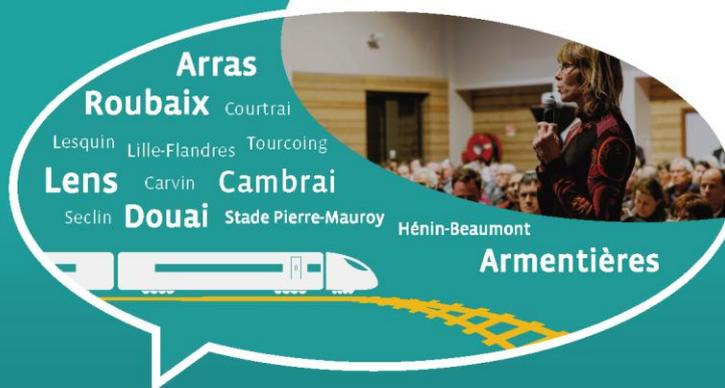


DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE

29 AVRIL 2015 – ARMENTIÈRES

Déroulé de la réunion

Une centaine de participants a été accueillie par le Maire de la ville d'Armentières, M. Bernard Haesebroeck qui a souligné l'importance de la mobilité pour les territoires et le potentiel de développement du pôle d'échanges de sa ville dans le cadre d'une métropole frontalière.

La Commission particulière a présenté brièvement en introduction les modalités du débat sur le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL), avant que le maître d'ouvrage prenne la parole pour présenter, à l'aide d'un film et d'un diaporama, son projet (pour une information détaillée, se référer au [Dossier du Maître d'Ouvrage](#)).

Avant de donner la parole à la salle, le président de la Commission a rappelé le principe d'équivalence qui régit le débat public et les temps de parole à respecter pour que tout le monde puisse s'exprimer. Le public a été invité à poser ses questions verbalement, par écrit sur les supports mis à disposition dans la salle et sur le site Internet du projet.

La réunion a été consacrée dans un premier temps aux échanges sur une vision globale et régionale sur le projet de Réseau express Grand Lille avant de traiter, dans un second temps, des sujets locaux comme le lien du REGL avec le TER et la desserte du littoral. Ce dernier point a été introduit par Mme Pavy, présidente du Comité de Ligne N°9 « Lille-Hazebrouck-Dunkerque ».

Dessertes et liaisons du projet REGL dans un contexte de saturation des territoires

Certains participants s'interrogent sur les liaisons actuelles (Lille-Douai ou Lille-Lens) qui seraient parallèles au tronçon central et souhaitent savoir si elles seront maintenues, voire renforcées, par le projet ou si elles risquent d'être dégradées.

Pour d'autres, notamment des élus locaux, il est important de savoir si le REGL prévoit des arrêts dans leurs communes ou à proximité. Ils rappellent que les problèmes de saturation du réseau routier et des parkings se posent également dans les petites communes en raison d'une importante utilisation de la voiture tant pour les activités quotidiennes que pour accéder aux transports en commun.

Un participant intervient pour rappeler que sur le RER B parisien, tous les trains ne s'arrêtent pas partout (il est possible de faire un arrêt sur deux), permettant ainsi la desserte plus fine du territoire.

Soulignant que la Flandre intérieure « a été oubliée » alors qu'elle comporte 4 gares d'importance dont la gare de Hazebrouck (6^{ème} gare du territoire), d'autres élus plaident pour que le projet REGL s'étende plus vers l'ouest étant donné qu'il prévoit déjà de passer par la ville d'Armentières.

Le Maire de Hazebrouck souligne en effet que sa gare est aujourd'hui suffisamment importante pour qu'elle ne soit pas ainsi négligée. Favorable au REGL, il estime que la commune a toute sa place dans le projet qui est proposé par la Région et souhaite une réflexion conjointe avec cette dernière pour étudier cette proposition, considérée par ailleurs peu coûteuse étant donné la proximité de la ville d'Hazebrouck avec Armentières. Aussi une invitation à discuter avec l'ensemble des 50 communes concernées est-elle adressée au maître d'ouvrage.

Dans la salle, certains appuient cette proposition et se demandent en outre si les nouveaux trains emprunteront la voie ferrée actuelle ou si au contraire le projet peut être une opportunité de régler le détour de la boucle de la Madeleine qui pénalise aujourd'hui les trajets en les allongeant.

