

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Rendez-Vous avec les acteurs de la vie sociale et solidaire et les représentants syndicaux

Bourse du Travail

26 mai 2015

La réunion a vu un certain nombre de personnes du monde syndical participer à cette nouvelle rencontre pour discuter, entre autres, du mode d'exploitation du réseau, des mesures complémentaires au projet mais aussi des emplois de demain.

Après une présentation des temps forts du débat par un membre de la Commission particulière ainsi que des modalités de participation mises en place, le projet Réseau Express Grand Lille (REGL) a été présenté par Monsieur Goolen, Directeur du projet au Conseil Régional qui a rappelé que le REGL est un projet de service, un scénario de rupture, permettant une extension du territoire accessible en 40 minutes de temps de déplacement. D'après M. Goolen, le maillon central est prévu pour combiner une stratégie d'aménagement avec des centralités urbaines et des mobilités durables.

Le REGL serait ainsi un levier pour l'aménagement du territoire et permettrait aussi d'élargir les bassins d'emploi et l'accès à la formation et à l'emploi pour ceux qui sont en difficulté.

Résumé de la réunion

Le Rendez-vous avec les acteurs de la vie sociale et solidaire et les représentants syndicaux a permis d'évoquer de nombreuses questions comme le financement et le modèle d'exploitation du REGL, la réforme territoriale et les attentes des territoires ainsi que les questions de choix de modèles de société. Le délai "raisonnable" de temps de déplacement domicile -travail et l'avenir du fret ont aussi fait l'objet d'interrogations. Sur les différences entre les scénarios proposés par la Région, plusieurs intervenants ont demandé au maître d'ouvrage, à plusieurs reprises au cours du débat, de produire des analyses plus détaillées et notamment un comparatif précis en ce qui concerne les coûts de réalisation et d'exploitation du réseau.

Réforme ferroviaire, financement et modèle d'exploitation : des questions à la Région Nord-Pas De Calais

Les premières interventions ont porté sur l'actualité concernant la réforme ferroviaire qui risque de poser un problème pour le financement du Réseau Express. Certains participants souhaitent savoir si un plan de financement est prévu et demandent à ce qu'un comparatif de coûts, détaillés entre les différents scénarios, soit communiqué par le maître d'ouvrage.

Pour le maître d'ouvrage, la loi sur la réforme ferroviaire a donné la possibilité aux Conseils régionaux de créer des infrastructures ferroviaires, compétence auparavant des Conseils généraux. La loi fixe également les règles de financement de ces infrastructures. C'est pourquoi, explique le maître d'ouvrage, en tant qu'autorité compétente, la Région a souhaité offrir un nouveau service en créant une nouvelle infrastructure ferroviaire dont le financement proviendrait de plusieurs sources : l'État, dont la Région imagine mal un désistement après avoir affirmé son soutien à la ville de Marseille ; l'Europe, compte tenu du caractère transfrontalier du projet ; les prêts qu'elle pourrait rembourser pour partie avec les recettes nouvelles des péages sur l'autoroute et l'écotaxe.

Tout en soulignant l'absence d'une information claire dans le dossier du maître d'ouvrage, certains participants demandent à avoir la confirmation que le projet REGL sera bien une infrastructure de type TER. En effet, du point de vue de l'exploitation ferroviaire, le coût de maintenance et d'exploitation risque plus élevé dans une autre configuration.

Concernant l'exploitation, M. Goolen assure que le projet REGL sera totalement intégré au modèle d'exploitation du TER actuel. Il lui est impossible de concevoir un exploitant pour les lignes existantes et un autre pour exploiter le TER. Il n'imagine pas en effet deux exploitants différents alors qu'aujourd'hui un seul exploitant fait circuler tous les trains de la Région. Il rappelle, tout en évoquant l'hypothèse d'une ouverture prochaine à la concurrence, que la Région a signé une convention avec la SNCF jusqu'en 2025 garantissant ainsi l'exploitation des trains régionaux par la SNCF. Cela nécessite cependant, selon lui, une interopérabilité entre Autorités Organisatrices des Transports.

Le projet REGL face aux besoins du territoire et aux questions de société

Des questions de société émergent. Quelle société souhaitons-nous demain? Avec quels emplois, quels salariés? Cela permettra-t-il de travailler " au pays", de développer l'emploi local?

