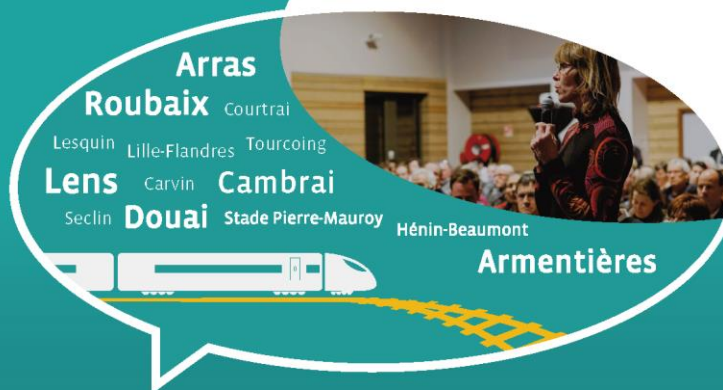


DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Intervention pré-Compte Rendu Jacques Archimbaud Réunion de Clôture 22 juillet 2015 19h

Mesdames messieurs,

Nous voilà donc au terme des quatre mois de débat public

Je salue tous ceux qui y ont activement contribué : citoyens, militants associatifs, syndicalistes, entrepreneurs, agriculteurs, chercheurs personnels de l'État et des collectivités, élus...

Je remercie le maître d'ouvrage aussi qui s'est plié à un exercice difficile et dont il a peut être découvert en cours de route les fortes contraintes en temps .

Je remercie la commission dans son ensemble, notre secrétariat général et l'équipe, tous les prestataires qui nous ont accompagnés.

Nous avons travaillé globalement dans de bonnes conditions matérielles, nous tiendrons dans l'épure budgétaire qui nous était allouée, nous avons mobilisé toutes les modalités de contact avec le public qui étaient initialement prévues. Nous avons suivi le plus scrupuleusement possible les questionnements qui nous avaient été suggérés par l'atelier préparatoire et les rencontres préalables

Je crois pouvoir dire que le débat public sur le REGL a constitué une sorte d'événement démocratique régional, la presse en a d'ailleurs très largement rendu compte.

Coincée entre deux séquences électorales, la période n'était pas a priori très favorable.

La question a été posée à plusieurs reprises de savoir s'il n'eût pas été préférable d'attendre la mise en place de l'équipe régionale à venir dans le contexte de la nouvelle organisation administrative.

Il n'appartenait pas à la commission particulière de répondre à cette question

La plupart des acteurs ont pourtant joué le jeu. Les échanges, même passionnés, ont été courtois: ils ont globalement fait honneur à notre démocratie qui de l'avis général ne consulte pas assez directement nos concitoyens.

Alors que le projet était peu connu il y a quelques mois, nous avons me semble-t-il, bien joué notre rôle d'information du public qui du coup s'y est intéressé de plus en plus.

Chose remarquable, nous avons vraiment discuté en opportunité.

Il fallait admettre à la fois que le projet était suffisamment complet en ce qui concerne les compétences du maître d'ouvrage pour qu'on en débattenne et suffisamment ouvert, avec donc des zones d'incertitudes, pour qu'on puisse décider de ne pas le faire ou de ne pas le faire comme prévu.

Le débat public a en premier lieu joué une fonction d'ajustement entre les élus des différents territoires qui ont été fortement présents aux réunions publiques.

Même si le débat a fait apparaître le regret d'un certain déficit d'information préalable, il était logique qu'auparavant toutes les collectivités n'aient pas été impliquées au même degré dans la conception du projet.

Désormais, l'information est passée, des assemblées ont délibéré, elles se sont positionnées par rapport au projet de REGL et cela jusqu'en Belgique.

Nous avons tenu une réunion d'information en Picardie suite à laquelle nous sont parvenus deux courriers, l'un de Saint Quentin, l'autre de la métropole d'Amiens.

Le débat public a ensuite mobilisé l'essentiel des représentants des acteurs de la société civile, impliqués à un titre ou à un autre dans les grands enjeux du projet.

Il nous faudra peut-être rendre compte d'une moindre implication que dans d'autres débats des fédérations régionales d'associations de protection de l'environnement...

Je note cependant que les syndicalistes de salariés, les agriculteurs et les artisans et commerçants, qui sont souvent absents des débats publics ont pu vraiment se faire entendre en amont.

