



Webinaire Cerema

SERM : quelles démarches en cours sur les territoires ?

SERM Hauts-de-France - Société des grands projets

14 novembre 2024

**Société
des Grands
Projets**

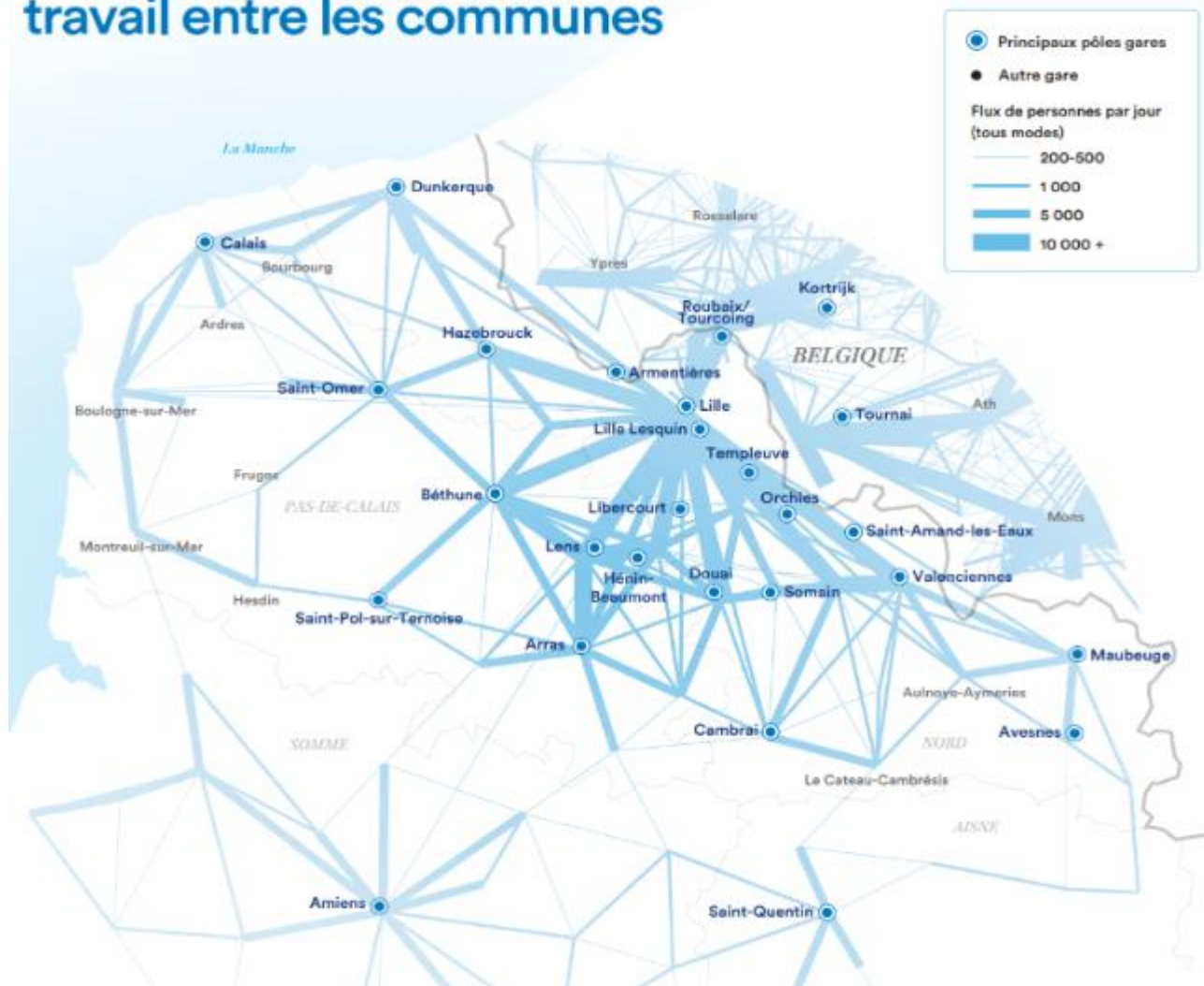


Partie 1

SERM Hauts-de-France : enjeux et ambitions de service

Un territoire multipolaire aux enjeux à la fois métropolitains et régionaux

Les déplacements domicile/travail entre les communes



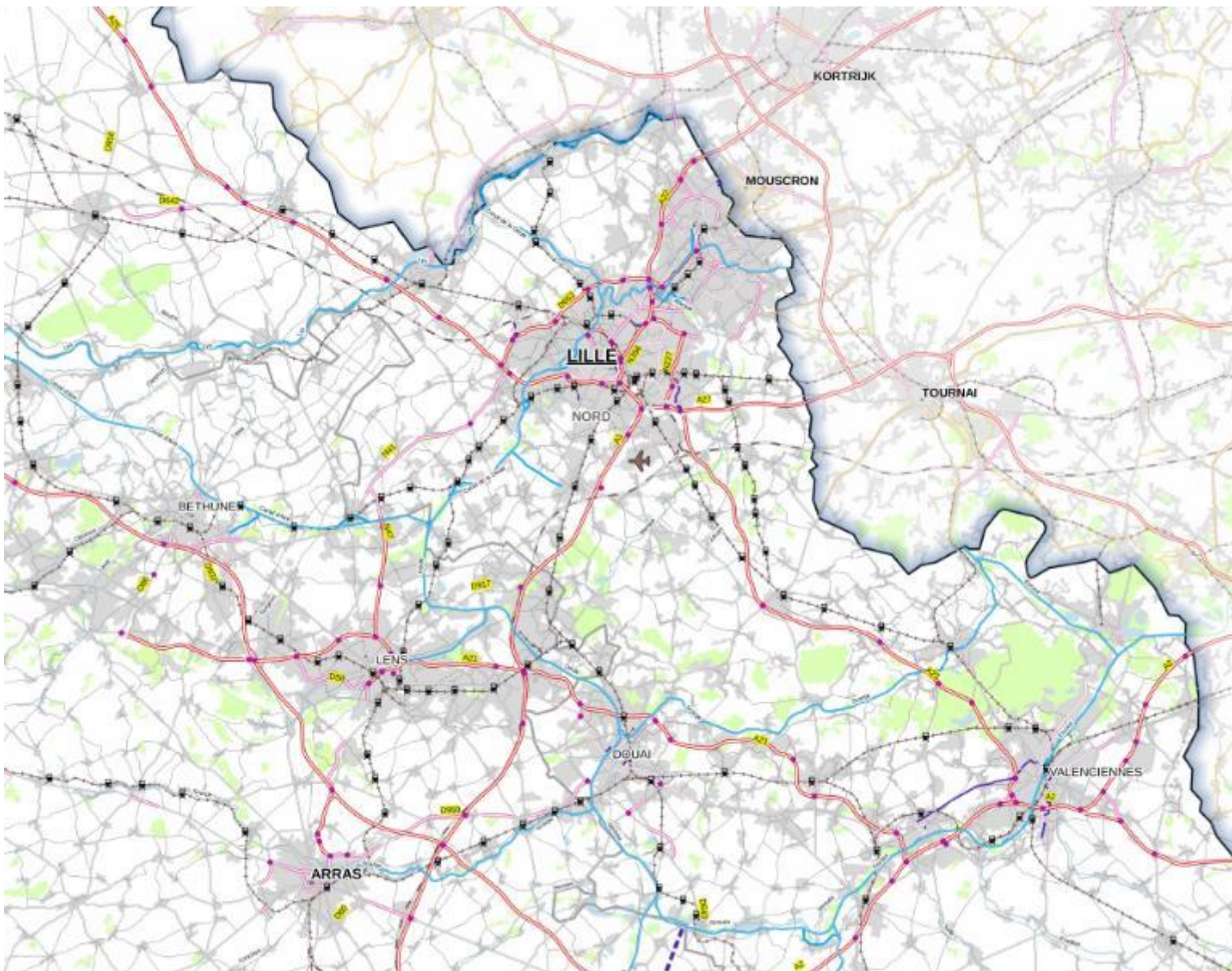
Enjeux du territoire du SERM

- Territoire multipolaire générant des déplacements plus longs qu'ailleurs
- Près de 5 millions d'habitants répartis en plusieurs polarités / centralités
- Des enjeux de mobilité transfrontalière (50 000 actifs transfrontaliers)
