

## **Pour une révolution des mobilités / urbanités**

En cohérence avec les idées développées dans les deux premiers cahiers d'acteurs d'Europe Ecologie Les Verts, le groupe local Bassin Minier souhaite apporter sa contribution au débat sur le projet REGL et ses impacts.

L'analyse du dossier du maître d'ouvrage **amène à la conclusion que le projet est porteur de plus d'inconvénients que d'avantages**, remettant ainsi en cause la pertinence du projet. Citons :

- inconnue sur le tarif pour les usagers (par rapport à celui du TER actuel)
- coûts sans doute sous-estimés et manque de précisions sur les financements tant en investissement qu'en fonctionnement
- absence d'indication sur le niveau de service du TER lorsque le REGL sera en fonction, ainsi que modalités de la cohabitation entre REGL et TER sur les tronçons communs
- le projet tente de formaliser (voir de formater) des usages via une infrastructure supplémentaire, or, le TER actuel, déjà plus performant que la voiture individuelle, peine à lui faire concurrence...
- inquiétudes sur la préservation du périmètre des biens et paysages inscrits à l'unesco
- réaffectation de terres agricoles dans des secteurs et une région déjà fortement urbanisée
- capacité du métro et de la gare Lille-Flandres à absorber le flux du REGL entre 6h et 9h ?
- destinée de la gare TER de centre ville d'Hénin-Beaumont ?
- pas d'amélioration sensible des temps de parcours entre les principales destinations...

L'ensemble de ces éléments nous amènent à penser que **le REGL n'est pas la meilleure solution pour réduire la pollution et juguler l'engorgement routier de la métropole et du bassin minier**. D'autres solutions, plus rapides et moins coûteuses sont susceptibles de mieux répondre aux besoins des citoyens.

### **I – Des projets de mobilités constructeurs d'urbanité**

Les terres agricoles et naturelles, rares en Nord-Pas de Calais, et plus encore au contact des zones densément peuplées, sont autant de secteurs où la biodiversité et l'ensemble des services écosystémiques liés s'expriment. Elles doivent donc être préservées autant que possible.

Partant de ce constat et du fait que nos villes sont souvent porteuses de friches et de « dents creuses », leur développement doit s'y réaliser prioritairement, dans une logique de « recyclage » du foncier plutôt que d'artificialisation galopante des terres.

**Les transports en commun, en plus de leur vocation de facilitateur de mobilité, sont particulièrement efficaces et attractifs lorsqu'ils assurent le développement de nouvelles aménités urbaines.**

Par exemple, la gare Lille-Europe a permis l'émergence du quartier d'Euralille et la reconnexion des quartiers St Maurice Pellevoisin (Lille) et Romarin (La Madeleine) à Lille-Centre. Plus récemment, la création et le succès du pôle d'échange d'Armentières a été le support d'une restructuration lourde et d'une redynamisation du quartier de la gare.

**Les gares et le réseau TER existants, déjà insérés dans des secteurs urbanisés, présentent des profils particulièrement intéressants pour des projets de transports en commun associés à des opérations de reconquêtes urbaines.**

## A. Dans le bassin minier

Dans le bassin minier, les emprises ferroviaires autour des gares de Lens et Hénin-Beaumont sont très importantes, fruits de l'histoire industrielle et minière. **L'affectation de ce foncier n'est plus pertinente aujourd'hui**, l'activité industrielle ayant déclinée et les activités logistiques étant localisées sur des plate-formes spécifiques en dehors des centres villes.

Pour chacune de ces deux villes, l'amélioration de la desserte TER doit s'accompagner de la création de pôle d'échanges ambitieux facilitant l'intermodalité.

A Lens, les espaces publics autour de la gare ont été rénovés pour l'arrivée du Louvre-Lens, la gare routière déplacée et modernisée et un quartier tertiaire est en cours de réalisation.

