

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Compte Rendu

Réunion publique de Seclin

18 juin 2015
19h-21h30

Après l'accueil républicain du Maire de Seclin, M. Bernard DEBREU, la Commission particulière a en introduction présenté les modalités du débat avant que le maître d'ouvrage prenne la parole pour présenter son projet (pour une information détaillée, se référer au dossier du maître d'ouvrage).

Résumé de la Réunion

La réunion de Seclin témoigne d'une montée en puissance de l'intérêt du grand public pour le débat en cours sur le REGL. Deux cent cinquante personnes, une salle particulièrement attentive, des questions précises et argumentées posées par des "citoyens ordinaires" sur les bénéfices et les impacts de l'équipement sur leur vie quotidienne : emploi, déplacement, accès à la formation, loisirs mais aussi effets sur les centres-villes, les bruits et nuisances éventuelles, le report possible des bouchons sur les voiries de proximité, le recul des espaces agricoles.

Échanges avec la salle

Le Réseau Express Grand Lille, épine dorsale du système des transports en commun au défi de la mise en compatibilité avec l'ensemble des offres de transport du territoire

Emplacement des gares par rapport aux pôles émetteurs et récepteurs de trafic

La discussion s'est ouverte avec les interrogations de certains sur le mode d'interconnexion entre les deux gares envisagé par le maître d'ouvrage pour la nouvelle gare de Seclin située à 600 mètres de la gare actuelle ; d'autres participants se sont interrogés sur la pertinence de réaménager la gare actuelle alors qu'une nouvelle gare pouvant accueillir davantage de passagers est prévue par le projet.

Certains élus locaux ont pour leur part manifesté leur incompréhension par rapport au positionnement de la gare de Carvin qui serait située à 1,5 km de la gare de Libercourt où tous les matins un nombre important de voitures essaient d'atteindre la gare. D'après eux, le passage à l'ouest permettrait de désengorger la D925 et la D39 pour décongestionner d'autres villes et offrirait la possibilité à plus de personnes d'emprunter le REGL.

Pour les riverains du TGV, le regroupement des infrastructures risque d'accroître les nuisances existantes. Ils s'inquiètent également de la traversée des routes par le projet qui risquent de se faire au niveau du sol.

Du point de vue du maître d'ouvrage, le tracé du Réseau Express tient compte déjà de ces nuisances et envisage de corriger les impacts environnementaux de l'époque qui ont créé une coupure entre deux territoires. Des mesures de bruit seront également réalisées pour réaliser des protections phoniques.

Concernant la gare de Seclin, le maître d'ouvrage affirme qu'il n'y aura pas de correspondances entre les deux gares car les usagers de chaque gare seront différents. Toutefois, la Région ne s'oppose pas à l'idée de mettre des transports en commun pour faire le lien entre les deux gares et rappelle que la suppression des passages à niveau n'étant pas très importante (3 seulement) les départementales qui passent au-dessus du TGV passeront aussi au-dessus du projet REGL.

La réponse du maître d'ouvrage étant jugée incomplète, un participant habitant à 50m de la ligne TGV s'interroge sur l'interprétation qu'il faut donner aux schémas proposés dans le dossier du maître d'ouvrage pour illustrer l'implantation de la gare de Seclin : passera-t-elle en aérien au niveau de la zone de la sucrerie puisqu'il faut franchir une route à proximité ou bien au niveau du sol ?

Des précisions sur le tracé définitif sont également demandées puisque sur le plan général la ligne du projet REGL est présentée à l'est du TGV alors que les futures gares sont-elles prévues à l'ouest, d'où une confusion.

Sur l'implantation de la gare de Seclin, le maître d'ouvrage indique qu'il est parfois difficile d'interpréter les cartes qui manquent de précision, parce qu'il a été contraint de réaliser des schémas simplifiés pour répondre à la demande de la Commission qui souhaitait que les informations fournies par la Région soient accessibles par le grand public. Il précise toutefois que la gare de Seclin se fera au niveau des voies même s'il avoue aujourd'hui être incapable de situer sa localisation exacte.

Pour un participant, le REGL ne changerait rien à la situation actuelle étant donné qu'il n'y aura pas d'augmentation de fréquence pour les habitants puisque le projet prévoit de faire passer 6 trains par heure, soit 3 dans chaque gare avec des passagers différents.

Cela pose également la question du maintien ultérieur de la ligne TER actuelle souligne un élu local et

de la fermeture de certaines gares sur le tracé actuel comme celle de Ronchin, tandis qu'une usagère des transports en commun pense que les personnes qui prennent le train à Phalempin seront pénalisées par cette configuration puisque elles devront aller à la gare de Seclin et donc rentrer dans les embouteillages de l'A25.

