

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Compte Rendu Réunion publique Arras 19 mai 2015

Début et fin de la réunion : 19h-22h

Résumé de la réunion

Dix-huit interventions depuis la salle ont permis de faire le tour de questions très importantes : centralité Lilloise et conséquences du projet pour tous les territoires, relations avec la nouvelle Région, engorgement ou non des nouvelles gares et modalités d'accès.

L'impact du projet REGL sur le tissu urbain existant a été abordé et des questions sur les coûts, les évolutions des mobilités pour les dizaines d'années à venir ont été posées.

Les soutiens et les scepticismes (notamment de l'association «Chlorophylle Environnement») se sont exprimés clairement et courtoisement ; M. Rapeneau, Président de la Communauté d'Agglomération, a fait connaître son soutien au projet, renommé par ce dernier « Lien express Régional » (LER).

Toutefois, pour les personnes favorables au projet, le maître d'ouvrage doit envisager la modification du tracé vers ARRAS ainsi que la création, au point de jonction avec le REGL, d'une nouvelle gare TGV capable de capter une partie des flux actuellement concentrés sur Lille.

Organisée dans la ville d'Arras, la quatrième réunion publique prévue par le débat en cours sur le projet REGL a accueilli cent dix personnes venues s'informer, poser leurs questions et donner leur avis sur le projet.

Après un rappel du cadre et des principes du débat public ainsi que des modalités mises en place pour permettre l'expression de tous, le président de la Commission particulière a rappelé également que d'autres réunions publiques auront lieu dans des villes comme Carvin et Villeneuve d'Ascq, suite à la demande des maires de ces territoires d'accueillir le débat.

Le maire de la ville d'Arras, M. Frédéric Leturque, a souhaité la bienvenue aux participants et remercié la Commission pour sa volonté d'aller à la rencontre de tous les publics, étant donné que le grand public n'est pas toujours familier des débats.

Pour lui, la mobilité est un sujet important non seulement à l'échelle de la région mais aussi d'une communauté urbaine car elle concerne la manière dont les gens se déplacent et les moyens de transport qu'ils utilisent pour le faire. C'est pourquoi il est important d'instaurer un dialogue entre tous les acteurs pour coordonner les volontés et faire un projet cohérent.

La construction du SMIRT, affirme M. Leturque, a permis la tenue d'autres débats. Il espère ainsi qu'il permettra à nouveau d'articuler les politiques conduites sur ce sujet dans les différents territoires du Nord-Pas de Calais mais aussi en Picardie.

Il regrette néanmoins le rôle de la SNCF qui, dans l'organisation de son réseau de transport, n'hésite pas à remettre en question certaines dessertes du territoire mettant ainsi en doute la faisabilité des projets territoriaux. Il souhaite que le débat public soit un moyen pour renforcer les liens entre les acteurs du territoire afin de faire valoir auprès de la SNCF des enjeux forts du territoire.

Concernant le projet REGL il affirme un fort soutien car il est très important de travailler sur un projet qui permette aux populations locales de se déplacer vers Lille dans de bonnes conditions.

Le maître d'ouvrage a présenté les caractéristiques de son projet et souhaité exprimer son engagement dans le débat public. Il juge ce débat exemplaire tant par la diversité des formes qu'il prend que par l'exigence de la Commission particulière qui n'hésite pas à rappeler aux acteurs qu'il est nécessaire de faire un débat de qualité.

Pour M. Wacheux, le projet REGL est une proposition de services pour le territoire.

Échanges avec la salle

La réunion a vu plusieurs participants, élus et militants associatifs notamment, prendre la parole pour soutenir le projet ou bien manifester un scepticisme.

La pertinence du projet REGL compte tenu du risque de métropolisation, du faible désengorgement de l'A1 et de l'absence de garantie du report modal

Pour un militant CGT, le projet aurait pu être réalisé il y a 30 ans lorsque le projet Euralille était en construction et que Pierre Mauroy était leader dans les projets urbains. Cela, affirme-t-il, aurait évité des coûts supplémentaires à la collectivité.

M. Wacheux souligne que les infrastructures de transports avec le métro avaient dû être considérées comme suffisantes pour les besoins de mobilité de l'époque. Pour lui, il est compréhensible de regretter un Réseau Express à l'époque de Pierre Mauroy, mais il est tout aussi possible de se réjouir qu'il soit débattu aujourd'hui.

