

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Compte Rendu Réunion Publique Hénin-Beaumont 6 mai 2015

Nombre de participants : 100 environ

Accueil républicain par M. Steeve Briois, Maire d'Hénin-Beaumont

M. Briois se félicite de l'initiative de faire un débat public sur le projet Réseau Express Grand Lille (REGL) pour éclairer la population d'Hénin - Beaumont sur les enjeux, les conséquences et les impacts économiques, sociaux et environnementaux d'un projet structurant pour les années à venir de la Région.

L'important, rappelle M. Briois, est que chacun puisse se faire sa propre opinion et puisse avoir toutes les informations nécessaires pour le faire.

Présentation du débat public REGL par Jérôme Laurent, membre de la Commission, qui rappelle le déroulé de la soirée et le temps prévu pour les échanges.

La réunion a donné lieu à deux temps d'échanges :

- un premier temps sur les questions globales du projet
- un second temps pour traiter des sujets locaux : le patrimoine mondial, le paysage, l'implantation des gares et le développement urbain.

L'intervention de M. J.F. Caron, 1^{er} Vice-président de la Mission Bassin Minier, a introduit les thèmes le patrimoine mondial et le paysage.

Présentation du projet par le Maître d'ouvrage, qui rappelle les caractéristiques du Réseau Express Grand Lille et ses objectifs. Selon le maître d'ouvrage, le projet REGL est à la dimension de la nouvelle région Nord Pas-de-Calais Picardie. Fondamental pour l'aire urbaine du Nord Pas-de-Calais, le REGL répond aux mobilités qui sont nécessaires.

Résumé de la réunion

La salle a pris la parole dans un premier temps pour échanger sur les questions globales que pose le projet. Des avis portant sur la solidarité régionale (développement économique des territoires), sur la gouvernance (fusion du Nord-Pas De Calais et de la Picardie) et sur les coûts, le financement et la tarification à prévoir pour le projet, ont été exprimés.

L'accessibilité aux trains, le rôle et la position de la SNCF vis-à-vis du projet compte tenu de sa politiques de développer le bus et non le train ; le nombre de voyageurs attendus et l'offre de commerce autour des gares ont également été abordés.

Dans un deuxième temps, le débat s'est engagé avec le public sur les enjeux locaux. Un éclairage particulier sur le classement des terrils au patrimoine mondial de l'UNESCO a été apporté et le public a soulevé de nombreuses questions sur l'impact environnemental du projet (emprises foncières, couloirs écologiques, etc.), la saturation des parkings autour des gares et les moyens envisagés pour limiter l'usage de la voiture et favoriser celui des transports en commun.

Trois informations importantes ont par ailleurs été portées à la connaissance du public :

- Le président Percheron à titre personnel a confirmé qu'il était favorable à un référendum sur le projet REGL.
- Le maire d'Hénin, M. Briois, a apporté son soutien au projet comme facteur de développement local.
- Les écologistes ont manifesté quant à eux quelques réserves sur le coût et l'opportunité de l'opération.

Plusieurs élus sont intervenus pour déplorer la décision du gouvernement de renoncer au projet d'autoroute de fret ferroviaire au départ de la région.

Premier temps d'échanges avec la salle

Développement économique et solidarité territoriale : le projet REGL une solution pour les uns, une fausse bonne idée pour les autres

Un citoyen surpris de découvrir le projet seulement maintenant et de faire partie du « Grand Lille », se demande qui est à l'origine des réflexions sur ce projet et quand elles ont commencé. Pour lui, le président de la Région n'est pas crédible lorsqu'il parle du projet et du territoire car, estime-t-il, la situation est catastrophique et il est difficile de croire que ceux qui ont conduit le territoire à cette situation puissent trouver aujourd'hui les remèdes.