De plus, nous ne nous sommes pas contentés d'attendre que les habitants viennent à des réunions un peu rituelles ou intimidantes, nous sommes allés à leur rencontre.

Nous avons eu plusieurs milliers de conversations en face à face et formalisé la parole de près de 1500 d'entre eux, dont des jeunes, ce qui représente un échantillon significatif.

Nous avons même dans ce cadre-là été recueillir en entreprise les témoignages de salariés contraints à l'usage de l'automobile pour leur trajet domicile travail.

Après la fin de la procédure, nous remettrons toute cette matière brute à des chercheurs qui j'en suis certain en feront le meilleur usage...

Enfin, nous avons soumis les grandes problématiques du projet à l'audition publique d'un certain nombre d'experts et ouvert la possibilité d'un premier examen de propositions alternatives ou complémentaires à travers ce que nous avons appelé « la fabrique des propositions ».

A l'arrivée, je crois pouvoir dire que nous avons eu un débat sincère, représentatif des différentes catégories de l'opinion et que les arguments recensés doivent attirer l'attention de tous ceux qui auront à décider de l'avenir du projet : Maître d'ouvrage en premier lieu, État, financeurs européens, investisseurs publics ou privés.

Rien ne serait pire en effet que d'avoir bien débattu et de laisser le résultat de tout ça au fond d'un tiroir ou d'un placard sans suite ni lendemain.

XX

A ce stade, nous n'avons pas encore réalisé l'important travail de synthèse et de mise en forme détaillée de la matière très riche que nous avons rassemblée.

Je m'y attellerai dès demain pour un rapport collectif de la commission qui sera rendu sous sa forme définitive dans exactement deux mois.

Ce rapport ne fournira pas d'avis sur le projet mais il établira une triple cartographie : celle des acteurs, celle des arguments et celle des zones de consensus, de dissensus et d'interrogations.

Je me contenterai aujourd'hui , avec toutes les précautions d'usage, de pointer quelques grands lignes utiles pour notre échange de ce soir, que nous avons voulu consacrer essentiellement aux suites à donner à notre débat.

Dans un premier temps le débat s'est porté sur les mobilités en général.

Puis descendant en quelque sorte d'un étage, il s'est concentré sur le ferroviaire, le regl, sa faisabilité et sa pertinence, segment par segment, tels que présentées dans le DMO.

Enfin dans sa dernière phase, il est revenu à quelques questions clefs qui appellent des compléments ultérieurs d'information et de discussions

XX

Premier temps du débat, quelques considérations sur les mobilités en général.

Nos concitoyens du Nord Pas-de-Calais l'ont bien compris : en matière de mobilités et de déplacements, il y urgence à agir et il serait irresponsable et coûteux de ne rien faire ou de le faire de façon sous dimensionnée.

Dans ce cadre, un consensus fort existe sur la nécessité de faire baisser la part de l'usage individuel de la voiture dans les déplacements et de renforcer la part du ferroviaire

Les pertes élevées dues à la thrombose routière, les enjeux de santé publique, d'attractivité régionale , d'emploi, d'environnement, de climat et de qualité de vie sont dans toutes les têtes.

L'ampleur des changements nécessaires implique qu'on s'y prenne longtemps à l'avance, ne serait ce qu'en raison de la nécessité de réserver d'éventuelles emprises foncières.

Dans un contexte de crises et de pénurie budgétaire, *les habitants sont très conscients de la nécessité de répartir de façon bien dosée les efforts* entre prévention et réparation, entre les urgences de court terme, les priorités de moyen terme et les investissements d'avenir qui sont le quotidien d'aprèsdemain.

A cette demande, fait écho de façon frappante dans le débat une sourcilleuse exigence de relations équilibrées entre les territoires.

Les infrastructures ferroviaires sont ressenties comme un élément constitutif fort d'un compromis à retrouver entre les pôles de la région..

Il s'agit certes de redonner du sens à la centralité Lilloise mais sans exacerbation des inégalités existantes, ni n'oublier personne:

Quelques mordantes observations autour de l'acronyme REGL, rebaptisé ici ou là « Lien Express Régional » illustrent symboliquement cette forte préoccupation.