Les discussions autour du désengorgement de l'A1 ont émergé dès le début des échanges. Un usager des transports s'interroge sur la capacité réelle du projet à désengorger l'A1 et à renforcer l'utilisation du train en direction d'Arras sur Lille (et inversement) alors que la ligne prévoit de s'arrêter à la gare de Sainte Henriette et que l'accessibilité à cette gare nécessite forcément l'usage de l'automobile. Il demande au maître d'ouvrage d'expliquer comment il compte désengorger l'A1 avec la mise en place d'un projet qui prévoit l'utilisation de la voiture pour aller à la gare.

Concernant le report modal, pour le directeur interdépartemental des routes, la proposition de développer le covoiturage sur l'A1 augmente le risque de détourner vers la route les utilisateurs potentiels du projet REGL. Cela est d'autant plus prévisible, affirme-t-il, que les pôles d'échanges se situent très près de l'autoroute incitant ainsi les usagers, pour y accéder, à utiliser la voiture. Pour lui, ces usagers continueront le trajet en voiture puisque le REGL ne va pas les chercher au plus près de là où ils habitent.

Il rappelle que le succès d'un pôle d'échange dépend de la qualité de desserte, de la facilité, de la commodité, de la fluidité et de la tarification. Tous ces aspects doivent donc être bien réfléchis pour faire un choix d'aménagement qui permette un transfert modal de la route vers le fer.

De l'avis de certains participants, le projet REGL ne règlera pas le problème d'engorgement de l'A1. Les études sur l'évolution des transports et des mobilités prévoient une saturation encore plus importante de la route dans les années à venir ; il est donc demandé à la Région d'expliquer comment elle compte régler les problèmes actuels en attendant que la réalisation du REGL.

Pour la Région, la population locale prend déjà la voiture pour se déplacer. C'est donc un constat qui pose plutôt la question de la capacité du réseau REGL à prendre une partie de ces usagers de l'automobile pour désengorger l'A1. M. Wacheux, estime que l'articulation modale, y compris avec la voiture, est réalisable si les futurs usagers s'arrêtent à mi-parcours pour prendre le train. Cela est d'autant plus prévisible qu'il parie sur la capacité des gens à choisir entre un déplacement qui assure un temps de parcours fiable et une entrée dans les bouchons.

Sur le covoiturage, les études réalisées montrent qu'il est possible d'arriver à 1,4 personnes par véhicule. Cela n'aura pas de conséquence négative sur le REGL.

Le président du conseil de développement du pays d'Artois estime pour sa part que le projet tel qu'il est présenté ne doit pas être un aspirateur vers Lille.

S'il faut désenclaver Lille de ses voitures, il faut aussi la libérer de certaines activités. Demain, le projet permettra au territoire d'attirer de nouvelles compétences. Il espère ainsi que des étudiants viendront massivement à Arras compte tenu des formations proposées par l'Université d'Artois. Cette perspective pourra aussi pousser les territoires vers l'excellence.

Concernant les gares, il rejoint l'inquiétude de certains et souhaite que le rôle structurant des gares soit renforcé. Il propose de densifier ce qui existe au lieu de créer, à une époque où on lutte contre l'étalement urbain, des centralités urbaines comme il est prévu à Sainte Henriette. Enfin, il estime que la Région manque d'ambition compte tenu des dépenses prévues. Il préconise alors de contraindre réellement l'automobile pour obliger les automobilistes à prendre le train afin qu'ils réalisent qu'un train offre des services bien plus intéressants (WIFI) que la voiture.

Pour une conseillère municipale d'opposition d'Arras, en voulant répondre aux besoins de déplacement, le risque de renforcer la métropolisation est réel. Certains craignent une accentuation du problème que le REGL souhaite résoudre. Quand on habite Arras, souligne une personne, il est assez frappant de voir, par la simple présentation rapide du projet, que c'est le désengorgement de Lille qui a été au cœur de la réflexion mais pas les territoires enclavés.

Une intervenante met en garde le maître d'ouvrage contre les « gares à betteraves » où il est nécessaire de venir en voiture. Elle souhaite que la Région réfléchisse sérieusement aux alternatives qui visent à renforcer les polarités urbaines et interurbaines du transport ferroviaire actuel.