- Mobilité quotidienne très majoritairement dépendante de la voiture, générant de nombreuses externalités (pollution, GES...)
- Desserte des territoires ruraux et périurbains à renforcer et articuler

Au-delà de 5km de distance de parcours :

- 5,4 M de déplacements en voiture
- 0,2 M en train

Un réseau dense d'infrastructures routières et ferroviaires



Part modale de la voiture très dominante

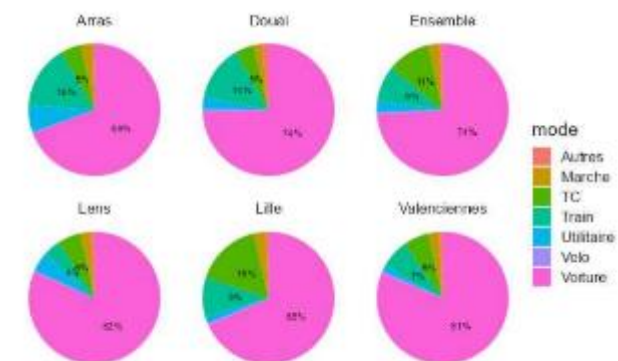


Illustration 3: Parts modales, en distance (km)

Congestion routière

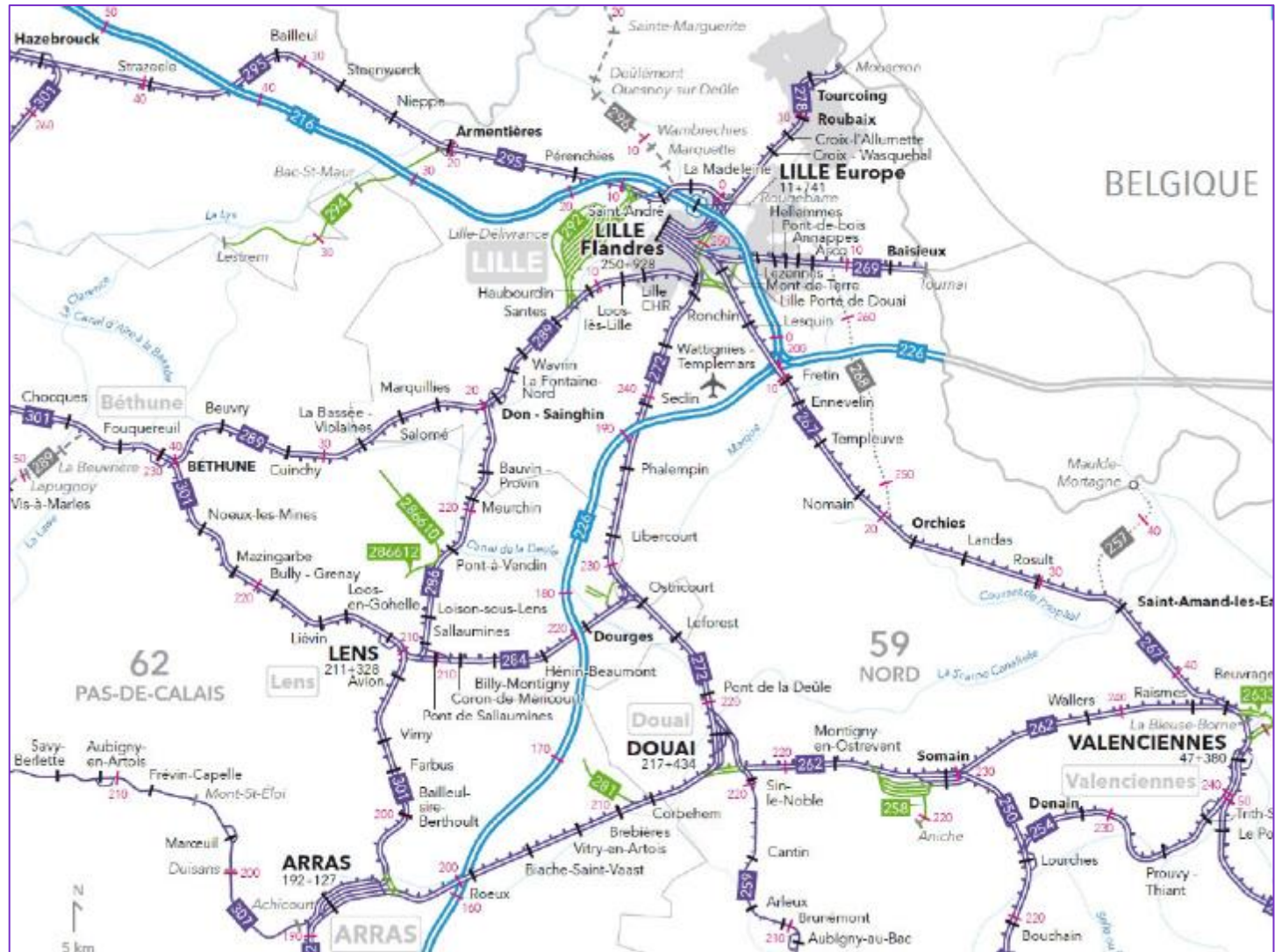
Automobiliste se rendant à Lille : 47 heures dans les bouchons en 2023 (+4 / 2022)

13 min dans les bouchons sur 35 min, pour un trajet type de 10 km



Le réseau ferroviaire répond aux enjeux de mobilité à l'échelle de la région métropolitaine, mais...

