

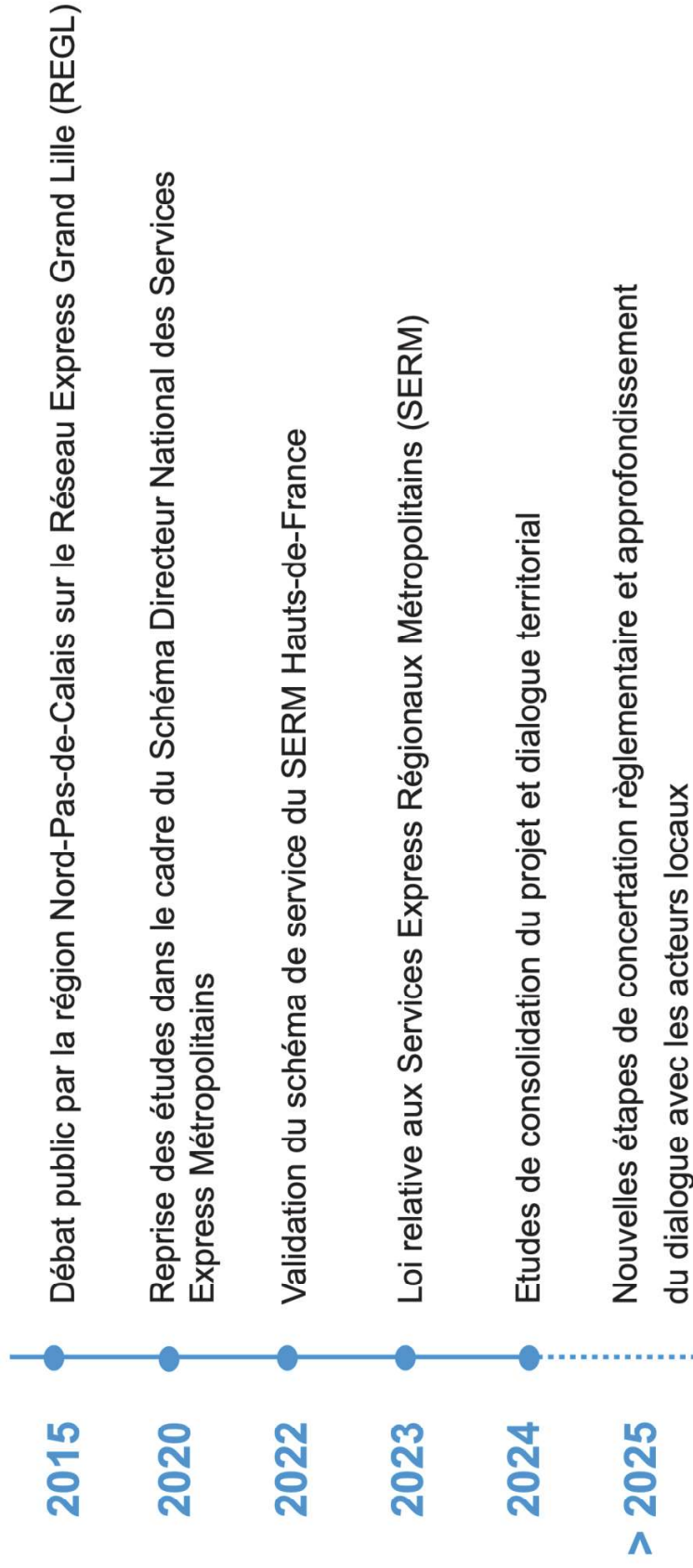


SERM Hauts-de-France

Où en est-on ?



Historique du projet



Historique du projet

- L'histoire du Réseau Express Grand Lille (REG_L) commence en janvier 2010, lorsque Daniel Percheron, alors président du conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, a proposé un projet pour relier l'agglomération de Lille au bassin minier.
- L'objectif principal était de réduire l'utilisation des voitures en offrant une alternative de transport en commun plus rapide et plus fiable.
- Au fil des années, le projet a évolué avec un débat public organisé en 2015 pour recueillir les avis des habitants et des parties prenantes.
- En mars 2020, le projet a été renommé Service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France (SÉRM HDF) et fait désormais partie intégrante du plan de mobilité de la région.
- L'annonce du président de la République en novembre 2022 et la proclamation de la loi sur les RER métropolitains en décembre 2023 va accélérer une dynamique déjà bien engagée par la région.

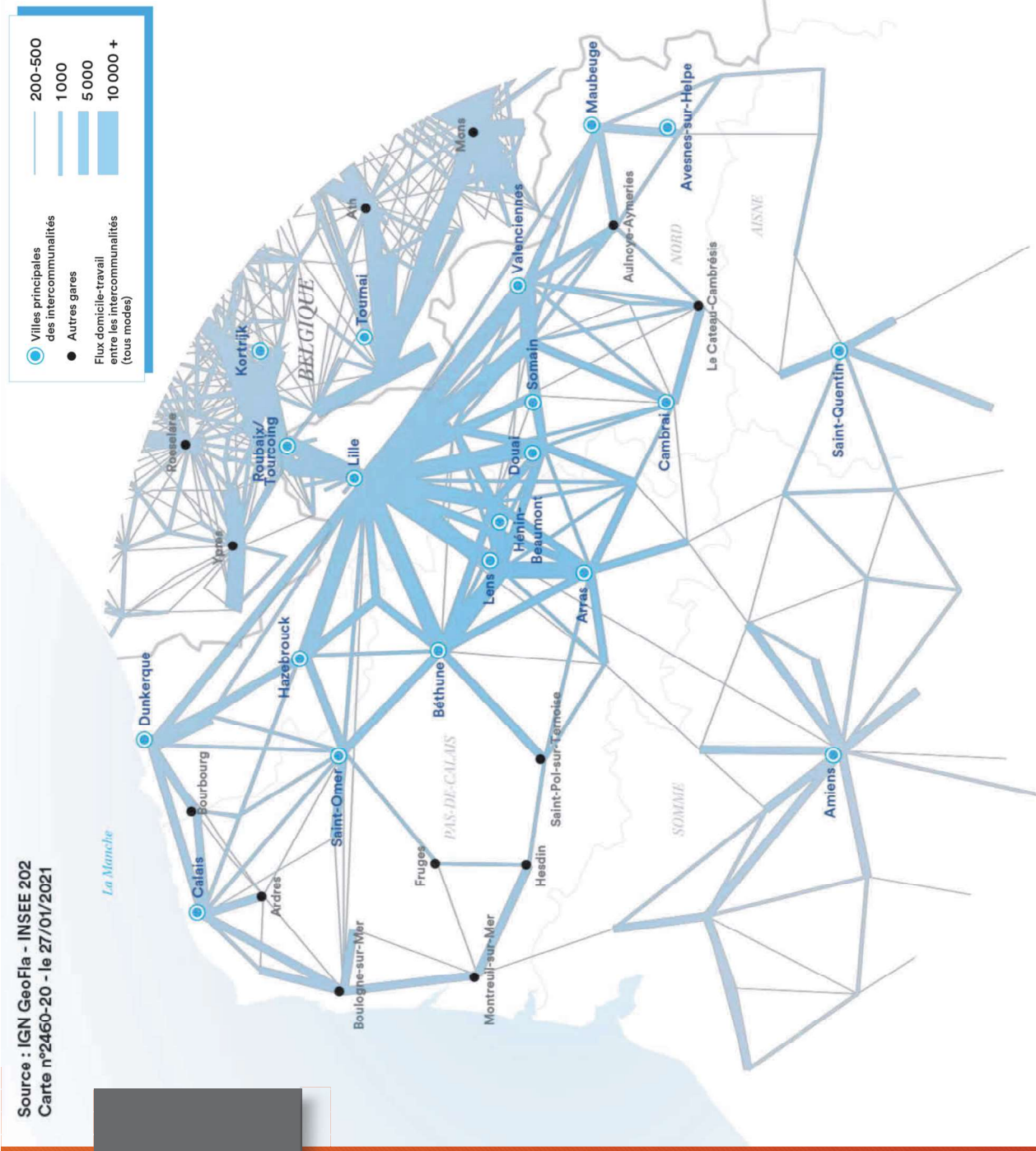
Les ambitions...

