

## Compte Rendu

### Réunion Publique Douai

3 juin 2015  
19h-21h30

#### Résumé de la réunion

Un peu plus de cent quarante personnes ont participé à la réunion publique de Douai, qui en plus du déroulement désormais habituel, a bénéficié de la mise en place d'un nouveau dispositif. Au début des échanges avec la salle, quatre conseillers de quartiers de la ville de Douai ont présentés les principaux enjeux et préoccupations qu'ils avaient identifiés dans un atelier préparatoire en amont de la réunion publique, sous la houlette de la Commission : l'articulation du projet avec les territoires et les autres moyens de transports ; l'emploi et l'activité économique ; la prise en compte des usagers dans le projet ; la place du projet dans la grande Région.

Les questions de l'attractivité de la ville de Douai et de l'articulation du réseau régional avec la grande vitesse nationale et européenne ont été soulevées. La proposition de la Communauté Urbaine d'Arras de construire une gare TGV à proximité d'Arras a obtenu le soutien du président de la communauté d'agglomération du Douaisis, tandis que d'autres sont favorables à une gare TGV sur le site de Sainte Henriette. Des sujets comme la desserte du territoire, le financement du projet, la protection des espaces verts et des terres agricoles ainsi que l'accès aux gares, l'intermodalité et les lignes Intercités, ont également fait l'objet de discussions avec le maître d'ouvrage.

Plus de cent quarante personnes ont participé à la cinquième réunion publique sur le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL).

Le Maire de Douai, M. Frédéric CHEREAU, a ouvert la réunion par un accueil républicain et a rappelé l'intérêt de faire un débat citoyen en amont du projet à la fois pour faire émerger les enjeux mais aussi pour que la parole du public soit portée. Ce soir, il est possible de discuter des modalités, des gares, des fréquences, de l'opérateur, des horaires tout comme de s'interroger sur tous les aspects du dossier car il n'est pas encore figé. Il est donc possible de questionner la pertinence du REGL mais il est important de savoir que tous les territoires qui ont refusé le rail le regrettent aujourd'hui. Pour lui, le rail est une opportunité pour les habitants et le développement des territoires et le projet « REGL - Bassin minier » est une chance pour le Nord-Pas de Calais.

Sans pour autant expliquer le projet, M. CHERAU a poursuivi en décrivant le REGL comme un projet qui concerne tous les territoires et par conséquent comme un projet régional qui vise à répondre au problème de thrombose qui paralyse le territoire sur ces deux pôles : la métropole lilloise et le Bassin minier. Pour lui, cette situation est préjudiciable pour les habitants mais aussi pour l'économie des territoires. A l'instar du maître d'ouvrage, il affirme que l'objectif du REGL n'est pas de renforcer la métropole lilloise ni de faire du Bassin minier un territoire dortoir, mais de permettre une circulation fluide dans les deux sens. Il souligne également l'importance des liaisons est-ouest à l'intérieur du Bassin minier et l'enjeu des intérêts communs entre les communautés (tourisme, filières, etc.).

La Commission particulière du débat public a rappelé le cadre réglementaire du débat public, les

modalités de participation et les valeurs des membres de la Commission.

Avant de donner la parole au maître d'ouvrage, la Commission a annoncé les 3 réunions publiques supplémentaires organisées par les collectivités de Villeneuve d'Ascq, Cambrai et Carvin.

En présence d'un large public et de nombreuses institutions du territoire (Communauté d'agglomération du Douaisis, Syndicat mixte des Transports du Douaisis, SCOT du Grand Douai, Centres Sociaux du Douaisis, etc.), le maître d'ouvrage a présenté une nouvelle fois son projet. M. WACHEUX, vice-président de la Région, a rappelé les caractéristiques du projet et salué la démarche d'ouverture et l'exigence de la CPDP pour intégrer tous les publics en multipliant les espaces de rencontre et les modalités de dialogue.

Enfin, il a expliqué que le projet REGL portait le nom de « Grand Lille » en rapport au « Grand Paris » et qu'il s'agissait d'un « Réseau Express » en référence au RER parisien.

