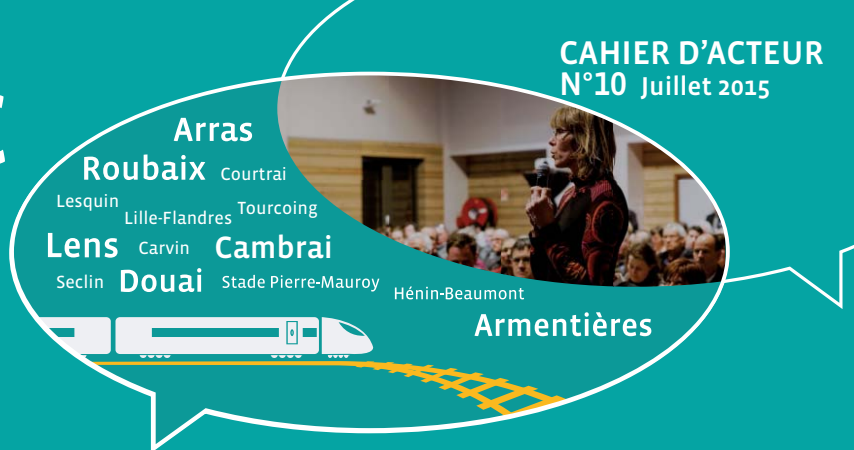


DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR
N°10 Juillet 2015



Réflexions sur la mobilité pour le débat public Réseau Express Grand Lille

Sauvegarde et Amélioration du cadre de vie et de l'Environnement Hem et environs est une association loi 1901, fondée en 1993 contre l'urbanisation en zone inondable, pour la préservation de la nature et de la biodiversité par des actions de replantations avec les écoles, pour la promotion d'une agriculture bio locale, la proposition d'un réseau de cheminements piétons cyclistes ou encore une réflexion dans son secteur sur un nouveau modèle de mobilité des personnes compatible avec le plan climat. Elle organise également des conférences sur des thèmes écologiques majeurs.

SAVE Sauvegarde et Amélioration du
cadre de vie et de l'Environnement
15 rue du Rivage
59510 Hem
0631187229
jcdufresne@hotmail.fr
save.asso@gmail.com

CAHIER D'ACTEUR

La métropole lilloise possède un réseau routier riche. C'est ce qui était affirmé lors des études relatives à la candidature de Lille aux Jeux Olympique de 2004. Il avait été jugé suffisant pour absorber le surplus de trafic occasionné par les jeux. Pourtant, chaque matin partout dans la métropole et sur les axes d'entrée et sortie, des bouchons se forment.

Le problème qui est évoqué aujourd'hui dans le projet REGL de TER Lille bassin minier ne concerne pas simplement la résolution de la thrombose sur l'A1. Il doit être regardé globalement à l'échelle de l'ensemble de la métropole. La place de la voiture est trop importante et le transport en commun insuffisamment développé.

Nous connaissons bien le secteur EST de la métropole Lilloise et nous faisons aussi ce constat. Nous avons des solutions à proposer compatibles avec le plan Climat.

La question posée est celle de la volonté des élus de faire ou non évoluer cette mentalité du « tout voiture » (usagers et élus) omniprésente dans la métropole et que nos amis belges et surtout Hollandais ont mieux réglée. L'usage des transports collectifs et du vélo s'est particulièrement bien développé dans ces pays. La France est quant à elle très en retard.

Nos propositions pour développer des transports en commun plus rapides dans la métropole Lilloise

Des transports plus rapides et directs

Dans la métropole, malgré ce qui existe, l'offre de transport en commun et de covoiturage est très insuffisante, ce qui explique la situation de congestion actuelle.

Dans certains secteurs comme celui de l'EST Hem - Lys - Wattrelos, sur la RD700 au rond point dit Kiabi, les automobilistes, seuls dans leur voiture le plus souvent, perdent 5 à 10 mn. On ne peut donc pas faire autrement que de prendre son véhicule et la RD700 pour rallier Lille dans des temps raisonnables (ex. Hem Kiabi - Lycée Baggio Lille : temps variant entre 10 mn en circulation libre à 25 mn en cas de ralentissements), car les transports en commun font perdre trop de temps (ex. Leers - Faculté de Villeneuve 1h, Hem - CHR : 1 h).

