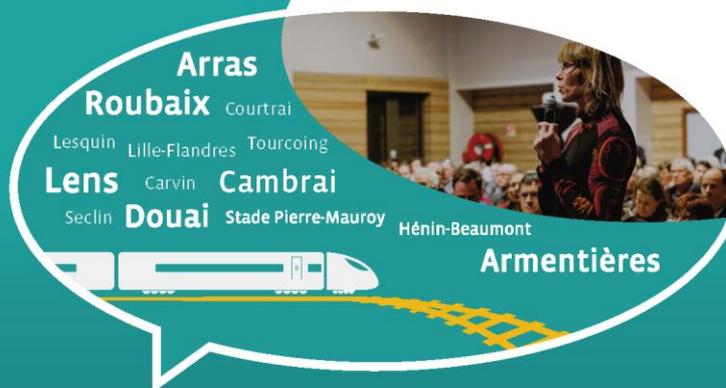


# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



### Rendez-Vous avec les acteurs de la Chambre d'Agriculture

Marché de Phalempin

29 juin 2015

Près de 40 personnes ont participé au rendez-vous avec les acteurs du monde agricole et rural. Invités par le Vice-Président de la Chambre d'agriculture, les agriculteurs ont exposé leurs craintes face à un projet d'infrastructure dont les emprises foncières conduiraient à une réduction des sols cultivés et demandent pour cela à connaître de façon détaillée les impacts du projet.

Jacques Goolen, représentant du maître d'ouvrage, explique que le tracé du projet est un « tracé de référence » et non le tracé définitif. Ce dernier sera déterminé uniquement si la décision de poursuivre le projet est prise et une fois l'ensemble des études, y compris d'impact, réalisées. Au stade du débat public, estime le maître d'ouvrage, il est possible de comprendre quelles sont les zones touchées par le projet, les grandes catégories d'impacts et les grands enjeux mais il n'est pas possible d'identifier des éléments plus précis. Le maître d'ouvrage soutient cependant qu'il limitera les impacts environnementaux et agricoles en se rapprochant autant que faire ce peut des tracés existants pour suivre les plate-formes des anciennes voies ferrées et des mines. Il s'engage également à veiller à la meilleure intégration possible du projet, à rétablir les chemins agricoles, et à prendre en compte les allongements de parcours et les réseaux d'irrigation et de drainage. Il s'engage aussi, à évaluer les indemnités si cela s'avère nécessaire et à mener un travail de concertation avec la profession agricole, en aval du débat public, pour traiter ces questions. Mais, ajoute M. Jacques Goolen, si le tracé imaginé pour l'heure est le moins impactant pour le monde agricole, le débat public a fait émerger de nouvelles demandes qui pourraient avoir des conséquences importantes pour le monde agricole : la construction d'une gare nouvelle à Arras et d'une variante par l'aéroport de Lesquin.

### Emprises foncières et terres agricoles : véritables enjeux d'acceptabilité du REGL

La plate-forme à construire aurait entre 30 et 50 mètres de largeur en fonction des aménagements nécessaires et de l'inter-distance entre l'autoroute et le TGV. L'emprise foncière du projet devrait représenter environ 200 hectares sur une distance de 50 km entre le nord et le sud. Mais comme des réalisations en souterrain et sur l'existant sont également prévues par le projet, le maître d'ouvrage estime que l'emprise foncière serait inférieure au chiffre annoncé.

Le Vice-Président de la Chambre d'agriculture n'a pas *d'a priori* défavorable sur le projet mais demande au maître d'ouvrage de faire très attention aux impacts du projet sur le foncier s'il souhaite éviter la levée d'une opposition du monde agricole. Pour lui, la rencontre de ce soir

confirme la volonté des agriculteurs d'engager un dialogue avec le maître d'ouvrage mais il est impératif d'étudier les possibilités de réaliser le projet en dehors de la logique des compensations environnementales. Selon les agriculteurs, ils sont les mieux placés pour connaître le territoire et les problématiques que ce type d'infrastructure entraîne. « *Nous avons l'expérience du TGV et des dégâts qu'il a créé* » rappelle un participant qui assure que les agriculteurs ne baisseront pas les bras pour faire entendre leurs craintes et leurs préoccupations.

