

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Amélioration de la desserte ferroviaire entre Lille, le Val de Sambre et l'Avesnois (Ligne LSA)

**Concertation non démarrée
suite à un redimensionnement du projet**

Jean Raymond WATTIEZ

Date de remise du rapport : le 17 février 2026



Sommaire

Sommaire	2
Introduction.....	3
Le projet objet de la concertation	3
Le travail préparatoire du garant.....	5
Les résultats de l'étude de contexte	5
La préparation du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	6

Introduction

Le projet objet de la concertation

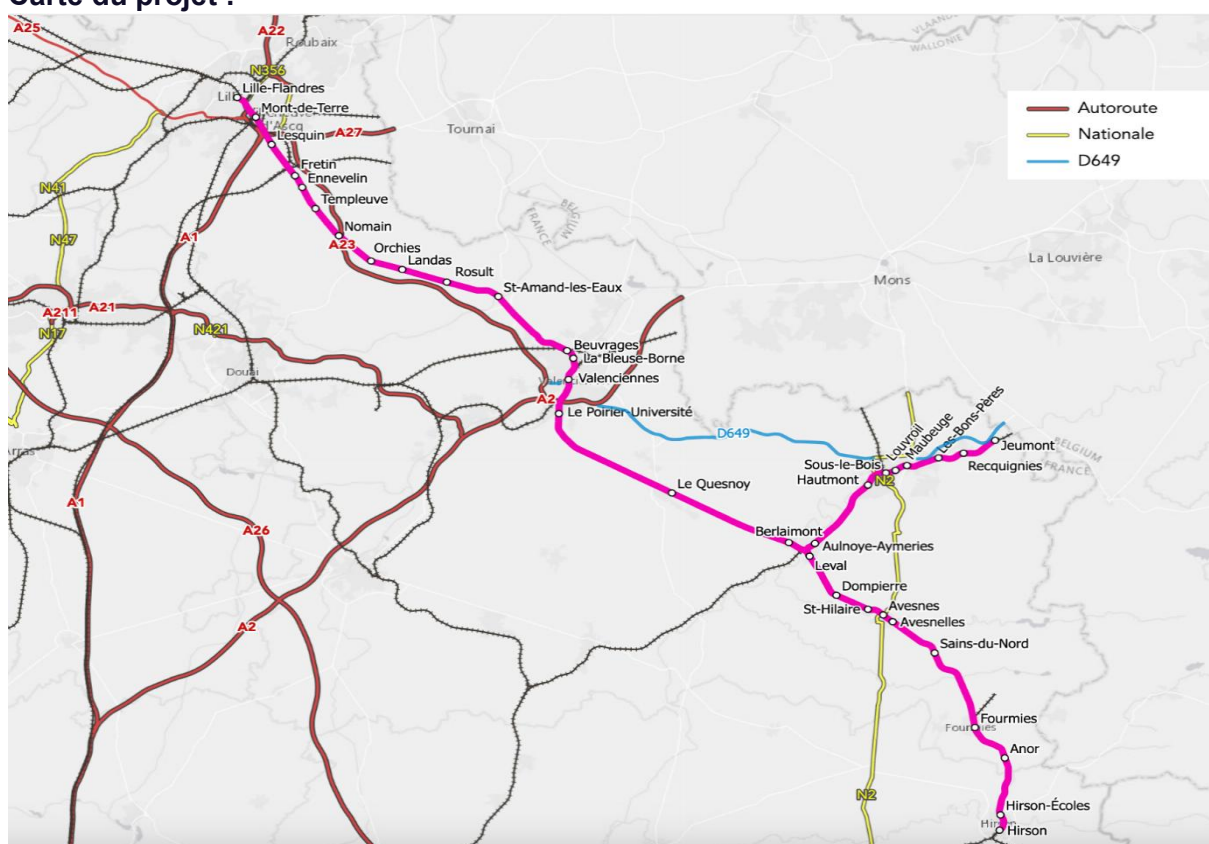
- **Responsable du projet et décideurs impliqués :**

Dans le cadre de l'opération LSA, SNCF Réseau est maître d'ouvrage du projet, c'est-à-dire en charge de la modification de l'infrastructures ferroviaire permettant de répondre aux objectifs attendus par les partenaires.

