

Introduction gare de l'Union

L'un des deux impacts locaux abordés au cours de cette réunion publique de Roubaix est la question de la localisation de la gare dans le secteur nord-est de l'agglomération : les trains du Réseau Express Grand Lille devraient-ils desservir les deux gares actuelles de Roubaix et Tourcoing ou s'arrêter dans une nouvelle gare en limite de trois communes (les deux citées et Wattrelos), dans le quartier en devenir de l'Union.

La question n'est pas nouvelle puisque plusieurs articles de presse (dont la Voix du Nord du 21 novembre 2013, article bien antérieur à la décision de la CNDP d'organiser le débat public), y faisaient allusion. Un article de mercredi dernier y consacre un long développement. Le dossier du maître d'ouvrage renvoie (page 76 actuelle) à une possibilité de station nouvelle (localisée sur un plan) sur la zone de l'Union, pouvant « constituer une variante à débattre avec les acteurs du territoire dans une phase de concertation ultérieure ». Il a semblé logique et essentiel à la CPDP, que cette question puisse dès à présent être débattue dans le cadre du traitement des impacts locaux du projet REGL lors de cette réunion à Roubaix ; cela même sans initiative formalisée des acteurs actuels de ce territoire prise à cette fin. La CPDP n'entend pas, comme cela a déjà été rappelé, intervenir sur le fond, mais elle estime en effet que toutes les solutions alternatives - des plus larges au plus ponctuelles - doivent faire l'objet, dans cette phase de débat public, d'échanges d'opinions utiles au maître d'ouvrage, quelle que soit la décision de ce dernier à l'issue de ce débat.

Sans prendre parti sur le fond, l'alternative semble a priori relativement simple à exprimer (même si je peux me manquer de rigueur en voulant être concis) :

- L'arrêt des trains du REGL dans les gares de Roubaix et Tourcoing conforteraient le rôle de ces dernières et la desserte des quartiers concernés qui peuvent faire l'objet de projets urbains ; cela se ferait doublant les arrêts au nord de l'agglomération lilloise, ce qui peut apparaître quelque peu contradictoire avec le souhait d'un espacement des gares et d'une limitation du nombre de stations desservies par un réseau express (question qui, il est vrai, se pose également au sud de l'agglomération).
- L'arrêt des trains du REGL dans une station nouvelle améliorerait la rapidité des liaisons de ce nouveau quartier avec Lille (par exemple par rapport à l'emprunt actuel du métro), le bassin minier ou d'autres villes en correspondance du TER avec le REGL ainsi qu'avec les secteurs proches de la Belgique ; l'avantage d'attractivité ainsi donné à ce quartier en recomposition risquerait en contrepartie de réduire de façon significative le rôle et la fonction des gares actuelles.

Il vous appartient donc de débattre de la localisation de la gare (ou des gares) du REGL au nord de l'agglomération, ce qui pose avant tout la question du positionnement des usages existants et futurs ...