Un participant prend la parole pour questionner le projet depuis trois angles de vue différents:

- . en tant qu'utilisateur des transports; dans cette hypothèse, si l'amélioration de son déplacement quotidien est proposée par le REGL, les questions qui restent toutefois en suspens concernent l'accès à la gare (par quels moyens) et la prise en charge des coûts. En tant qu'utilisateur, il estime que l'écotaxe, les parkings payants et les péages sont à la charge du contribuable et donc de l'utilisateur qui est, *in fine*, celui qui paiera une bonne partie des infrastructures prévues.

- . en tant que salarié; il se demande pourquoi il serait obligé de se déplacer en dehors de son territoire pour travailler alors qu'il souhaiterait avoir un emploi au plus près de son lieu d'habitation.

- . enfin, d'un point de vue syndical; ce participant pose la question du maillage territorial. Il n'est pas certain que le REGL soit au service de toute la région. Il cite le centre Avenois comme exemple, estimant que c'est un territoire condamné où le projet affiche une desserte en pointillés. Pour lui, le projet concentre tout sur Lille. Il pense que des entreprises créatrices d'emploi existent mais qu'il faut leur donner les moyens de s'implanter sur tous les territoires pour développer l'emploi local.

M. Goolen, en réponse, souligne que le REGL n'a pas vocation à résoudre tous les problèmes économiques de la Région tout en précisant que le Réseau Express n'aura d'intérêt que si les territoires qu'il dessert se prennent en main. Ce sont donc les élus et les acteurs locaux qui sont porteurs des dynamiques économiques, affirme M. Goolen, ce sont eux qui pourront se servir efficacement des facilités fournies par le projet REGL. Il estime par ailleurs que le Bassin Minier crée autant d'emplois que Lille et que le REGL peut être conçu comme un objet de développement du Bassin Minier.

Un participant interroge le maître d'ouvrage sur le modèle de société qu'il souhaite développer avec le projet. Aujourd'hui, souligne-t-il, quelque soit le mode de transport, il est important de se poser la question du temps utilisé dans les déplacements contraints. Ainsi, il se demande quel serait le délai raisonnable de temps nécessaire à un travailleur pour se rendre sur son lieu de travail. Pour lui, il est important de réfléchir à la diminution du temps de transport pour les déplacements domicile-travail. Vu le coût de l'investissement, poursuit-il, il est important de réfléchir à un projet pérenne pour l'avenir car le risque que les nouvelles technologies conduisent à une diminution des déplacements, est réel.

Le représentant de la Région affirme que les délais de temps de transport augmentent de plus en plus car les gens travaillent de plus en plus loin de leur lieu d'habitation. Il défend la thèse qui assure qu'un nombre important de travailleurs accepte des temps considérés trop longs pour aller travailler. Il avoue ne pas savoir ce qui est raisonnable. Car parfois, estime-t-il, les gens sont prêts à accepter un temps considérable dans les transports pour passer ensuite du temps avec leurs proches.

Une personne dans la salle interpelle le maître d'ouvrage sur les solutions complémentaires au REGL. D'après elle, il faut trouver des solutions notamment dans le développement du « travail agile » pour travailler autrement : à distance, à domicile, en co-working, dans des lieux partagés, etc. En Europe, explique-t-il, ce mode de travail représente 25 % tandis qu'en France seulement 14% des actifs l'utilisent et seulement 7% dans le Nord Pas-de-Calais.

Par ailleurs, un intervenant souhaite connaître le calendrier prévisionnel du projet.

En réponse, M. Goolen précise que le projet est conçu pour être réalisé dans sa totalité en même temps, tout en avouant que les modes de financement risquent de changer les choses et de conduire à un phasage contre la volonté actuelle de la Région de réaliser le projet dans sa globalité.

Le fret, une question récurrente

Un participant s'étonne que le fret soit souvent oublié par la Région alors que, d'après lui, il s'agit d'un enjeu majeur pour l'ensemble de la Région et notamment pour la petite couronne de Lille : son développement et sa prise en compte aideraient à désengorger la desserte autoroutière de la métropole Lilloise mais aussi des autres métropoles de la nouvelle Région Nord-Pas-de-Calais Picardie. Pour lui, c'est un sujet d'actualité qu'il convient de traiter car il faut dissocier la circulation des trains prévus pour le fret de celle des trains voyageurs.

Bien que le fret ne soit pas de la compétence du Conseil régional, le maître d'ouvrage assure que le projet REGL est une opportunité pour développer des sillons sur des axes aujourd'hui empruntés par le TER. Ainsi, une diminution de sillons pour les trains voyageurs produirait une augmentation des possibilités pour développer le fret. Toutefois, M. Goolen estime que l'entrée sur Lille se faisant par une gare souterraine, il sera difficile de développer la circulation du fret.

