



Région
Hauts-de-France



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Fédération des élus des entreprises publiques
locales – Transports et Mobilités : quelles stratégies
pour l'économie mixte dans les territoires ?**

SERM Hauts-de-France

Société des grands projets

15 novembre 2024

**Société
des Grands
Projets**





01

Les SERM et la société des Grands Projets

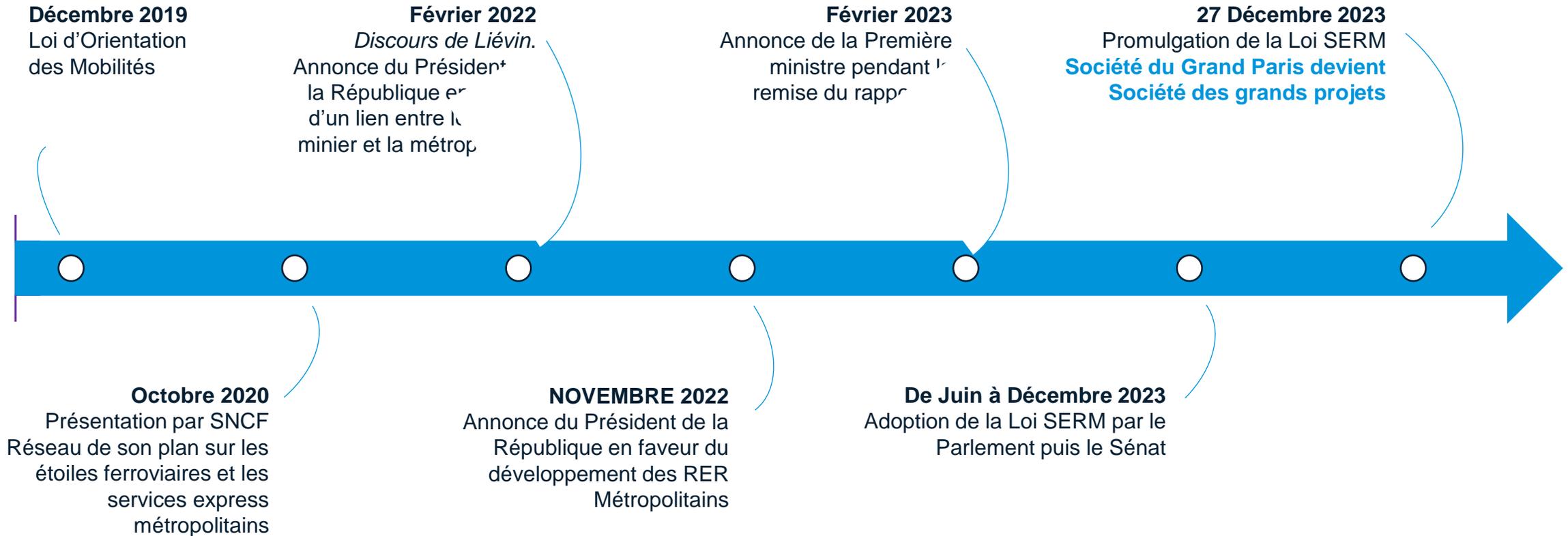
Les SERM, une nouvelle donne pour les mobilités

Une offre de service de mobilité globale s'appuyant sur une desserte ferroviaire renforcée et la complémentarité avec les autres modes de déplacement

- Une **offre adaptée** aux besoins et aux déplacements des usagers
- **L'intermodalité** et la **multimodalité** au cœur du projet
- Un **phasage** qui offre des bénéfices à court, moyen et long termes pour les voyageurs



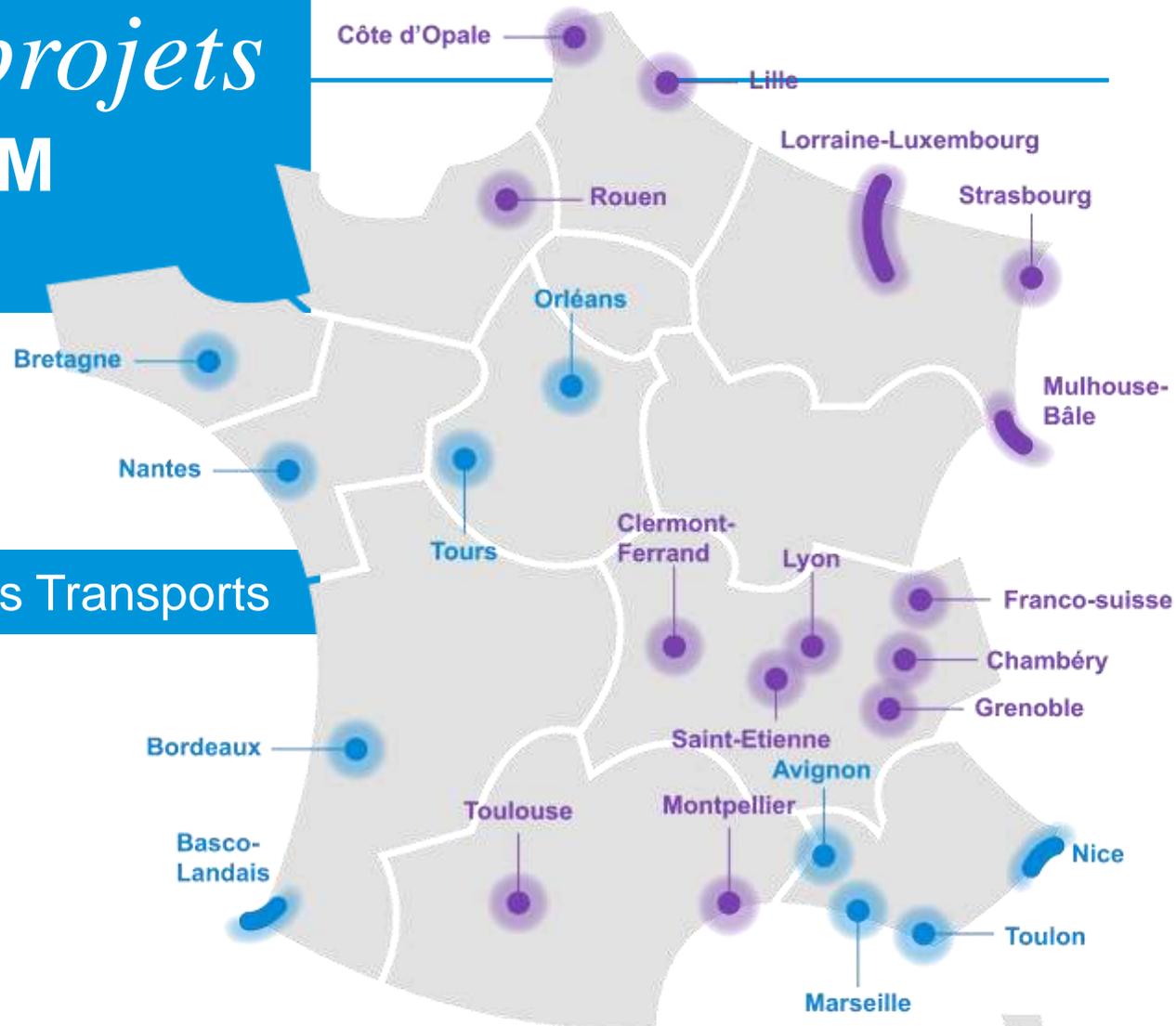
De la LOM aux SERM



La Société des grands projets déjà présente sur 14 SERM

24 projets labellisés par le ministère des Transports

-  SERM labellisés
-  Dont 14 SERM sur lesquels la Société des grands projets est déjà présente, à la demande des collectivités





