

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



### COMPTE RENDU

#### Réunion Publique LILLE

9 Juillet 2015

19h – 21h

Après le mot d'accueil républicain de M. Jacques RICHIR, 4<sup>ème</sup> adjoint à la mairie de Lille, la présentation des modalités et des principes du débat public par la Commission particulière et la présentation des caractéristiques du projet par le maître d'ouvrage, la parole a été donnée aux participants pour leur permettre de poser leurs questions et d'exprimer leurs avis sur le projet.

Lors de cette dernière réunion publique à Lille, les échanges se sont concentrés autour de quelques thématiques ayant été traitées également dans les réunions publiques précédentes.

#### Résumé de la réunion

Les interventions ont porté sur les coûts du projet jugés sous-estimés et dont la construction de la gare souterraine fait craindre une augmentation ; sur les difficultés techniques en raison des caractéristiques du sous-sol de la gare de Lille Flandres (humidité, réseaux existants, etc.) ; sur les moyens prévus pour assurer le report modal et sur la temporalité du projet, prévu pour 2030, compte tenu des urgences sanitaires, sociétales et économiques.

Des propositions alternatives comme le renforcement du réseau TER actuel, la construction d'une gare à la Porte des Postes, le contournement de Lille en améliorant les lignes existantes ou bien l'allongement de la longueur des trains pour en doubler la capacité ont émergé.

La desserte de Courtrai et Tournai ont été des sujets abordés par le public, et des élus ont demandé au maître d'ouvrage de revitaliser l'offre des gares actuelles de Roubaix et Tourcoing en priorité.

Le déficit de concertation préalable avec les acteurs du territoire les plus concernés (Ville de Lille, MEL, Syndicat du SCoT de Lille) a été souligné.

#### Le REGL et la desserte du territoire

Souhaitant comprendre quelle est la véritable dimension transfrontalière du projet, un intervenant se demande pourquoi les villes comme Courtrai et Tournai ne sont pas présentes sur la carte du projet.

Pour le maître d'ouvrage, le REGL présente un réel caractère transfrontalier puisqu'il prévoit de se raccorder au réseau existant tant au sud qu'au nord et de faire une branche qui va jusqu'à la Belgique (Courtrai).

Sur Tournai, l'enjeu est réel, confirme la Région qui promet d'apporter une réponse rapide aux problèmes de circulation et des transports actuels. Le maître d'ouvrage rappelle par ailleurs que l'équilibre des territoires dépendra des élus locaux seuls capables de développer économiquement les territoires et de rendre effective l'attractivité de chaque ville.

Une élue de Roubaix témoigne pour sa part des difficultés sur place concernant l'offre des transports.

Le passif avec la ligne 2 du métro est rappelé pour demander à la Région de revitaliser et densifier l'offre Roubaix – Tourcoing sans la conditionner à la décision qui sera prise après le débat. Pour elle, ces gares sont en danger, mal entretenues et mal desservies alors que le besoin d'être relié à Paris et à Bruxelles pour développer l'économie du territoire et réduire le chômage est réel. Elle pense par ailleurs que la gare de l'Union n'a pas de sens puisqu'elle serait située dans une zone où les quartiers n'existent pas et propose par ailleurs au maître d'ouvrage de réhabiliter la ligne vers le littoral.

Le maître d'ouvrage explique que la réflexion sur la gare de l'Union est menée par un syndicat local et que la décision de situer une gare à cet endroit relève des acteurs locaux et non de la Région qui n'a d'ailleurs pas prévu le coût de sa réalisation dans le financement global du projet. Concernant Tourcoing, il estime qu'il n'est pas nécessaire d'attendre la construction du projet REGL pour améliorer la qualité des transports et propose de réfléchir pour que les trains qui ne s'arrêtent actuellement pas à Roubaix ni à Tourcoing s'arrêtent même si cela a un coût. Au sujet de la ligne sur le littoral, le maître d'ouvrage ne peut en revanche donner de réponse.

Pour certains, la desserte du territoire avec le projet REGL pose la question de l'urbanisation. Dans ce cadre, la desserte de l'aéroport de Lesquin est perçue comme une menace compte tenu de l'existence de zones à urbaniser dans les environs.

