



DU 2 AVRIL AU 22 JUILLET 2015

# Réseau Express Grand Lille (REGL)

## Bilan à mi-débat JUIN 2015

Trains au départ Train departures • Vertrektijden

| Train n° | Heure | Destination | Particularités | Voie | Train n° | Heure | Destination | Particularités | Voie |
|----------|-------|-------------|----------------|------|----------|-------|-------------|----------------|------|
| 1234     | 08:00 | Lille       |                | 1    | 5678     | 08:15 | Amiens      |                | 2    |
| 2345     | 08:30 | Compiègne   |                | 3    | 6789     | 08:45 | Reims       |                | 3    |
| 3456     | 09:00 | Paris       |                | 4    | 7890     | 09:15 | Nancy       |                | 4    |
| 4567     | 09:30 | Strasbourg  |                | 5    | 8901     | 09:45 | Metz        |                | 5    |
| 5678     | 10:00 | Bruxelles   |                | 6    | 9012     | 10:15 | Liège       |                | 6    |
| 6789     | 10:30 | Brno        |                | 7    | 0123     | 10:45 | Prague      |                | 7    |
| 7890     | 11:00 | Amsterdam   |                | 8    | 1234     | 11:15 | Rotterdam   |                | 8    |
| 8901     | 11:30 | London      |                | 9    | 2345     | 11:45 | Manchester  |                | 9    |
| 9012     | 12:00 | Geneva      |                | 10   | 3456     | 12:15 | Zurich      |                | 10   |
| 0123     | 12:30 | Basel       |                | 11   | 4567     | 12:45 | Bern        |                | 11   |
| 1234     | 13:00 | Frankfurt   |                | 12   | 5678     | 13:15 | Munich      |                | 12   |
| 2345     | 13:30 | Düsseldorf  |                | 13   | 6789     | 13:45 | Cologne     |                | 13   |
| 3456     | 14:00 | Dortmund    |                | 14   | 7890     | 14:15 | Duisburg    |                | 14   |
| 4567     | 14:30 | Essen       |                | 15   | 8901     | 14:45 | Düsseldorf  |                | 15   |
| 5678     | 15:00 | Wuppertal   |                | 16   | 9012     | 15:15 | Bochum      |                | 16   |
| 6789     | 15:30 | Wuppertal   |                | 17   | 0123     | 15:45 | Bochum      |                | 17   |
| 7890     | 16:00 | Wuppertal   |                | 18   | 1234     | 16:15 | Bochum      |                | 18   |
| 8901     | 16:30 | Wuppertal   |                | 19   | 2345     | 16:45 | Bochum      |                | 19   |
| 9012     | 17:00 | Wuppertal   |                | 20   | 3456     | 17:15 | Bochum      |                | 20   |
| 0123     | 17:30 | Wuppertal   |                | 21   | 4567     | 17:45 | Bochum      |                | 21   |
| 1234     | 18:00 | Wuppertal   |                | 22   | 5678     | 18:15 | Bochum      |                | 22   |
| 2345     | 18:30 | Wuppertal   |                | 23   | 6789     | 18:45 | Bochum      |                | 23   |
| 3456     | 19:00 | Wuppertal   |                | 24   | 7890     | 19:15 | Bochum      |                | 24   |
| 4567     | 19:30 | Wuppertal   |                | 25   | 8901     | 19:45 | Bochum      |                | 25   |
| 5678     | 20:00 | Wuppertal   |                | 26   | 9012     | 20:15 | Bochum      |                | 26   |
| 6789     | 20:30 | Wuppertal   |                | 27   | 0123     | 20:45 | Bochum      |                | 27   |
| 7890     | 21:00 | Wuppertal   |                | 28   | 1234     | 21:15 | Bochum      |                | 28   |
| 8901     | 21:30 | Wuppertal   |                | 29   | 2345     | 21:45 | Bochum      |                | 29   |
| 9012     | 22:00 | Wuppertal   |                | 30   | 3456     | 22:15 | Bochum      |                | 30   |

### À la rencontre de la population du Nord-Pas de Calais

- Les réunions publiques P.3
- Le débat mobile P.4
- Rendez-vous avec les jeunes P.6
- Rendez-vous avec les acteurs P.7

### Opinions et points de vue

- Fabrique des propositions P.8
- Auditions publiques P.9
- Les points de vue P.10
- Avis et questions P.11

### Le débat continue, où et quand ?

- Agenda de la suite du débat P.12

## Édito

Le débat sur le Réseau Express Grand Lille est incontestablement en train de faire bouger les lignes, les positions, et peut être même le projet soumis à discussion.

À partir d'un projet porté par un acteur bien identifié, le Conseil Régional, **se nouent des convergences** au delà des clivages traditionnels. Chacun énonce en même temps ses conditions : d'Hazebrouck à Arras en passant par la métropole de Lille, on a commencé à dire ses intérêts, à faire ses propositions autour de l'idée partagée que le REGL pourrait donner un élan nouveau à l'identité et à la cohésion de la région.

