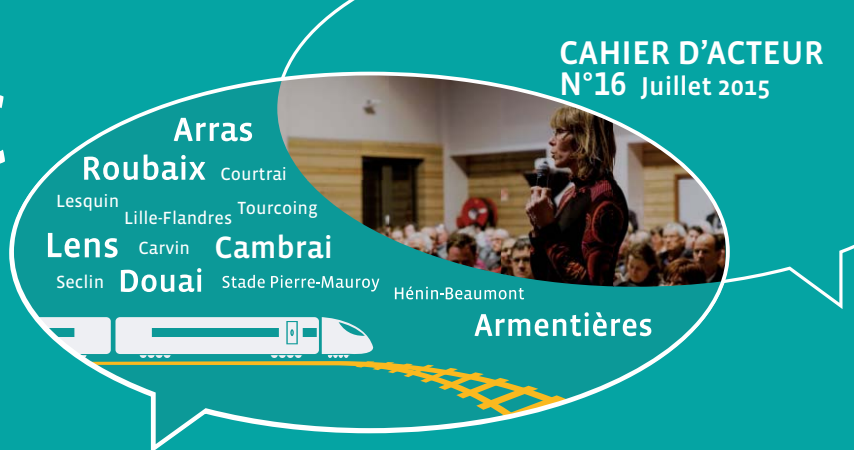


DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR
N°16 Juillet 2015



CAHIER D'ACTEUR



Présentation du Conseil Économique, Social et Environnemental Régional du Nord-Pas de Calais

Le Conseil Économique, Social et Environnemental Régional du Nord-Pas de Calais, composé de représentants de la société civile organisée est à ce titre l'assemblée consultative régionale. Le CESER, de sa propre initiative, ou sur saisie du Président du Conseil régional mène des travaux d'analyse et émet des préconisations, sur tout sujet d'intérêt régional, afin d'initier ou éclairer les réflexions et l'action des décideurs en région.

Le CESER s'est déjà prononcé, par le passé, en faveur des études techniques sur ce projet de lien ferroviaire rapide entre Lille et le Bassin minier, principalement à travers son avis sur l'accessibilité des grandes agglomérations en Nord-Pas de Calais, en 2010 et son avis sur le Schéma Régional des Transports et des Mobilités, en 2013.

Aujourd'hui, le CESER se réjouit de l'ouverture d'un débat public sur le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL). Le CESER salue le nombre de réunions publiques et l'organisation d'espaces mobiles d'échanges et de dialogue, à la rencontre des citoyens, potentiels usagers.

Le CESER, ensuite, se félicite du fait que la Région Nord-Pas de Calais soit maître d'ouvrage du projet de REGL. Le Conseil régional fait ainsi figure de collectivité pionnière en la matière. Les Régions, au-delà de leur qualité d'Autorités Organisatrices des Transports ferroviaires régionaux, ont de surcroît, depuis peu, la possibilité, avec la loi du 4 août 2014 (portant réforme ferroviaire) de créer et d'exploiter des infrastructures ferroviaires. Cependant, le CESER regrette que les territoires ne soient pas davantage associés : le projet de REGL devra être co-construit, de manière partenariale, avec les territoires, principalement avec la Métropole Européenne de Lille.

Le CESER partage donc avec le maître d'ouvrage, l'ambition d'un Réseau Express en région, il a, cependant, quelques interrogations sur le projet, tel qu'il est actuellement présenté au débat public et tel qu'il est configuré, dans la perspective d'une décision des élus régionaux, avant les élections de la Grande Région, en décembre 2015.

Le Réseau Express Grand Lille : facteur d'attractivité du territoire régional ?

Si le tronçon central (de Lille-Flandres à Sainte-Henriette, près d'Hénin-Beaumont) concerne surtout le territoire de l'Aire Métropolitaine de Lille, qui présente la particularité d'être transfrontalier, il serait raccordé au réseau TER existant vers plusieurs pôles urbains, afin de diffuser l'effet Réseau Express vers Courtrai (au Nord), Armentières et Lens (à l'Ouest), Douai, Arras et Cambrai (au Sud).

1. Renforcer l'attractivité européenne de Lille par le REGL, tout en diffusant l'effet Réseau Express vers les territoires polycentriques :

Le REGL renforcera « l'attractivité économique et européenne du territoire régional, tirée par une métropole lilloise locomotive et structurée en pôles métropolitains », selon les termes de l'avis du CESER du 9 avril 2013 sur le Schéma Régional de l'Aménagement et du Développement Durable du Territoire.