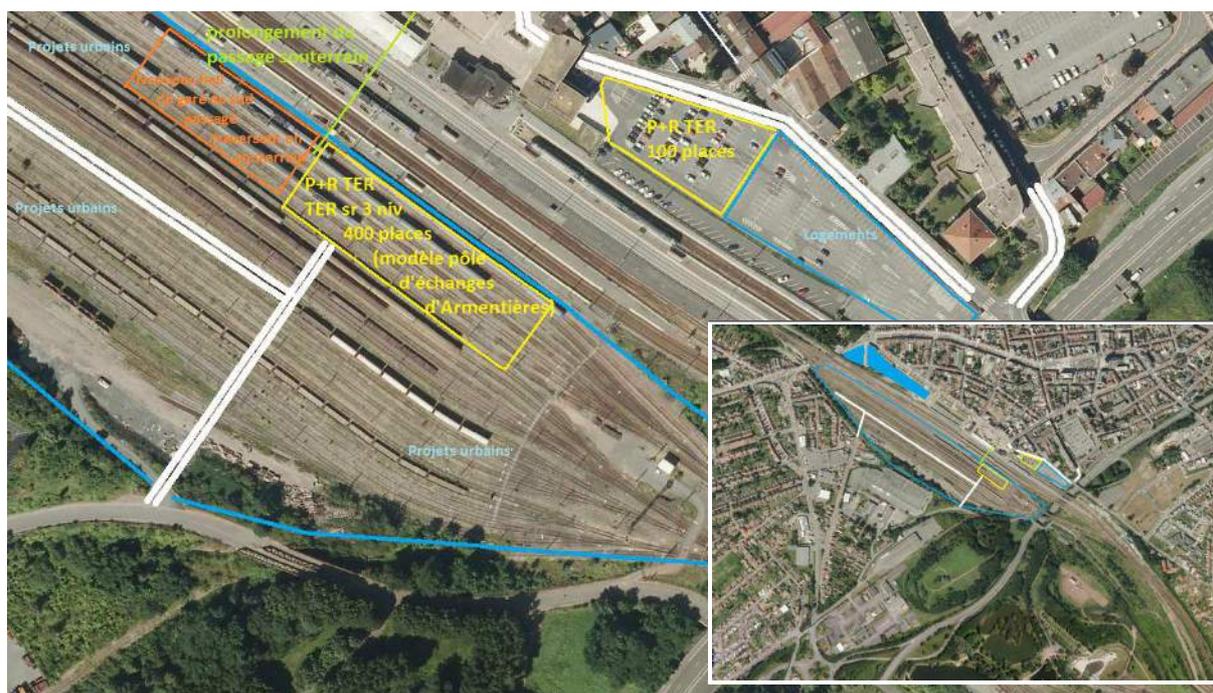
Par contre, l'accessibilité et le stationnement (dépose minute et longue durée) ont été insuffisamment traités. Deux axes en double sens mènent à la gare (rue Jean Létienne et de la Gare) ainsi qu'une rue en sens unique (rue de la Paix). Selon l'aptitude des usagers à stationner correctement, les places en dépose minute varie entre 6 et 8 places. La gare de Lens, sixième en affluence de la Région, (6.700 voyages dont 3.400 montées...) voit donc à chaque arrivée et départ de trains structurants, ses abords complètement congestionnés.

Le traitement de cette problématique doit être prioritaire. Deux mesures permettraient de mieux répondre aux besoins des usagers du TER :

1. **réouverture du passage vers l'ancienne gare routière**+création d'une rue à double sens afin de créer une accès supplémentaire au secteur. Cette voie se créant sur le parking TER actuel pour rejoindre la rue des déportés qui, elle, serait légèrement élargie

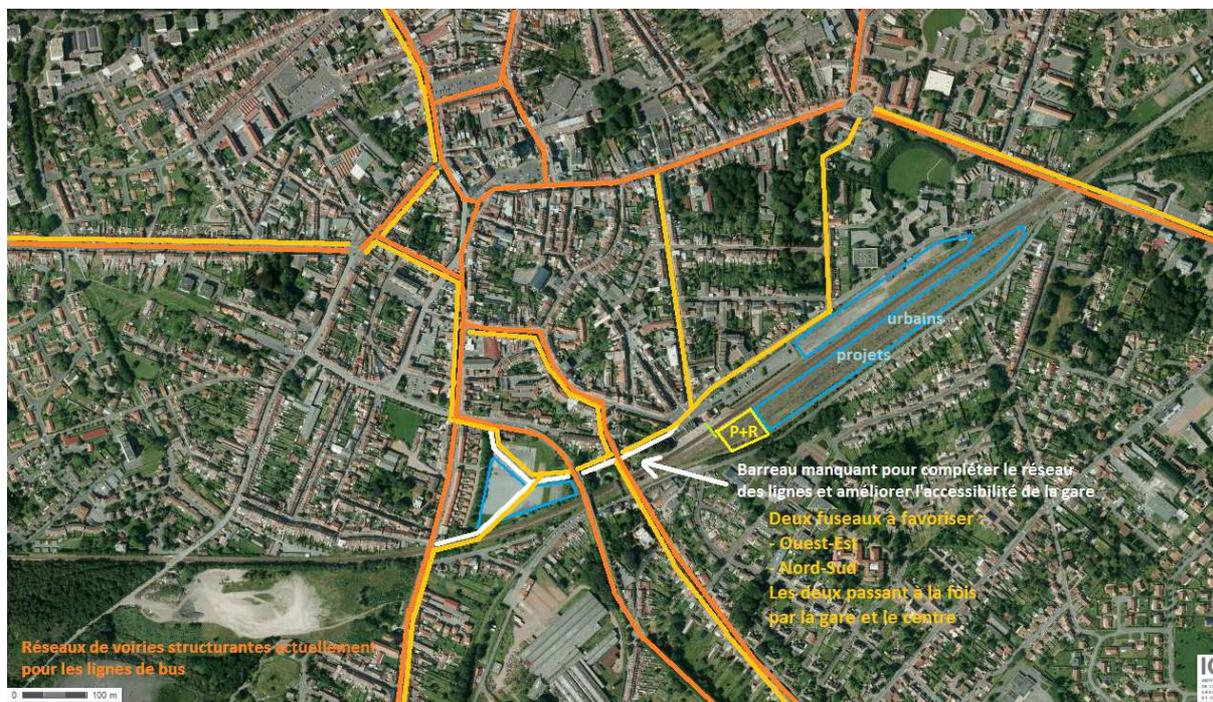
2. **création, au sud des quais, d'un parking TER en silo de 400 places** (sur le modèle du pôle d'échange d'Armentières), connecté directement au rond point d'Eleu, et au-delà aux villes de Liévin, Avion et Eleu-dit-Leuwette, soit plus de 50.000 habitants.