Pour un syndicaliste de la SAFER, la compensation écologique est une démarche qui n'a pas de sens pour un agriculteur. Elle est proposée lors de la réalisation de tout projet alors qu'il est question de disparition de la terre agricole dont le monde agricole a besoin.

En effet, ajoute un participant, cette réunion doit servir à montrer que pour les agriculteurs une parcelle de terre a une valeur réelle dont le maître d'ouvrage doit impérativement tenir compte. Les agriculteurs, affirme-t-il, ne veulent pas de mesures de compensation, ils veulent préserver leur outil de travail car la compensation c'est une double peine.

En réponse à ces interventions, le maître d'ouvrage rappelle que la construction de la ligne TGV relevait de la gestion de l'État et non de la Région. Il assure que le projet REGL étant porté par le Conseil régional, c'est-à-dire les élus du territoire, sa construction sera mieux suivie et ses impacts mieux pris en compte. M. Goolen évoque en même temps les besoins du territoire en matière de transport public et décrit la problématique de saturation tant des voies routières que ferroviaires. Aussi, il réaffirme la volonté de la Région de mener les études nécessaires pour définir le tracé minimisant les impacts sur les terres agricoles et pour concevoir des gares en silo ou sur des friches, comme cela est prévu à la gare de Sainte Henriette. Concernant les compensations, le maître d'ouvrage fait savoir que les associations environnementales et la législation obligeront de toute façon le conseil régional à compenser les impacts créés par le projet. Il souligne l'absence de lois environnementales à l'époque de la construction de l'autoroute et de la ligne TGV pour mieux expliquer comment le projet REGL serait une opportunité pour le territoire en permettant de rétablir et de reconnecter les couloirs de biodiversité.

### Intervention d'un représentant de la DRAAF

Le représentant souligne que la DRAAF n'est pas partie prenante du projet de Réseau Express et rappelle que son intervention a pour objectif d'apporter un éclairage sur les réalités agricoles et alimentaires de la région. Dans son exposé, il précise que dans un projet d'infrastructure comme le REGL, la concertation et la prise en compte des avis exprimés permettent de mieux maîtriser les impacts du projet. Son intervention a apporté quelques informations clés concernant l'agriculture dans la région Nord-Pas-de-Calais :

- Territoire agricole et agro-alimentaire, c'est la 1<sup>ère</sup> région en terme de valeur ajoutée par hectare;
- C'est aussi la 1<sup>ère</sup> région par rapport à la valorisation du foncier agricole (plus de 70% de surfaces agricoles sont utiles);
- 60% des exploitations sont de petite taille et 2000 hectares de terres agricoles disparaissent chaque année.

Selon lui, prélever des espaces agricoles, c'est désorganiser le projet agricole global du territoire. Il insiste donc sur la nécessité d'une concertation avec le monde agricole dans sa globalité afin de raisonner en terme de territoires agricoles plus qu'en terme d'exploitations.

Il propose à la Chambre d'Agriculture de diffuser les documents réalisés sur l'emploi et l'activité dans la région et invite le maître d'ouvrage à écouter attentivement les craintes et attentes exprimées par les agriculteurs car les enjeux sont importants et doivent être anticipés.

## Solutions alternatives

Pour certains, étudier un tracé le long et au plus près de la voie du TGV est l'option la plus pertinente pour éviter une nouvelle emprise sur le foncier agricole puisque les buttes existent déjà. Cela contribuerait par ailleurs à diminuer les ravages que font les lapins dans les cultures et qui se réfugient le long des voies.

Pour d'autres, la faible utilisation des lignes de TER est due à des problèmes de stationnement. Ils proposent ainsi au maître d'ouvrage de prolonger la ligne de métro de Villeneuve d'Ascq jusqu' à Lesquin. La nouvelle gare de Seclin, située à 500 mètres de la ligne existante, est en outre considérée comme inutile dans ce sens qu'une gare existe déjà et que la nouvelle nécessiterait une forte emprise foncière.

Un participant demande, dans un souci d'éviter les compensations, si un projet sans nouvelles emprises foncières, basé sur l'amélioration de l'existant, est réellement possible.