Pour un citoyen, l'enjeu principal du projet réside dans sa capacité à sortir d'une logique qui favorise l'accès au nord de la France et non l'accès aux villes dynamiques de la Belgique. Pour lui, la gare souterraine bloque le projet dans les frontières françaises alors qu'il pense qu'il est nécessaire d'aller au nord du pays. Pour le maître d'ouvrage, la connexion avec l'Europe suppose de densifier les flux vers Lille avec les problèmes que cela poserait pour la grande vitesse. S'il ne souhaite pas renoncer aux mesures complémentaires, il estime qu'il est important de savoir s'il est plus pertinent de faire un projet structurant ou des projets non structurants qui ne règlent des petits problèmes. Dans tous les cas de figure, tous ces aménagements prendront du temps.

### Coût et financement du projet

Retransmise sur le Web, la réunion a permis aux internautes de participer au débat. Un internaute estime ainsi que le coût du projet est sous-estimé et propose plutôt d'investir dans l'aménagement de l'existant pour régler le problème des transports.

Son intervention est soutenue par des participants dans la salle qui pensent que les contraintes techniques posées par la particularité des sols de la gare de Lille Flandres (humidité, risques d'inondation, présence de réseaux, etc.) seront de nature à augmenter les coûts.

Pour passer par Lille afin d'assurer une desserte pôle à pôle, rappelle le maître d'ouvrage, il est nécessaire de faire la gare souterraine. Pour lui les coûts ont été calculés sincèrement en prenant en compte les spécificités techniques et les raccordements avec les lignes existantes. Ces coûts, affirme-t-il, tiennent compte des ratios applicables aujourd'hui, même s'il n'est pas possible de prévoir l'évolution des prix d'ici la réalisation éventuelle du projet.

Certains pensent qu'à force d'ajouter des dessertes et des gares, le REGL atteindra un coût avoisinant les 3 M€. La Région trouve qu'en effet si le projet change les montants annoncés sont voués à évoluer. Elle saisie l'occasion de souligner que l'intérêt du REGL réside dans sa robustesse et dans le tronçon central qui assure la fluidité. Pour le maître d'ouvrage, plus on prolonge, plus on affaiblit la robustesse du projet.

### Report modal et mobilités

Un internaute lance la discussion sur le report modal en rappelant qu'il est un des objectifs du REGL. Il demande si des études faisant l'hypothèse d'un report de la voiture vers le ferroviaire et notamment vers le REGL existent, et si la mise en place d'un péage est envisagée pour favoriser le report modal escompté.

La maîtrise d'ouvrage explique que la question du péage n'a pas été étudiée et qu'il est difficile de

savoir à partir de quel moment les automobilistes laissent leur véhicule pour le train. Il oriente les participants vers les études de la DREAL pour en savoir plus et rappelle qu'un projet d'une telle ampleur nécessite des financements spécifiques provenant par exemple de l'Europe, l'État et des taxes écologiques.

Un intervenant s'interroge lui sur les réflexions qui ont été menées sur les bassins d'emplois et le cadre de vie car les données sur la mobilité et le travail sont en train de changer.

Si le maître d'ouvrage avoue ne pas avoir de chiffres précis sur cette question, il affirme qu'il n'existe pas aujourd'hui un système qui permette de réduire de 50% les flux.

Le président de la Commission annonce pour sa part l'existence d'une étude de la DREAL sur ces questions et invite l'ensemble des participants à télécharger l'étude sur le site Internet du projet.

### Et les solutions alternatives ?

La présentation des scénarios par le maître d'ouvrage a fait réagir la salle et les internautes qui ont proposé des solutions alternatives au projet REGL pour réduire les coûts de financement et apporter d'autres solutions au problème des transports.

Un internaute suggère de construire au Tri postal la gare prévue à Lille Flandres tandis que d'autres, pour éviter la construction de la gare souterraine, proposent de rallonger les trains pour doubler la capacité ou de faire une gare à Porte de Postes. Cette option est privilégiée en raison de l'arrivée du projet Millenium et parce qu'elle se trouve au cœur des quartiers périphériques amenés à se développer.

