

LES ENSEIGNEMENTS DE L'ATELIER PRÉPARATOIRE – 11 mars 2015

L'atelier préparatoire en bref

Soixante-neuf personnes ont participé à l'atelier préparatoire organisé par la CPDP pour faire émerger les thèmes et questions clés du débat, le 11 mars 2015.

Au total, 47 organismes ont réfléchi ensemble : associations de protection de l'environnement, usagers des transports collectifs, mais aussi organismes du monde agricole, services de l'État, autorités organisatrices des transports, universitaires et chercheurs, acteurs de l'aménagement du territoire, chambres consulaires et acteurs économiques, syndicats de salariés.

Après la présentation détaillée du projet par le Vice-Président M.Wacheux au nom du Maître d'Ouvrage, un travail s'est organisé par petits groupes en deux sessions : une le matin et une autre l'après-midi. La session du matin avait permis l'émergence des thèmes principaux du débat. Celle de l'après-midi a été consacrée à l'approfondissement de ces thèmes. Au terme de l'après-midi, chaque participant a sélectionné les huit thèmes qui lui semblaient les plus importants, ce qui a permis à la Commission particulière de les hiérarchiser. La qualité du résultat est à la hauteur du sérieux et de l'implication des participants.

A l'arrivée a été listée une série de trois questions à ne pas oublier :

- L'importance de bien s'entendre sur un diagnostic des mobilités actuelles et sur une analyse des besoins à venir, (incluant un état du réseau ferroviaire existant)
- La mise en échange des projets et des visions de l'aménagement du territoire à l'horizon 2030, selon les différentes hypothèses retenues
- Les conditions à réunir pour le changement des comportements et les reports modaux de la route vers la voie ferrée

Ces trois « préalables » conditionnent le cœur du débat : les participants s'entendent pour dire que celui-ci résidera dans l'examen des trois scénarios proposés (enrichis des propositions alternatives ou complémentaires) selon différents critères : l'offre de services, les impacts sur les espaces urbains et ruraux, les coûts et le financement, les effets économiques et sociaux, les enjeux écologiques et la gouvernance globale du système de transports.

Analyse synthétique des résultats

Le travail de réflexion et la hiérarchisation des éléments réalisés par les participants a fait émerger 4 grandes questions thématiques et quelques sous thématiques. Plusieurs enjeux clés émergent :

Question 1 : Quel(s) diagnostic(s), sur les mobilités actuelles et les besoins à venir ? Quel diagnostic sur l'état du réseau ferroviaire existant et ses potentialités ? Quel diagnostic enfin sur le réseau routier et autoroutier ?

Les participants s'interrogent sur la façon dont le diagnostic peut être affiné par catégorie sociale, par composante démographique et par territoire. Par catégorie de besoins aussi : déplacements domicile travail ? Tourisme ? Études ? Loisirs et consommation ?

Ces besoins seront-ils hiérarchisés ? Avec quels objectifs et pour qui ? Une interrogation porte sur l'implication des acteurs, une autre sur l'interprétation des données factuelles qui fondent le diagnostic. Les besoins exprimés par le MO tiennent-ils compte des projets des territoires et des objectifs par ailleurs affichés par le Conseil Régional (SRADDT, SRCE-TV, etc.) ?

La nécessité d'une grande transparence des hypothèses fondant le diagnostic et le besoin de clarté des scénarios sont également abordés. Enfin, on souligne la nécessité que les différents acteurs, en particulier les opérateurs du ferroviaire et l'État présentent leurs propres diagnostics en début de débat.

Question 2 : Quels projets (quelles visions) du territoire à l'horizon 2030 (à l'horizon du projet) ?

L'exercice a soulevé de très nombreuses questions : à quelle échelle raisonne-t-on et comment intégrer à la fois la nouvelle dimension régionale et la dimension européenne ? Quid de la centralité Lilloise et quelle centralité ? La relation entre les pôles aux « extrémités » du grand Lille ? Avec la côte et les territoires plus à l'est ? Les spécificités du bassin minier et des territoires particulièrement affectés par les crises successives ? Quel devenir de l'existant et notamment des pôles commerciaux, administratifs culturels historiques ? Raisonne-t-on en termes de spécialisation des territoires ? Comment répartir les fonctions métropolitaines et les activités à forte valeur ajoutée ? L'avenir de l'industrie ? Quel rapport entre le réseau régional et la desserte du territoire par le TGV ? Quel lien avec le projet de canal Seine - Nord ?