Couplé au maintien d'une centaine de places sur le parking TER actuel, la capacité de stationnement pour les usagers TER serait portée à 500 places, directement en lien avec les quais, pour une intermodalité optimum. Ces zones de stationnement permettraient de mieux répartir les flux et donc d'améliorer l'accessibilité de la gare, avec une spécialisation transport en commun / piéton au nord et spécialisation automobile au sud (puis piéton au fur et à mesure de l'urbanisation de la zone).



A Hénin-Beaumont, un parking TER existe, par contre, **l'accessibilité est largement à améliorer**. Le trafic automobile est compliqué à gérer, les rues du centre ville sont étroites, et le gabarit des bus limite l'action en matière de définition de ligne. Néanmoins, une seule ligne de bus transite par la gare, ce qui est très peu. La création d'un tronçon de voirie en prolongement de la rue de la Perche permettrait d'accéder à la gare par le sud.

La création d'un parking au sud des voies, avec franchissement souterrain piéton permettrait d'accueillir les usagers en provenance du sud de la ville. Les emprises ferroviaires alentours doivent également être reclassées en zones à urbaniser. **La proximité du centre ville et de la gare doit être l'occasion de redynamiser le tissu urbain qui subit la forte concurrence du centre commercial voisin.**



L'approche REGL de la desserte de la ville de Carvin est également problématique. La Gare REGL de Carvin est projetée à 1,9 km de la gare TER Libercourt... Quelles seront les interactions entre elles ?

Cette gare, en dehors du tissu urbain, risque d'engendrer un trafic automobile dans une zone où l'échangeur autoroutier subit déjà un important trafic.

L'ancienne gare de Carvin, en plein centre ville, jadis reliée à la ligne Don-Lille à 4 km au nord, était bien mieux insérée au tissu urbain, et offrait des potentialités d'intermodalité piétons/vélos/transports en commun très fortes.



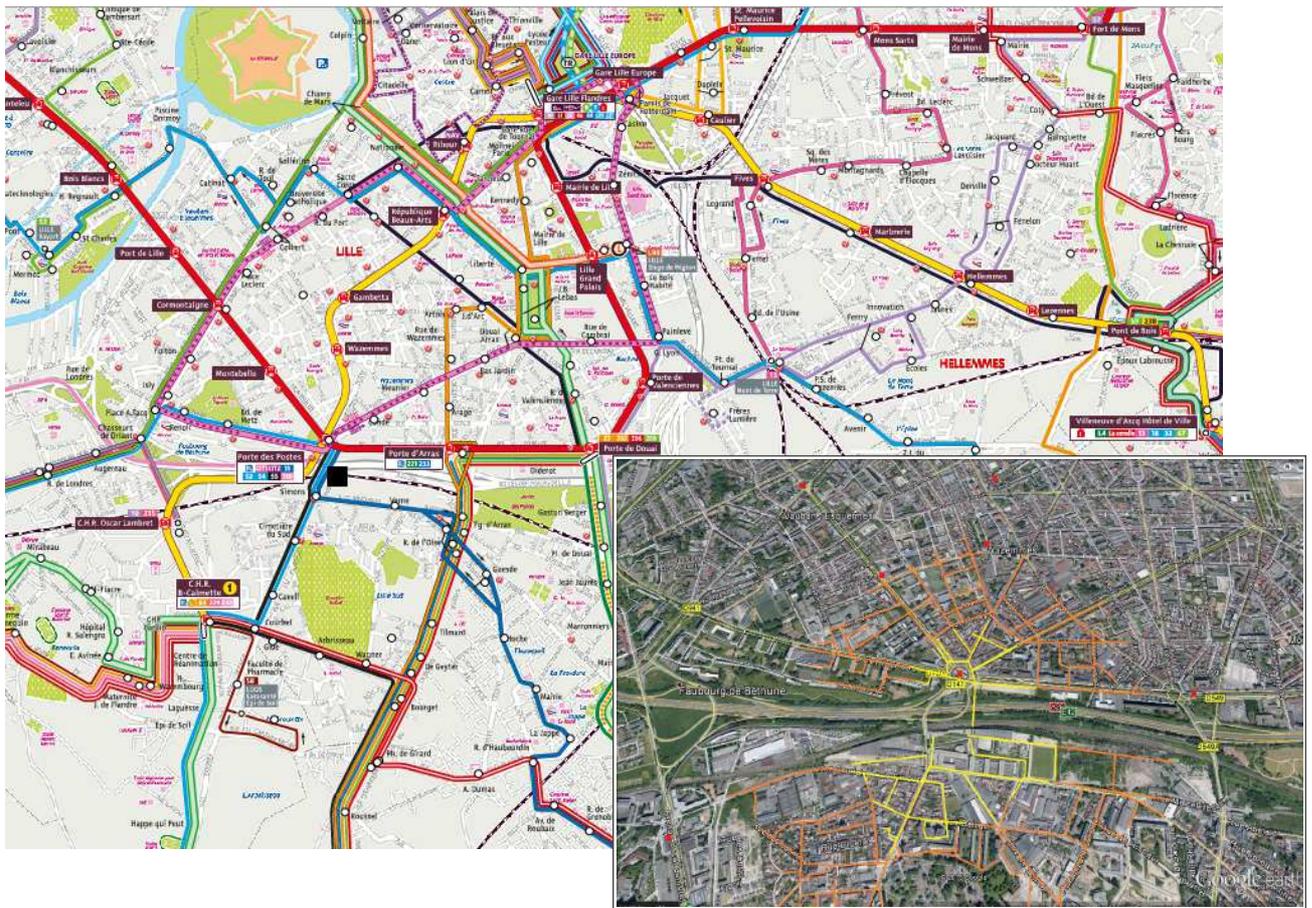
**Dans l'ensemble de ces cas, l'amélioration de l'intermodalité et du niveau de service TER peut être un déclencheur déterminant dans la mutation du foncier de proximité.** Tout en améliorant l'intermodalité et le service rendu aux usagers, le projet de transport en commun devient projet de développement et d'aménagement du territoire.