D'autres décideurs sont impliqués :

- la Région Hauts de France, d'abord, en sa qualité d'autorité organisatrice des mobilités sur son territoire. Elle est à ce titre chargée de la définition de la politique de desserte mise en place. Elle finance les projets de renouvellement du réseau de desserte fine du territoire, et les projets de développement, tel que le projet LSA.
- l'État est également impliqué, il définit les grandes orientations de la politique nationale de transport des personnes et des marchandises (fret). Il finance les grands projets nationaux de développement du réseau ferroviaire ainsi qu'une partie des projets de renouvellement du réseau de desserte fine du territoire. L'État est partenaire financeur du projet LSA.

- **Carte du projet :**



Source SNCF Réseau

- **Objectifs du projet selon le porteur de projet**

La ligne actuelle Lille >< Aulnoye-Aymeries et ses branches vers Hirson au sud et Jeumont à l'est est composée d'une double voie électrifiée longue de 144 kilomètres. L'infrastructure traverse 56 communes et dessert les territoires par 33 gares ou haltes ferroviaires. La ligne accueille aujourd'hui près de 150 circulations quotidiennes.

Au-delà de sa vocation d'axe fort régional en matière de déplacements du quotidien, l'axe LSA est particulièrement stratégique pour le fret ferroviaire car il permet de relier les infrastructures portuaires aux terminaux multimodaux de Lorraine, d'Alsace et le sud de la France.

Le projet LSA vise à proposer, à horizon 2030, une infrastructure permettant de faire circuler plus de trains, dans des conditions attractives (ponctualité des trains, liaisons avec ou sans arrêts intermédiaires, régularité des horaires).

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Il est envisagé d'aménager la voie ferrée pour permettre de faire circuler, à l'heure de pointe, 2 à 3 fois plus de trains de voyageurs depuis Hirson, Aulnoye-Aymeries et Valenciennes vers Lille. Et cela, tout en maintenant la circulation fret actuelle, indispensable au développement économique du territoire. Pour arriver à faire circuler autant de trains, les aménagements de l'axe ferroviaire portent essentiellement sur la création d'une troisième voie électrifiée de 3 kilomètres à hauteur de Beuvrages et d'Anzin, la création de voies de communication en gare de Valenciennes, et l'aménagement du passage à niveau n°6 de Lesquin.

- **Coût**

Le budget prévisionnel du projet se situe entre 130 et 150 millions d'euros, hors aménagements du traitement du passage à niveau n°6 de Lesquin qui fera l'objet d'une étude spécifique.

- **Contexte du projet**

Les déplacements entre Lille, le Val de Sambre et l'Avesnois sont desservis par la ligne ferroviaire et par l'autoroute A23. Il est constaté que les déplacements par voie routière, ont augmenté ces 10 dernières années, alors même que les plans de déplacements urbains promeuvent un plus grand usage des transports collectifs. L'amélioration de l'offre ferroviaire est un vecteur attractif d'accès à la métropole lilloise et aux différents pôles qui structurent l'axe LSA.

Dans ce contexte, l'État, la Région Hauts-de-France et SNCF Réseau ont engagé un projet visant à l'amélioration de la desserte régionale de voyageurs entre Lille, le Val-de-Sambre et l'Avesnois avec pour objectifs : plus de trains et une meilleure qualité de service.

Le projet LSA s'inscrit dans une logique d'accompagnement de la croissance du trafic aux heures de pointe sur l'axe Lille Valenciennes–Aulnoye-Aymeries, puis vers les branches Aulnoye-Aymeries–Hirson et Aulnoye-Aymeries–Maubeuge–Jeumont. Le projet a été intégré au contrat de plan État-région (CPER) 2015-2020 et son avenant mobilité en date du 2 juin 2020 le prolonge jusqu'en 2022.

Le projet est aussi soutenu dans le cadre du Pacte pour la réussite du Sambre-Avesnois-Thiérache II (Pacte SAT II), signé le 19 novembre 2021 en présence du Président de la République.

- **Calendrier prévisionnel initial du projet**

La date de mise en service visée est à l'horizon 2030.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 6 septembre 2023 la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L 121-17 et a désigné Monsieur Jean Raymond WATTIEZ comme garant de la concertation.

Dans le cadre de l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage (MO). La CNPD ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les préconisations du garant et leur prise en compte par le MO doivent être rendues publiques.

Dans ce cas précis, il est rappelé que le garant n'est pas réduit à un rôle d'observateur du dispositif de concertation, il est prescripteur des modalités de la concertation (information et participation du public), charge au MO de suivre ses prescriptions ou non. L'analyse du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques est une aide à l'élaboration des prescriptions. Il est important que le garant aille à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation.