Certains pensent qu'avec l'amélioration de l'existant il serait possible de desservir le CHR ainsi que toute la zone d'emploi pendant que d'autres souhaitent développer les lignes vers Arras et la Picardie pour prendre en compte la grande région.

Des élus regrettent le manque de saisine des collectivités à l'amont qui auraient permis d'éviter de se prononcer pour ou contre le projet en ayant des solutions alternatives plus élaborées. Le président de la CPDP estime néanmoins que les choses ont évolué depuis le début du débat et que, sans parler de phasage, il y a des éléments de consensus (saturation du réseau et de Lille Flandres par exemple), de réflexions à poursuivre et de dissensus permettant d'éviter le tout ou rien, et donc au maître d'ouvrage de prendre des décisions.

Pour M. RICHIR, si l'on tient compte de l'urgence sanitaire, sociétale et économique, la temporalité du projet REGL condamne ce dernier. Il propose alors de faire des projets qui répondent très vite à toutes ces urgences d'autant plus que le coût du REGL est significatif. Pour lui, il est possible de régler les problèmes de saturation avec des investissements moins importants et trouve l'option de faire une gare à Porte des Postes pertinente ; à l'instar de la gare Lille Flandres, la gare à Porte de Postes serait reliée à deux lignes de transport en commun qui se croisent, permettant ainsi d'aller très vite vers d'autres pôles de la métropole.

Quelques participants trouvent que la construction d'une gare souterraine à Lille Flandres est un projet ambitieux. Ils proposent alors de contourner la gare par l'axe ferroviaire qui part du littoral pour desservir Valenciennes. Pour eux, améliorer ces axes devrait contribuer à régler le problème à moindre coût sans faire de nouvelle gare souterraine. L'amélioration de l'amplitude horaire accompagnée de quelques aménagements permettrait ainsi d'améliorer rapidement la situation.

Enfin, un participant pose des questions sur la faisabilité technique du projet : quelle sera la sortie à Lille Flandres si techniquement les pentes ne peuvent dépasser 35 millimètres par mètre en linéaire ? Les travaux d'aménagement permettront-ils une circulation fluide et régulière du REGL ? Pour aller de Lens à Douai ou à Valenciennes faudrait-il descendre Sainte-Henriette puis changer de gare pour prendre le train en direction vers le sud ?

Pour le maître d'ouvrage, si toutes les solutions alternatives sont bienvenues le REGL constitue le projet de transport le plus pertinent car il répond en grande partie à toutes les problématiques. De plus, peu

importe la solution envisagée et même si elle est moins dispendieuse, il y aura un temps obligatoire pour les travaux qui ne permettra pas de répondre à l'urgence.

Concernant les aspects techniques du dossier, le maître d'ouvrage affirme que les pentes les plus importantes sont inférieures à 35 millimètres et confirme la nécessité de descendre à Sainte-Henriette pour aller de Lens à Douai.

En revanche, contourner Lille ne semble pas un problème pour le maître d'ouvrage qui rappelle que c'est le chemin emprunté déjà par le fret. La difficulté réside dans la possibilité de contourner Lille depuis tous les axes (nord, sud, etc.) sans rupture de charge.

Au sujet des évolutions des mobilités, le covoiturage, le télé-travail, sont pour la Région de vraies solutions qui posent également la question de l'aménagement du territoire, à l'instar de celle de la création d'une gare à Porte des Postes. Toutefois, elles s'éloignent des ambitions proposées par le REGL et elles ne constituent que des solutions d'accompagnement.

Un représentant du SCoT du grand Lille regrette le peu de partage d'information sur le projet REGL. Le manque de concertation ressenti par les acteurs du territoire rend difficile la construction d'un projet pour l'ensemble de la région. La MEL, affirme-t-il, conditionne ainsi son adhésion au REGL et souhaite par conséquent que le projet, qui est porté politiquement, soit davantage développé en concertation avec tous les acteurs pour créer son acceptabilité et ne pas reproduire l'échec du projet de tram-train.

## 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