**Se mettent aussi en résonance des scepticismes et des alternatives**, pour lesquels un autre usage de la ressource au service d'un autre modèle de développement est possible et même indispensable. Interpellations donc sur un usage différent de la dépense, la maîtrise des mobilités, sur les rapports entre centres et périphéries, sur la consommation d'espaces.

De son côté, le grand public connaît peu le projet : mais il montre dès qu'il en est informé, un impressionnant potentiel de créativité. Les presque mille contributions recueillies dans des lieux passants, interpellent ainsi fortement la décision publique :

- Bien gouverner, c'est faire la part des réponses aux usages de l'instant et de l'anticipation sur un futur plus lointain.
- Bien gouverner, ce n'est pas dire « on décide parce que c'est juste et on voit ensuite au fur et à mesure comment on fait » : c'est soupeser par avance les impacts prévisibles de toutes les solutions, mises honnêtement en comparaison les unes avec les autres.
- Bien gouverner, c'est prendre en compte la diversité des points de vue, des intérêts et des usages, à travers des dispositifs de long terme associant tous ceux qui ont compétence dans la construction des politiques communes.

À partir de là des solutions présentées au départ comme exclusives de l'une de l'autre peuvent être redéployées dans une vision plus complète intégrant un nombre plus grand de paramètres.

Cependant, une fois esquissées nettement et courtoisement les lignes forces de rapprochement et de clivage, une fois le diagnostic mieux partagé, il convient de descendre d'un cran et d'éclairer mieux le public sur quelques questions épineuses qui résistent un peu actuellement à la démarche collective :

- Quel est le potentiel du réseau ferroviaire existant en termes de capacité et d'amélioration des services et quel est son coût estimé ?



- Peut-on décrire mieux les hypothèses de tracé du REGL, notamment dans la traversée de la métropole lilloise et produire plus nettement l'analyse de ses coûts prévisibles ?
- Quels sont les impacts écologiques du projet (réduction des pollutions, des consommations énergétiques et résorption des crises de mobilités) ?
- Quels sont les effets du REGL en terme de ville durable et par exemple les impacts de l'aménagement urbain autour des gares ?
- Comment préciser les dynamiques attendues de la mise en place du REGL pour ce qui est de l'emploi et du développement économique pour tous les territoires ?

La commission accordera donc une plus grande importance à ces sujets dans le cadre des outils qu'elle a mis en place.

Elle invite chaque citoyen à communiquer sa propre expertise, par exemple à remplir les questionnaires. Elle incite associations, syndicats et groupements à rédiger interpellations et cahiers d'acteurs. Elle sollicite les communes et collectivités qui ne l'ont pas encore fait pour qu'elles prennent leur place dans le débat.

Elle appelle les acteurs importants que sont l'État et l'opérateur historique du réseau ferroviaire à continuer à partager publiquement sur ces sujets et dans les formes qu'ils jugeront utiles, les éléments de positionnement et d'expertise dont ils disposent.

**Encore sept semaines, le débat continue !**

**Jacques Archimbaud,**  
*Président de la Commission Particulière du  
Débat Public du Réseau Express Grand Lille*

# À LA RENCONTRE DE LA POPULATION DU NORD-PAS DE CALAIS

## Les réunions publiques

Les particuliers qui sont intervenus ont à la fois souligné leur adhésion à l'idée « d'unifier la région par le rail » et leurs interrogations : le coût et le risque de métropolisation accrue de l'agglomération lilloise au détriment du développement du reste du territoire régional. Certains ont mis en doute l'effectivité du report modal, en raison du comportement des usagers de la voiture et du rabattement inégal des transports collectifs urbains de ou vers les gares. Enfin, des critiques ont porté sur les atteintes à l'agriculture et à l'environnement. La décision du maître d'ouvrage, prise juste avant l'instauration de la nouvelle région, a également été à l'origine de questionnements.



Les premières réunions publiques (Roubaix, Hénin-Beaumont, Armentières, Arras, Douai et Seclin) ont permis de présenter les modalités du débat public et le projet de REGL à environ 800 personnes. De nombreuses questions ont été posées par des particuliers ou des élus dans la salle ou, lors de certaines réunions, via Internet.



Les avis formulés par les élus ont été globalement très favorables au projet de REGL, à l'exception des élus écologistes. Ceux-ci souhaitent plutôt une amélioration de l'existant, en particulier eu égard au coût du projet et à ses impacts écologiques et agricoles (leur position est développée dans un cahier d'acteur). Certains élus, estimant leur secteur géographique négligé par le REGL, ont demandé l'extension du réseau projeté, par exemple jusqu'à Hazebrouck. La Communauté urbaine d'Arras (CUA) a assorti son soutien au projet d'une modification du tracé incluant une nouvelle gare proche de cette ville (en combinaison avec une station TGV). Les questions des élus traduisant leurs inquiétudes portaient essentiellement sur la pérennité de la qualité de la desserte TER et les risques de dégradation du réseau ferré actuel faute de maintenance.



