

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



COMPTE RENDU

Rendez-vous avec les acteurs du développement économique et social

Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille - 22 avril 2015
18h00 – 20h00

Le premier Rendez-vous avec les acteurs du développement économique et social a été introduit par M. Philippe Hourdain, président de la CCI de Lille qui salue la tenue de ce débat et rappelle les apports du projet REGL : éviter le tout-voiture, désengorger la métropole et favoriser les nouvelles mobilités.

Après une présentation par le président de la Commission des principes du débat public et des modalités du débat en cours sur le projet REGL, le maître d'ouvrage, représenté par M. Wacheux, Vice-Président du Conseil Régional en charge des transports, a présenté les enjeux et les caractéristiques du projet REGL et rappelé les contextes ferroviaire, économique et social dans lesquels il s'inscrit.

La réunion s'est déroulée en deux temps : un premier temps consacré aux aspects généraux du projet et un deuxième temps axé sur les financements et les problématiques foncières.

Maillage territorial : choix d'implantation des gares sur le tronçon central et au-delà

Le report modal envisagé entre les utilisateurs de véhicules personnels et ceux qui prendraient le train demain est une question soulevée par la salle qui souhaite connaître également quelle est la quote-part du trafic de transit au-delà de la région (provenance du nord de la Belgique, Hollande, etc.).

La possibilité que le tracé du projet REGL entraîne un conflit d'usage sur le nouvel itinéraire de transit du fret est aussi évoquée.

En réponse à ces questions, le maître d'ouvrage estime que 12 400 usagers proviendraient du réseau routier, sur les 20 000 du report modal, à l'heure de pointe du matin. Il renvoie le public vers le dossier du maître d'ouvrage (p.72) pour plus d'informations. Le REGL va aussi permettre de libérer des sillons disponibles pour le fret, rappelle la Région. Le tronçon central utilisé uniquement par le RER voyageurs, ne comportera pas de passage à niveau ni d'obstacle physique, ce qui permettra une

certaine régularité. Sur ce tronçon, insiste la Région, le conflit entre circulation des voyageurs et circulation du fret serait résolu.

Un participant s'interroge sur le maintien de la desserte du secteur de Béthune alors que le trafic reste faible, malgré les récentes rénovations (il y a 2 ans). Il affirme que les horaires n'incitent pas la population à prendre les transports en commun. Les bouchons quotidiens le matin sur les autoroutes à proximité sont ainsi toujours un problème. La desserte de Bruay par le REGL a fait l'objet de demandes tout comme la branche vers Mouscron-Courtrai où la question de la desserte de Tournai est posée.

Il est demandé à la maîtrise d'ouvrage d'exposer davantage les critères de choix d'implantation de certaines gares. Ainsi, comment se justifient les stations Pierre Mauroy et l'Union ? Les questions sur la desserte rapide de l'aéroport de Lesquin et du CHU sont venues alimenter le débat et une intervention sur les connexions vers la Belgique a rappelé l'importance de la desserte vers Bruxelles. A ce sujet, certains proposent d'organiser tout de suite une réponse confortable en termes de correspondance quai à quai concernant toute la partie belge (gare de Courtrai, etc.).

Pour la maîtrise d'ouvrage, la liaison du REGL avec les autres axes est une question clé. Même si le projet ne peut pas être connecté sur tous les axes, il est nécessaire de vérifier la bonne articulation du REGL avec le réseau existant. Les dessertes de Lille vers le littoral et vers Béthune seront ainsi approfondies et la toile de Saint-Pol-Arras, Saint-Pol-Béthune, Saint-Pol-Etapes, sera inscrite dans le prochain Contrat de Plan Etat Région.

La Région pense que la liaison qui pourrait être réalisée est celle de Bruay-Béthune mais elle rappelle que les trains de Saint-Pol ne pourront pas passer par Douai pour des raisons démographiques et géographiques. Elle confirme que la lisibilité sur la desserte de Tournai est insuffisante mais souligne que la gare souterraine prévue à Lille soulagerait la gare de surface de Lille-Flandres et permettrait d'améliorer la desserte sur la voie existante Lille-Tournai.