Le réseau ferré national en limite de capacité



Difficulté à faire cohabiter 3 types de service à fréquence élevée sur l'axe sud (à voie double, comme l'ensemble de l'étoile)

- Trains rapides vers la deuxième couronne
- Trains omnibus périurbains
- Trains de marchandise

Verrous capacitaires du RFN

- Gare Lille Flandres en « cul-de-sac »
- Bifurcations, sections en ligne
- Passages à niveau

Mais des opportunités

- Densité du réseau et son histoire minière
- Desserte des zones urbanisées
- LGV
- Complémentarité avec les mobilités locales

Le SERM Hauts-de-France, un projet de transformation des mobilités dans la région

Une nouvelle offre ferroviaire grâce un service amélioré en qualité et quantité

- + de trains en heures de pointe et toute la journée
- + de régularité et de fiabilité de service

Objectif du projet : doublement de fréquentation TER à l'horizon 2040 par rapport à 2017

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

- + de coordination entre transport ferroviaire et transports collectifs urbains
- + d'alternatives d'accès vers et depuis les gares par tous les modes de déplacements

8 déplacements en train sur 10 démarrent ou finissent par un autre mode

La multimodalité et le phasage des opérations au cœur des ambitions de service

- + de modes de transport et de déplacement au sein d'une offre globale pour les usagers
- + de réponses concrètes pour les territoires à court, moyen et long terme

Un projet de développement territorial s'appuyant sur une offre de mobilité

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

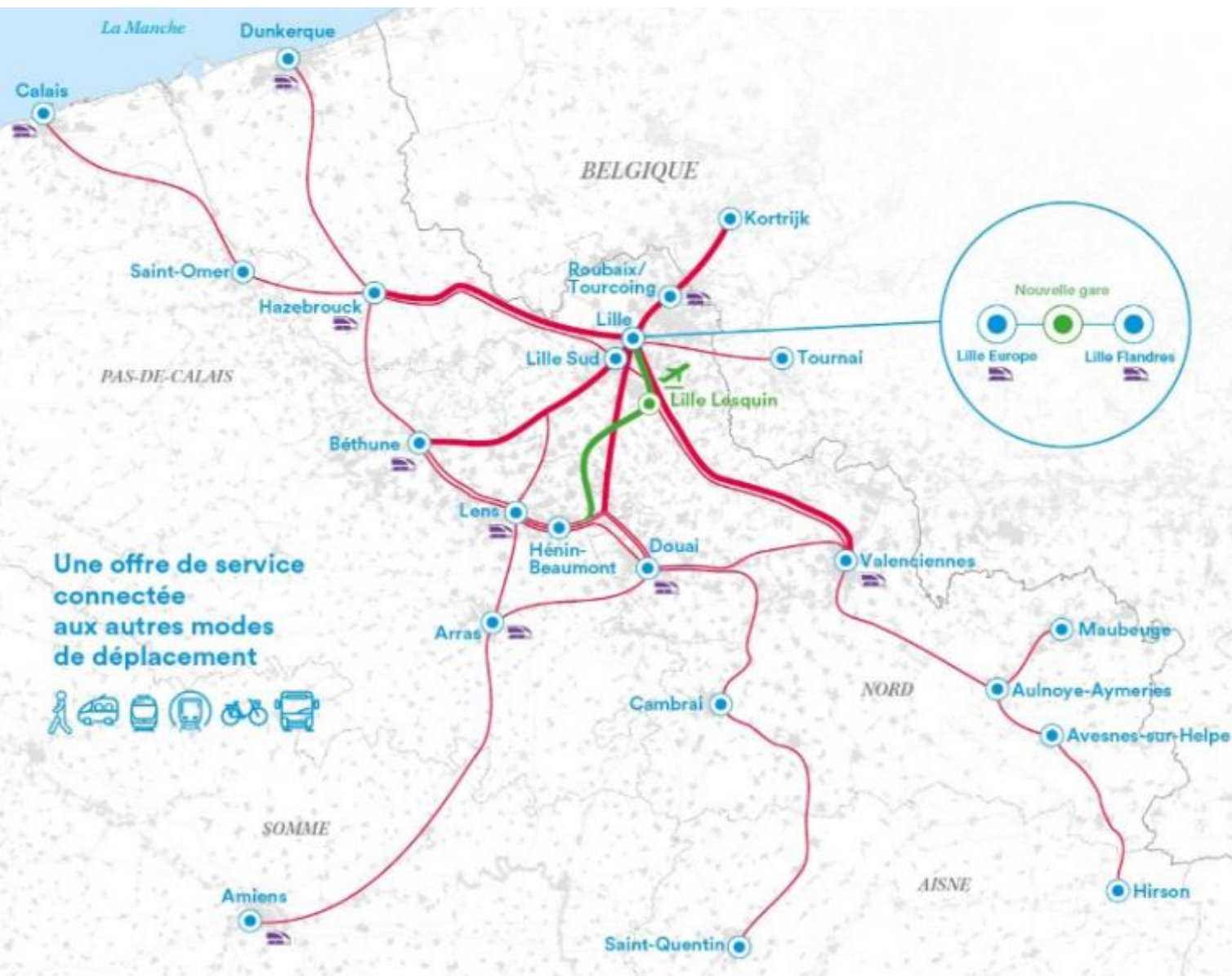
- Désenclavement des territoires périurbains
- Meilleure accessibilité aux bassins d'emploi, établissements d'enseignement et de loisirs
- Valorisation et redynamisation des quartiers de gares