**La seconde partie de chaque réunion publique était consacrée aux impacts locaux du projet.** A été évoquée à Roubaix la question des stations au nord de la métropole lilloise avec la création éventuelle de la gare de l'Union pouvant être préjudiciable à celles des gares de Roubaix et Tourcoing. Dans le cadre de l'ouverture sur la Belgique, le REGL est ardemment souhaité par les élus de Mouscron et Courtrai mais aussi par ceux de Tournai qui estiment être oubliés par le projet. La seconde partie de la réunion d'Armentières a permis de faire un zoom sur les souhaits et les craintes des usagers des TER. Les risques de retrait du label UNESCO si l'intégrité des terrils inscrits au patrimoine mondial étaient menacés par le projet ainsi que la localisation des stations de la gare de Sainte-Henriette ont été traités à Hénin-Beaumont. La liaison avec le réseau à grande vitesse a été évoquée à Arras avec le projet de la CUA de nouvelle gare REGL/TGV. Enfin, la réunion de Douai a donné l'occasion de donner la parole à un échantillon de Douaisiens ayant auparavant participé à un atelier d'émergence de sujets qui font sens au plan local.

Il faut noter que plusieurs collectivités ont souhaité organiser de nouvelles réunions publiques en plus de celles envisagées par la CPDP (Villeneuve d'Ascq, Cambrai et Carvin).

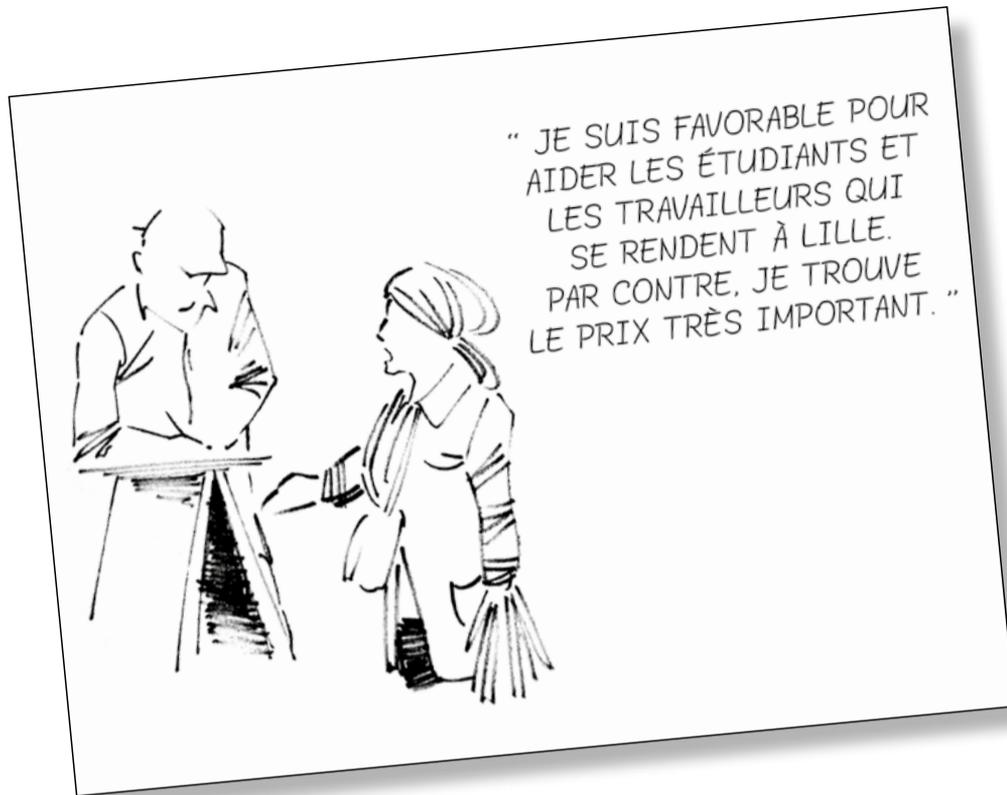
## Le débat mobile

Le débat mobile est un mode d'information et de consultation directe des citoyens par le biais de rencontres sur les marchés, dans les gares ou les centres commerciaux. La mise à disposition des documents du débat et la présence de membres de la CPDP permet aux citoyens d'obtenir

les réponses à leurs questions sur place et sur pièce et de formuler une opinion « à chaud ».

**La plupart des personnes interrogées sont encore mal informées de l'existence du projet mais reconnaissent la nécessité de lutter contre la thrombose routière et la pollution.**





Le plus souvent, l'annonce du projet REGL est bien accueillie par des citoyens conscients des difficultés de déplacement qui peuvent exister sur la région. L'idée qu'il faut faire quelque chose et que l'accroissement de l'usage du chemin de fer est une solution pour faire face est plutôt bien partagée.