Quelle différence entre les scénarios proposés par la Région ?

Certains jugent qu'il n'y a pas de comparaison sérieuse dans le dossier du maître d'ouvrage entre les deux scénarios. Cela est flagrant, souligne un participant, au sujet des coûts et financements de chaque scénario et aussi de la suppression des passages à niveaux et des sauts de mouton.

Ces éléments ainsi que l'absence de précision sur le coût de l'allongement des quais sont d'autant plus critiqués que les participants estiment qu'il est possible aujourd'hui de chiffrer ces aspects.

Concernant les passages à niveau, le maître d'ouvrage explique que tous ceux qui sont situés entre Lens et Lille, puis Douai et Lille, seront supprimés. Il rappelle que le projet REGL ne prévoit pas de nouveaux passages à niveau afin d'assurer la fluidité des trafics et que le Conseil régional s'est engagé à réaliser des aménagements, quelque soit la décision sur le REGL, dans le but d'améliorer les réseaux existants.

Concernant les remarques sur le manque de clarté dans l'explication des scénarios, M. Goolen assure que les équipes qui portent le projet étudieront la question très sérieusement.

Toutefois, il dit apporter des précisions concernant le coût prévu pour le scénario 1 "amélioration de l'existant" et celui prévu pour le scénario 2 "REGL" en expliquant qu'il existe un point commun entre les deux scénarios : la gare souterraine et son accès au sud.

Devant l'impossibilité de tracer une 3^{ème} voie à l'entrée de Lille, il explique que la Région s'est alors concentrée sur l'amélioration des 2 voies existantes et la suppression des passages à niveau.

Un intervenant demande à ce que le maître d'ouvrage produise un comparatif sur les gains de temps entre les deux scénarios. Il souhaite également qu'une explication plus détaillée sur ce que la Région appelle « la modernisation » soit donnée. Pour lui, le maintien de l'existant est différent de la modernisation et ces éléments ne sont pas clairs dans le dossier du maître d'ouvrage.

M. Goolen reprend sa présentation pour rappeler que le renforcement de l'existant prévoit une capacité de 47 700 passagers à l'heure de pointe du matin tandis que le REGL pourra accueillir 56 300 voyageurs. Ces chiffres, explique-t-il, comptabilisent l'ensemble des usagers (REGL et TER) et équivalent à plus de 60 mille trajets par jour soit 30 mille allers/retours possibles avec le projet.

Sur le comparatif du gain de temps entre le scénario d'amélioration et le Réseau Express, le maître d'ouvrage avoue qu'il n'est pas conséquent. Ce constat est encore plus fort lorsqu'il est question de trajets directs. D'après lui, l'intérêt du REGL ne se trouve pas dans les temps de parcours mais dans la fluidité et l'efficacité qu'il va amener et dans l'augmentation de la fréquence : un train est prévu toutes les 5 minutes. C'est dans ce sens que le porteur du projet affirme que le REGL va améliorer le niveau de service.

Intervention de M. Annaloro, Président de la Commission Mobilités au Conseil Économique, Social et Environnemental Régional (CESER)

Le président de la Commission Mobilités du CESER remercie la CPDP et la salle de l'intérêt manifesté pour l'avis du CESER. Il précise que le CESER mène des travaux sur les questions économiques et l'emploi. Il est aussi un acteur du développement du territoire et prépare à ce titre la rédaction d'un cahier d'acteurs pour apporter une contribution au débat. Notamment la thrombose produite par l'engorgement de la route ne fait que s'aggraver : 8m/an de temps supplémentaire passé par personne dans une voiture ont déjà été constatées et c'est un sujet de préoccupation pour le CESER. Après une explication du rôle et du fonctionnement du Conseil Économique, Social et Environnemental, M. Annaloro expose les avis émis par la Commission Mobilités.

Les travaux ont aboutit aux conclusions suivantes :

- Valoriser le TER et le développement du REGL comme épine dorsale du transport ferroviaire.
- Préserver les gares et maintenir des points d'arrêt avec une présence humaine dans les gares
- Prévoir la complémentarité avec les autres modes de réseau et de transport pour les dessertes

rapides.

