

Le RER Lille - Hénin doit-il se faire et à quel coût ?

C'est l'une des questions que va poser la commission nationale de débat public (CNDP) qui va lancer, à partir d'avril, une concertation dans la région autour du projet de création d'un RER entre Lille et Hénin-Beaumont, une arme anti-bouchons à deux milliards d'euros.

PAR SOPHIE FILIPPI-PAOLI
region@lavoixdunord.fr

RÉGION.

QUEL EST LE PROJET ?

Lancée en 2010 par le conseil régional, l'idée est de créer une ligne ferroviaire façon RER parisien entre Hénin-Beaumont et Lille avec des antennes de raccordement vers Armentières et Tourcoing au nord et Cambrai et Arras au sud. Des arrêts sont également prévus à Carvin, Seclin, Lesquin, Villeneuve-d'Ascq (près du stade Mauroy) et sous la gare Lille-Flandres.

Coût total de l'opération : 2 milliard d'euros, ce qui en fait l'une des plus importantes de la région. Le but : un trajet Lille - Hénin en 21 minutes pour 2025 qui devrait désengorger l'A1 puisque 50 000 voyageurs sont attendus chaque jour.

Trente-cinq kilomètres de lignes seraient ainsi créés avec une dizaine de trains attendus dans chaque sens et une fréquence rapprochée entre chaque train. Nom de code du projet : Réseau express Grand Lille.

LE RÔLE DE LA COMMISSION

Saisie par le conseil régional, la Commission nationale de débat public est un organisme d'État indépendant qui met en débat tous les projets à plus de 300 millions d'euros qui ont un impact sur l'aménagement du territoire. Dès le 2 avril, elle va lancer dans la région une énorme concertation de quatre mois avec des questions qui fâchent sur le futur RER : « Nous allons nous interroger sur la nécessité réelle de faire cette

ligne, son coût, son impact sur l'environnement, l'urbain, explique Jacques Archimbaud. Nous allons aussi nous demander s'il ne vaudrait pas mieux améliorer l'existant. »

UNE CONSULTATION DE TOUS

Dans cette démarche, huit réunions publiques vont être organisées, des auditions vont être menées et une quarantaine de points information-débat vont s'implanter dans les communes concernées mais aussi les facs, les lycées...

Il y aura, enfin, une permanence qui ouvrira à Lille, rue des Ponts-de-Comines. « Le but est d'associer

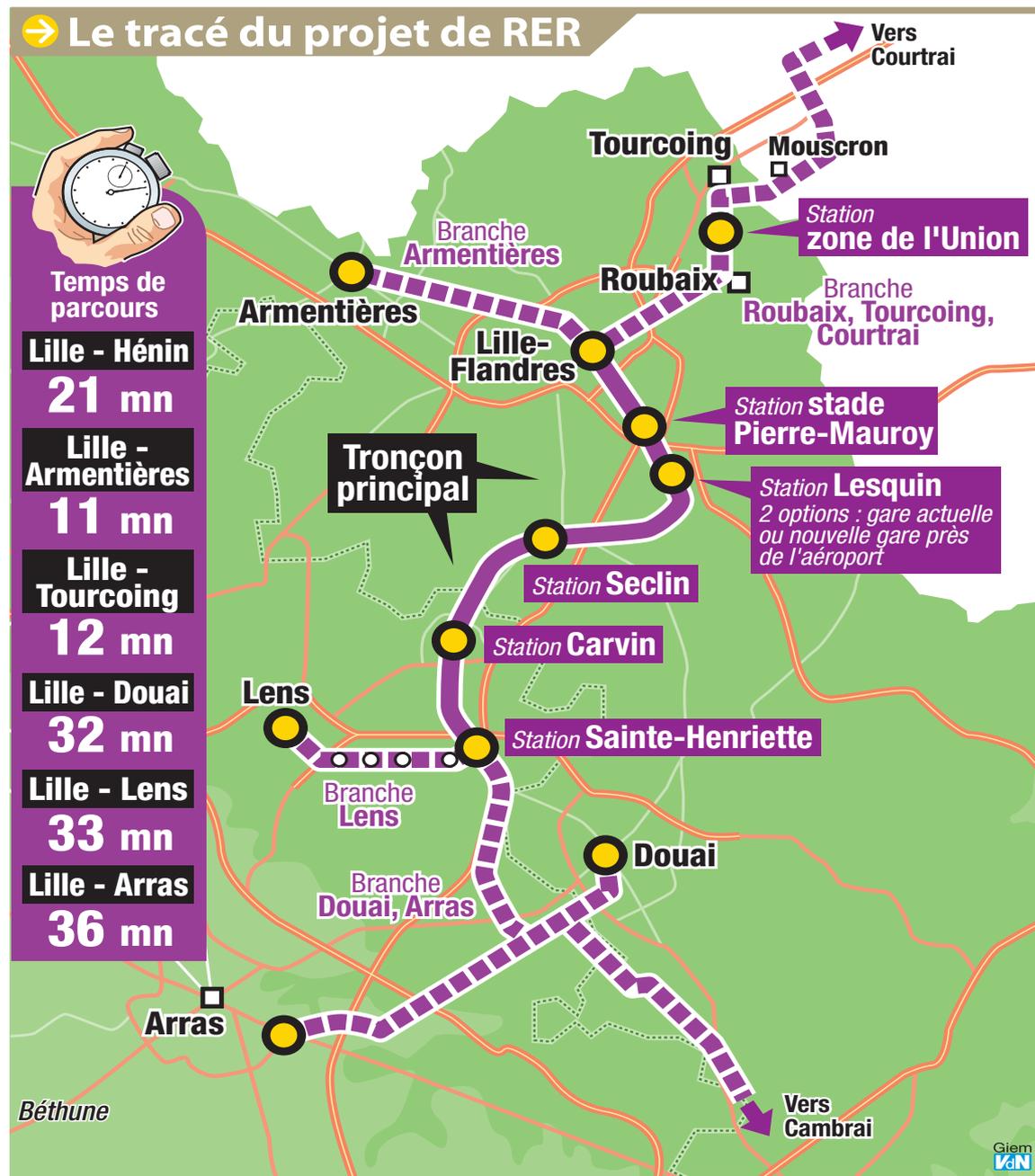
35 kilomètres de lignes seraient ainsi créés avec une dizaine de trains dans chaque sens et une fréquence rapprochée.