Le maître d'ouvrage rappelle que les gares ne seront pas déplacées avec le projet. Des stations sont prévues sur le tronçon nouveau mais le REGL prévoit aussi de se greffer au réseau existant et sur les gares en place.

La question se pose toutefois pour Roubaix-Tourcoing où la création d'une gare dans la zone de l'Union est proposée. Il souligne cependant que cette gare n'est pas prévue dans le projet tel que présenté aujourd'hui et que les gares nouvelles se situent uniquement sur le tronçon central.

Il considère que sur la fréquentation, on peut reprocher l'honnêteté des chiffres et la sincérité des perspectives à 2030 émises par le dossier du maître d'ouvrage ; mais il affirme que ces chiffres n'atteignent pas un plafond et que de bonnes surprises sont possibles.

Sur le risque de métropolisation, l'effet « aspirateur » existe d'ores et déjà sur le réseau routier.

L'articulation du REGL avec la nouvelle Région Nord-Pas de Calais - Picardie

Par rapport à la grande région Nord - Pas de Calais – Picardie, certains souhaitent savoir ce qui est prévu pour l'axe Amiens-Lille et dans ce cadre comment est envisagé la relation de Lille avec Arras.

D'après la Région, les pôles d'échanges « ne seront pas des aspirateurs à voitures » car le REGL n'a pas vocation à greffer sur lui toutes les circulations en région puisque le TER demeure. Le REGL a pour objectif de mieux desservir tous les axes. C'est parce qu'une fréquence plus importante est prévue par le projet qu'il permettra d'améliorer les autres axes (Valenciennes, Lens, bassin minier). Toutes les circulations, y compris celles venant de Picardie, n'emprunteront pas dans l'avenir l'axe proposé par le REGL.

Toutefois, la situation générale des transports avec la Picardie est au cœur des réflexions entre les deux Régions. La Région Nord-Pas de Calais a signé une convention avec la SNCF pour une durée de 10 ans avec une clause de révision permettant de faire le point sur les services nécessaires dans quelques années ; ces échanges avec la SNCF arrivent en même temps que les échéances de la convention Picarde. Pour M. Wacheux, il sera donc possible de revoir le service global bien que des différences entre les deux Régions existent : le Nord-Pas de Calais connaît une forte métropolisation (80% des trains vont vers ou en provenance de Lille) alors que dans la Région picarde le transport est plus diffus et porté davantage sur Paris.

Toutefois, il faudra que la circulation qui vient de Picardie profite du réseau REGL comme il est prévu pour les autres territoires.

Une élue municipale se félicite de l'existence du débat pour permettre l'expression du public et trouve qu'il s'agit d'un bon exercice démocratique. Elle s'interroge ainsi sur la probabilité de voir un projet comme le REGL émerger de l'exécutif d'une région composée par le Nord-Pas de Calais et la Picardie. Pour elle, il s'agit d'un projet du passé. En effet, le REGL prend en compte uniquement la région Nord-Pas de Calais sans se soucier des questions de mobilité de la nouvelle région, alors qu'elle va avoir besoin de structurer la mobilité de l'ensemble de ses habitants.

Le maître d'ouvrage affirme que la nature des enjeux ferroviaires en Picardie est totalement différente de la nature des enjeux dans le Nord-Pas de Calais aujourd'hui. Pour lui, ces problèmes de mobilité se maintiendront dans une Région plus grande s'ils ne sont pas résolus par le REGL.

Risques environnementaux et patrimoniaux du REGL

La joie au moment du classement des terrils au patrimoine mondial de l'UNESCO est rappelée par un participant qui se dit inquiet du risque de remise en cause du label UNESCO et de l'identité du bassin minier par le projet REGL. Il pense, en tant que membre de l'association Chlorophylle Environnement, que le projet aura également des impacts conséquents sur l'environnement en général.

Il regrette que le projet ne fasse pas état de la présence du terril de la « fosse N° 4 », près de la gare de Carvin, alors qu'il est sur un site classé. Il souhaite que cette zone fasse partie des sites à protéger par le projet et se réjouit de la tenue d'une réunion publique à Carvin.