Le concept de transport en commun actuellement mis en place, déambulant dans tous les quartiers des agglomérations pour soi-disant rentabiliser Transpole, est selon nous obsolète.

Même les nouvelles Lianes mises en place sont insuffisantes et ne font gagner que 5 à 7 minutes. Le trajet est réduit à 45 mn alors que les investissements ont été relativement lourds.

S'il faut quand même conserver les lignes existantes, **nous pensons qu'un transport en commun doit avant tout être rapide et direct, et non se perdre dans les méandres d'une ville.** Il doit être aussi sécurisé, confortable et peu cher pour que les citoyens se l'approprient. **Il faut donc réétudier les possibilités d'itinéraires linéaires dans les villes et le long des voies routières existantes pour gagner du temps et concurrencer l'automobile.**

Ce nouveau concept part du principe qu'il incombe au citoyen de se déplacer jusqu'à la station la plus proche par tout moyen à sa convenance ou organisé en complémentarité : voiture, vélo, bus, navettes, marche à pied. **Cela rejoint un enjeu de santé publique : celui de faire marcher d'avantage nos concitoyens et de faire vivre l'inter et la pluri modalité.**

Mettre en place le covoiturage

L'autre point essentiel vient du constat de l'individualisme des automobilistes.

Le covoiturage n'est absolument pas développé ni encouragé.

Un véhicule sur 10 transporte 2 personnes. Il suffirait d'arriver à un véhicule sur 5 pour résorber tous les bouchons de la métropole lilloise. Un gros effort est à faire par les automobilistes eux-mêmes, par les entreprises, par les municipalités, par les collectivités locales.

Là encore en créant des stations multimodales et intermodales ou même de simples parkings le long des grands axes routiers, aux articulations stratégiques, pour le transport en commun, on favoriserait le covoiturage.

C'est par là qu'il faut commencer car **c'est la solution la moins coûteuse y compris sur l'A1.** Ces parcs relais ou simples parkings serviraient aussi pour le transport en commun.

Créer une voie réservée aux transports en commun et au covoiturage

Ainsi plutôt que doubler l'antenne sud ou la RD700 entre Hem et Wattrelos pour toujours ajouter du flux routier avec comme conséquence une augmentation de la vitesse, et l'effet d'aspiration du trafic international avec son lot de nuisances incompatible avec le Plan Climat, il serait plus judicieux de **créer une voie spéciale transport en commun et covoiturage**, ce qui rendrait service à la moitié de la population qui ne possède pas de voiture.

Des stations seraient alors créées aux endroits stratégiques très habités le long de l'axe routier, pour garer les véhicules ou trouver un covoiturage ou un auto partage.

Nous avons entendu des élus dire que le covoiturage pourrait s'envisager sur une des voies de l'A1 mais qu'il ne fallait pas contraindre et gêner le flux actuel. Nous pensons qu'il s'agit d'une erreur d'analyse. On ne pourra pas changer les mentalités sans contraindre. C'est la gêne qui occasionnera le déclic pour abandonner ou réduire l'utilisation de son véhicule personnel.

Créer une voie spécifique pour le covoiturage et pour une Liane sur l'A1 serait aussi une solution aux problèmes rencontrés, voire une alternative sérieuse au projet TER Lille Bassin Minier.

Créer un lien direct entre Wattrelos et Lesquin-Seclin

Quand on examine le versant Est de la métropole, on s'aperçoit qu'on pourrait créer un axe de transport en commun direct entre Wattrelos au Nord et Lesquin - Seclin, donc en relation avec les gares SNCF et l'aéroport. Cet axe emprunterait l'antenne Sud jusqu'au rond point de Hem Kiabi puis par la D952 rejoindrait Lesquin par Forest, Villeneuve d'Ascq.