02

Le SERM Hauts-de-France

Un territoire multipolaire aux enjeux à la fois métropolitains et régionaux

✓ *Des déplacements
plus longs qu'ailleurs*



CARTE DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL SUR LE TERRITOIRE

Un territoire multipolaire aux enjeux à la fois métropolitains et régionaux

✓ *Des trajets quotidiens
majoritairement en voiture...
...qui génèrent des émissions
de gaz à effet de serre
et des pics de pollution*



CARTE DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL SUR LE TERRITOIRE

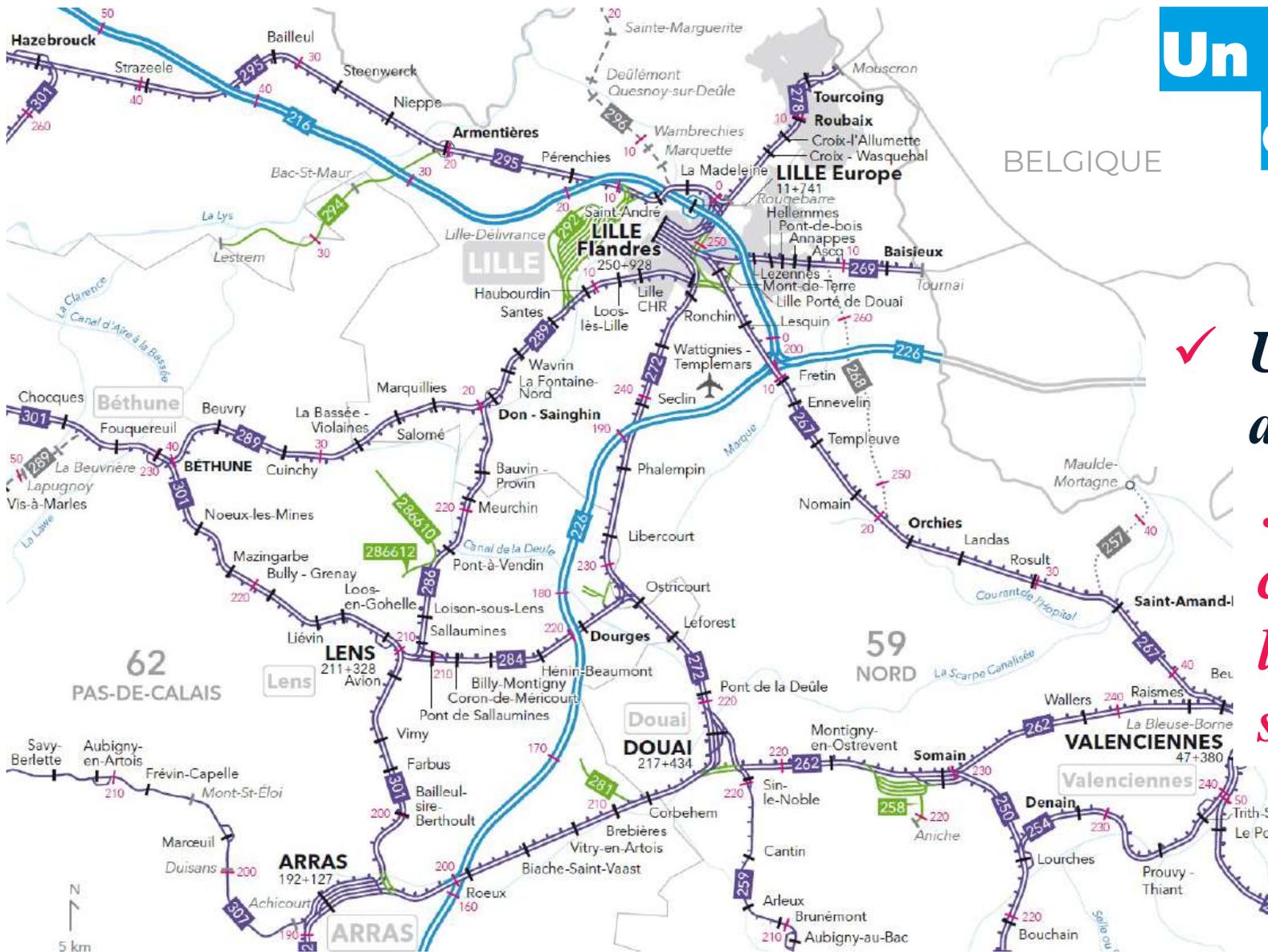
Un territoire multipolaire aux enjeux à la fois métropolitains et régionaux

✓ *Des alternatives à la voiture
insuffisamment développées
pour les moyennes
et longues distances*