- Le SERM vise à doubler la fréquence des trains aux heures de pointe d'ici 2035-2040, avec des nouvelles infrastructures comme un barreau entre Lille et la Bassin Minier, une nouvelle gare souterraine entre Lille Flandres et Lille Europe, mais aussi la connexion de l'aéroport de Lille-Lesquin au réseau ferroviaire.
- Le projet est soutenu par l'État, la Région Hauts-de-France, la métropole Européenne de Lille ainsi que SNCF Réseau.

Les enjeux...

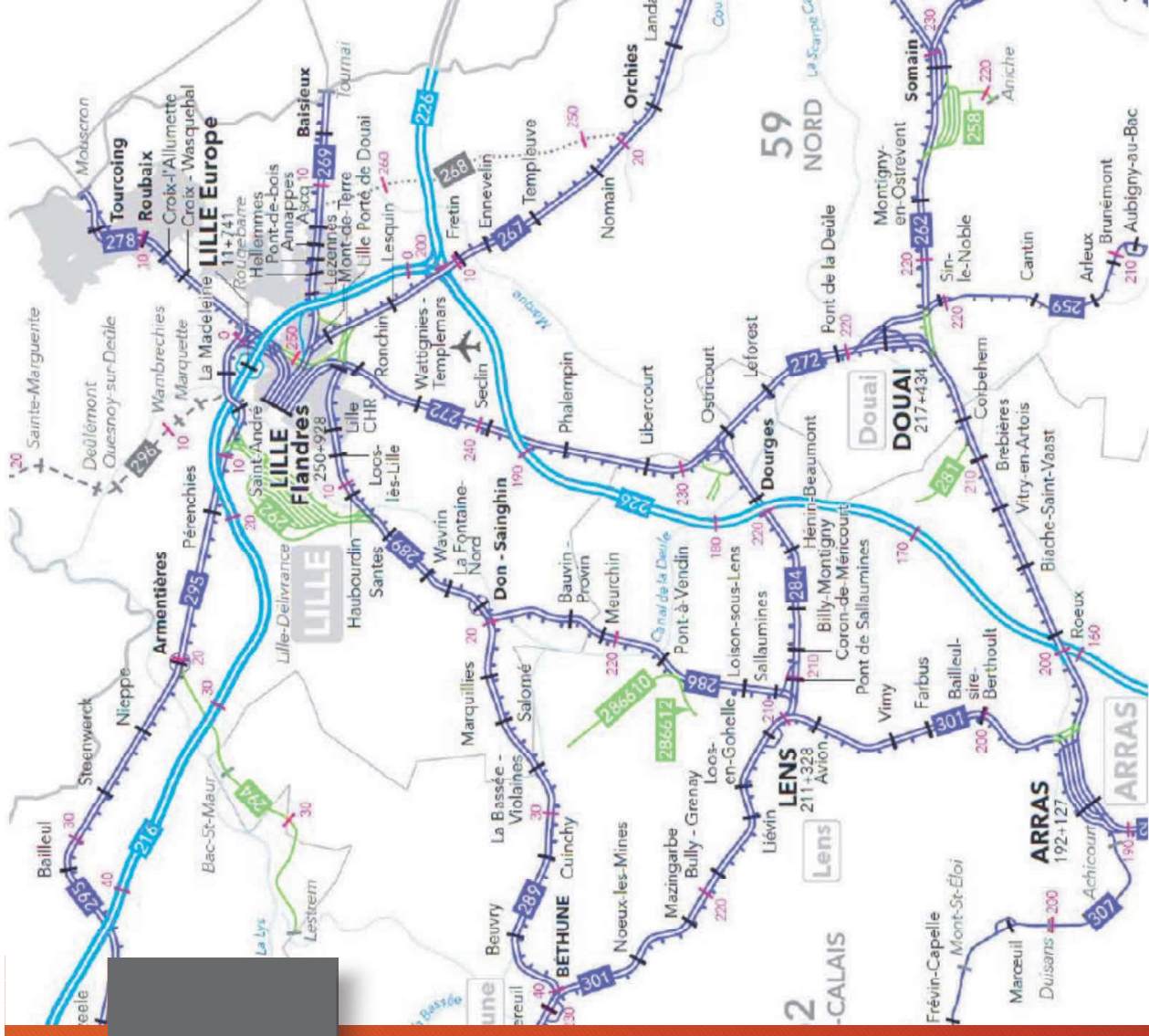
- Un territoire multipolaire aux enjeux à la fois métropolitains et régionaux
- Des déplacements plus longs qu'ailleurs
- Des trajets quotidiens majoritairement en voiture qui génèrent des émissions de gaz à effet de serre et des pics de pollution
- Des alternatives à la voiture insuffisamment développées pour les moyennes et longues distances

Source : IGN GeoFla - INSEE 202
Carte n°2460-20 - le 27/01/2021



Les enjeux...