## Présentation du travail préparatoire réalisé en amont de la réunion publique, avec quatre membres des Conseils de quartier

Dans le cadre des différents dispositifs participatifs mis en place par la Commission pour donner la parole au plus large public et faire émerger les enjeux locaux que pose le projet, les questions pertinentes pour la population locale et les préoccupations des habitants du territoire, une « réunion d'émergence » a été organisée quelques jours avant la réunion publique de Douai.

La Commission a remercié les personnes qui ont participé à ce moment collaboratif avant de leur donner la parole et d'inviter la salle à exprimer son avis et poser ses questions dans un second temps.

Quatre personnes parmi les trente qui ont réfléchi aux enjeux locaux et aux questionnements que le projet pose, ont présenté au maître d'ouvrage les quatre thématiques issues du travail en ateliers :

- 1) L'articulation entre les territoires et les moyens de transport était la thématique principale pour les citoyens. Elle a fait émerger plusieurs questions :
  - a. Comment le maître d'ouvrage va-t-il cordonner les moyens de transport existants (TGV, TER, aéroport) avec le projet REGL ? Y aura-t-il une création de gare TGV commune ?
  - b. La Région a-t-elle prévu d'améliorer l'accessibilité des gares (nouvelles et existantes) et de les articuler avec les moyens de transport existants (voitures, covoiturage, vélo, bus et taxi) ?
  - c. Le maître d'ouvrage envisage-t-il de créer les conditions favorables au développement économique des entreprises autour des gares ?
  - d. Le projet étant en dehors des projets de la SNCF, quelles seront les relations avec l'entreprise nationale ?
  
- 2) La place de l'emploi et l'activité économique a mis en relief un nombre important d'interrogations :
  - a. Comment la Région compte-elle faire pour favoriser l'implantation d'entreprises par une politique incitative ? Pour les citoyens, désengorger la métropole ne doit pas concerner uniquement l'axe nord-sud car l'axe du Bassin minier est tout aussi important. Ils souhaitent ainsi favoriser l'implantation locale des emplois, des entreprises et des administrations.
  - b. Comment profiter de la position géographique centrale de Douai, qui est au cœur d'un bassin (Lille, Valenciennes, Lens, Cambrai), alors que la carte du REGL met Douai dans un cul-de-sac ?
  - c. Quelle est la valeur ajoutée du projet REGL par rapport au TER qui dessert Lille actuellement en 19 minutes alors que la moyenne avec le REGL sera plus élevée ? La

- crainte de perdre en qualité de service existe chez les citoyens qui s'interrogent sur ce que le REGL pourrait apporter au Douaisis déjà desservi par le TER.
- d. Comment s'articulera le développement des équipements interurbains pour fluidifier et faciliter les déplacements, donc l'attractivité économique, avec la logique du dernier km ? Pour les citoyens, éviter toutes les ruptures est fondamental pour créer du report modal de la voiture vers le train.
- 3) La prise en compte des usagers et de leurs préoccupations a fait l'objet de plusieurs questions de la part des membres des Conseils de quartier :
- a. Le tarif sera-t-il toujours le même ?
  - b. La carte « Pass-Pass » sera-t-elle préservée ?
  - c. Des tickets train + vélo seront-ils prévus ? Pour les participants, pour amener des usagers à prendre les transports en commun et créer du report modal, il faut que le tarif soit attractif et incitatif.
  - d. Le maître d'ouvrage va-t-il maintenir l'offre actuelle sans remettre en cause les liaisons qui existent ?
  - e. Comment le maître d'ouvrage va-t-il choisir le mode de financement pour éviter de pénaliser le contribuable qui ne sera pas l'utilisateur du REGL ?
- 4) L'organisation et la place du projet dans la Grande Région a également été jugée importante par les citoyens qui demandent au maître d'ouvrage :
- a. Comment peut-il encourager le rapprochement avec les agglomérations picardes en l'absence actuelle d'un projet qui permet de rattacher les villes comme Amiens à la région lilloise ?
  - b. Comment le REGL peut-il encourager un renforcement avec la Picardie et le Douaisis ? Les citoyens estiment qu'il serait pertinent de faire une ramification qui va plus loin que Douai pour rattacher le territoire à d'autres villes en dehors de l'ossature présentée qui place le Douai à la fin de la voie ferrée. Ils craignent que les liaisons et les relations entre les agglomérations ne soient pas préservées et que la nouvelle structure de voie ferrée ne tienne pas compte des structures existantes qui permettent de relier tous ces points. Pour les participants, le projet REGL doit être en lien avec le projet de Grande Région car des entreprises peuvent se délocaliser de Lille pour permettre aux personnes plus éloignées de venir travailler sur le Douaisis
  - c. Le maître d'ouvrage a-t-il défini les intérêts financiers et humains de ses liaisons : emploi, tissu économique, mobilité, bien-être des personnes, habitation, mode de vie, service public de proximité, administrations ?