Par ailleurs, une desserte plus fine du territoire est demandée dans un contexte de saturation des parkings dans les communes. Ce problème croissant, doit être pris en compte par le REGL pour faire un réseau qui incite réellement les usagers à prendre les transports en commun. Le Maire de Hazebrouck annonce à ce sujet qu'un projet de 500 places gratuites de parking est en cours de réalisation dans sa commune.

Pour le maître d'ouvrage, le REGL prévoit de maintenir les dessertes existantes sans altérer la qualité des liaisons. Il s'engage toutefois à étudier la possibilité d'optimiser les points d'arrêt et rappelle qu'il existe des options à Tourcoing et à Lesquin. Si la réflexion s'impose, précise le maître d'ouvrage, il souligne que le REGL n'a pas pour objectif de relier tous les axes ni d'être un omnibus. Le tronçon central vise à aller jusqu'à la gare Lille-Flandres pour permettre ensuite les connexions vers les lignes existantes, comme celle de Hazebrouck, déjà bien reliée au TER puisque c'est la 6^{ème} gare en importance.

La problématique de desserte se pose aussi pour la Picardie et d'autres endroits car il est difficile de s'arrêter partout. Cependant, l'articulation avec les autres modes de transports sera prise en compte et devrait s'améliorer avec le REGL qui permettra également de débloquent des sillons au départ et à l'arrivée de la gare Lille-Flandres, ce qui améliorera les fréquences et les capacités des autres liaisons. Par ailleurs, la sortie de la gare de Lille Flandres se faisant par un tunnel parallèle à la ligne TGV, la distance sera plus courte pour rejoindre Armentières.

Concernant les suppressions de TER actuels, le maître d'ouvrage affirme que le projet n'en prévoit pas et confirme aussi le maintien de la gare de la Madeleine qui sera toujours desservie.

Enfin, pour le maître d'ouvrage, il faut surtout compter sur le soulagement que le projet REGL apporterait au réseau existant pour voir les autres liaisons au moins aussi correctement desservies qu'actuellement.

Coût du projet et financement : modalités, partenariats, tarification

Des participants s'inquiètent du coût du projet. Des craintes qu'il soit plus coûteux que ce qui est annoncé sont exprimées ; le chiffre de 3 milliards est même mentionné à titre d'hypothèse. Aussi, certains souhaitent savoir où les financements seront trouvés et quelles seront les conséquences d'une possible augmentation du coût du projet sur le réseau existant ; il est en effet possible d'imaginer une baisse du budget pour la maintenance du TER entraînant une dégradation du réseau existant.

Pour d'autres, la question de la tarification est essentielle. Un habitant se demande s'il est raisonnable de dépenser ces sommes alors que les étudiants et lycéens du territoire métropolitain doivent payer les transports en commun. Étant donné qu'ils seront les usagers de demain, il serait plus judicieux de les inciter, par une tarification acceptable voire la gratuité, à prendre les transports en commun.

La question des zones tarifaires, comme cela est pratiqué à Paris, est également posée : le REGL prévoit-il des zones à des tarifs différents ? Si oui, combien de zones et à quel prix ?

Le maître d'ouvrage affirme qu'il n'est pas envisageable de dégrader l'existant et rappelle que les réseaux sont la propriété de la SNCF. Concernant les modalités de financement, l'hypothèse qui est retenue prévoit des financements nationaux, européens, des financements octroyés pour les alternatives à la route (par exemple l'écotaxe) et pour le report modal. Le maître d'ouvrage soutient en outre que les études réalisées pour évaluer les coûts du projet sont rigoureuses et sincères, même s'il avoue ne pas savoir si les coûts seront toujours les mêmes dans 10 ans.

Le maître d'ouvrage indique que le projet REGL doit se greffer sur le réseau existant et a donc vocation, en ce qui concerne la tarification, à s'aligner sur ce qui existe aujourd'hui. Les tarifs, notamment les abonnements subventionnés actuellement par la Région (20% seulement sont payés par l'utilisateur), seront analogues sur le REGL et le TER, même s'il n'en connaît pas le montant futur.

Pour le président de la Commission, il est logique de ne pas pouvoir donner une réponse exacte à cette question étant donné que le projet est au stade du débat public. Il demande cependant à ce que le maître d'ouvrage soit plus précis sur les éléments qui concernent le financement et notamment sur le chapitre, dans le dossier du maître d'ouvrage, où se trouve cette information.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage rappelle qu'aujourd'hui le TER est gratuit pour les lycéens de la région, y compris sur le territoire de la métropole. Les tarifs imposés sur le réseau de la métropole lilloise émanent d'une décision de la Métropole européenne de Lille et non de la Région.

