

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Réunion publique d'ouverture à Roubaix le 14 avril 2015:

La première synthèse que je vous présente ce soir porte sur environ 200 entretiens consignés par écrit ou enregistrés sur les sept points du débat mobile de cette semaine. Le dépouillement et l'analyse n'en sont pas achevés mais il nous est apparu que leur présentation pouvait constituer une bonne introduction au débat.

Points de vue exprimés sur le projet en général (première partie)

• **Les personnes interrogées plébiscitent la lutte contre la thrombose autoroutière et la pollution.** Les enjeux « encombrements » (temps perdu, stress, coût économique) et « qualité de l'air » sont massivement présents dans les opinions exprimées.

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 extrêmement partagée, même si l'impact de ce projet-là sur ces deux enjeux est à ce point du débat peu mesuré ou débattu.

• **Les personnes qui se prononcent en faveur du projet** le font à partir de la considération qu'on devrait pouvoir se déplacer plus facilement d'un bout à l'autre de la région, sans rupture de charge.

Cela serait bénéfique pour des raisons d'emplois, de développement économique, de rééquilibrage solidaire entre les territoires, et aussi pour les études, les loisirs, le maintien du lien familial.

Beaucoup d'interrogations ont concerné le **développement économique** : le REGL débouchera-t-il sur des créations d'emploi ? Permettra-t-il une plus grande mobilité des jeunes ? Un meilleur accès à la formation ?

Ces personnes plutôt favorables insistent sur la nécessité d'une tarification adaptée, concurrentielle avec la voiture, d'un bon niveau de cadencement, de confort et de services en gare. Ils soulignent l'importance des connexions bus /gares et des parkings sécurisés.

• **Les personnes a priori les moins favorables sont celles qui déclarent se déplacer peu ou se**

déplacer sur de plus courtes distances ou avec un enjeu de rapidité moins grand ou en dehors des heures de pointe :

Celles-ci insistent sur l'amélioration de l'existant et en particulier sur l'harmonisation et l'extension des horaires, la desserte plus fine de certains quartiers.

Des **solutions alternatives présentées comme plus légères** (tram-train, car avec connexion numérique...) ou complémentaires (co-voiturage, navettes, bus électriques...) ont été évoquées. On s'interroge sur des projets qui apparaissent puis disparaissent sans que l'on sache ni pourquoi ni comment.

L'idée est exprimée globalement que l'émergence du projet ne devrait pas s'effectuer au détriment de l'entretien de l'existant, du développement des modes de transports doux, du covoiturage ou de l'action sur des horaires décalés.

- Une interrogation porte sur le long terme : quelle est la compatibilité du projet avec un **réseau régional dense** pouvant prendre la forme d'une « toile d'araignée » en se maillant avec les autres modes de transport. Quelle est la compatibilité avec un réseau circulaire autour de la métropole ?

- **Le coût du REGL doit être soutenable pour la collectivité.**

Sont des points de vigilance beaucoup cités: le dérapage des coûts annoncés, le risque d'accroissement massif de la pression fiscale, compte tenu des incertitudes actuelles sur le financement du projet.

La crainte est forte aussi d'un effet négatif sur la tarification et le prix du billet.

Ceci amène les gens à poser la question du **mode de financement** : qui paye ? la subvention ? L'utilisateur ? l'employeur ?

- Les opinions exprimées sur les impacts du chantier en terme d'environnement, de paysage, d'expropriation, de nuisances pendant des années, notamment pour ce qui est de la gare souterraine, ne sont pas négligeables mais viennent ensuite.

- Les partisans du projet eux mêmes conditionnent la réalisation du REGL au strict respect du cadre naturel et paysager.

Points de vue exprimés sur les impacts locaux (seconde partie)

Selon nos interlocuteurs, les caractéristiques et les fonctions du réseau doivent prendre en compte les préoccupations locales.

L'interconnexion du REGL avec le métro, davantage de sécurité sur Euro Téléport, sont des sujets souvent revenus à Roubaix.

La question du lien avec la Belgique est très fréquemment posée sous l'angle de l'harmonisation des horaires, des cadencements et des tarifs.

La liaison Roubaix-Aéroport de Lesquin suscite une attention non négligeable chez les cadres rencontrés ainsi que chez des ressortissants étrangers résidents qui se rendent chaque année dans leur pays d'origine.

L'hypothèse de l'implantation éventuelle d'une gare à l'Union, sur lesquels les personnes interrogées ont peu d'information, paraît être moins présente dans l'imaginaire des personnes rencontrées que la nécessité de maintenir les deux gares actuelles et le risque de contraction des services qui y sont rendus.