D'après lui, la solution la plus intelligente, la plus écologique et la plus démocratique serait de créer de l'emploi là où la population habite au lieu de vouloir qu'elle se déplace sur des kilomètres, soit en voiture, soit en train. Le développement des territoires réside dans la solidarité et la solidarité se trouve dans un projet de décentralisation par rapport à Lille. Ce participant trouve par ailleurs étrange qu'on lui propose un tel projet alors que la Région sera recomposée à la fin de l'année, avec des décideurs différents, d'où la probabilité d'une remise en question de l'acceptation du projet. Pour lui, une solidarité régionale qui vise à développer tous les territoires et non seulement Lille est d'autant plus nécessaire que le maître d'ouvrage ne précise pas dans sa présentation du projet, comment ni où les emplois promis seront trouvés.

Surprise également par la présentation du maître d'ouvrage, une élue écologique s'étonne de voir que la Région est passée d'une proposition de réseau express faisant la liaison Lille-Hénin au projet REGL où il est question uniquement de Lille. Cette ville est citée 12 fois dans le film de présentation précise l'intervenante qui se dit d'accord avec l'intervention précédente au sujet du manque de visibilité sur la création d'emplois. Pour elle, il n'est pas facile de voir la dynamique que le projet entend créer.

Ce projet est d'autant plus contesté par l'élue que le besoin pour elle se situe aujourd'hui dans l'augmentation des TER actuels, de leur capacité pour accueillir plus de passagers, de leur fréquence et dans l'amélioration de leur régularité et de leur fiabilité. Elle craint que le projet REGL soit un hub pour attirer les travailleurs sur Lille alors qu'il faudrait créer de l'emploi dans le Bassin Minier pour désengorger la métropole. C'est bien parce que le chômage est fort sur ce territoire que les gens sont contraints de travailler à Lille et donc de créer des bouchons.

Un internaute demande au maître d'ouvrage pour quelles raisons il n'a pas été envisagé de doubler les axes ferroviaires Hénin-Beaumont – Lille.

Le report modal et les places de stationnement, deux objectifs contradictoires du projet REGL ?

Le Maire de Libercourt, favorable au projet, témoigne de l'état d'asphyxie dans lequel se trouve sa ville à cause de la congestion de la gare de Libercourt et de l'accès à l'autoroute. Il compte plus d'un millier de voitures stationnées de manière anarchique autour de la gare mais aussi partout dans la ville. Ce phénomène est d'autant plus préoccupant que chaque fois qu'un nouveau parking supplémentaire est créé il est immédiatement occupé.

La demande de transport supplémentaire est donc évidente pour ce maire et le projet REGL pourrait répondre à cette problématique. D'après lui, nombreux sont les ménages qui, travaillant à Lille, viennent habiter dans le Bassin minier en raison d'un coût abordable du logement. Ces personnes seront contentes d'avoir un réseau qui leur permettra de se déplacer et aussi qui créera des emplois sur le territoire et du développement économique. Il demande toutefois au maître d'ouvrage d'expliquer quels sont les investissements prévus pour décongestionner l'accès à l'A1 et pour ne pas annihiler toute la mobilité dans le secteur.

Le Maire de Carvin confirme que la structure envisagée par la Région est importante car sa ville est aussi asphyxiée par la voiture. Dans la journée, l'activité est forte (6 000 emplois) et la plupart de ces emplois (60%) concerne des personnes en provenance de Lille qui prennent leur voiture pour se rendre sur Carvin. Cela a contraint la Mairie à faire des parkings supplémentaires mais les conflits de voisinage naissent car il existe toujours un manque de places de stationnement pour les résidents de Carvin qui possèdent entre 3 et 4 voitures. Il est favorable à une solution de transports en commun qui éviterait l'usage de la voiture et permettrait les déplacements mais aussi pour la création d'une gare à Carvin. C'est pourquoi il a demandé à organiser une réunion publique dans sa commune pour discuter de ces questions dans le cadre du débat.

Très intéressé par l'interconnexion prévue par le projet, un journaliste spécialiste du ferroviaire reste sceptique quant à la capacité du REGL à assurer le report modal nécessaire. Il demande au maître d'ouvrage s'il peut dire qui sont ces personnes qui ne prennent pas le train aujourd'hui et qui le prendraient demain avec le REGL.

Un autre participant demande également au maître d'ouvrage s'il connaît les raisons pour lesquelles les gens ne prennent pas le train. Il souligne qu'il a posé cette question il y a plus d'un mois sur Internet et qu'il n'a toujours pas reçu de réponse.

