



BILAN DÉBAT PUBLIC

Réseau Express Grand Lille (REGL)

2 AVRIL - 22 JUILLET 2015

dressé par le président
de la Commission nationale
du débat public

LE 22 SEPTEMBRE 2015

BILAN DÉBAT PUBLIC

Réseau Express Grand Lille (REGL)

2 AVRIL - 22 JUILLET 2015

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
LE PROJET ET LE CONTEXTE	6
LE DÉROULEMENT DU DÉBAT	7
LE PROJET REGL EST APPROUVÉ DANS SES PRINCIPES PAR UNE MAJORITÉ D’HABITANTS AYANT PARTICIPÉ AU DÉBAT	8
CEPENDANT, LES RÉSERVES DE MEURENT FORTES PARMI DE NOMBREUX ACTEURS	9
UNE CONVERGENCE D’OPPOSITIONS AU PROJET, GLOBALES OU PARTIELLES	10
QUELQUES ÉLÉMENTS DE CONSENSUS, DES SUJETS À APPROFONDIR	10
UN PUBLIC ATTENTIF À L’EMPLACEMENT DES NOUVELLES GARES	11
DES PRÉCISIONS ATTENDUES SUR LES VOLETS FINANCIER ET TECHNIQUE	11
Des interrogations sur les coûts et le financement	11
Le niveau de service offert par le projet et ses effets sur le réseau existant	12
UNE NOUVELLE GOUVERNANCE À METTRE EN OEUVRE	12
UNE PRIORITÉ : PRÉSERVER LE PATRIMOINE, L’ENVIRONNEMENT, LE PAYSAGE, ET LES TERRES AGRICOLES	13
CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS	14

INTRODUCTION

Saisie une première fois le 15 janvier 2014 par le Conseil régional du Nord-Pas de Calais, d'un projet de lien rapide ferroviaire métropole Lilloise-Bassin minier, la Commission nationale du débat public (CNDP) avait considéré cette saisine irrecevable¹, le Conseil régional du Nord-Pas de Calais ne pouvant être reconnu à l'époque ni comme maître d'ouvrage ni comme « personne publique responsable du projet ».

La loi 2014-872 du 4 août 2014, portant sur la réforme ferroviaire, a attribué aux régions la compétence de créer ou d'exploiter des infrastructures de transport ferré d'intérêt régional.

Suite à la nouvelle saisine par le Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais le 23 octobre 2014, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 5 novembre 2014 d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière.

La Commission a en effet considéré :

