

DEBAT REGL

Compte rendu de la réunion publique de lancement

14 avril 2015 – ROUBAIX

Début de la réunion

Après quelques mots de bienvenue exprimés par M. Delbar, le Maire de Roubaix, soulignant les enjeux économiques et eurométropolitains de la mobilité, la partie introductive de la réunion a été consacrée à la présentation par le président de la CNDP, M. Leyrit, du débat public en France destiné à répondre à la demande de participation des citoyens ainsi qu'à la présentation par le président de la Commission particulière, M. Archimbaud, des modalités de participation du débat sur le Réseau Express Grand Lille (REGL) et du déroulé de la soirée.

Le maître d'ouvrage, la Région Nord - Pas de Calais, a ensuite présenté le projet de Réseau Express Grand Lille, avant que soit donné la parole au public dans la salle et sur le site Internet où, malgré des difficultés techniques de retransmission, les participants ont pu poser leurs questions et émettre leurs avis sur le projet.

Le premier temps de la réunion avait pour objectif de lancer une discussion générale sur le projet, ses caractéristiques et son opportunité, le second temps étant consacré aux impacts locaux du projet, notamment la localisation de la (ou des) gare(s) dans le nord-est de l'agglomération lilloise et le renforcement du service ferroviaire vers la Belgique

Ce document dresse ainsi un panorama des échanges et des moments clés de la réunion de lancement du débat REGL.

Résumé de la réunion

De manière générale, le projet est perçu comme opportun au regard des problématiques de saturation de l'axe routier, du besoin de désenclaver le Bassin minier, de développer économiquement le territoire et de se rapprocher de la Belgique.

Mais les incertitudes sur la desserte effective du territoire, les bénéfices attendus et la réalisation totale du projet sont nombreuses. Pour les partisans du projet REGL, il est toutefois nécessaire de prévoir une tarification adaptée pour concurrencer la voiture, favoriser la mobilité des jeunes et l'accès à la formation.

Le coût du projet reste une préoccupation partagée à la fois en raison des risques de « *dérapiage* » par rapport aux coûts annoncés mais aussi à cause d'une augmentation possible de la pression fiscale et d'un effet négatif sur la tarification et le prix du billet. Des interrogations sur le fret, la compatibilité du projet avec d'autres grands projets et l'Europe, le financement et la fiabilité des études réalisées sur les besoins de mobilité à horizon 15-20 ans, ont été abordées.

Un point de désaccord entre ceux qui plaident pour la préservation des gares existantes (Roubaix, Tourcoing) et ceux qui considèrent qu'une gare dans la zone de l'Union est primordiale pour le développement économique du secteur, a émergé au cours de la réunion.

Enfin, un consensus sur la prise en compte de l'existant, des modes de transports doux et le respect du cadre naturel et paysager s'est également exprimé.

Le projet REGL présenté par la région Nord - Pas de Calais

Le maître d'ouvrage représenté par M. Percheron, président de Région et M. Wacheux, Vice-président, affirme en introduction sa volonté de réaliser le projet REGL, considéré comme un prolongement de l'aménagement du territoire, comme une continuation de la tradition d'ouverture au monde de ce territoire qui est situé, selon le président de Région, au cœur de l'Europe.

M. Percheron revient sur la construction du tunnel sous la Manche pour rappeler l'entrée du « Nord dans la modernité » et la transformation de Lille en « capitale ferroviaire ». La Région, qui a autorité pour les transports ferroviaires, précise le président, a fait beaucoup dans le domaine du rail pendant 15 ans. Il évoque, non sans apostropher la SNCF qui se voit reprocher un manque d'action, comment des investissements importants ont été réalisés par la Région pour moderniser le réseau ferroviaire et notamment la voie ferroviaire entre Dunkerque, premier port industriel de France et Calais, deuxième port de voyageurs au monde.

M. Percheron explique aussi comment « le propriétaire du rail, la SNCF », a augmenté « le péage par 4 » une fois les travaux réalisés. Il affirme néanmoins que l'avenir ne sera pas autoroutier mais ferroviaire au moment où la fusion entre les deux régions s'opère (Nord-Pas de Calais / Picardie).

Après le discours politique, où le projet REGL est présenté comme une solution permettant de résoudre la saturation du réseau routier, M. Wacheux expose les raisons qui ont motivé la réflexion pour apporter une offre de mobilité à la population du territoire du Grand Lille.