**Les personnes a priori favorables au projet semblent confirmer l'importance de faciliter les déplacements dans la région, sans rupture de charge.** Les habitants aux parcours les plus longs, ceux qui considèrent que le bassin minier est trop enclavé ou encore ceux ayant un haut niveau d'étude se prononcent positivement sur le principe du REGL. **Cette approbation du projet se voit néanmoins conditionnée par la nécessité d'une tarification adaptée, concurrentielle avec la voiture, d'un bon niveau de cadencement, de confort et de services en gare, ainsi que de la mise en place de connexions bus /gares et de parkings sécurisés.**

**Le développement économique et le rééquilibrage du territoire sont également évoqués comme critères d'acceptation.** La connexion avec l'aéroport de Lesquin et la liaison franco-belge sont ainsi présentées comme bénéfiques pour la région, bien qu'une partie des habitants du bassin minier ait encore du mal à visualiser ce que ces nouveaux axes pourraient leur apporter au quotidien.

**Ce constat est nuancé par le fait que certains citoyens ne se sentent pas concernés par le REGL, parce qu'ils restent fortement dépendants de leur véhicule,** se déplacent peu, n'ont pas confiance en la qualité du réseau ferroviaire ou perçoivent

difficilement l'usage régulier qu'ils pourraient en faire. Concernant la saturation routière, certains citoyens circulant en moto estiment qu'ils peuvent passer outre, tandis que d'autres considèrent qu'ils n'ont pas d'autre choix que d'emprunter la route pour des raisons professionnelles.

**Parmi les personnes a priori défavorables au REGL, certaines dénoncent son coût trop élevé, émettent des doutes quant à sa faisabilité et sa rentabilité économique et rappellent le nombre important de projets « enterrés »,** d'autres alertent sur les dommages environnementaux potentiels, déplorent le risque d'accroissement des inégalités et de l'enclavement du bassin minier via la concentration économique autour de la métropole.

Plusieurs interrogations ou réserves ont par ailleurs été soulevées. **Le mode de financement continue ainsi de faire l'objet de vives interrogations, notamment en termes d'impact sur le plan de la**

**fiscalité locale et de la tarification du service.** La qualité du service a été évoquée à partir de considérations relatives aux retards, aux grèves et au sentiment d'insécurité. La capacité du REGL à contribuer au développement économique et à lutter contre les inégalités territoriales figure également parmi les préoccupations exprimées. Enfin, un certain nombre de personnes âgées se sentent exclues des publics-cibles et souhaitent qu'une plus grande attention soit portée aux conditions de déplacement des personnes vulnérables et à mobilité réduite.



Deux sessions de débat mobile sur quatre se sont d'ores et déjà déroulées sur les axes de la région concernés par le REGL : la branche Tourcoing-Lille et le bassin minier.

Plus de 900 contributions écrites ont été recueillies au cours des 20 points de contacts.

## Rendez-vous avec les jeunes

Les lycéens ont d'abord eu du mal à percevoir l'intérêt du REGL pour leurs déplacements quotidiens. L'invitation à se projeter dans le futur, en tant qu'actifs sur le marché du travail, les a aidés à mieux faire le lien entre leurs besoins anticipés et les objectifs poursuivis par le Conseil régional.

Ainsi, **nombreux ont été les lycéens qui ont affirmé refuser que leur temps de déplacement domicile-travail dépasse une heure**, établissant un seuil de tolérance critique autour de 30-45 minutes. Dès lors, le critère de la vitesse mis en avant par le maître d'ouvrage semble convaincre les élèves de l'intérêt du REGL. Seuls les élèves domiciliés sur des axes non desservis par le REGL (Béthune, Valenciennes) ou envisageant d'exercer des métiers nécessitant de transporter du matériel, ne se sentaient *a priori* pas concernés par le projet.



**Le montant** de celui-ci **a d'ailleurs souvent impressionné les élèves**. Certains ont souhaité savoir à combien s'élèverait le tarif du service et surtout qui allait payer : l'utilisateur ? Le contribuable ? Les acteurs publics au sens large ? Y compris les belges ? D'autres ont tout simplement trouvé un tel montant irréaliste, en citant notamment la situation des finances publiques ou encore les coûts imprévus liés à l'entretien, à la communication ou à certaines pénalités de retard.

**L'amélioration des mobilités et les conditions du report modal ont également nourri les échanges**. Les objectifs de désengorgement de l'A1 et de lutte contre la pollution sont plébiscités, mais conditionnés par la mise en place d'un service cadencé, robuste et confortable, ainsi que de mesures incitatives fortes en faveur du report modal vers le train, le co-voiturage étant mieux accueilli que les péages. L'accès aux gares via les modes de déplacement doux et la construction de parkings-relais à proximité ont alimenté les remarques des lycéens, qui souhaitent que le

REGL soit bien articulé avec les autres modes de transports. La localisation des gares a parfois fait l'objet de critiques, notamment celle d'Hénin-Beaumont pour ses terrils, et celle de Carvin, situé dans une zone à faible densité. La non-desserte de l'Audomarois et de la zone autour d'Hazebrouck a également été pointée du doigt.

Concernant le développement économique, **la capacité du nouveau réseau à attirer les entreprises et à faciliter la mobilité des jeunes dans leur recherche d'emploi et de formations a semblé constituer un élément d'appréciation majeur pour les élèves**, qui affirment que les difficultés de déplacement ont fait de la détention du permis de conduire un sérieux critère de sélection par les recruteurs de la région.