CARTE DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL SUR LE TERRITOIRE

Un réseau ferré national en limite de capacité

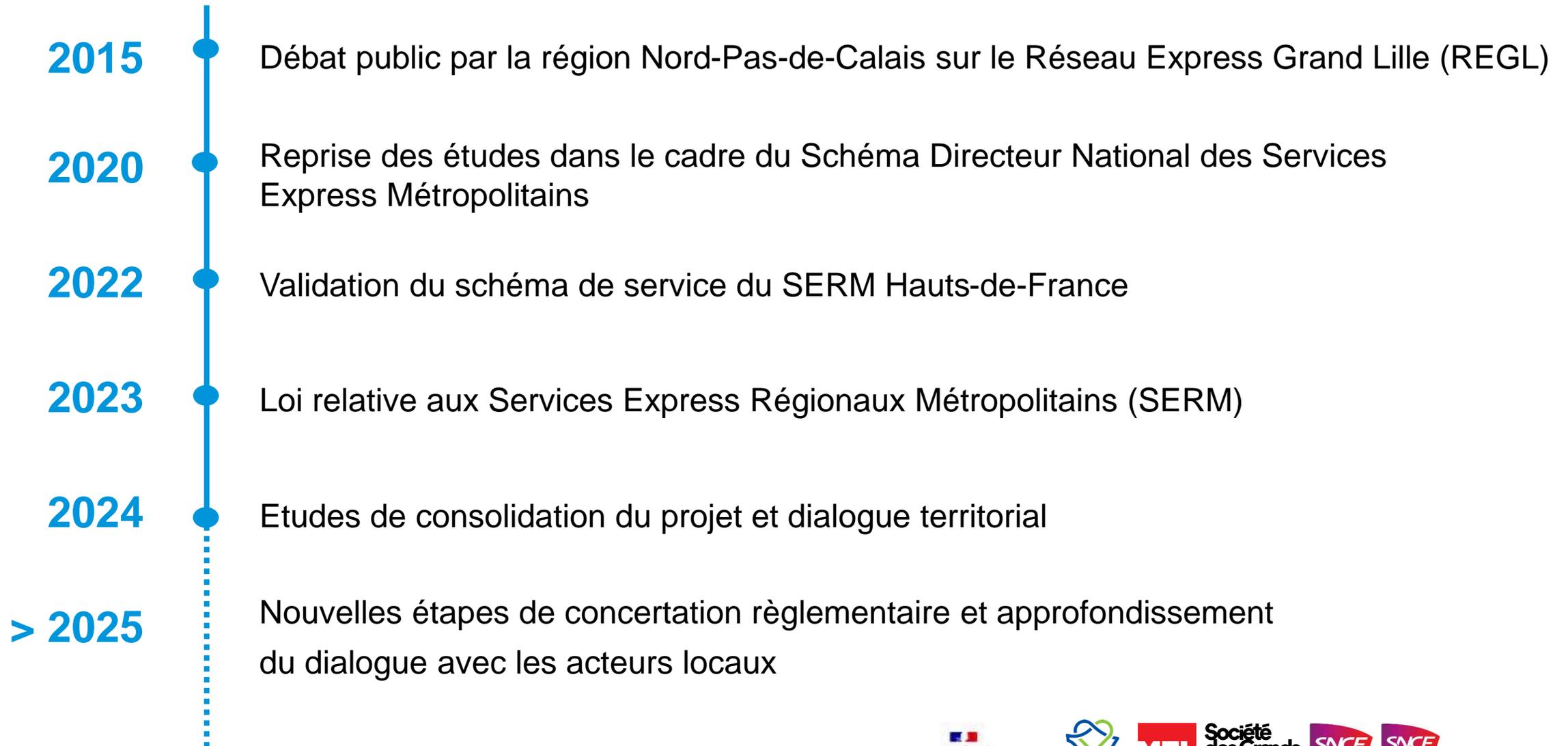


✓ Un réseau ferroviaire déjà dense...

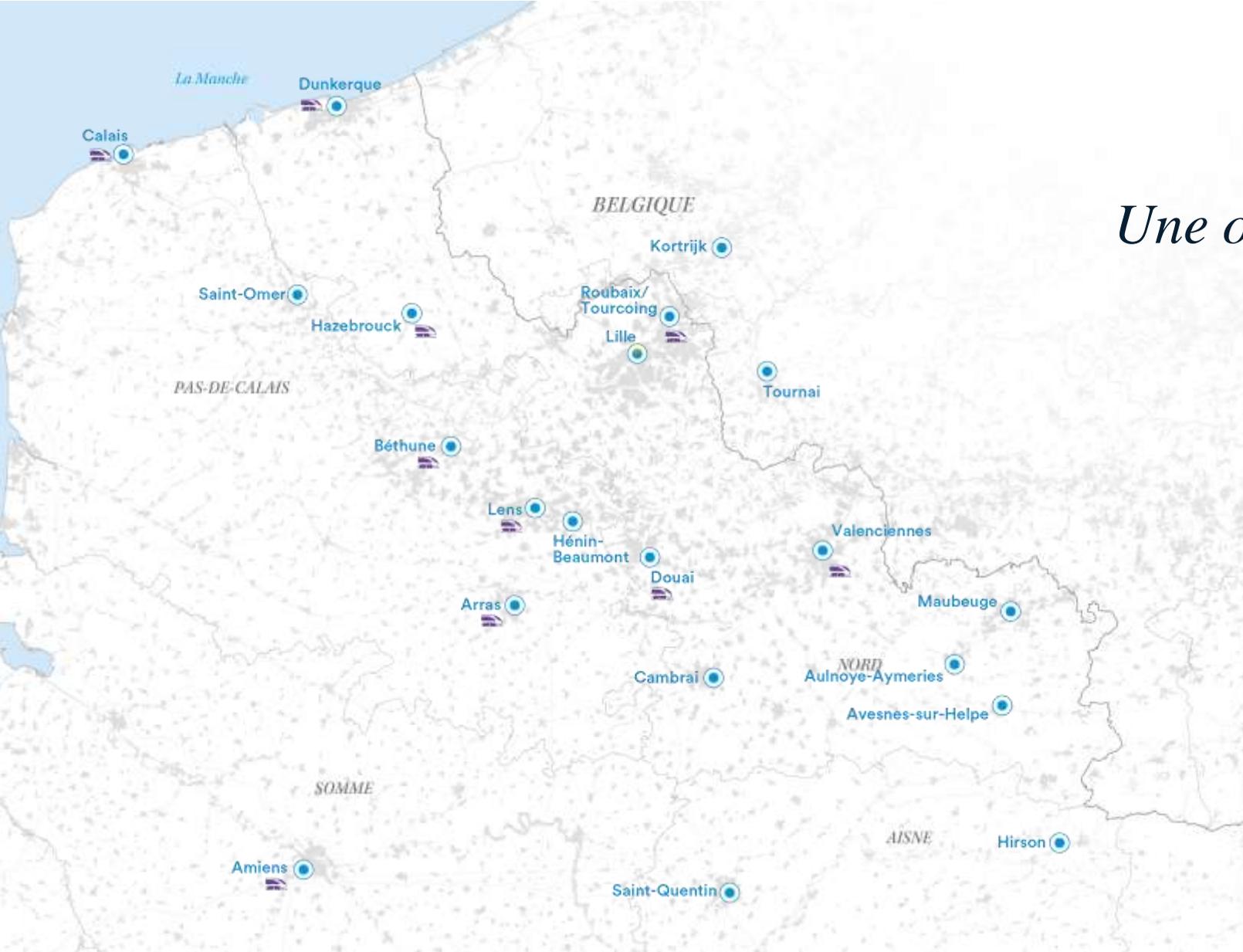
...mais insuffisamment capacitaire pour développer les services ferroviaires sans investissement

CARTE DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (EXTRAIT)

