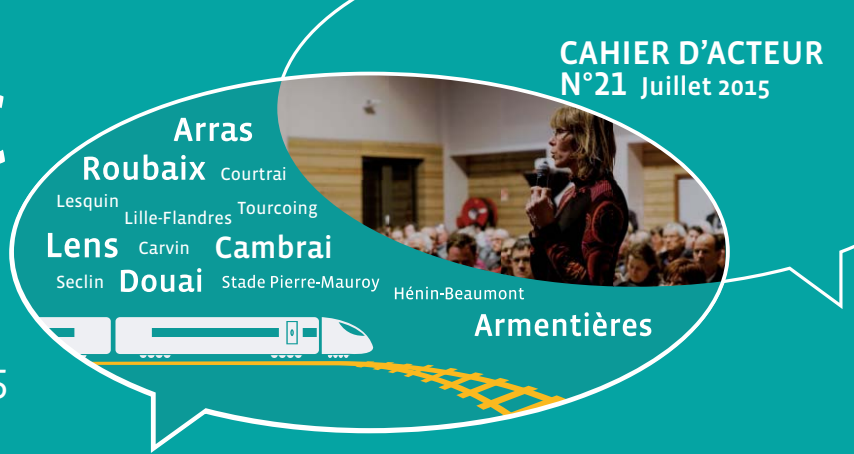


DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL) 02 avril au 22 juillet 2015



CAHIER D'ACTEUR

Pour un Lien Express Regional (LER)

Le groupe L'Opposition Régionale soutient le projet de Réseau Express Grand Lille car c'est un grand projet structurant dont la nouvelle région Nord-Pas de Calais Picardie et ses habitants ont besoin.

Pensé et initié en 2013 à l'échelle de l'aire métropolitaine, ce projet doit désormais prendre une dimension nouvelle à l'échelle de la nouvelle région Nord-Pas de Calais – Picardie.

Cet investissement représente en effet une réelle opportunité pour notre grande région. Il faut donc impérativement intégrer cette nouvelle donne.

Pour les élus de l'Opposition Régionale, ce projet structurant doit aussi être l'occasion d'avancer concrètement sur deux sujets majeurs pour l'attractivité et le développement régional : celui de la nouvelle gare TGV et celui de la connexion ferroviaire de l'aéroport de Lesquin.

S'il est vrai que le coût (estimé à ce jour à plus de 2 milliards d'euros) représente un montant très important, il est à la hauteur de l'ambition de ce projet. Cette question du plan de financement devra toutefois être finalisée avant toute décision définitive. Pour l'Opposition Régionale il faut que l'Etat participe de manière importante à ce projet, comme il l'a fait pour d'autres grands projets d'infrastructure dans d'autres régions. C'est une question de justice territoriale.

Enfin, **les conseillers régionaux Républicains – UDI et CPNT plaident pour que ce projet prenne le nom de « Lien Express Régional » (LER), afin de mieux marquer la dimension, l'intérêt et l'impact régional de cette infrastructure.**



Groupe l'Opposition Régionale

Le groupe l'Opposition Régionale rassemble les 22 élus Républicains, UDI et CPNT du Conseil Régional Nord-Pas de Calais.

Les transports et la mobilité font partie des priorités politiques du groupe : ils sont l'une des préoccupations essentielles des habitants du Nord-Pas de Calais et de la Picardie et constituent des éléments essentiels à l'aménagement et au développement d'un territoire attractif et dynamique.

Philippe RAPENEAU
Président

Yves COUPE
Président délégué

Conseil régional Nord-Pas de Calais
Siège de Région
151, avenue du Président Hoover
59555 LILLE cedex
+33 3 28 82 55 99
oppositionregionale-cr@orange.fr
<http://www.ump-udi-nordpasdecalais.fr>



Le projet de Réseau Express Grand Lille est un grand projet qui répond, ou du moins doit répondre, à trois grands enjeux :

- un enjeu de mobilité
- un enjeu d'aménagement du territoire
- un enjeu d'attractivité

C'est un projet structurant qui participe à la transformation de notre région, à l'anticipation de son avenir et aux besoins de ses habitants.

Comme le Tunnel sous la Manche hier, ou le Canal Seine Nord Europe demain, il représente un investissement certes massif, très conséquent, mais qui répond à des nécessités impérieuses.

Outre le développement durable, l'Opposition régionale voit dans ce projet une double nécessité :

- d'une part, il contribue à améliorer le quotidien des habitants de la région, favorisant leurs déplacements travail et loisirs
- d'autre part, il favorise le développement et l'emploi car nous savons tous combien l'absence de mobilité, d'offres pour la mobilité, peut être un frein à l'emploi.