Un potentiel de **développement urbain** et paysager autour des gares

- 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



Des liaisons à la fois radiales, diamétrales et de rocade, à l'échelle de chaque bassin et reliant les pôles régionaux



Les principes du schéma de desserte

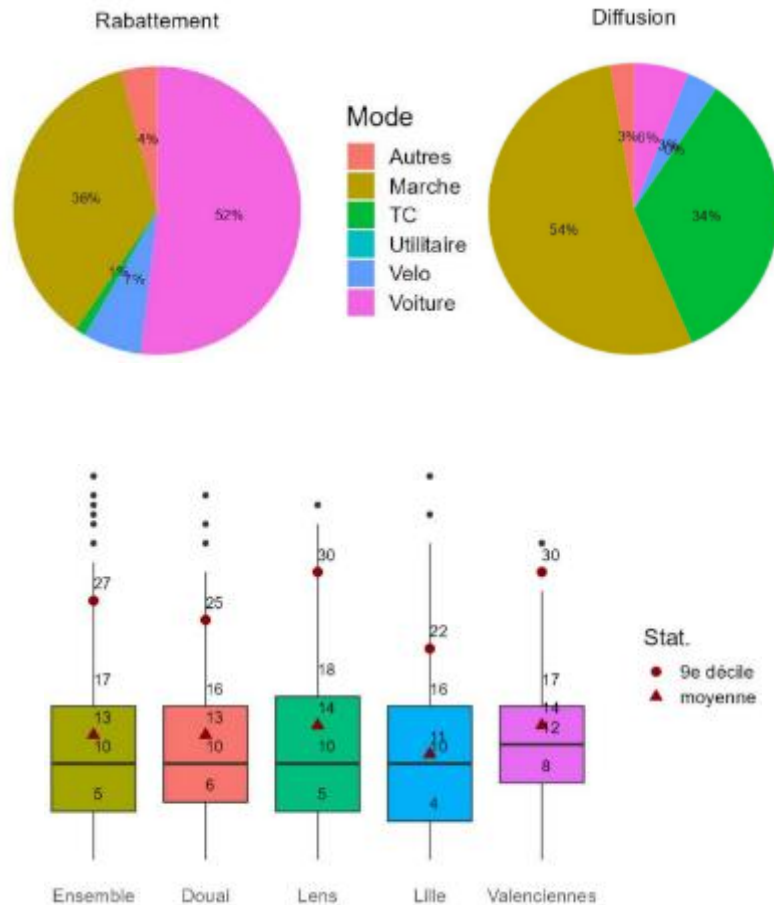
- **Augmentation de la fréquence** depuis et vers les pôles de l'aire métropolitaine (≈ 40 km), heure pleine
→ Un train toutes les 5-10min alternant rapides / omnibus
- Extension des horaires de service de **5h à 23h**
- Renforcement sensible de l'offre en **heure creuse**
→ Un train toutes les 15 à 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

Etat des lieux de l'intermodalité et du développement urbain

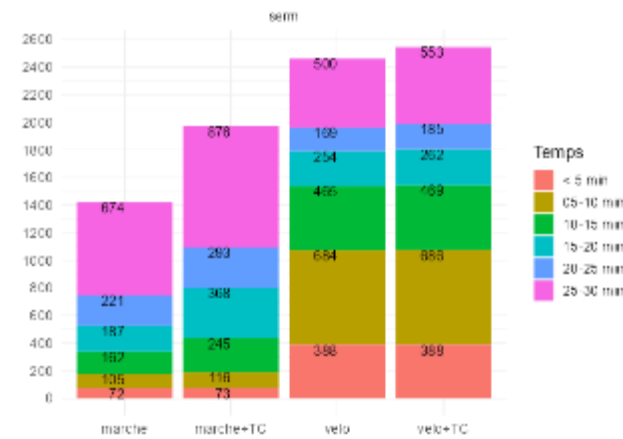
- Des enjeux territoriaux appréhendés à différentes échelles autour des gares
 - 300 m : la gare et les espaces publics environnants
 - 800 m : le quartier de gare, enjeux de développement du quartier de gare, aire d'accessibilité piétonne
 - 5 et 10 km : enjeux territoriaux plus larges, aires d'accessibilité des modes vélo, transports collectifs urbains et interurbains, voiture individuelle et ses différents usages
- Qualifier la mobilité à cette échelle (Cerema et Setec)
 - Parts modales des modes en rabattement
 - Caractérisation des services et réseaux de mobilité existants
- Qualifier l'état actuel des quartiers de gare et pôles d'échanges multimodaux
 - Indicateurs urbains : emploi, population, occupation du sol, caractérisation des ménages, dynamiques...
 - Indicateurs d'aménagements de mobilité (étude radar SNCF Gares & Connexions) : stationnement, espaces publics, arrêts de transports collectifs en correspondance...
- Projeter l'évolution des services et aménagements aux différentes échéances du SERM (court, moyen, long terme)

