PROVINCE DE HAINAUT – VILLE DE TOURNAI

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS

DU CONSEIL COMMUNAL

SEANCE PUBLIQUE DU 29 JUIN 2015

PRESENTS : M. R. DEMOTTE - Président d'assemblée, M. P.-O. DELANNOIS - Echevin délégué à la fonction maïorale,
M. R. DELVIGNE, Mme L. DEDONDER, M. P. ROBERT, Mme L.LIENARD, MM. ~~V. BRAECKELAERE~~, A. BOITE, T. BOUZIANE - Echevins;
Mme R. DESENCLOS-LECLERCQ, MM. ~~J.-M. DE PESSEMIER, A. PESIN~~, J.-M. VANDENBERGHE, C. MICHEZ, Mmes ~~M.C. MARGHEM~~, M.-C. LEFEBVRE, M. G. LECLERCQ, Mme M. WILLOCQ, MM. ~~J.-L. CLAUX~~, J.-L. VIEREN, ~~D. SMETTE~~, B. MAT, Mme H. CLEMENT-COUPLET, M. J. DEVRAY, ~~Mme S. LIETAR~~, MM. B. LAVALLEE, G. HUEZ, E. VANDECAVEYE, Mmes C. GUISSET-LEMOINE, B. DEWAELE, H. LELEU, ~~L. BARBAIX~~, D. CLAEYSSENS, MM. X. DECALUWE, ~~L.-D. CASTERMAN~~, L. COUSAERT, Mme C. LADAVID, MM. A. MELLOUK, ~~G. DENONNE~~ - Conseillers communaux;
M. T. LESPLINGART - Directeur général adjoint, ~~M. D. COUPEZ - Directeur général~~

S00/20150629-3

LE CONSEIL COMMUNAL,

Vu le programme de politique générale 2012-2018 qui stipule : " la Ville de Tournai veut s'affirmer comme nœud de transport en commun, au carrefour de l'Eurométropole et cela passe par une amélioration et un renforcement des connexions ferroviaires de Tournai avec Lille, Bruxelles, Mons, Ath et Courtrai et au soutien d'une ligne tram-train entre Lille et Tournai;

Vu le Programme stratégique transversal (PST) 2013-2018 approuvé par le Conseil communal le 27 janvier 2014;

Considérant que le programme de politique générale 2012-2018 stipule : " la Ville de Tournai veut s'affirmer comme nœud de transport en commun, au carrefour de l'Eurométropole et cela passe par une amélioration et un renforcement des connexions ferroviaires de Tournai avec Lille, Bruxelles, Mons, Ath et Courtrai et un soutien au développement d'une ligne de tram-train entre Lille et Tournai ";

Considérant que la Ville de Tournai joue un rôle majeur dans son bassin de vie et dispose d'un important niveau d'équipements et de services plus particulièrement en matière de pôles d'enseignement dont le rayonnement dépasse les frontières;

Considérant que le SDER (schéma de développement de l'espace régional), dont le projet a été approuvé par le Gouvernement wallon le 7 novembre 2013, définit notamment la Ville de Tournai comme pôle wallon de référence de l'aire Ouest plus communément appelée eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai avec Lille comme pôle métropolitain;

Considérant que le projet de réseau express grand Lille (REGL) consiste en une étude visant à relier l'agglomération de Lille au bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, à Hénin-Beaumont, à l'horizon 2025;

Considérant que le projet de réseau express grand Lille vise à créer sur le grand Lille les conditions d'une évolution concertée des pratiques de mobilité au travers d'un nouveau modèle de mobilité durable;

Considérant que le projet de réseau express grand Lille (REGL) fait actuellement l'objet d'un débat public, et ce, jusqu'au 31 juillet 2015;

Considérant que le premier attaché à la direction de la planification de la mobilité du service public Wallon a attiré l'attention de la Ville de Tournai sur l'absence de l'axe Tournai - Lille dans le projet "Réseau express grand Lille";

Vu la position privilégiée de la Ville de Tournai au sein du groupement européen de coopération territoriale de l'eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai;