Le garant est chargé à compter de sa nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

Le travail préparatoire du garant

Les résultats de l'étude de contexte

Du point de vue des usagers le projet d'améliorer la desserte sur la ligne Lille-Sambre-Avesnois est ressenti en fonction de deux critères. Le premier est la temporalité. Des annonces sont faites depuis plusieurs années sans concrétisation. La mise en place d'une concertation est appréciée positivement comme le signe d'une avancée. Le second est le vécu des usagers au quotidien. Durant le dernier trimestre 2023 plusieurs incidents ont entraîné des retards, voire des annulations de certains horaires. En novembre, à l'initiative de l'association *Sur les Rails* (association des usagers du train dans la Sambre-Avesnois), une pétition pour dénoncer cette situation a ainsi recueilli plus de 1 000 signatures. Le confort des voitures est aussi mis en cause, il y aurait un besoin de renouvellement du matériel. Le problème principal est celui de la fréquence des trains vers Lille aux heures de pointe. Pouvoir être à Lille avant 8h est une condition de la qualité de l'offre de service, notamment pour les étudiants. L'inadaptation des horaires serait une explication de la baisse de la fréquentation.

L'enjeu du désenclavement de la Sambre-Avesnois est mis en avant par les élus d'un territoire qui compte 250 000 habitants. Pouvoir accéder aux emplois du secteur tertiaire à Lille et

Valenciennes est aujourd'hui difficile dans le contexte de l'offre des moyens de déplacement. La saturation des accès routiers est chronique aux heures de pointe. Le cadencement et la durée des liaisons ferroviaires sont aussi un obstacle aussi bien pour les salariés que pour les étudiants. L'annonce d'un futur service express régional métropolitain (SERM) suscite des espoirs d'amélioration mais aussi des craintes. La Sambre-Avesnois sera-t-elle concernée ou d'autres choix seront-ils privilégiés pour desservir le bassin minier voire le littoral vers Dunkerque ? L'inscription du projet LSA dans le Pacte SAT au même titre que le traitement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur Helpe rassure certains sans lever totalement les doutes sur les financements et les délais.

Les travaux qui seront nécessaires dans le cadre du projet LSA ne soulèvent pas d'inquiétude particulière. La création d'une voie nouvelle sur quelques kilomètres et l'enjambement du canal de l'Escaut au niveau de Valenciennes sont les seuls ouvrages d'ampleur envisagés. Au passage les élus de la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut espèrent que le projet LSA permettra d'augmenter la fréquence des haltes notamment en gare de Raismes. Sur le territoire de la Métropole européenne de Lille (MEL) le projet prévoit la suppression du passage à niveau n°6 sur la commune de Lesquin. Un comité technique auquel participe la MEL et SNCF Réseau a été mis en place compte tenu que cette opération couperait la circulation en plein centre de la ville sur un axe routier très fréquenté aux heures de pointe. Il ressort des études préalables que l'augmentation du trafic ferroviaire aux mêmes moments rendrait incompatible la fermeture des barrières avec le nécessaire maintien d'une fluidité routière. Un contournement routier s'imposerait par conséquent. Le choix du tracé de substitution, selon le maire de Lesquin, se révèle délicat tant les paramètres à prendre en compte s'avèrent nombreux. En effet, souligne-t-il, l'axe routier qui serait interrompu sert aussi bien aux piétons pour accéder aux commerces de proximité qu'aux jeunes pour se rendre dans les établissements scolaires, tout en permettant la circulation de plusieurs lignes d'autobus ainsi qu'un trafic inter cités.

La préparation du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Initialement il était prévu que la concertation préalable se déroule du 19 février 2024 au 7 avril 2024. Elle devait donner la possibilité à toutes et tous, élus, habitants et usagers du territoire, acteurs associatifs et économiques, de s'informer et de s'exprimer.

Plusieurs supports ont été préparés, en étroite coopération entre le maître d'ouvrage et le garant, pour permettre au public de prendre connaissance du projet et des modalités de la concertation :

- o La page internet du projet
- o Le dossier de concertation mis en ligne sur le site et disponible dans sa version papier lors des différentes rencontres programmées
- o Le dépliant de synthèse sur le projet, accessible selon les mêmes modalités.
- o Une campagne de mobilisation sur les réseaux sociaux, pour faire connaître la concertation
- o Des actions de tractage dans toutes les gares de la ligne entre Lille et Hirson et Aulnoye-Aymeries et Jeumont.

L'annulation de la concertation à l'initiative du maître d'ouvrage

Le 25 janvier 2024 le maître d'ouvrage annonce que, suite à des retards dans l'élaboration des études techniques, il est contraint de retarder l'ouverture de la concertation préalable. Un report à l'automne 2024 est envisagé. La préparation de la concertation est interrompue et le site internet dédié n'est pas ouvert.