Le bassin de vie concerné est : Lille Métropole, les agglomérations du Bassin minier et les intercommunalités Belges.

Le projet REGL veut ainsi apporter une offre de mobilité à la population du Grand Lille (3,8 millions d'habitants), rendre la région compétitive dans une économie mondialisée, développer le ferroviaire pour désengorger la route, unir la région par le rail avec un système plus capacitaire, bâtir une métropole à la hauteur de la nouvelle région.

Pour le maître d'ouvrage, les réflexions qui ont conduit à proposer le projet REGL se basent sur la prise en compte des enjeux économiques et sociaux de mobilités du territoire : évolution du nombre des ménages, précarité énergétique, progression des flux d'échanges entre les territoires des SCOT, saturation du réseau routier (autoroute A1 entre Bassin minier et Lille).

Le Schéma Régional des Transports et Mobilités est cité comme document de référence pour les enjeux de mobilités : mobilités utiles, mobilités à satisfaire, modes de déplacement, intermodalité et infrastructures nécessaires.

Le maître d'ouvrage souligne qu'un travail de réflexion et de discussion est déjà engagé avec toutes les autorités de transport (AOT et AOM) pour trouver la bonne articulation, unir la région par le rail et faire un système plus capacitaire.

Dans l'hypothèse où le projet REGL ne serait pas mis en œuvre, le maître d'ouvrage alerte sur la nécessité de faire la liaison Lille-Sambre-Asvinois, la desserte du Cambrésis et du Bruaysis, de pérenniser le réseau existant, de mettre en place l'agenda d'accessibilité programmée.

Si des solutions alternatives ont été envisagées par le maître d'ouvrage, il rappelle que les limites en termes de capacité et de desserte seraient encore présentes avec la réalisation de l'un ou l'autre de ces deux scénarios :

- Maintien du service actuel avec un réseau qui concentre des circulations à grande vitesse, TER et fret, avec des obstacles physiques et une limitation de la gare Lille Flandres qui est en terminus (pour 38 100 voyageurs en 2030 - heure de pointe du matin sur le réseau)
- Amélioration du réseau, de la fréquence et de la capacité avec des liaisons plus nombreuses entre Lille et le Bassin minier pour 47 700 voyageurs (heure de pointe du matin sur le réseau) et un coût de 1 milliard 140 millions €

Le projet REGL paraît ainsi pour le maître d'ouvrage constituer la seule réponse aux besoins qu'il a identifiés. La

fréquence en heures de pointe est améliorée et la traversée souterraine de Lille permet de relier des pôles urbains deux à deux, avec un développement spécifique des dessertes TER prolongeant le REGL. Les caractéristiques du projet REGL en termes d'infrastructures sont les suivantes :

- Tronçon central : Lille Flandres - Hénin Beaumont
- Branche Roubaix - Tourcoing – Courtrai (via un tunnel depuis Lille Flandres)
- Branche Armentières (via un tunnel depuis Lille Flandres)
- Branche Lens,
- Branche Douai – Arras
- Correspondances optimisées, raccordement des infrastructures existantes

Les liaisons seraient plus fréquentes (12 trains/h – principe de navette) pour une capacité de 56 300 voyageurs (heure de pointe du matin sur le réseau) et un coût de 2 milliards 110 millions €.

Les caractéristiques techniques et les bénéfices attendus en termes de mobilités ont été présentés ; les impacts socioéconomiques et environnementaux ont enfin été rapidement passés en revue par le maître d'ouvrage.

Présentation des points de vue exprimés par les habitants dans le cadre du débat mobile

Une synthèse intermédiaire des points de vue exprimés par les 300 personnes rencontrées sur les sept points de contact du débat mobile a été présentée par un membre de la CPDP pour introduire le débat avec la salle.

De manière générale, les participants au débat mobile ont plébiscité la lutte contre la thrombose autoroutière et la pollution ; ils s'accordent pour dire qu'il faut agir sur ces problèmes et que le chemin de fer peut être une solution.

Pour les personnes se prononçant en faveur du projet, pouvoir se déplacer d'un bout à l'autre de la région sans rupture de charge est perçu comme bénéfique pour l'emploi, le développement économique, le rééquilibrage solidaire entre les territoires mais aussi pour les études, les loisirs et le maintien du lien familial.