- Un réseau ferroviaire déjà dense...
- Mais insuffisamment capacitaire pour développer les services ferroviaires sans investissement

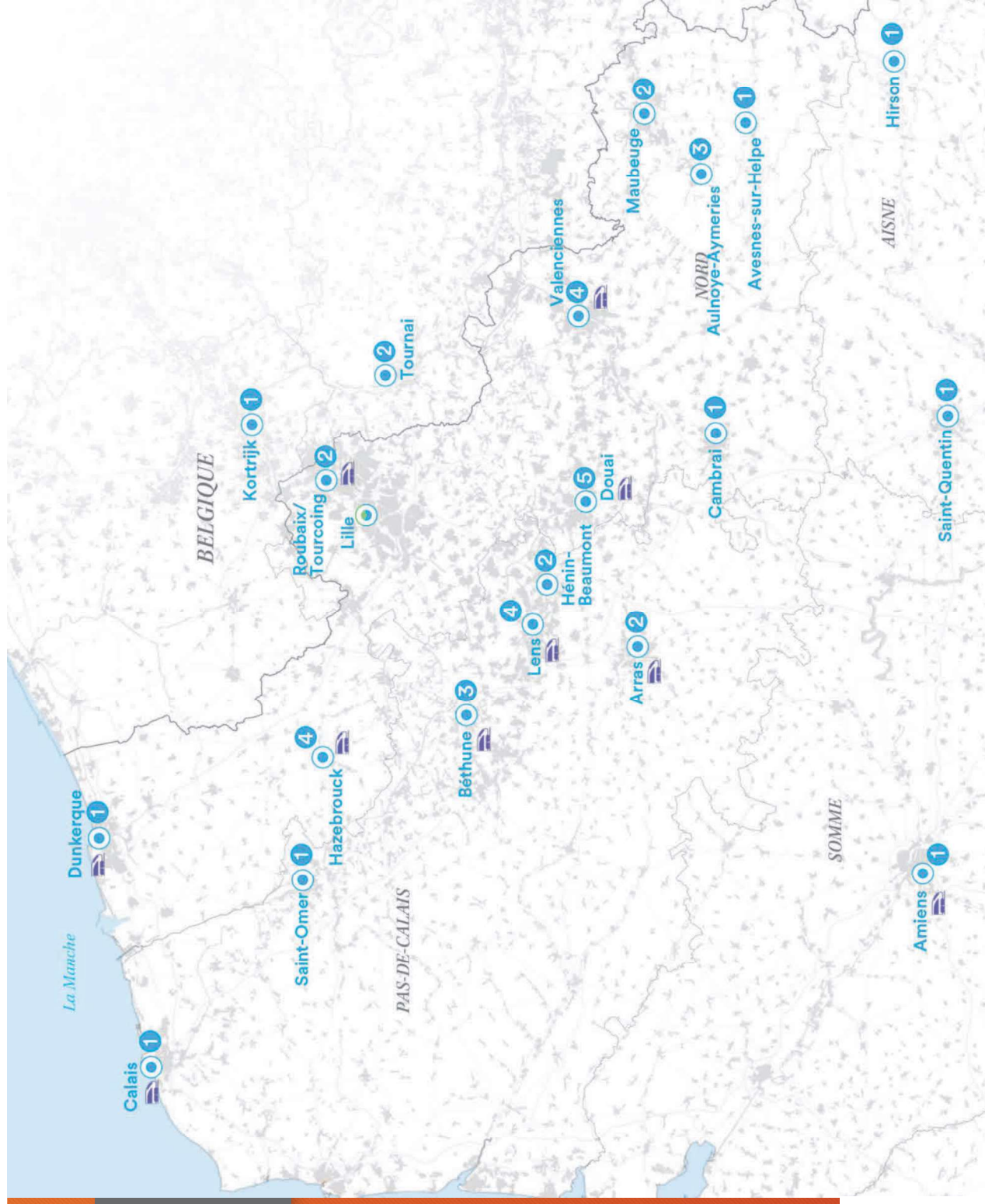


Concrètement : le projet...

- Actuellement, nombres de train par heure des principaux pôles régionaux vers Lille

 Principaux pôles gares

 Gare TGV



Concrètement : le projet...

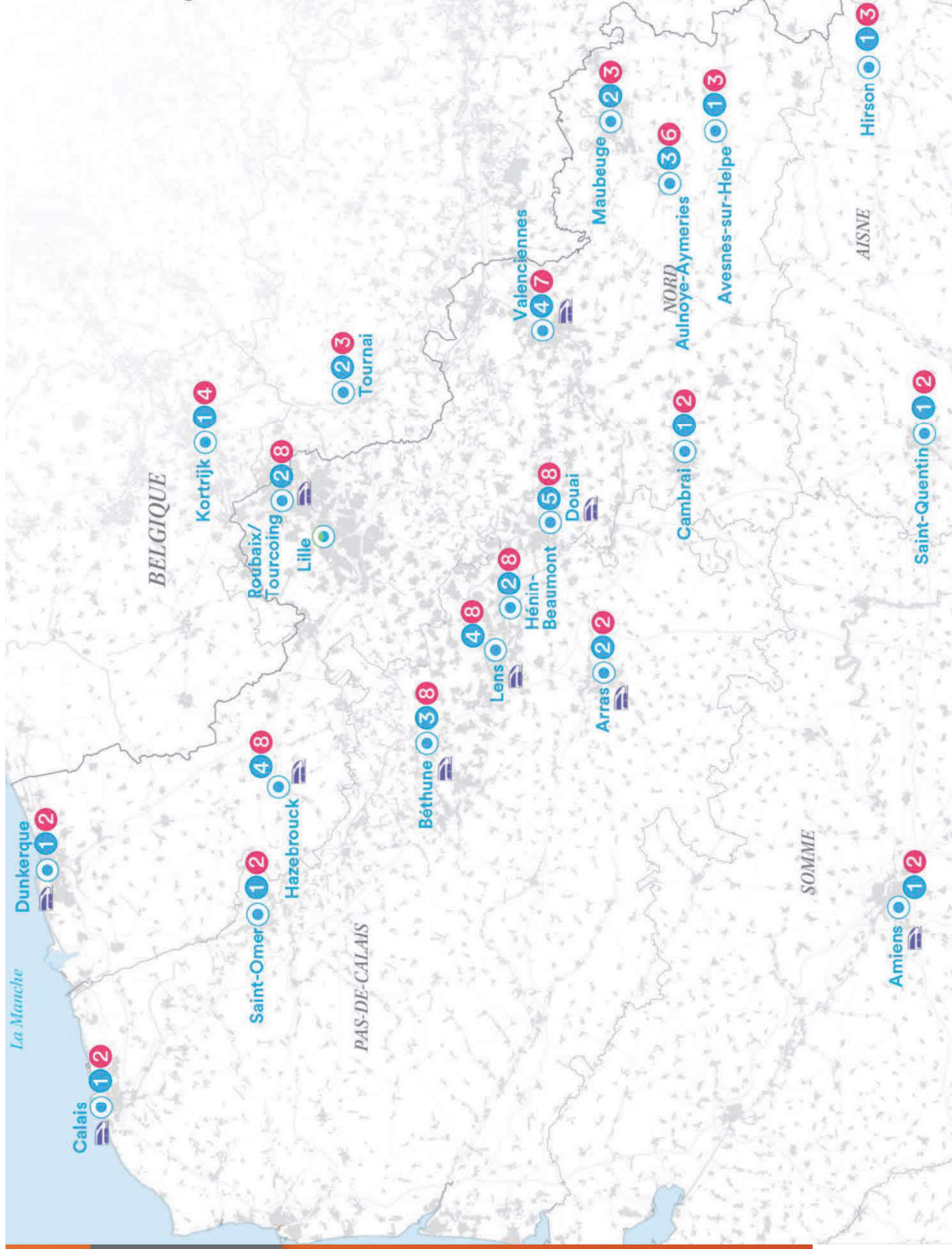
- Situation projetée du nombre de train par heure des principaux pôles régionaux vers Lille