Historique du projet



Une opportunité pour le territoire



-  Principaux pôles gares
-  Gare TGV

Une opportunité pour le territoire



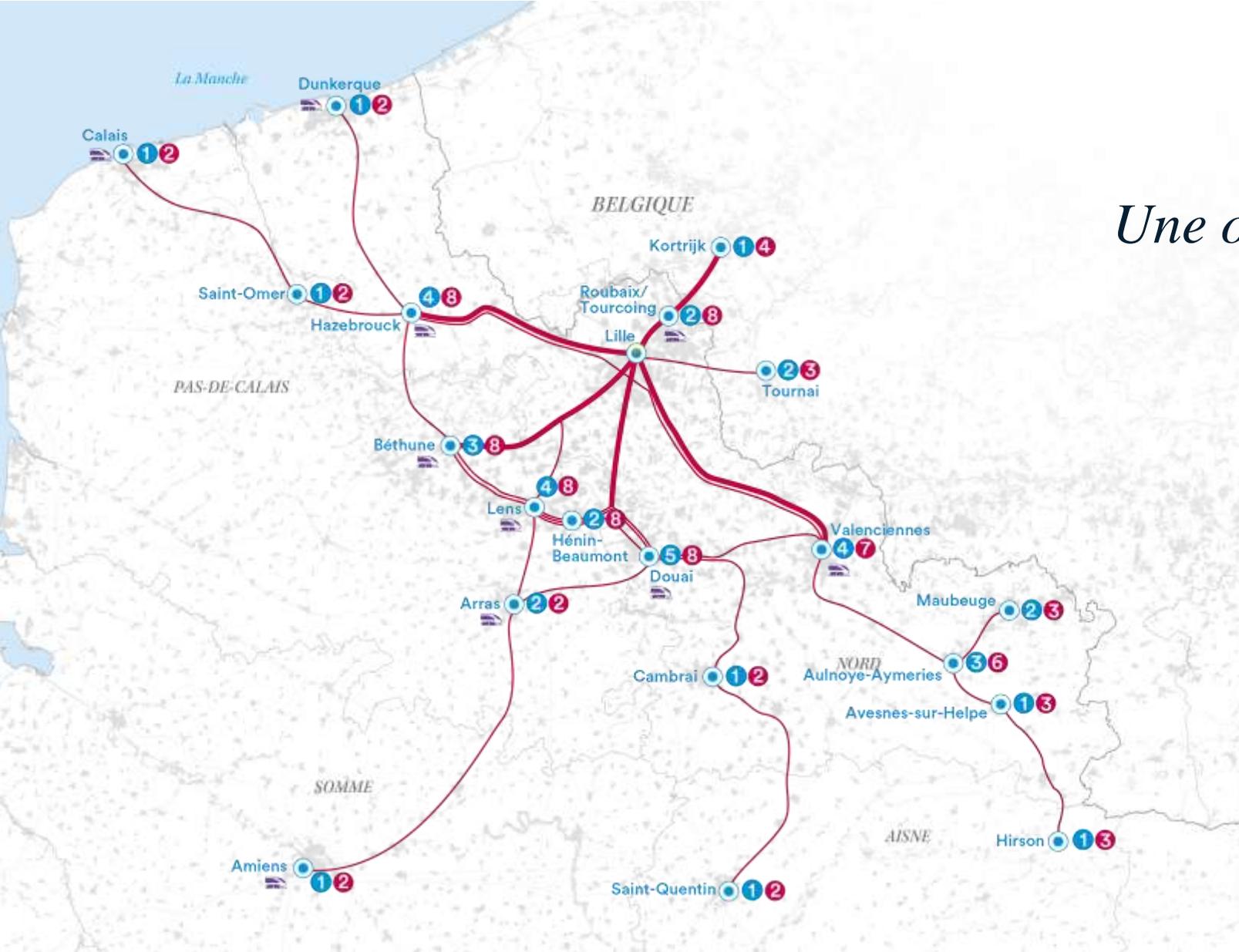
-  Principaux pôles gares
-  Gare TGV

Une opportunité pour le territoire



-  Principaux pôles gares
-  Gare TGV

Une opportunité pour le territoire



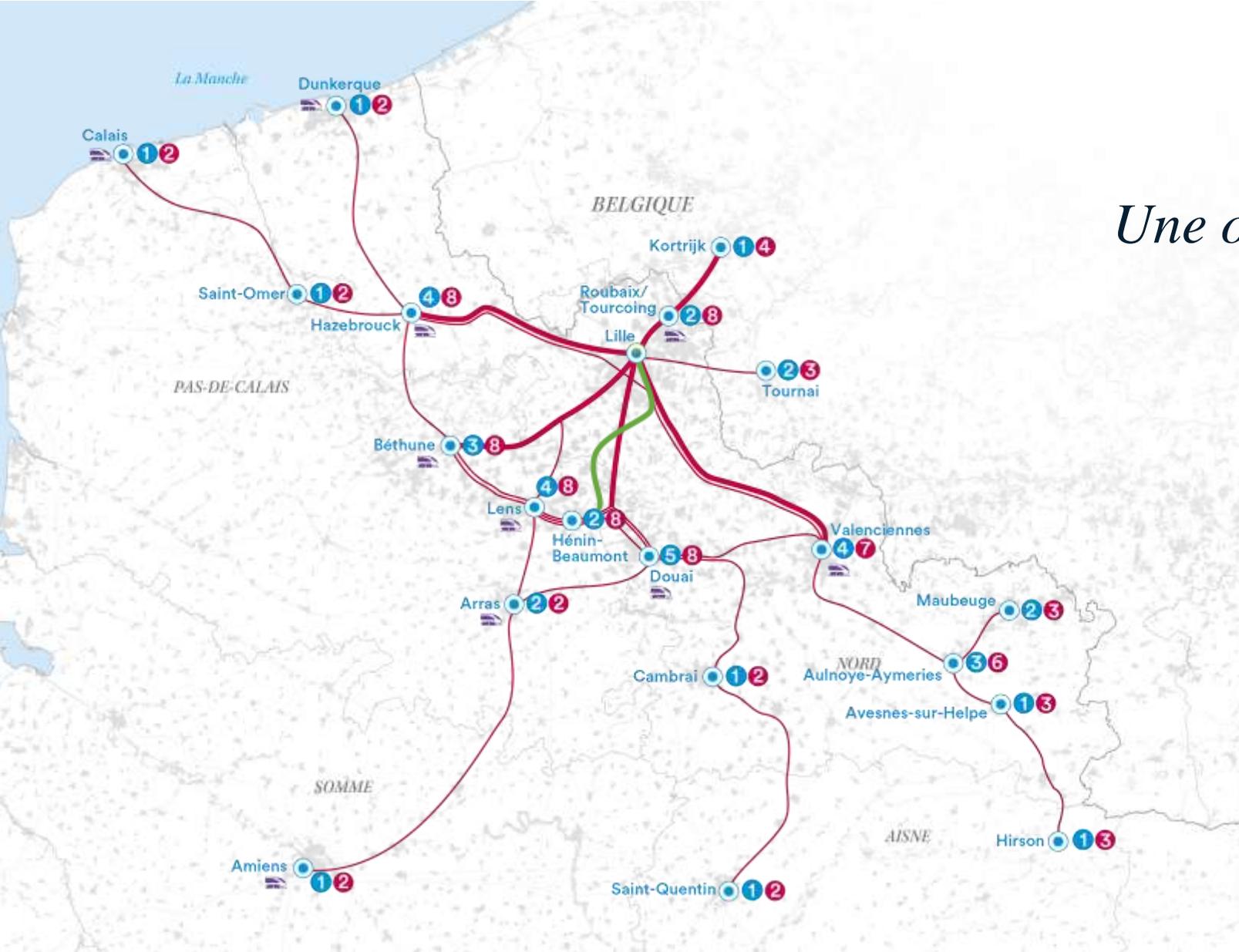
Principaux pôles gares

Gare TGV

Une offre de train plus performante

- 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 opportunité pour le territoire