M. Wacheux rappelle qu'en tant que maire d'une commune du bassin minier, il est lui aussi très attentif au label UNESCO et qu'il ne souhaite pas non plus sa disparition. Sur les enjeux paysagers et environnementaux, le maître d'ouvrage assure qu'ils seront pris en considération.

Intervention de M. Rapeneau, président de la Communauté Urbaine d'Arras

La présentation de M. Rapeneau est présentée comme une contribution de la Communauté Urbaine d'Arras (CUA) au projet.

En tant que Conseiller régional, il apporte un vrai soutien au projet qui vise à répondre à une problématique qui ne concerne pas seulement l'accès à Lille. Il propose dans cette logique de baptiser le projet REGL « Lien Express Régional » (LER), car il estime que cela correspond mieux à la réalité de ce que propose le REGL.

Pour sa part, il est d'accord avec le projet REGL à condition que soit modifié le tracé vers Arras et que soit créée, au point de jonction du REGL avec le TGV, une nouvelle gare TGV ; cela permettrait de capter une partie des flux actuellement concentrés sur Lille pour faire l'interconnexion avec le réseau de la grande vitesse et permettre ainsi une connexion à l'international.

Cela dans le but également de renforcer l'attractivité du territoire en lien avec les autres projets structurants, notamment le Canal Seine Nord Europe. Ces travaux sont possibles en raison du foncier disponible.

Cette variante aurait pour conséquence de rallonger un peu pour les Douaisiens le temps de transport,

M. Rapeneau estime que cela n'est pas dramatique compte tenu de la possibilité de disposer d'une gare TGV qui relierait les habitants de Douai au réseau européen auquel ils auront accès grâce au REGL.

Le tracé prévu par le REGL pourrait aussi être prolongé pour continuer grâce à la liaison Arras- Douai et donner à Cambrai un positionnement central dans la région. Tout comme une liaison vers Amiens et Saint Quentin pourrait être envisagée.

Enfin, M. Rapeneau rappelle qu'il faut suivre l'évolution des liaisons par cars envisagées dans la Loi Macron.

D'autres alternatives au projet REGL

Un militant associatif regrette que les alternatives au projet REGL n'aient pas été étudiées alors qu'elles existent. Il déclare avoir remis un document à la Commission faisant état de 20 propositions et demande au maître d'ouvrage de procéder à la création d'une commission sur les alternatives pour travailler après le débat (en Juillet) sur tous les points qu'il évoque dans sa proposition.

Le président de la Commission particulière explique que toutes les propositions formulées par les participants sont prises en compte et soumises au débat. Il rappelle que les alternatives au projet REGL sont abordées dans le cadre de la Fabrique des Propositions et invite l'intervenant à participer aux prochaines rencontres. Ce dispositif, souligne-t-il, est mis en place pour traiter des propositions des acteurs et inviter le maître d'ouvrage à faire le point sur la palette des possibles.

Pour sa part, le maître d'ouvrage explique que la Fabrique des Propositions est un dispositif qui met au débat les alternatives existantes et qui soumet à l'expertise certaines propositions afin qu'elles soient bien étudiées.

Concernant les autres points et notamment les moyens prévus par la Région pour résoudre les problèmes actuels en attendant la mise en service du projet REGL, la maîtrise d'ouvrage fait l'inventaire de toutes les démarches entreprises en matière de ferroviaire pour montrer l'attention qu'elle apporte aux transports, à la qualité du ferroviaire et à la mobilité des populations.

Des engagements avec la SNCF sont déjà pris en matière de fret et de transport de passagers explique la Région qui est consciente de la nécessité de faire des aménagements dès aujourd'hui, sans attendre la décision qui sera prise concernant le REGL.

Un participant se dit étonné de voir que personne ne pose la question du coût exorbitant de l'opération. Pour lui, le coût du projet estimé parfois à 1 Milliard €, à 1,6, et à 2,6 si l'on tient compte des frais d'études. Mais ce coût ne tient pas compte des coefficients de distorsion habituels qui situeraient le coût du projet autour de 3 à 5 Milliards d'euro.

Selon une hypothèse de coût à 3 Milliards pour sortir 30 000 personnes de l'autoroute A1 et les reporter sur le train d'ici 15 ans, cet intervenant démontre comment, avec une croissance du trafic de 1,5 par an, les 30 000 personnes reportées sur le train seront de nouveau sur l'autoroute A1. Pour lui, le

projet REGL équivaut à investir 2 Milliards pour revenir au point de départ le jour où le réseau sera mis en service.