Dans ce contexte, le président de la Commission pose la question de la gouvernance puisque chacun fait ce qu'il veut et qu'il n'y a pas de décisions communes. Pour la Région, l'objectif est d'avoir un passe « Navigo » dans le futur ; mais elle confirme l'autonomie actuelle des autorités organisatrices de transports en matière de décisions sur les services et les tarifs.

Raccordements d'horaires et articulation avec d'autres modes de transport : TGV, TER, Métro, Bus

Un usager des transports en commun, habitant Villeneuve d'Ascq, exprime son mécontentement quant aux retards répétés du TER, sans que des explications soient fournies. Les horaires constituent également un problème : « le soir lorsqu'on arrive en TGV il est difficile voire impossible de prendre le TER parce que les horaires des deux trains ne sont pas calés entre eux. On attend une heure au moins à la gare pour les correspondances ».

Un autre participant remarque pour sa part que, lorsque les trains sont supprimés, l'attente en gare est aussi longue voire plus importante que le trajet lui-même ; il propose que dans ces circonstances le train suivant puisse exceptionnellement s'arrêter pour prendre les passagers en attente.

Le maître d'ouvrage affirme que le projet REGL prévoit des raccordements d'horaires pour assurer au mieux les correspondances, travail qui se fait en liaison avec la SNCF à qui il est par ailleurs difficile de

demander d'arrêter un train dans une gare quand un autre est supprimé car c'est compliqué en termes de gestion du trafic.

Les usagers doivent comprendre la fragilité du service ferroviaire où tout est interdépendant même si le maître d'ouvrage est conscient du bien fondé de la demande des usagers d'être informés.

La discussion sur ce sujet s'est axée sur la nécessité pour le maître d'ouvrage de tenir compte de ces critères très importants pour inciter la population locale à utiliser de façon effective les transports en commun.

Nuisances, impacts environnementaux et agricoles : passage par les secteurs habités déjà impactés par le TGV et couloirs écologiques

Une grande inquiétude est exprimée par un participant qui souhaite savoir si le projet REGL, qui est regroupé avec d'autres infrastructures linéaires, permettra néanmoins d'éviter la multiplication des nuisances sonores actuellement provoquées par le passage du TGV à quelques mètres des maisons.

En réponse, le maître d'ouvrage rappelle que le projet REGL n'a pas prévu de passage sur des secteurs habités. On se trouve dans la phase amont du projet et il ne peut de ce fait réaliser d'études environnementales et paysagères approfondies pour apprécier quels éléments vont permettre de réduire les nuisances. Tout sera fait pour réduire les nuisances occasionnées aux riverains par la réalisation du projet.

Pour les populations riveraines, ajoute le participant, ce discours était le même au moment de la construction du TGV et à la fin les impacts ont été n'ont pas été évités. Il précise que sur la carte présentant le tronçon prévu pour le projet REGL, on peut craindre que le projet se trouve du côté du TGV où les nuisances seront certaines. Le maître d'ouvrage indique que la carte exposée page 60 du dossier n'est pas la bonne.

Une élue constate par ailleurs que les indicateurs environnementaux sont déjà dégradés alors que la Région s'est fixée des objectifs ambitieux en termes de biodiversité : « une coupure forte pour la circulation des espèces existe avec l'A1 et le TGV ; le REGL peut alors amener une coupure encore plus forte dans ce contexte ». Elle souligne en outre que les prélèvements sur les terres agricoles risquent d'être importants.

Le maître d'ouvrage indique que les impacts environnementaux et agricoles sont certes importants. Il souligne que le projet est au stade du débat public et indique que des actions de concertation avec tous les acteurs sont prévues ; aussi, il ne peut pour l'instant qu'identifier les enjeux et montrer comment il pense pouvoir les traiter. Les corridors traversés par le TGV et les autoroutes ont en effet été rompus et, selon lui, le REGL va donner la possibilité de rétablir les continuités les plus importantes même s'il n'est pas possible d'effacer les effets négatifs de l'autoroute A1.

