

REGL lève les obstacles d'un vrai HUB TGV européen, au sud de Lille

En page 64 du Dossier du Maître d'Ouvrage REGL, il est évoqué « un projet ouvert sur l'Europe »

Or, dans la campagne de Lesquin, la région Nord dispose d'un exceptionnel emplacement pour un HUB ferroviaire de niveau européen, un emplacement unique à la convergence des voies TGV vers Londres (et la Grande Bretagne), Bruxelles (et l'Europe du Nord-Ouest), Paris (et la France, l'Espagne, l'Italie).

Dans les années 80, cet emplacement « unique » n'a pas pu être mis à profit, faute d'accessibilité par rapport à Lille et à l'ensemble des territoires de la région Nord, et on lui a préféré un « mini » HUB situé sur l'une des 3 voies, la voie vers Londres ; c'est Lille-Europe :

- la ville de Lille a bien tiré bénéfice de cette localisation ; les autres territoires de la Région en ont moins tiré bénéfice, devant passer par Lille intramuros pour y accéder
- « mini » HUB, car les flux Bruxelles (et au-delà) – Paris (et au-delà) rechignent à faire un détour par Lille-Europe (détour qui prend de 20 à 30 mn) ; par ailleurs, la gare ne dispose que de 4 quais.
- la situation sur la voie vers Londres est préjudiciable aux arrêts à Lille-Europe, pour cause de contraintes sécurité liées au passage par le tunnel sous la Manche (un voyageur montant à Bruxelles pour gagner Lille doit embarquer avec les contrôles applicables pour Londres)

Avec REGL, la donne change : le point de convergence des trois directions vers Londres, Bruxelles et Paris dans la campagne de Lesquin peut devenir accessible à l'ensemble des territoires de la région, ... et ce point de convergence, s'il devient gare, a tout les atouts pour devenir un incontournable HUB ferroviaire européen. En effet :

- toutes les compagnies ferroviaires trouveraient nécessité à faire du HUB de Lille-Lesquin un point d'arrêt obligé des trains du flux Bruxelles (et Europe du Nord-Ouest) – Paris (et France, Espagne, Italie), car c'est à Lesquin (et uniquement là, à Lesquin) qu'elles pourraient décupler les correspondances entre villes de l'Europe continentale + avec villes de Grande-Bretagne
 - c'est au HUB de Lille-Lesquin que, par exemple, un voyageur néerlandais se rendant à Nantes pourrait descendre d'un Amsterdam/Lyon pour monter dans un Liège/Nantes, ... sans attendre un hypothétique Amsterdam/Nantes
- afin de satisfaire aux contraintes sécurité du tunnel sous la Manche, des trains directs à destination de Londres et des grandes villes de Grande-Bretagne pourraient être mis au départ du HUB de Lille-Lesquin pour établir des liaisons Europe Continentale – Grande-Bretagne, pour tous les voyageurs qui au départ de leur ville ne disposent pas de liaisons directes avec la Grande-Bretagne (ou sont trop peu fréquentes)

- c'est au HUB de Lille-Lesquin que, par exemple, un voyageur allemand se rendant à Manchester pourrait descendre d'un Düsseldorf/Paris pour monter dans un Lesquin/Manchester, ... sans attendre un hypothétique Düsseldorf/Manchester

Un véritable, unique, incontournable HUB ferroviaire européen ... accessible de Lille et de tous les territoires de la région ... pourrait ainsi voir le jour grâce au REGL ; ce serait un formidable point de convergence et de rencontre en Europe, ... et au-delà, de part la facilité d'accès aux HUB aériens que sont déjà Roissy, Bruxelles et Londres

Les retombées en découleraient alors « naturellement » ; elles seraient certainement immenses. Ce serait un propulseur d'activités, d'emploi, de richesse, ... au bénéfice de Lille et de toute la région, ... et au bénéfice d'une moindre empreinte environnementale.

Pour cela, il conviendrait que le tracé du REGL soit déterminé en fonction du positionnement de cette éventuelle future gare ferroviaire internationale, au point de convergence des lignes TGV, dans la campagne de Lesquin, au croisement de l'actuelle ligne Lille-Valenciennes (et donc en complément, ou peut-être au détriment du positionnement en gare actuelle de Lesquin, le Pôle d'échange multimodal de Lesquin évoqué en page 59 du Dossier du Maître d'Ouvrage REGL)

Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien porter à la présente contribution

Contributions complémentaires :

- Il est prévu un tunnel sous Lille-Flandres (tri postal) pour prolonger REGL vers Armentières ; en complément, on pourrait envisager que ce tunnel (ou un autre en parallèle) permette le passage des trains qui passent par Lille-Europe par le tunnel à claire-voie sans s'arrêter ; cela libèrerait de l'espace dans Lille-Europe (un quai supplémentaire), et permettrait de fermer les vitrages de la gare pour réduire l'effet courant d'air actuel (plus d'effet de souffle dû au passage de trains à grande vitesse).
- Dans la présentation, REGL est présenté essentiellement comme un axe structurant Nord/Sud, ou Lille/Bassin minier et au delà ; il conviendrait d'envisager aussi des composantes Est/Ouest interne Bassin Minier, ou encore Bassin Minier et villes comme Arras ou Amiens