

DÉBAT PUBLIC RESEAU EXPRESS GRAND LILLE

02 AVRIL AU 22 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 25
Juillet 2015



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
ARRAS PAYS D'ARTOIS

UNE INSTANCE DE DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE

Le Conseil de Développement « Arras - Pays d'Artois » est une instance de démocratie participative, constituée d'environ 80 membres bénévoles représentant la société civile du territoire.

A l'échelle du Pays d'Artois, soit plus de 225 000 habitants au total, le Conseil de Développement est un lieu de consultation et de proposition sur les orientations majeures des politiques publiques locales. La diversité de la société civile est assurée au travers d'une douzaine de collègues permettant ainsi d'apporter une expertise citoyenne dans le contenu des différentes politiques locales.

Aussi, penser l'avenir du territoire et proposer des projets novateurs aux élus locaux, telles sont les ambitions du Conseil de Développement.

Contact : Jean-Marie PRESTAUX, Président
jean-marie@prestaux.com

CAHIER D'ACTEUR

Pour une politique des transports intégrée et cohérente

OUI À UN PROJET QUI RÉPOND AUX ENJEUX DE DÉPLACEMENT DE LA FUTURE GRANDE RÉGION...

Aujourd'hui, alors qu'est lancée la démarche de concertation du Réseau Express Grand Lille, nous pouvons nous interroger, non pas sur la légitimité de ce projet, que nous ne remettons pas en cause, mais sur son périmètre.

En effet, si « unir la Région par le rail » est effectivement l'ambition qui est recherchée par le maître d'ouvrage - et que nous partageons - alors le **projet doit être réalisé dans son intégralité et en une seule et unique phase** ou ne pas l'être du tout.

...COUPLÉ À UNE POLITIQUE RÉGIONALE AMBITIEUSE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La réalisation d'une nouvelle infrastructure seule ne suffira pas à répondre aux enjeux d'engorgement autoroutier et de besoins en déplacement croissants, si elle n'est pas impérativement accompagnée **d'une politique forte incitant le report modal des voyageurs.**

Ce projet doit permettre également **de développer et de préserver le rôle structurant des gares urbaines.** Pour cela, les pôles des gares desservies devront être des secteurs stratégiques avec des objectifs de densité, de mixité des fonctions, de qualité urbaine, de multi-modalité, etc. Ils devront faire l'objet d'une réflexion approfondie à la fois dans leur entité propre et dans leur interdépendance.

Nous souhaitons, également **apporter tout notre soutien à la proposition commune de la Communauté Urbaine d'Arras, de la Communauté d'Agglomération du Douaisis et de la Communauté de Communes Osartis Marquion.**

En effet, compte tenu de l'interdépendance croissante des territoires de l'aire métropolitaine et de la future grande région, **Arras qui était la porte d'entrée Sud de la région aura désormais une position centrale.**

OUI AU PROJET

S'IL EST RÉALISÉ DANS SON INTÉGRALITÉ



Les questions de mobilité sont une préoccupation permanente du Conseil de développement

À condition que l'Arrageois ne soit pas oublié !

Nous tenons à rappeler ici qu'un des objectifs prioritaires du SRADDT est de contribuer à mieux insérer les différents territoires - qui font la richesse de notre Région - dans un espace régional cohérent et lutter contre les déséquilibres territoriaux de développement.

Souvent décrit comme ayant comme unique objectif de faciliter l'accès à Lille, **ce projet doit permettre un accès équitable à l'ensemble des pôles du territoire.**

Par conséquent, au regard des enjeux de mobilité actuels et à venir du fait de la future grande Région Nord - Pas de Calais- Picardie, il apparaît essentiel que le projet proposé soit réalisé en **une seule et même phase.**

En effet, Arras, ville centrale du Pays d'Artois représentant 225 000 habitants, préfecture du Pas-de-Calais, est interconnectée avec les territoires voisins, qu'il s'agisse l'ex-bassin minier ou de la métropole lilloise.

Cette nouvelle Région a besoin d'un développement équilibré et Arras, par son positionnement géographique notamment, a un rôle majeur à y jouer.

OUI AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Préserver et développer le rôle structurant des gares urbaines

Les transports constituent une composante essentielle des politiques publiques dans l'aménagement et l'organisation d'un territoire.