Concernant l'agriculture un travail précis pour mesurer l'impact sur les terres existantes est prévu notamment avec le concours de la SAFER. Cependant, ce travail se fera en aval du débat public car ce n'est qu'à ce moment-là qu'il sera possible de voir la réalité des impacts et les moyens de les réduire.

Le président de la Commission intervient pour rappeler que dans le cadre du débat public les impacts et les grands enjeux environnementaux doivent être énoncés et discutés pendant et non après le débat public.

Accessibilité et sécurité dans les gares

Certains estiment que la réalisation du REGL va permettre de monter en cadencement et d'augmenter les fréquences, nécessitant ainsi une gestion des flux plus importante. Les gens ont déjà compris l'intérêt de venir en voiture à la gare pour prendre le train les amenant à Lille. D'où un risque de forte pression sur le stationnement. Les participants souhaitent donc savoir si le projet REGL prévoit des zones de stationnement supplémentaires.

Le confort est également évoqué comme prioritaire. Aux heures de pointe rappellent certains, les passagers sont debout, une situation qui ne saurait se reproduire avec le projet REGL. Ainsi, qu'est-ce que le projet REGL apporte en matière de confort pour les usagers ?

D'autres participants insistent sur la nécessité pratique d'utiliser la voiture pour aller au-delà de la gare de Lille-Flandres (par exemple à Villeneuve d'Ascq) puisque l'articulation intermodale avec le réseau de transports en commun de la métropole n'est pas bonne. Ils soulignent qu'il est nécessaire d'inciter les gens à utiliser les transports en commun. C'est pourquoi, il est préconisé de mettre en place des gares accessibles en transports en commun, à pied ou à vélo, afin de rendre effectif le report modal.

Enfin, quelques-uns souhaitent avoir la confirmation que les normes en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, mais aussi aux poussettes, vélos, etc. seront respectées dans le cadre des lignes nouvelles prévues pour le REGL (gares et matériel roulant). Cela pourrait également donner l'occasion de travailler sur les lignes existantes afin de les rendre accessibles à tout le monde.

Le maître d'ouvrage est conscient qu'il est nécessaire d'améliorer l'accessibilité aux gares pour rendre effectif le recours au TER et affirme que ces éléments seront pris en compte pour les lignes nouvelles car un travail sur la chaîne des déplacements est réalisé. Mais d'après lui, l'amélioration de l'existant est une démarche plus compliquée.

Par ailleurs, un témoignage vient rappeler que la sécurité reste une question dont il faut tenir compte, notamment dans et à proximité des gares qui drainent des populations d'usagers des transports en commun des communes voisines. Quels sont les moyens de sécurité mis à la disposition pour inciter les populations à prendre le TER afin d'éviter que les voitures soient brûlées et que des caméras soient installées ?

Le maître d'ouvrage rappelle que l'aménagement des pôles d'échanges pour la desserte des parkings, l'intermodalité et la sécurité est une affaire compliquée parce que la Région n'est pas seule décisionnaire. Ces questions relèvent notamment aussi de SNCF-Réseau, des communes, des intercommunalités. Si la région est interpellée, elle accompagne la complémentarité modale parce qu'il y a le TER mais elle ne peut pas faire des aménagements notamment pour mettre des caméras.

Le REGL : un projet qui favorise la métropolisation ?

Des remarques sur la métropolisation ont été exprimées. Un participant s'interroge ainsi sur la pertinence de discuter d'un projet qui verra le jour en 2030 sans se poser la question de l'usager de demain. Il craint que le maître d'ouvrage ne se trompe de cible en essayant de résoudre les problèmes actuels alors qu'en 2030 la situation aura évolué et d'autres problèmes existeront. Il cite en exemple l'agglomération parisienne où les usagers connaissent maintenant des difficultés pour aller d'un endroit à l'autre de la couronne sans passer par le centre.

Dans la même logique, un intervenant de la salle propose d'inverser le sens de la circulation pour qu'au lieu d'aller sur Lille les populations puissent aller à Bailleul, à Hazebrouck, etc. Ces villes bénéficient de tous les services et il est possible d'envisager aujourd'hui qu'il sera plus facile en 2030 de travailler dans ces territoires. La logique de faire une desserte qui passe systématiquement par Lille est perçue comme problématique.