## B. Dans la métropole lilloise

Sur le réseau TER, la priorité doit être la création d'une gare à proximité du site de la porte des postes, qui permet aux usagers de s'insérer sur un pôle d'échange complet (croisement des deux lignes de métro, bus à haut niveau de service...). En plus d'offrir des perspectives de réalisation de lignes tangentielles TER, cette infrastructure permettrait une opération urbaine d'ampleur et de suturer les quartiers Lille Sud, Vauban et Moulin.

Cette gare apporterait une nouvelle offre aux usagers (en provenance de Lens et Béthune par Don), avec une nouvelle destination dans Lille et une dizaine de minutes gagnées sur le temps de parcours, en évitant le contournement sud de Lille. Cela permettrait également de libérer des sillons vers Lille-Flandres. Sur cet axe, vers La Bassée et Don, une offre tram-train avec du matériel roulant adapté pourrait desservir les arrêts omnibus à destination des Weppes.

### Situation Porte des Postes :



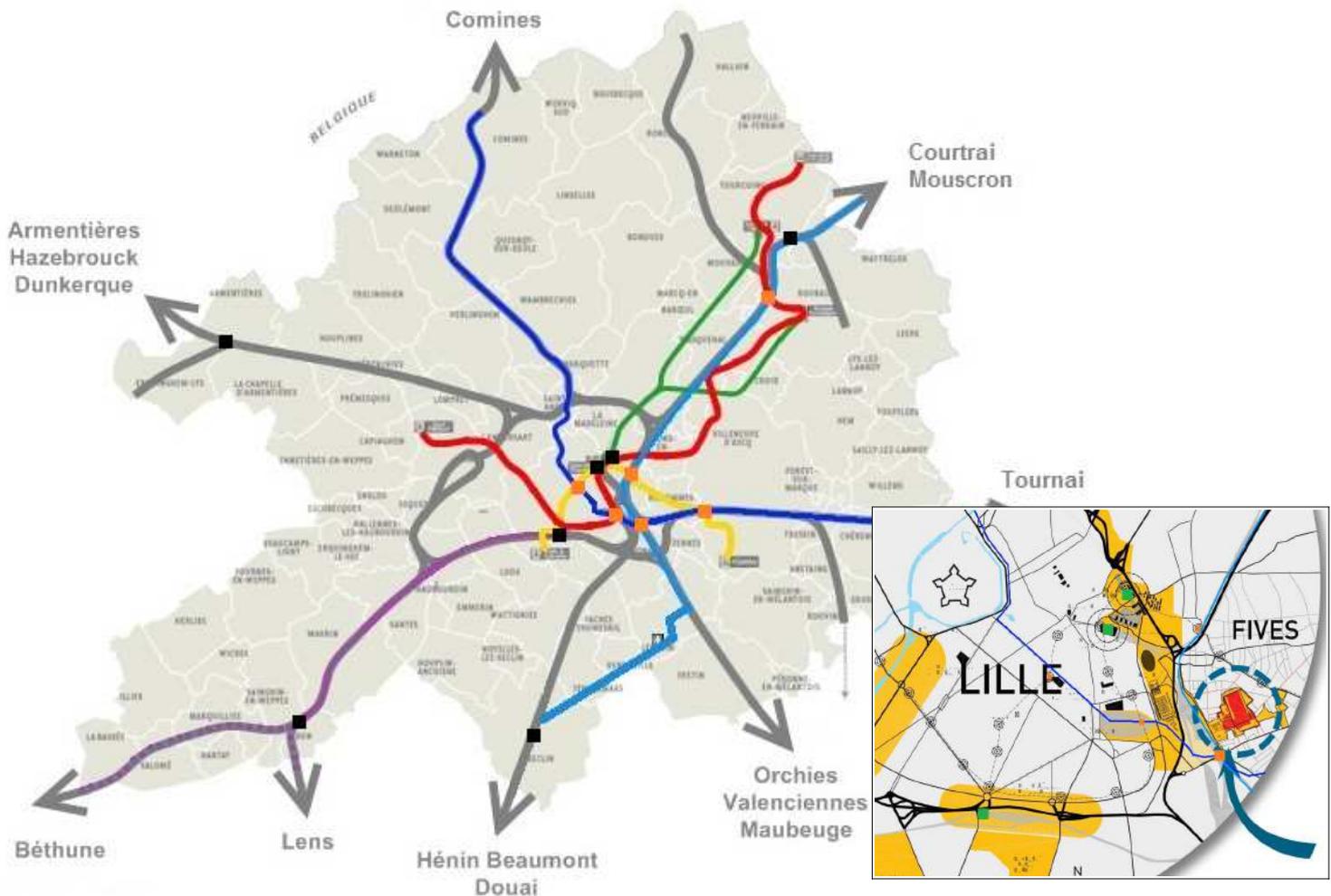
Si le métro et les bus offrent un niveau de service très performant au cœur de Lille et dans les principales villes de la métropole, les dessertes périurbaines restent largement à améliorer. Le TER y répond partiellement via l'offre dite « omnibus » (trains desservant les arrêts intermédiaires). Mais comparativement au potentiel de desserte (réseau en étoile rayonnant en tous sens et passant dans nombre de secteurs urbanisés), le niveau de service est assez faible (quelques arrêts par jour).