Vu le mémorandum pour l'intégration de l'axe ferroviaire Tournai-Lille dans le projet de réseau express grand Lille, annexé à la présente;

Sur proposition du Collège communal;

A l'unanimité;

DECIDE:

d'approuver le mémorandum pour l'intégration de l'axe ferroviaire Tournai – Lille dans le projet de réseau express Grand Lille, dont les termes suivent :

"1. LES RAISONS DE L'INTÉGRATION DE L'AXE FERROVIAIRE LILLE-TOURNAI DANS LE PROJET

1.1. Tournai au sein de l'aire métropolitaine

Le projet de SDER (Schéma de Développement de l'Espace Régional), dont le projet a été approuvé par le Gouvernement wallon le 7 novembre 2013, définit notamment Tournai comme pôle wallon de référence de l'aire Ouest plus communément appelée Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai avec Lille comme pôle métropolitain. Deux principales portes d'accès internationales à la Wallonie sont d'ailleurs situées sur ce territoire métropolitain : les gares TGV de Lille et l'aéroport de Lille-Lesquin.

Les principales ambitions de cette Eurométropole sont de gommer les frontières nationales et de construire une métropole européenne commune notamment dans les aspects de mobilités et d'accessibilités. Cette volonté s'oriente plus particulièrement vers le développement d'une offre de solutions de transports en commun multi et intermodales, intégrant tous les moyens de transports.

Cette volonté se traduit au sein de l'ambition 6 de la Stratégie 2020 de l'Eurométropole, «Développer un système plus intégré de transports en commun». Le projet de REGL offre la possibilité de concrétiser cette ambition dans une perspective transfrontalière.

Dans le cadre de sa Déclaration de Politique communale 2012-2018, Tournai veut s'affirmer comme nœud de transport en commun, au carrefour de l'Eurométropole. Cela passe par une amélioration et un renforcement des connexions ferroviaires de Tournai avec Lille, Bruxelles, Mons, Ath et Courtrai et un soutien au développement d'une ligne de tram-train entre Lille et Tournai.

Tournai joue un rôle majeur dans son bassin de vie et dispose d'un important niveau d'équipements et de services plus particulièrement en matière de pôles d'enseignement dont le rayonnement dépasse les frontières.
Par ailleurs, dans le cadre de sa programmation FEDER (Fonds européen de développement régional) 2014-2020, le Gouvernement Wallon a défini Tournai comme un pôle urbain transfrontalier de par sa situation privilégiée avec le Groupement européen de coopération territoriale (GECT) de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai.

1.2. Tournai au cœur de la Wallonie Picarde
Tournai dispose d'un rôle central en Wallonie Picarde. Son aire d'influence comme pôle urbain s'étend bien au-delà des frontières de son territoire communal comme l'indiquent les cartes relatives aux aires d'influence des pôles urbains dressés dans le diagnostic territorial préparatoire à la réactualisation du projet du Schéma de developpement de l'espace régional (SDER).
Par ailleurs, Tournai constitue un bassin d'emploi important. Avec plus de 34.000 emplois pour une population approchant les 70.000 habitants et une population active de 31.000 personnes, Tournai s'impose comme un pôle d'emploi à l'échelle de la Wallonie Picarde. Tournai occupe le 15ème rang dans la hiérarchie wallonne en termes d'offre d'emploi avant Mons, Charleroi et La Louvière (source : Lambotte J.M. et al. 2011, Hiérarchie urbaine et zone d'influence, CPDR, notes de recherche n° 25).