Il propose donc, de manière ironique, de distribuer le montant de l'investissement du projet aux 30 000 personnes ciblées par ce dernier pour qu'elles habitent à l'endroit de leur choix puisque, selon un calcul simple, 3 Milliards divisés par 30 000 permettrait de donner 100 K€ par personne pour résoudre le problème de l'A1. Autre possibilité : distribuer le montant équitablement entre les communes pour qu'elles changent la vie des citoyens, crée des emplois locaux et évitent les déplacements.

Conscient que sa proposition ne répond pas aux critères de développement du maître d'ouvrage, il souhaite toutefois démontrer que la Région propose d'investir 2 Milliards pour ne rien changer au problème qu'elle dit résoudre.

A l'heure où la Région doit s'inscrire dans la 3ème révolution industrielle, il est regrettable pour ce participant de voir qu'elle propose des projets d'aménagement qui relèvent de la 1ère révolution.

Pour le maître d'ouvrage, le projet donne des chances supplémentaires de développement au territoire. Pour limiter les déplacements et s'inscrire ainsi dans la 3ème révolution industrielle, la Région évoque plusieurs possibilités :

organiser des pôles d'opportunités en région pour éviter d'aller les chercher à la zone centrale (formation, emploi, offre d'activités économiques, de soins, de loisirs) ;

mettre en place des solutions comme les espaces partagés de travail, le E-travail, etc.

Sur le coût des études, le maître d'ouvrage rappelle que le coût du projet est présenté hors études. Le budget devra ainsi tenir compte d'un surcoût d'environ 10% du budget global.

La Région rappelle également que le projet REGL renforcerait le rôle des gares au-delà des 3 gares existantes qui pourraient être créées sur le tronçon commun.

Concernant les financements, le maître d'ouvrage comprend les réticences mais il indique que lorsqu'il s'agit de donner la possibilité à 30 000 personnes voire plus de sortir de la contrainte de l'utilisation de l'A1 par l'offre RER, l'investissement n'est pas inutile.

M. Rapeneau, en tant que Conseiller régional, se lance lui aussi dans une démonstration mathématique de la pertinence de l'investissement : si on calcule 30 000 personnes qui se déplacent sur 30 ans, 300 jours par an (hors congés), on se situe aux alentours de 270 millions de voyages. Ce chiffre arrondi à 300 millions de voyages et comparé à l'investissement annoncé, le coût d'investissement pour aller d'Arras à Lille reviendrait à 10€ par voyage soit un coût bien plus raisonnable que le coût évoqué par le précédent participant.

Il estime que le Réseau Express est d'autant plus nécessaire qu'il permet également d'aller au-delà de la gare Lille-Flandres et d'amener une meilleure desserte et irrigation du territoire.

Concernant la nouvelle gare TGV demandée par le président de la communauté d'agglomération, un participant souhaite connaître ce qui est prévu pour aménager les alentours de la gare mais aussi pour y accéder.

Pour M. Rapeneau, la gare serait située dans une zone agricole fortement impactée par les réseaux existants (TGV, autoroute, TER) et pourrait bénéficier des infrastructures existantes. De plus, il n'y aurait pas de forte emprise foncière puisque seulement quelques milliers de mètres carrés seraient nécessaires pour sa construction ; il n'y aurait pas besoin de construire de nouvelles routes pour y accéder car elles existent. La RN 50 en est un exemple même si quelques aménagements (environ 800 mètres de route supplémentaire à construire) seraient à prévoir. Or, affirme-t-il, à l'échelle du projet REGL cette nouvelle construction ne paraît pas un inconvénient.

Concernant l'activité économique, Il n'est pas opposé à une réflexion sur la question mais rappelle que la décision finale concernera d'autres acteurs.

Un participant, indiquant bien connaître Corbehem, s'interroge sur la faisabilité d'une ligne qui va traverser le centre du bourg mais aussi sur la compatibilité du fret avec l'augmentation des passages du REGL. Le projet envisage en effet la création de plusieurs TER par heure (3/h vers Arras) sur la ligne de Douai-Arras et un conflit d'usage peut exister étant donné que l'itinéraire du fret ouvert récemment prévoit d'utiliser cette même ligne Douai-Arras pendant les heures de pointe.