Comme indiqué dans le deuxième cahier d'acteur EELV NPDC sur les solutions alternatives, il apparaît urgent de hiérarchiser le réseau et de distinguer l'offre de première et de deuxième couronne périurbaine.

Une solution complémentaire serait de relancer le projet de tram-train, sans doute en le réaménageant, du fait des nouvelles contraintes (contexte budgétaire, prise en compte de dessertes prévues par le REGL...).

Deux axes actuellement TER peuvent être rapidement réalisés : au Nord en provenance de Comines et à l'Est vers Tournai ou Orchies via la Pévèle.

## Fuseaux potentiels tram-trains :



La branche en provenance de Comines s'insérerait entre la Citadelle et le Vieux-Lille puis emprunterait le boulevard de la Liberté puis St Sauveur pour y reprendre les voies ferrées en direction de Pont de Bois puis Tournai (ou Orchies/Pévèle).

Cette insertion urbaine permettrait de desservir des zones lilloises moins couvertes en transport en commun lourd et d'irriguer le réseau du métro sur trois stations (République, Pont de Bois + une station à créer au dessus du site de St Sauveur), desserrant ainsi l'étau de la fréquentation métro de la station de Lille Flandres.

**La logique étant de multiplier les points d'entrée dans la métropole plutôt que de diriger l'ensemble des flux sur Lille-Flandres.**

Sur une liaison Nord-Sud (faisabilité en fonction de la compatibilité des autres services TGV, TER direct), création d'une ligne Courtrai - Tourcoing Gare - L'Union - Roubaix Gare – Caulier (métro) - Fives Pont de Tournai - Lesquin Gare - CRT (19.000 emplois) – Lesquin Aéroport - Seclin (TER).

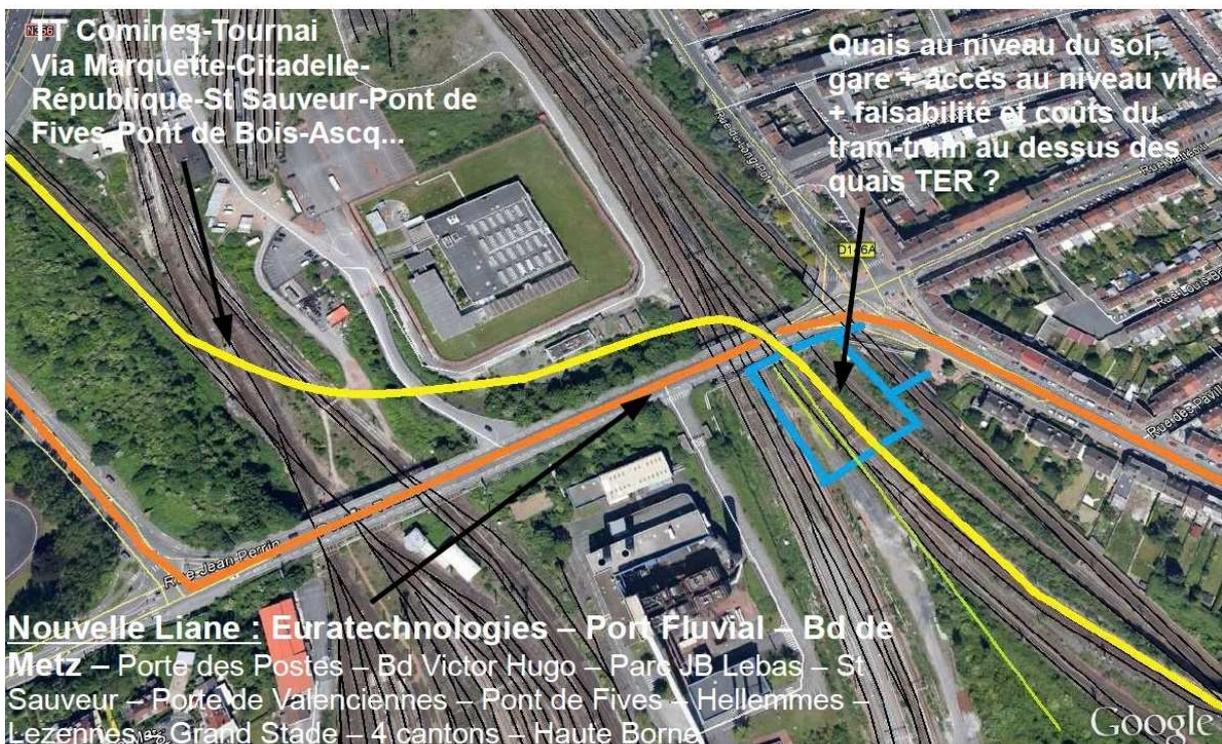
Cette ligne desservirait des zones fortement urbanisées et peu couvertes en transport lourd (L'Union, CRT, Fives...). Le métro relie déjà Tourcoing-Roubaix-Lille-Flandres. Plutôt que de maintenir deux offres (métro et TER) dans une concurrence inutile, il serait utile de "rentabiliser" la ligne TER en desservant d'autres zones (aéroport, CRT et ses nombreux emplois)... Ainsi que le GPU Fives-Cail-Babcock, dont toute la partie sud est moins bien couverte (métro Marbrerie 500m au nord).