1.3. Le potentiel de Tournai dans les déplacements transfrontaliers
Comme le rappelle le document «Synthèse Mobilité et Accessibilité de l'Eurométropole» (avril 2013), les flux entre la métropole lilloise et la Belgique se décomposent comme suit (jour moyen ouvrable) :
Déplacements de la métropole lilloise vers la Flandre frontalière : 20.000
Déplacements de la Flandre frontalière vers la métropole lilloise : 7.000
Déplacements de la métropole lilloise vers la Wallonie frontalière : 36.000
Déplacements de la Wallonie frontalière vers la métropole lilloise : 18.000
(source : enquête ménage déplacements de 2006)
Ces chiffres ne distinguent pas spécifiquement Tournai pour le volet wallon. Ils mettent en lumière, à partir de la Métropole, un flux deux fois plus important vers et depuis la Wallonie que vers et depuis la Flandre.
La part modale du train dans l'ensemble de ces déplacements transfrontaliers est aujourd'hui très basse (moins de 5%), quoiqu'en augmentation (augmentation relative plus marquée d'ailleurs sur l'axe de Tournai soit +20% que sur celui de Courtrai soit +15%, comme l'a indiqué lors de la réunion le délégué de l'Eurométropole).
La répartition des déplacements par motif sur ces relations transfrontalières montre une grande différence selon qu'on les appréhende tous modes confondus ou uniquement en train, et montre qu'un potentiel non négligeable existe pour une extension de la clientèle du rail.

	Tous modes		Train
	Depuis Lille	Depuis Belgique	(origine non différenciée)
Travail	21 %	29 %	41 %
Scolarité/études	9 %	3 %	28 %
Personnel/loisirs	70 %	68 %	31 %

Les flux scolaires plus abondants émis par Lille témoignent de l'attractivité scolaire belge, sans doute quasi exclusivement vers la Wallonie pour d'évidentes raisons linguistiques, et donc en bonne partie vers Tournai, pôle scolaire important : un pôle d'enseignement supérieur (artistique, paramédical, formation qualifiante,...) et un pôle d'enseignement secondaire classique, technique et qualifiant.

Tournai héberge également l'Eurometropolitan e-campus qui regroupe toute les Universités de la Fédération Wallonie-Bruxelles ainsi que les Hautes écoles de la Province de Hainaut et le FOREM (Formation régionale de l'emploi) (Service public wallon de l'emploi et de la formation) et qui vise à couvrir la palette la plus large possible des métiers de l'Internet en lien avec les entreprises de l'Eurométropole.
Le potentiel du rail pour les déplacements «personnels/loisirs» apparaît également clairement, Tournai disposant d'un important patrimoine culturel et historique.
Si on fait abstraction des perturbations actuelles (problèmes de caténaires) sur l'axe Lille–Tournai, les temps de parcours actuels sont de 29 minutes (service de type omnibus) mais peuvent descendre à 20 minutes en service direct, ce qui est attractif pour un trajet de 27 km.
Outre la qualité de service (fréquence et vitesse des services), le principal obstacle à une utilisation accrue du rail en transfrontalier est le tarif. Cet obstacle est identique qu'il s'agisse de la branche nord (Courtrai) ou est (Tournai), et n'explique donc pas la différence de traitement entre ces deux axes.
Par ailleurs, d'ici 2030, des évolutions peuvent se produire à ce sujet. La création d'un premier tarif intégré (Trampoline) en est un premier signe. Sans sous-estimer la problématique tarifaire, il faut donc se placer dans une logique purement territoriale à l'échelle de la zone métropolitaine, ce qui impose d'y inclure Tournai. Signalons, enfin, que Tournai est situé à la même distance de Lille que la Commune d'Hénin-Beaumont qui est prévue dans le projet de réseau express Grand Lille, et est un peu plus proche de Lille-Flandres que Courtrai, même si, bien sûr, les caractéristiques du territoire (densités,...) ne sont pas identiques.
Sur le plan socio-économique, une politique urbaine dynamique se déploie au centre de Tournai et sa périphérie : le redéploiement du plateau de la gare en lien avec le cœur de ville, le développement de nouveaux quartiers et le réaménagement du quartier «Cathédrale».En termes d'emploi, le parc d'activités économiques Tournai-Ouest occupant 4.000 emplois à ce jour (dont un nombre significatif d'emplois est occupé par des citoyens français (10 à 20 %)) et à moyen terme 5.000 emplois est à proximité directe de l'axe ferroviaire Tournai–Lille.
Dans la perspective du développement d'un parc d'activités transfrontalières «recyclant» le site de l'ancienne douane entre Baisieux et Marquain, l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire sur cet axe renforcera donc l'attractivité de ces sites moyennant une politique commerciale et d'arrêts adaptée visant une augmentation de la clientèle du rail pour une mobilité plus durable.