En réponse à ces interrogations, le maître d'ouvrage salue avant tout la démarche et la richesse du questionnement.

Sur la Grande Région, il affirme que le projet REGL n'a pas vocation à apporter des réponses à des questions de structuration du territoire. Il se concentre sur une aire urbaine centrale qui aura des répercussions positives sur les autres territoires. Concernant la Picardie, M. Wacheux explique que tous les trains ne passeront pas par le tronçon central mais que le REGL permettra de fournir un accès à ceux qui viennent de Picardie et qui souhaitent se déplacer au sein du Nord-Pas de Calais.

Il assure les participants quant à la volonté de la Région de fournir une bonne articulation et une offre attractive en termes de tarif. Le maître d'ouvrage souhaite à ce sujet généraliser la carte « Pass-Pass » pour faire une vraie harmonisation tarifaire. Le REGL pourrait être considéré comme un élément de l'offre ferroviaire de la Région.

Concernant les relations avec la SNCF, M. Wacheux affirme que le projet n'est pas en dehors de la SNCF puisque le fonctionnement du REGL n'est pas déconnecté de son réseau. Pour lui, ce sont les mêmes matériels roulants qui seront utilisés et l'exploitant qui va travailler sur le REGL et qui travaille aujourd'hui sur le TER, à savoir la SNCF, restera le même. Il rappelle l'existence d'une convention pour dix ans qui garantit la durabilité de cette collaboration. Dans 10 ans, explique-t-il, l'ouverture à la

concurrence s'imposera mais cela n'impliquera pas un service déconnecté du réseau existant.

Sur les chaînes de déplacement, la question se pose en effet pour la Région mais aussi au-delà de ses frontières et notamment concernant les Intercités. Il faut, affirme-t-il, que le projet REGL soit complété par les offres nationales ou européennes tout en indiquant que l'offre actuelle de TER sera maintenue car il n'y aura pas de suppression de cette dernière pour faire le Réseau ; au contraire, assure-t-il, il sera nettement amélioré tout comme l'offre.

Par rapport au gain de temps, l'effet fréquence est pour le maître d'ouvrage la vraie question puisque c'est cet aspect qui aura une incidence sur le temps. Pour lui, l'amélioration est globale par le maintien de l'offre et la desserte du REGL. Les opportunités de desserte vers ou à partir de Douai seront ainsi améliorées car il n'y aura plus de changement ni de rupture de charge : les liaisons seront directes et l'augmentation du nombre de trains pour aller à Lille facilitera l'accès à la grande vitesse à partir de Lille tout en réduisant le temps d'attente.

Le maître d'ouvrage considère également qu'il est nécessaire d'avoir une détermination politique et une volonté des territoires pour développer l'activité économique. Pour convaincre des gens à venir habiter sur les territoires, il ne faut pas compter sur le projet REGL ni sur la Région pour décider du développement de ces territoires. Pour M. Wacheux, le projet y contribuera fortement mais ne sera pas le moteur.

Concernant le financement du projet, le maître d'ouvrage estime que s'il est vrai que tout le monde ne prend pas le train, le REGL est un projet de service public. Il considère toutefois qu'il est en effet nécessaire de faire attention à l'argent public et indique que l'usager ne paierait que 20% du projet, le reste provenant des financements publics. La Région prévoit ainsi de solliciter l'Europe, l'État, qui a déjà prévu une aide pour Marseille, et des financements pour l'alternative au tout routier (écotaxe, taxe poids lourds).

Aussi, la maîtrise d'ouvrage ne partage pas le sentiment des participants qui voient la ville de Douai comme le terminus du projet. Cette impression sera, selon lui, effacée par le nombre de prolongements prévus et le renforcement des dessertes. A ce sujet, l'accessibilité est prévue pour tous les modes de transport avec une démarche attentive sur le stationnement et l'usage de la voiture.

