Réflexions sur le projet REGL

La congestion routière autour de Lille est problème grandissant. Tous les axes du Grand Lille sont concernés : A1 A22, A23, A25, VRU, A21… Le réseau secondaire est lui aussi de plus en plus impacté.
Situé au cœur du « *triangle magique* » Londres, Paris, Bruxelles, le Grand Lille, ses habitants et ses entreprises ne peuvent plus supporter une telle situation qui va s'aggraver. Le défi est immense c'est pourquoi on peut se demander si le REGL n'est pas finalement qu'une composante de l'enjeu qui se pose au territoire.

I – Le REGL, une réponse insuffisante au défi de la mobilité dans le Grand Lille ?

La région Nord-Pas-de-Calais s'est récemment lancée dans l'aventure de la troisième révolution industrielle. Belle revanche pour une région frappée de plein fouet par la désindustrialisation. Parmi les enjeux du XXIème siècle et de cette révolution, la mobilité occupe une place prépondérante. Le REGL est potentiellement une réponse à ce défi. Toutefois, je pense que le REGL n'est qu'un début de réponse à la problématique de la mobilité.
Il est regrettable que le débat sur le REGL ne s'inscrive pas dans un **débat plus vaste**. Certes des efforts importants sont engagés par de nombreux acteurs régionaux pour faire bouger les choses sur la question de la mobilité mais une **grande participation citoyenne** pourrait enclencher une vraie **prise de conscience des nordistes.**

- Le vélo, le Nord terre du vélo, région plate, Le Grand Lille pourrait devenir la Amsterdam Française !

- La marche à pied et les mobilités douces, point commun avec le vélo c'est une solution peu coûteuse en promotion / développement et en fonctionnement ! Dans la région présentant les plus mauvais indicateurs de santé, la promotion du vélo et de la marche à pied pourrait contribuer à améliorer la santé de ses habitants.

- Le covoiturage : Il faut à tout prix encourager le récent développement du covoiturage dans la région.

- L'auto partage : Il trouve toute sa place dans les zones très urbaines comme Lille ou les zones moins favorisées où les ménages ne disposent pas toujours d'un véhicule.

- Le transport fluvial : Allons faire un petit tour du côté de Nantes avec le Navibus pour voir si un tel modèle pourrait être intéressant chez nous.

