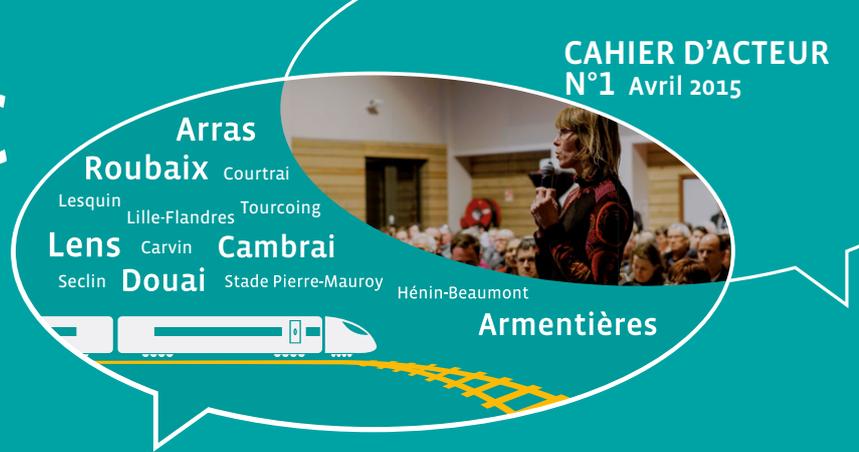


DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



UVN UNION
DES VOYAGEURS
DU NORD

fnaut
transport - consommation - environnement

Présentation de l'acteur

Créée en 1978, l'Union des Voyageurs du Nord (UVN) agit auprès des élus, des collectivités et des exploitants de réseaux, pour améliorer les transports au quotidien et élaborer les projets d'avenir.

Son action concerne le réseau ferroviaire, les cars départementaux, et les 12 réseaux urbains du Nord Pas-de-Calais. Elle représente localement la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, association agréée de consommateurs).

Gilles LAURENT - UVN-FNAUT-NPDC
23 Rue Gosselet 59000 LILLE
contact@uvn.asso.fr – www.uvn.asso.fr
www.fnaut.fr

CAHIER D'ACTEUR

Vers un Réseau Express Régional pour le Grand Lille pour des transports ferroviaires de qualité

Le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL) répond sans nul doute à un besoin de nombreux déplacements dans l'aire Urbaine de Lille, qui englobe le Bassin Minier et les régions de Tournai et Kortrijk. La question peut se poser d'une ligne nouvelle ou d'une amélioration du réseau existant qui apporterait le même service, ce qui paraît cependant difficile vus l'urbanisation et le trafic déjà existant à maintenir pendant les travaux.

Le point fort du projet est la création d'une gare souterraine à Lille Flandres, seule solution pour gagner en temps de parcours et éviter les engorgements actuels de la gare. Nous souhaitons que cette gare permette la création d'un vrai RER complet autour de Lille, sur le modèle des « S-Bahn » qui ont fait leurs preuves en Allemagne. Cette entrée souterraine permettrait aussi de mieux desservir le Vieux Lille, et de faciliter l'accès des trains venant d'Armentières ou de Béthune (avec en plus la création d'une correspondance métro à Lomme). C'est l'occasion aussi de redynamiser les liaisons transfrontalières avec nos voisins Belges, dans le cadre de l'Eurométropole.

Enfin pour tout à la fois assurer le financement des ces projets, inciter au report modal, et désengorger le réseau routier, il nous paraît nécessaire de mettre en place un péage urbain autour de l'agglomération lilloise, et de prévoir des péages sur les autoroutes gratuites de la Région.

REGL : un projet positif pour le Grand Lille, mais qui peut être amélioré

La Région Nord Pas de Calais porte le projet de ligne nouvelle « Réseau Express Grand Lille » en vue de désengorger l'A1. Le tronç commun terminerait dans une gare souterraine à Lille Flandres, puis continuerait vers Armentières et Kortrijk au Nord, Douai Lens Cambrai et Arras au sud.

Il ne fait aucun doute que les déplacements sont considérables entre le Bassin Minier et l'agglomération lilloise, pour preuve les fréquents encombrements des autoroutes.