Eléments de diagnostic du Cerema

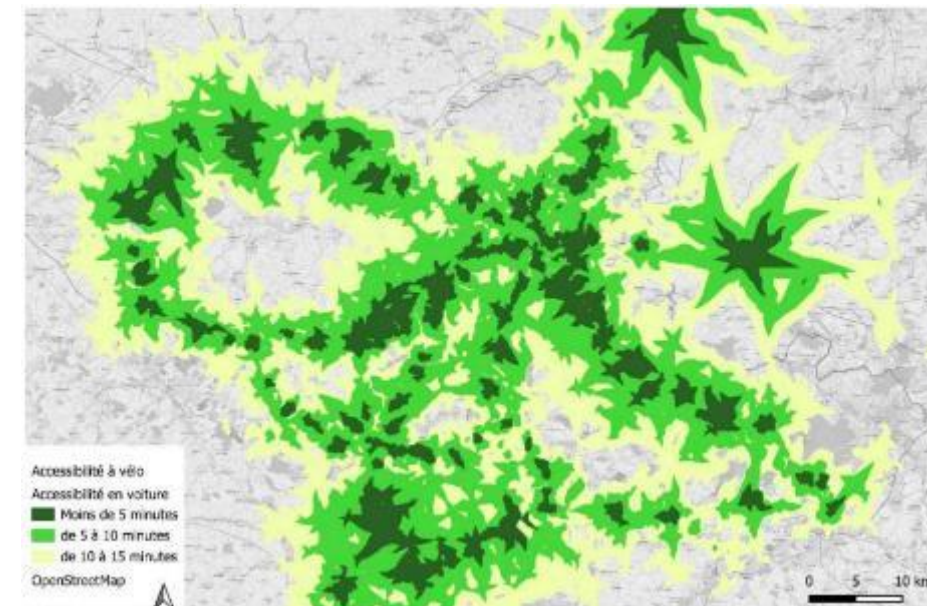
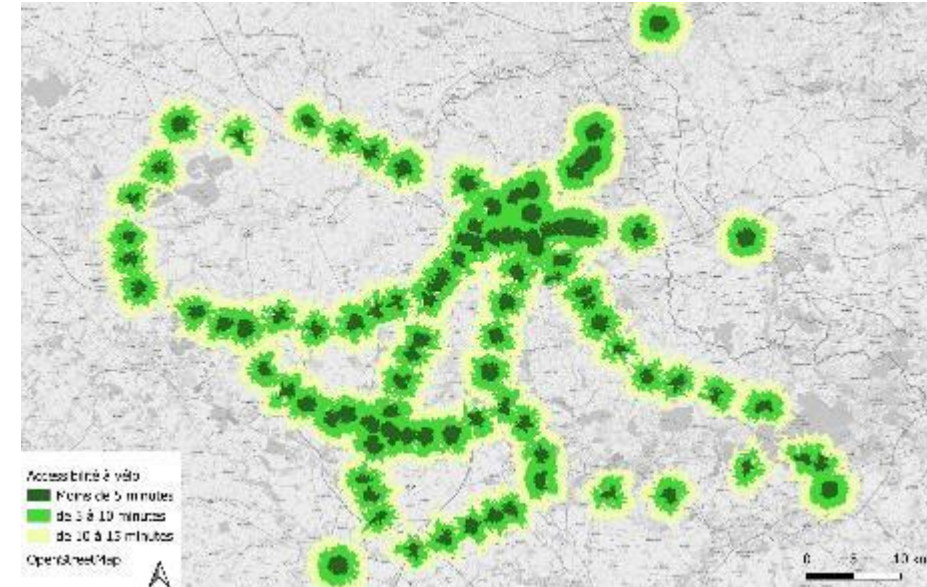
Mobilité



Accessibilité



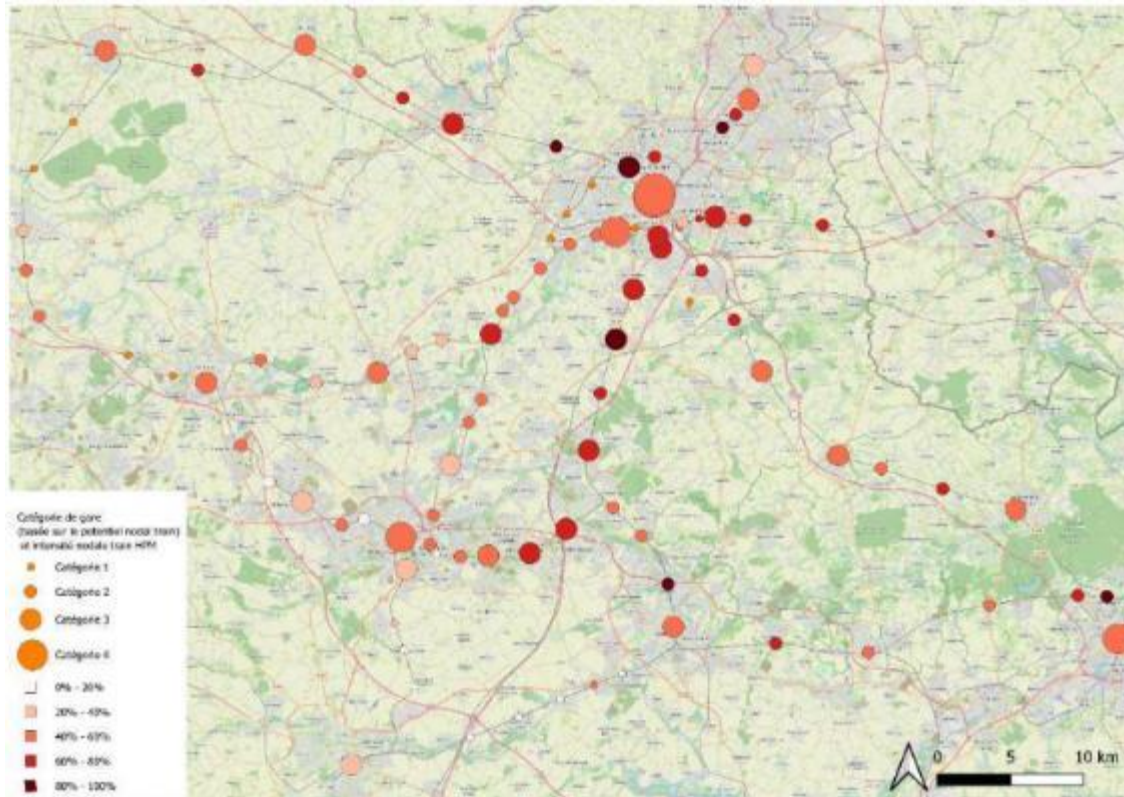
Population totale desservie	Marche	Vélo	Voiture
De 0 à 5 minutes	36 000	622 000	704 000
De 0 à 10 minutes	176 000	1 133 000	1 506 000
De 0 à 15 minutes	411 000	1 425 000	2 257 000