Des critiques, plus ou moins justifiées, ont également été faites sur le fait que le dossier soumis au débat et le débat lui-même auraient oublié ou sous-estimé le Valenciennois, le cœur de Flandres, le littoral ou le bassin minier dans sa profondeur. Ou qu'il aurait ignoré le cœur historique des villes moyennes traditionnelles du sud de l'actuelle région.

In fine les personnes rencontrées pendant le débat s'attachent à n'oublier aucun aspect d'une réponse qu'ils perçoivent comme globale et multiforme:

Une meilleure gestion des routes et autoroutes, la réduction du nombre de poids lourds en transit, un encouragement fort à des usages plus collectifs de la voiture, et des mesures de dissuasion de l'autosolisme, un renforcement significatif des transports en commun routiers et du ferroviaire, des politiques mieux régulées d'aménagement de l'espace.

Changements de politiques et changement de comportements doivent aller de pair.

Même si des progrès ont été accomplis, les personnes qui se sont exprimées ressentent toutes, à tort ou à raison, une certaine concurrence entre les élus et les projets, ils réclament une plus grande clarté quant aux instances et aux documents de programmation qui leur paraissent de plus en plus abscons.

Cela vaut y compris à propos du REGL dont certaines personnes nous ont dit qu'il leur était « tombé dessus »!

Elles en appellent à une meilleure coordination, à un pilotage mieux partagé, chacun ne pouvant pas seulement attendre de l'autre qu'il s'adapte à ses propres projets.

L'intuition des habitants et des usagers et la contribution de l'État se font écho : un travail par pôle métropolitain, ou en interscot (une contribution propose même un Scot commun Lille / Bassin minier) une réflexion commune des huit AOT de la zone permettraient de coordonner mieux notamment l'offre de rabattement vers le ferroviaire.

Les exigences d'une telle coopération sont bien énoncées dans les contributions du syndicat mixte des transports Artois Gohelle et du Président du Conseil Départemental du Pas de Calais

S'agissant du calibrage du service ferroviaire, nos concitoyens veulent que soient bien équilibrées rapidité, fréquences, amplitude horaire, fiabilité, qualité du service, sécurité des usagers.

Ils en appellent à une meilleure prise en compte de l'ensemble des usages et pas seulement de ceux qui concernent la relation domicile travail.

Il s'agit à leurs yeux de gagner aussi des parts de marché sur la route auprès des étudiants, des jeunes en formation, des salariés aux horaires atypiques, des chercheurs d'emplois, d'étendre les usages ferroviaires en termes d'achats, de déplacements familiaux, de loisirs ou de tourisme.

Il s'agit enfin de concevoir l'accessibilité sur l'ensemble de la chaîne de déplacements, c'est ce que dit d'ailleurs la contribution de l'Association des paralysés de France.

Au total et à partir de ces observations, ils paraissent très sceptiques quant à l'alternative dont on nous a dit parfois qu'elle était simpliste entre « nouvelle infrastructure » et « rénovation de l'existant ».

Ils croient davantage à une combinaison programmée des deux, inscrite d'ailleurs souvent par eux dans la perspective de la grande région.

Une programmation qui n'hypothéquerait a priori aucune solution, et qui, en terme d'infrastructure, n'ouvrirait et ne fermerait de porte qu'après en avoir démontré pas à pas l'absolue nécessité.

La commission a été frappée à cet égard, par la trace qu'a laissée dans les mémoires du grand public le projet métropolitain de tram train dont l'abandon ou la suspension sont encore l'objet de supputations et d'incertitudes à notre sens très négative pour la crédibilité de la parole publique en général et le débat REGL en particulier

XX

Second temps du débat, un examen plus détaillé du réseau ferroviaire existant et du projet regl

La perception mise en évidence dans le débat est que le réseau ferroviaire historique existant est riche, dense et porteur de potentialités, mais également qu'il n'est plus complètement adapté à la demande.

Comme le dit le dossier du Maître d'Ouvrage, un certain nombre d'évolutions ont changé la donne en termes de production, de localisation des habitats, des services ou de commerces et donc de déplacement...

Dans les échanges en face à face cette inadaptation a été mise en avant pour expliquer une certaine sous-utilisation du ferroviaire par rapport à d'autres régions.