Principaux pôles gares

Gare TGV

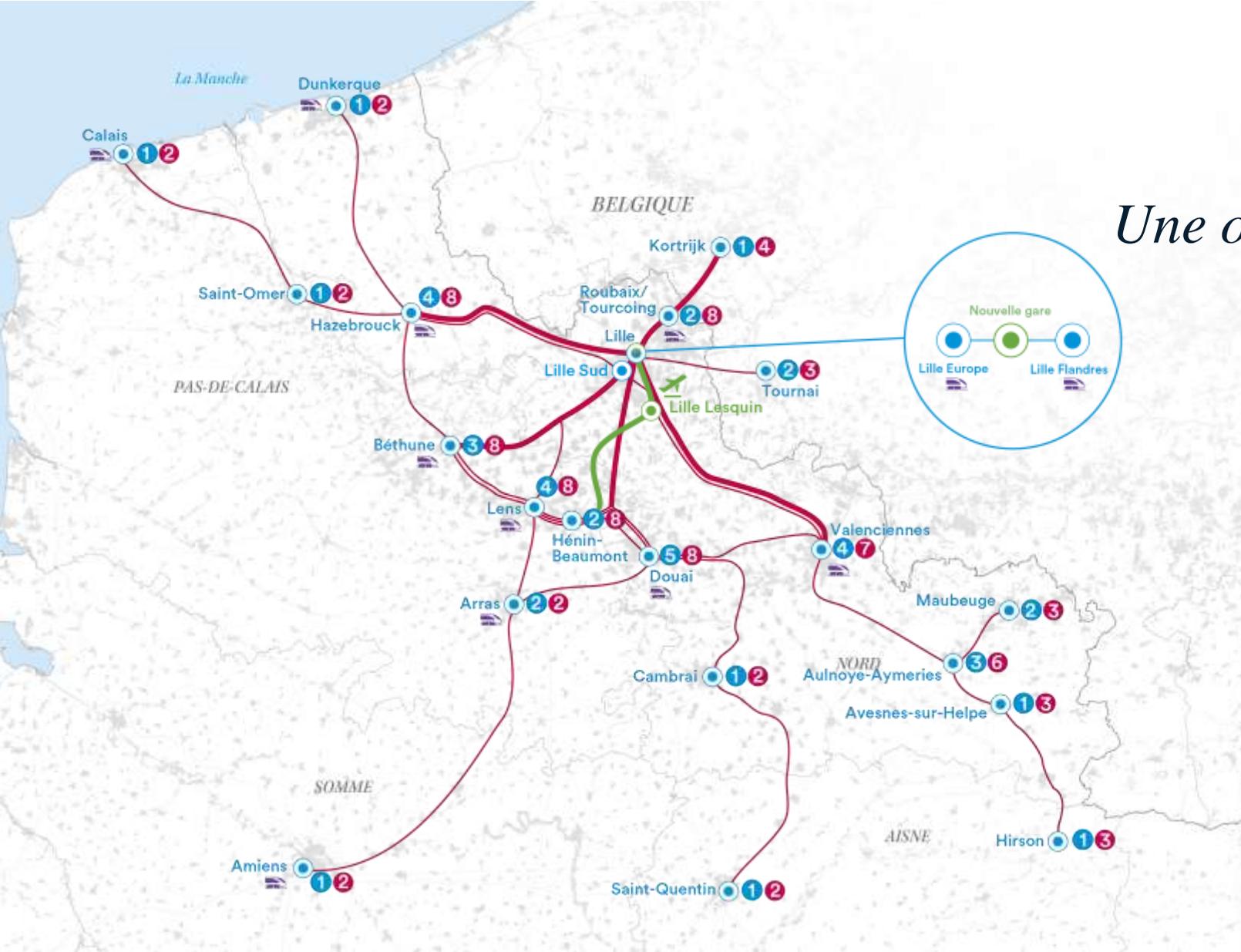
Une offre de train plus performante sur les lignes existantes