En réponse à la question sur la desserte de l'aéroport, le maître d'ouvrage affirme que rien n'est encore fixé. Nombreux sont ceux qui plaident pour une desserte directe mais il faut pour cela envisager de greffer la voie qui vient de Valenciennes sur ce réseau local. Concernant l'arrêt au Grand Stade, le maître d'ouvrage précise qu'il a été envisagé de façon occasionnelle en cas de manifestations mais compte tenu de l'existence de zones d'activité aux alentours, la question de l'intérêt de cette station peut en effet se poser.

Pour ce qui est de la gare de l'Union, la Région rappelle que la zone ne se situe pas sur le tracé du tronçon central et qu'elle n'est pas seule décisionnaire sur la réalisation de cette gare. Elle a simplement constaté que dans les réflexions menées sur la métropole Lilloise, la question de l'Union était posée. C'est pourquoi la Région a voulu envisager cette solution en tant qu'option, afin de répondre à ceux qui préfèrent maintenir la proximité de la desserte à Roubaix et Tourcoing, et aussi à ceux qui pensent que le développement économique nécessite d'optimiser la desserte de l'Union. Toutefois, la Région n'est pas au bout des études et des arbitrages sur ce sujet. Elle prend en compte également la question de la desserte du CHU.

Un participant juge que la gare de Douai étant une gare intéressante et d'une certaine importance (passage et liaisons avec Valenciennes, Cambrai, Arras) il serait pertinent de re-densifier la liaison directe Douai-Lille pour absorber les flux qui viendront de ces trois villes pendant les travaux qui vont durer au moins 10 ans.

Pour un autre, la question de la future grande région se pose réellement et il s'interroge ainsi sur la possibilité de créer une extension vers au moins les trois autres grandes villes de la nouvelle Région : Amiens, Lens, Beauvais. Aujourd'hui, affirme-t-il, le trajet Amiens-Lille est irréalisable : pour un rendez-vous à 10h00, il faut partir à 7h30 du matin, alors que s'il y avait un tronçon qui ramène les TGV sur la gare d'Amiens, cela permettrait de libérer les lignes Paris-Lille.

En réponse aux questions précédentes, le maître d'ouvrage déclare que le réseau existant ne serait pas altéré puisque le tronçon central se réaliserait sur un faisceau proche des infrastructures existantes des lignes TGV et TER-GV. Pour la liaison vers Douai il faudrait redonner de la fréquence au service ferroviaire, et greffer la desserte provenant de Douai au tronçon central.

Une réflexion est menée pour optimiser la liaison vers Amiens mais la Région rappelle que l'enjeu picard est davantage relatif à la liaison avec Paris.

Enfin, concernant la gare TGV, il est rappelé que la gare Lille-Europe sera saturée avant 10 ans à la suite du développement du TGV vers Bordeaux et vers Strasbourg, du développement du TER-GV vers la Côte d'Opale et du report sur Lille-Europe des flux provenant de Paris. Cela oblige à réfléchir à une troisième gare TGV sur le réseau REGL, du côté de Seclin, Carvin, Lesquin ... voire à Amiens.

Pour la Région, il faut imaginer dans la structuration du réseau la possibilité de développer le hub qui permettrait de traiter à la fois la grande vitesse et l'accès à une sorte de ramification sur le territoire, c'est-à-dire une solution qui permet de passer d'une échelle européenne à une échelle régionale. D'autres localisations des gares ont été envisagées vers le sud de la région notamment et le maître d'ouvrage confirme qu'il est difficile de se dispenser d'une réflexion sur l'articulation entre grande vitesse, gares actuelles et nouvelles, et réseau existant.

En outre, il est proposé de donner une nouvelle appellation du projet étant donné que la métropole a été rebaptisée « MEL » récemment. Une personne du public suggère d'appeler le REGL : Réseau Express Eurométropole Lille.