tout le monde, y compris des gens a priori loin du projet. Nous allons passer par les réseaux sociaux, solliciter les chefs d'entreprise, les syndicats, les citoyens lambda... Nous allons voir des milliers de personnes. »

Le rapport de cette commission de 6 personnes sera rendu le 15 septembre et joint à l'enquête publique. L'avis ne sera que consultatif. « L'expérience a montré à Sivens que lorsqu'on squize un débat ça passe mal, idem si on n'écoute pas ce que les gens disent comme à Notre-Dame-des-Landes. »

Reste que le projet devra passer au travers d'une autre échéance : les élections régionales de décembre. ■

Le tracé du projet de RER



Des gares neuves et une souterraine

Une gare... sous Lille-Flandres

Si le projet aboutit, une gare sera aménagée sous Lille-Flandres, à proximité de l'actuelle station du tram et des métros. Selon Jacques Golen, qui pilote le projet pour le conseil régional, la structure comportera quatre quais, ce qui devrait désengorger le site

Du nouveau à Seclin, Carvin, Lesquin, Hénin et Villeneuve-d'Ascq
Trois nouvelles gares sont envisagées à Seclin, Carvin et au pied du terroir Sainte-Henriette à Hénin-Beaumont. Au niveau de Lesquin, il existe deux variantes. Soit

la gare actuelle sera utilisée, soit une nouvelle gare sera construite avec un passage en tunnel sous les pistes de l'aéroport.

Enfin, un arrêt à proximité du stade Pierre-Mauroy sera possible les soirs de match et de concert.

La préservation des lignes existantes

Toujours selon le projet, l'existant sera préservé. Actuellement, seuls 10 % des métropolitains qui se déplacent prennent le train. Soit quatre fois moins qu'à Paris et trois fois moins qu'à Bordeaux. ■



Aller au Grand Stade en train ? Une des options du projet.

DOUZE TRAINS PAR HEURE

Afin de convaincre le plus possible d'automobilistes d'abandonner leur voiture, le projet prévoit, aux moments les plus chargés, un train toutes les 5 minutes entre Lille et Hénin. Soit 12 trains par heure. Les rames, d'une capacité de 225 places assises, auraient une vitesse de pointe de 160 km/h. Les simulations font état de 50 000 voyageurs par jour en 2030 dont 16 000 pour la période de pointe du matin.

UNE A1 ENGORGÉE

La liaison par l'A1 entre la métropole lilloise et le bassin minier est l'axe routier le plus chargé de la région. Avec des chiffres qui donnent le vertige : 430 véhicules entrent et sortent de l'agglomération lilloise chaque jour. Le flux principal se situe entre le nord et le sud et serait donc concurrencé par le futur RER. Actuellement, les projets d'axes routiers qui seraient de nature à soulager l'A1 sont tombés à l'eau ou reportés. Ainsi, on parle d'un éventuel contournement Sud-Est de Lille pour 2050 et le projet d'A24 a été abandonné il y a plusieurs années.