## Échanges avec la salle :

### Gares et gare TGV sur le site de Sainte-Henriette

Un premier participant se réjouit de savoir que les conseillers de quartier réfléchissent aux questions d'articulation entre le REGL et les autres modes de transport et à la desserte du TGV voire à la création d'une gare TGV. Pour lui, ce serait une aberration de ne pas faire de la gare Sainte-Henriette une gare TGV.

La mise en concurrence des lignes internationales permettra aux habitants du Bassin minier de sortir des frontières nationales et au territoire de recevoir des gens qui viennent de l'étranger. C'est pour ça que la gare de Sainte-Henriette est primordiale. C'est d'autant plus important que la Grande Région se fera bientôt et que la desserte par le train de la future région picarde est indispensable. Prévoir une gare TGV à Sainte-Henriette pour desservir le Bassin minier serait une démarche intéressante pour profiter de l'ouverture à la concurrence et des échanges économiques avec l'étranger qui pourraient être envisagés si la gare TGV existe. Pour lui, le travail autour de la gare Sainte-Henriette doit continuer.

Pour la présidente de l'union du commerce, le choix de faire une gare centrale à Hénin-Beaumont n'est pas très clair compte tenu de l'importante zone commerciale à proximité qui serait ainsi mieux desservie, au détriment du commerce de centre-ville. Elle demande ainsi au maître d'ouvrage de

préciser ses motivations.

Sur la gare TGV, le maître d'ouvrage précise que l'enjeu régional est réel parce que la région ne veut pas être seulement traversée mais aussi être desservie. Pour faire rentrer la grande vitesse il faut donc avoir les gares nécessaires, affirme M. Wacheux qui rappelle que le débat sur la 3<sup>ème</sup> gare a été largement tenu produisant beaucoup de réflexions. Pour la Région, la question est donc de trouver comment capter ces trains qui rebroussement chemin sur Lille pour éviter la région.

Pour le président de la Communauté d'agglomération du Douaisis, le projet REGL est une bonne chose ; la proposition d'Arras de faire une gare sur son territoire est aussi une très bonne proposition pour résoudre la polémique de l'emplacement de la gare TGV et en finir avec la contrainte d'aller à Lille, une ville qui risque de devenir le nœud du Nord-Pas de Calais. C'est comme ça que les chefs d'entreprises s'arrêteront à Arras et iront à Douai sans passer par Lille en évitant que ces territoires deviennent ainsi la banlieue de Lille.

Le maître d'ouvrage souligne que la ville d'Arras a proposé un cahier d'acteurs à ce sujet et annonce que la proposition peut faire l'objet d'une expertise complémentaire pour étudier vraiment la question avant de faire un choix. Il assure, au sujet de la centralité à Hénin-Beaumont, qu'il n'y a aucune volonté d'en faire un axe central mais plutôt de longer l'axe de la grande vitesse jusqu'au point de récupération des lignes existantes à savoir, le site de Sainte-Henriette.

Un participant, favorable à l'investissement dans le ferroviaire plutôt que dans le service routier, estime qu'en matière de transports la situation est catastrophique et regrette que la réaction de la Région arrive tardivement. Il rappelle cependant que pour le maillage des TGV, des gares avaient été construites dans les champs de betteraves ; il craint que ce soit ce que le maître d'ouvrage propose actuellement, une sorte de modèle « Intermarché » où les accès sont en voiture et toujours embouteillés. Il aimerait ainsi savoir quel sera le mode d'accès à la gare de Sainte-Henriette. S'il est possible d'aller à vélo à la gare de Lyon il craint que ce ne soit pas le cas pour la gare de Sainte-Henriette.

Certains dans la salle prennent la parole pour affirmer que le projet de gare TGV entre Arras et Douai ne sera pas une gare à betteraves construite au milieu des champs.

Pour le maître d'ouvrage, même si certains regrettent une réponse tardive par manque d'anticipation, le projet REGL est justement une anticipation sur les problèmes qui vont se poser demain en matière de mobilité. Si la Région est favorable au covoiturage et à toutes les démarches qui favorisent le report modal, elle reste réaliste sur les comportements des gens : si l'objectif de faire 1, 4 de covoiturage est atteint, ce sera déjà une avancée conséquente.