Pour le maître d'ouvrage, les trains du REGL rouleront obligatoirement de façon identique dans les deux sens pour assurer la continuité du service. Ce projet équilibre donc l'aménagement du territoire et prend en compte les mobilités nécessaires. Les fréquences accrues permettront de rapprocher entre eux d'autres pôles et ainsi de pouvoir s'éloigner de Lille. Il convient surtout d'être vigilant sur la structure du réseau et les complémentarités.

Le Président de la commission des transports du CESER souhaite savoir quelle solution alternative pour la métropole est prévue si le projet REGL ne se réalise pas alors que la thrombose sur l'A1 augmente de 8 minutes chaque année et que le REGL contribue seulement à limiter un peu le phénomène sans le résoudre. Il annonce en outre la rédaction d'un cahier d'acteurs du CESER sur cette question notamment.

Le maître d'ouvrage n'a pas d'autre solution à proposer que le projet REGL. S'il n'apporte pas toutes les réponses, il a toutefois vocation à corriger et à organiser la mobilité dans cette partie de la région.

Intervention de Mme Pavy, présidente du Comité de Ligne N°9 « Lille-Hazebrouck-Dunkerque » sur les impacts locaux du projet REGL:

Le projet REGL, combiné avec le TER, est présenté aujourd'hui comme l'offre globale pour répondre aux besoins de mobilité dans la région. Aussi la relation du REGL avec le TER pour desservir le reste du territoire doit être appréciée selon trois angles : le train, autour des trains et la relation avec le littoral et les territoires intermédiaires.

Les besoins des usagers concernant les trains :

Une étude montre que la régularité et les horaires de passage des trains est ce qui importe le plus pour les usagers. La capacité des trains et la présence humaine dans les trains et les gares constituent également une préoccupation récurrente. Il en va de même en ce qui concerne les aménagements pour les personnes en situation de handicap, non seulement en termes d'accessibilité mais aussi d'information et de signalisation. En revanche, le confort et les temps de parcours sont des préoccupations très secondaires.

Le constat autour des trains :

L'accès à la gare de départ se fait aujourd'hui à plus de 60% en voiture (dont 1% seulement en covoiturage et 8% en dépose), 27% à pied et 7% à vélo, le reste en mode complémentaire. 30% des personnes s'interrogent sur l'offre de places de parking dans les gares qu'ils trouvent insuffisantes et 30% souhaitent des moyens de transports complémentaires pour accéder aux gares, ce qui confirme le réel besoin d'intermodalité.

L'accès à l'information sur les retards et les suppressions de trains, les fiches horaires, sont actuellement considérés comme insuffisants. D'où la proposition de permettre un accès à l'information, y compris sur les tarifs préférentiels, via SMS pour les usagers occasionnels. Aujourd'hui, seuls les abonnés peuvent bénéficier d'un tel service.

La desserte des petites gares est perçue comme problématique car la priorité est donnée à un transport de masse alors que les usagers des petites stations ont les mêmes besoins de capacité et de fréquence. Cela les contraint à rejoindre la gare voisine pour prendre le train qui part plus tôt ou qui arrive plus tard, incitant ainsi les usagers à prendre leur voiture et à continuer avec ce mode de transport le trajet jusqu'à leur destination finale. La prise en compte « du premier et du dernier km » est ainsi essentielle pour proposer une offre qui limite l'usage de la voiture. Il faut donc penser au trajet dans toute sa longueur et pas seulement dans sa partie TER, sans ignorer la question du rabattement vers les gares et de l'intermodalité.

Focus sur le littoral et les territoires intermédiaires :

Le pôle commercial et industriel de Dunkerque, la côte d'Opale, la mer du Nord avec la Belgique sont très importants. Comment envisager une connexion vers le littoral via Hazebrouck si le projet REGL prévoit d'aller uniquement jusqu'à Armentières ?

La question du lien entre le projet REGL, les gares TER fréquentées et moins fréquentées se pose également dans un souci d'égalité de service alors que l'ensemble de la Région est considérée comme bien desservie. Est-ce que le niveau de service pourra être maintenu ? C'est pourquoi, souligne Mme Pavy, il est très important que le maître d'ouvrage tienne compte de tous ces aspects sur tout le territoire pour que l'ensemble des habitants puisse bénéficier du projet REGL.

A la question du mode de développement de l'offre ferroviaire sur le territoire en 2030, il faut répondre capacité et fréquence, intermodalité et tourisme/attractivité économique.

Quelques précisions

La CPDP retrace ici les propos tenus par les participants : aucune des questions ou opinions présentées ci-avant 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