Une autre personne estime que si les parkings sont gratuits dans les gares prévues, ils seront très grands et créeront probablement un basculement vers la ligne uniquement à cause des facilités de stationnement, contrairement à ce qui se passe aujourd'hui sur d'autres gares. Mais il faut rester vigilant sur ces questions car le projet REGL pourra aussi entraîner une augmentation de véhicules qu'il faudrait ensuite absorber.

Toutefois, la question est de savoir combien de voyageurs par jour emprunteront chacune des deux nouvelles gares pour aller et venir de Lille et combien, parmi ces voyageurs, seront des habitants d'Hénin - Beaumont et de ses alentours.

Pour certains, il est important de connaître le nombre de places de parking prévues notamment à Sainte Henriette et si le stationnement sera payant ; pour d'autres, la question est de savoir si des parkings gratuits sont prévus à la gare de Lens pour ne plus être obligé de s'y garer à 10 km parce que tout est payant.

Une participante demande pour sa part si des garages à vélos sont prévus dans les gares et s'il sera possible de transporter son vélo dans les trains. Dans une logique de report modal, il demande si des pistes cyclables pour aller jusqu'à la gare seront également prévues.

Par ailleurs, une personne veut connaître la position du maître d'ouvrage suite à l'arrêt du projet de ferroutage annoncé par le Gouvernement. Il s'étonne de ne pas voir de manifestation de mécontentement de la Région face à un manque d'infrastructures ferroviaires prévisible. Quelle sera la politique de la Région pour désenclaver l'autoroute et pallier le manque d'intérêt pour le fret ferroviaire ?

Cela est d'autant plus important que les problèmes de circulation actuels inquiètent certains, notamment lorsqu'ils augmentent considérablement aux heures de pointe.

Accessibilité aux trains et développement autour des gares

La crainte de voir de nouveaux commerces arriver avec le projet REGL est exprimée. Il est demandé à la Région de garantir qu'il n'y aura pas de nouveaux commerces autour de la gare de Sainte-Henriette car l'extension récente d'une grande surface a provoqué la disparition des marchés locaux de proximité.

Cette crainte est également exprimée au sujet de la vie des territoires. Le risque que le projet REGL transforme les petites communes en villes dortoirs pour des personnes qui travaillent sur Lille est évoqué.

Pour d'autres, si les problèmes de parking sont importants en raison de l'usage massif de la voiture, l'accessibilité des transports en commun aux personnes à mobilité réduite, aux femmes avec des enfants en bas âge, aux poussettes, vélos, etc. est une vraie question qu'il faut prendre en considération dès maintenant.

L'idéal serait de pouvoir aller autrement qu'en voiture dans les gares prévues par le projet REGL.

Un habitant d'Hénin - Beaumont affirme prendre l'autoroute tous les jours pour se déplacer car s'il devait faire le même trajet en transports en commun, il faudrait prendre la voiture pour aller à la gare, ensuite un train pour aller à Lille puis un bus pour aller à destination finale. L'importance du premier et du dernier kilomètre est ainsi rappelée avec une certitude : s'il faut prendre la voiture pour aller à la gare les gens ne prendront pas le train car ils continueront leur trajet dans leur voiture. Des questions concernant les activités autour des gares de Lens et du Stade Pierre Mauroy ont également été posées.

Pour le maître d'ouvrage il n'existe pas d'obsession de la Région pour la métropole Lilloise et il n'est pas nécessaire non plus d'en créer une car le Réseau express prévu entre Hénin – Beaumont Lens et la Métropole Lilloise est un atout dans les deux sens.

Il estime que l'arrondissement de Lens est aussi dynamique que la métropole Lilloise pour la création d'emplois, même si le passé industriel du Bassin Minier ne permet pas de comprendre pourquoi les chiffres en amélioration ne reflètent pas encore un véritable changement. L'accessibilité, la disponibilité foncière et le prix du foncier offriront avec le projet REGL une métropolisation douce au Bassin minier. Le maître d'ouvrage indique que le projet REGL servira tous les territoires et permettra aussi de dégager des sillons pour le fret. Cependant, il appartient aux élus locaux de faire des aménagements équilibrés. Ce n'est pas à la Région de faire des choix territoriaux sur les aménagements ni sur les opportunités qui vont se créer avec le projet REGL. Il se dit conscient de la nécessité de renforcer le report modal, la complémentarité modale pour éviter les ruptures de charge et ainsi de donner la possibilité aux gens de partir en train.

