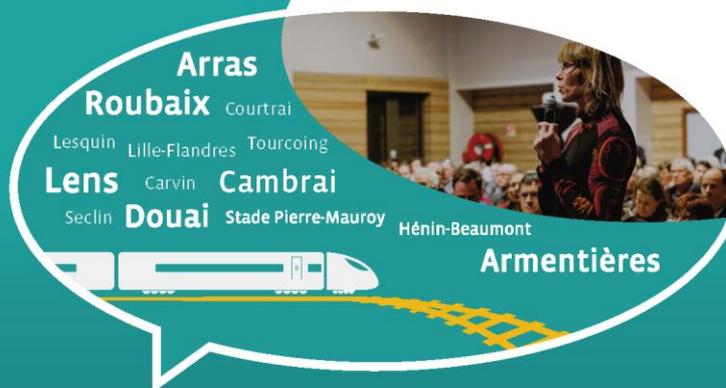


DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Rendez-Vous d'acteurs - architectes, urbanistes et paysagistes

Lille – Maison de l'Architecture et de la Ville

24 juin 2015

18h30 – 20h30

Accueillis à la Maison de l'Architecture et de la Ville par Martine Proy, Vice-présidente du Conseil régional de l'Ordre des Architectes, une cinquantaine de professionnels ont participé à ce débat sur les enjeux de territoire posés par le projet REGL.

Après une présentation du projet par M. Jacques Goolen, représentant du maître d'ouvrage, une table ronde composée de Philippe Druon, membre du Conseil Français des Urbanistes, d'Aurélien Zoia, Président de l'Association régionale des Paysagistes et de Jean-Pierre Mispelon, Président de l'Association régionale des Urbanistes, a ouvert le débat, dans un premier temps, sur le coût du projet et le choix d'une gare souterraine à Lille-Flandres, sur le devenir des gares existantes compte-tenu de l'implantation des nouvelles stations prévues par le projet (Carvin, Hénin-Beaumont, Seclin), mais aussi sur les impacts urbains du REGL, sur l'accentuation possible de la péri-urbanisation, sur le devenir des infrastructures existantes (vont-elles être conservées, abandonnées, améliorées ?) et la prise en compte des paysages.

Sur le portage du projet REGL

Une première question depuis la salle a porté sur les raisons pour lesquelles le projet REGL est porté par le Conseil régional et non par la SNCF Réseau comme cela serait logique étant donné que l'entreprise ferroviaire est en charge de la maintenance du réseau et de son exploitation.

Le représentant du maître d'ouvrage explique qu'à l'origine du projet, le Conseil régional souhaitait améliorer l'offre ferroviaire entre Hénin-Beaumont et Lille. S'agissant d'un projet de services, le maître d'ouvrage a estimé qu'il était de son ressort de porter le projet. Toutefois, la Région a dû attendre l'évolution du cadre réglementaire pour avoir la compétence de construire des infrastructures ferroviaires et solliciter la CNDP pour mettre le projet en débat.

Cependant, pour la construction, l'exploitation et la maintenance, la Région envisage de faire appel à SNCF Réseau, déjà en charge des TER.

L'aménagement du territoire : un véritable enjeu du Réseau Express Grand Lille

En réponse aux premières interventions, le maître d'ouvrage explique que la gare souterraine de Lille-Flandres permet de traverser la ville sans rupture de charge.

Pour certains des professionnels réunis, le projet REGL n'est pas un projet d'aménagement du territoire mais un moyen d'entériner l'étalement urbain. Si les habitants du Bassin minier travaillent sur Lille, il serait logique de chercher à les loger sur Lille explique un participant qui

estime que l'autoroute A1 pourrait devenir un boulevard urbain pour desservir la banlieue de Lille. Le projet REGL ne peut être la seule réponse aux problèmes des territoires d'autant plus qu'il ne semble pas s'intégrer dans une politique d'aménagement territorial ambitieuse et globale, ni prendre en compte les questions d'architecture et de paysage.

M. Goolen rappelle que les échanges de voyageurs se font dans les deux sens et ne sont pas aussi disproportionnés : 40% des déplacements domicile-travail se font depuis Lille vers le Bassin minier et 60% depuis le Bassin minier vers la métropole. Pour lui, le REGL sera un projet d'aménagement territorial si chacun des territoires concernés s'en emparent.

Un participant souligne l'attitude des maîtres d'ouvrage qui réalisent des projets d'infrastructure sans tenir compte de l'aménagement territorial. Une fois le projet réalisé, cette question est laissée aux seules collectivités qui doivent alors s'interroger sur les transports et les dessertes nécessaires. Réaliser des infrastructures et offrir des services impose un partenariat et panel de réflexions pour articuler le projet avec d'autres politiques de mobilité comme le co-voiturage, mais aussi pour lui donner une dimension territoriale pleinement régionale.

Le maître d'ouvrage rappelle que le projet est aujourd'hui au stade du débat public et que rien n'a encore été décidé. S'il réaffirme la volonté de la Région de faire du projet une offre de services, il explique que le projet est conçu également pour régler le problème de l'encombrement lillois qui, d'après une étude de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Grand Lille, représente un coût en heures perdues dans les embouteillages équivalent à 1.400 M€ par an. Il rappelle que les acteurs locaux sont favorables au projet en raison des opportunités pour l'activité des territoires qu'il offre. Il souligne que l'ambition de la MEL de devenir une métropole européenne bénéficierait d'un Réseau Express pour limiter la congestion.

Concernant les caractéristiques du projet, quelqu'un souhaite avoir davantage d'informations sur l'avenir du label UNESCO avec la gare de Sainte Henriette et sur la proposition de la Communauté Urbaine d'Arras de créer une gare TGV. D'autres trouvent dommage un Hub à Lesquin au lieu d'une desserte de l'aéroport.