L'UVN – FNAUT NPdC est favorable au développement des transports rapides et fiables et a donc un avis plutôt favorable sur ce projet de Réseau Express Grand Lille. Une ligne nouvelle dédiée RER évitera les aléas du TER actuel : mixité des trafics, passages à niveau, sillons insuffisants, etc...

Les connexions plus rapides vers Arras et Cambrai au Sud, sont également des points très positifs.

Le REGL ne doit pas pénaliser la modernisation des autres lignes TER

A partir du besoin constaté (une desserte entre le Bassin Minier et Lille fréquente et fiable) on peut créer une nouvelle infrastructure ou renforcer les axes existants. Pour aller de Lille à Douai ou Lens, le gain de temps du REGL est minime par rapport aux TER actuels dont certains sont directs. De plus la création d'une ligne nouvelle ne dispense pas de moderniser (fiabilité, vitesse) les autres axes TER de la Région (Lille-Maubeuge par ex.).

Cependant, se limiter à une modernisation de grande ampleur (voies supplémentaires, suppression des passages à niveau, etc...) de la ligne Lille-Douai existante sera très complexe (trafic existant, milieu urbanisé, etc...) sans apporter le même service qu'une ligne nouvelle.

Le REGL doit s'appuyer sur de bonnes correspondances avec les réseaux existants

Certaines stations envisagées dans le projet sont reliées à des équipements prestigieux mais négligent les intermodalités du quotidien : ainsi, des gares sont prévues à L'Union, au Grand Stade (« à l'occasion des événements! ») : c'est un non sens de faire une nouvelle gare uniquement pour un usage épisodique!

Il est indispensable que les nouvelles gares soient reliées aux transports existants : Nous préférons donc une desserte de la Gare de Roubaix (correspondance métro), et une gare à « 4 Cantons » qui servira tous les jours avec correspondance métro et desserte de l'université.

La desserte de l'aéroport et de la gare de Lesquin ont tous deux leur importance : l'aéroport évidemment, à condition que la gare soit... sous l'aérogare, mais la gare de Lesquin aussi (correspondances vers l'Avesnois). Même s'ils sont rapprochés, ces deux arrêts doivent être desservis.

La desserte de l'Eurométropole doit faire partie intégrante du projet, alors qu'actuellement ces liaisons ferroviaires ne sont pas valorisées. Il faut donc intégrer le triangle Lille-Kortrijk-Tournai dans le projet de REGL.

Enfin, hors sujet mais quand même nécessaire pour la desserte du Pas de Calais, un gain de desserte vers Arras (TER-GV depuis Lille et TGV Intersecteurs) serait possible par le doublement du raccordement de la LGV au réseau classique, au nord d'Arras.