Il y aura bientôt sur le site : un lycée hôtelier de 1.000 élèves, 1.200 logements, un parc urbain de 5 hectares, des nouveaux équipements : une école, une crèche, une salle de sport, et une piscine intercommunale... De quoi attirer des habitants mais aussi des travailleurs donc des déplacements en tous sens.

Un nouveau pôle d'échange, à Fives, à hauteur du Pont de Tournai, en connexion sur les quatre branches de ce tram-train aurait l'avantage de desservir plus finement le territoire métropolitain (Fives, Mont de Terre, Sud d'Euralille, Porte de Valenciennes) tout en sortant des trains omnibus de Lille-Flandres (vers Comines-Tournai-Courtrai-Lesquin).

Une nouvelle Liane sur un axe Ouest-Est pourrait compléter le dispositif sur un tracé reliant : Euratechnologies-Port-Fluvial-Bd de Metz-P<sup>te</sup> des Postes-Bd Hugo-Parc JB Lebas-P<sup>te</sup> de Valenciennes-Fives-Hellemmes-Lezennes-Grand Stade-4Cantons-Haute Borne.

Celle-ci relirait les deux clusters nouvelles technologies de la métropole en 30 minutes, avec deux connexions sur le métro (P<sup>te</sup> des Postes L1 et 2, 4 cantons L2), une connexion tram-train (à Fives, 2 tram-trains dans 4 directions) et une connexion TER à Porte des Postes.