Concernant les capacités de stationnement prévues, le maître d'ouvrage avoue ne pas avoir les chiffres en tête. Il affirme cependant que les transports en commun supposent des aménagements y compris pour la voiture. Pour ce qui est de la gratuité des places de stationnement, la maîtrise d'ouvrage rappelle que les collectivités sont décisionnaires en la matière mais souligne que si la question était laissée au seul projet REGL, elles seraient gratuites autour des gares pour inciter les personnes à utiliser les transports en commun.

Au sujet des questions posées sur le site Internet du projet, le maître d'ouvrage affirme avoir fourni les réponses récemment et avoir appris qu'elles n'étaient pas encore mises en ligne.

Tout en rappelant son rôle de veille dans le système de questions/réponses entre le public et le maître d'ouvrage, la Commission particulière du débat public a souligné que les réponses du maître d'ouvrage ne pouvaient être publiées sur le site Internet que si elles étaient complètes.

Le tracé du projet REGL : au cœur des impacts environnementaux et patrimoniaux

Les échanges sur l'impact environnemental et patrimonial du projet ont commencé avec les déclarations d'une élue écologique et se sont enrichis de l'intervention de M. Caron, vice-président du Bassin minier.

Intervention de M. Caron – Premier Vice-président du Bassin Minier :

M. Caron rappelle l'importance actuelle du Bassin minier en tant que patrimoine historique par rapport à une époque où ces questions n'étaient pas prioritaires. L'inscription des terrils au patrimoine mondial de l'UNESCO en juin 2012 répond à une envie de défendre une spécificité locale. Ce patrimoine inscrit concerne en particulier 51 terrils et impose des sujétions pour traverser le territoire de la Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin.

Le projet REGL représente un impact fort pour 2 terrils de la zone de Sainte Henriette. En effet, du fait de la présence de l'autoroute de l'autre côté des terrils, il est difficile pour le tracé du projet de les éviter.

A la différence du classement monument historique, l'inscription au patrimoine de l'UNESCO n'entraîne pas de contraintes coercitives ni de caractère obligatoire et n'est donc pas une protection réglementaire ; mais le label peut être retiré puisque tous les six ans l'UNESCO mandate des experts pour évaluer l'évolution du territoire et notamment de son paysage. Cependant, il n'est pas interdit de faire évoluer le paysage du Bassin minier. C'est pourquoi, tout va résider dans la qualité des enjeux identifiés et traités par les architectes et urbanistes sur le paysage.

Aujourd'hui le patrimoine du Bassin minier classé est populaire et il ne faut pas risquer le retrait du label par l'UNESCO. La pérennité de l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO est une responsabilité collective.

Un internaute demande s'il existe des garanties pour ne pas perdre la labellisation UNESCO devant la commission du patrimoine si le projet REGL est réalisé. Il souhaite savoir s'il faut auditer des organismes comme l'ICOMOS ou le Comité du patrimoine mondial au préalable pour avoir leur point de vue. Il met aussi en garde le Bassin Minier en affirmant que le projet de création d'un pont à Dresde a entraîné en 2009 le retrait de cette ville de la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Un autre participant souhaite savoir s'il est vraiment nécessaire de traverser le site UNESCO. Il propose de continuer le projet le long de la LGV car il est clair que le franchissement de la ligne TER nécessitera un viaduc ou une tranchée. Il demande alors pourquoi l'estimation du coût du projet ne prend pas ces options en compte. Par ailleurs, en l'absence de bifurcation entre la ligne nouvelle et celle de Hénin – Beaumont, il sera nécessaire de faire des sauts de moutons.