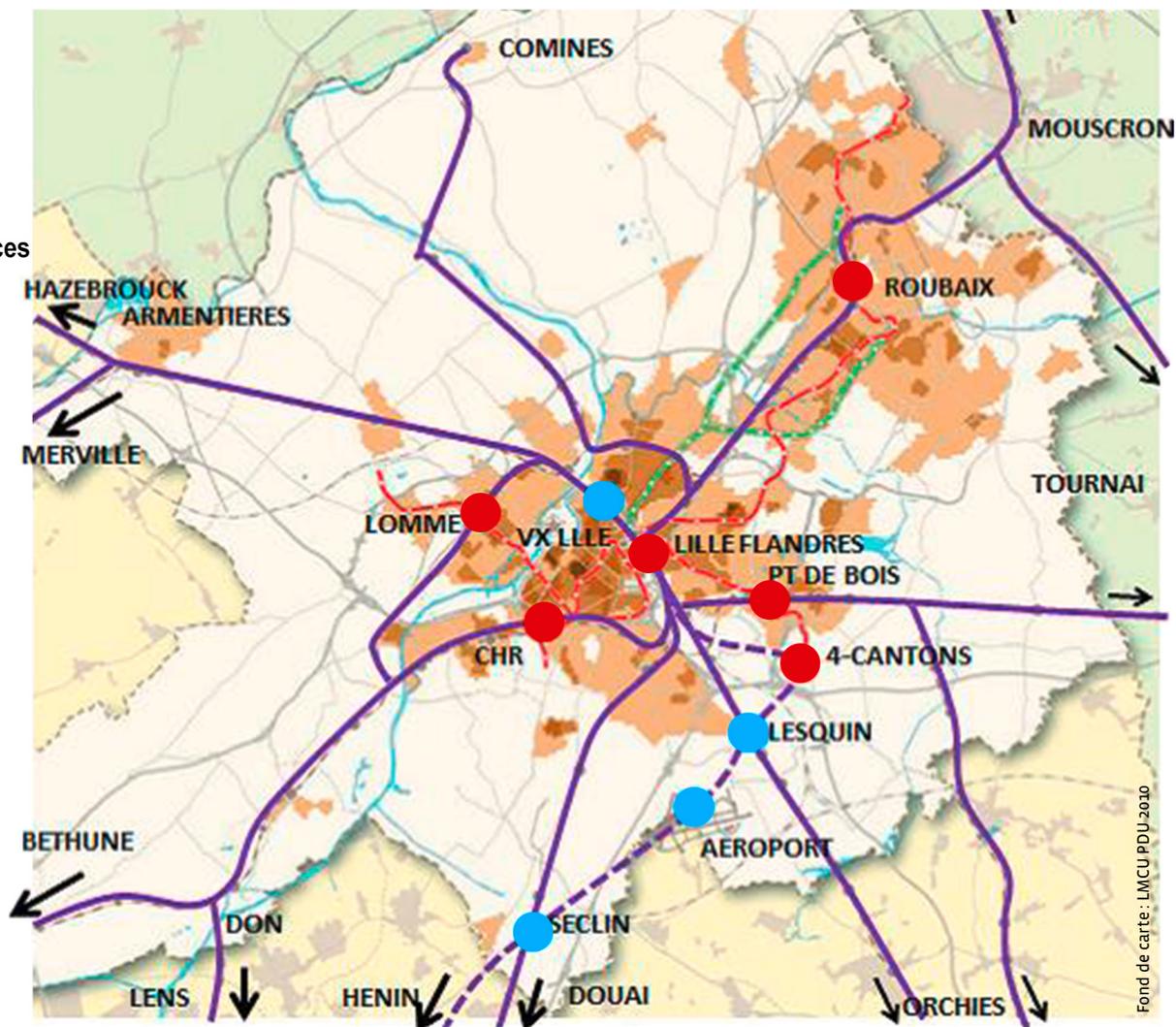
Le besoin d'un financement pérenne du REGL et des transports collectifs

Il faut que les crédits pour le REGL n'assèchent pas les possibilités de modernisation du reste du réseau TER. Cela suppose de prévoir à cette occasion des ressources pérennes pour dissuader le trafic routier et développer les transports collectifs.

On peut notamment prévoir de mettre à péage l'autoroute A1 entre Hénin et Lille, de mettre un péage urbain aux entrées de l'agglomération, et au delà, de mettre à péage toutes les autoroutes actuellement gratuites, ... et régulièrement saturées, en Région Nord Pas de Calais.

On ne voit pas en effet pourquoi la circulation routière serait dispensée de péage alors que la circulation ferroviaire ne l'est pas, et en outre une politique globale de mobilité se doit de dissuader l'usage de la voiture au profit des transports collectifs.

- Métro
- Train
- Projet RER
- - - Ligne nouvelle Hénin-Lille
- Correspondances RER-Métro
- Nouvelles gares



Légende :
 Le réseau ferroviaire permettrait la réalisation d'un vrai RER lillois, facilement connecté au réseau du métro.

Fond de carte : LMCU PDU 2010

Vers un vrai Réseau Express Régional autour de Lille

L'idée d'une gare souterraine sous Lille Flandres est un atout majeur du projet. Quelques travaux d'aiguillages viennent d'être faits pour accroître la capacité de la gare de 30%, mais c'est loin d'être suffisant sur le long terme. Déjà actuellement certains trains ne rejoignent pas Lille-Flandres par manque de capacité (Orchies Ascq par exemple).