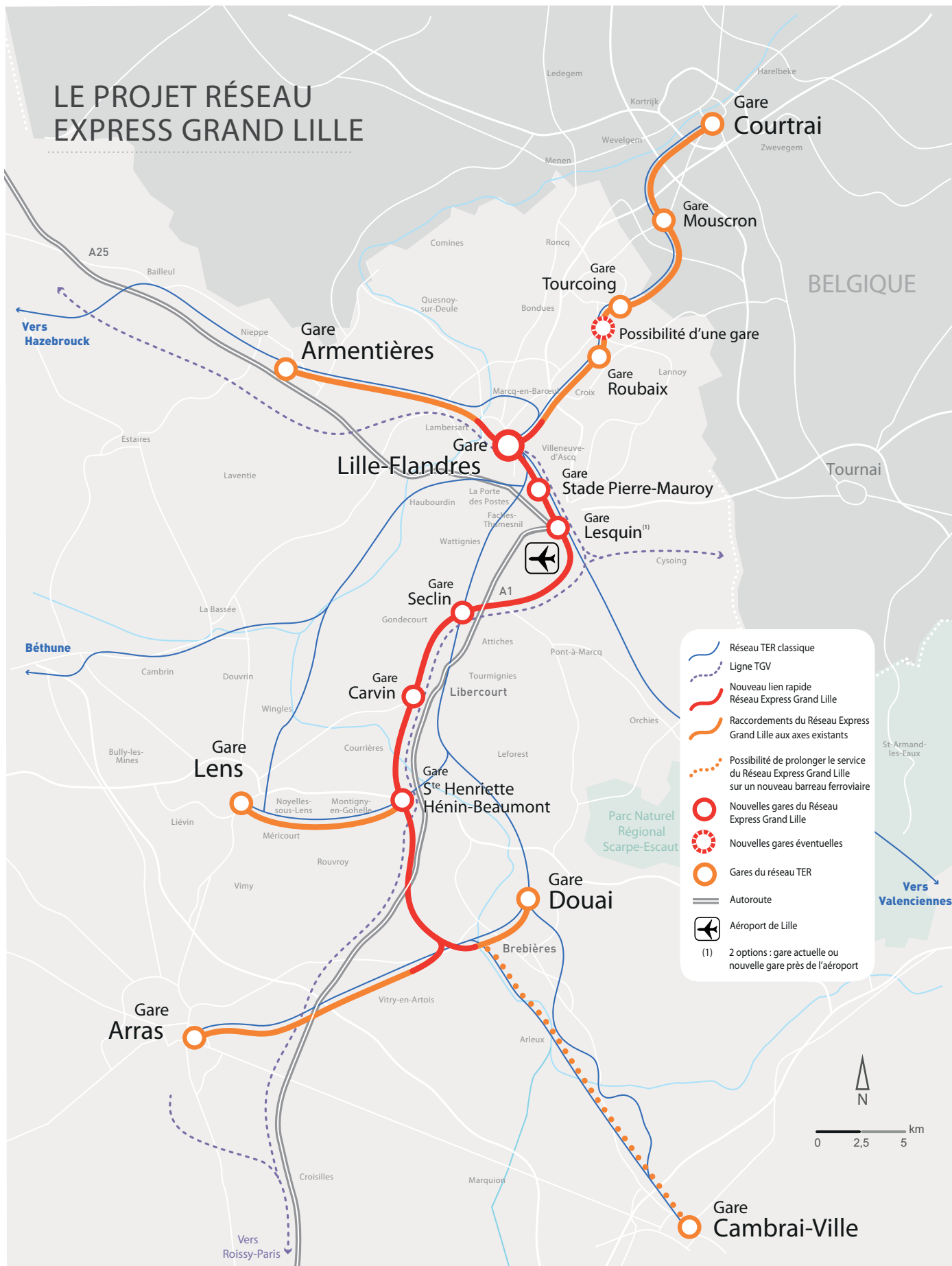
- que compte tenu de sa nature, de ses caractéristiques techniques et de son coût prévisionnel, le projet de lien ferroviaire rapide Métropole Lilloise-Bassin Minier doit faire l'objet d'une saisine de la Commission nationale du débat public ;
- qu'en vertu des dispositions figurant à l'article 8 de la loi 2014-872 du 4 août 2014, la région Nord-Pas de Calais est compétente pour assurer la maîtrise d'ouvrage des infrastructures de transport ferré d'intérêt régional ;
- que le projet présente de forts enjeux socio-économiques et a des impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Le 3 décembre 2014, la CNDP a nommé Monsieur Jacques ARCHIMBAUD, président de la commission particulière du débat public (CPDP).

Sur proposition de ce dernier, elle a, le même jour, nommé en tant que membres de la CPDP : Mme Nathalie DURAND, M. Assad FERGUENE, Mme Sylvie HAUDEBOURG, M. Jérôme LAURENT, Mme Michèle TILMONT.

Le 1^{er} avril 2015, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public. Elle a fixé le calendrier du débat entre le 2 avril 2015 et le 22 juillet 2015 et en a approuvé les modalités d'organisation.

¹ Décision du 5 mars 2014.



LE PROJET ET LE CONTEXTE

Le Réseau Express Grand Lille (REGL), soumis à la CNDP sous l'intitulé « Lien rapide ferroviaire métropole Lilloise-Bassin minier », est un projet ancien qui a fortement évolué². Initialement conçu comme une infrastructure visant à répondre aux difficultés de déplacement entre Lille et l'ancien Bassin minier, elle est devenue un projet d'aménagement du territoire de très grande envergure, au même titre que le Canal Seine Nord ou le Port de Calais 2015. Un projet à la fois politique et technique...

Le Conseil régional du Nord-Pas de Calais souhaite mettre en place un réseau de transport ferroviaire express interconnecté au réseau TER existant afin de proposer une solution concrète et durable aux problématiques de mobilités régionales ; l'enjeu principal étant de désengorger l'accès à la métropole lilloise, notamment depuis l'ancien Bassin minier.

Au quotidien, plus de 300 000 personnes font en effet la navette entre Lille et le Bassin minier.

Le territoire du Grand Lille s'articule autour de deux axes : Courtrai-Lille-Arras (axe nord-sud de 75 km) et Béthune-Valenciennes (axe ouest-est de 80 km, correspondant à l'ancien Bassin minier).

Très urbanisé, il est organisé autour de grands pôles, particulièrement la conurbation Lille-Roubaix-Tourcoing.

La démographie croissante s'est accompagnée d'une péri-urbanisation très importante, un étalement urbain de l'agglomération lilloise faisant de ses habitants des captifs de l'automobile.

La voiture demeure leur principal moyen de transport, notamment pour les employés, les ouvriers et les cadres habitant le sud de Lille, où le réseau ferroviaire apparaît en voie de saturation.

La part de déplacements en transports en commun est très inférieure à celle constatée dans les régions francilienne ou lyonnaise.