D'autres dimensions ont également été abordées de façon plus éparse, comme l'information des voyageurs, les services numériques dans les rames, le sentiment d'insécurité sur le réseau, les nuisances liées aux travaux, les expropriations éventuelles...



L'horizon 2025-2030, relativement lointain, de la réalisation du projet met en évidence l'importance de la participation des jeunes générations au débat public. La CPDP est donc allée à la rencontre de 190 lycéens dans cinq établissements à Armentières, Lens, Arras et Saint-André-Lez-Lille.



## Rendez-vous avec les acteurs

La pluralité des points de vue exprimés, la diversité des thèmes abordés en résonance avec les préoccupations de ces réseaux d'acteurs, ont permis une ouverture et un enrichissement du débat.

**Avec les acteurs du développement économique et social**, le 22 avril, à la Chambre de commerce et d'industrie du Grand Lille, les échanges ont permis d'aborder de multiples questions sur le maillage territorial, le choix d'implantation des stations (L'Union, Stade Pierre Mauroy, accès à l'aéroport) et au delà (desserte de Tournai et de Béthune) et l'impact d'une gare souterraine à Lille. Le constat partagé sur la saturation de la gare de Lille Europe a renouvelé la proposition de construire une 3ème gare TGV sur le tronçon central (Seclin, Carvin, Lesquin) ou en Picardie. Des précisions ont été demandées sur le report modal envisagé pour les utilisateurs de véhicules qui prendraient le train demain afin d'atteindre l'objectif de désengorgement de l'A1. Alors que certains préconisent de financer le projet par une récupération des plus-values autour des futures stations, l'intervention du Directeur général de l'Etablissement public foncier du NPDC a permis de rappeler toute l'importance d'une maîtrise foncière en anticipation.

**Avec les acteurs usagers et transports et consommateurs**, le 28 avril, à la Maison régionale de l'environnement et des solidarités, également, les discussions ont porté sur le maillage des territoires. Une articulation entre les stations prévues par le projet REGL et les stations de métro a été demandée ainsi qu'une meilleure optimisation de la capacité traversante de la gare souterraine prévue

à Lille-Flandres. Etant donné l'importance de cet investissement, certains souhaitent que cela permette de valoriser « l'étoile ferroviaire lilloise » multidirectionnelle. Des échanges sur les projets de bus à haut niveau de service ont été nourris par la présentation du Plan de Déplacements Urbains de l'Artois-Gohelle et de son projet « Bulles » facilitant des rabattements sur Hénin-Beaumont et Carvin. Cependant, le renforcement de la métropolisation et la désertification des territoires déjà enclavés du Bassin minier ont été exprimés comme un possible effet pervers du projet REGL.



**Avec les acteurs des paysages et de l'environnement**, le 12 mai, aussi à la MRES, différents experts se sont exprimés sur des sujets tels que les eaux souterraines et la protection des captages, la préservation de la biodiversité, la trame verte et bleue, conformément au Schéma Régional de Cohérence Ecologique. Bien que le tracé du projet soit prévu le long de la LGV et de l'autoroute A1 afin de limiter les impacts paysagers et environnementaux, des études plus poussées devront

être menées pour réduire les impacts. Eviter, réduire, compenser, tels ont été pour l'essentiel le message fort du CEREMA sur la fragmentation des milieux naturels et les infrastructures linéaires de transport. Au plan patrimonial, l'impact du projet sur le site de Sainte Henriette et des terrils 87 et 92 est apparu à certains participants comme une atteinte non compensable au Bassin Minier, bien inscrit au Patrimoine Mondial en juillet 2012.

A mi-parcours, les 3 rendez-vous d'acteurs déjà organisés ont montré la pertinence de ces réunions centrées sur des sujets partagés par différentes familles d'acteur. Les 140 participants ont ainsi pu s'informer et réagir pour prendre parti sur l'opportunité du projet REGL. Demandes d'explication, témoignages d'utilisateur, avis d'expert se sont succédés.

# OPINIONS ET POINTS DE VUE



## La fabrique des propositions

**Les premières séances ont porté sur le diagnostic : la demande des habitants et l'offre des transports.** Suite aux premiers échanges collectifs sur le diagnostic, des éléments d'analyse se construisent.

Quelques éléments ressortent des premiers échanges. En raison notamment des phénomènes de périurbarnisation et de relocalisation des emplois dans la région, la tendance est incontestablement à l'allongement des parcours et des temps de trajet domicile travail.

Les flux vers le cœur de la métropole lilloise et les flux internes à chaque grand pôle urbain de la région représentent encore la grande majorité de ces déplacements mais les flux de pôle à pôle augmentent également.

La part des déplacements en transport en commun et en train est inférieure à celles d'autres régions françaises (Lyon, région Île-de-France) : l'offre et l'usage de bus, notamment pour le rabattement vers les trains, est considérée comme globalement en retard pour des raisons qui tiennent à sa spécificité.

L'usage individuel de la voiture est supérieur à d'autres régions : le problème de la congestion routière ne se résume pas à l'entrée sud de la métropole, même s'il prend une forme aiguë sur l'A1, après les échangeurs vers Lesquin, Seclin, Carvin et Dourges qui amènent instantanément un doublement du trafic.