L'intérêt de cet axe outre qu'il trace un itinéraire direct de contournement Est de la métropole, croise aussi la ligne SNCF Tournai - Lille à la sortie de Forest près du musée de Plein Air de Villeneuve d'Ascq et même la ligne Somain Genech Ascq. Il y a donc là un nœud de communication des lignes TER et des Transports en commun qui pourrait être concrétisé par la création d'un arrêt, la station-relais Musée de Plein Air.

... et même créer un lien direct Nord / Sud entre la Belgique - Wattrelos - les 4 cantons Lesquin et l'A1 (Contournement Est)

Pour un fonctionnement optimum de ce nouvel axe Est de contournement de la métropole en transport en commun rapide, pour en assurer la continuité et ses interconnexions avec la LHNS de Roubaix et Wattrelos et avec le TER Tournai Lille, il est essentiel que le REGL venant de l'A1 rejoigne la station pluri-modale et intermodale des 4 Cantons.

Ainsi le REGL serait connecté tant au métro vers la station Hôtel de ville-Grand stade Pont-de-bois, que sur le nouvel axe Est qui pourrait utiliser la ligne SNCF Tournai - Lille et pourrait même se greffer en remontant au Nord sur les lignes belges de la SNCB vers Mouscron et Courtrai.

Remettre en service une gare à Saint-Sauveur

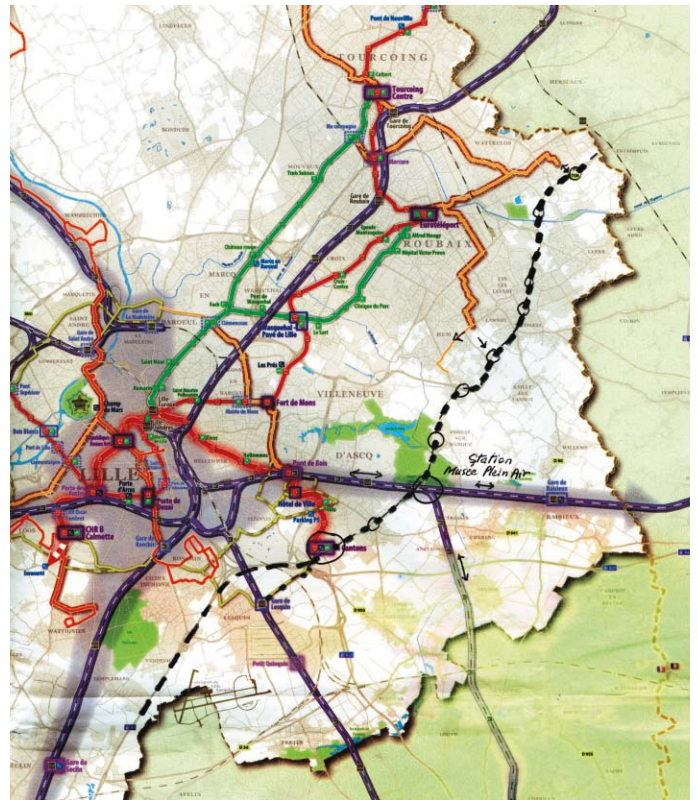
Dans le même esprit, plutôt que de renforcer la capacité de Lille-Flandres avec des travaux coûteux en sous-sol, il serait plus judicieux d'utiliser la gare Saint-Sauveur qui pourrait être un des points d'aboutissement du tram-train Tournai - Lille ou un relais vers la porte des postes. Il existe un nœud ferroviaire avant la gare St-Sauveur qui permettrait les bifurcations vers Lille-Flandres, Lille St-Sauveur, Lille Porte des Postes.

Renforcer le ferroviaire régional

Nous sommes pour l'utilisation des petites lignes SNCF et le maintien des gares existantes, voire la création d'autres gares, plutôt que de voir une politique « vitrine de la SNCF » qui privilégie les axes rapides de TGV.