La proposition de la Communauté Urbaine d'Arras n'envisage pas de couper Corbehem. C'est pour cette raison, précise son président, que le trajet sur Douai serait un peu rallongé. Cependant, il n'exclut pas la nécessité d'étudier la faisabilité technique de cette proposition.

En réponse à ces interventions, le maître d'ouvrage dit entendre la proposition qui est faite et affirme sa volonté de l'étudier de manière approfondie, notamment dans le cadre de la Fabrique des Propositions.

Il considère la proposition assez séduisante et ne souhaite pas l'écartier des réflexions car elle raccourcit le temps de trajet vers Arras, même si cela implique un léger allongement pour Douai ; elle peut être compatible avec le projet qui permettrait de desservir une gare TGV.

Il faut cependant étudier le site proposé pour la création de la gare : il doit permettre l'articulation de différents modes de déplacement, il faut également réfléchir au statut de cette gare et voir si elle serait desservie systématiquement.

Le maître d'ouvrage rappelle toutefois que les décisions qui seront prises et la dynamique créée à l'arrivée par le projet relèvent aussi de l'ambition territoriale et locale.

C'est une réflexion commune qui permettra de savoir quels seront les aménagements autour de cette gare, quel serait le public cible et quel serait, in fine, l'aménagement du territoire.

Si le projet se poursuit après le débat, il faudra envisager des études pour préciser le tracé, la proposition de la CUA étant perçue comme une variante du projet et non comme une alternative.

Un élu favorable à la proposition de la CUA se demande pourtant si techniquement le REGL pourra se réaliser sans passer près de Brebières et de Corbehem. Au niveau des ouvrages, il estime que cela est impossible en souterrain et en aérien.

M. Wacheux affirme ne pas disposer encore d'informations suffisamment précises car les enjeux environnementaux et paysagers ne sont pas encore tous étudiés de manière approfondie ; mais il assure qu'il n'a jamais été question de traverser la partie dense de Brebières, ni de passer en force, ni de négliger la prise en compte des enjeux locaux.

Pour l'heure, précise-t-il, rien n'est fixé et il y aura une prise en considération de l'aménagement urbain des communes.

Enjeux locaux : articulation du projet REGL avec la grande vitesse

Un participant souhaite approfondir la question de l'articulation de la grande vitesse avec le projet REGL. Pour lui, le Réseau Express est présenté comme une belle opportunité en termes d'infrastructure et d'offre de service, mais au regard de la grande vitesse dans le triangle Grand Londres, Grand Paris, Benelux, les trafics sont en forte progression alors qu'en région une diminution est plutôt constatée.

Ce phénomène n'est pas nouveau (en observation depuis 10 ans) et n'empêche pas non plus une augmentation du trafic sur le hub de Lille, un point de correspondance important.

L'articulation avec la grande vitesse est une question de correspondances et de report modal qu'il convient de faciliter sur le territoire.

Par rapport au trafic des TGV qui circulent, hors de « l'effet métro » qui existe entre Lille et Paris, une part importante de ce trafic est transfrontalière : 40 à 60% de la clientèle du TGV, hors Paris Lille, vient du Benelux et, toujours d'après cet intervenant, il ne passe pas assez de TGV pour arrêter systématiquement des trains sur le territoire arrageois.

Il préconise ainsi d'approfondir cette question avec toute la lucidité qui convient pour voir ce qui est possible de faire également pour le fret car à l'horizon 2020, des services de fret express existeront et le sujet deviendra lui aussi très stratégique.

Une réaction sur la prospective à l'échelle de 20 ans s'est fait jour dans la salle sur les éléments permettant une meilleure répartition et le développement des territoires, notamment Arras.

Une gare est un point de repère. Arras est une ville préfecture qui souffre d'un manque de développement économique, le maintien d'une desserte par les transports en commun est déterminant.

Une usagère des transports regrette le faible nombre d'usagers présents à la réunion Elle déplore le manque de liaisons du REGL, (trop axé pour elle sur Lille), avec la mer. Le week-end, affirme-t-elle, il est impossible de faire l'aller-retour en train dans la journée et la route aurait également besoin d'être désengorgée.