M. Goolen affirme que le renforcement de l'existant fait partie des objectifs de la Région. Toutefois, le projet REGL propose d'offrir de nouveaux services aux voyageurs ce qui nécessite des infrastructures nouvelles pour pouvoir les intégrer au réseau de TER actuel et aussi aux autres transports en commun. Il estime difficile de dire aujourd'hui qu'elles seraient les emprises foncières nécessaires mais rappelle que les alternatives au projet REGL ont été présentées.

Un agriculteur souligne les incohérences du dossier du maître d'ouvrage concernant le tracé. Parfois il est présenté à droite de la ligne TGV et d'autres fois il est situé à gauche. Il remarque également, page 59 du même document, que l'emprise au sol pour une voie double est de 7m30, ce qui veut dire pour lui qu'il est possible de positionner le tracé sur les buttes qui existent à côté du TGV comme proposé par certains participants.

Le maître d'ouvrage affirme pour sa part que le projet REGL est situé à gauche de la ligne TGV et qu'il faut tenir compte de la construction des quais dans le calcul de l'emprise foncière qui ne devrait cependant pas dépasser les 30 mètres de largeur.

Enfin, des problèmes sont constatés par les participants concernant la cohabitation entre le transport des voyageurs et celui du fret. Ils souhaitent que le maître d'ouvrage travaille davantage les alternatives de renforcement pour régler les problèmes de saturation. Certains proposent à ce sujet de faire circuler des trains à deux étages et d'améliorer le cadencement.

M. Goolen rappelle que le projet REGL concerne une offre de service voyageurs et non une réponse au transport du fret dont les règles, nombre de passages et horaires, sont définies par l'Europe.

Une personne dans la salle propose au maître d'ouvrage d'approfondir la réflexion, pour désengorger le réseau, sur l'optimisation de l'utilisation de la route à travers des pratiques comme le covoiturage.

La maîtrise d'ouvrage rappelle que le projet REGL s'intègre dans les nouvelles mobilités et prévoit de s'appuyer sur l'intermodalité et de prendre en compte le covoiturage qui est un axe clé du projet.

## Autres questions abordées

Un agriculteur demande si un calendrier précis des travaux est établi. La dynamique d'investissement sur les exploitations, propre aux agriculteurs, exige une réponse précise de la part du maître d'ouvrage sur les chantiers qui vont avoir lieu à moyen et long terme.

Pour M. Goolen, le Conseil régional prendra, avant la fin de l'année, la décision de poursuivre ou pas le projet. Ensuite, le projet, s'il est poursuivi, entrerait dans une phase de préparation de l'enquête d'utilité publique, une période de 3 ans durant laquelle la concertation sera essentielle. Enfin, après cette phase, les travaux pourraient démarrer pour une finalisation en 2025, 2030.

Face aux réactions de certains qui parlent de créer une ZAD (Zone A Défendre) si le maître d'ouvrage ne tient pas compte des attentes des agriculteurs, la Commission rappelle que l'intérêt du débat public est de pouvoir discuter le plus en amont possible pour éviter des drames malheureux comme celui du barrage de Sivens. Le débat doit servir à confronter les opinions mais aussi à apaiser les esprits dans un dialogue confiant.

La Commission rappelle par ailleurs qu'il n'y a pas aujourd'hui de sondage qui permette de dire que les personnes qui se sont exprimées au cours des débats sont favorables au projet. La Commission explique que le débat public représente une confrontation d'idées et d'opinions argumentées et est un moyen d'aider le maître d'ouvrage à prendre une décision sur l'opportunité et la poursuite de son projet. Enfin, une information est donnée pour ceux qui souhaitent participer à la définition des modalités de la concertation post-débat public. Ils sont conviés à se rendre le 22 juillet à la réunion de clôture du débat prévue à Lille.

La Chambre d'Agriculture de son côté a prévu de rédiger un cahier d'acteurs pour rappeler les attentes des agriculteurs par rapport au projet REGL, à savoir, éviter de réduire les emprises agricoles pour éviter de compenser.

## Quelques précisions

La CPDP retrace ici les propos tenus par les participants : aucune des questions ou opinions présentées ci-après 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.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](mailto:regl@debatpublic.fr)

Tél : 03 20 39 56 40