Question 3 : Quels leviers (quelles conditions) pour le changement des comportements et pour les reports modaux ?

La question des mesures à mettre en place pour inciter les changements de comportement rencontre un intérêt fort : en dehors des infrastructures et du cadencement, comment rendre plus attractif le ferroviaire ? Confort, qualité du service, services quotidiens le long de la ligne ? Politique tarifaire ? Harmonisation des modes de paiement ? Information des voyageurs ? Cohérence du rabattement entre tous les modes de transports : ajustement des offres de transports collectifs, hubs ? Comment rendre comparativement moins attractifs les usages *individuels* de l'automobile pour les déplacements du quotidien ? Péage urbain ? Politique plus contraignante de stationnement ? Covoiturage ? Quelle politique d'aménagement du temps (ouverture des services publics, horaires de travail) ? Quelle pédagogie pour démontrer les surcoûts d'un usage exclusif de l'automobile individuelle (santé, accidentologie, temps perdu) ?

Quel impact des différents scénarios pour le déploiement du fret ferroviaire ?

In fine faut-il un choc d'offre fort ou (et) des évolutions par petites touches ?

Question 4 : le REGL : scénarios alternatifs ou complémentaires

Les questions se concentrent sur l'interpellation suivante : trois scénarios pour des objectifs différents ? Pour quels

résultats attendus et évalués selon quels critères ? Le fil de l'eau est-il un scénario ? Le scénario 2 peut-il être diversifié ou complété ? Peut-il être une phase 1 du scénario 3 ? Pourquoi la gare de Lille Flandres en souterrain à 490 millions d'euros dans le scénario 2 ? Y-a-t-il d'autres scénarios ? Comme pour toutes les infrastructures de chemin de fer, la question de l'amélioration de l'existant au regard d'un équipement neuf est perçue comme centrale, d'autant que les orientations ministérielles actuelles paraissent aller dans ce sens. Que disent les contrats de plan en cours sur ces questions ? L'État et la SNCF doivent donner leurs propres scénarios ou en tout cas indiquer la façon dont ils étudient cette question.

Les scénarios doivent être examinés dans le débat au regard de tous les critères énoncés ci-dessous pendant l'atelier :

Le service, où et pour qui ?

Cette question rejoint celle du diagnostic : les bouchons de l'A1 et la saturation de la gare de Lille Flandres sont unanimement considérés comme des enjeux majeurs. Finalement, même avec les chiffres de fréquentation annoncés dans le scénario fort (REGL), les effets sur les bouchons ne resteront-ils pas très marginaux ? Quid de l'effet « rebond » ?

De même, une grande vigilance doit être accordée pendant le débat à une identification claire des attentes : pourquoi les habitants n'empruntent-ils pas le train dans les mêmes proportions que dans d'autres régions ? Attendent-ils des différents scénarios une plus grande rapidité ? Une desserte plus cadencée ? Un lien de pôles à pôles dans le Grand Lille ou plutôt le désengorgement de la proche couronne Lilloise ? Les deux ? Le fait d'avoir un tracé pénétrant sous la gare de Lille Flandres correspond-t-il à un besoin réel ? Quelle desserte des universités ? Pourquoi pas un arrêt permanent près du grand stade ? Le nouveau service offert par le REGL n'instaure-t-il pas un besoin supplémentaire sans répondre aux existants ? N'est-il pas susceptible de remettre en cause (et dans quelle proportion) les services existants et la desserte des gares actuelles ?

Les impacts pour les espaces urbains et ruraux

« Préserver les espaces agricoles » et « éviter de délaisser des lieux inaccessibles » sont cités comme une question importante : on ne peut se contenter de répondre « compensations », celles-ci sont perçues plutôt négativement par le monde agricole sur la base de l'expérience. Éviter l'étalement urbain le long des voies nouvelles qui annulerait les effets positifs de l'équipement est perçu comme un enjeu clef à traiter à l'instar de la concentration autour des gares avec les risques de spéculation immobilière qu'elle implique, ou encore du rapport entre gares nouvelles et gares anciennes. L'intégration architecturale aux tissus urbains existants (en particulier pour les éventuelles gares de périphérie) est mentionnée très fréquemment. Celles liées au classement des terrils par l'UNESCO et au centre-ville de Lille sont également citées.