Le débat s'est tout naturellement porté à partir de là sur trois points clefs du projet:

- La désaturation en souterrain ou non de la gare de Lille Flandres : et l'opportunité des tunnels traversant et pour les tronçons nord la desserte des territoires concernés.
- L'hypothèse d'une nouvelle infrastructure au sud vers le bassin minier et ses tracés.
- Les conditions du raccordement vers Arras, Douai et Cambrai

Commençons par la désaturation en souterrain ou non de la gare de Lille Flandres et l'opportunité des tunnels traversant

Ces points ont été âprement discutés puisqu'ils représentent un élément fort de l'idée « d'unir la région par le rail » et aussi une part importante du coût global du projet REGL.

Le diagnostic est assez consensuel: malgré les efforts effectués ces dernières années, Lille Flandres est perçue par les usagers comme en voie de saturation.

D'une façon ou d'une autre, on doit la désengorger en tout cas si on veut améliorer le service et en étendre la capacité.

Parmi les personnes que nous avons physiquement interrogées, d'où qu'elles viennent, et de quelque façon qu'elles se déplacent, celles qui effectuent d'ores et déjà les trajets inter-pôles les plus longs en temps, se prononcent assez majoritairement en faveur de cette option.

S'il est établi et consensuel que la longueur et le temps des déplacements tendent à s'allonger dans la région, il faudrait cependant évaluer précisément le nombre des « traversants » en valeur absolue et en proportion, non seulement parmi les passagers du TER mais également parmi ceux qui utilisent la voiture et qui pourraient potentiellement se reporter sur le train.

Les élus des villes desservies par les branches Nord-Ouest et Nord-est du projet se sont également déclarés nettement en faveur de l'option souterraine traversante.:

Lors des réunions publiques tenues sur cette partie deux éléments ont dominé les échanges:

- *Les collectivités situées au-delà d'Armentières demandent une arrivée du REGL jusque la gare d'Hazebrouck.* É l'insistance des élus fait écho celle des usagers ayant participé au débat mobile qui notent une forte tendance à la saturation à certaines heures de pointe. Le conseil de développement du pays Coeur de Flandres résume cette convergence en notant qu'à ses yeux, sans le prolongement au delà d'Armentières, « le projet actuel de Regl serait moins évident »

- Les habitants et dans une frappante unanimité les élus de tous bords, sont fortement attachés d'abord à la qualité de la desserte des gares de Roubaix et de Tourcoing vers Lille, voire à la liaison vers Armentières et le littoral sans passer par Lille. Les partisans d'une nouvelle gare à l'Union ne se sont curieusement guère fait entendre dans le débat.

Mais si l'option « gare traversante » paraît majoritairement soutenue par les usagers effectuant les déplacements les plus longs et par les élus des territoires éventuellement desservis par le REGL, cette priorité n'est pas retenue comme unique ou absolue par les usagers considérés dans leur ensemble et même pour tous les élus.

Dans les réponses aux questionnaires du nord est, tout aussi attendue est apparue l'amélioration du lien vers la Belgique et pas seulement vers Courtrai

C'est ce qu'ont rappelé de façon vigoureuse il y a quelques jours les représentants de la ville de Tournai qui notent dans leur délibération que 54000 personnes effectuent chaque jour en moyenne des déplacements de la métropole lilloise vers ou depuis la Wallonie frontalière.

D'autres observations plus techniques ont également été formulées, notamment par Sncf réseau : la difficulté potentielle des travaux sous la gare en raison de la nature du sous-sol, les embarras d'un chantier contraignant dans Lille, une certaine incertitude sur les lieux de sortie des tunnels, et quant aux modalités techniques de franchissement d'obstacles naturels ou de la voie du TGV.

Ces incertitudes ne sont pas sans impact sur la question des surcoûts éventuels redoutés. Dans leurs études et leurs réponses sur le site, les équipes du Conseil Régional ont effectué leur chiffrage à partir de ratios très étayés pour des ouvrages comparables. Mais la confiance dans ce chiffrage pâtit manifestement à l'instant présent d'une mauvaise expérience du public dans les chiffres annoncés pour d'autres projets ne concernant pas le transport y compris dans cette région.

La façon de traiter la saturation de la gare de Lille Flandres ne fait donc pas l'unanimité:

Un grand nombre de personnes interviewées paraissent estimer que l'hypothèse d'une gare souterraine et ou traversante est incontournable.