M. Caron, sans se prononcer sur le trajet, affirme que l'UNESCO risque de retirer son classement si les paysages sont trop changés. Pour lui, toucher aux terrils c'est prendre beaucoup de risques d'autant plus que leur stabilité est aléatoire, notamment celui de Sainte Henriette. Sur un plan purement géotectonique, plus on s'approchera du terril, plus les vibrations seront élevées et donc plus on augmentera les risques de mouvement de terrain. Les contraintes géographiques sont considérées comme très fortes.

Des interrogations sur l'évaluation des emprises foncières tout le long du parcours du projet sur les terres agricoles ont été soulevées ainsi que sur les couloirs écologiques. Compte tenu de l'existence de deux voies (l'autoroute A1 et la voie TGV), le projet le REGL sera à l'origine de la création d'une 3^{ème} voie. Dans cette hypothèse, la fragmentation de l'espace et le risque de créer une ligne infranchissable pour la biodiversité est à craindre.

Pour d'autres, le terril de Sainte Henriette est un repère symbolique très important ; ils s'étonnent de voir que dans le dossier du maître d'ouvrage, seul un terril est à protéger alors que dans le diaporama de présentation des caractéristiques du projet, deux terrils sont mentionnés à protéger. La salle souhaite comprendre une telle différence et demande à ce que les cartes soient plus précises, notamment quant au tracé de la voie et à l'emplacement des zones de stationnement.

Pour l'élue écologique, il faut souhaiter qu'il n'y ait pas besoin de créer la ZAD du terril de Sainte Henriette.

Un participant se revendiquant fils de mineur, salue le beau travail qui a été fait dans le Bassin minier avec l'UNESCO. Il craint fortement une négligence de la part du maître d'ouvrage concernant cette question et invite la population à rester vigilante.

Il est aussi rappelé par certains au cours de la discussion qu'en 1960 les rails du tramway ont été enlevés pour en faire un nouveau qui est appelé aujourd'hui « nommé désir » parce qu'il n'a jamais vu le jour. C'est finalement un bus, qui pollue comme tous les autres, qui le remplace.

Dans la même logique, d'autres parlent de la suppression des gares et des lignes comme une tendance actuelle. Ainsi, ils se demandent s'il est nécessaire de dépenser des milliards dans ce contexte alors que la pression fiscale est importante.

En réponse à ces interventions, le maître d'ouvrage affirme qu'il n'a jamais été question de raser les terrils ni de remettre en question le label UNESCO auquel la Région est attachée.

La question de l'impact paysager est traitée dans le dossier du maître d'ouvrage mais il faut noter que les choix devront être affinés. La possibilité de faire une tranchée couverte voire un tunnel a été étudiée mais écartée pour des raisons de coût.

Le maître d'ouvrage rappelle que si deux gares sont dessinées c'est parce qu'une gare commune avec un tronçon central qui vient de Lille et l'autre de Lens n'est pas adaptée car il faudrait s'écarter de l'emprise urbaine. C'est pourquoi il a été prévu une gare pour la partie qui va vers Lens et une autre pour la partie rejoignant le tronçon Arras - Douai.

La maîtrise d'ouvrage assure que tous les enjeux d'aménagement seront abordés en concertation avec les territoires et leurs élus. A Hénin – Beaumont, la question sera de savoir s'il est nécessaire de reconfigurer la gare actuelle ou d'en faire une nouvelle.

Pour la Région, les élus locaux ont acheté le patrimoine pour le sauver. Ils ont été audacieux et fidèles à leur population et ont fait classer le patrimoine de la mine au patrimoine mondial de l'UNESCO. Le REGL ne va donc pas détruire 30 ans de combat du Bassin Minier.

Sur la question du renforcement de Lille, le maître d'ouvrage précise que le REGL n'est pas souhaité par les élus Lillois qui n'en veulent pas. Ce projet ferroviaire est vu par la maire de Lille comme un affaiblissement de la métropole affirme M. Percheron qui explique pourquoi il veut montrer que le projet est porté par les élus du Bassin Minier. Le REGL est autant pensé pour le Bassin minier que pour Lille.

