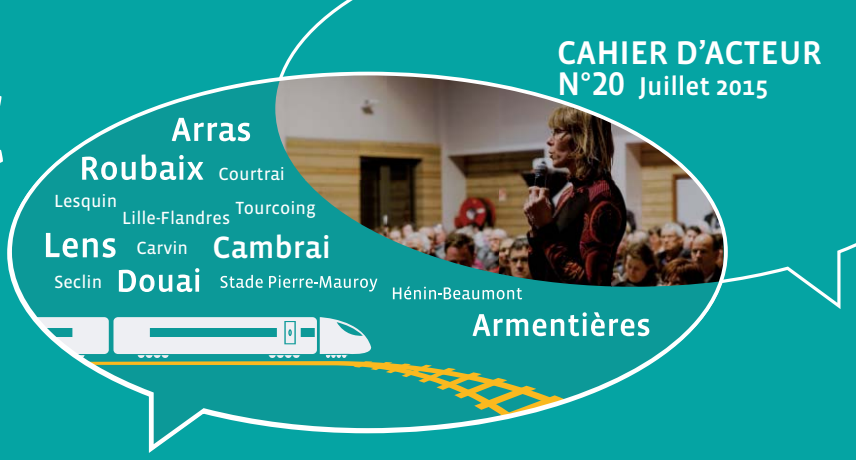
DÉBAT PUBLIC
RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR
N°20 Juillet 2015



CAHIER D'ACTEUR

Préserver et développer le fret ferroviaire et le transport des voyageurs dans la Grande Région ; Outils de développement économique.

Le projet REGL est né de la situation de thrombose de l'agglomération lilloise pour les pénétrantes arrivant du bassin minier occidental (axe Lille-Hénin).

L'absence de réflexion sur le transport routier et l'articulation entre le REGL et la desserte fret nous semble constituer une faiblesse importante, sur laquelle nous souhaitons amener des éclairages, ainsi que notre vision de la desserte voyageurs sur l'axe Lille-Tourcoing.

REGL, POINT DE VUE DE MILITANTS ROUBAISIENS

Notre texte est le fruit de plusieurs réunions tenues en avril, mai et juin 2015.

Parmi ces réunions, celle tenues à la Mairie de Roubaix avec M. Percheron, mais aussi des rencontres avec des conseillers régionaux PCF ou EELV ; ainsi que des rencontres avec des syndicalistes et des citoyens roubaisiens.

Alain LEBRUN, PCF Roubaix, syndicaliste, titulaire d'une capacité d'ingénieur en génie civil.

Eric MOUVEAUX, PCF Roubaix, syndicaliste privé d'emploi, responsable associatif.

Pierre OUTTERYCK, secrétaire de cellule PCF Roubaix, professeur agrégé d'Histoire Géographie.

Analyse globale du projet REGL

Le projet REGL est né de la situation de thrombose de l'agglomération lilloise pour les pénétrantes arrivant du bassin minier occidental (axe Lille-Hénin).

Nous regrettons qu'aucune analyse ou proposition sérieuse ne soit faite quand aux choix économiques et politiques qui sont à l'origine de ce problème.

Nous regrettons l'absence de questionnement et de proposition sur le transport de fret par poids lourds, qui est une des causes de la thrombose routière de la métropole lilloise.

Rien n'est dit non plus sur l'option possible de la revitalisation industrielle et économique du bassin minier occidental et du Douaisis/Valenciennois.

Pourtant cette option participerait de la réduction des trajets domicile-travail, principale source de la thrombose routière.

De même la situation du versant Nord-Est de la métropole lilloise (Roubaix, Tourcoing, Wattrelos) n'est évoquée qu'à la marge du projet. Pourtant les potentialités de développement économique dans les domaines industriels (possibilité de développer des PME-PMI innovantes autour de la production de textiles innovants et autres matériaux pour la réhabilitation et l'isolation de l'habitat) notamment autour du Centre Européen des Textiles Innovants sont bien réelles. Elle doivent nous inciter à préserver, voire développer le fret ferroviaire, peu polluant et d'un coût sociétal faible au regard du transport routier.

Au contraire, les propositions faites pour l'axe Lille-Tourcoing mettent en cause ce type de développement créateur d'emplois diversifiés et différenciés. Une hypothèque est posée sur le fret ferroviaire.

Aucun mot non plus sur la dégradation organisée du transport de voyageur par train (retards, suppression de trains, réduction des accueils en gare, sous-investissement) sur l'axe Lille-Wasquehal-Roubaix-Tourcoing qui gêne de nombreux voyageurs et pénalise fortement ce mode de transport.

Rien non plus sur les secteurs de Lannoy ou de Wattrelos très mal desservis en transport en commun reliant rapidement Lille, également source de thrombose routière aux entrées de Lille.