Toutefois, les interrogations sont nombreuses concernant le réel potentiel de création d'emplois du projet REGL, sa capacité à développer la mobilité des jeunes et à permettre l'accès à la formation. Les personnes favorables insistent ainsi sur la nécessité de prévoir une tarification adaptée et concurrentielle avec la voiture, sur le bon niveau de cadencement, mais aussi sur l'amélioration du confort et des services en gare. Ils soulignent également l'importance d'avoir des connexions (bus/gares) et des parkings sécurisés.

Les personnes rencontrées se disant moins favorables au projet déclarent en même temps se déplacer peu pour certains ou sur de courtes distances et en dehors des heures de pointe pour d'autres. La vitesse n'est donc pas un enjeu pour ces participants qui préfèrent améliorer l'existant et harmoniser l'extension des horaires avec une desserte plus fine de certains quartiers. Des solutions alternatives sont ainsi évoquées comme le tram-train, le covoiturage, les bus électriques, etc.

Dans tous les cas, ces personnes estiment que l'émergence du projet ne devrait pas se faire au détriment de l'entretien de l'existant, des modes de transports doux, du covoiturage et de l'harmonisation des horaires décalés.

Ils s'interrogent par ailleurs sur la compatibilité du projet REGL avec un réseau régional dense semblable à une « toile d'araignée » et maillé avec d'autres modes de transport, tout comme avec un réseau circulaire autour de la métropole.

Enfin, les participants se demandent pourquoi il y a-t-il des projets qui apparaissent et disparaissent aussi tôt sans aucune explication.

Pour l'ensemble des participants, le coût du projet reste une préoccupation à la fois en raison des risques de « dérapage » par rapport aux coûts annoncés mais aussi à cause d'une augmentation possible de la pression fiscale, d'un effet négatif sur la tarification et le prix du billet. Ces craintes sont alimentées par l'incertitude actuelle sur le financement du projet qui laisse sans réponse la question sur le financeur : est-ce la collectivité et les

subventions ? L'utilisateur ? L'employeur ?

Si les questions sur l'impact environnemental et sur le paysage viennent dans un second temps, elles ne sont pas pour autant négligeables y compris chez les personnes se disant favorables au projet, qui conditionnent sa réalisation au strict respect du cadre naturel et paysager. En effet, une inquiétude existe sur les nuisances pendant la phase de construction et sur les expropriations. Ce sentiment s'intensifie concernant la gare souterraine et les tunnels prévus par le projet REGL.

Premier temps d'échanges avec le public – aspects généraux

La parole est à la salle et la discussion est animée par le président de la Commission, M. Archimbaud. Les questions et avis peuvent être formulés par oral, par écrit ainsi que sur le site Internet du débat.

Questions sur le fret, la compatibilité du projet avec d'autres grands projets et l'Europe, le financement et la fiabilité des études réalisées

Le fret est perçu par un participant comme étant négligé par rapport au transport des particuliers. L'autoroute étant saturée également par le transport de marchandises, il est important que le fret ferroviaire soit développé pour créer une mixité avec le fret automobile. De même, la compatibilité du projet REGL avec les voies fluviales prévues par le projet du Canal Seine Nord Europe n'est pas perceptible ; la question sur la polarité sur Lille est abordée pour savoir s'il existe la possibilité de développer la multimodalité en dehors de Lille.

Concernant le mode de financement, un habitant de Roubaix souhaite connaître ce qui est envisagé notamment par rapport à la construction du souterrain de la gare de Lille Flandres prévu par le projet. Le problème d'humidité et la proximité des nappes phréatiques étant un enjeu pour le coût du projet, il est demandé si des études ont été menées et si les coûts réels sont pris en compte. Les estimations sont-elles justes ou vont-elles être corrigées et revues à la hausse? demande une personne du public qui souhaite également savoir qui prendra en charge les coûts engendrés.

Par rapport au tronçon central du projet, un participant constate qu'une partie est prévue pour aller vers l'Union Européenne. Il demande alors si des aides européennes sont prévues et s'il est possible d'envisager un tronçon européen plus développé que celui proposé aujourd'hui.

Par ailleurs le constat d'une baisse de ce qui est entrepris pour l'existant est fait par le public. La gare de Roubaix est citée en exemple (horaires et trains en disparition progressive) ; il est dès lors surprenant de voir qu'un nouveau projet ferroviaire est présenté alors que l'existant a été délaissé.