La majorité des contributions d'acteurs, y compris celle de la FNAUT, de la CGT cheminots et celle de l'association Droit au vélo qui ne soutiennent pourtant pas le projet dans son intégralité, évoquent cette hypothèse comme positive.

Mais des interrogations demeurent chez une partie non négligeable des participants,

La Maire de Lille dans une très courte lettre à la commission souhaite que les études complémentaires soient faites qui confirment ou infirment la nécessité et la faisabilité de cette gare.

Plusieurs cahiers d'acteurs, dont celles des écologistes et de la Mel, évoquent la création d'une troisième gare, par exemple à Porte des postes, également décrite dans les études et dans le scénario 2 du MO,

Les mêmes et d'autres valorisent un report de trafic de la ligne Lens Lille via Libercourt sur le segment Lens Don Sainghin dont la modernisation serait enfin achevée.

Certains s'interrogent sur la question de savoir si la combinaison des deux solutions ne désaturerait pas Lille Flandres dans des proportions permettant l'économie de la gare souterraine.

Dans la fabrication des propositions ont été évoquées deux hypothèses ; celle d'une liaison de pôle à pôle moins performante que le REGL mais en tangentielle stratégiques, (par exemple Béthune/Valenciennes) et celle d'une desserte en rocade autour de Lille empruntant des voies existantes.

Ces alternatives appelleraient des études plus approfondies quant à leur faisabilité technique et opérationnelle, leur compatibilité avec une stratégie fret ayant été au demeurant fortement interpellée.

Du coup, à ce stade, la commission considère que le débat sur cette question est resté très largement au stade des options de principes:

Le maître d'ouvrage a fait valoir sa position : selon lui de telles solutions alternatives ou complémentaires à son projet sont très incertaines , tout aussi longues et probablement aussi coûteuses à l'arrivée : elles feraient baisser la qualité de l'accès aux correspondances régionales et à la grande vitesse que permet la connexion Lille Flandres et donc représenteraient une régression considérable.

Les sceptiques font valoir de leur côté qu'après tout une unique rupture de charges en un point du réseau pour aller d'un pôle à l'autre ne présenterait pas de si gros inconvénients si par ailleurs étaient mieux assurées la sécurité et la régularité des correspondances.

Ils soulignent également le risque de saturation que courrait un métro lillois, même doublé, quant à sa capacité, si on concentrait les flux des usagers du ferroviaire sur un seul point d'entrée à Lille.

Aux yeux de notre commission, les données techniques mises en appui au débat ne permettent manifestement pas de faire consensus sur ce point:

Nous ne disposons pas hélas des données de trafics permettant de mesurer les effets du report d'une gare sur l'autre dans l'hypothèse de la solution 2 , en particulier des marges d'amélioration sur la ligne Don Sainghin

Nous ne disposons pas des études évaluant l'impact sur l'étoile lilloise des réformes structurelles nationalement entreprises par la SNCF pour rendre les trafics plus performants

Nous ne disposons pas des études éventuelles faites par SNCF mobilité sur les effets d'une limitation massive du nombre de haltes sur tout ou partie de ce même réseau, alors qu'on nous dit ici et là que 25% des haltes sont aujourd'hui sous utilisées

Nous ne disposons pas des éléments sur l'amélioration que pourrait produire sur la gare de Lille Flandres un renforcement de l'offre de contrepoin

Je ne peux que déplorer, comme Président de la CPDP, que n'ait pas été mis à disposition du public via la commission, et malgré mes demandes, des éléments du cahier des charges d'une étude réalisée en ce moment même à la demande de l'État et de la Région et confiée semble-t-il à SNCF réseau, dont il semble justement qu'elle porte sur différents scénarios d'offres de service.

XX

Cette insuffisance des données mises à disposition du public, source de rumeurs, et très gênante pour la première série de questionnements, a cependant moins pénalisé le débat sur les parties centrales et sud du tracé proposé.

Que nous a dit le débat sur l'hypothèse d'une nouvelle infrastructure ferroviaire au sud de la métropole lilloise et sur le tracé central proposé?

Aux yeux de la plupart des personnes interrogées, la sur-occupation de la partie du réseau ferroviaire la plus proche de Lille est l'obstacle principal à un usage plus grand du train sur toute la région.