Le CESER est très attaché à ce que l'offre frontalière se développe notamment vers Tournai, comme il a pu déjà l'affirmer dans son avis sur le Schéma Régional des Transports et des Mobilités, en 2013 et sur la Convention TER 2015-2024 entre le Conseil régional et SNCF Mobilités, en 2015.

La mise en place du REGL constitue l'opportunité d'améliorer les dessertes frontalières et de redonner une attractivité aux liaisons transfrontalières.

Les gares du projet de REGL (Seclin, Lesquin, Lille-Flandres, Carvin, Ste Henriette) constituent assurément l'opportunité de renforcer l'attractivité européenne et économique de la grande région de demain. Cependant, le CESER demande des études complémentaires approfondies sur l'option d'une gare à l'aéroport de Lesquin (une option d'ailleurs non chiffrée dans le dossier actuel du maître d'ouvrage, versé au débat public). Ces études devront mettre en évidence le potentiel de fréquentation de la gare REGL de Lesquin.

Le CESER appelle les territoires en région à s'associer davantage au projet. Certes, le projet de REGL devra être co-construit, principalement avec la Métropole Européenne de Lille, mais aussi avec l'ensemble des pôles métropolitains de la région.

Cette co-construction devrait faire émerger une appellation plus fédératrice pour le projet de Réseau Express et diffuser ainsi encore davantage l'effet Réseau Express sur le territoire régional actuel, vers Valenciennes, Béthune, le Littoral, la Belgique, mais aussi, dans la perspective imminente de la future grande région, au-delà d'Arras, vers Amiens et au-delà de Cambrai, vers St Quentin.

2. Mettre en cohérence le système régional d'infrastructures et de services ferroviaires, au service de l'inter-modalité des déplacements des usagers :

Dans son avis sur la Convention TER 2015-2024 entre la Région et SNCF Mobilités, en 2015, le CESER a rappelé deux enjeux majeurs en matière d'infrastructures et de services ferroviaires :

le maillage du territoire régional et l'interopérabilité avec les autres modes de transport.

Le CESER rappelle aujourd'hui l'urgence du développement et de la modernisation du TER dans les territoires, de manière à optimiser le maillage territorial. Il souligne également l'importance des correspondances sur un territoire élargi et aux flux diversifiés, vers l'Europe, au Nord et vers Paris, au Sud de la future grande région.

L'infrastructure et l'exploitation du REGL ne doivent pas se faire au détriment de la modernisation du TER et du développement d'autres transports collectifs, dans un contexte de raréfaction des deniers publics.

Le CESER insiste donc sur l'inter-modalité du REGL avec le TER, mais aussi avec les transports collectifs urbains, interurbains ou encore les modes doux et souhaite l'intégration du REGL dans une réflexion générale sur la structuration des réseaux de transports ferroviaires en région (première couronne, deuxième couronne, etc.) afin, notamment, d'assurer à l'utilisateur une meilleure lisibilité du réseau des transports collectifs.

3. Veiller au développement et à l'aménagement économique dans les territoires autour des gares :

Les élus des territoires doivent se mobiliser pour contrôler les retombées économiques d'un territoire à l'accessibilité étendue par le REGL : éviter le risque d'aspiration de l'activité



économique des territoires vers la métropole lilloise et son corollaire, le risque de cantonnement de certains territoires à des territoires-dortoirs.

La Directive Régionale d'Aménagement (DRA) « Maîtrise de la périurbanisation » en Nord-Pas de Calais devra être mobilisée pour contrôler les retombées d'un territoire étendu devenu accessible, pour ainsi éviter la spéculation foncière et la résurgence de la périurbanisation.

Les gares doivent être sources de développement économique pour les territoires et les élus locaux doivent saisir l'opportunité de créer des pôles d'activités économiques, au-delà des seuls pôles d'échanges, par exemple créer des tiers lieux dans ou autour des gares.

Le CESER rappelle qu'en Picardie, une Directive Régionale d'Aménagement (DRA) des quartiers de gare est actuellement en cours d'expérimentation et pourrait être généralisée dans la grande région de demain.