Cette éventualité est soutenue par ceux qui pensent que la gare de Phalempin finira par disparaître alors qu'il y a actuellement plus d'usagers à Phalempin (notamment les lycéens qui prennent le train tous les matins) qu'à Seclin. Ils proposent ainsi au maître d'ouvrage de mener une réflexion pour étudier un rapprochement entre la gare de Phalempin et la nouvelle gare de Seclin étant donné qu'elle n'a pas de lien avec la gare actuelle. Pour plusieurs participants, le positionnement de la gare de Seclin est essentiel non seulement pour éviter que les usagers du train prennent la voiture mais aussi pour créer une dynamique économique sur l'ensemble du territoire et faire un nœud de transports à la croisée des voies.

D'après le maître d'ouvrage, le tracé du tronçon central est, à tous points de vue, le meilleur choix. C'est pourquoi il est réservé sur la proposition de s'écarter de ce principe qui permettrait en outre aux usagers de Phalempin d'avoir une amélioration du service puisqu'ils disposeraient de deux gares.

Il affirme que le REGL apportera un changement à la situation actuelle car il permettra à la fois la circulation des trains rapides et des trains prévus pour la desserte de proximité ; sur l'articulation entre les différents modes de transport, le maître d'ouvrage assure avoir pris en compte cette question qu'il abordera avec les territoires concernés car la question de l'implantation des gares implique nécessairement leur desserte.

Desserte du territoire : les limites du projet

Pour les participants, la question de la desserte (notamment de certaines gares) ne devrait pas être abordée uniquement sous l'angle de la fréquence, les questions de fiabilité et de respect des horaires sont bien plus importantes.

La salle s'interroge également sur les raisons qui ont motivé le choix de ne pas desservir l'aéroport de Lesquin alors que c'est une demande de nombreux usagers qui n'ont d'autre choix pour s'y rendre que de prendre la voiture ou le bus. Ceci est d'autant plus étrange pour certains participants qu'une gare au Stade Pierre Mauroy est prévue alors qu'il est déjà desservi par le métro.

La desserte de l'agglomération de Tournai, en pleine expansion économique, est pour un élu nécessaire. Il regrette que le projet soumis au débat n'intègre pas l'une des trois agglomérations de l'eurométropole alors que la nécessité de transport est réelle notamment pour les étudiants et les personnes malades qui sont médicalisées en Belgique. Cependant, la question se pose également pour le Sambre-Avesnois qui connaît un taux de chômage important (15%) notamment chez les jeunes et dont la mobilité est une des raisons. Certains ont des difficultés ainsi à comprendre pour quoi le REGL dessert des zones déjà bien pourvues de transports en commun et non celles qui ont en besoin comme le Sambre-Avesnois.

La vision régionale du projet tel qu'il est envisagé par la Région est aussi susceptible de provoquer le renforcement des territoires oubliés et la spécialisation des territoires encourageant l'étalement urbain, des emplois créés uniquement dans la métropole et le renforcement de la dépendance de la périphérie de la région vis à vis de l'agglomération lilloise.

Sur Tournai, le maître d'ouvrage précise que le REGL n'a pas vocation à organiser toutes les circulations de la région mais que l'optimisation des liaisons TER est à réaliser dès aujourd'hui. Pour lui, ce sont les territoires qui doivent être au rendez-vous de leur développement économique ; ceux qui sont oubliés doivent se prendre en main comme ceux qui sont directement concernés et profiter du REGL pour le

faire car une vraie ambition des différents territoires doit accompagner le projet, y compris en matière de transports en commun s'ils sont insuffisants.

Emprises foncières et impacts environnementaux : des craintes d'un côté, des engagements de l'autre

Une élue de la Chambre d'Agriculture constate avec regret que l'impact agricole du projet est très peu étudié. L'alternative du renforcement de l'existant serait la solution adéquate pour le monde agricole qui déplore le manque de concertation du maître d'ouvrage avec les agriculteurs sur ces questions. Ils craignent en effet, au-delà des emprises nécessaires à l'infrastructure existante, un étalement urbain au détriment de l'espace agricole et demandent par conséquent que des études approfondies sur l'impact réel du projet sur les emprises foncières soient réalisées.

D'autres agriculteurs interviennent pour témoigner des difficultés qui pèsent sur la profession qui est en voie de disparition, regrettent qu'on favorise la voiture avec le projet d'échangeur de Templemars qui entraîne l'artificialisation de terres agricoles et qu'il y a une accumulation de projets sur les champs captants alors qu'on leur impose des contrats pour les préserver. Pour eux, si le projet se réalise sur les terrains entre l'A1 et le TGV il n'y a pas d'inconvénient majeur alors qu'il y en aurait si le REGL nécessitait des emprises sur le peu de terres agricoles existantes.