Le Maire d'Hénin – Beaumont se déclare d'ailleurs favorable au projet car il est indispensable qu'il voit le jour face à la saturation des transports et aux bouchons routiers. Face à cette situation, M. Briois pense que la seule réponse est le REGL qui fait un lien entre Lille et le Bassin minier. C'est une opportunité économique et d'emplois pour le Bassin minier ; si tout projet coûte de l'argent, ce projet est bien pour l'écologie, l'économie et les territoires.

Une personne dans la salle interroge le maître d'ouvrage sur les suites du débat. M. Percheron, explique qu'il y aura les conclusions du débat qui seront produites par la Commission. Viendront ensuite les élections régionales avec la constitution d'une nouvelle équipe et après ce sera la population qui décidera pour un projet, le seul en France, avec cette ambition. Le président de Région déclare être favorable à la procédure référendaire car le projet devra être totalement adopté par la population : « Celui qui me suivra à la région devra avoir le courage du référendum. Car ce sont les habitants qui auront le dernier mot sur ce projet ».

Un commentaire souligne l'absence de référendum pendant la mandature de M. Percheron.

Coût, financement et gestion du projet : des doutes quant à la faisabilité économique du REGL

Pour certains, le coût du projet annoncé est assez bas par rapport aux nombreuses études qu'il faudra réaliser si le projet est poursuivi. Ce constat fait dire à certains que ces études ne seraient peut-être pas incluses dans le budget du projet alors qu'elles risquent de provoquer une augmentation de 10%.

Une personne trouve que le coût de la gare souterraine et de la sortie par des tunnels dont la zone de construction reste encore inconnue, est sous-estimé. Elle rappelle comment à Anvers un projet équivalent a coûté 1,6 milliard d'euros et souhaite que le maître d'ouvrage s'interroge par rapport au coût de 2 milliards annoncés.

Cette question du coût global du projet est d'autant plus importante, estiment certains, que le montant annoncé n'inclut pas toutes les infrastructures qui devront être construites sur le parcours : les 4 ou 5 gares prévues, les échangeurs d'autoroute qui devront être construits pour atteindre ces gares, etc.

Considéré comme lourd financièrement, le projet est mesuré à l'aune de la situation économique actuelle. La question qui est posée est simple : a-t-on la capacité de financer ce projet ?

En tant qu'usagère quotidienne des transports, une participante affirme ne pas avoir envie que l'offre de transport qu'on lui propose soit meilleure seulement en 2030. Elle souhaite qu'elle soit meilleure dès maintenant parce que son objectif est de rester et de travailler dans le Bassin minier.

Un spécialiste du ferroviaire approuve les interventions précédentes et estime également que le coût du projet REGL est sous-évalué. Il affirme que l'absence de données sur le coût de fonctionnement ne permet pas non plus d'apprécier les pertes pendant les premières années. Il les chiffre lui à 30 millions par an et souhaite savoir ce que la Région fera si des problèmes de financement surviennent. En déclarant qu'il connaît les réticences de la Région à mettre en service des trains supplémentaires en raison des coûts, il rappelle que sur la ligne Dunkerque-Calais les trains sont moins nombreux que ce qui avait été promis et affirme que des suppressions sont à prévoir sur les lignes comme Douai si l'argent venait à manquer. Ainsi, il demande au maître d'ouvrage de mieux expliquer quels seront les modes de financement et quel effet aura le projet REGL sur les trains actuels.

Un autre participant indique que le gain de temps envisagé ne mérite pas de dépenser une telle somme. Il est important de savoir qui paiera les gares et comment se fera la répartition du financement entre les collectivités. Après de qui sera-t-il possible de se plaindre si le REGL n'est pas le même en 2030 que défini aujourd'hui ?

Certains veulent connaître le coût du billet Hénin - Beaumont - Lille pour un usager du REGL par rapport à un usager de TER aujourd'hui. D'autres estiment qu'il faut en effet penser aux jeunes car les trajets sont très chers pour un étudiant.

Une personne fait part de son témoignage en expliquant que sans abonnement, le tarif pour faire le trajet Hénin – Beaumont - Lille est de 6 €. Il confirme que tout le monde ne peut pas bénéficier d'un abonnement ni payer régulièrement une telle somme.