Il faut réussir à concilier ces 2 optiques, ces 2 philosophies qui ne sont pas forcément incompatibles.

Une politique d'incitation est à mettre en place pour motiver la population à prendre le train, et la SNCF de son côté doit assurer sans retard ses trajets et les rendre attractifs pour le budget de tous.



Proposition de reconfiguration du REGL

Renforcer les échanges avec la Belgique

LMCU se revendique et se proclame métropole européenne « MEL » alors que les liaisons transfrontalières notamment vers Tournai et la Belgique (pourtant officiellement souhaitées), souffrent d'un manque cruel de motivation alors que le besoin existe pour de nombreux étudiants et salariés de part et d'autre de la frontière (St Luc, Facultés de Lille..).

Manque d'argent ? d'intérêt ? Toujours est il que malgré une ambition affichée lors du dernier PDU de créer un tram-train Lille - Tournai qui aurait vraiment poussé la métropole dans le bon sens, celui de la modernité durable et compatible avec le plan climat, le projet est reparti dans les cartons et semble abandonné pour au moins une décennie.

Le SCOT et le projet de PAAD actuellement en phase d'approbation à la MEL font état de seulement **préserver la possibilité de réaliser ce projet ultérieurement.**

C'est regrettable c'était une belle idée qui allait dans le bon sens et qui devait être prioritaire pour une métropole tournée vers l'avenir. C'était aussi une réelle solution alternative à la congestion des routes par les voitures et des axes dominants de transport en commun surchargés et nous déplorons encore une fois que les gros projets et travaux de la métropole se fassent toujours en faveur des axes principaux Lille - Roubaix - Tourcoing et des lignes 1 et 2 du métro.

Les élus décideurs ont-ils vraiment compris tout l'intérêt d'avoir un tram - train sur ce secteur ? Nous ne le pensons pas.

Conclusion

C'est donc bien un nouveau concept de mobilité qu'il faut mettre en place en complément de l'existant.

Il faut changer les comportements pour amener les habitants de la métropole à se déplacer par leurs propres moyens, y compris le mode doux jusqu'à la station de transport en commun (enjeu de santé publique), pour utiliser ensuite un transport en commun le plus direct possible.

Nous sommes ainsi pour un rééquilibrage de la métropole lilloise en matière d'offre de transport collectif en proposant de combiner l'offre ferroviaire avec des trajets directs de transports en commun rapides en guise de complément.

Nous souhaitons que notre proposition soit soumise à la réflexion sur le PADD et le SCOT.

En développant les transports en commun par le rail ou par bus fonctionnant au gaz, et en développant le covoiturage, on diminue la place de la voiture dans la métropole et sur les grands axes routiers.

Plutôt que de renforcer des axes dominants saturés du métro, **notre proposition tend vers une diversification des propositions de mobilité qui aurait aussi l'avantage de rééquilibrer les territoires.**

Le débat autour du projet REGL a le mérite de réactiver des réflexions collectives très utiles, sur des sujets de qualité de vie tels que la prévention de l'inflation routière par le covoiturage, les modes doux, ou les réseaux tram-train. Le soutien de l'association SAVE au tracé tram-train en « latérale Est » s'inscrit dès lors dans la recherche d'une meilleure articulation des niveaux de décision transnationaux, régionaux et locaux. Il s'agit également d'un appui aux bonnes pratiques telles que le passage des réseaux de transport en commun le long des infrastructures existantes, la valorisation de nœuds de transport quotidiens comme la gare des 4 Cantons, ou une modernisation des lignes ferroviaires existantes, notamment la liaison Lille - Tournai délaissée en l'état actuel des choses. Grâce aux économies d'argent public réalisées par l'abandon des projets routiers ruineux, polluants et devenus inutiles, il serait possible de **satisfaire de vraies attentes sociales et économiques de déplacements à l'échelle humaine du triangle Lille - Tournai - Courtrai, dans le respect de l'environnement**, ainsi que le montrent les intentions affichées des décideurs de tous les niveaux institutionnels.