Une personne s'interroge sur les besoins de mobilité à horizon 15-20 ans et souhaite savoir si le projet s'appuie sur des études concernant les évolutions prospectives et notamment sur la démographie, l'emploi et sa localisation, les pratiques de mobilité et le recours à différents modes de transport à moyen et long termes.

Pour le maître d'ouvrage, c'est la Région qui doit réguler et aménager le territoire en matière de transports et non le marché. Il affirme que le financement public est tout à fait envisageable pour un tel projet. Il évoque par exemple une promesse ministérielle de financer la gare souterraine de Marseille pour désenclaver les quartiers Nord et considère que, compte tenu des délais de réalisation (10 ans) avec un emprunt de 50 ans, les modalités de financement du projet sont raisonnables.

Sur la politique tarifaire, le président de Région affirme la volonté de faire une tarification sociale à l'instar du TER qui est subventionné de 70 à 80%. S'agissant des études, le maître d'ouvrage indique que les spécificités locales du sous-sol ont bien été prises en compte et mentionne également que les évolutions démographiques et économiques sont issues des statistiques de l'INSEE.

Le maître d'ouvrage affirme par ailleurs que les questions sur le fret et le Canal Seine Nord Europe ont été prises en compte dès le début des réflexions sur le projet REGL. Le nouveau réseau proposé permet de libérer des sillons supplémentaires pour le fret ferroviaire même si l'infrastructure centrale nouvelle sera dédiée uniquement aux voyageurs.

Pour éviter la polarité Lilloise, le maître d'ouvrage est d'accord avec l'idée d'envisager des dessertes faciles et sans rupture de charge vers d'autres destinations et d'autres pôles ; il assure qu'une convention signée avec la SNCF existe pour maintenir les services (présence) existants en gare mais aussi dans les trains.

Incertitudes sur la desserte effective du territoire et les bénéfices attendus du projet

Les effets pervers induits par la volonté politique de relier Lille à une heure de tous les points de la région comme l'avènement du TGV ont été mentionnés. Un participant rappelle comment cela a créé des pôles d'attractivité très forts mais aussi la réduction de la desserte par rail d'autres lieux (Sambre-Avesnois par exemple). Il craint que ce projet « aspirateur de voyageurs vers Lille Flandres » soit préjudiciable et se demande ainsi quel sera le bénéfice pour Roubaix-Tourcoing avec le tronçon commun entre Hénin Beaumont et Lille.

Un jeune intervenant est favorable au projet en raison de son objectif de désengorger l'A1, du symbole fort de métropolisation de Lille et de l'amélioration des relations avec le Bassin minier et la Belgique ; il s'interroge cependant sur le choix des gares de Carvin, d'Henriette-Hénin Beaumont et de Seclin, compte tenu de la faible densité d'emplois, d'activités et d'habitants à proximité. Il s'interroge sur la pertinence de faire un arrêt à Roubaix et à Tourcoing étant donné que le métro dessert déjà ces villes. Il est ainsi favorable à la construction d'une gare à l'Union en privilégiant la vitesse commerciale entre le pôle Roubaix – Tourcoing / Lille – Bassin minier et la connexion entre l'Union et la station Mercure. Il craint en effet que l'erreur du métro 2, concurrencé par le tramway sur la section Wasquehal – Roubaix, ne se reproduise.

Une intervention venant d'un habitant Belge met l'accent sur la construction de la gare de l'Union qu'il considère primordiale en raison de l'arrivée massive d'emplois alors que la desserte autoroutière et par le métro est inexistante. Il constate en outre que la question de la gare Lille Europe n'est pas abordée dans le projet REGL et se demande donc si elle sera impactée par le projet.

Concernant le rôle de l'action publique, un habitant de Villeneuve d'Asq s'interroge sur la pertinence d'accompagner des évolutions plutôt que de les provoquer et les orienter. Il estime ainsi qu'au-delà du constat des projections de déplacements en augmentation, il faut aussi des objectifs comme par exemple faire en sorte que la population du Bassin minier trouve du travail à proximité de chez elle.

Le maître d'ouvrage rappelle que le taux de création d'emplois dans le Bassin minier n'est pas satisfaisant ; c'est la raison pour laquelle le projet REGL a été pensé, pour contribuer à améliorer l'attractivité de ce lieu, ce réseau devant fonctionner dans les deux sens. Le projet « permettra d'aller au bout » sans rupture de charge alors qu'aujourd'hui cette rupture de charge pose un problème en gare de Lille Flandres.

