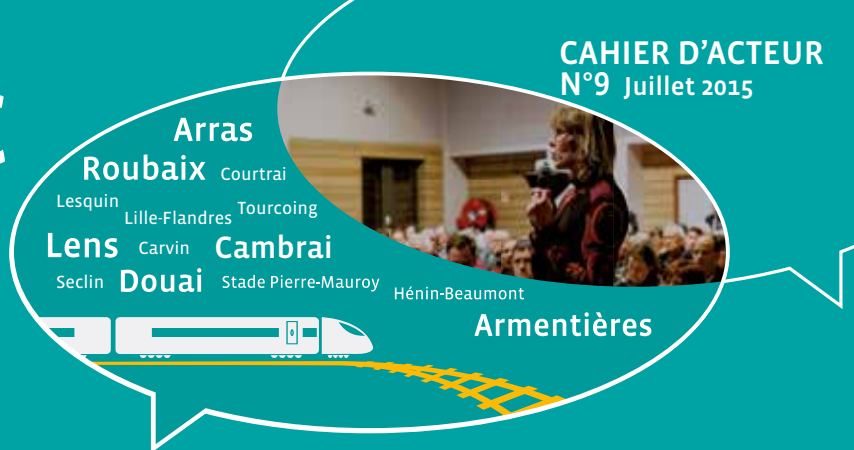


DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR
N°9 Juillet 2015



CAHIER D'ACTEUR

Revitaliser l'offre ferroviaire de Roubaix-Tourcoing pour l'égalité des territoires

Nous avons trop longtemps délaissé le train comme élément d'une politique de mobilité du territoire du nord-Est de la Métropole. De ce fait nous avons assisté à une lente dégradation de l'offre et du service dédié aux usagers du train. L'idée portée par le Conseil Régional de créer un Réseau Express Grand Lille est susceptible de considérablement bouleverser la donne ferroviaire régionale avec de fortes incidences sur le territoire de Roubaix-Tourcoing, partiellement concerné par l'extension d'une branche transfrontalière. Ce territoire, quelques soient les options retenues, sera durablement impacté par les choix qui seront opérés. Aujourd'hui c'est la question du devenir des gares de Roubaix et Tourcoing que nous voulons poser, avec les enjeux économiques et de mobilité qui s'y attachent, au cœur des stratégies de renouvellement urbain indispensable pour ce territoire.

Roubaix-Tourcoing pôle économique et démographique

Le poids de population de Roubaix et Tourcoing dans la Région et dans métropole est très important, la zone d'emploi de Roubaix-Tourcoing avec 420 191 habitants pèse pour 37% du poids de la Métropole Européenne de Lille et plus de 10% de la population de la région Nord-Pas de Calais.

	Bassin d'emploi	Roubaix	Tourcoing
Population	420 191	94 186	92 018
Nbre d'emplois	145 767	42 097	28 779
Population Active		59 540	59 230
Part d'étudiants		12%	10,9%
Indicateur de concentration d'emploi		156,8	86,3
Nbre d'établissements		10 458	6 056



Des trains pour Roubaix et Tourcoing

Impliqués en tant que citoyens et organisations politiques dans le territoire Nord-Est de la Métropole Lilloise autour des Ville de Roubaix et Tourcoing, nous souhaitons apporter au Débat Public sur le Projet de Réseau Express Grand Lille une contribution commune portant sur les enjeux spécifiques de ce territoire.

Signataires :

Myriam Cau -
Cons. municipale de Roubaix,
Majdouline Sbai -
VPte Conseil Régional,
Christian Carlier -
EELV Roubaix et Environ,
Olivier Descamps -
Cheminot EELV Tourcoing,
Eric Mouvaux -
Parti Communiste de Roubaix,
Yann Merlevede -
Ensemble,
Romain BelKacem -
Parti Socialiste Roubaix,
Cyril Chamalet -
Nouvelle Donne,
Arnault Graves -
Ingénieur,
Jean-Pierre Mispelon -
Urbaniste,
Sarah Haddi -
Juriste,
Yannick Paillaud -
Citoyens.

Besoins en mobilité du pôle économique Roubaix-Tourcoing

Avec 16 000 établissements, le territoire de Roubaix-Tourcoing-Wattrelos comprend de nombreuses grandes entreprises dont les liens d'échange économique sont transfrontaliers, nationaux et internationaux. La Redoute reçoit des acheteurs et fournisseurs du monde entier. Nous avons besoin d'une desserte ferroviaire qui rend accessible Roubaix et Tourcoing notamment par des directs Paris, et d'un renforcement de la coopération entre la SNCF et la SNCB (opérateur ferroviaire belge) qui dessert nos gares notamment vers Courtrai et Gand. Ce territoire reste marqué par des restructurations industrielles et urbaines aux lourdes conséquences, mais accueille aujourd'hui des ETI leaders nationaux tels qu'OVH (datacenter) ou Ankama (Jeux Vidéo), des centres de recherche et incubateurs : CETI (Textiles Innovants), Plaine Image (images numériques). Cependant nous constatons le développement inégalitaire de la métropole européenne de Lille, bien que Roubaix-Tourcoing conserve un réel dynamisme économique. Roubaix est, en termes de revenu des habitants, la ville la plus pauvre de France, mais est un pôle d'emploi majeur. Avec un indice 156 de concentration en emploi, Roubaix offre un nombre d'emplois bien supérieur à sa propre population active.