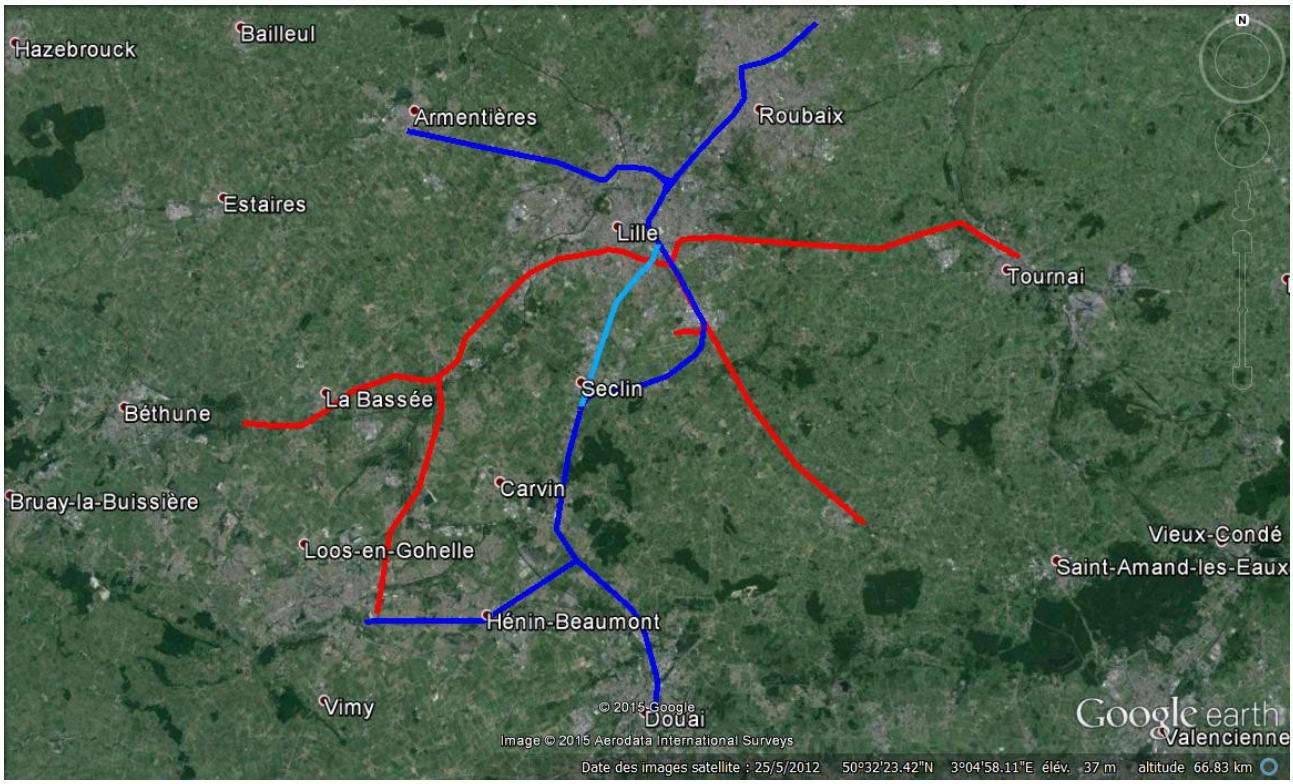
Et bien d'autres solutions encore …

J'ai bien conscience que les contraintes existent : financières, politiques, psychologiques (il faudra du temps pour changer les mentalités), mais je trouve dommage qu'un débat à grande échelle ne soit pas organisé dans la région sur la question de la mobilité.

II – Alternative au REGL

J'ai bien noté que le trafic ferroviaire dans le Grand Lille est très intense. Toutefois je me pose la question de savoir si la solution à ce problème ne serait pas d'optimiser l'existant plutôt que de créer une nouvelle infrastructure.

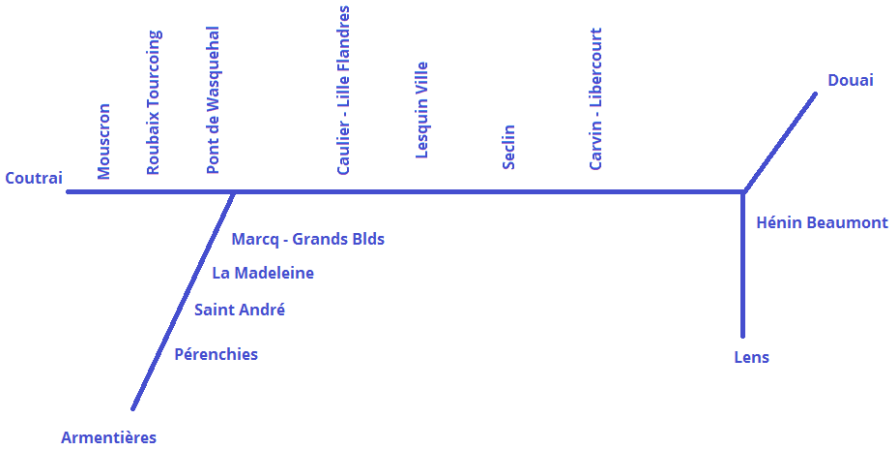
Carte globale



© Google Earth

NB : le trait bleu clair représente la différence d'options cf carte Zoom sur Lesquin.

- La ligne Nord-Sud : **Ligne NS**



Exemples de trajets :

Armentières – Caulier / Lille Flandres (M1) – Lesquin/ Ville (**Ligne OE**) - Lens
Armentières – Caulier / Lille Flandres (M1) – Lesquin/ Ville (**Ligne OE**) - Douai