Pour le maître d'ouvrage, il est important de préciser que la proposition faite avec le REGL n'est pas de construire une gare TGV mais un projet qui peut avoir une incidence sur les gares à grande vitesse. Si aujourd'hui personne ne va à Hénin-Beaumont à vélo, il est important de rappeler que les transports en commun concernent toutes les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) pour optimiser l'articulation modale.

## Liaisons, articulation modale et dessertes

Pour certains participants, la confortation de la liaison est-ouest au sein du Bassin minier n'est pas convaincante du fait que le seul renforcement visible dans le projet soit sur le tracé central vers Lille. Ils souhaitent ainsi savoir ce qui est prévu par le maître d'ouvrage pour connecter les habitants de Lens, de Noyelles-Godault, etc. avec un minimum de liaisons en voiture. Entre Douai et Lens, rappelle un participant, les gens sont obligés de passer par Libercourt tandis que le projet REGL propose d'amener les gens à Hénin-Beaumont ; tout cela n'est pas très convaincant.

Le maître d'ouvrage certifie que des incitations pour inviter la population à utiliser des modes de transports alternatifs seront prévues. Toutefois, si le Réseau pourra contraindre certains à prendre la voiture pour aller à la gare, c'est beaucoup mieux de voir qu'ils le font pour prendre un transport en commun et non pour s'engouffrer dans les embouteillages puis dans Lille.

Une personne estime que si l'enjeu est de jouer la carte de l'attractivité de Douai, il est nécessaire, pour avoir une logique de raccordement, d'inscrire le projet au moins dans une logique de maillage et non dans une logique d'arborescence comme c'est le cas aujourd'hui.

Pour lui, le projet REGL ne prévoit pas des raccordements au niveau d'Hénin-Beaumont ni pour d'autres territoires, ce qui explique le sentiment et la crainte locale de voir Douai devenir un terminus.

Il demande ainsi au maître d'ouvrage de lui expliquer comment il fait-il pour lier Arras, Douai et Lens.

En réponse à ces interrogations, le maître d'ouvrage insiste sur le fait que toutes les dessertes existantes seraient maintenues avec le projet REGL qui n'est autre chose, selon lui, qu'une optimisation des services actuels et une amélioration de la desserte du territoire. Toutefois, il est d'accord pour travailler davantage sur les réseaux existants et sur le Réseau Express pour mieux utiliser les liaisons potentielles. Concernant le maillage, M. Wacheux confirme que le problème des gares est posé mais avoue qu'il n'est pas partout réglé ; tout comme le problème de l'articulation du réseau régional avec la grande vitesse nationale et européenne.

Un membre de la commission des transports du Conseil régional intervient pour expliquer à la salle que le REGL propose « un plus » par rapport à tout ce qui existe actuellement. Selon lui, si l'objectif est de transférer la clientèle de la route saturée vers le rail, il faut plus que l'existant, d'où le REGL qui vient s'ajouter à l'existant puisque toutes les liaisons actuelles seraient maintenues. Pour lui, la gare de Douai ne peut être un cul-de-sac ; au contraire, elle est une gare étoile et la deuxième plus importante du territoire. Il rappelle enfin que pour aller de Douai à Lille entre 10h et 11h du matin, il n'y a pas de train.

Un intervenant veut être rassuré par rapport à la desserte de Paris. C'est un aspect important d'après lui qu'il ne faut pas perdre de vue.

Une habitante du territoire qui fait la route Douai-Villeneuve d'Ascq en voiture à cause de l'absence d'offre ferroviaire intéressante aujourd'hui, insiste sur la nécessité de faire une vraie offre ferroviaire pour ces liaisons. Pour elle, le projet tel qu'il est présenté favorisera Lille alors qu'en termes d'aménagement du territoire elle préconise la création d'emplois sur les territoires plutôt que sur Lille car cela oblige les gens à se déplacer pour travailler.