1.4. <u>L'attractivité de la Métropole Lilloise sur les déplacements transfrontaliers</u>
La Métropole Lilloise dispose d'un potentiel de développement de son attractivité.
L'étude «Synthèse Mobilité et Accessibilité de l'Eurométropole» a identifié des marges de progression en termes d'utilisation des transports collectifs (en particulier le train) pour les étudiants transfrontaliers et pour le public belge prenant le TGV et l'Eurostar à Lille.
L'aéroport de Lille-Lesquin développe également son attractivité sur le public belge, notamment par une offre accrue de liaisons vers des destinations françaises et européennes.
Lille Métropole Communauté Urbaine a défini 5 pôles d'excellences qui développent leurs influences sur le territoire de l'Eurométropole et qui lient la formation, la recherche et le monde de l'entreprise : Euralille, zone de l'Union, Euratechnologies, Eurasanté et le parc scientifique de la Haute-Borne.
Figure 9 : «Pôles d'excellence» et pôles de recherche de la métropole lilloise– Source : De Villeneuve-d'Ascq Technopole à la métropole technopolitaine : espace, réseaux, gouvernance (norois.revues.org)
En matière de tourisme et culture, Lille développe son attrait par le City Pass permettant un accès gratuit à 26 musées, sites et prestations touristiques.
En outre, plusieurs programmes culturels et touristiques transfrontaliers se développent (Next, Lille 3000,...) et ainsi l'opportunité de relier l'accessibilité en transports collectifs à ces évènements.
Il faut également citer le stade Pierre Mauroy dont les manifestations sportives et culturelles attirent un public belge grandissant.

1.5. Le potentiel de Tournai comme nœud ferroviaire
Tournai se situe au cœur d'un nœud ferroviaire important composé des liaisons :
(Lille) – Tournai – Bruxelles (Anvers)
(Lille) – Tournai – Liège (Maastricht - Aachen)
Suite à l'étude sur «Le transport ferroviaire, un atout structurant pour la Wallonie»[1], la Région wallonne poursuit, entre autres, les objectifs suivants :

- Optimiser les nœuds de correspondance sur la Dorsale wallonne, axe parcourant la Wallonie d'ouest en est de Mouscron/Tournai à Liège, en desservant les villes du sillon industriel. Ce projet vise à réduire les temps de parcours entre les grandes villes de Wallonie et permettra de relier plus rapidement Tournai à Liège/Aix-la-Chapelle et Maastricht.

- Tirer un meilleur parti, au bénéfice de la desserte de la Wallonie, de la LGV 1 et rapprocher ainsi Tournai de Bruxelles

- Mieux connecter la Wallonie aux métropoles voisines dont Lille.

Le développement du pôle multimodal de la gare de Tournai conforte une volonté de développer un système intégré de transports en commun, de créer les conditions favorables et incitatives à l'usage des modes doux et de s'inscrire comme pôle d'échange transfrontalier au cœur de l'Eurométropole. Il bénéficiera dans les prochains mois d'importants budgets émanant notamment des fonds FEDER (Fonds européen de développement régional).

2. COMMENT INTÉGRER L'AXE FERROVIAIRE LILLE–TOURNAI ?

Notre demande est de voir figurer de manière beaucoup plus visible Tournai dans l'offre «REGL» et TER tant dans les différents schémas que dans les tableaux préfigurant la future offre. Telle qu'on la déduit des (rares) citations de cette ligne dans les documents disponibles (dossier du maître d'ouvrage), il semble que des services TER vers et de Tournai se font sur l'infrastructure existante, avec dès lors terminus à Lille-Flandres, ce qui empêche tout service passant qui se prolongerait soit vers le nord-est (Roubaix et au-delà), soit vers le nord-ouest (Armentières).