Le Conseil de développement considère que ce projet n'a de sens que s'il s'inscrit dans une démarche de développement économique et social. Il doit, par conséquent, amener les élus à définir des orientations allant dans le sens du **renforcement des pôles gares existants, tant dans le cadre d'une activité économique diversifiée qu'en terme de logement.**

L'urbanisation autour de ces pôles devra, quant à elle, privilégier un habitat dense, accompagné de services de proximité.

En effet, les pôles d'échanges doivent devenir des lieux de plus grande intensité urbaine, alliant mixité sociale et mixité fonctionnelle.

Quant aux nouvelles gares – pôles d'échanges, elles ne doivent en aucune manière concurrencer les pôles existants ni créer de nouvelles centralités commerciales et tertiaires.

OUI À LA MOBILITÉ POUR TOUS

Si nous voulons lutter efficacement contre les inégalités et l'exclusion alors nous devons lutter contre les phénomènes d'aggravation des fractures liées à la non-accessibilité à certains services comme les transports en commun.

En effet, face à la hausse continue de la situation de précarité énergétique, liée au transport et à la mobilité des ménages (augmentation et allongement des déplacements), le REGL est une réponse à condition que le **report multimodal soit accompagné et facilité**.

La mise en service du réseau devra alors engendrer, pour les ménages, une baisse des coûts de déplacement par rapport aux modes de déplacements actuels.

Une étude de l'Aire métropolitaine de Lille rapporte que 10 000 ménages sont susceptibles de descendre en dessous du seuil de 7% de revenus affectés à la mobilité et sortiraient conséquemment de la précarité énergétique.

De plus, le Conseil de développement « Arras-Pays d'Artois » prend note de l'objectif **peu ambitieux** affiché de 63 300 voyageurs à la journée et tient à préciser que cet objectif ne peut être déconnecté de la **nécessité de drainer, de manière équilibrée, tous les territoires** et d'assurer l'égalité de traitement entre tous les citoyens de la région.

Afin que ce mode de transport soit **utilisé par tous**, il est **essentiel que le matériel soit « connecté »** en offrant une couverture wifi de qualité et des espaces adaptés aux modes de travail contemporain.

Nous aurons gagné notre pari quand toutes les catégories socio-professionnelles (sans exception) prendront les transports collectifs.

SOUS CONDITION DE MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE AMBITIEUSE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

La réussite d'un tel projet passera par une politique forte en matière de transports portée à l'échelle régionale. Voici quelques-unes des **actions que nous considérons comme essentielles** à développer parallèlement au projet du REGL :

- une tarification abordable concurrentielle à l'usage de la voiture ;
- des mesures contraignantes à l'usage de la voiture sur autoroute et en général par :
 - la mise en place d'une voie réservée aux bus et au co-voiturage sur l'autoroute A1 ;
 - la mise en place de péage sur autoroute et à l'entrée des villes ;
- le développement de parkings gratuits autour des gares du REGL ;
- le développement de l'autopartage autour des gares ;
- une politique de stationnement rigoureuse et cohérente au sein des villes de l'aire métropolitaine.

Ces mesures peuvent, être mises en place dès à présent afin de créer, d'ores-et-déjà, les conditions du report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle qui existent déjà.

De plus, nous demandons à ce que les réseaux urbains des différents territoires soient étudiés dans le cadre d'une politique cohérente et volontariste, permettant le rabattement de leur offre de transport vers les pôles d'échanges. De la même façon, la complémentarité de l'offre du REGL avec l'offre TER devra être recherchée.

Enfin, il faudra veiller à ce que l'accès aux gares du REGL ne crée pas de nouveaux flux. C'est pourquoi, nous soutenons la création d'une nouvelle gare TGV européenne localisée entre les communes de Rœux et Fampoux.