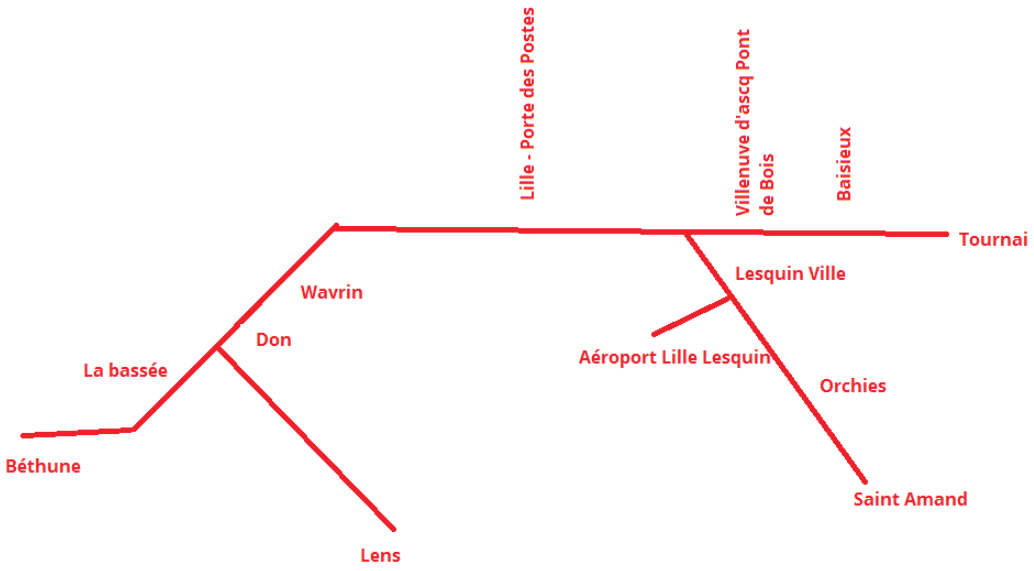
Coutrai – Roubaix/Tourcoing - Caulier / Lille Flandres (M1)– Lesquin/ Ville (**Ligne OE**) – Lens
Coutrai – Roubaix/Tourcoing - Caulier / Lille Flandres (M1)– Lesquin/ Ville (**Ligne OE**) – Douai

Lens – Lesquin/ Ville (**Ligne OE**) - Caulier / Lille Flandres (M1) – Armentières
Lens – Lesquin/ Ville (**Ligne OE**) - Caulier / Lille Flandres (M1)– Roubaix/Tourcoing (**M2** / bus)– Coutrai

Douai – Lesquin/ Ville (**Ligne OE**) - Caulier / Lille Flandres (M1) – Armentières
Douai – Lesquin/ Ville (**Ligne OE**)- Caulier / Lille Flandres (M1)– Roubaix/Tourcoing (**M2** / bus) – Coutrai

NB : Seules les gares les plus importantes sont mentionnées avec les correspondances possibles

L'axe Ouest – Est Ligne OE



Exemples de trajets :

Béthune – Don – Lille/Portes des Postes (**M1** / **M2** / bus/ *ter*) – Villeneuve d'ascq / Pont de Bois (**M1** / bus) – Tournai

Lens – Don – Lille/Portes des Postes (**M1** / **M2** / bus/ *ter*) – Lesquin/ville (***Ligne NS***) – Aéroport Lille/Lesquin

Orchies – Lesquin/Ville (**Ligne NS**) - Lille/Portes des Postes (**M1** / **M2** / bus/ *ter*) – Don – Béthune

NB : Seules les gares les plus importantes sont mentionnées avec les correspondances possibles

Nouvelles gares

* Lille/ Portes des postes :
- Très bonne desserte du site (M1 M2 bus)
- Possibilité de créer une gare (cf étude sur la faisabilité d'une desserte ferroviaire à Lille Porte des Postes)
- Possibilité d'imaginer un projet urbain en lien avec ce qui est déjà prévu (Lillenium, programmes immobiliers divers, Îlot Saint Antoine,…) pour créer un deuxième « centre ville » à la ville de Lille

* Aéroport Lille/Lesquin
- ~1,5 M passagers l'année précédente
- Projets de zones d'activités dans le secteur

* Caulier / Lille Flandres
- Permet aux voyageurs depuis Lens/ Douai vers Armentières / Rbx-Tourcoing-Coutrai d'avoir quand même accès à Lille et Villeneuve d'Ascq grâce à la station de métro Caulier
- Euralille centre à 900m
- Réserve foncière pour créer la gare
- Doutes sur la capacité de la station de métro de supporter les flux nouveaux

* Marcq en Baroeul/ Grand Boulevard
- Tram à ~230m
- 20 000 emplois dans la commune + 7000 emplois sur la Madeleine + plusieurs milliers d'emplois du quartier Saint Maurice Pelevoisin de Lille