Le trajet TER représente moins de la moitié du trajet total du déplacement global. Il est donc important de prendre en compte la chaîne des déplacements (post et pré acheminement, premier et dernier kilomètre).

Les attentes principales des habitants sont la rapidité des trains pour les temps de trajets longs et la fréquence et la fiabilité pour des temps de trajets courts.

Les demandes des usagers portent de plus en plus sur des transports collectifs en dehors des heures de pointe (étudiants, salariés postés ou aux horaires décalés hôpitaux, déplacements familiaux, de loisirs).

**À partir de là, les échanges ont permis un certain degré de montée en généralité sur le projet REGL lui même.**

Le projet REGL constituerait un élément important de réponse à la congestion routière aux abords de Lille mais il serait loin de suffire à l'horizon d'une quinzaine d'années. Celle-ci appelle donc des réponses spécifiques intégrant une meilleure gestion des infrastructures routières actuelles.

" CETTE LIGNE EST INTÉRESSANTE EN RAISON DE SA FRÉQUENCE. PAR CONTRE, CES 2 MILLIARDS POSENT QUESTION. "



Le projet REGL pourrait entraîner une augmentation de la saturation routière pour accéder aux gares via un trafic supplémentaire sur les échangeurs (Lesquin, Seclin, Carvin) déjà saturés.

Le projet REGL apporterait une réponse partielle au maillage du territoire sur un axe nord sud.

Le projet REGL devrait s'accompagner d'une politique systématique d'encouragement aux offres alternatives à l'usage individuel de la voiture, alliant incitations, et renforcement de la contrainte ? stationnement dans les cœurs de ville, péages, plan de déplacement d'entreprises, covoiturage, transport à la demande.

Le projet REGL nécessiterait une mise en cohérence plus grande de l'offre de bus et notamment des rabattements, parkings, accès à la gare autrement qu'en mode motorisé dans des conditions d'offre et de sécurité, avec des acheminements vers les pôles d'activités et de services.

Comme tout projet ferroviaire, le réseau REGL devrait s'articuler correctement avec une amélioration et une diversification des points d'accès aux transports collectifs lillois et à la Métropole Lilloise.

À moins d'en aggraver des aspects problématiques, le projet REGL serait une opportunité sous réserve d'une stratégie d'aménagement du territoire qui régule les implantations commerciales, les zones d'activité et accompagne et conseille mieux pour la localisation des logements des ménages.

Le projet REGL répondra en partie au report de la voiture vers le train et devra en concertation avec les collectivités accompagner les changements de comportement des automobilistes.

Concernant le scénario 2 du renforcement ferroviaire de l'existant, il doit prendre en compte plusieurs leviers : disposer d'un même matériel compatible, ajuster les quais en fonction du matériel, réduire le nombre d'arrêt pour libérer de la marge capacitaire, supprimer les passages à niveau, construire une offre de services globale,...

S'il paraît difficile pour beaucoup à ce stade du débat d'arbitrer entre le scénario REGL et l'autre scénario présenté par le maître d'ouvrage, des interrogations se font nécessairement jour sur leurs combinaisons même partielles (par exemple dans le cadre du contrat de plan état région) plutôt que sur le fait qu'ils s'excluraient l'un l'autre absolument.

En tout état de cause et pour anticiper aussi sur des évolutions dans les comportements des habitants, sont ainsi soulevés des problèmes de cohérence stratégique et donc de gouvernance ou de planification du dispositif d'aménagement des territoires et de mobilités entre les différents acteurs de la région.

Quatre séances de la fabrique des propositions se sont déroulées. Une vingtaine de personnes en constituent le noyau dur : représentants de l'État et de ses organismes de recherche, collectivités territoriales, associations, consultants, ...

## Auditions publiques

Quatre auditions publiques de 15 experts ont d'ores et déjà permis d'approfondir des sujets très divers en lien avec le projet REGL et sa problématique.

Concernant la demande de mobilité, **les besoins ne sont évidemment pas identiques entre les étudiants**, qui doivent accéder à la fois aux lieux de cours et de stages, **les touristes** dont il faut pouvoir faciliter le « dernier km », **les salariés** qui ont besoin d'une chaîne de transport efficace pour concurrencer l'usage de la voiture, ou les personnes en situation de précarité. Pour autant des points de convergence apparaissent, et en particulier le besoin d'un mix de solutions, articulant les longues distances et les dessertes locales, les solutions de transport et des pratiques innovantes de travail, et des services d'informations aux usagers de l'ensemble des systèmes de mobilité.

S'agissant de la stratégie à adopter pour renforcer l'offre de transport en commun, **le débat entre un renforcement structurant type REGL et l'amélioration de l'existant s'enrichit d'éclairages qui montrent la complexité du sujet**. Par exemple, il est difficile d'évaluer précisément les marges capacitaires du réseau actuel, et la façon dont les projets nationaux de régénération des infrastructures, d'optimisation des capacités et de modernisation des matériels et des systèmes de conduite vont dégager, dans leur déclinaison régionale, de la capacité supplémentaire sur le réseau ferré. Pour autant ces marges sont susceptibles d'apparaître dans les prochaines années, posant la question de la trajectoire à adopter dans la décision publique et le déploiement des ressources financières.

