

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



## COMPTE RENDU

### Réunion Publique LENS

22 juin 2015

18h30 – 21h30

Dans le cadre de cette réunion a été abordé en seconde partie, après la présentation des modalités du débat public par la Commission et le projet REGL par le Conseil régional le rôle de la mobilité dans les déplacements pendulaires et la recherche d'emplois.

### Échanges avec la salle sur le report modal et l'aménagement du territoire

#### Report modal par rapport aux pôles de trafic

Un intervenant explique que le Réseau Express devrait donner envie aux usagers de la route de prendre les transports collectifs. Or, la récente instauration d'un stationnement payant à la gare de Lens a eu comme conséquence la diminution d'usagers du train qui ont renoncé au TER et a également reporté des problèmes de parking dans les gares voisines où les stationnements sont encore gratuits.

La politique des parkings payants, souligne le maire de Libercourt, déplace le phénomène non seulement dans sa commune mais aussi dans les communes environnantes. Il plaide ainsi pour la prise en compte de cette problématique afin de faire un aménagement qui permette aux habitants de prendre le train.

Sur ce sujet, certains participants évoquent également un déséquilibre entre les territoires qui reçoivent des voyageurs comme Lille et ceux qui en émettent comme la 2ème couronne. Il existe ainsi un risque de voir le développement de cités dortoirs d'un côté et de zones d'emploi de l'autre.

Un appel à la responsabilité des élus locaux dans la promotion du covoiturage pour diminuer le phénomène est lancé par le maître d'ouvrage qui rappelle aussi, en réponse à des questions posées, le rôle des acteurs locaux dans la politique de stationnement, le développement économique et la maîtrise de l'étalement autour des gares ; il ajoute que c'est la fréquence des trains qui serait accrue par le REGL et non leur vitesse et que la solution du renforcement de l'existant n'est pas retenue par la Région.

Un lycéen regrette l'absence de gare à l'aéroport de Lesquin dont l'accès est présenté comme problématique.

Pour le maître d'ouvrage des études plus fines sur la gare de Lesquin doivent être menées pour voir ce qu'il convient de faire. Il rappelle cependant qu'un travail à différentes échelles (locale, régionale, nationale, européenne) a été mené pour créer de l'articulation modal mais qu'il est difficile de répondre à toutes les demandes de desserte du territoire. Des élus locaux dans la salle considèrent en effet qu'il est nécessaire d'arrêter de vouloir « le mouton à 5 pattes ».

Cependant, la question du report modal est jugée importante par les participants. Un adjoint au maire de Lens rappelle que le train actuel est déjà plus performant que la voiture pour se rendre à Lille et cela n'empêche pas 163 000 véhicules d'emprunter encore la route chaque jour, avec un covoiturage très faible. Si le réseau TER actuel n'apporte pas de réponse à ceux qui sont dans ces véhicules, le REGL devra prévoir la mise en place de mesures davantage incitatives, non seulement axées sur un prix attractif mais aussi sur un système encourageant en fonction du mode d'utilisation de la route. Il préconise ainsi la mise en place d'un péage autoroutier voire un péage urbain pour les personnes qui s'obstinent à prendre la route alors que les transports en commun existent. Cela servirait en plus à financer une partie du projet REGL.

Sur la proposition du maître d'ouvrage de créer une 3<sup>ème</sup> voie pour le covoiturage, la salle souhaite savoir si la voie peut être mise en place avant la réalisation du projet. Pour la Région, les perspectives du covoiturage sont réelles car il est possible aujourd'hui d'imaginer un objectif de 1,4 par véhicule, après de fortes campagnes de sensibilisation. Toutefois, réaliser une voie dédiée pour le covoiturage avant le REGL n'est pas envisageable.

La directrice du syndicat mixte des transports Artois-Gohelle, Mme Marbach, informe que les études pour que les futurs pôles d'échange soient visibles et faciles d'accès sont actuellement en cours. Elle confirme que la vocation de ces démarches est de permettre un déplacement sur tout le territoire, d'où la réflexion sur la mise en place de bus à haut niveau de service pour créer de la complémentarité avec le train. C'est dans cette optique que le plan de déplacement urbain est pensé. Il s'agit en effet de faciliter la mobilité du voyageur par un système « d'information voyageurs » sur les différents modes de transport disponibles. Elle rappelle par ailleurs qu'il existe sur le territoire un pourcentage important de ménages non motorisé et qu'il est donc nécessaire de leur offrir des transports en commun.

Toutefois, insistent certains, si le TER actuel qui est plus efficace que la voiture n'a pas réussi à assurer un report modal de la route vers le train, qu'est-ce qui garantit que les usagers de la route prendront le REGL demain ? Aussi, il est nécessaire que l'intermodalité soit réelle et efficace. Aujourd'hui explique un intervenant, il est quasiment impossible d'avoir des correspondances avec le bus, « comme si les trains faisaient exprès d'arriver quelques minutes après ».