Elle souhaite comprendre comment la Région prévoit le cadencement du REGL par rapport aux 4 trains/h en heures de pointe, annoncés dans le dossier du maître d'ouvrage et si, en dehors de ces heures de pointe, des directs Arras-Lille seront prévus ou si, au contraire, il est envisagé de mettre en place des « omni-gares ».

D'autres estiment que le dossier du maître d'ouvrage manque de précisions et trouvent qu'il est important d'être précis sur des aspects qui concernent le quotidien des habitants même si le débat porte sur un projet seulement au stade de son opportunité.

En réponse à ces interventions, la Région précise que les dessertes actuelles ne risquent aucune dégradation, voire au contraire qu'elles seront complétées par les services offerts par le projet REGL puisqu'il y aura une augmentation du nombre de liaisons. Toutefois, il insiste sur le fait que le Réseau Express n'a pas vocation à régler tous les enjeux de desserte du réseau TER. C'est pourquoi les dessertes vers le littoral ne sont pas prévues dans le projet même s'il est évident qu'il faut les améliorer.

Il rappelle que des études menées par RFF avaient déjà abordé la possibilité de contourner la ville de Corbehem.

Pour le maître d'ouvrage, le Nord-Pas de Calais est une région centrale au cœur d'un bassin de vie et d'activités. C'est pour cela qu'elle est traversée y compris par le réseau routier et il est possible que ce phénomène se reproduise également pour le réseau fluvial. Il s'agit d'une région très connectée ; cela justifie la volonté du Conseil régional de saisir toutes les opportunités.

Concernant le fret, M. Wacheux affirme qu'il est prévu de passer d'un à deux sillons par heure en périodes creuses pour doubler la cadence sans dégrader les possibilités de circulation offertes aux voyageurs.

Une personne souhaite savoir si au cours des futures réunions publiques les alternatives et propositions exprimées dans la soirée seront mises en débat.

Le maître d'ouvrage répond que le débat est organisé sur un projet qui a fait l'objet d'un dossier du maître d'ouvrage et qu'il n'est pas envisagé d'interroger systématiquement le porteur du projet sur des propositions qu'il n'a pas présentées.

En revanche, affirme-t-il, le débat traite aussi des alternatives et des variantes au projet. Elles sont discutées sur le site Internet du projet et dans le cadre de la Fabrique des Propositions.

A ce sujet, le président de la Commission particulière invite la salle à suivre les échanges issus de la Fabrique des Propositions sur le site Internet. Il remercie les participants pour la qualité de leurs interventions et la courtoisie des échanges qui honorent la démocratie et la République.

Pour lui, le débat public est un exercice permettant le dialogue sur des questions qui ont une portée et un impact sur le long terme (pénuries, nouvelles ressources, environnement) et qui concernent le rôle de la démocratie et l'usage des fonds publics.

Cela est nécessaire pour prendre les bonnes décisions et pour qu'elles puissent être appliquées.

Quelques précisions

La CPDP retrace ici les propos tenus par les participants : aucune des questions ou opinions présentées ci-après ne saurait l'engager, elle est totalement neutre.

Ce document a pour objet de proposer une rapide synthèse des propos tenus en réunion.

La CPDP invite les participants aux débats et tous ceux qu'il intéresse à se reporter aux documents du maître d'ouvrage, ainsi qu'aux études auxquelles il se réfère. C'est la base à partir de laquelle les échanges s'organisent

Les questions posées en réunion seront approfondies au cours du débat. Si vous souhaitez recevoir une réponse écrite personnelle, nous vous invitons à poser votre question par écrit ou sur le site du débat (<http://regl.depabtpublic.fr>)

Pour retrouver les éléments de présentation du projet par le maître d'ouvrage, nous vous invitons à demander à la CPDP le dossier du débat et sa synthèse, ou à télécharger ces documents (<http://regl.depabtpublic.fr>)

Vous pouvez également accéder aux Power Points présentés au cours de la réunion sur le site du débat (<http://regl.depabtpublic.fr>)

Commission particulière du débat public sur le projet « Réseau Express Grand Lille »

11 rue des Ponts de Comines

59000 Lille

regl@debatpublic.fr

Tél : 03 20 39 56 40