## Lille Fives - Pont de Tournai

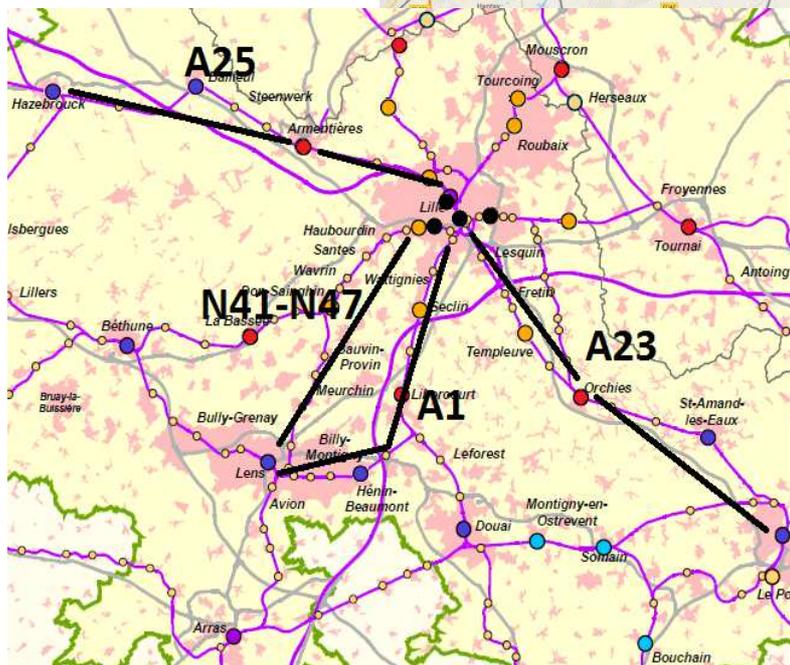
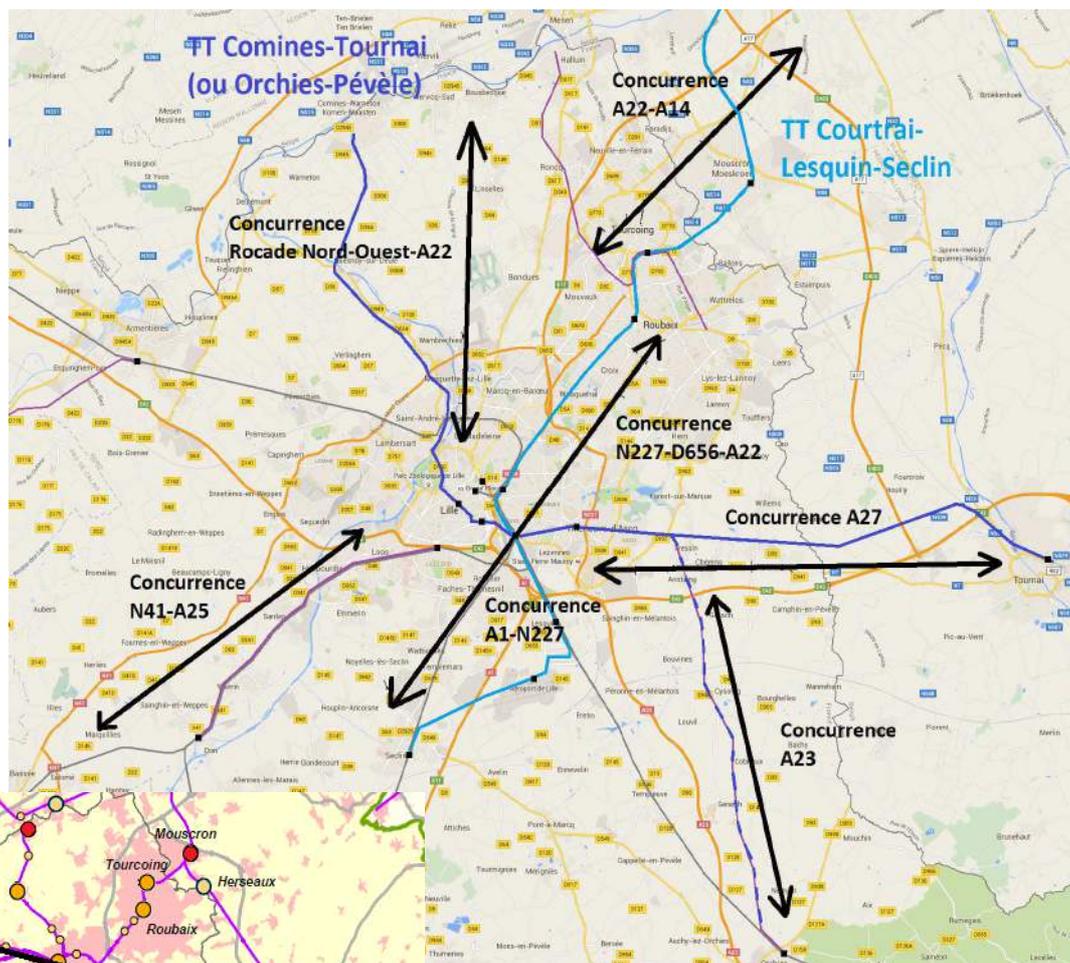
## II – Des niveaux de services à redéfinir

### A. Sur le réseau existant

Les différentes liaisons, tant TER que tram-train doivent être conçues pour **entrer dans une logique de concurrence avec la route, en offrant à la fois un service performant mais aussi des services non rendus par celle-ci.**

Sur le service, deux aspects à travailler : le cadencement (praticité et lisibilité des horaires) et temps de parcours. Pour ces deux items, la suppression de passages à niveaux sur les principales lignes sera de nature à améliorer l'offre (tout en augmentant la qualité de vie de la population résidant à proximité des infrastructures ferroviaires).

Les pôles d'échanges, en début et en fin de parcours devront être en capacité de réceptionner tous types de publics (voitures, transports en commun, piétons, deux roues) et **proposer des services facilitant la vie des usagers (commerces de proximité, crèches, mais aussi laboratoires d'analyses médicales et praticiens médicaux...).**



Sur l'ensemble de ces fuseaux, l'implantation des parkings-relais ne doit pas être le prétexte à une périurbanisation supplémentaire mais bien être conçue comme une offre de stationnement pour les usagers n'ayant actuellement aucune solution de transport en commun.

Ceux-ci doivent donc être accessibles, gratuits et réservés aux usagers des transports en commun (abonnement, titre ponctuel mais aussi covoiturage).

## **B. Dans les agglomérations**

Au sein du Syndicat Mixte de Transport Artois-Gohelle, sur 2,2 millions de déplacements quotidiens, 90 % sont internes, 10 % quittent le territoire pour se rendre vers Lille, Arras, Douai. Afin de parvenir à un maximum de report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun, les enjeux se portent donc largement sur ce périmètre plutôt que sur la liaison Lille-Bassin Minier.