Le 29 novembre 2024 le maître d'ouvrage indique que l'évolution du dossier technique ne permet pas de démarrer la concertation préalable en 2024.

Le 4 mars 2025 une réunion se tient dans les locaux de SNCF Réseau Hauts-de-France à Lille en présence du garant. A cette occasion le maître d'ouvrage signale que les résultats des études d'avant-projet rendues début 2024 conduisent à un calendrier de mise en service en 2032-2033 et qu'afin de permettre une optimisation de l'offre commerciale dans un calendrier plus rapproché, il a engagé une démarche d'optimisation et de recherche de solutions alternatives pouvant répondre au besoin d'une desserte renforcée sur l'axe, démarche qui a été présentée à l'État et à la Région en novembre et décembre 2024.

SNCF Réseau précise au garant que cette démarche d'optimisation et de recherche de solutions alternatives permettrait de proposer une amélioration de la desserte à infrastructure constante, pour une mise en exploitation à l'horizon 2028-2029 et en conclut que le projet qui repose sur un renforcement de l'offre et la mise en œuvre d'un matériel roulant aux capacités d'emport plus importantes et qui est de plus soumis au calendrier de l'ouverture à la concurrence de l'offre TER Hauts-de-France, lot ouvert à la concurrence en 2029, ne nécessite plus l'organisation d'une concertation préalable.

**Par un courrier du 10 février 2026, repris ci-dessous en annexe,
le Président de SNCF Réseau confirme au Président de la CNDP l'annulation de la
concertation volontaire du projet LSA.**

ANNEXE

Courrier du Président de SNCF Réseau



19 07 rue des Frères Lumière - CS 20001
93100 SAINT-DENIS (SEINE-SAINT-DENIS)
TÉL : +33 (0)1 71 42 48 40

Le Président

Monsieur Marc PAPINUTTI
Président
Commission Nationale du Débat Public
244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS



Saint-Denis, le

10 FEV. 2026

Objet : Annulation de la concertation publique volontaire du projet d'amélioration de la desserte ferroviaire entre Lille, le Val de Sambre et l'Avesnois.

Monsieur le Président,

Cher Marc,

Dans le courrier du 31 août 2023, SNCF Réseau a sollicité la Commission Nationale du Débat Public pour la désignation d'un garant dans le cadre de la concertation préalable volontaire relative au projet d'amélioration de la desserte ferroviaire entre Lille, Le Val-de-Sambre et l'Avesnois. Ce projet vise, par des travaux sur l'infrastructure, à améliorer la capacité de la ligne ferroviaire existante et les conditions d'exploitation de la gare de Valenciennes, au bénéfice des territoires desservis par les gares de la ligne Lille – Valenciennes – Aulnoye-Aymeries – Hirson et de la ligne Aulnoye-Aymeries – Jeumont. L'amélioration de la capacité sur cet axe doit également bénéficier au trafic fret. L'horizon de mise en service de ce projet, fixé alors par les partenaires financiers, était 2028 – 2030.

Les résultats des études d'avant-projet rendues début 2024 conduisent à un calendrier de mise en service en 2032 – 2033. Conscient de l'incompatibilité calendaire avec les objectifs du projet, SNCF Réseau a engagé une démarche d'optimisation et de recherche de solutions alternatives à infrastructure constante, pouvant répondre au besoin d'une desserte renforcée sur l'axe à l'horizon initialement envisagé de 2028-2030. Le travail se poursuit, notamment à travers des études d'exploitation et de trafics plus fines. Ce travail a été présenté à l'État et la Région en novembre, décembre 2024 ainsi qu'en juin 2025, et à Monsieur WATTIEZ, garant de la concertation, le 5 mars 2025.

La Région, en tant qu'Autorité Organisatrice, examinera les possibilités de modifications de l'offre TER sur cet axe, en fonction des possibilités qu'offre l'infrastructure actuelle, en revanche il n'y a plus lieu, en l'absence de travaux immédiats d'infrastructure liés au projet, de poursuivre une procédure de concertation publique.

En accord avec ses partenaires et le garant de la concertation, SNCF Réseau sollicite l'annulation de cette dernière.

Mes équipes restent à votre disposition pour toute information complémentaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération la meilleure.

Matthieu CHABANEL



Très cordialement,

Annexe :

- Note projet d'amélioration de la desserte entre Lille, Le Val de Sambre et l'Avesnois.