- 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

Une opportunité pour le territoire



 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

Une opportunité pour le territoire

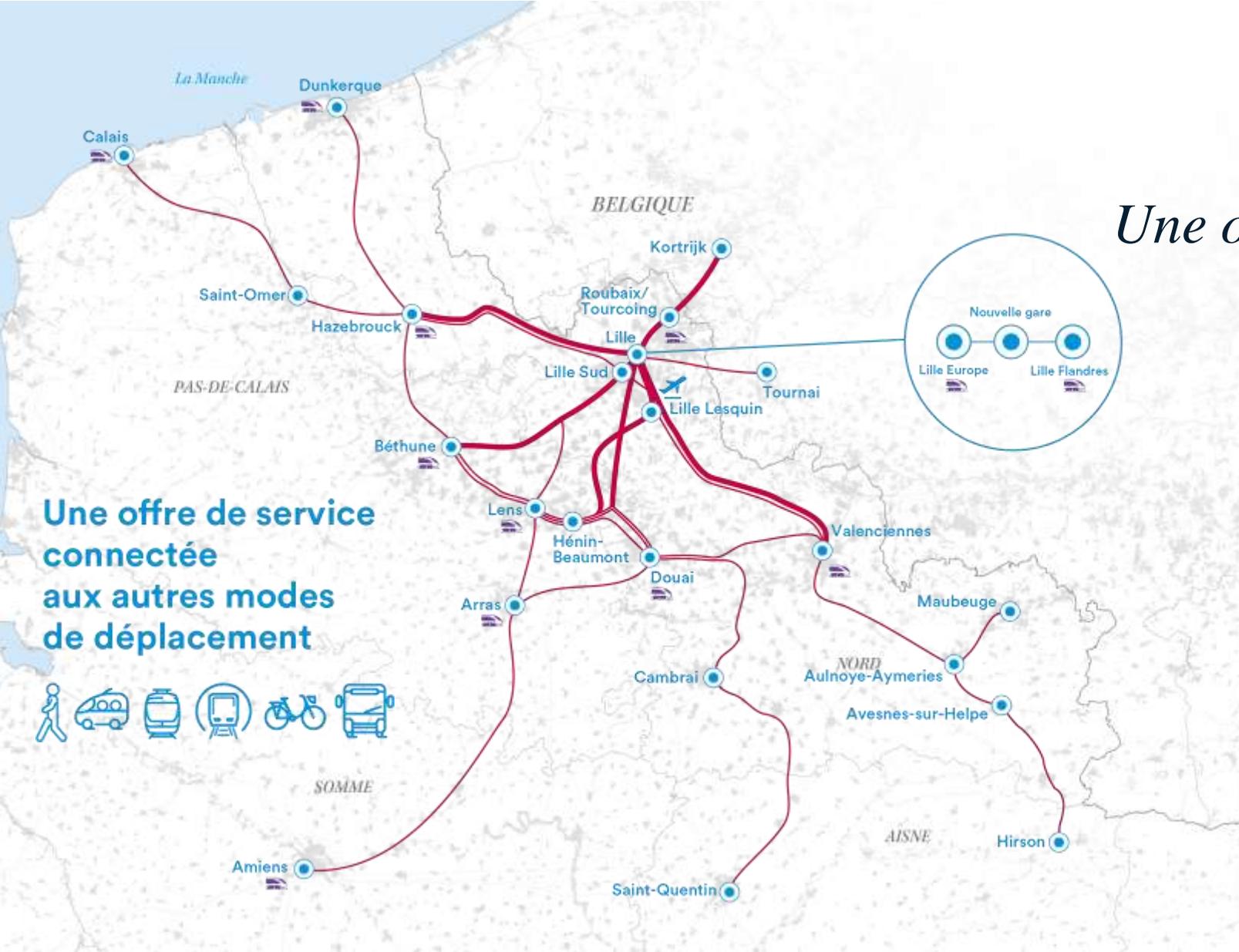


SCHÉMA DE DESSERTE LE PROJET DE SERM HAUTS-DE-FRANCE

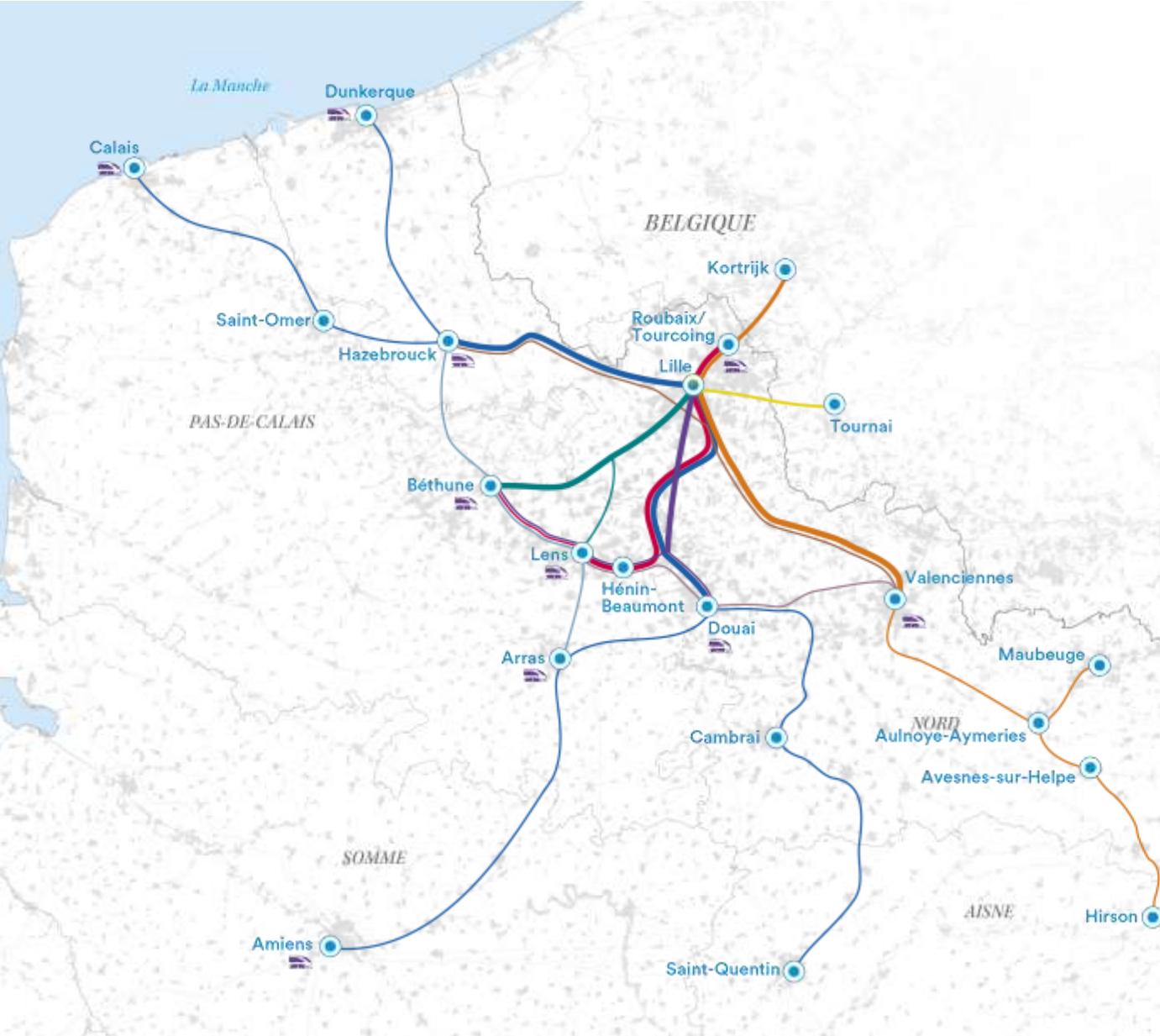


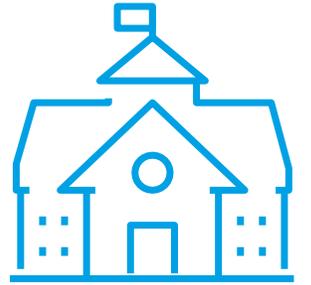
SCHÉMA DE DESSERTE LE PROJET DE SERM HAUTS-DE-FRANCE