Un territoire bénéficiant d'une bonne desserte intra urbaine

Le territoire est bien desservi, pour les transports en commun d'irrigation, par le Bus, dont la Liane, et le Métro, mais les temps de trajet restent importants entre les centres-villes et Lille, avec des ruptures de charges liées à l'intermodalité.

... qui a besoin du train mais dont la desserte s'est dégradée

Le train reste indispensable en accès court pour le versant Nord-Est. Les avantages du train : temps de trajet, confort, sécurité, organisation, accès aux grands centres urbains nationaux et internationaux, aéroport... constituent un atout pour l'économie. Or le territoire reste insuffisamment desservi pour les plus grandes distances nécessaires aux échanges économiques. Il en est de même pour les nouveaux pôles universitaires et de R&D : centre Européen des Textiles Innovants, Plaine Image, pôle numérique, Campus gare... La réalité est celle d'une desserte en train qui a constamment

Roubaix, le « métallique flamboyant »

La Gare de Roubaix a été reconstruite en 1888 pour faire face au développement de l'industrie textile de Roubaix, à la multiplication du négoce de la Ville avec le monde entier. Son architecte Sidney Dunnet travaillait pour la Compagnie des Chemins de fer du Nord. Il était contemporain d'un certain Gustave Eiffel, qui à la même époque batissait des gares pour la Cie du Midi. La gare de Roubaix est un modèle fonctionnel caractéristique des gares de passage du Nord. Le corps central appartient au courant du métallique flamboyant, les pavillons obéissent à un style régionaliste assez classique. Cette gare est la jumelle de celle d'Arras disparue à la guerre.



Photographe Hernan Ameijeiras @DepuisRoubaix

été dégradée. La ligne a servi de réservoir pour l'ajustement de l'offre de train sur le reste du territoire, et notamment la création des TERGV (Arras, Calais...).

Le service en gare a été réduit

Le service en gare s'est réduit insensiblement, la réduction des horaires d'ouverture commerciale de la gare de Roubaix a été arbitrairement décidée sans concertation avec l'autorité organisatrice de transport, ni avec la commune. Les demandes expresses du Conseil Régional de rétablissement de l'amplitude horaire de la gare n'ont eu aucune suite, il s'agit pourtant de la

2ème ville de la Région. La convivialité en gare a diminué par la désaffectation progressive, organisée de fait : les commerces et services qui existaient il y a encore 15 ans ont disparu et la grande halle ferroviaire paraît vide. Cette dégradation du service, le manque d'information et de marketing autour de l'offre gare, expliquent le reflux de la clientèle alors que l'accès à Lille-Flandres par le train est extrêmement favorable et concurrentiel en confort et en temps de trajet : 9 min contre 22 min par le métro à Roubaix. Les usagers ont été encouragés à se reporter sur le métro (plus long, moins confortable). Encourager l'usage du train, au cœur d'un potentiel de clientèle étudiante, lycéenne et économique considérable semble aujourd'hui indispensable et prometteur.

Enjeux urbains des pôles gare structurants pour Roubaix et Tourcoing

Un patrimoine remarquable :

les gares de Roubaix et Tourcoing

Les gares de Roubaix et Tourcoing sont des éléments de patrimoine remarquables. Les sujétions d'entretien et de maintenance liées à la taille et à la qualité de la construction de la gare rendent indispensables l'optimisation du patrimoine par le renforcement des usages. La SNCF a récemment travaillé sur un projet de reconquête de la gare de Roubaix, notamment de ses 2 ailes. Mais les chiffrages de projet posent question, et affaiblissent le projet de revitalisation dont une 1ère étape consistait en l'implantation de la police municipale, service public adapté aux enjeux de ce pôle de mobilité en développement avec le Campus gare.

Nous souhaitons que ces négociations soient reprises sur un projet plus large, sans que la SNCF ne cherche à tirer profit de bâtiments qu'elle semble peu capable de requalifier. Il est urgent aujourd'hui de repenser un projet complet de développement d'un pôle de service public, tertiaire et

commercial au sein de la gare de Roubaix, de façon à valoriser cet espace de qualité à fort potentiel de conversion. De nouveaux usages sont à favoriser autour des fonctions de coworking ou de tiers lieu.