Le maître d'ouvrage s'appuie sur les travaux du SRTM pour expliquer que les déplacements nécessaires ont fait l'objet d'études importantes. Si le Réseau Express permet de développer des opportunités économiques ailleurs dans la région ce sera une très bonne nouvelle ; mais le REGL est surtout une opportunité d'optimiser la centralité lilloise et de développer les opportunités dans d'autres secteurs. Il considère que pour les gens qui vont vers Villeneuve d'Ascq, le projet REGL est une opportunité pour se déplacer.

Concernant les Intercités, un participant évoque l'importance de connecter la ville de Douai ; tandis que le président de l'association d'usagers du Douaisis souligne la contradiction qu'existe dans la comparaison du REGL avec le RER parisien. Pour lui, le RER parisien est un réseau en étoile qui dessert

un pôle qui est Paris, une configuration différente du projet REGL.

Le maître d'ouvrage rappelle que chaque mode de transport a son AOT : le TER est une affaire de la Région ; la grande vitesse, une affaire de la SNCF ; les Intercités sont la compétence de l'Etat. En dépit de ce constat, M. Wacheux estime qu'il est toutefois important de rester attentif aux modes de transports qui dépassent les compétences de la Région.

Un participant prend la parole pour inviter le maître d'ouvrage à défendre la desserte TGV de la ville de Douai. Il ne souhaite pas que le projet REGL soit traité indépendamment et en ignorant le TGV.

M. Wacheux insiste sur le fait que la Région ne propose pas un train TGV et rappelle que le Nord-Pas de Calais est la seule région qui a mis en place un service de TER-GV. Pour lui, le projet REGL ne rentre pas en conflit avec les réseaux de la SNCF ni en compétition avec le futur opérateur.

### Aspects environnementaux

Un intervenant souhaite traiter la question des terres agricoles qui n'ont pas fait l'objet de questionnement à ce stade de la réunion. Pour lui, la question de l'emplacement des gares est problématique du point de vue de l'emprise foncière car les terres dans la région sont bien occupées. Il est ainsi important pour ce participant qui craint que l'aménagement du REGL ne vienne détruire des espaces verts ou agricoles, que le maître d'ouvrage trouve les moyens de protéger ces zones.

Une militante d'une association de défense de l'environnement souhaite savoir si le projet prévoit des trains capacitaires pour les vélos et des gares accessibles par ce mode doux de transport. De manière plus large, elle interroge le maître d'ouvrage sur sa capacité à intégrer les vélos dans la chaîne de déplacement. Un autre participant souhaite connaître le bilan carbone du projet.

Une question d'un membre de la Chambre d'Agriculture concerne l'impact du projet sur le territoire et notamment celui de la construction des passages à niveau et des ponts. Il souhaite avoir des précisions sur la surface nécessaire pour ces aménagements.

Le maître d'ouvrage souligne qu'il est important que les enjeux agricoles soient pris en considération. Toutefois, selon lui, le projet est peu agressif de manière générale et, concernant l'environnement, le REGL permet même de corriger les erreurs des tracés passés.

Pour l'agriculture, la chance qu'offre le projet, d'après le maître d'ouvrage, est qu'il ne prévoit pas d'entamer considérablement la cohérence des espaces agricoles par le simple fait que le REGL longe les tracés existants pour limiter les impacts.

### Coûts et financement

Certains précisent que le coût de ce type d'infrastructures est souvent sous-estimé tout comme le coût de l'amélioration de l'existant. Ils craignent un manque de financement pour faire à la fois le projet REGL et améliorer l'existant.

D'autres pensent que les financements sont souvent élastiques car ils sont aussi liés à la manière dont sera exploité le projet et notamment aux partenariats prévus entre le public et le privé. Ils souhaitent savoir si les partenariats existent déjà et qui aura en charge leur gestion.

Dans le même sens, un intervenant aimerait connaître la position et l'implication de la SNCF dans le projet étant donné que la rentabilité des trains est contestée.

Pour un participant, le maître d'ouvrage raisonne en termes d'investissement et non pas en termes d'exploitation ; il souhaiterait ainsi savoir quel est le coût d'exploitation prévu par le maître d'ouvrage.

En effet, souligne quelqu'un dans la salle, le financement sera revu à la hausse notamment en raison de l'échéance du projet prévue à 10 ans. Pour lui aussi des surcoûts sont à prévoir.