**Quelle que soit l'offre de transport en commun offerte, plusieurs présentations se rejoignent pour dire que le report modal ne va pas de soi** : l'amélioration de la seule offre ferroviaire ne suffira pas à susciter un transfert de la route vers le train.



Il faudrait travailler à la fois sur les comportements individuels et des mesures restreignant l'usage de la voiture de façon générale et en mode auto soliste, articuler correctement les divers modes de transports entre eux (réseaux de bus, offre de mobilités douces, navettes d'entreprises, etc...). Sur un plan plus sociétal, l'acculturation à l'usage des TC et des mobilités douces émerge comme un véritable enjeu en Nord-Pas de Calais, à destination des habitants dans leurs diverses facettes : salariés d'entreprises via les Plans de Déplacement d'Entreprises (PDE), ménages en recherche d'un nouveau lieu d'habitation, via des dispositifs ou des incitations à imaginer, ...



Ainsi, à ce stade du débat public, **on voit que les réponses à la problématique posée par la région Nord-Pas de Calais au travers du projet REGL devraient articuler du « hard »** (des infrastructures et de l'ingénierie) et **du « soft »** (de l'accompagnement des habitants dans la zone d'influence de la problématique, des signaux tarifaires, des dispositifs « d'aide à la

décision » individuelle, etc...), avec la question de la gouvernance associée.

Les 2 prochaines auditions approfondiront ces réflexions avec les questions d'aménagement du territoire, de coût des projets ferrés et de financement des grandes infrastructures.

## Les points de vue

Les points de vue que sont les contributions et cahiers d'acteurs développent des arguments sur 2 grands thèmes :

- **L'aménagement du territoire : les avis exprimés divergent quant à l'impact du REGL.** Le REGL serait un facteur de métropolisation renforcée, au détriment de l'Arrageois et du Douaisis, et pourrait même dévitaliser le Lensois en décentrant un nouveau pôle d'échange sur Hénin-Beaumont. Par ailleurs le REGL favoriserait l'étalement urbain avec des nouvelles gares consommatrices d'espaces.

A rebours, le REGL est perçu par d'autres contributeurs comme un levier d'un développement équilibré et profitable à tous, mais sous conditions : pour certains la mise en place d'une gouvernance spécifique pour organiser le développement et l'urbanisation autour des nouvelles gares, avec une ingénierie financière particulière pour contribuer à leur autofinancement. Et de façon assez partagée par ces acteurs favorables au principe du REGL, la création d'une nouvelle gare TGV. Par contre l'emplacement de cette 3ème gare TGV ne va pas de soi : au sud de Lille pour renforcer l'attractivité de la métropole lilloise, ou bien au cœur du pôle métropolitain Artois Douaisis pour rééquilibrer le développement économique au profit du sud de la région ?

- **L'offre de transport cible : les acteurs se déclarent favorables au REGL sous condition d'une extension de l'infrastructure, d'une façon ou d'une autre.** Vers le Nord-Ouest (Pérenchies, Bailleul, etc...), au titre d'une meilleure efficacité du report modal, ou vers Arras au titre de la complémentarité territoriale



(avec une modification du tracé au sud d'Hénin-Beaumont). Ou bien avec la création de gares complémentaires au cœur de la métropole lilloise, reliées par un tunnel plus long, pour mieux connecter les réseaux ferrés en étoile, sur le modèle du S Bahn allemand.

Les détracteurs du REGL mettent quant à eux en avant la nécessité de prioriser le renforcement et la modernisation du réseau existant, pour des raisons d'économie (des ressources financières, des espaces naturels et agricoles) et de risques d'étalement urbain, ou bien de développer des lignes de bus avec des dessertes plus longues et directes, en particulier sur le versant est de la MEL.

**Le débat public bénéficie actuellement de 9 points de vue écrits : 2 cahiers d'acteurs et 7 contributions.**

**Vous pouvez proposer votre cahier d'acteur jusqu'au 1er juillet et votre contribution jusqu'au 22 juillet.**

## Avis et questions

Le site comporte au 15 juin, 122 avis et 59 commentaires dans le forum d'expression, 75 questions, 40 réponses et 4 commentaires dans l'espace questions-réponses. La grande majorité des participants sont des hommes (plus de 90%) et les expressions en ligne proviennent majoritairement de citoyens (98%) plutôt que d'acteurs (collectivités, associations...) (2%).

Les thèmes les plus commentés pour le moment sont « Comportement et report route-rail », « Aménagement du territoire », « Mobilités et réseaux : état des lieux ». Viennent ensuite « Réseau Express et autres scénarios », « Autres » (notamment les questions sur le financement du projet) et « le débat public ».