Indépendamment de la nouvelle liaison Hénin-Lille, cette gare souterraine doit permettre de réunir les lignes de l'ouest (Armentières, Don) et celles de l'est (Douai,

Valenciennes, Tournai), et constituer ainsi un vrai Réseau Express Régional.

Il en résultera plusieurs avantages majeurs : les usagers des lignes de l'ouest gagneront du temps car il ne sera plus nécessaire de contourner tout Lille pour entrer en gare de Lille-Flandres, où les correspondances seront facilitées. La capacité de la gare sera nettement accrue (plus besoin de stationner les trains avant leur retour).

Au-delà, des gares complémentaires doivent être prévues pour desservir le vieux Lille ou Lomme.

L'intérêt d'un tel réseau est aussi de désengorger le métro par un maillage à partir de 5 gares de correspondances en plus de Lille-

Flandres : Roubaix, Pont de Bois (existantes mais non valorisées); CHR (existante); 4-Cantons, (à créer dans le cadre du projet REGL); Lomme (à créer, la voie ferrée existe)

La traversée souterraine sous le Vieux Lille (nouvelle gare à créer) et sous Lille Flandres permettra de créer des liaisons traversantes du type Hénin-Armentières, Béthune-Tournai via Lomme et Vieux Lille, ou Lens-Orchies via Lomme et Ascq, et donner une nouvelle jeunesse à des lignes délaissées.

Le modèle du S-Bahn en Allemagne

Le terme S-Bahn désigne un Réseau Express Régional en Allemagne, que de nombreuses villes ont développé dès les années 1960. En plus d'un transport express régional classique, il se caractérise par des horaires cadencés et denses, des stations rapprochées, **une bonne interconnexion avec les autres moyens de transport (bus, tramway...), un réseau ferré**

en propre (en majeure partie), la traversée du centre-ville en tunnel (dans beaucoup de réseaux).

Un modèle pour le Grand Lille : le réseau S-Bahn de Munich

L'aire urbaine de Munich compte 2 300 000 habitants. L'aire urbaine lilloise, avec le Bassin Minier et le versant belge Kortrijk-Tournai, englobe près de 3 300 000 habitants. La ville centre de Munich, très étendue, compte 1 500 000 habitants, ce qui est similaire à la Métropole Européenne de Lille.

Le S-Bahn de Munich comporte 10 lignes (S1, S2,...) totalisant 442 km, 148 stations dont 8 sont souterraines. Il transporte environ 780 000 personnes par jour en semaine. Il a été ouvert à l'occasion des jeux olympiques d'été 1972, en réunissant plusieurs lignes de chemin de fer de banlieue (7 branches à l'Ouest, 5 à l'Est) qui ont été électrifiées et interconnectées par un tunnel situé sous la gare centrale et le centre ville, avec de nombreuses correspondances Métro (U1, U2,...).



Légende :
Ce réseau très performant, réalisé il y a 40 ans, est l'exemple de ce qui pourrait être fait à Lille.

Faciliter les transports ferroviaires régionaux transfrontaliers

Les seules liaisons ferroviaires régionales transfrontalières qui subsistent entre le Nord Pas de Calais et la Belgique sont Lille-Kortrijk et Lille-Tournai, au cœur de l'Eurométropole. Exploitées par la SNCB sur le territoire

français, ces lignes sont les seules de la Région Nord Pas de Calais à bénéficier d'un vrai cadencement (1 train par heure de 6h à 22h). Au moins en théorie.

Malheureusement la frontière est toujours là : information non disponible, tarifs mal connus, billets ou horaires parfois non disponibles sur les automates de vente, réductions nationales ou régionales non valables,

trains lents et souvent en retard ou supprimés sans remplacement, gares françaises intermédiaires non desservies aux heures creuses etc....

La mise en place du Réseau Express Grand Lille est l'occasion, à ne pas rater, d'améliorer les dessertes et de redonner une attractivité à ces liaisons. Les problèmes à régler étant les mêmes, il faut traiter en même temps Lille-Tournai et Lille-Kortrijk.