Le REGL aurait du être intégré à un plan d'investissement global sur les transports en commun et le fret ferroviaire dans la nouvelle Grande Région et une analyse fine de la circulation pendulaire dans l'agglomération lilloise, afin de la réduire fortement.

Aujourd'hui le gouvernement envisage le transfert, dans le cadre de la Grande Région, des services publics d'Amiens vers Lille accentuant l'hypertrophie de cette métropole.

Analyse de l'axe Lille - Tourcoing

Le coût de l'aménagement de Lille-Flandres nous parait sous-estimé vu les contraintes géologiques et techniques du site.

Nous proposons d'engager une réflexion sur trois aspects :

- **développer des lignes directes de transport ferroviaire** de voyageurs reliant Tourcoing au littoral et au Bassin-Minier, **sans rupture de charge à Lille, voire ne passant pas par Lille-Flandres.**
- Optimiser la ligne 2 du métro et envisager à nouveau son prolongement vers Mouscron/Tournai/Courtrai.
- Créer des liaisons de transports en commun rapides directes sur l'axe Wattrelos/Lys-Lez-Lannoy/Lille, .

L'utilisation par le REGL de la ligne actuellement Fret/voyageurs (avec peu de trains voyageurs) entre Roubaix-Tourcoing-Courtrai pose trois questions :

Le cadencement de trains voyageurs sur ce sillon aujourd'hui fret/voyageurs pose problème.

Il rend difficile le passage de fret et gêne le développement industriel du quartier de l'Union et de ses prolongements vers l'ex site de la Lainière. Pourtant le CETI pourrait servir de pôle de développement technologique et industriel.

La disparition ou l'atrophie de la ligne fret mettrait en cause le développement du fret ferroviaire entre Tournai-Courtrai-Lille, mais aussi des liens directs existants ou possibles vers Dunkerque, Somain, Dourges et la Picardie.

Cette disparition induirait une sur-croissance du trafic routier poids lourds avec d'importantes conséquences écologiques aggravant la thrombose existante, et pesant à terme sur les dépenses publiques routières et de santé publique.

L'éventuelle construction d'une gare à l'Union n'est par pertinente, que ce soit d'un point de vue économique ou d'un point de vue d'aménagement urbain. Elle mettrait en cause les belles gares de Roubaix et Tourcoing qui sont le pivot de la redynamisation des quartiers qui les entourent.

Un autres cahier d'acteur de militants roubaisiens détaille cet aspect, nous partageons sont analyse.

Gentrification.

Derrière ce projet de création de gare à l'Union, il existe une volonté masquée, et quoiqu'il en soit discutable, de remplacer les couches populaires des quartiers de l'Alma et de l'Union au profit d'une population plus aisée, sans se préoccuper du coût humain d'une telle transformation ; ni de ses conséquences sur les finances publiques locales.

En renforçant la ségrégation territoriale on amplifie les coûts sociaux et de santé publique, les risques de conflits sociaux, et les coût exorbitants de surveillance et de sécurité.

A quelques centaines de mètres du projet de gare de l'Union, existe pourtant la station de métro Mercure qui pourrait être le point d'encrage de circulations douces, automatisées, personnalisées et innovantes vers le cœur du quartier de l'Union et les gares de Roubaix et Tourcoing.

Conclusion

Nous sommes profondément réticents sur la pertinence de ce projet, de son coût, et de ses risques techniques et financiers quant à la partie Hénin-Lille.

Il s'agit d'un projet qui amplifiera à terme l'hypertrophie de la métropole Lilloise et qui empêchera, pour des raisons financières, tout projet ambitieux de développement du transport ferroviaire de voyageurs et fret dans la Grande Région.

Nous regrettons que ce projet se limite à proposer une réponse à des problématiques d'aujourd'hui tout en engageant les finances de la Région à l'horizon 2050. Il lui manque une ambition économique globale et équilibrée à l'échelle de la Grande Région.

Nous sommes aussi opposés à la façon d'envisager la desserte sur l'axe Lille–Roubaix–Tourcoing, dans sa configuration actuelle.

Nous proposons que s'engage une réflexion globale sur le développement économique durable et équilibré, de la grande Région Nord-Pas-de-Calais-Picardie et des infrastructures et services ferroviaires qui lui sont nécessaires.

Nous proposons **d'inscrire prioritairement le développement du transport ferroviaire de voyageurs et de fret sur l'axe Courtrai-Tourcoing-Roubaix,** pôle de liaisons directes entre la métropole, la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, le port de Dunkerque, le Pas-de-Calais et la Picardie. Ces investissements s'appuyant sur le très fort potentiel de développement industriel innovant de Roubaix-Tourcoing-Wattrelos.