Lors du débat mobile dans les gares, la perception est apparue très aiguë auprès des usagers que le segment entre Lille et le Bassin minier était dans une situation critique.

Il est apparu que la crise de ce segment (incidents, retards annulations) et la multiplicité de ses usages impactaient l'ensemble de l'étoile ferroviaire et donc les dessertes de moyenne et longue distance à l'échelle régionale.

L'idée d'une infrastructure nouvelle ou de segments d'infrastructures nouvelles pour renforcer tout ou partie du lien entre Lille et le bassin minier a paru à la commission recueillir non pas un assentiment unanime mais un assentiment assez fort, compte tenu de l'extrême difficulté d'agir en zone urbaine dense pour renforcer l'existant.

Reste évidemment à définir sur quels segments et sur quel tracé.

Sur le tracé proposé pour cette partie centrale, seule la desserte du stade Pierre Mauroy, ponctuelle ou élargie, n'a pas suscité de grandes controverses au cours du débat mais peut être ne s'est-il pas assez rapproché de ce territoire.

● ***Par contre, la desserte de Lesquin a nettement fait discussion***

Si les acteurs économiques institutionnels, la MEL et les usagers réguliers ou occasionnels de l'avion ont souligné l'intérêt de la desserte de l'aéroport, les habitants qui ont dialogué avec nous lors du débat mobile ont paru se prononcer plutôt en faveur du hub initialement proposé par le maître d'ouvrage en raison de la connexion ainsi rendue possible avec le Lille Valenciennes et les importants potentiels du territoire

Beaucoup ont souligné par ailleurs la nécessité d'un prolongement du métro lillois sur toute cette zone.

● ***La localisation de deux gares, assez décentrées, fait également problème : celle de Seclin, proche de l'existante et celle de Carvin assez proche de celle de Libercourt***

Les élus en attendent un effet de délestage des circulations routières de transit et un effet d'urbanisation complémentaire,

Le maire de Seclin, entend saisir l'opportunité du REGL pour implanter dans sa commune la troisième gare TGV.

Le président de l'agglomération Henin Carvin plaide dans le même sens pour le pôle de Sainte Henriette.

Les usagers des gares existantes et notamment de celle de Libercourt déclarent quant à eux avec une certaine vigueur redouter une perte de qualité sur la desserte actuelle

L'accumulation des nuisances provoquées par un nouvel effet de coupure est fortement contestée par les riverains ayant participé aux réunions publiques de Seclin et de Carvin, les plus nombreuses de tout le débat.

Le souvenir du TGV et de ses impacts paraît suffisamment traumatisant pour qu'un clignotant soit mis à l'orange vif.

Un renforcement des études concernant la protection acoustique et un dispositif spécifique de concertation post-débat paraissent indispensables.

● ***Enfin, plus contesté par un faisceau d'oppositions, est le positionnement de la gare de Hénin-Sainte Henriette***

La commission constate que les réponses fournies par le maître d'ouvrage ont partiellement éclairé la desserte et la relation entre les deux gares,

Mais elles sont apparues moins convaincantes aux participants sur trois points au moins:

1. Les risques de déclassement des terrils au patrimoine mondial
2. Le risque de concurrence entre la nouvelle polarité urbaine autour de cette zone et l'effort en cours pour renforcer la centralité Lensoise.
3. Le risque de renforcement excessif de l'attractivité de la zone commerciale voisine au détriment des commerces des villes proches

D'une façon plus générale, sur tout ce tronçon, subissent de fortes interrogations sur les risques de saturation du réseau routier secondaire ou et des bretelles autoroutière pour l'accès aux nouvelles gares

Selon la vision stratégique et le mode envisagé d'aménagement des gares, le débat a fait apparaître soit l'opportunité de nouvelles polarités urbaines maîtrisées et même volontaristes (voir la contribution de mr Bonduelle) soit un risque d'étalement urbain et de périurbanisation plus ou moins sauvage.

Ces questions restant pendantes, les partis pris ou les contraintes d'aménagement devraient donc absolument être clarifiés avec les collectivités concernées.