Le maître d'ouvrage affirme que la question sur les impacts agricoles est pour lui très importante mais rappelle qu'elle sera étudiée en aval, lors des études fines du projet. Certains points sont toutefois traités en amont et une rencontre spécifique avec la Chambre d'Agriculture est déjà prévue. En fonction de la décision de poursuivre ou non le projet, une concertation ultérieure avec le monde agricole permettra d'organiser les choses, précise le maître d'ouvrage qui assure que si des acquisitions foncières sont nécessaires, des indemnités seront prévues ainsi que le rétablissement des réseaux d'irrigation, de drainage et des voies routières après les travaux. Dans tous les cas, affirme le maître d'ouvrage, il n'est pas nécessaire de disposer d'emprises foncières déraisonnables. La Région n'est pas concernée par l'échangeur de Templemars et la protection de la ressource en eau s'impose.

Concernant l'urbanisation, la Région estime qu'il y a un point d'équilibre à trouver entre ceux qui redoutent l'étalement urbain et ceux qui craignent l'absence de développement économique avec le REGL.

D'autres personnes dans la salle craignent les nuisances sonores et demandent si des mesures de protection phonique sont prévues pour la commune de Seclin. De manière générale, les participants considèrent qu'il est indispensable de faire des études d'impact environnemental sérieuses tout comme des études approfondies sur les emprises foncières et les nuisances sonores ainsi que de prévoir le financement des mesures compensatoires qui ne figure pas au dossier. Par ailleurs, la question de la biodiversité et de la destruction des corridors écologiques est posée à nouveau en dépit de l'affirmation du maître d'ouvrage de corriger ces espaces avec le projet et de tenir compte des enjeux environnementaux.

A ce sujet, le maître d'ouvrage estime que les exigences en matière écologique sont aujourd'hui telles qu'il sera difficile de dégrader voire de détruire ces espaces de biodiversité. Le financement des mesures compensatoires sera effectif si le projet est poursuivi.

Et les solutions alternatives ?

Certains estiment par rapport aux scénarios alternatifs au projet présentés par le maître d'ouvrage que celui qui concerne le renforcement de l'existant sert de faire valoir au projet REGL étant donné que le renforcement est limité. Cette question mérite pour la salle une attention particulière car il est possible de faire le tour de la métropole Lilloise sans passer par Lille Flandres et de prendre en compte les lignes

tangentielles.

La gare de la Porte des postes représente notamment une opportunité pour réfléchir concrètement à d'autres solutions. Elle donne accès aux deux lignes de métro et permet un accès au bus ce qui rend possible l'accès à Lille en transports en commun. Cela réduirait en plus le coût des investissements précisent les participants.

Pour le maître d'ouvrage si certaines personnes veulent approfondir d'autres alternatives il ne voit pas d'inconvénients, mais il explique que le contournement de Lille Flandres n'est pas si simple : techniquement il faut faire des études approfondies pour évaluer la faisabilité et financièrement il faut aussi prévoir les coûts de raccordement. De plus, cette alternative produirait des ruptures de charge pour les usagers. Si le REGL ne devait pas se faire au profit d'autres variantes plus faciles et moins coûteuses, un certain nombre d'aménagements seraient toutefois indispensables précise la Région qui rappelle que des financements pour l'amélioration de l'existant sont prévus dans le Contrat de Plan État Région.

Le président de la Commission rappelle pour sa part que le sujet sur l'amélioration de l'existant fera l'objet d'un débat dans la Fabrique des Propositions.

Pour un habitant du territoire, le gain sur le coût de la variante annoncée est disproportionné par rapport au coût d'investissement. Il craint que les nuisances amenées par le projet ne puissent faire l'objet de mesures compensatoires étant donné qu'elles ne sont pas chiffrées à l'heure actuelle. Cela est d'autant plus préoccupant que le financement du projet est lui en suspens et que les taxes « poids lourds » ne sont pour l'instant plus envisagées. De l'avis général, le projet est considéré comme lourd financièrement et des doutes existent quant à la capacité de la Région à trouver les investisseurs.

Pour le maître d'ouvrage, les financements ne sont pas une préoccupation majeure car la Région compte sur l'Europe, l'État et tous les financements envisageables dans l'alternative à la route : à projet exceptionnel, financements exceptionnels.

Enfin, une question sur l'obligation pour un projet d'atteindre un coût d'investissement de 300 millions d'euros pour que la notion de transparence et de débat public soit appliquée a été posée à la Commission. Cette dernière confirme qu'il existe un déficit de débat tout comme une difficulté à faire appliquer les décisions qui sont prises. Le président de la Commission insiste ainsi sur la nécessité de débattre très en amont du projet mais pas seulement afin d'éviter des difficultés comme le drame de Sivens intervenues après la prise de décision.

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

Tél : 03 20 39 56 40