Le projet REGL propose au Bassin minier ce que les autoroutes lui proposaient il y a 40 ans.

Sur la question des mobilités, le maître d'ouvrage souligne que les mobilités nécessaires sont celles auxquelles il n'y a pas eu de réponse par une meilleure répartition des hommes et des activités dans la région. Il rappelle que le projet peut ouvrir des opportunités pour les territoires périphériques à la métropole.

Participation des internautes

Plusieurs questions posées sur Internet ont été soumises au maître d'ouvrage pendant le débat avec la salle. Ainsi, un internaute demande quel est le chiffrage du bilan carbone du projet REGL et des alternatives évoquées, pendant qu'un autre souhaite savoir s'il est raisonnable de faire un billet à « 1€ » comme le suggérait le maître d'ouvrage et demande si le bilan économique de la tarification sociale a été réalisé.

La question de l'existence d'autres projets similaires au projet REGL au sein de l'Europe ou ailleurs est posée dans

l'objectif de savoir s'il est possible de faire des comparaisons. Une autre question sur les compensations prévues est posée. Un internaute souhaite ainsi connaître « les perdants » et les blocages du projet REGL. Certains s'intéressent aux synergies possibles entre le projet REGL et le Grand Paris en termes de financement, de gouvernance et notamment sur les possibilités de créer une « société du Grand Lille » et d'avoir du matériel ferroviaire en commun.

Enfin, une question est posée à la Commission particulière du débat public sur les suites du débat. Un participant souhaite en effet savoir s'il y aura un vote à la fin du débat et s'il sera amendable par les Conseillers régionaux.

Le maître d'ouvrage est d'accord pour créer des synergies avec le Grand Paris. Il estime qu'un projet comme le projet REGL, une fois largement débattu avec l'information nécessaire, chiffré, avec ces perspectives de financement peut faire l'objet d'un référendum au niveau régional (s'il est compatible avec le calendrier électoral).

Deuxième temps de la réunion consacré aux impacts locaux du projet REGL

Présentation des points de vue des habitants exprimés dans le cadre du débat mobile sur les enjeux locaux

Pour les personnes qui se sont exprimées dans le cadre du débat mobile, certaines préoccupations locales ont été exprimées de manière fréquente :

- La sécurisation du métro sur EuroTéléport
- L'harmonisation des horaires, des cadencements et des tarifs notamment en lien avec la Belgique
- La liaison Roubaix – Aéroport de Lesquin (importante chez les cadres et ressortissants étrangers)

L'implantation d'une gare à l'Union sur laquelle les personnes rencontrées ont peu d'information ne semble pas être aussi importante que la nécessité de maintenir les deux gares actuelles et d'éviter la contraction des services.

Enjeux locaux : localisation de la gare Roubaix/Tourcoing et ouverture sur la Belgique

Deux types d'impacts sont abordés lors de cette réunion.

La création éventuelle d'une station nouvelle dans le secteur de l'Union, réduisant le nombre des arrêts dans le nord-est de l'agglomération Lilloise, apparaît cohérente avec ce qui est attendu d'un réseau express et rendrait ce secteur en devenir plus attractif ; mais est-ce envisageable si cela se traduit par la réduction du rôle des gares existantes de Roubaix et Tourcoing alors qu'il faut maintenir, voire renforcer, la desserte des quartiers actuellement desservis et améliorer le fonctionnement actuel des gares qui apparaissent sous utilisées ?

L'amélioration de l'offre ferroviaire permise par le projet REGL permet-elle d'atténuer l'effet de frontière en termes de mobilité et de répondre ainsi aux enjeux de la métropole Lille – Courtrai – Roubaix dans ce domaine ?

Interventions sur l'ouverture sur la Belgique de M. Vanhaverbeke, directeur général de l'intercommunalité de Leiedal et de Mme Vanelstraete, Echevine à la mobilité de la commune de Mouscron

Concernant le transport public sur l'Eurométropole, M Vanhaverbeke indique qu'il existe seulement un train entre Courtrai et Lille et entre Tournai et Lille en heure de pointe ; c'est pourquoi il est préconisé d'investir dans un transport public afin de réduire l'utilisation de la voiture (2 trains par heure sont souhaités). Aujourd'hui les usages du transport public sont d'environ 5% seulement même si des améliorations sont constatées.