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*



03

Gouvernance et financement

Gouvernance du projet de SERM

Actuelle et projetée

2024

Financeurs et pilotes de l'année de consolidation



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

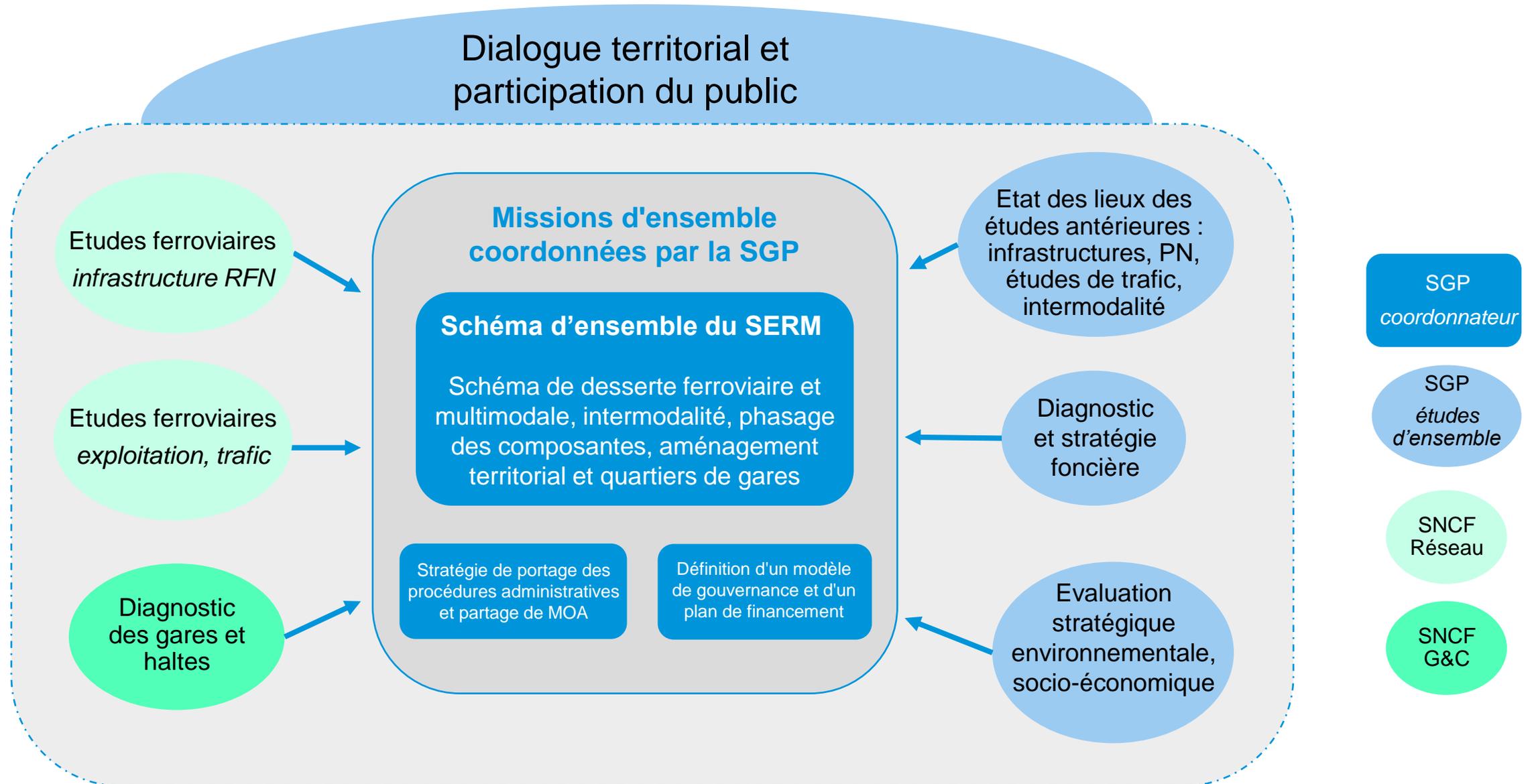
SNCF Gares & Connexions

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

Organisation de la phase de consolidation en cours



Gouvernance et financement

Un schéma évolutif

2020 à 2024

Opportunité
Faisabilité
Consolidation

Statut de SERM

2025 à 2027

Etudes préalables à la DUP
Programme d'études globales

DUP

A partir de 2028

Mise en œuvre du projet de SERM

Gouvernance

Instance décisionnelle

COPIL (Etat / Région / MEL)

Instance d'information

COPAR (EPCI, AOM, CD)

Gouvernance élargie

territoires desservis par le SERM

*Conseil de surveillance
du GIP études*

Adaptation de la gouvernance

selon modèle de financement choisi

*Conseil de surveillance
du GIP mise en œuvre*

Financement

Consolidation

Financement budgétaire à 3

Etudes

Financement budgétaire élargi

Investissement

Financement nouveau



04

Dialogue territorial

Les grandes étapes de dialogue



2024

Étape de consolidation du projet

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

2025

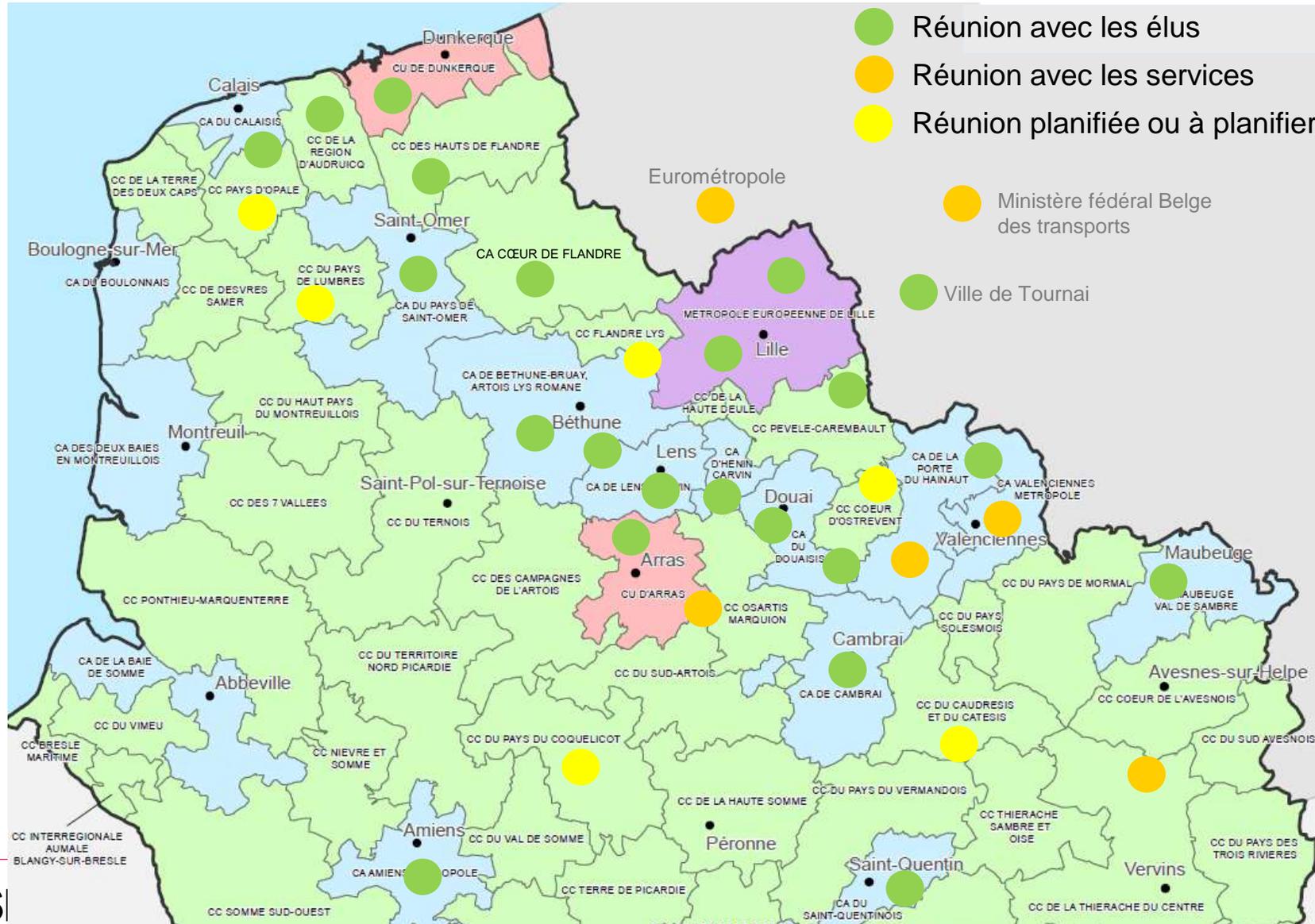
Nouvelle étape de concertation

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

Pendant la phase de consolidation : un dialogue territorial riche et élargi



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
- Comités Grand Lille, PMA, CAPSO, Grand Béthune...
- Instances syndicales