* Pont de Wasquelal
- Tram Pont de Wasquehal à ~200m
- M2 Wasquehal Pavé de Lille à ~800m
- ~13 000 emplois dans la commune

Gares à réaménager

* Lesquin-Ville
- Ville en plein développement,
- Près de 10 000 emplois autour du CRT/ Zone aéroport
- Possibilité imaginer des correspondances vers Valenciennes

* La Madeleine
- Zone tertiaire en prévision à proximité
- Foncier important potentiellement disponible à MT

* Saint André Lez Lille
- Départ possible site industriel : foncier disponible
- Nouveau quartier Saint Hélène
- Correspondance Liane 1

* Villeneuve d'Ascq/Pont de Bois

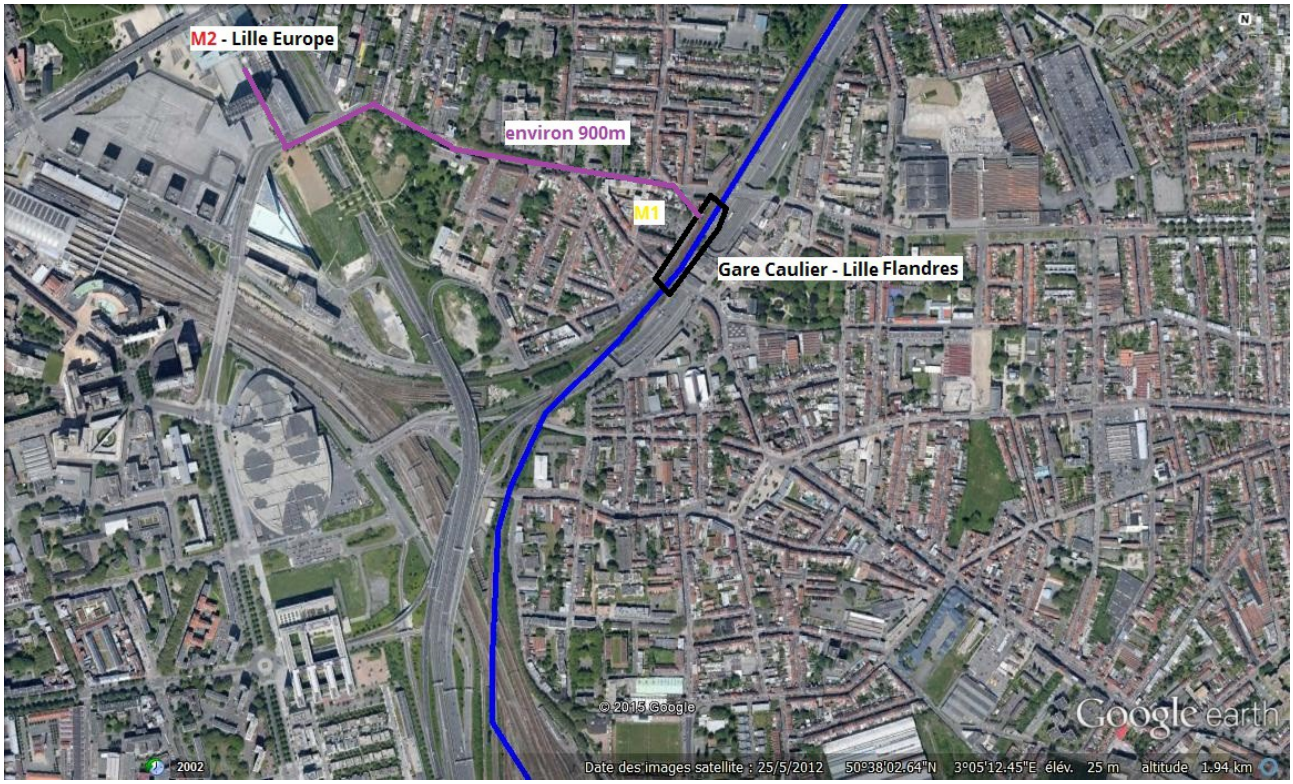
- Correspondance M1 et bus
- 45 000 emplois dans la commune
- Universités Lille 1, Lille 3
- Intérêts touristiques ; LAM, Parc du Héron

* Gare de l'Union ?