C'est parce que le potentiel existe qu'il est recommandé d'utiliser les transports publics pour conforter les activités dans différents domaines : l'emploi, la formation, le développement commercial, le tourisme, etc.

Un plan d'action à court et moyen termes est évoqué pour favoriser l'accès à l'information, une billetterie unique pour toute la région, le renforcement de l'offre existante (raccourcir les déplacements, augmenter la fréquence, et cadencer les trains), l'accès aux grands équipements (Lille Europe, Aéroport, Stade Pierre Mauroy, Louvre Lens).

L'Eurométropole a un réseau en réflexion dans la partie Flandre (par exemple, amélioration de la gare de Courtrai) mais aussi dans la partie Wallonne avec la SNCB. Aussi le projet REGL est perçu comme une opportunité pour renforcer le transport public.

Après avoir fait le constat d'une saturation des axes routiers, le projet REGL est présenté par Madame Vanelstraete comme nécessaire pour la France et la Belgique.

Mouscron par sa position centrale entre la France et la Flandre au sein de l'Eurométropole n'échappe pas aux problèmes de mobilité, d'où la réflexion qui s'est mise en place pour remanier les abords de la gare de Mouscron se traduisant par l'élaboration d'un schéma directeur.

Le projet prévoit une offre de lignes et d'horaires plus vaste, une meilleure sécurité et des déplacements doux. Mme Vanelstraete soutient et adhère au projet REGL et propose d'inclure les représentants de la SNCB autour de la table pour discuter du développement du projet REGL.

Toutefois, précise Mme Vanelstraete, alors qu'il faut sensibiliser aux nouvelles mobilités, la Belgique ferme ses gares incitant les gens à prendre la voiture pour les déplacements.

Échanges avec le public sur les enjeux locaux

Les partisans du projet ont développé les raisons pour lesquelles le projet REGL leur paraît bénéfique pour le territoire. Mais la localisation de la gare est un point de désaccord entre deux catégories de personnes. Certains estiment que la préservation des gares existantes est nécessaire pour desservir Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, Wasquehal, éviter une rupture de charge défavorable pour l'agglomération et réduire les coûts du projet. D'autres considèrent qu'une gare dans la zone de l'Union est primordiale pour le développement économique du secteur, faire vivre le projet REGL et faciliter la desserte de Wattrelos qui est la « grande oubliée de la métropole ». Les personnes favorables à la gare de l'Union préconisent aussi qu'une partie des coûts de financement soit supportée par la métropole de Lille.

Pour les participants Belges, un ancrage vers la Belgique est préconisé et soulignent l'importance du rôle de l'axe Roubaix – Tournai, ville où plusieurs projets en matière de zone d'activités sont déjà en développement et directement raccordés à la zone ferroviaire.

Certains élus souhaitent de leur côté un engagement fort de la part de la SNCF pour préserver l'attractivité des gares actuelles (horaires d'ouverture, équipements et services) tandis qu'un participant pose la question du lien avec la Picardie et demande ce qu'il se passera après les élections régionales de décembre 2015.

Enfin, d'autres personnes craignent un phasage du projet et en conséquence des risques accrus de déséquilibre selon les tronçons réalisés étant donné le flou sur les modes de financement, d'où la demande de précisions sur ce qui sera fait en priorité.

Pour les représentants de la Région, le projet REGL créé un lien fixe entre Lille et le Bassin minier, évite la rupture de charge grâce à la création d'une gare souterraine et permet de desservir toute l'aire urbaine centrale.

Ils affirment que le projet REGL a une vocation internationale et précisent que sur la question plus locale de la préservation des gares de Roubaix et de Tourcoing ce sont les citoyens qui décideront. Ils sont par ailleurs invités à réfléchir sur le rôle des gares de demain.

Concernant la question des services dans les gares, le maître d'ouvrage rappelle que cela ne relève pas de son ressort mais qu'un accord est signé avec la SNCF.

Enfin, il est rappelé que la ville centre (200 00 habitants) est petite à l'échelle d'une métropole car le territoire des deux côtés de la frontière est caractéristique d'une métropole multipolaire.

A ce sujet, le maire de Roubaix invite les maires de l'Eurométropole à la discussion.

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