Des gares pivots de la régénération Urbaine

La gare de Roubaix est aujourd'hui idéalement placée en cœur de ville, dans un quartier en développement autour de la fonction étudiante, à 400 m de La Redoute.

Elle crée une perspective urbaine remarquable en réponse à l'hôtel de Ville de Roubaix sur la seule artère haussmanienne de la Ville. Elle constitue de fait un pivot qui structure le centre ville au cœur du Campus gare en construction : regroupement de l'Unité Langues Etrangères Appliquées de Lille 3, Institut du Marketing Direct, IUT carrières juridiques, et construction d'un pôle résidentiel et tertiaire. À terme, on attend sur ce quartier près de 2000 étudiants.

Le pôle Multimodal de Roubaix (train, métro, bus, V'Lille, parkings...) est la gare actuelle, au contact privilégié des clientèles étudiantes, lycéennes, des écoles spécialisées, et des salariés.

La gare de Tourcoing se présente quant à elle comme une porte de l'Eurométropole en liaison directe avec Courtrai. Grâce aux emprises encore existantes de la voie unique Tourcoing/Halluin (Menin), elle offre encore le potentiel d'une desserte alternative du Versant Nord-Est. La gare de Tourcoing termine la perspective du Boulevard G.Dron sur la belle place de la gare à requalifier, mais accidentogène, l'un des 50 points noirs de la MEL pour le vélo. Elle offre la possibilité de recréer un lien entre le centre-ville et le quartier de l'Epidème. Une liaison gare / place Sébastopol plus lisible est à aménager. Le potentiel de ce quartier est important avec un quartier d'affaires en construction et des friches à valoriser. Des installations ferroviaires spécifiques constituent un point fort pour le fonctionnement global du réseau Tourcoing, qui accueille en effet les garages de la SNCF de Tourcoing, et l'ancienne cours de marchandises permet des développements.

Une nouvelle gare à l'Union : une idée inopérante pour le territoire

Quelle cohérence y aurait-il à construire une gare dans un quartier en devenir, en condamnant un centre-ville et le réinvestissement public en cours sur le Campus gare ? Une gare à l'Union ne serait pas multimodale, ne serait-ce pas un gâchis économique et du risque de déshérence des gares de Roubaix et Tourcoing ? Rien ne justifie d'amoindrir un accès en cœur de ville pour reporter en périphérie la desserte, créant pour l'existant de nouvelles ruptures de charges. Nous préconisons d'utiliser l'argent qui aurait été consacré à la construction d'une nouvelle gare à l'Union au renforcement des pôles gares existants à Roubaix comme à Tourcoing. Une solution innovante de mobilité durable reste à inventer pour l'Union (véhicule autonome, navette..)

Nous demandons un aménagement ferroviaire équilibré pour Roubaix-Tourcoing :

L'investissement en «milliards d'€» du projet REGL doit régler la régénération des gares existantes et reconstituer des pôles attractifs pour satisfaire les besoins de déplacement des centaines de clients potentiels de ce territoire.

Cela passe par :

- **L'amélioration du service** : nombre de dessertes, dessertes à des horaires adaptés (du point de vue des horaires de travail, des débuts et fins de semaine pour les travailleurs en mobilité et les étudiants, et pour des liaisons directes sur Paris et Roissy...), retour aux horaires d'ouverture antérieurs, mise en place d'une politique adaptée de communication pour développer la clientèle
- **La préservation d'un potentiel de desserte fret** pour permettre le développement de pôles économiques du territoire.
- **La mise en service de liaisons directes** A/R Tourcoing - Roubaix - Croix-Wasquehal - Armentières - Littoral quotidiennes en été sans passer par Lille, l'ouverture de cette ligne aux opérations TER-MER à 1€ pour la population de Roubaix-Tourcoing-Wattrelos.



La gare de Tourcoing est classée

Inscrite à l'inventaire du patrimoine des monuments historique (1984), elle est aussi identifiée comme patrimoine historique de la seconde Guerre Mondiale (liée à l'histoire de la Résistance et au train de Loos).

- **Le réaménagement de la gare de Roubaix**, qui doit conforter son rôle de pôle multimodal, intégrer un centre tertiaire de services aux usagers du train et grand public, aux entreprises et travailleurs nomades.
- **La redéfinition de la gare de Tourcoing** confortant son rôle international et la requalification ferroviaire de la ligne Tourcoing - Halluin (Menin).
- Les solutions ferroviaires permettant **de relier ce territoire au reste de la région sans rupture de charge.**

Si le projet REGL était retenu par les décideurs, nous demandons que les études portent sur l'ensemble de ces points dont la régénération des gares de Roubaix et Tourcoing, et intègrent en phase 1 l'intervention sur Roubaix et Tourcoing.

Si toute autre alternative au projet REGL était retenue, nous réclamons également l'insertion de la régénération des pôles gares de Roubaix et Tourcoing comme une priorité.