Acteurs techniques et scientifiques

- Cerema, Ademe
- Agences d'urbanisme

Société civile

- Associations d'utilisateurs
- CESER
- Grand public

Une 1^{ère} phase de participation citoyenne

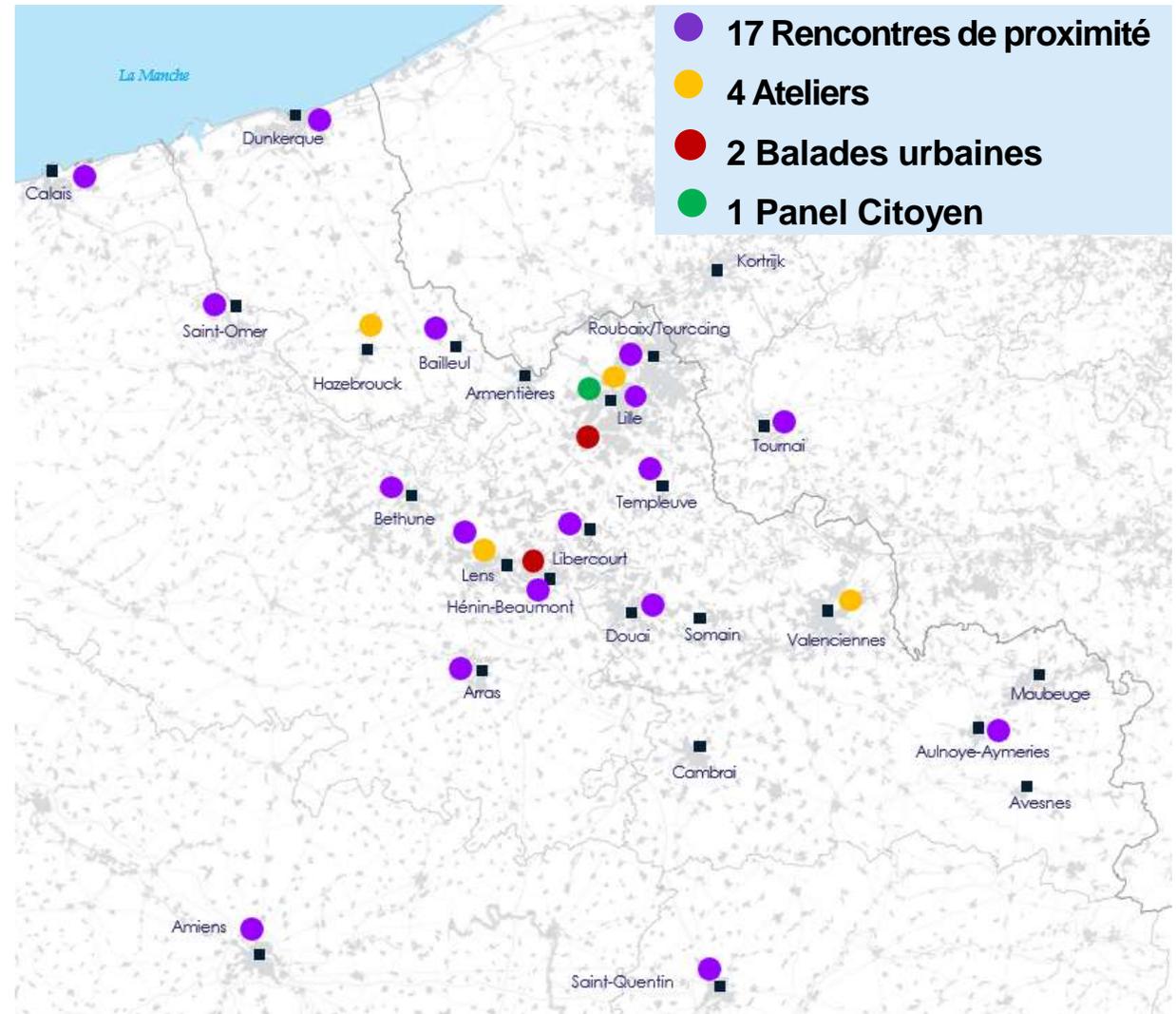
Du 19 septembre au 30 octobre
une 1^{ère} phase de participation volontaire

Objectifs :

- Informer sur le projet et ses enjeux
- Compléter collectivement le diagnostic des mobilités afin de contribuer à la mise en œuvre du projet de SERM Hauts-de-France

Modalités :

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



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 00 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 tenu informé de son évolution

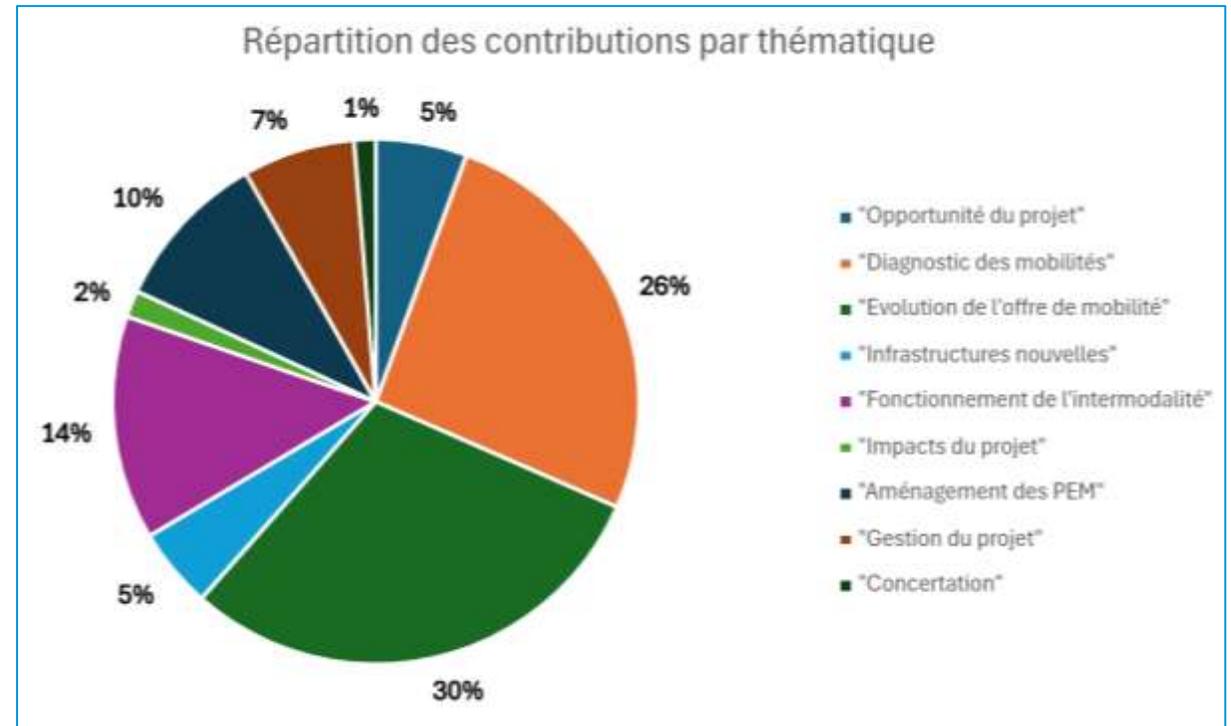


Les principaux avis exprimés

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
- **L'accessibilité des gares** à tous les usagers : un prérequis largement partagé
- Le souhait d'une **amélioration progressive**, « dans le temps »





ÉCHANGES