Le maître d'ouvrage explique que le REGL ne prévoit pas la création d'une gare TGV mais donne la possibilité de le faire notamment à la gare de Hénin-Beaumont ou de Seclin. Sur les terrils classés par l'UNESCO, la station pourrait se situer plus au sud pour ne pas les toucher et concernant la desserte de l'aéroport, le débat n'est pas tranché. Toutefois, si la décision de poursuivre le projet est prise, affirme le maître d'ouvrage, il est probable que la desserte de l'aéroport serait envisagée même s'il faut pour cela prévoir une augmentation des coûts et tenir compte de la position du Maire de Lesquin qui n'est pas favorable à cette option.

Intervention de M. Hervé Lanco, membre du Conseil de développement de la métropole européenne de Lille

M. Lanco nourrit le débat par son intervention sur l'accessibilité de l'Aire Métropolitaine et de l'Arc Nord Belge, une question prioritaire du mandat 2014 - 2021. Sur ce bassin de vie, explique-t-il, la mobilité idéale serait des déplacements de porte à porte sans « couture ». Mais la gouvernance étant multiple (Etat, Région, Départements, Syndicats mixtes, EPCI, etc.) il reconnaît les difficultés de mettre tous les acteurs d'accord. Pour lui c'est une bonne chose que la Région pilote le projet et se saisisse notamment de la question du co-voiturage pour l'organiser. Il rappelle que l'aménagement du territoire concerne tous les SCoTS et qu'il est nécessaire d'assurer une cohérence entre les documents d'urbanisme et aussi prévoir la maîtrise foncière du projet. Il souligne en outre que le REGL est à l'heure actuelle le seul projet structurant à long terme sur le territoire. C'est pourquoi il

doit être enrichi pour être porté par tous les acteurs locaux en prenant en compte l'expertise d'usage des usagers.

Le REGL et les paysages

La question paysagère a provoqué des réactions de la part de certains participants en raison de l'absence d'ambition du maître d'ouvrage pour créer de nouveaux paysages autour du projet mais aussi à cause de la faiblesse des éléments présentés sur les trames verte et bleue.

En réponse, M. Goolen assure qu'un nombre d'études paysagères bien plus important que celles présentées dans le document qui synthétise le projet, a été réalisé. Il invite les participants à naviguer sur le site Internet du projet afin d'y trouver l'ensemble des études réalisées sur l'environnement et les paysages.

Un intervenant assure avoir regardé attentivement le site Internet du projet ainsi que le dossier du maître d'ouvrage et confirme l'absence d'études nouvelles et complètes sur le sujet.

Il estime que la définition du tracé peut être soit le résultat de la synthèse des contraintes identifiées, soit un élément prospectif pour créer de nouveaux espaces paysagers.

Cette question est accentuée par la proposition de réfléchir autrement, c'est-à-dire de faire un projet urbain autour d'un projet de transport car ce dernier devrait permettre un vrai projet de paysage.

Proposition d'alternatives

Les participants se sont interrogés: ce projet marque-t-il un rendez-vous manqué entre l'aménagement des territoires et les projets d'infrastructures? Quelques personnes dans la salle estiment que la 3^{ème} révolution industrielle peut être une opportunité pour anticiper et faire du REGL un grand laboratoire du futur en terme d'aménagement du territoire.

L'ambition du maître d'ouvrage est de vouloir faire du Réseau Express le TER du futur et un laboratoire de recherche sur les mobilités. Pour lui, le REGL est un projet d'avenir qui s'inscrit dans la tendance des grandes villes européennes: construire des gares souterraines traversantes permettant de relier un pôle urbain à un autre.

Certains pensent cependant que le coût de la gare souterraine de Lille- Flandres représente une part importante (25%) du coût total de l'investissement et suggèrent de créer une entrée sud désaturant la gare à Mont de Terre où la capacité d'accueil semble réelle.

Pour le maître d'ouvrage, la gare de Mont de Terre ne peut pas être fonctionnelle, c'est pourquoi cette option n'a pas été étudiée. Il avoue que la gare de Saint Sauveur aurait pu être une alternative.

Partenariats potentiels du projet

Ce débat conduit à des questions sur les stratégies urbaines à mettre en avant. Comment, en terme de méthodes, le projet REGL peut-il embarquer ces ambitions sur les territoires, avec quels partenaires?

Un membre du Conseil de développement de Lille Métropole estime que commencer par le réseau de transport a du sens et que le projet est pensé à la bonne échelle. Il estime que c'est une chance que le projet soit piloté par le Conseil régional qui a une connaissance des transports sur l'ensemble du territoire. Cependant, en parlant du site d'implantation des stations du Stade Pierre Mauroy et de l'aéroport de Lesquin, où il existe une forte concentration de population (50 mille étudiants, 40 mille actifs et 20 mille habitants), il fait remarquer qu'elles se trouvent à 1 km voire 3 km des lieux de vie. Pour lui, ces « stations sont dans les choux » en raison du tracé du tronçon central qui caractérise le REGL; le gain de temps sera perdu s'il faut faire ces kilomètres pour accéder aux gares et il souhaite ainsi savoir si un travail de partenariat est prévu pour rendre les gares accessibles aux usagers.

Le maître d'ouvrage affirme qu'il s'est appuyé sur les flux les plus importants et qu'il reste ouvert à une réflexion sur des alternatives.

Mme Proy, conclut le débat en proposant la création d'un instrument d'études à l'échelle du projet sur l'aire urbaine centrale, une agence d'aménagement avec une équipe pluridisciplinaire comprenant des paysagistes, des urbanistes et des architectes, pour ouvrir des pistes de réflexion.

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