- Créer une attractivité économique en cohérence avec les réseaux de transport.
- Prendre en compte l'intermodalité et l'interopérabilité des modes de transport.
- Penser à la mise en place d'une gouvernance stratégique et opérationnelle entre la route, le ferroviaire et le fluvial, qui ne sont pas aujourd'hui coordonnés.

Pour M. Annaloro, tous ces aspects doivent être pris en compte pour pouvoir les réguler et avoir une vision globale dans l'objectif d'avancer intelligemment. Il espère que les préconisations du CESER seront pris en compte par le maître d'ouvrage.

Interopérabilité et intermodalité : des questions complexes

Une participante suggère que le projet REGL traite aussi de la question des services à proximité des gares. Cet aspect est important selon elle parce que les futurs usagers des transports en commun peuvent être contraints à prendre la voiture pour déposer les enfants à la crèche ou chez une garde d'enfants. Le succès du report modal dépendra aussi des services mis à disposition des usagers et de la capacité du projet à répondre à leurs besoins.

A ce sujet, le maître d'ouvrage rappelle que des études pour innover dans les modes de transport, et notamment sur les services à l'utilisateur, ont été menées. A la SNCF par exemple, des crèches et des laboratoires d'analyses médicales avaient été imaginés dans les gares, mais pour définir les services à mettre en place, une réflexion sur les besoins de l'utilisateur est nécessaire. Il reste ainsi ouvert à l'idée d'imaginer le TER du futur.

Concernant la gouvernance préconisée par le CESER, le maître d'ouvrage précise qu'un travail en commun avec les autres Autorités Organisatrices de Transport (AOT) existe déjà et que l'intermodalité et l'interopérabilité sont des priorités.

La réforme territoriale et la concurrence entre les territoires : le REGL suscite des craintes

Pour certains, la réforme territoriale avec l'apparition des grandes métropoles est la manifestation d'une volonté gouvernementale de faire des territoires attractifs au détriment des autres territoires. Cette compétition qui s'instaure, estime un participant, peut s'exacerber. Il craint ainsi que le REGL ne vienne conforter l'idée qu'il faut aller travailler sur la métropole lilloise alors qu'un taux de chômage important existe notamment dans le Bassin Minier. Malgré les zones industrielles présentes dans ces territoires, il est à prévoir selon lui un manque de motivation des entreprises pour s'y implanter. En effet, affirme-t-il, les employeurs sachant que leurs employés peuvent venir travailler à Lille ne verront pas le besoin de s'implanter plus loin.

Cette personne ajoute que la Région est compétente pour aménager le territoire. C'est pourquoi il est nécessaire de tenir compte de cette concurrence de plus en plus visible pour veiller à un équilibre et éviter les inégalités avec Lille métropole qui attire aujourd'hui tout l'emploi, laissant un désert autour d'elle. Cette personne justifie son propos en affirmant que le Cambrasis n'avait pas été tenu informé du projet alors que le maître d'ouvrage présente le REGL comme un projet partagé et au service de toute une région.

Concernant la fusion des deux Régions, le maître d'ouvrage estime que le Réseau Express peut avoir une influence positive pour les relations Amiens- Lille. Il rappelle que la décision de poursuivre le développement du projet sera mise en délibéré au Conseil régional avant les élections régionales. Sur le manque d'informations du Cambrasis, il certifie avoir présenté le projet en plénière au Conseil régional, séance pendant laquelle les élus, dont ceux du Cambresis, ont voté à l'unanimité pour qu'un débat public sur le projet soit organisé.

Par ailleurs, l'absence de réunion publique à Cambrai est une question qui concerne la Commission particulière du débat public.

A ce sujet, le président de la CPDP explique qu'une réunion à Cambrai présente des difficultés d'organisation mais qu'il n'est pas exclue qu'il soit possible d'en tenir une. Il profite de son intervention pour rappeler qu'il est normal que le maître d'ouvrage ne soit pas aujourd'hui en mesure de répondre à toutes les questions. Des incertitudes demeurent parce que le débat sur l'opportunité du projet se situe à un stade où il n'est pas totalement défini.

Pour la salle, s'il est normal que certains points restent en suspens, des analyses plus fines sur les déplacements au quotidien, sur les besoins de mobilité, sur la possibilité de faire une 3^{ème} voie, sur les tarifs, les coûts et les garanties pour les salariés qui entrent dans le télé travail, sont possibles. Un intervenant résume ainsi la situation : il ne s'agit pas d'être contre le projet mais de chercher des réponses qui ne sont pas encore rendues publiques.