Eléments de diagnostic du Cerema

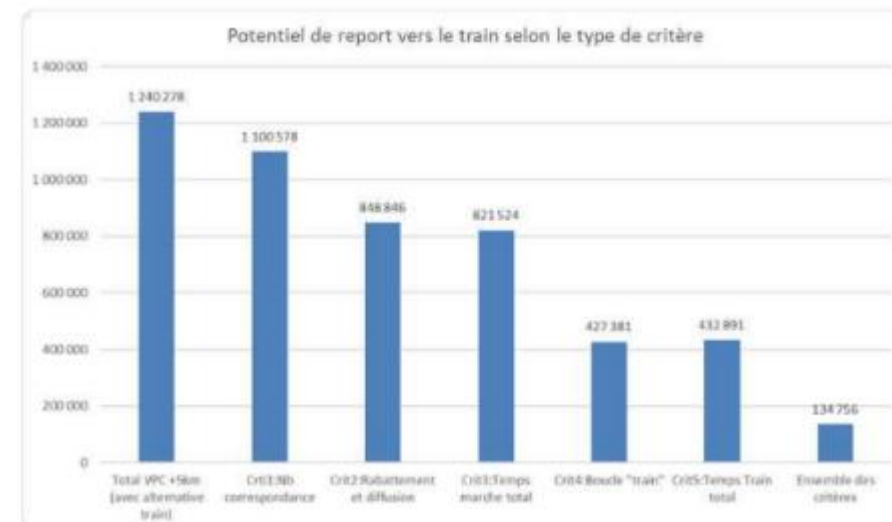
Potentiel et intensité nodale

- **Potentiel nodal** : Le potentiel nodal d'un pôle d'échanges est le nombre théorique de correspondances qu'il est possible de réaliser en une journée. Il exprime le potentiel maximal de relations qu'offre le pôle d'échanges.
- **Intensité nodale** : L'intensité nodale est la part réalisable, dans le temps d'attente déterminé, du potentiel nodal. Cet indice témoigne du taux de correspondances possibles dans un délai déterminé.



Potentiel de report modal

Déplacements en voiture (conducteur) de plus de 5km avec alternative en train existante	% des déplacements VPC répondant au(x) critère(s)...
Total : 1.2 million de déplacements VPC plus de 5km	
Critère : Nombre de correspondances total	89 %
Critère : Distance de rabattement vers la gare de montée X distance de diffusion depuis la gare de destination	68 %
Critère : Durée de marche totale sur l'ensemble de l'OD	66 %
Critère : Chaînes d'activités compatibles avec le train	34 %
Critère : Temps acceptable en train : Rapport des temps [Train/VPC] et écart des temps [train-VPC]	35 %
Combinaison de tous les critères : Nb correspondances x Dist Rabattement et diffusion x Temps marche total x Boucle « train » x Temps acceptable en train	11 % soit 135.000 déplacements



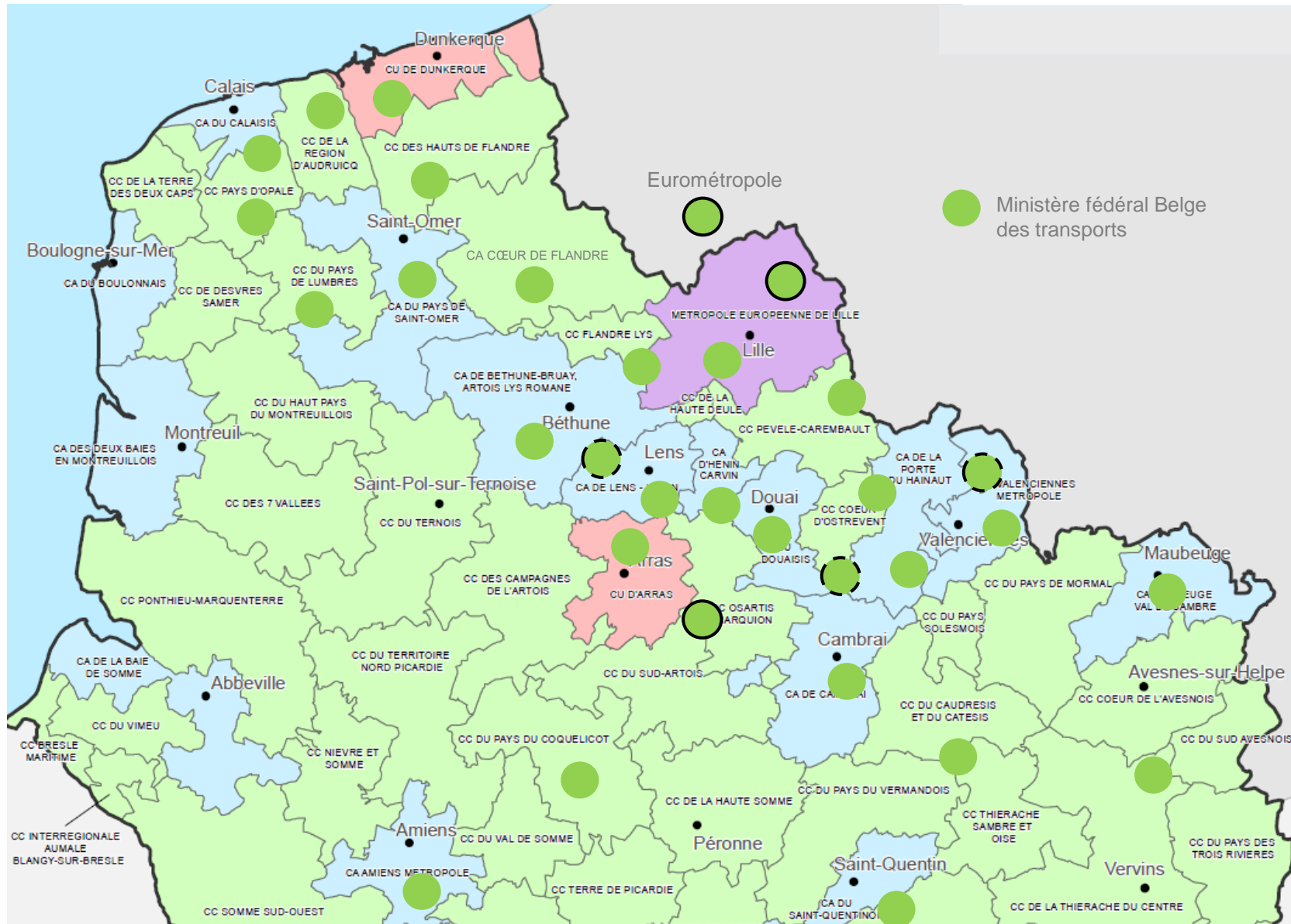
Partie 2

Gouvernance, dialogue territorial et participation citoyenne

Historique du projet

- 2015** ● Débat public par la région Nord-Pas-de-Calais sur le Réseau Express Grand Lille (REGL)
- 2020** ● Reprise des études par SNCF Réseau dans le cadre du schéma directeur national des services express métropolitains
- 2022** ● Validation du schéma de service ferroviaire du SEM Hauts-de-France
- 2023** ● Loi relative aux Services Express Régionaux Métropolitains (SERM)
- 2024** ● Etudes de consolidation du projet et dialogue territorial (SGP / SNCF R / SNCF G&C)
- > 2025** ● Nouvelle étape de concertation sous l'égide de la CNDP et approfondissement du dialogue avec les acteurs locaux