Pour une jeune habitante d'Hénin – Beaumont, le projet REGL va améliorer ses déplacements quotidiens. Travaillant à Lesquin, il lui est impossible de faire aujourd'hui les trajets en transports en commun ; si le REGL l'intéresse, les problèmes de régularité et de fiabilité constatés sur les autres lignes restent un problème. Elle demande ainsi à savoir qui sera le gestionnaire du REGL pour avoir la garantie qu'il ne fera pas l'objet d'une mauvaise gestion de la SNCF.

Sur ce point, une cheminote trouve que les discussions sont concentrées sur l'investissement et pas sur l'exploitation. Elle aimerait savoir qu'elle est la position de la SNCF sur ce projet car actuellement cette société supprime des emplois dans les gares, n'investit pas sur les voies, laisse le réseau ferroviaire en mauvais état ; la récente réforme ferroviaire conforte la politique de la SNCF de développer le bus et non le train, d'où la fermeture des gares.

Enfin, un participant ayant entendu dire que la SNCF envisageait une 3^{ème} gare TGV au sud de Lille, souhaiterait savoir si le projet REGL y serait relié.

Pour le maître d'ouvrage, le rail pour lequel la Région a investi dans l'électrification et la modernisation du réseau est un mode de transport durable ; le REGL est sans aucun doute du transport durable. M. Percheron fait remarquer que ce sont les voitures qui sont arrêtées quand il y a des pics de pollution.

Considérant que la Région est la seule en France et en Europe qui a développé des infrastructures aussi importantes en termes de transport (Canal-Seine Nord Europe, TER-GV, etc.) et qui fonctionnent avec de l'électricité totalement décarbonée parce qu'elle est d'origine nucléaire, M. Percheron rappelle que la tarification du RGL sera sociale puisqu'elle déjà aujourd'hui subventionnée à 80%.

Pour la Région, le REGL est au rendez-vous du développement durable mais aussi de la précarité et de la politique sociale de la Région qui fait un réseau express pour qu'il soit presque gratuit et pour qu'il permette la mobilité des populations qui en ont besoin, non pour vider les poches du contribuable.

Le maître d'ouvrage affirme vouloir faire comme à Paris et permettre aux gens de circuler. Il trouve également que le TER-GV pour Boulogne et Dunkerque est à l'équilibre parce qu'il est socialement accessible et complet.

Interpellé par une personne dans la salle qui estime que M. Percheron fait « l'apologie du nucléaire » en déclarant qu'il est décarboné mais ne pense à faire la transition énergétique sur le territoire, le président de la Région estime que les écologistes devraient être contents de vivre dans un territoire qui fonctionne au nucléaire et non comme les Allemands qui polluent avec leurs centrales à charbon. Il affirme que la Région fera aussi la transition énergétique.

Concernant la tarification, le maître d'ouvrage rappelle que grâce aux subventions apportées par les finances régionales, le coût des trajets se situe entre 1€ et 2€ maximum. Il affirme que le REGL coûtera sensiblement le même prix et annonce qu'un travail pour arriver à la carte unique des transports est en cours.

Sur la SNCF, la signature avec la Région d'une convention pour 10 ans interdit à la SNCF les suppressions de postes et l'oblige à maintenir des circulations pour éviter la fermeture des gares en attendant le projet REGL. La maîtrise d'ouvrage assure qu'il ne faut avoir aucune crainte car cela est garanti, y compris face à un changement politique du Conseil régional et face à une concurrence de la SNCF.

Concernant la 3^{ème} gare envisagée par la SNCF, la Région invite la salle à se mobiliser pour l'obtenir.

Pour le maître d'ouvrage, il est difficile de se prononcer sur ce qui se passera en 2030 avec le projet. Le président du Conseil régional estime qu'il y a des règles à respecter et que le travail fourni est suffisamment sérieux pour ne pas être obligé de répondre aux questions d'ordre politique plus générales.

Enfin, une personne dans la salle souhaite savoir pourquoi la première saisine du maître d'ouvrage a été rejetée par la CNDP.

La Commission particulière indique que la loi ne permettait pas à l'époque de donner la possibilité à la Région de porter le projet. Mais les textes ayant changé (loi portant réforme ferroviaire), le débat sur le projet REGL a pu avoir lieu.

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