Dans son avis du 26 mai 2015 « Pour un développement maîtrisé du travail agile, comme levier d'une politique régionale de dé-mobilité », le CESER a préconisé le développement d'une offre de tiers lieux, maillée sur le territoire régional. Ces nouveaux lieux partagés de travail collaboratif peuvent permettre de contribuer à maintenir ou développer l'emploi dans les territoires, qu'ils soient installés dans les quartiers de gare et/ou ailleurs.

Le Réseau Express Grand Lille : Un facteur de décongestion durable du réseau routier régional ?

Le CESER ne peut que se féliciter de la finalité ambitieuse, affichée par le projet de REGL, à savoir, diminuer la thrombose routière, qui asphyxie la métropole lilloise, chaque année encore davantage (8 minutes de plus par

an sur l'A1) et coûte à la société régionale près de 1,4 Md € d'euros annuels. Cependant, dans la mesure où le REGL provoquerait un report modal de 10 à 15% des véhicules circulant actuellement sur l'A1, le CESER invite au réalisme des objectifs et à la pluralité des solutions.

Le CESER estime donc que la décongestion durable du réseau routier régional impose d'intégrer le REGL dans une politique régionale de mobilité/dé-mobilité intelligente du futur grand territoire régional et d'une politique régionale des temps, qui permettront de mobiliser d'autres leviers d'action, pour désengorger durablement le réseau routier dans son ensemble.

Le REGL doit ainsi s'accompagner d'outils incitatifs, mais aussi d'outils de régulation de la mobilité routière des personnes, pour favoriser le report modal des voyageurs de la route vers le fer.

Le projet de REGL doit s'accompagner, par exemple, de la désynchronisation des rythmes de travail et du développement du travail à distance pendulaire, comme le souligne l'avis du CESER « Pour un développement maîtrisé du travail agile en Nord-Pas de Calais, levier d'une politique régionale de dé-mobilité », adopté le 26 mai 2015.

Le CESER suggère une réflexion sur d'autres outils d'accompagnement : la politique de stationnement dans les villes (à une époque où les voitures restent immobiles en moyenne 23 heures par jour); une voie dédiée au covoiturage sur l'A1 (à un moment où les initiatives de covoiturage se heurtent à un effet de seuil); Un péage autoroutier sur le périmètre d'influence du REGL. Voilà tout un ensemble de questions qui pourraient être utiles au débat public sur le REGL.

Le Réseau Express demain : Quelles perspectives de gouvernance et de financement ?

Le schéma régional de l'inter-modalité (instaurée par la loi sur la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l’Affirmation des Métropoles du 27 janvier 2014) constitue, demain, l’opportunité d’intégrer ce projet de REGL dans la politique des mobilités/dé-mobilités de notre future grande région.

Dans ce cadre, une plateforme ou centrale de mobilité/dé-mobilité permettrait de rendre opérationnelles les orientations stratégiques de ce schéma, sous la houlette d’un SMIRT redimensionné, institutionnellement, mais aussi financièrement.

Le CESER s’interroge d’ailleurs sur la dimension financière du projet de REGL : son coût, tout d’abord et ensuite, ses modalités de financement.

Si le coût du projet (sans l’option de la gare à l’aéroport de Lesquin et sans les travaux de modernisation du réseau TER, au-delà des seuls raccordements au RER) a été estimé à 2,11 Md € par le maître d’ouvrage du projet, ce coût se limite aux seuls investissements, sans prendre en compte les coûts d’exploitation du

REGL, qui s’additionneront au coût déjà élevé de la convention TER 2015-2024, entre la Région et SNCF Mobilités.

Le CESER s’interroge sur le montage financier du projet (des crédits de l’Etat non garantis, des produits d’une écotaxe défunte, des fonds européens incertains, etc.).

Le CESER demande à ce qu’une expertise approfondie soit apportée sur le sujet et sera attentif aux résultats de l’enquête publique (par exemple sur des questions telles que celles de la nappe phréatique dans le cadre du projet de gare souterraine de Lille-Flandre).

Le CESER estime par ailleurs nécessaire une remise à plat du financement des transports, non seulement du versement transport, mais aussi de la tarification des transports collectifs, qui associerait usagers et entreprises et qui s’impose, comme un préalable à la mise en place d’un SMIRT efficient, à l’échelle de la future grande région.

Au-delà des coûts, le CESER s’interroge enfin sur les modes de gestion pour l’exploitation de ce futur REGL, qui ne sont pas sans conséquences sur le service offert aux usagers.

