



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Réseau express Grand Lille

Question écrite n° 14917

Texte de la question

Mme Marine Le Pen attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur l'apparente mise en sommeil du projet réseau express Grand Lille (REGL), dont la version initiale, évoquée dès 2010, visait à désengorger la circulation sur l'autoroute A1 entre les communes du bassin minier et la métropole lilloise, en créant une liaison ferroviaire de type RER entre Hénin-Beaumont et Lille. Outre plusieurs études, le projet a fait en 2015 l'objet d'une consultation menée par la commission nationale du débat public. À l'issue de celle-ci, le conseil régional Nord-Pas-de-Calais a décidé de la poursuite du projet. Or, alors que plus de 300 000 personnes effectuent quotidiennement, pour des liaisons domicile-travail, la navette sur l'axe autoroutier A1 entre Lille Métropole et le bassin minier, occasionnant d'importants embouteillages aux heures de pointe, le projet semble depuis au point mort. Si l'argument de l'intégration de la Picardie à la nouvelle région Hauts-de-France justifie une actualisation du périmètre et du calendrier de l'opération, de très sérieux doutes continuent à peser quant au financement de celle-ci (plus de deux milliards d'euros) et sur la possibilité de la mener à terme ; ceci, alors même qu'une solution alternative à moindre coût a été évoquée. Le président du conseil régional ayant déclaré en mai 2017 ne pas vouloir abandonner le projet « sans pour autant engager d'actions autres que la réalisation de nouvelles études » et compte tenu de l'absence de crédits dédiés dans le contrat de plan État-région 2015-2020, elle l'interroge sur le degré d'implication de l'État dans ce dossier et sur la volonté du Gouvernement d'agir en faveur de la concrétisation du REGL, nécessaire au développement, notamment économique, de la région Hauts-de-France.

Texte de la réponse

Le Conseil régional des Hauts-de-France souhaite mettre en place un réseau de transport ferroviaire express interconnecté au réseau TER existant afin de proposer une solution concrète et durable aux problématiques de mobilités régionales, l'enjeu principal étant de désengorger l'accès à la métropole lilloise, notamment depuis l'ancien bassin minier. Le coût du projet est estimé à plus de deux milliards d'euros. À la suite du débat public qui s'est tenu au premier semestre 2015, le Conseil régional a décidé en mars 2017 de la réalisation d'études complémentaires aux études préliminaires du réseau express du Grand Lille (REGL). La priorité du Gouvernement est l'amélioration des déplacements du quotidien avec le renforcement et le développement des transports ferroviaires dans les grands pôles urbains, des liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains, comme le projet de loi d'orientation des mobilités en dispose. Lille constitue un des principaux nœuds régionaux avec près de 25 millions de voyages annuels répartis sur ses différentes gares. Il s'agit de doter les grandes métropoles de liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées, à l'image du réseau express régional (RER) en Île-de-France. Les études menées jusqu'alors par le Conseil régional permettront certainement d'éclairer les enjeux régionaux. L'État accompagnera les collectivités qui souhaitent s'engager dans cette voie. La loi d'orientation des mobilités prévoit que SNCF Réseau présentera un plan d'ensemble, avec un cap clair sur les zones concernées et les étapes à passer pour y parvenir. SNCF Réseau rencontrera prochainement les différentes régions et métropoles pour faire le point, et réfléchir sur la mise en place de RER, adaptée à chaque situation. Ce plan explicitera les objectifs poursuivis, les zones du

réseau concernées par les principales étapes de réalisation avec un calendrier. Afin de concrétiser cette vision, le Gouvernement appuiera notamment grâce au plan de relance le lancement des premières opérations dans les principales métropoles. Ces opérations tendront, selon les cas, à créer de nouvelles voies en gare, à élargir certains quais et à en augmenter le nombre, à simplifier la gestion de l'infrastructure et à moderniser les systèmes de gestion des circulations et de signalisation. Le principe retenu est que ces premiers investissements vont permettre de gagner des capacités en évitant des investissements lourds en infrastructures. Au global, la loi d'orientation des mobilités consacre à ce plan de traitement des nœuds urbains saturés un montant prévisionnel d'engagement global de 2,6 Md€ dans les dix années à venir (hors Île-de-France).

Données clés

Auteur : [Mme Marine Le Pen](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (11^e circonscription) - Non inscrit

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 14917

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 décembre 2018](#), page 10893

Réponse publiée au JO le : [27 octobre 2020](#), page 7551