Les conseillers régionaux Républicains – UDI – CPNT soutiennent donc ce projet, mais souhaitent apporter les précisions suivantes :

- ce réseau doit s'inscrire dans la nouvelle logique de la grande région et de l'eurorégion
- il doit être un projet d'aménagement régional et non pas de déménagement régional
- il est une réponse partielle à la question de l'accessibilité de la métropole lilloise
- il reste un projet à financer

Un grand projet à l'échelle d'une Grande Région et d'une Eurorégion

L'idée d'une liaison ferroviaire type RER entre Lille et le Bassin Minier remonte à 2010, voire même avant.

Le projet de Réseau Express Grand Lille, tel qu'il est soumis aujourd'hui au débat, a quant à lui été initié en 2013.

La loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions prévoit qu'à compter du 1er janvier 2016 le Nord-Pas de Calais et la Picardie formeront une seule et même région.

Pour l'Opposition régionale, c'est à l'échelle de cette nouvelle grande région qu'il faut désormais inscrire le projet REGL. Dans cet esprit, la liaison Amiens – Arras – Lille doit dès à présent y être intégrée.

De même si Lille - et sa métropole - est demain la capitale régionale, elle doit être une capitale multipolaire. C'est pourquoi le REGL doit impérativement être dans cette logique de grande région pour répondre à cette exigence de multipolarité.

Dans le même esprit, il ne faut pas non plus ignorer la logique eurorégionale qui doit conduire à saisir l'opportunité de ce projet pour favoriser et développer les échanges avec les villes belges voisines que sont Tournai et Courtrai. Ce projet doit donc améliorer les dessertes en direction de ces deux villes, qui représentent un volume et un potentiel d'échanges conséquents.

Il est donc important que les élus et acteurs socio-économiques belges puissent être associés à la réflexion autour de ce projet.

Enfin la réalisation de ce nouveau lien ferroviaire doit être l'occasion de concrétiser deux autres projets auxquels les conseillers régionaux Républicains – UDI – CPNT attachent une particulière importance : la connexion ferroviaire de l'aéroport de Lesquin et la nouvelle gare TGV.

La création du REGL est l'opportunité unique de réaliser enfin la desserte ferroviaire de l'aéroport de Lesquin. Cette connexion, cet « aéroport connecté », serait un atout majeur pour l'attractivité régionale. **C'est pourquoi les conseillers régionaux Républicains – UDI – CPNT plaident avec force pour la variante qui prévoit la desserte au plus près de l'aérogare.** Celle-ci présente certes un coût plus élevé, mais elle est l'occasion unique de réaliser cette desserte.

Ce lien express régional doit également être l'occasion de créer une nouvelle gare TGV européenne qui inscrirait ainsi

le réseau régional dans le réseau de la grande vitesse européenne. Cette gare répondra ainsi à deux enjeux : tout d'abord celui de la saturation prévisible de la gare TGV Lille Europe, et celui de la connexion au réseau européen. C'est pourquoi **les conseillers régionaux Républicains – UDI – CPNT apportent leur soutien à la proposition faite par la Communauté Urbaine d'Arras de construction d'une gare européenne à Roeux**, gare trimodale qui permettrait de connecter les réseaux TER, REGL et TGV. Dans la logique de la grande région cette gare favorisera également la liaison Amiens – Arras – Lille

Un grand projet d'aménagement mais pas de déménagement

Pour les Conseillers régionaux républicains – UDI – CPNT, le REGL, s'il doit être un projet d'aménagement régional ne doit pas devenir un projet de déménagement régional

En ce sens, le groupe **l'Opposition régionale est attaché à ce que l'ensemble des dessertes ferroviaires actuelles soient préservées**. La région a la chance d'avoir un bon maillage ferroviaire avec de nombreuses dessertes, gares et points d'arrêts. Cette situation doit être maintenue.

Le REGL doit donc venir en complément et non en substitution.