Principaux pôles gares



Gare TGV



Concrètement : le projet...





Principaux
pôles gares




Gare TGV

Une offre de train plus performante sur les lignes existantes

 Un train toutes les 5 à 10 min
en heures de pointe

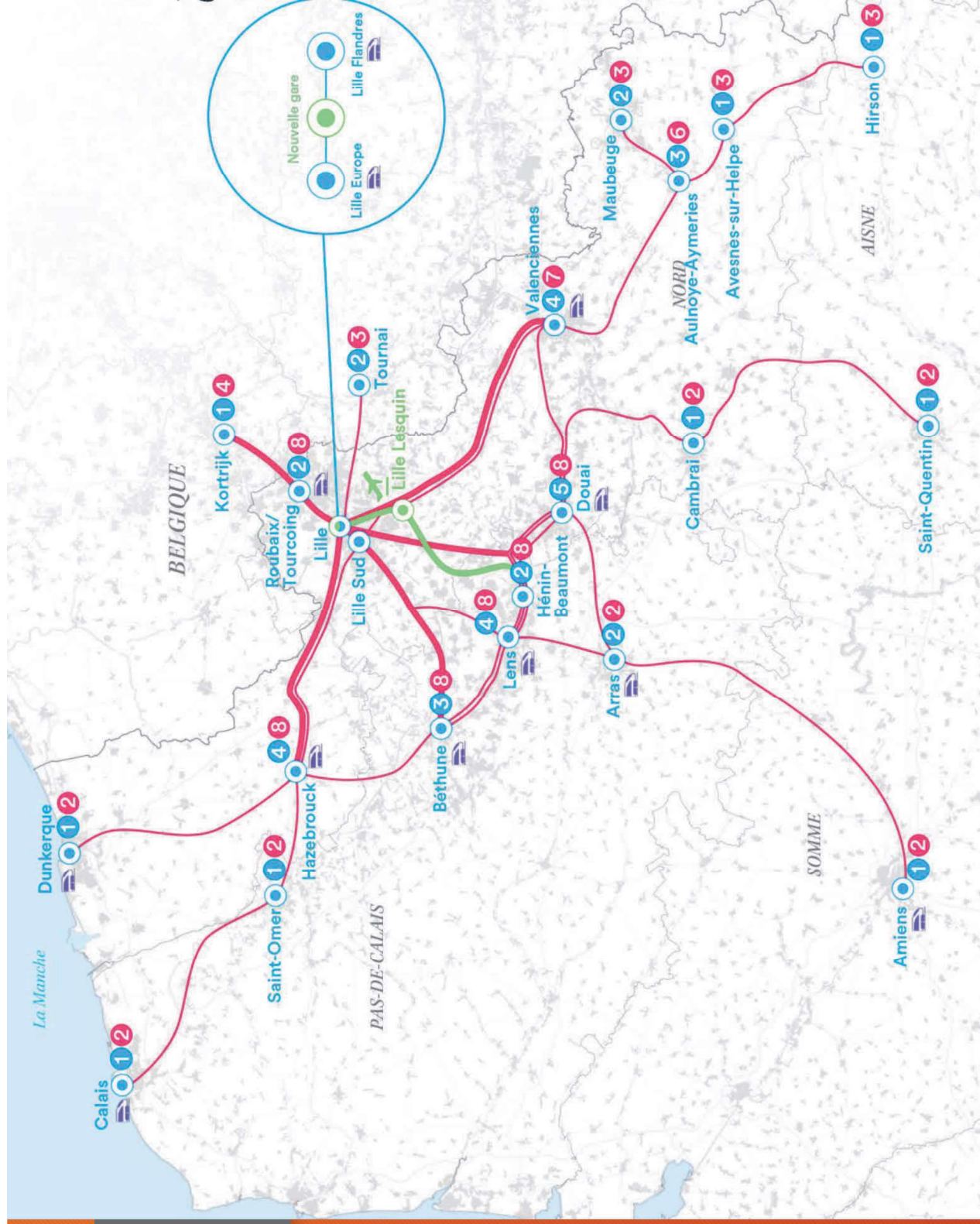
 Un train toutes les 15 à 30 min
en heures de pointe

Une nouvelle offre de train

 Ligne nouvelle
Un train toutes les 5 à 10 min
en heures de pointe



Nouvelles gares



Concrètement le projet...

- Afin de gérer au mieux les sillons et le retournement des trains il faut changer la typologie.
- Habituellement les TER finissent leurs trajets dans les gares centrales. Cela pose des problèmes de retournement, de croisement, d'occupation de voie, d'engorgement aux heures de pointes, etc.
- Les principes « RER » font qu'ils continuent leurs parcours à travers le centre-ville, permettant ainsi des trajets plus directs, plus rapides.