2.1. Infrastructure : évaluer la faisabilité et l'intérêt d'une connexion au tronc commun vers la gare souterraine de Lille-Flandres
Outre desservir Tournai, cette ligne dessert également un pôle lillois important, entre autres scolaire, Villeneuve-d'Ascq. Il est donc opportun de se poser la question de l'intérêt éventuel d'un raccordement au futur tunnel desservant Lille-Flandres, d'autant que, selon les schémas disponibles (cfr page 66 du dossier du maître d'ouvrage – carte reproduite ci-dessous), il semble que ce tunnel s'amorcerait précisément à hauteur de l'embranchement d'où la ligne vers Tournai quitte l'itinéraire principal Lille–Hénin. Cette question est à aborder sous l'angle de la faisabilité technique, le cas échéant de l'amélioration du service qu'un raccordement à l'infrastructure passante permettrait (éviter la gare cul-de-sac), ainsi bien entendu que du rapport coût/bénéfice.
[Bulle ronde : On voit que le point d'amorce du tunnel coïncide quasiment avec le point de jonction entre la ligne venant de Tournai et l'axe principal du futur REGL à mettre en souterrain]
[1] TRITEL, 19 mars 2012

2.2. Service de trains
De Lille à Tournai, cette ligne dessert un milieu globalement moins dense que la ligne vers Courtrai. Entre les deux pôles extrêmes (Lille et Tournai) seul sans doute celui de Villeneuve-d'Ascq se détache. Or, aujourd'hui, la plupart des trains marquent beaucoup plus d'arrêts : Lille, Lezennes, Hellemes, Pont-de-Bois, Annapes, Ascq, Baisieux, Froyennes et Tournai. Le nombre et/ou la localisation de certains arrêts pourraient être réétudiés, pour desservir des

pôles en croissance. La zone économique de Tournai-Ouest, située en bordure de la ligne et accueillant aujourd'hui déjà 4.000 emplois ainsi que la future zone d'activités économiques transfrontalière sont idéalement localisées.
Viser à terme un minimum de 3 trains/heure sur cet axe (un omnibus et 2 directs, desservant peut-être au passage une des gares de Villeneuve-d'Ascq) semble idéal pour une offre proportionnée aux besoins, ce d'autant plus si de nouveaux progrès en matière tarifaire sont réalisés.
Le tableau présentant le niveau d'offre actuel et futur (page 5 de la brochure de synthèse) deviendrait :

Tronçon	Offre actuelle	Nombre de trains futurs	Dont REGL	Dont TER sur infrastructure actuelle
Tronçon central L-FI-H-B	3	14	12	2
Lille - Armentières	4	Au moins 6	Au moins 3	3
Lille - Tournai (ajouté)	**1**	**Au moins 3**	**2 ? (1)**	**2 ?**
Lille - Courtrai	1 à 2	Au moins 4	Au moins 3	1
Lille - Lens	4 + 1 via Don	6 + 1 via Don	4	2 + 1 via Don
Lille - Cambrai	2	3	2	1
Lille - Hénin-Beaumont	3	6	4	2
Lille - Arras	1 + 0,5 à 1 TGV	4 + 0,5 à 1 TGV	3	1 + 0,5 à 1 TGV
Lille - Douai	5	7	3	4

(1) : REGL si connexion via le tunnel ; dans ce cas, voir avec quel service coupler vers le nord : Armentières ? Courtrai ? / Si pas de connexion possible à la gare souterraine, il s'agit alors de services TER
L'intégration des relations Lille–Tournai dans le projet de REGL offre un potentiel d'amélioration de l'offre ferroviaire sur cet axe. En effet, les liaisons «RER» pourraient ainsi être dédiées à la desserte fine des points d'arrêt intermédiaires, tandis que les relations IC/TER existantes deviendraient des liaisons directes entre Lille et Tournai, offrant un temps de parcours plus attractif.".

Ainsi fait en séance les jour, mois et an que dessus.

Par le Conseil,
Le Directeur général adjoint,

Thierry LESPLINGART

L'Echevin délégué à la fonction maïorale,

Paul-Olivier DELANNOIS