Enfin, les risques de mutations sociales (gentrification de certains quartiers ou villes, enfermement des autres dans la pauvreté) sont évoqués sans plus de précision par plusieurs participants comme un indicateur à surveiller.

Les enjeux environnementaux et écologiques

Les corridors écologiques, dans les conditions d'un espace déjà saturé, les paysages, le bruit, l'air et l'eau (les champs captants) sont des enjeux importants. La consommation énergétique en exploitation et le bilan carbone (ou empreinte écologique) en construction des scénarios 2 et 3 doivent être évalués, notamment au regard des coûts écologiques colossaux de la situation actuelle ou du scénario « au fil de l'eau ».

Les effets économiques et sociaux ?

Quels emplois et à quel endroit ? En quoi le REGL est-il un facteur d'attractivité pour de nouvelles implantations dans la région ? En quoi favorise-t-il la fluidité de la main d'œuvre locale et l'implantation des entreprises dans des territoires aujourd'hui mal desservis ? Le REGL favorisera-t-il la relocalisation de l'économie ? Quels besoins et quelle réponse en desserte pour les zones nouvelles en émergence (exemple : l'Union) ? Quelle desserte de l'aéroport de Lille Lesquin ? En quoi le REGL aiderait-il à la mobilité des demandeurs et à l'efficacité des offres de formation.

La valorisation de la filière ferroviaire est considérée comme importante ainsi que le développement autour des pôles d'échange.

Les coûts, les financements, le phasage

Les coûts et le type de financement sont des enjeux clairs pour les participants. Combien tronçon par tronçon, équipement par équipement ? Comment sont évalués les coûts ? Par exemple, celui du tunnel sous Lille Flandres ? Qui investirait ? À quelle hauteur ? Avec quel montage ? Le financement serait-il public ? Privé ? National ? Européen ? Le coût des compensations financières (agriculture, environnement) est-il d'ores et déjà pris en compte dans le calcul global ? Si oui à quelle hauteur ? Sinon, comment le sera-t-il ?

Quel modèle économique en exploitation ? Quel subventionnement public du service et quel part pour l'utilisateur ?

A terme quel impact sur d'autres projets, notamment d'infrastructure dans la région ?

Comment le projet sera-t-il phasé ? Par où commencerait-on et selon quels critères ?

Dans les trois scénarios, comment intervient la question des nuisances en phase maintenance ou chantier ?

Restrictions de circulation de train ? Gênes en centre-ville ? Génie civil pour le raccordement des gares nouvelles ?

Les participants ont exprimé en outre le souhait qu'un calendrier précis des échéances et décisions soit communiqué au grand public, de façon à ce que chacun sache ce que seront les modalités de participation du public à chaque étape.

La gestion, la gouvernance

Les participants se sont interrogés sur le fait qu'à l'heure actuelle le projet « *ne correspond à aucune échelle de gouvernance* ». Ils ont posé la question de la mise en cohérence des projets de transports collectifs sur les territoires.

Quelle place pour la région et pour les territoires desservis dans le pilotage du projet ? Quelle place pour l'opérateur historique ? Quel gestionnaire de l'équipement et quelle interface avec les réseaux existants ? Quel exploitant ? Quel statut pour les personnels ?

In fine les participants se sont interrogés sur la façon dont on pourrait (ou non) combiner les scénarios, mixer les tronçons.

À toutes les questions posées dans l'atelier, le débat public n'apportera certes pas en quatre mois des réponses définitives. Néanmoins, il devra s'efforcer de n'en laisser aucune de côté, et de faire en sorte que toutes les données, études et rapports existants soient mis honnêtement à la disposition du public.

Il appartient à la Commission de les ventiler dans les différents moments du débat : auditions, fabrication des propositions, « rendez-vous avec ».

Le débat doit également aboutir au fait que les questions qui n'ont pas de réponse à ce stade, puissent faire l'objet d'un travail d'expertise et d'études complémentaires afin que les modalités de participation ultérieure du public soient bien claires.