Sur les conditions du raccordement du REGL au réseau existant vers Arras, Douai et Cambrai, le débat a fait apparaître les interpellations suivantes:

-SNCF Réseau, dans sa contribution, a mis en avant quelques difficultés techniques. Il a rappelé qu'il resterait maître d'ouvrage sur l'essentiel de cette partie. Il a souligné, comme d'autres d'ailleurs à l'occasion de la réunion tenue en Picardie, que l'insertion du trafic REGL sur la ligne Douai Arras interviendrait sur un réseau déjà bien sollicité et pouvant l'être encore plus par des dessertes supplémentaires en provenance de la Picardie et d'Amiens dans la perspective de la grande région.

-Les élus de Douai ont apporté leur soutien au projet REGL mais des participants ont souligné leurs inquiétudes quant à la concurrence du Regl avec l'offre existante vers Lille.

-Outre la connexion avec la plate forme multimodale de Marquions, l'insistance a été particulièrement mise dans le Cambrasis sur la desserte depuis et vers Arras dont le coût de mise à niveau est estimé à quelques centaines de millions d'euros et ne peut être ignoré dans la programmation générale des infrastructures régionales..

-La nouveauté essentielle a tenu essentiellement à l'hypothèse introduite par la communauté urbaine d'Arras d'un tracé et d'un branchement alternatif sur la ligne Arras Douai fournissant l'opportunité de la localisation d'une gare tgv nouvelle Le maitre d'ouvrage a pris acte de cette proposition en notant qu'elle transforme de façon substantielle le prolongement au sud. La question de savoir si cette proposition est alternative ou compatible avec sa proposition initiale de tracé initial (et donc avec l'hypothèse de la section Cambrai Corbehem) reste entière.

En tout état de cause, au sud comme au nord les prolongements du REGL sur les réseaux existant appellent une coordination entre les différents maitres d'ouvrage dans un cadre spécifique qui reste à définir

XX

Ainsi les interrogations portant sur les impacts segment par segment ont elle permis au débat d'en revenir dans sa dernière phase a des interpellations plus globales, très présentes dans les dernières rencontres d'acteurs et largement entendues dans le débat mobile.

Le maître d'ouvrage a été souvent interpellé sur des éléments de méthode ou de raisonnement.

Par exemple sur celui consistant à dire que ce qui importait était la volonté de faire et qu'il faudrait ensuite trouver les moyens nécessaires, par exemple dans un rapport de force avec l'Etat.

Ou que tel ou tel point encore incertain serait traité dans une étape ultérieure et jusqu'à la phase de l'enquête publique.

Ou que tel ou tel impact, par exemple l'effet « aménagement équilibré du territoire » ne dépendait pas complètement de lui mais d'autres acteurs et en premier lieu les territoires concernés.

Ainsi, le REGLne serait-il qu'un outil dont l'impact dépendrait de l'usage qui en serait fait en aval de la décision régionale.

Cette réponse, juridiquement pertinente et conforme à la façon dont les décisions se succèdent habituellement en France, est désormais politiquement assez difficilement acceptable pour nos concitoyens.

Nous avons constaté tout au long du débat qu'ici aussi , ils attendaient qu'en amont de la décision soit délimité un socle minimum permettant l'objectivation ou la consolidation d'un certain nombre de points lourds du projet.

Certaines de ces questions nous paraissent avoir été abordées par le maître d'ouvrage dans le débat, à la bonne hauteur de ces interpellations;

Ainsi de la fréquentation en heure de pointe, des matériels roulants, des emplois créés en exploitation et en maintenance, de la gouvernance, en phase d'exploitation, de la liste des sources même théoriques de financement,

Ainsi également de la prise en compte des impacts sur la nature, même si la commission peut exprimer le regret que n'aient pas été présentés de ce point de vue de éléments de tracé alternatif permettant de limiter ces impacts..

Mais outre ceux que j'ai évoqués il y a quelques instants, il apparaît à la commission que demeurent justement quelques incertitudes fortes sur des sujets lourds:

Le modèle économique de l'exploitation et dans ce cadre la part des financements d'entreprises, de la région, du contribuable et de l'usager.

La promesse du Maître d'ouvrage de l'alignement des tarifications du Regl et du TER ne sera complètement rassurante pour les habitants que lorsqu'ils disposeront d'une épure de business plan et de la certitude que la fréquentation annoncée amène à l'équilibre économique de l'ensemble, sans augmentation extravagante de la subvention. D'autant que cette fréquentation a paru finalement assez faible certains participants

Or Le maintien de la tarification à un niveau acceptable, et le risque d'une explosion massive des tarifs du ter pour équilibrer une exploitation déficitaire du REGL sont apparus comme une préoccupation majeure sur tous les points de contacts du débat.