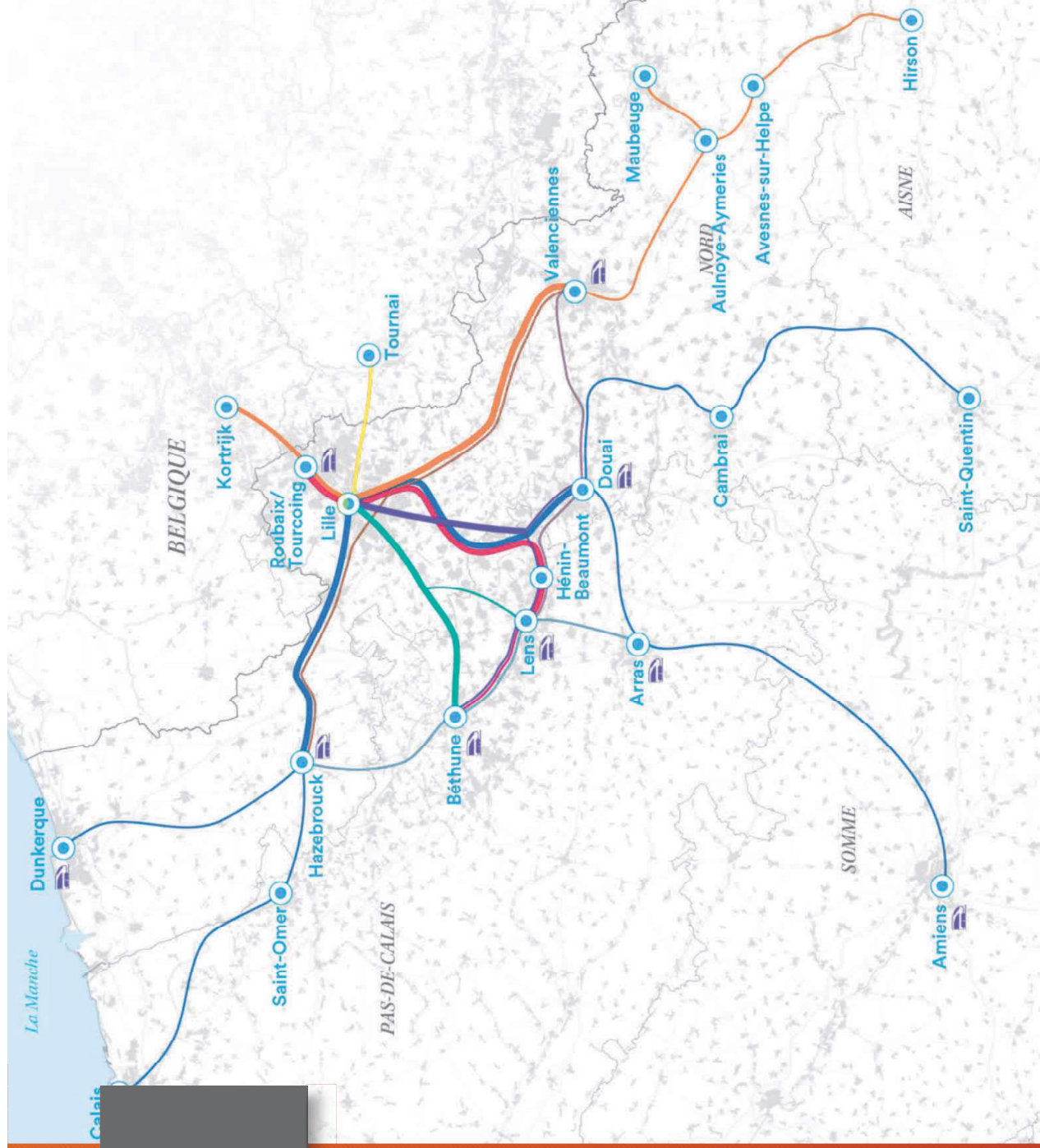
Concrètement : le projet...

Une première couronne :

- Une ligne Douai - Hazebrouck *
- Une ligne Lens - HBE - Tourcoing *
- Une ligne Valenciennes - Courtrai
- Une ligne Douai - Lille
- Une ligne Béthune - Lille

Une deuxième couronne :

- Amiens / St Quentin - DKQ / HZK
- Hirson / Maubeuge - Courtrai
- Béthune - Lens - HBE - Tourcoing
- Liaison HZK - BET - LNS - ARR
- Liaison Lens - Lille via DON
- Valenciennes - Douai



Concrètement : le projet...

- Au-delà de l'offre,
d'autres améliorations
prévues

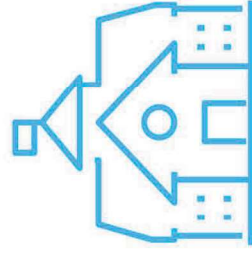
SERM^{HAUTS- DE-FRANCE}

Les principes du schéma de desserte

- **Augmentation de la fréquence** depuis et vers les pôles de l'aire métropolitaine (≈ 40 km), heure pleine
 - Un train toutes les 5-10min alternant rapides / omnibus
- Extension des horaires de service de **5h à 23h**
- Renforcement sensible de l'offre en **heure creuse**
 - Un train toutes les 15 à 30 min
- **Trains rapides prolongés** vers les pôles > 50 km
 - 2 trains par heure de pointe vers Calais, Dunkerque, Arras, Amiens, Cambrai, Saint-Quentin, Maubeuge
- **Offre symétrique**, offrant des opportunités de services équivalentes dans toutes les directions
- Liaisons pôle à pôle sans correspondance à Lille **grâce à une nouvelle gare traversante**
- **Des opportunités de liaisons de rocade** reliant les pôles régionaux
- Une amélioration de la **desserte transfrontalière**
- Accessibilité de **l'aéroport de Lille-Lesquin**
- Une offre complémentaire de transport express routier à étudier

