

AVIS DE LA COMMISSION ENVIRONNEMENT – TRANSPORT – DEVELOPPEMENT
DURABLE
DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU DOUAISIS

il est considéré comme inopportun l'activisme dont fait preuve le Conseil Régional pour «vendre» dans l'urgence ce projet de REGL, au coût jugé « pharaonique » en ces temps difficiles; ce à la veille d'un changement de gouvernance, quel qu'il soit, dudit Conseil. Ne serait-ce pas à la nouvelle équipe régionale, élue en décembre 2015, qu'il appartiendrait de conduire une réflexion en matière d'organisation et de développement de la future grande région Nord-Pas de Calais – Picardie ? C'est plutôt dans un tel cadre qu'il y aurait lieu de considérer ce projet de REGL, d'en apprécier l'opportunité et d'en définir l'ordre de priorité.

Ceci dit, force est de constater que le projet de REGL est plus au service du développement du Grand Lille et de son rayonnement qu'à ceux des autres territoires régionaux. Concernant ces derniers, il ne s'agit tout au plus que de tendre à améliorer l'offre existante en matière de déplacements par voie ferrée vers le Grand Lille.

Contrairement à ce que cherche à faire croire le dossier présenté en débat public, la saturation de l'autoroute A1 ne tient pas tant aux automobiles qu'à un trafic poids lourds intense à propos duquel rien n'est prévu pour en atténuer les nuisances de tous ordres (engorgement de deux voies sur trois, accidentologie, pollution, saturation des échangeurs...). En outre, l'importance du transfert modal espéré au profit du rail, pour les déplacements pendulaires domicile-travail, paraît dérisoire eu égard aux investissements à consentir. Une politique incitatrice, par exemple en faveur du covoiturage, devrait permettre de faire mieux et à moindre coût, pour l'allègement du trafic automobile aux heures de pointes, sur l'autoroute A1. Peut-être serait-il donc préférable d'investir sur l'amélioration du réseau TER existant.

On est en droit de s'interroger sur la pertinence de la création d'une gare, comme sur le choix de son emplacement, appelée à jouer un rôle de «Hub majeur », dans le secteur de Sainte-Henriette. Encore qu'il s'agit d'un choix politique visant à privilégier « la valorisation et le développement de la Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin » ; entre autres de sa zone commerciale dite d'Auchan.

Il est donc à craindre que cela n'aille à l'encontre des intérêts des Communautés d'Agglomérations voisines, telles que celle du Douaisis ; particulièrement pour cause de distorsion d'atouts de compétitivité (en matière commerciale par exemple).

Si l'on peut comprendre l'intérêt à chercher à conforter l'attractivité d'une grande métropole régionale, telle que celle du Grand Lille, il n'en demeure pas moins que celle des autres territoires ne doit pas être négligée pour autant. De ce point de vue, des liaisons directes et de qualité de ces derniers, tant par la route que par le TGV, avec Paris jouent également un rôle de premier plan. Or l'on assiste depuis quelques temps déjà à une réduction préjudiciable du nombre de dessertes journalières par TGV, notamment des gares d'Arras, Douai et Valenciennes. Pour sa part, le projet de REGL n'offre aucune garantie que la création d'une gare à Sainte-Henriette ne soit pas porteuse d'un risque, au demeurant inacceptable, d'incitation au report sur celle-ci du trafic TGV.

Il est également fait observer que le projet de REGL conduit à la réduction, voire à la disparition du rôle de la gare de Douai en matière de liaison ferrée avec Cambrai.

Alors, que la région Nord-Pas de Calais se targue de son développement dans le domaine de la logistique, que la création du canal Seine Nord Europe est d'actualité, ainsi que la requalification de l'ancienne base aérienne 103, le moment est venu d'une prise de conscience d'un trafic poids lourds en constante progression. Les réflexions nécessaires concernant ces projets et le report modal nécessaire que l'on peut en attendre semblent davantage prioritaires

que ne peut l'être le projet de REGL. Pourquoi ne pas travailler à un projet majeur de ferroutage ?

De l'avis général, la commission de l'Environnement, des Transports et du Développement Durable, du Conseil de Développement du Douaisis, réunie spécialement à cet effet, le 9 juin 2015, estime devoir verser le présent avis, en tant que contribution, au débat public.

Le président de la Commission
F. Bassette