- Zone en devenir : Eco quartier de l'Union
- Correspondances M2 et bus
- Nombreux emplois sur Roubaix/ Tourcoing
- Importance du développement du versant Nord Est de la Métropole Lilloise

→ étudier l'opportunité de remplacer les gares de Roubaix Tourcoing par une seule gare

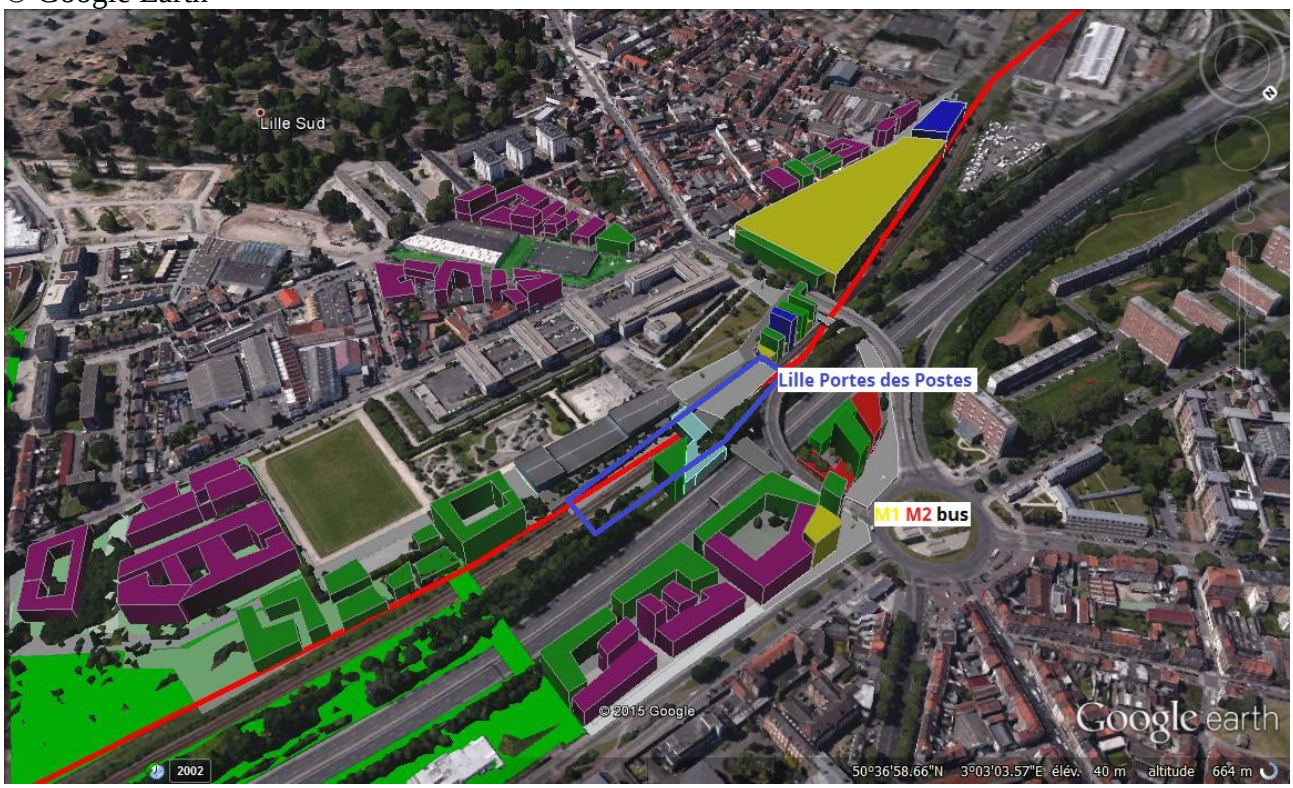
Zoom sur Caulier – Lille Flandres



© Google Earth

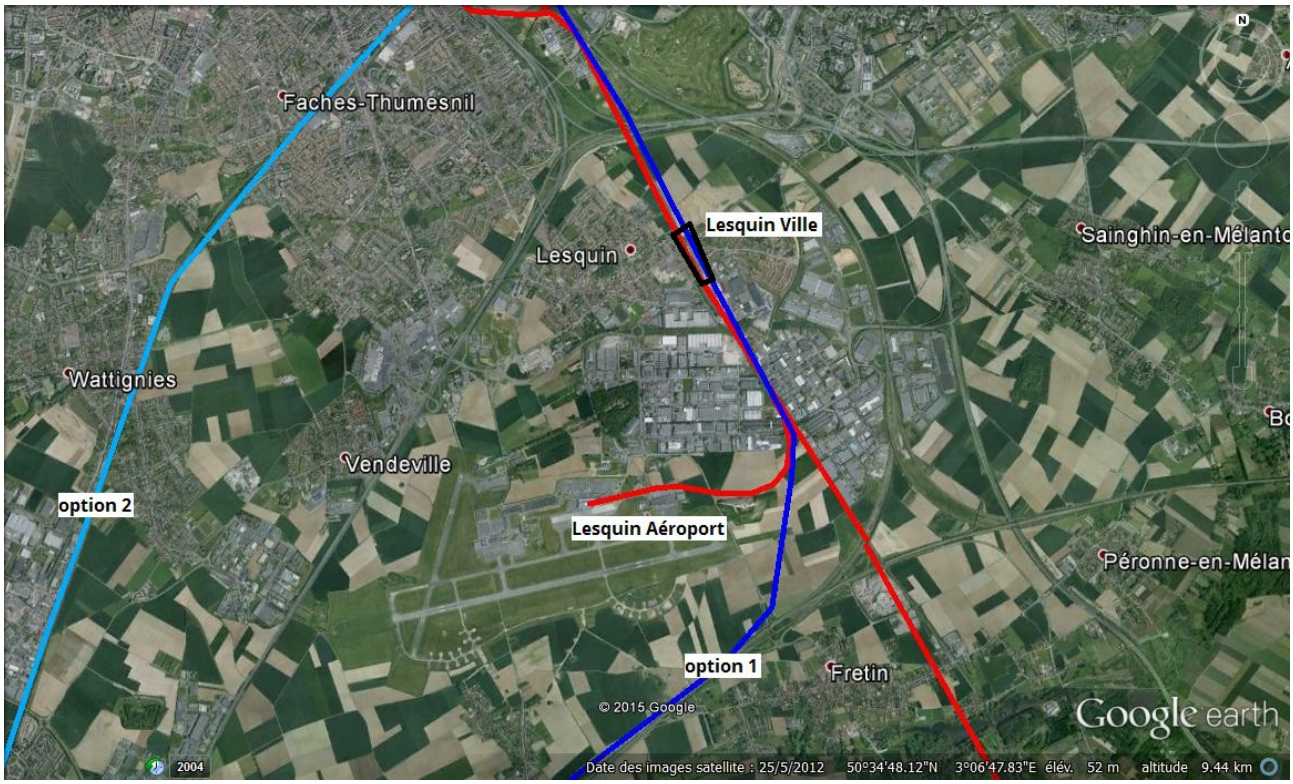
Zoom sur Lille Portes des Postes (projet nouveau quartier)