Coût et financement

Concernant les coûts et les modalités de financement du projet, plusieurs personnes s'interrogent sur le financement des dépenses d'investissement pour le REGL, et sur la prise en charge de l'exploitation de ce réseau.

Sans apporter de réponse précise, le maître d'ouvrage explique que les financements peuvent venir à la fois de l'Europe, de l'État dans le cadre des grands projets d'aménagement, mais aussi de tout financement mis en place permettant de financer le report modal et les infrastructures alternatives à l'autoroute.

Les modalités de perception des taxes et péages sont mal connues selon la Région qui estime que la question est aussi celle de la régionalisation ou de la nationalisation des péages et écotaxes.

La Région annonce par ailleurs qu'une convention avec la SNCF a été signée pour une période de 10 ans malgré l'existence d'une clause de revoyure. Il est difficilement envisageable que le matériel roulant qui circule sur le réseau actuel change d'exploitant précise le maître d'ouvrage. Le REGL venant se greffer sur le réseau existant, à priori l'exploitant de ce nouveau réseau sera le même que celui du réseau TER, à savoir la SNCF, qui reste l'interlocuteur pour le moment, avant la mise en concurrence des opérateurs ferroviaires d'ici quelques années.

Gouvernance

La prochaine configuration territoriale motive certains participants à poser la question de l'incidence de la nouvelle région NPDC-Picardie sur les décisions à prendre ou déjà prises.

A l'approche des élections régionales et de la création de la nouvelle région, c'est le Conseil régional Nord Pas-de-Calais qui, après avoir entendu les avis émergeant du débat public, devra décider de

retenir ou non le tracé. Mais si ce projet était retenu, il serait à mettre en œuvre par la nouvelle région.

Environnement

Pour la CGPME, le projet REGL permettrait peut-être aux salariés d'arriver plus sereins au travail et réduirait la précarité énergétique. L'impact sur les nappes phréatiques reste une question très délicate. La circulation souterraine du RER dans Lille pose question compte tenu du pompage actuel sur la zone d'Euralille.

La Région s'accorde pour dire qu'il s'agit d'un des points techniques les plus sensibles du projet et affirme que les différents enjeux du sous-sol lillois ont été pris en considération comme les problèmes liés à l'eau, mais aussi à la présence du métro. La prise en considération de ces questions permet aujourd'hui au maître d'ouvrage de dépasser la question de la faisabilité mais il estime qu'il faudra tout de même travailler davantage si la décision de faire le REGL est prise. La maîtrise d'ouvrage rappelle que le seul souterrain prévu est celui de Lille même s'il est question d'une desserte de Lesquin en souterrain ou en tranchée couverte.

Intervention de M. Marc Kaszynski, directeur général de l'Établissement Public Foncier (EPF) du Nord-Pas De Calais

M. Kaszynski explique que l'EPF a une vocation pour intervenir dans le domaine du foncier habitable, logement, renouvellement urbain et biodiversité mais a aussi pour intervenir dans le cadre de projets économiques.

La valorisation du foncier et du mobilier dépend de sa localisation et la qualité de sa desserte. Ceci fait partie des fondamentaux de l'analyse économique foncière datant du XIX^{ème} siècle qui est toujours valable. Dans son exposé, il déclare que le foncier renvoie au foncier nu ou non-urbanisé, mais aussi à certains espaces urbains intéressants en termes de mutation fonctionnelle. Le foncier traversé par les infrastructures est un foncier « pénalisé » sur lequel il faut avoir des actions de réparation. Les sections de foncier agricole retiré de l'usage agricole rendent nécessaires le recours à des compensations.

Il existe aussi le foncier mieux desservi qui constitue un enjeu de maîtrise foncière – publique ou privée. Il s'agit dans ce cas de récupérer une partie de la plus-value émergeant des changements d'usage. Par ces plus-values, M. Kaszynski estime qu'il faut réintroduire la notion du temps : la gare doit être payée tout de suite alors que la plus-value arrive après. Il faut financer à l'avance.

