau, présence du nœud ferroviaire d'Ostricourt, rendant la circulation difficile, et position en terminus de la gare de Lille-Flandres entraînant un stationnement prolongé des trains avant de reprendre un nouveau trajet.

Le scénario 1 préserverait la desserte fine et homogène du territoire, mais son exploitation resterait très difficile, et le réseau en limite de capacité.

A l'horizon 2030, le trafic en heure de pointe passerait à 39 800 voyageurs.

SCENARIO 2 : LE RENFORCEMENT DES LIGNES EXISTANTES

Ce scénario vise à améliorer la fréquence et offrir plus de capacité (13 liaisons par heure entre Lille et le Bassin minier).

L'augmentation du nombre de liaisons serait rendue possible grâce à l'acquisition de nouveaux matériels et à des modifications de l'infrastructure pour offrir plus de régularité. Elle imposerait toutefois l'absence de desserte de certains points d'arrêts, et la mise en place de moyens de substitution en complémentarité avec les transports existants.

Un tel réseau atteindrait, à l'horizon 2030, un plafond de performance et de capacité sans possibilité d'évolution. Il pourrait transporter 47 700 voyageurs/jour.

La réponse proposée par le projet REGL

- Offrir des liaisons plus rapides, plus fréquentes, pour plus de voyageurs.
- Relier les principaux pôles urbains deux à deux que permettrait la traversée souterraine de Lille.
- Soulager la circulation automobile en offrant une alternative au tout-automobile.
- Agir sur l'attractivité des territoires desservis et favoriser un développement urbain maîtrisé.
- Réduire la précarité énergétique liée à l'usage de l'automobile.