© Google Earth



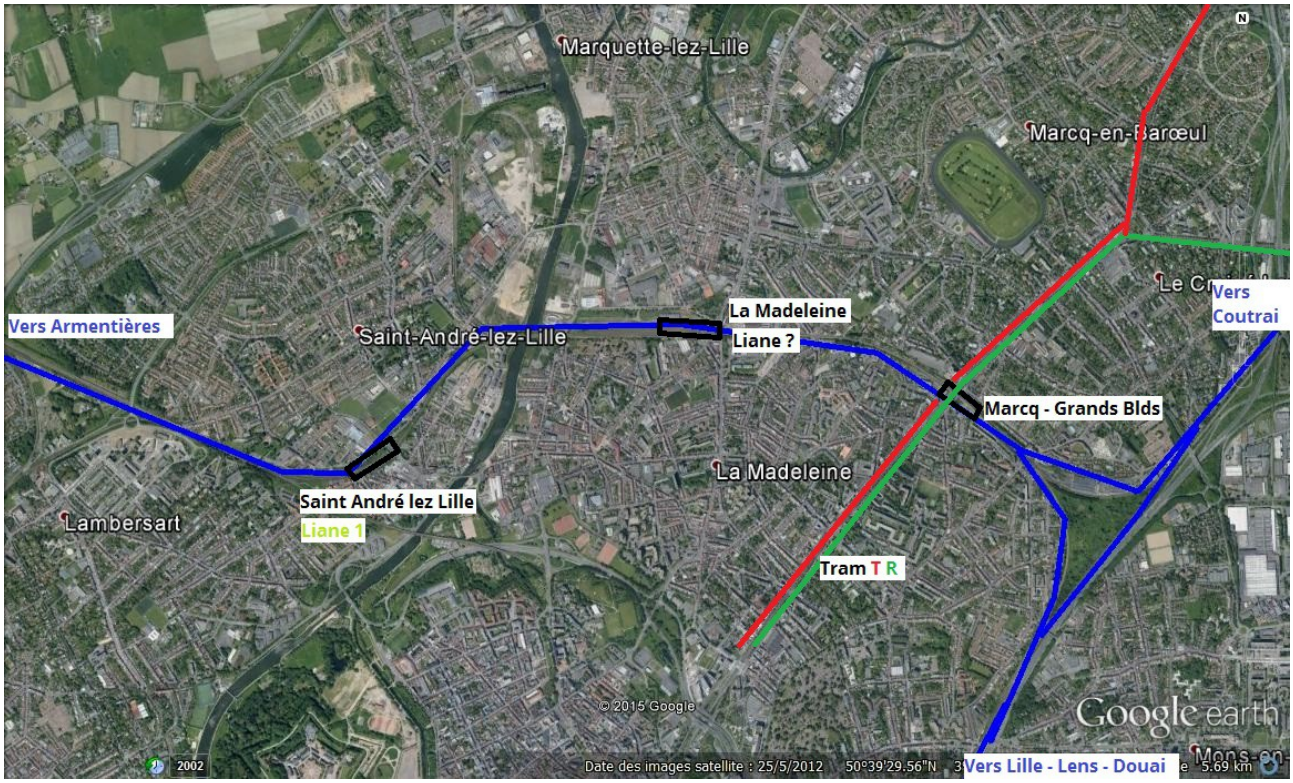
© Google Earth

Zoom sur Lesquin



© Google Earth

Zoom sur Marcq – La Madeleine – Saint André



© Google Earth

Les principaux avantages de l'alternative proposée :

* Dés-saturer la Gare de Lille Flandres en transférant une partie du trafic TER vers la gare de Lille - Portes des Postes et Caulier – Lille Flandres
* Ne pas nécessiter de création de gare souterraine (investissement très lourd)
* Pas besoin de tunnel ferroviaire sous Lille
* Pas besoin de ligne nouvelle entre Lille et Hénin-Beaumont
* Soulager le méga hub Lille Flandres et transférer une partie de l'activité ferroviaire vers Porte des Postes et ainsi peut être envisager pour cette partie de Lille la création d'une centralité pour enfin relier Lille-Sud et Lille intra-muros.
* Conservation réseau Ter existant
* Possibilité d'effectuer des trajets Lens – Roubaix, Armentières – Douai ou encore Béthune – Villeneuve d'Ascq sans rupture de charge
* Si le projet REGL prévoyait des trajets diamétralisés Lens – Armentières par exemple, cette alternative reste compréhensible pour les usagers :

Exemple depuis Lens :
>des trains terminus Lille Flandres
>des trains terminus Coutrai
>des trains terminus Armentières

Ce qu'il faut envisager dans tous les cas d'ici 2025

* Nécessité de traiter le problème des passages à niveaux pour sécuriser le trafic (Dossier Maître d'ouvrage)
* Nécessité de traiter le problème du triangle d'Ostricourt (Dossier Maître d'ouvrage)

Les principaux inconvénients de l'alternative proposée :

* Nécessité de créer une ligne ferroviaire entre Seclin et Lesquin (environ 11kms, milieu très rural à coté de la ligne tgv) ou (option 2 (en bleu clair) : ne pas créer cette ligne mais perte de la possibilité de correspondance vers Valenciennes grâce à la ligne OE)
* Coûts de la création des nouvelles gares et points d'arrêts (ex : Lille Porte des Postes l'étude sur la faisabilité d'une gare à Lille Porte des Postes envisage un coût de 20M d'euros environ)
* Incertitudes sur le coût de cette solution
* Incertitudes sur la faisabilité du projet avec les circulations fret, capacité des lignes, cohabitation des trains, etc.
* Difficultés à proposer une réponse régionale (ex Arras, Hazebrouck, etc.)

Je vous remercie pour la prise en compte de cette contribution dans le cadre du débat public sur le projet REGL.

Pierre Lapage,