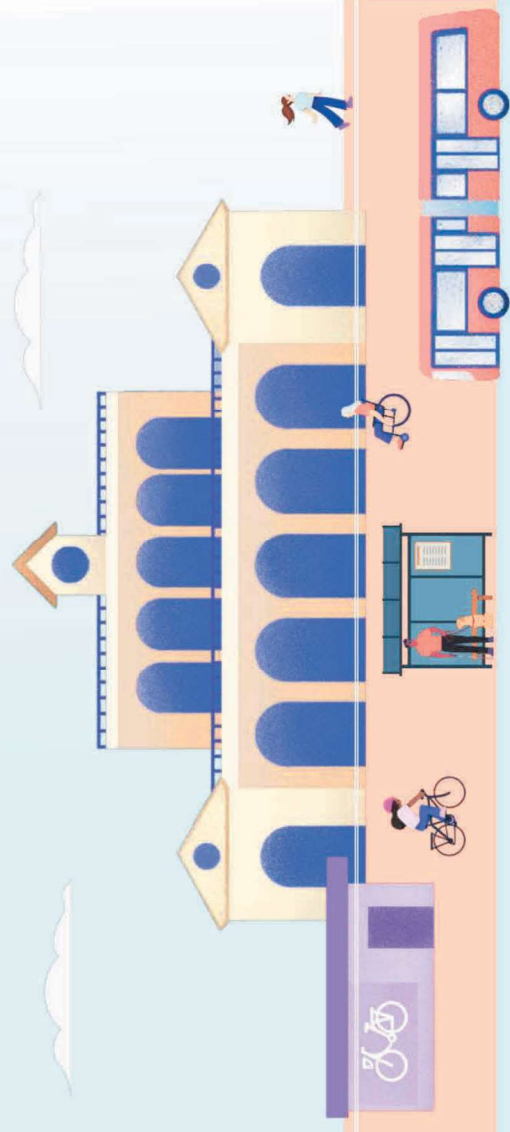
Demain le SERM Hauts-de-France...

Des gares mieux connectées et accessibles



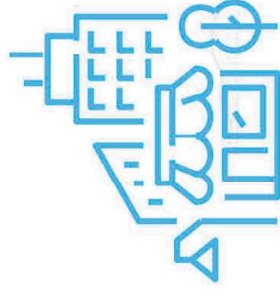
*Des déplacements coordonnés
via l'intermodalité et l'accès
facilité aux gares*

- + de coordination entre transport ferroviaire
et transports collectifs urbains
(train, car, bus, bus express)*
- + d'alternatives d'accès vers et depuis
les gares par tous les modes de déplacements
(marche, vélo, covoiturage, organisation du stationnement)*



Demain le SERM Hauts-de-France...

Une opportunité pour transformer les quartiers de gares

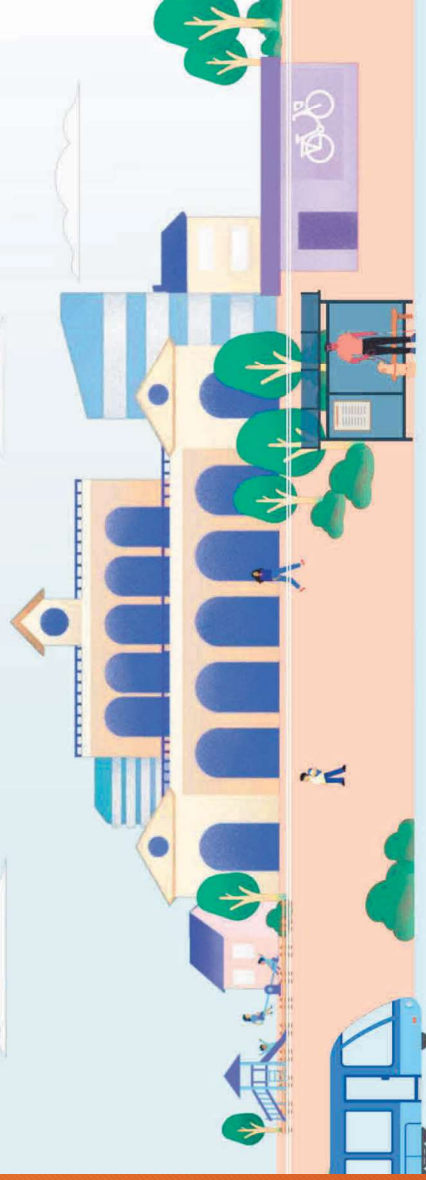


Un projet de SERM générateur et catalyseur de bénéfices économiques et sociaux

- ✓ Désenclavement des territoires périurbains
- ✓ Meilleure accessibilité aux bassins d'emploi, établissements d'enseignement et de loisirs
- ✓ Valorisation et redynamisation des quartiers gares

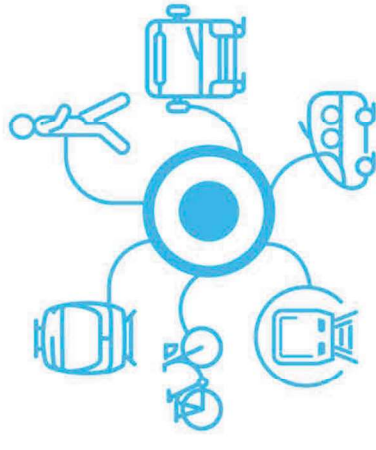
Un potentiel de développement urbain et paysager

- ✓ Offrir un nouveau cadre de vie
- ✓ Créer ou repenser de nouveaux espaces publics
- ✓ Remettre de la nature en ville
- ✓ Développer de nouvelles activités autour des gares



Demain le SERM Hauts-de-France...

L'occasion de repenser le parcours voyageurs



- ✓ *La coexistence de plusieurs offres de mobilités (locale, départementale et régionale)*
- ✓ *Avec des modalités différentes (titres, tarifs, information)*
- ✓ *Le SERM est l'occasion d'une remise à plat du système global, pour l'adapter aux besoins actuels et futurs des usagers*

Demain le SERM Hauts-de-France

Une amélioration progressive de l'offre de mobilité

À court terme :

- ✓ amélioration de l'offre de service ferroviaire et développement de l'accès aux gares (ne nécessitant pas de modifications ou de création d'infrastructures)

À moyen terme :

- ✓ renforcement de l'offre ferroviaire sur les lignes existantes permis par la modification de certaines infrastructures
- ✓ mise en place des premiers pôles d'échanges
- ✓ nouveaux moyens d'accès aux gares

À long terme :

- ✓ mise en service complète



Les grandes étapes de dialogue



2024

Etape de consolidation du projet

Dialogue territorial avec les élus, les acteurs socio-économiques et 1^{ère} phase de participation du public

2025

Nouvelle étape de concertation

Sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP) et approfondissement du dialogue avec les acteurs locaux

Jusqu'en 2040

Un dialogue en continu tout au long du projet, jusqu'à la mise en service du SERM

Gouvernance et dialogue territorial

- Pour garantir que ce grand projet d'infrastructure soit durable, efficaces et bénéfique pour tous, la gouvernance et le dialogue territorial vont jouer un rôle crucial dans la réussite.
- Ils permettront la participation des parties prenantes, l'apport de transparence et de confiance, l'optimisation des ressources mais aussi l'adaptabilité du projet et les innovations.