#### Intégration et équilibre des territoires

La crainte que le REGL assèche la région plutôt qu'il ne l'irrigue s'est exprimée dans la salle qui estime que le maître d'ouvrage met l'accent sur la notion de « Grand Lille » et se fixe comme objectif principal de « donner de l'air à la métropole ». Ce constat amène certains à se demander si le projet REGL peut répondre aux problèmes de déplacements de tous les territoires.

En effet, le REGL risque d'aspirer toute l'activité sur la métropole lilloise alors que l'attente du Bassin minier est au contraire que le projet soit une opportunité de développement pour tous les territoires.

Une élue régionale estime qu'il faut certes rêver d'un aménagement équilibré du territoire mais que la spécialisation des territoires existe. C'est pourquoi elle pense qu'il est nécessaire de travailler sur l'attractivité résidentielle des territoires et se demande alors si le REGL est un projet pertinent pour la ville de Lens, qui abrite le Louvre Lens, par rapport à une amélioration du réseau ferré existant qui semble répondre plus efficacement aux besoins locaux.

Pour le maire de Lens, au contraire, le projet REGL est une chance pour le développement du territoire car il permet un maillage avec les territoires voisins ainsi que des déplacements vers Lille ou contraire vers Lens pour les personnes qui souhaitent travailler dans cette ville. De plus, le REGL pourrait intégrer davantage les besoins très locaux de la ville, comme le développement touristique sans voiture, pour donner de la cohérence et de la consistance au projet.

La spécialisation des territoires, rappellent certains, crée des déplacements. Avec le Louvre Lens il a été

nécessaire de structurer la mobilité des personnes en dehors de la région. Cela montre que la spécificité d'un territoire attire les populations.

Pour le maître d'ouvrage, la possibilité de développer les territoires avec le REGL est réelle. Il faut toutefois trouver comment lier les différentes fonctions et sujets d'excellence des territoires qui méritent d'être rapprochés. Pour cela, il est nécessaire de développer l'attractivité dans les territoires périphériques pour faire venir des talents.

#### Coût, emprises foncières et scénarios alternatifs

Concernant le coût du projet, la capacité financière de la Région pour réaliser le projet REGL est d'autant plus mise en doute que le mauvais état de certaines gares ou haltes reflètent le manque de moyens pour remettre en état ces lieux mais aussi pour les sécuriser. Ainsi, certains souhaitent savoir comment la Région compte faire pour répartir sa charge d'action en tant que puissance publique pour financer à la fois le projet REGL et d'autres projets comme la maintenance de l'existant.

Certains craignent par ailleurs une augmentation de la pression fiscale étant donné le coût d'investissement du projet (plus de 2 milliards d'euros).

Une lycéenne affirme de son côté que les coûts d'investissement prévus pour le projet restent très approximatifs et semblent calculés sans véritable marge de manœuvre.

Le maître d'ouvrage précise pour sa part que les coûts annoncés sont sincères et réels, d'une part parce qu'ils émanent des études réalisées, d'autre part parce que ce sont les seuls chiffres dont dispose la Région actuellement.

Pour le chargé de mission du SCoT Lens-Carvin, les coûts du projet sont à considérer également en fonction des aménagements qui seront nécessaires pour le REGL s'il est envisagé une augmentation de la vitesse en plus de l'augmentation du nombre de trains.

Des questions sont également posées sur la participation des Belges au financement du projet et sur la prise en compte dans le budget global du projet du coût des cotisations sociales des 500 emplois prévus.

En réponse aux interventions, le maître d'ouvrage rappelle qu'une augmentation de la fréquence n'est pas synonyme d'une augmentation de la vitesse. C'est pourquoi il n'est pas prévu d'aménagement particulier sur le réseau existant ni de sollicitation des Belges pour financer le projet.

Sur les 500 emplois prévus par le projet, il explique qu'ils seront pris en charge par l'exploitant (la SNCF) car ils entrent dans le cadre d'un service qui s'intègre à celui du TER.

La Région explique également que le financement du projet REGL ne viendra pas concurrencer le maintien ni la préservation de l'existant. Les financements exceptionnels ne dépendront pas non plus de l'impôt régional mais plutôt de l'État, de la Région, de l'Europe et des écotaxes régionales.

Certains soulignent des contradictions entre les informations fournies dans le dossier du maître d'ouvrage et les annonces de la Région en réunion publique au sujet de la périurbanisation. Pour les écologistes, il est évident que si 65% d'emprises foncières en zones naturelles et agricoles sont prévus, il est à redouter une accentuation de la périurbanisation du territoire.

Pour le maître d'ouvrage, si la périurbanisation doit être maîtrisée, il est du ressort des acteurs locaux de chaque territoire de traiter consciencieusement cette question puisqu'ils sont les seuls habilités et les mieux placés pour prendre les dispositions d'aménagement.

En partant de l'analyse du scénario alternatif, un participant propose à la fois le renforcement de l'existant et la réalisation du tram-train prévu depuis très longtemps. Il pense que cette démarche pourra désengorger la route et permettra, toujours avec la même enveloppe budgétaire, de mettre en place des bus à haut niveau de service dans plusieurs villes afin d'augmenter de 45 à 50 000 le nombre

voyageurs à l'heure de pointe. Il précise ne pas être contre le REGL mais demande à ce que d'autres alternatives soient étudiées réellement.