Dialogue territorial sur un périmètre étendu



Acteurs institutionnels

- Région, Etat
- 32 intercommunalités
- 5 syndicats de transport
- 2 conseils départementaux
- Hauts-de-France Mobilité

Acteurs transfrontaliers

- Eurométropole
- Ministère fédéral belge de la mobilité

Acteurs économiques

- CCI
- Comité Grand Lille
- Instances syndicales

Acteurs techniques et scientifiques

- Cerema
- Ademe
- Agences d'urbanisme

Société civile

- Associations d'utilisateurs
- CESER
- Grand public

Gouvernance du projet de SERM

2024

Financeurs et pilotes de l'année de consolidation



PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE
*Liberté
Égalité
Fraternité*



Région
Hauts-de-France



A partir de 2025



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

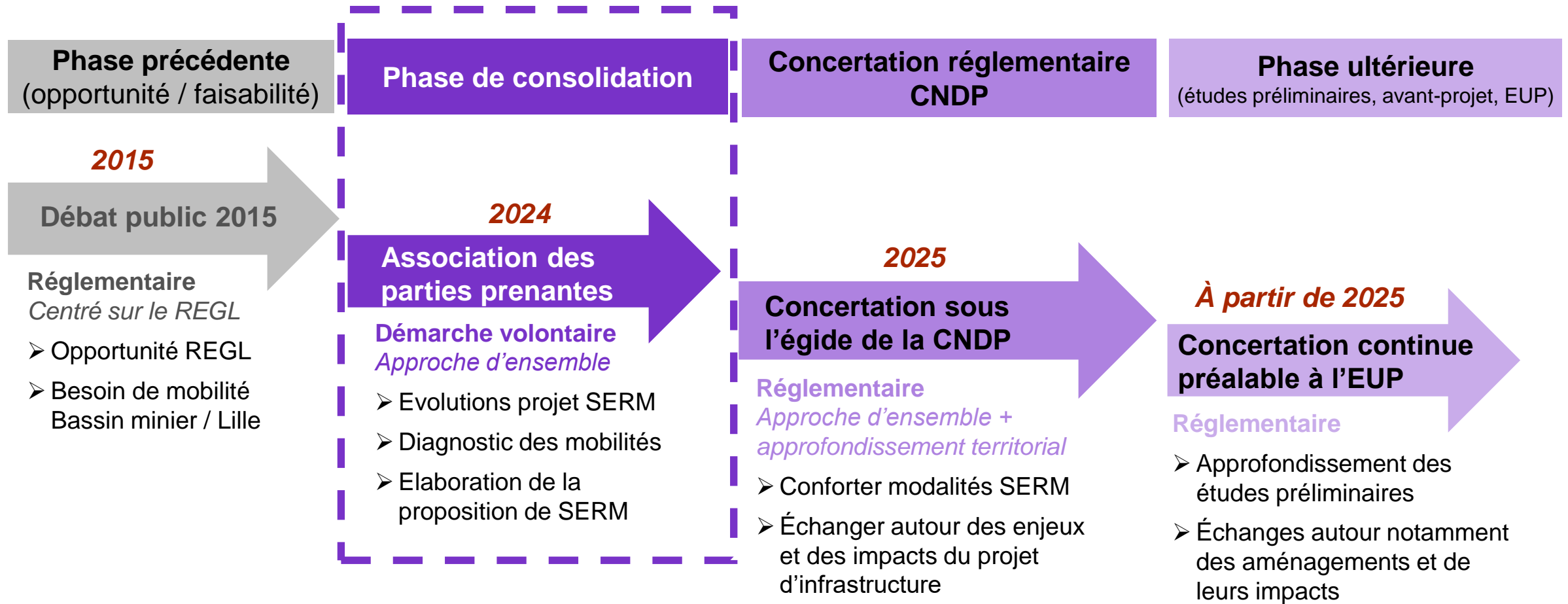
SNCF Gares & Connexions

Diagnostic et principes généraux d'aménagement des haltes et gares

Gouvernance 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

Principaux temps de la concertation



Première phase de participation citoyenne

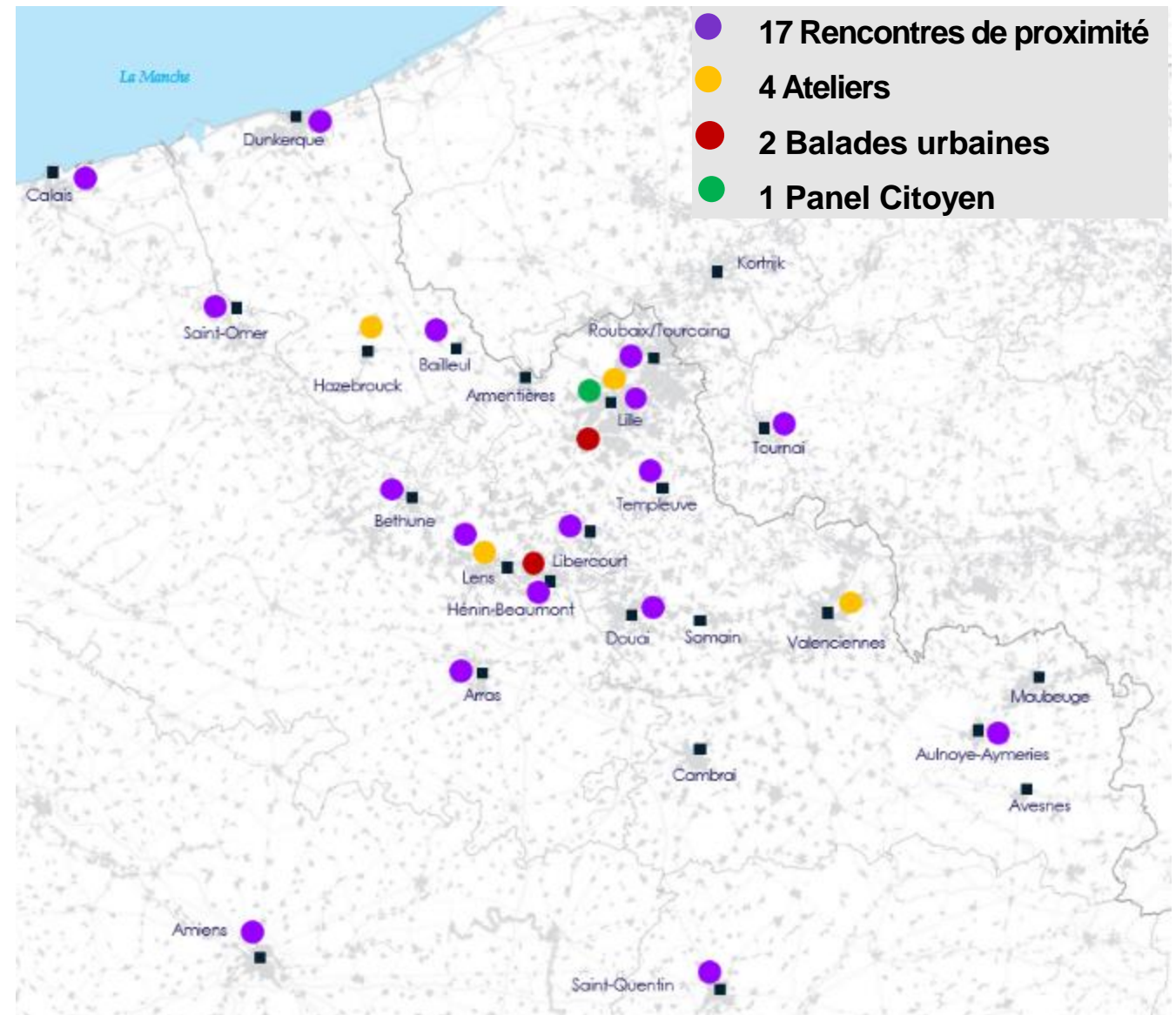
Du 19 septembre au 30 octobre 2024 :
**une première phase de participation
volontaire**