Sur les coûts, le maître d'ouvrage demande à la salle d'être prudente dans les critiques qu'elle émet et dans la remise en question de la sincérité des estimations qui découlent des études menées et sur lesquelles il se base pour chiffrer à la fois l'amélioration de l'existant et la création du REGL. Il avoue toutefois ne pas connaître à l'avance le prix en euros tout en rappelant que la démarche de démocratie participative mise en place par le débat est sincère. M. Wacheux affirme que si la Région avait eu l'intention de traiter la question avec légèreté, la Commission particulière, qui veille à ce que l'ensemble des moyens et des documents d'information soit mis à la disposition du public, aurait réagi.

### Solutions alternatives

Une personne prend la parole pour exprimer un sentiment de malaise. Depuis le début de la réunion, il a l'impression que le projet est présenté de façon à le rendre très simple. Il craint ainsi que des solutions alternatives ne soient pas creusées du fait que le maître d'ouvrage s'inscrit dans une logique où ce projet de création d'une nouvelle ligne est censé résoudre tous les problèmes de mobilité du territoire. Pour lui, la Région essaie d'accrocher le TGV en laissant de côté la question du raccordement avec l'Intercité, disparue du paysage, alors que c'est un point important de la France. Il exprime alors le sentiment que toutes les possibilités n'ont pas été étudiées car l'essentiel du dossier du maître d'ouvrage réside, selon lui, dans l'énumération des raisons pour lesquelles il faut réaliser le projet REGL. D'après lui, il ne suffit pas de construire une ligne pour améliorer la fluidité de la circulation, ni une gare souterraine pour résoudre tous les problèmes. Il conseille alors au maître d'ouvrage de faire un audit à Paris pour connaître les besoins et les conséquences lorsque l'interconnexion doit se faire en surface. Il ne voit pas comment le maître d'ouvrage peut parler de transports en commun sans connaître ni certifier la coordination du projet avec l'ensemble du service ni au niveau régional, ni interrégional, ni international (Londres notamment). Il s'agit d'un projet important, y compris en termes de coût car celui-ci sera largement dépassé ; il convient donc de lui donner le temps de la réflexion et pas uniquement au cours du débat. Pour cet intervenant, la réflexion n'est pas achevée.

En réponse à cette intervention, le maître d'ouvrage considère que la solution du renforcement n'est pas la bonne. Pour lui, le réseau existant trouve ces limites notamment en raison de la difficulté à gérer les connexions avec le réseau routier, le fret, le nœud ferroviaire. Il faut donc augmenter les capacités insiste le maître d'ouvrage, pour avoir des gares et pour accueillir de nouveaux usagers. En son nom propre, M. Wacheux assure que lui et ses équipes ont bien réfléchi au projet ; il explique que le temps du débat est justement le temps pour partager cette réflexion et affirme que si la Région avait commencé la débat avec un projet « très réfléchi » le public le lui aurait reproché. Pour lui, le temps du débat est donc le temps de la réflexion.

Il certifie également que la Région ne prétend pas régler tous les problèmes de transport ni de mobilité avec le projet REGL, mais contribuer au changement de comportement, de mode d'usage.

Enfin, quelque soit la décision sur le projet REGL, des travaux seront réalisés pour aménager le réseau existant.

Le président de la Commission intervient pour rappeler que la CPDP veille à ce que toutes les hypothèses et alternatives soient étudiées. Il informe les participants de la mise en place de la Fabrique des Propositions, un dispositif de dialogue qui permet d'examiner l'ensemble des alternatives au projet REGL proposées.

Un participant témoigne de sa propre expérience du débat public et interpelle la salle sur les similitudes qu'il perçoit entre le débat REGL et un débat organisé 10 ans auparavant sur les liaisons entre Amiens et la Belgique où aucun contact n'avait été pris avec les Belges. Il invite le maître d'ouvrage et la Commission particulière à tirer des leçons de cette expérience.

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage précise que la CPDP est en train de créer une référence nouvelle en matière de débat public car elle va à la rencontre de tous les acteurs et de tous les publics, y compris de l'autre côté de la frontière.

## 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.debatpublic.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.debatpublic.fr/>

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

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

11 rue des Ponts de Comines

59000 Lille

[regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)

Tél : 03 20 39 56 40