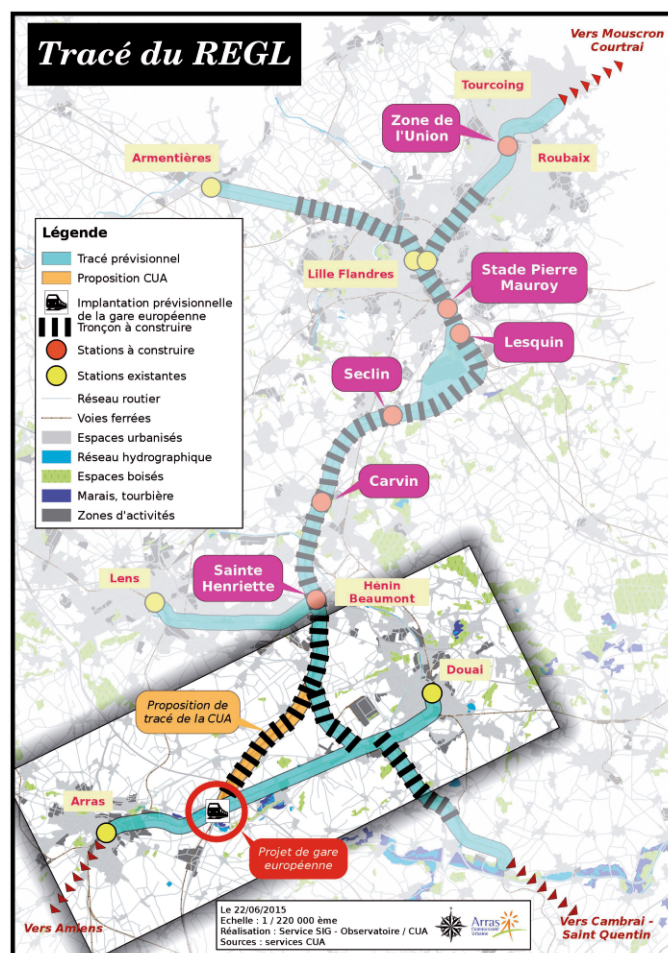
Cette préoccupation est la même pour les nœuds ferroviaires actuels (Cambrai, Hazebrouck, Douai, Valenciennes...) qui doivent voir leur rôle renforcé et tirer bénéfice également de la création de cette nouvelle ligne ferroviaire.

Dans le même esprit, **les projets d'infrastructures ferroviaires en cours (quel que soit leur niveau d'avancement et quel que soit l'avenir du projet REGL) ne doivent pas être remis en cause**. C'est particulièrement vrai de la liaison ferroviaire Arras – Cambrai, inscrite au CPER 2015-2020. Cette liaison Cambrai – Arras permettra certes à Cambrai de profiter du réseau express, mais elle desservira aussi la future base logistique d'e-commerce ainsi que la plate-forme de Cambrai Marquion. Enfin, elle permettra aux habitants du Cambrésis de rejoindre Arras, Lille et les lignes TGV vers Paris, Londres ou Bruxelles.

Un grand projet qui est une réponse partielle à la question de l'accessibilité de la métropole Lilloise

La thrombose routière qui affecte la métropole lilloise n'est pas un rêve (c'est même plutôt un cauchemar), n'est pas une menace, n'est pas un mythe, c'est une réalité qui appelle des réponses.

Le projet de réseau express en est une mais elle ne peut être la seule. Le REGL doit donc s'inscrire dans une réflexion globale qui n'exclut a priori aucune solution, aucun mode. S'il faut certes privilégier les solutions durables, favorisant les modes de transport collectif ou les changements de comportement, la question d'un contournement routier de la métropole lilloise ne peut être occultée du fait de la réalisation du REGL.



Un grand projet qui reste à financer

Le projet REGL est actuellement chiffré à 2,1 milliards d'euros. Nous pouvons légitimement penser que le montant définitif s'il n'atteindra pas les sommets évoqués par certains sera néanmoins supérieur à cette somme.

Les questions du coût et du financement interrogent et interpellent légitimement, en particulier les habitants de la région. Il faut cependant toujours avoir à l'esprit que ces investissements sont créateurs d'emplois sur notre territoire, tant dans les travaux publics que dans la construction ferroviaire.

Pour le groupe L'Opposition régionale, il s'agit là d'un point qui ne pourra être renvoyé à plus tard et qui devra faire l'objet d'une clarification avant toute décision car elle conditionne le reste de l'opération.

Plusieurs pistes sont évoquées dans la dossier du maître d'ouvrage : mobilisation des fonds propres de la région, contribution de l'Etat et de l'Union européenne ; écotaxe poids lourds ; péage sur les autoroutes actuellement gratuites, complément au versement transport...

Pour le groupe L'Opposition régionale, il est impératif que l'Etat contribue de manière conséquente à ce projet. L'Etat sait aujourd'hui trouver les milliards nécessaires pour le Grand Paris, pour le Grand Marseille. L'Etat doit trouver l'équivalent pour le Grand Lille.

Il serait normal également que l'Union Européenne participe à cet ambitieux projet d'infrastructure de transport durable. Mais ces deux participations ne suffiront probablement pas à couvrir l'intégralité du financement.

Quelles peuvent être les ressources supplémentaires ?

Sans être par principe hostile au fait d'y consacrer une part de la fiscalité existante (quelle que soit sa forme), le groupe **L'Opposition régionale tient à réaffirmer ses plus grandes réserves quant à un éventuel recours à une fiscalité nouvelle.**

Enfin la Région, ce qui est normal, devra mobiliser ses propres moyens pour ce projet. Le contexte budgétaire contraint qui est le sien rend très aléatoire ou hypothétique la mobilisation de moyens nouveaux au sein du budget régional. Les conseillers régionaux Républicains – UDI – CPNT privilégient, pour ce qui les concerne, les transferts de crédits. Il faut en effet, à un moment donné, savoir arrêter ou alléger un grand programme régional pour en lancer un autre.