Crédit photo : Conseil de développement Arras-Pays d'Artois



Pour Arras, le rail est déjà un outil de développement

OUI À UNE NOUVELLE GARE TGV EUROPÉENNE AU SEIN DU PÔLE METROPOLITAIN ARTOIS-DOUAISIS

Telle qu'elle est proposée par la Communauté Urbaine d'Arras, la Communauté d'Agglomération du Douaisis et la Communauté de Communes Osartis Marquion

Les élus de ces territoires proposent une variante « ambitieuse » - que partage le Conseil de développement Arras-Pays d'Artois - améliorant l'intermodalité des transports, l'intégration du projet et sa rentabilité économique, et proposent la création d'une nouvelle gare TGV européenne interconnectée.

Cette variante concrète permet de renforcer l'attractivité globale des territoires et la rentabilité de l'équipement envisagé. Nous avons repris trois de leurs propositions que nous avons amendées.

1/ Le tracé entre Hénin-Beaumont-Arras-Douai doit être revu afin de limiter les nuisances sur les communes voisines.

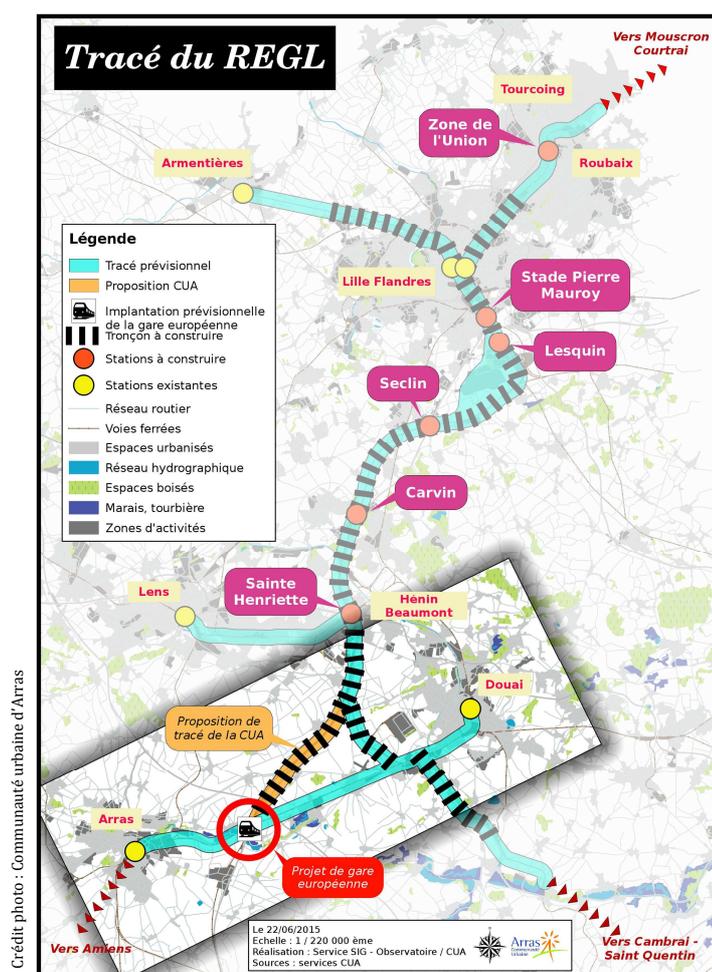
2/ Une nouvelle gare TGV européenne pour le trafic international, localisée entre Rœux et Fampoux doit être créée. Cette gare sera interconnectée avec les lignes du REGL et intègrera les dessertes entre Arras, Douai, Cambrai et Lille.

Ce nouveau « pôle gare » deviendra un hub multimodal ferroviaire et routier permettant l'arrêt des trains provenant d'Europe du Nord et d'Europe du Sud (Cologne, Amsterdam, Bruxelles, Barcelone, Turin,...).

De plus, elle sera facilement desservie par les axes autoroutiers A1 et A26, connectée à la RD950 et à proximité de zones d'activités déjà existantes.

Cette gare viendra en complément de la gare d'Arras qui gardera sa vocation au cœur de la ville-centre avec ses liaisons TGV vers Paris et ses dessertes TER.

3/ Le projet doit être renommé de manière à marquer une nouvelle ambition en adéquation avec la nouvelle région Nord – Pas de Calais – Picardie : Lien Express Régional (LER).



Au travers de ces propositions, le Conseil de développement Arras - Pays d'Artois tient à réaffirmer son soutien au projet défini à l'échelle de cette future grande région et non d'une seule ville.