Gouvernance du projet de SERM

Actuelle et projetée

2024

Financeurs et pilotes de l'année de consolidation



A partir de 2025



Gouvernance à faire évoluer dans le cadre de la poursuite du projet :

- mise en place d'une structure locale de coordination des maîtrises d'ouvrage
- élargissement de la gouvernance politique du projet et de son financement

SGP

Coordination d'ensemble du projet et portage de missions transverses du SERM dont la concertation

Une complémentarité d'expertise et de méthode

SNCF Réseau

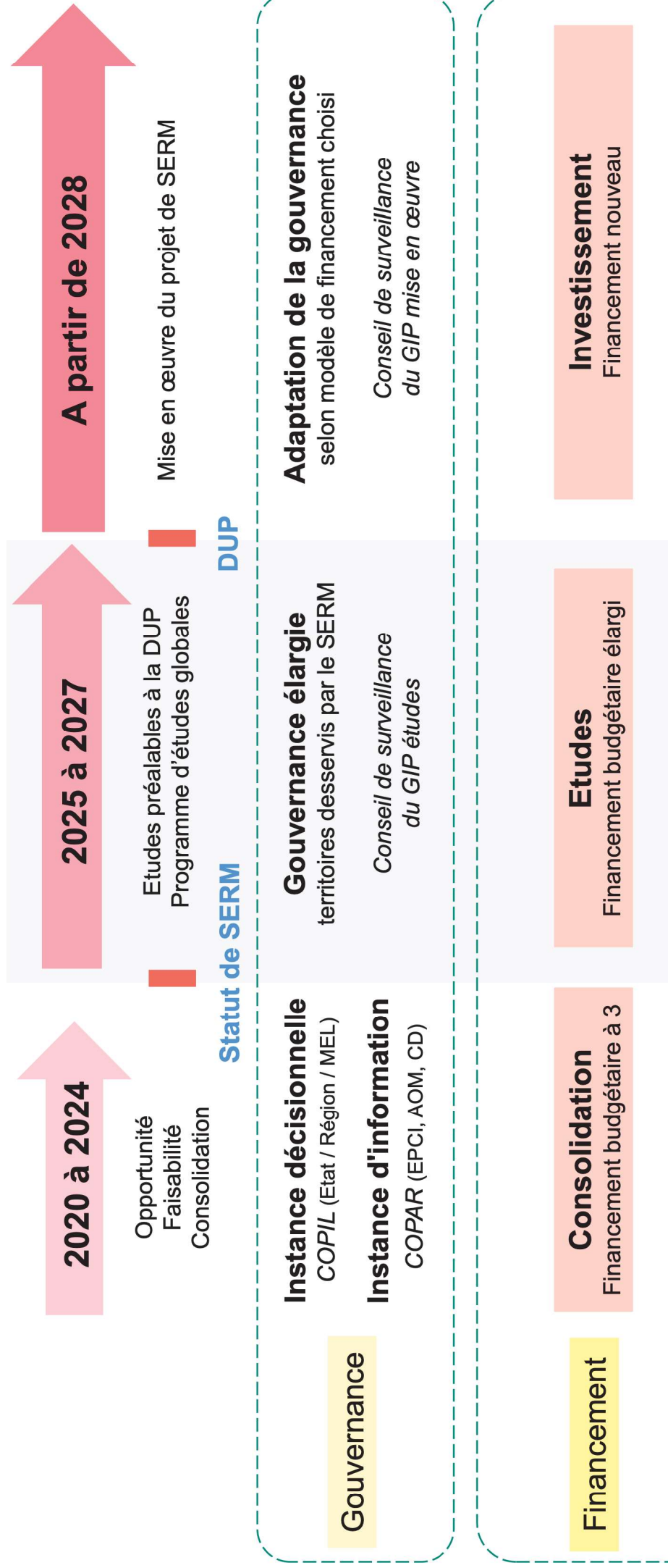
Poursuite des études d'infrastructure et d'exploitation ferroviaires

SNCF Gares & Connexions

Diagnostic et principes généraux d'aménagement des haltes et gares

Gouvernance et financement

Un schéma évolutif



Une participation du public :