Autre sujet lourd : Les effets de l'arrivée du Regl sur tous les autres parties du réseau:

Sans croire que l'exemple suisse puisse être transposé , car ne relevant pas des mêmes contraintes, certains participants de la fabrique des propositions ont regretté qu'une approche même modélisée n'ait pas été faite en termes de grilles horaires ou d'effets du réseau REGL sur les lignes actuelles.

Des participants moins experts se sont également interrogés sur les effets potentiels de concurrence du REGL avec le Ter existant et donc de dégradation de l'offre actuelle de service.

Or le risque d'une telle dégradation nous a paru être à l'origine de la seconde plus grosse interpellation des habitants.

Il alimente l'impression paradoxale et à confirmer cependant que les usagers actuels du ferroviaire sur des distances moyennes ne sont pas spontanément les plus favorables à la création du REGL

Observons que ces deux points, sont à l'origine du scepticisme du principal syndicat de cheminots sur le projet dans sa globalité

Enfin, demeure un troisième gros sujet, celui de l'insertion spatiale du projet: à ce paquet appartiennent les points suivants, apparus au fil du débat et concernant tout le tracé

La surconsommation de l'espace agricole, la relation des gares avec les centres-villes et la qualité de vie pour les riverains, les effets urbains de l'éventuelle gare souterraine sur Euralille, les effets de coupure et de paysage.

A ce paquet appartiennent également les effets du projet sur l'eau en zone centrale, le nouveau projet de SDAGE étant sur ce sujet beaucoup plus rigoureux que l'actuel qui arrive à échéance à la fin de l'année.

Apparus fortement à la réunion des urbanistes et architectes, au cours de laquelle le projet en lui-même a été plutôt approuvé, ces sujets appellent à un traitement très en amont avec des procédures adaptées de discussion avec les riverains et les compétences professionnelles présentes sur les territoires considérés.

xx

Mesdames messieurs,

Ce premier tour d'horizon m'amène en forme de conclusion provisoire à formuler les observations suivantes :

Le débat a fait apparaître du point de vue du grand public ***une adhésion assez forte aux valeurs qui sous entendent le projet Regl et notamment l'idée de l'unification de la région autour du rail.***

Il a fait surgir une ***très grande multiplicité de demandes autour d'une mosaïque assez éclatée d'usages*** présentés par les habitants comme prioritaires :

Il appartiendra au maître d'ouvrage d'analyser celles-ci et d'évaluer dans la perspective de programmation stratégique du réseau quelles sont à ses yeux les demandes correspondant aux plus grand nombre d'usagers.

Au fond les deux questions du périmètre d'une nouvelle infrastructure et du niveau de renforcement du réseau actuel sont étroitement liées à la définition d'une offre globale de service et d'une gouvernance partagée pour la mise en oeuvre de cette offre.

De par la loi la région est évidemment qualifiée pour être le chef de file de ce processus.

Notre débat a fait bouger les lignes très au-delà des clivages partisans. Il manifeste ainsi un certain degré de consensus dans la région autour de l'idée du développement soutenable.

L'existence d'un pôle de supporters assez inconditionnels et l'écho qu'il rencontre dans le grand public inciteront probablement le maître d'ouvrage à ne pas renoncer au principe même de son projet.

L'émergence au cours du débat d'un pôle de supporters plus conditionnels l'amènera forcément à le recalibrer territorialement, à en penser la compatibilité avec certains aspects figurant initialement dans le paquet des solutions alternatives

La persistance d'un pôle de scepticisme non négligeable, dans la sphère politique, associative, syndicale et également dans l'opinion publique doit attirer son attention sur la nécessité de poursuivre son travail de conviction

Il renvoie aussi à la nécessité de franchir un cap dans l'étude des impacts, des hypothèses, dans la vérification des zones d'incertitudes.

Je pense qu'à partir de ces premiers constats, notre échange de ce soir contribuera à définir les conditions de la poursuite du dialogue et de la concertation et des études complémentaires

Je suis bien certain en ce qui me concerne que vous vous y impliquerez toutes et tous avec autant d'engagement que vous l'avez fait pour le débat lui-même.

Je vous remercie.