D'autres s'interrogent sur le principe qui veut que les transports collectifs soient plus efficaces que les transports individuels et rappellent que le niveau de perfection des transports individuels (conduite en pilote automatique, voitures électriques, etc.) est aujourd'hui méconnu. En 2030, estime ce participant, il sera possible de rouler avec une voiture individuelle sans polluer.

Pour le maître d'ouvrage, les alternatives proposées n'indiquent pas que le REGL ne soit pas efficace. Elles montrent seulement que ce n'est ni plus facile ni moins coûteux de faire autrement, d'où la proposition de la Région de le réaliser.

Les transports collectifs gardent toute leur vertu et les évolutions de la voiture individuelle ne régleront pas les problèmes de bouchons et de saturation.

## **Intervention sur les dynamiques de la « zone d'emploi de Lens- Hénin » de M. Bruno Clément-Ziza, Chef de cabinet de la DIRECCTE Nord-Pas de Calais.**

Des éclairages sur les liens qui existent entre emploi et mobilité ont été apportés lors de cette réunion. Pour M. Clément-Ziza, les grands établissements qui concentrent la majorité des emplois, hors emplois publics (très nombreux dans le Nord-Pas de Calais), concernent les activités de service et non plus industriels. A Lens, une zone qui représente 9% de la population régionale, plus de 10% de la demande d'emploi et 8% de la population active, c'est le tertiaire de masse qui se développe. Le territoire de Lens concentre par ailleurs 7% de l'offre régionale d'emploi (contre 28% à Lille).

Pour lui, la mobilité est la solution aux fortes disparités territoriales ; il faut ainsi développer les déplacements entre Lens et la métropole mais aussi vers Douai, Béthune et toute la région de manière générale. Les flux actuels sont déjà importants car les personnes se déplacent pour trouver de l'emploi : 20% des emplois de la métropole sont pourvus par des travailleurs qui ne résident pas sur Lille, dont 22 700 viennent de Lens-Hénin ; à l'inverse, 39 000 résidents de la métropole travaillent dans l'ensemble du bassin minier.

## **Intervention de Mme Anne Dauchez, directrice territoriale Artois Douais de Pôle Emploi**

Dans la continuité de l'intervention précédente, Mme Dauchez identifie l'absence de mobilité comme un frein à l'emploi même si les demandeurs d'emploi sont en grande majorité mobiles.

En effet, à Lens et Douai 77% ont un moyen de transport personnel (63% possède une voiture).

Toutefois, la distance que les personnes sont prêtes à accepter entre leur domicile et leur lieu de travail en termes de mobilité ne dépasse pas 25 km à Lens, 27 km à Douai et 29 km à Lille (avec des temps maximaux respectifs de 25, 26 et 30 minutes). Très peu de personnes sur le territoire régional (16% seulement) acceptent des mobilités supérieures à 40 minutes ou à 40 km. C'est très différent de la situation en Île-de-France où il est courant de faire une heure de transport pour les déplacements domicile-travail et de combiner plusieurs modes de transports en commun.

Mme Dauchez souligne ainsi l'importance de la communication pour sensibiliser la population. Le Nord-Pas de Calais n'ayant pas la même culture que les travailleurs d'Île-de-France, il est nécessaire que les populations du Nord, qui voient le temps consacré à la mobilité domicile-travail comme un frein à l'emploi, changent de perception.

Pour elle, la dimension sociale du projet est un enjeu fort, d'où la nécessité d'apporter au débat les travaux menés sur la structuration du territoire et notamment sur la question de la formation et de

l'emploi. La question ne concerne pas uniquement un problème de déplacement mais aussi un problème de culture locale. Dans ce cadre, il est nécessaire de réfléchir aux moyens qui seront mis en place pour modifier ces comportements et amener les populations vers de nouvelles pratiques.

Une personne dans la salle estime qu'il est urgent d'agir avant que le réseau et la situation ne se dégradent davantage. Une autre souhaite savoir, dans le cadre de la prise en compte de la dimension sociale du projet, si des actions sont prévues pour résoudre le problème des populations ROM installées à la fois le long de l'A1 mais aussi dans les gares.

En conclusion, le maître d'ouvrage retient des deux interventions que 37% de personnes en recherche d'emploi ne possèdent pas de voiture et qu'il manque 2% d'emplois à Lens. Compte tenu de ces éléments, il considère que le REGL permettra à cette population de trouver un emploi en dehors de leur lieu de domicile.

Sur l'organisation générale du débat public, le maître d'ouvrage s'engage à mettre à la disposition du public toutes les études dont il dispose. Concernant le calendrier, une décision du Conseil régional sur la poursuite ou non du projet devrait être prise en novembre 2015. Si la décision de poursuivre le projet est adoptée, des études complémentaires seront menées avant de rentrer dans la phase d'enquête publique. C'est à ce stade qu'il est possible d'envisager un référendum local sur le projet.

### 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