Certains participants se déclarent favorables au projet à condition qu'il permette de résoudre les problèmes de congestion routière des autoroutes A1 et A25 et qu'il favorise le report modal de la voiture vers le train. Pour ce faire, des citoyens font part de leurs suggestions : réduire le coût des billets de train, encourager les déplacements en vélos, créer des couloirs dédiés aux bus sur certains axes routiers, agrandir les réseaux de bus et de trams dans les villes, mettre en place des péages urbains aux abords de certaines agglomération, appliquer la taxe kilométrique sur les poids lourds...

A l'inverse, quelques personnes estiment que le projet REGL serait insuffisant pour résoudre les problèmes de congestion routière, car le projet ne pourrait absorber les estimations de trafic prévues à la hausse à horizon 2020.

Plusieurs participants souhaitent ainsi élargir la réflexion sur la mobilité à horizon 2030 et inclure l'intermodalité dans les discussions. Pour eux, le Réseau Express Grand Lille ne serait utile qu'à condition d'offrir une complémentarité entre le train, le tram, le métro et le vélo.

La région Nord-Pas de Calais a répondu à ces interrogations en précisant que l'objectif du projet était de répondre aux besoins de mobilités mais aussi de décongestionner les axes routiers. Pour cela, la région affirme que des mesures seront mises en œuvre pour favoriser l'intermodalité : voies dédiées au covoiturage, abris vélos dans les gares, création de parkings autour des pôles d'échanges...

Des discussions portent sur l'aménagement des gares : notamment sur l'avenir de Lille-Flandres et sur ce qui est prévu pour la zone de l'Union. Quelques personnes plaident ainsi pour que cette zone devienne un pôle d'échanges majeur, alors que d'autres estiment que les aménagements prévus pour le REGL ne font que « doubler » ce qui existe déjà.

La desserte de l'aéroport de Lesquin est également un sujet très débattu :

- Pour certains, elle est nécessaire car il n'existe à l'heure actuelle pas suffisamment de transports en communs pour se rendre à l'aéroport.
- Pour d'autres, les trafics de voyageurs de Lesquin ne sont pas suffisants pour mettre en place une desserte de l'aéroport.

Sur les questions d'aménagement du territoire, les participants s'intéressent aussi à la desserte de leur lieux de vie avec parfois la crainte que le projet ne soit trop centralisé autour de la métropole lilloise.

En complément du projet Réseau Express Grand Lille, les participants en ligne font également part de propositions alternatives, notamment à partir de la modernisation des réseaux existants. Parmi les pistes évoquées : améliorer les fréquences et les capacités des trains, rouvrir certaines lignes régionales, supprimer les passages à niveaux...

Le coût du projet, parfois jugé trop important, semble pousser les participants à réfléchir à de nouvelles possibilités.

Le financement du projet suscite ainsi des questions : comment le maître d'ouvrage pourra-t-il payer en temps de crise ? Comment pallier la suppression de l'écotaxe ? Pour certains, la priorité de la région devrait être le développement économique et la lutte contre le chômage.

Enfin, plusieurs personnes s'interrogent sur la tarification qui serait proposée si le projet venait à se réaliser, les participants souhaitant que le coût des billets reste inchangé.





# LE DÉBAT CONTINUE, OÙ ET QUAND ?

## Réunions publiques

**Villeneuve d'Ascq, mardi 30 juin, 18h30-21h30**  
Hôtel de ville, Place Salvador Allende

**Cambrai, mercredi 1 juillet, 19h00-22h00**  
Auditorium de l'Espace Cambrésis, 14 rue Neuve

**Carvin, jeudi 2 juillet, 19h00-22h00**  
Salle des fêtes, rue du 8 mai 1945

**Lille, jeudi 9 juillet, 19h00-22h00**  
Le Grand Sud, 50 rue de l'Europe

**Réunion de clôture**  
**Lille, mercredi 22 juillet, 19h00-22h00**  
Espace des Acacias,  
Place Joseph Hentgès, Lille-Hellemmes

## Débat mobile

**Du 6 au 10 juillet** : agglomération lilloise

## Rendez-vous avec les acteurs

**Mercredi 24 juin**, rendez-vous n°7 : acteurs de l'aménagement des territoires, de l'architecture et de la ville, **18h30-20h30**, Maison de l'architecture et de la ville, Lille

## Auditions publiques

**Du 6 au 10 juillet** : Audition n°5, mardi 30 juin, Boutique du débat

## Sur le site internet du débat

<http://regl.debatpublic.fr/>

Réalisation : CNDP - MD Conseil  
Illustrations : Thomas Guihard  
Photographie : Priscilla Cassez - CNDP

Rédaction : Jacques Archimbaud, Nathalie Durand,  
Assad Ferguene, Sylvie Haudebourg, Jérôme Laurent,  
Michèle Tilmont, Christophe Voineau, et Sofia Aliamet



Pour tout savoir, poser des questions, partager vos réactions, rejoignez-nous à tout moment sur <http://regl.debatpublic.fr>

**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)  
Tél. + 33 (0) 3 20 39 56 40 - [regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)  
11 rue des Ponts de Comines - 59000 Lille - <http://regl.debatpublic.fr>