Type de dispositif

● Rencontres de proximité

● Ateliers

● Balades urbaines

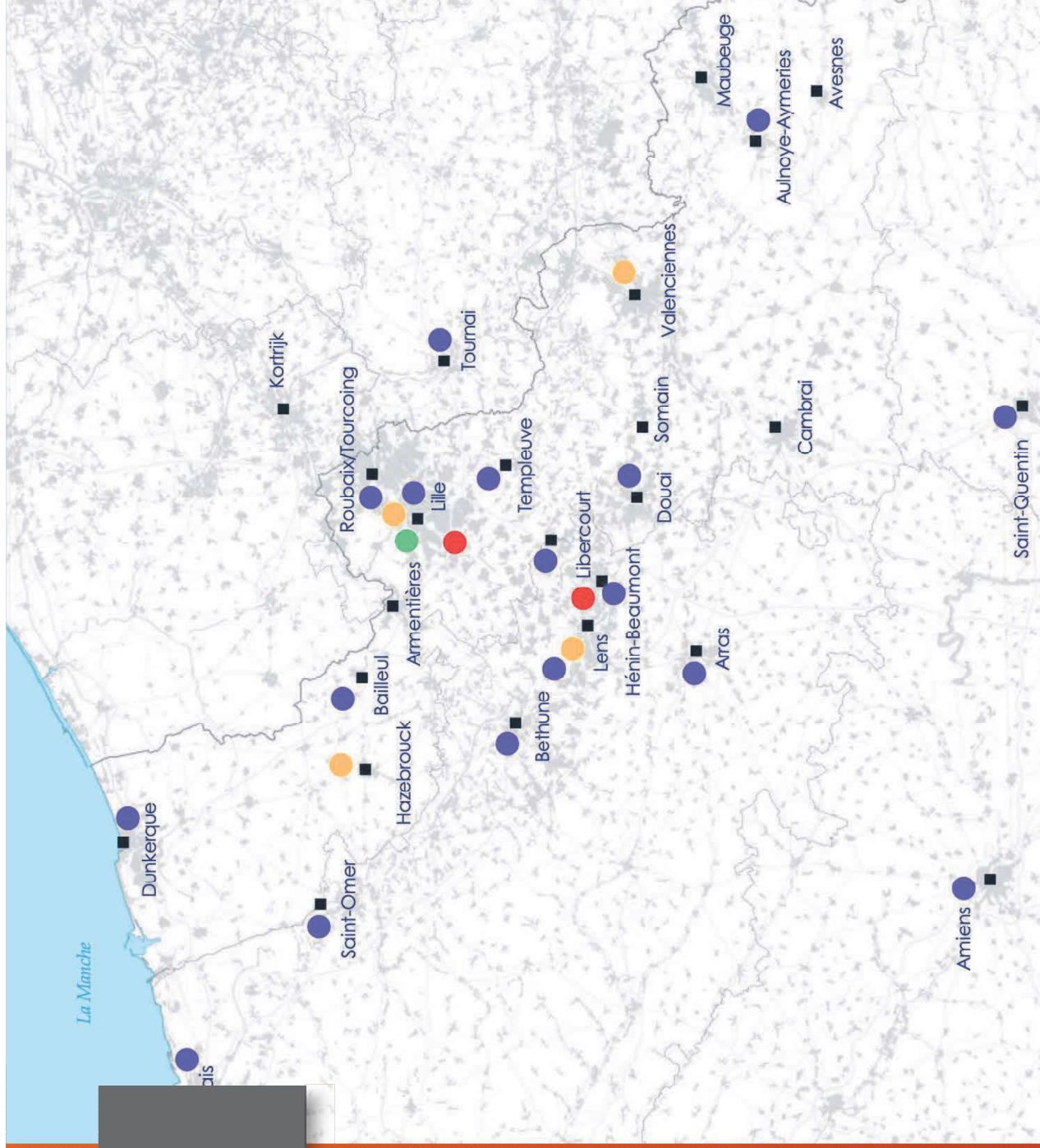
● Panel Citoyen

Ateliers

- Lille
- Hazebrouck
- Lens
- Valenciennes

Balades urbaines

- Hénin-Beaumont
- Seclin



Avis CFDT sur la question

Un projet important, au regard des enjeux du report modal

Le projet d'une nouvelle liaison Lille-Bassin minier (REGL) a déjà fait l'objet d'un débat public, il y a une décennie... sans la moindre concrétisation. Face à la thrombose routière, à l'urgence climatique, au coût de la mobilité pour les ménages, le besoin de renforcer une offre alternative est impérieuse.

Aujourd'hui, il est impératif de favoriser le report modal en encourageant le passage aux transports en commun, afin de contribuer à diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Moins de voitures sur les routes signifie moins de congestion routière. Les transports en commun sont généralement plus économes en énergie par passager-kilomètre et peuvent être moins coûteux qu'un véhicule personnel.

En matière de santé publique, moins de voitures sur la route signifie également moins de pollution de l'air.

Le projet de SERM Hauts-de-France répond à un enjeu fort de durabilité et d'efficacité des transports. Sa réussite dépendra des offres de solutions de transport plus fréquentes, fiables et efficaces, afin d'améliorer la mobilité des usagers, au quotidien.

Avis CFDT sur la question

Le phasage du projet

Pour que le projet de SERM soit réalisé de manière durable et bénéfique pour tous les usagers, le phasage est d'une importance capitale. A court, moyen ou long terme, il permettra de mieux gérer les ressources financières et humaines.

Il faut faire évoluer le système ferroviaire dans son ensemble pour être au rendez-vous en 2040, date prévue de la mise en service. En progressant par étapes, les risques associés à un projet de grande envergure sont mieux maîtrisés et gérés.

Chaque phase permettra d'évaluer les résultats obtenus et d'ajuster les plans futurs en conséquence, assurant ainsi une meilleure adaptation aux besoins réels.

Le phasage permet également d'inclure le retour des usagers à chaque étape, garantissant que le projet reste pertinent et bénéfique pour la communauté.

Par exemple, des trains directs entre métropoles n'amènent-ils pas beaucoup d'investissements, tels que la nouvelle gare souterraine, pour peu d'usages ?

On pense notamment aux trains Paris-Lille-Boulogne qui se vident presque complètement à Lille pour être aussitôt remplis par les voyageurs régionaux ou encore aux TGV inter secteurs faisant escale à Roissy ou Lyon avec des voyageurs qui n'utilisent qu'un segment du trajet. Et enfin le phasage permettra également de faciliter son financement.

Avis CFDT sur la question

Le Financement

Le financement est en effet essentiel pour garantir le succès et la durabilité du projet mais pas seulement. La vision se doit d'être plus globale (infrastructures, matériels, coût de fonctionnement), avoir un bel outil inefficace serait dommageable.

Le coût d'investissement du projet est évalué à 8 Mds€ pour les infrastructures et 2 Mds€ pour les matériels, auquel s'ajoutent 200 M€ de fonctionnement annuel.

La question de la portabilité financière du projet doit être posée dès maintenant. Elle nécessite d'ouvrir de nouveaux modes de financements. Il sera également crucial de mettre en place des mécanismes pour gérer les risques financiers et opérationnels associés au projet. En parallèle, il faudra maintenir une communication transparente avec le public et les parties prenantes pour assurer la confiance et le soutien continu.

Avis CFDT sur la question

Technique et étude de faisabilité

Un point d'inquiétude à relever : la cohabitation Voyageurs-Marchandises.

Le réseau ferré est partagé avec le transport de marchandises. Cette cohabitation peut susciter des tensions sur des infrastructures très utilisées, mettre à mal la gestion des capacités et pénaliser la ponctualité des trains, une exigence partagée par les voyageurs et les chargeurs.

Pour aboutir à une offre multimodale prenant en compte le développement des mobilités douces et visant à irriguer toute la région, et en particulier les zones rurales, une vigilance particulière devra être portée dans ce projet à la faiblesse du maillage « secondaire ».

Pour conclure

- Les études de faisabilités vont être communiqué en fin d'année (enfin du concret)
- Un suivi et une surveillance à opérer tout au long du dossier
- Des financements à trouver et pas que pour le projet (Investissement matériel ferroviaire, coûts de fonctionnement)
- Un projet d'ampleur pour la région
- Une occasion de rattraper les inégalités régionales en termes de transport
- Un état qui doit assurer ses engagements



Des questions ?