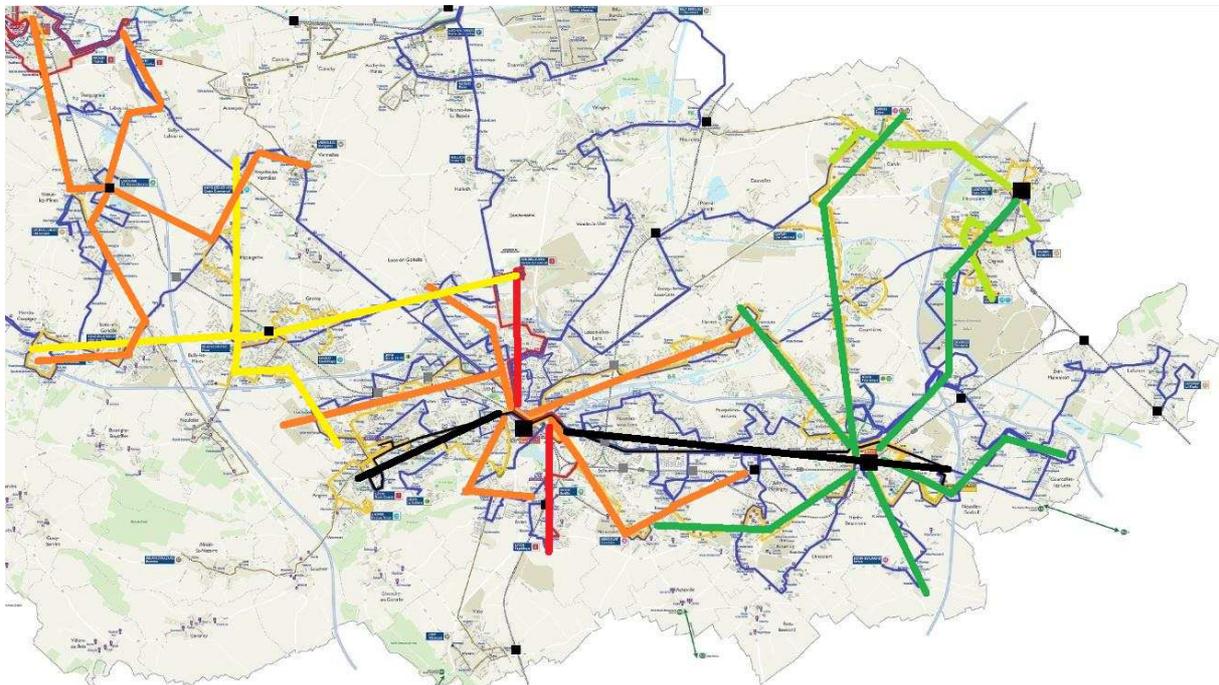
Les deux publics types (déplacements internes et externes) ne sont pas à opposer mais à compléter autant que possible. Par exemple, en constituant des « ligne forces » desservant à la fois le territoire mais également les pôles d'échanges permettant de rejoindre les territoires voisins. Le projet de lignes de bus à haut niveau de service doit s'inscrire dans cette logique si les objectifs de baisse de l'utilisation de la voiture veulent être atteints.

La rupture de charge (correspondance et/ou changement de mode de transport) est souvent considérée comme un handicap rédhibitoire pour les transports en commun. Mais **le vrai obstacle va de plus en plus devenir le temps, une sorte de « mur » de 30 à 40 mn de temps de déplacement complet au-delà du quel les usagers préféreront le confort de leur voiture personnelle.**

Dans ce sens, l'organisation des bus à haut niveau de service doit prioriser des axes de 5 à 6 km de long (soit 15 à 20 mn de temps de parcours) autour des principaux pôles d'échanges. Ces lignes font donc 10 à 12 km au total pour un parcours de 30 à 40 mn.

Qu'il combine deux lignes de bus ou ligne de bus et train, le but est d'obtenir une organisation de lignes qui maximise les chances d'un usager de réaliser un temps de parcours sous le seuil de 30 à 40 mn.

### **Réseau TC Lens-Hénin :**



- en noir, bus Bulle 1 cadencé à 15 mn,
- en rouge bus Bulle 3 cadencée à 20 mn,
- en orange pâle bus cadencé à 30 mn
- en bleu bus cadencée à l'heure

L'enjeu serait de restructurer progressivement les lignes en bus aux trajets et temps de parcours plus court, mieux cadencés et desservant les principaux secteurs créant de la mobilité : pôle d'échange, centre-ville, zone d'habitat, d'activité...

Comparativement à ces solutions d'amélioration de l'existant (TER et surtout des réseaux des agglomérations), le REGL n'apparaît pas comme la meilleure solution pour réduire le nombre de voitures des routes de la métropole européenne de Lille.

L'amélioration du TER pourrait absorber 10.000 voyageurs supplémentaire, le tram-train et les réseaux de bus des agglomérations de seconde couronne bien plus encore. L'offre de mobilité alternative étant susceptible de soulager à la fois les citoyens passant de la voiture aux transports en commun, mais également les automobilistes captifs de leur véhicule en désengorgeant les axes d'accès à la métropole aux heures de pointe.

En période de finances publiques exsangues, il apparaît vital de flécher les capacités d'investissement dans les projets transversaux aux plus fortes plus-values (ici, en nombre d'utilisateurs mais également en matière de développement urbain et d'utilisation des terres).