Il rappelle également l'importance d'une bonne coordination entre le maître d'ouvrage et les collectivités territoriales traversées et concernées par les pôles d'échange. Les stratégies urbaines de ces collectivités doivent en effet intégrer les potentialités de développement et de connexion des pôles d'échange prévus. La question n'est pas que technique en termes de continuité de transports collectifs mais renvoie aussi à la continuité des espaces. Ces espaces non situés directement sur la voie mais pouvant être mieux desservis grâce à la connexion d'une nouvelle gare doivent être identifiés pour en retirer une plus grande valeur ajoutée.

Ceci passe par un travail sur le droit du sol dans le cadre des SCOT, explique-t-il. Car il y a aussi un travail de réservation d'emprise dans les documents PLU. Cela nécessite de garantir la coordination entre les collectivités. Environ 500 opérations foncières sont en cours sur la région.

Pour M. Kaszynski l'EPF peut intervenir dans le cadre des conventions qu'elle passe avec les EPCI. Si l'EPF intervient, cela se fait en liaison avec la SAFER (convention de partenariat pour les enjeux qui

croisent les questions urbaines et agricoles) et un projet comme le REGL, qui comprend des sections en secteur agricole et urbain, nécessite des coordinations.

Trois termes résument la façon dont il faut appréhender les questions foncières, en liaison avec les grands projets d'infrastructures et les autorités concernées :

- Anticiper
- Coordonner
- Programmer

Le REGL : une opportunité économique pour les territoires conditionnée à certains paramètres

S'agissant de la question du développement économique des territoires, les gares de Carvin, Lesquin, Hénin et Seclin pourraient devenir l'amorce d'un développement urbain considérable (villes nouvelles) estime un participant. Il faut pour cela prévoir des arrêts dans ces gares et créer autour d'elles des pôles de développement, écologique si possible, puisqu'il existe un potentiel foncier très important. Mais il est nécessaire que la puissance publique intervienne pour acheter des terrains dès que la localisation de la gare est actée, rappelle l'intervenant qui estime que cela permettrait non seulement de financer une partie des gares avec la plus-value foncière générée mais aussi d'éviter que certains organismes s'enrichissent via la spéculation foncière.

Pour d'autres, quand on parle de grands projets on parle de financement et la réponse souvent proposée est de le faire par le biais des commerces. Cela engendre des friches commerciales et fait peser le risque de diminution de la consommation dans certaines villes au profit d'autres.

Une mise en garde est ainsi exprimée pour essayer d'équilibrer et de gérer les opportunités qui peuvent attirer les « squales de la finance ». Tout rond-point, toute route nationale, tout ancien bâtiment près de ces gares, explique un participant, deviendrait une opportunité commerciale. Il faudra donc être très vigilant.

Pour le représentant de l'EPF de Lille, cette question de l'héritage des zones commerciales issues des années 70 est réelle. Le développement du commerce numérique risque de faire apparaître davantage de friches commerciales et il est important de connecter les opportunités que représentent les mutations de l'espace industriel avec la nouvelle carte des valorisations liées aux infrastructures.

Un participant souhaite par ailleurs savoir comment le REGL s'inscrirait dans le schéma directeur de la Troisième Révolution Industrielle.

Pour le maître d'ouvrage, les gares et les pôles desservis seront autant d'opportunités de développement pour les villes et une réflexion sur le développement équilibré des différents pôles proposés est effectivement importante. L'idée de réserves foncières publiques est séduisante et renvoie à une forme d'économie administrée. La piste est à étudier. Concernant le lien du projet avec la Troisième Révolution Industrielle, la Région confirme, sans préciser, qu'il est peu lisible.

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 réunions 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.debatpublic.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.debatpublic.fr>).

Vous pouvez également accéder aux Power Points présentés au cours de la réunion sur le site du débat (<http://regl.debatpublic.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