Objectifs

- ✓ Informer sur le projet et ses enjeux
- ✓ Compléter collectivement le diagnostic des mobilités
- ✓ Faire émerger des pistes de solution complémentaire à l'évolution de l'offre de service

Modalités

- ✓ Des rencontres sur le terrain
- ✓ Un site internet pour s'informer et participer en ligne



Un dispositif complet et innovant

1 Panel citoyen



2 Balades urbaines



17 Rencontres de proximité

4 Ateliers participatifs



serm-hauts-de-france.eu

Un intérêt pour le projet confirmé

A la rencontre des usagers dans les différents territoires :
+ de 800 personnes rencontrées

+ de 90 participants
aux ateliers de travail

580 échanges aux
rencontres de proximité

40 participants du panel
citoyen

28 participants aux
balades urbaines

En ligne, + de 50 000 visites du site,

112 avis déposés, 4 cahiers d'acteurs

1^{er} bilan : un intérêt pour le projet confirmé

Augmentation du niveau de connaissance du projet, le souhait des participants d'être tenus informés de son évolution

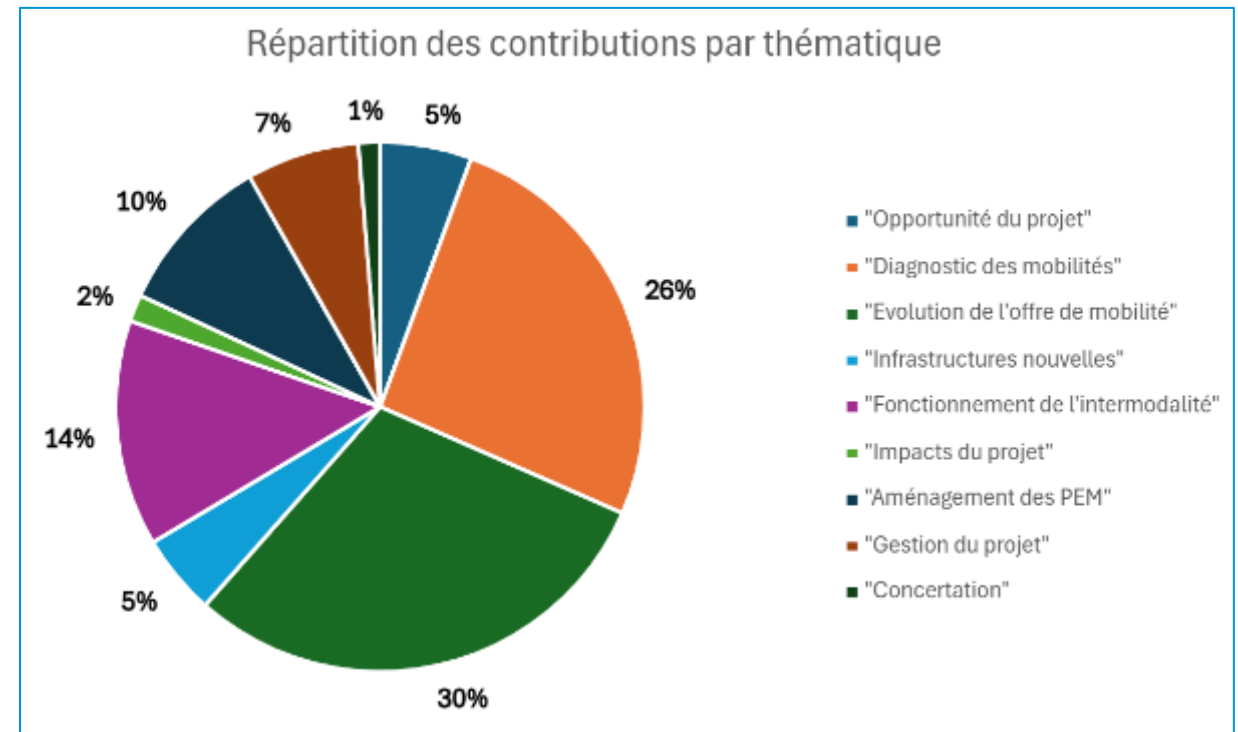


Les principaux avis exprimés

Le projet suscite l'intérêt sur **l'amélioration des trajets quotidiens tous modes confondus** et la réflexion autour des **contraintes liées au changement de comportement**

Les avis les plus exprimés

- Une offre de train vécue comme dégradée, « **pas fiable** »
- La majorité des attentes cible une augmentation de **l'offre de trains**
- Un intérêt marqué pour une plus grande **simplicité** et sécurité de l'usage des transports en commun
- Des enjeux relatifs au **confort** et à la **sécurité**, y compris dans les « petites gares »
- **L'accessibilité des gares** à tous les usagers : un prérequis largement partagé
- Le souhait d'une **amélioration progressive**, « dans le temps »



Dialogue continu tout au long du projet



2024

Étape 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

Temps d'échange