

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Rendez-vous avec des étudiants et jeunes actifs

de l'Université Lille 3

Le 3 juin 2015, en cette période de fin d'année universitaire, la commission est allée à la rencontre des étudiants et jeunes actifs. Après la présentation du projet par le maître d'ouvrage (MO) et du débat public par la Commission, la parole a été laissée aux jeunes pendant une heure afin qu'ils puissent poser leurs questions et donner leurs avis et opinions.

La première question a concerné le mode d'exploitation du réseau, le rôle de la SNCF et l'éventualité d'un partenariat public-privé. Le MO, après avoir rappelé le renouvellement d'une convention de 10 ans entre le Conseil régional et la SNCF, a indiqué qu'il y aurait un appel d'offre pour l'exploitation et qu'au-delà de celle-ci, le Conseil régional aurait la charge de la maintenance du réseau, ce qui serait une première en France. La Région ne disposant pas d'équipe spécialisée en maintenance ferroviaire, cette mission pourrait ainsi être confiée à la SNCF.

La tarification et la billettique ont ensuite alimenté les échanges : les élèves boursiers continueront-ils de bénéficier de tarifs sociaux ? Y-aura-t-il un pass spécifiques pour les étudiants ? Le MO a alors affirmé que la tarification serait la même que celle du TER, le REGL étant intégré au réseau.

Une objection faite au maître d'ouvrage a concerné le montant trop élevé du billet TER. En réponse, le maître d'ouvrage a réaffirmé l'idée que le billet à l'unité est plus important que l'abonnement. A l'unité, le prix est proche du coût effectif du trajet. Pour les abonnements, un abonné du travail paye entre $\frac{1}{4}$ et $\frac{1}{5}$ du prix du service rendu. De plus, l'employeur prend en charge la moitié du coût de l'abonnement. Enfin, le MO a évoqué l'existence sur la région de plus de 100 000 voyages pour 1 euro pour aller sur le littoral en été.

Ensuite, des craintes ont été exprimées sur les modalités de financement du projet et les impacts territoriaux. Le coût étant important, le REGL ne risque-t-il pas de monopoliser les ressources financières de la Région, au détriment des autres territoires et notamment du sud de la région ? Le MO a indiqué que le Conseil Régional s'était engagé à maintenir le réseau existant. Pour le financement, il a annoncé la mise en place d'une écotaxe régionale et de péages sur les autoroutes, les recettes attendues s'élevant à 50 millions d'euro par an.

Une demande de précisions a été formulée sur les modalités de réalisation des nouvelles gares. Le maître d'ouvrage a réaffirmé l'idée que les collectivités territoriales devraient prendre en compte la création de ses gares dans le cadre de leurs projets d'aménagements.

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Le réseau actuel a été présenté par certains jeunes comme étant peu utilisé à cause des horaires mal adaptés et des retards fréquents. Le MO a répondu que la fiabilité du service est un élément important à prendre en compte et qu'elle serait renforcée car la nouvelle infrastructure sera utilisée uniquement par les TER (ni fret, ni autres trains), et parce qu'il n'y aura pas de passage à niveau. Une fréquence élevée est prévue avec un train tous les 5 min. Enfin, le REGL devrait attirer de nouveaux voyageurs qui ne prennent pas le train actuellement, ce qui serait d'autant plus possible avec la création d'un pass.

Tout en se félicitant du développement du ferroviaire, un participant a évoqué le fait que le projet était contradictoire avec la suppression annoncée des trains Intercités (ou TET pour Trains d'Equilibre du Territoire, NDLR), notamment en ce qui concerne les liens avec la Picardie. Le MO a rappelé que les trains Intercités étaient un service public relevant de la compétence de l'Etat et non de la Région, les éventuels déficits devant être couverts par le premier. Le Conseil régional est compétent pour prendre charge les dessertes régionales et devra effectivement réfléchir aux liaisons Nord-Pas de Calais – Picardie, qui deviendront des dessertes régionales dans le cadre de la nouvelle grande région. Malgré cette réponse du MO, l'étudiant à l'origine de la question a affirmé que ses craintes étaient renforcées sur la capacité de financement de la future Région.

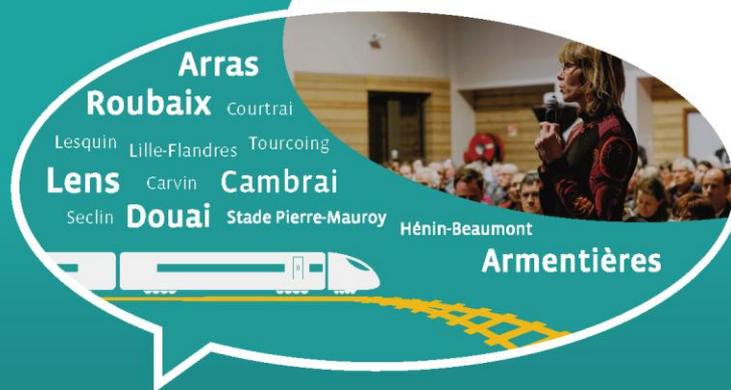
Une étudiante a relancé le MO sur la mise en place de l'écotaxe, qui pourrait inciter à prendre le train et donc soulager le financement du REGL. Le MO a répondu que le stationnement serait plus cher dans les villes, contrairement au stationnement dans les gares qui serait quant à lui, gratuit.

Une étudiante a posé la question de la création d'un pass unique pour circuler dans la région. Le MO a rappelé qu'il existait des abonnements comprenant les transports en commun (Transpole) et le train, ce qui n'est pas le cas pour le réseau TADAO. La Région est en train de réfléchir à la mise en place d'une carte orange pour circuler dans la région. Le SMIRT (Syndicat Mixte Interrégional des Transports) aura en charge la mise en place de ce pass.

Un étudiant a fait remarquer que certaines nouvelles stations seraient créées *ex-nihilo* sur des zones peu habitées, peu denses et dont l'activité économique est encore peu dynamique (Stade Pierre Mauroy, Sainte-Henriette, Lesquin). Sur Sainte-Henriette, le MO a répondu qu'un projet de création d'habitations et de zones d'activité économique était actuellement en cours d'examen. Au sujet de l'aéroport de Lesquin, il a affirmé que de nombreux élus pensent que ce serait une erreur historique de ne pas le desservir. Le MO a notamment indiqué sa préférence pour la desserte de Lesquin-Centre, en vue de créer un hub. Au sujet du stade, il a rappelé que la desserte serait de type événementiel, mais que le principe pouvait se discuter, le débat public étant fait pour ça.

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Enfin, d'autres questions ont été posées par les participants:

- Une desserte de Pont-de-Bois, pour se rendre à l'université, est-elle prévue dans le REGL, cette zone étant actuellement mal desservie par les trains ?
- Y-aura-t-il concurrence entre le REGL et Transpôle, avec la desserte de Roubaix, Tourcoing et Lesquin notamment ?
- Le TER-GV sera-t-il maintenu ?