C'est l'usage de la voiture qui prédomine, entraînant une saturation routière, en particulier aux abords de Lille sur l'A1 et l'A25.

Pour un tiers des salariés travaillant sur la zone d'emploi de Lille, le temps de transport en voiture aux heures de pointe dépasserait les 30 minutes.

Le réseau des autoroutes dans la région est gratuit et la plupart des conducteurs sont seuls dans leur voiture.

Liaison de plus de 37 km entre Lille et Hénin-Beaumont avec des connections vers le Nord et le Sud, le Réseau Express Grand Lille répondrait à plusieurs objectifs :

- proposer un nouveau modèle de mobilité en rupture avec le « tout-automobile », pour soulager les axes routiers en provoquant un report de l'automobile vers le train ;
- accroître la part des transports collectifs en offrant aux habitants de la région une liaison rapide et efficace entre les pôles urbains du Grand Lille ;
- lutter contre les déséquilibres territoriaux de développement, en favorisant les échanges interurbains et l'accessibilité des territoires ;
- accompagner les dynamiques territoriales, notamment en répondant au besoin croissant de déplacement des habitants sur un axe nord-sud et vers les territoires voisins.

² L'idée d'une liaison entre Lille et le Bassin minier est inscrite dans le schéma régional des transports qui date de 2006. Lancé par la Région en 2010, le projet d'un RER entre Lille et le Bassin minier est réapparu en 2013.

Le projet repose en son centre sur une infrastructure nouvelle de 37 km allant d'une nouvelle gare souterraine de Lille-Flandres, au nord, à Hénin-Beaumont, au sud. Le prolongement de cette nouvelle ligne emprunterait des lignes existantes au travers de quatre connexions au réseau ferré national :

- au nord, par un raccordement aux lignes actuelles Lille-Armentières et Lille-Roubaix-Tourcoing (vers Courtrai) ;
- au sud, par un raccordement, d'une part, à la ligne Hénin-Beaumont-Libercourt-Lens et, d'autre part, à l'ancienne ligne Hénin-Beaumont-Brebières (vers Douai et Arras).

Le coût du projet a évolué fortement : il est estimé à plus de deux milliards d'euros, les modalités de financement devraient être précisées ultérieurement. La date de mise en service envisagée est à l'horizon 2025 - 2030.

LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

Le projet est apparu au départ largement méconnu du grand public. Un certain nombre d'élus et de représentants d'associations, de syndicats et d'experts régionaux sur les questions de mobilité ou d'aménagement, ont d'ailleurs exprimé leur regret de n'avoir pas été suffisamment concertés par le maître d'ouvrage en amont du débat. L'État et l'opérateur historique du ferroviaire ont exprimé également des regrets voisins. Cependant, le déficit d'information initial a été largement compensé par une très importante couverture du débat par les médias régionaux.

Le débat a touché un public varié, tant d'un point de vue social, générationnel que territorial. Faisant écho à la volonté de la CNDP d'aller au-devant des publics les plus larges, la CPDP a multiplié les formes d'échange.

Dès la phase de préparation du débat, le 11 février 2015, la CPDP a installé un espace dédié au public à côté de la gare de Lille-Flandres. Jusqu'à la fin du mois de juillet, cette « boutique du débat » a accueilli plus de 300 personnes venues s'informer ou donner leur avis.

En organisant quarante débats mobiles tout au long du tracé du projet REGL, la commission est allée à la rencontre des habitants au plus près des personnes concernées par le projet, sur les marchés, les gares, les centres commerciaux et autres lieux de vie, de travail et de passage.

Elle est allée dans une entreprise au contact de salariés majoritairement dépendants de l'automobile. Elle a diffusé les documents du débat et un questionnaire pour recueillir leurs attentes et témoignages.

Afin de recueillir l'opinion des jeunes, une réunion préparatoire et sept rencontres leur ont été dédiées, notamment avec l'Université Lille 3 et plusieurs lycées à Lens, Armentières, Arras, et Saint-André. Elles ont réuni 160 participants.

Neuf réunions publiques étaient initialement prévues. À l'initiative de certaines communes, trois réunions supplémentaires ont été organisées à Villeneuve d'Ascq, Cambrai et Carvin. Les douze réunions publiques ont réuni plus de 1 400 participants. Celles qui se sont déroulées sur le tronçon central du projet ont attiré plus de participants que celles situées aux extrémités de la ligne.

Treize « rendez-vous » ont également été organisés pendant le débat avec des chefs d'entreprises, des consommateurs et usagers des transports, des acteurs de la protection de l'environnement, des syndicalistes, des commerçants, artisans et agriculteurs, des étudiants et lycéens. Plus de 400 personnes y ont participé.

La « Fabrique des propositions » a réuni plus de 100 participants. Cet espace était dédié à la présentation, ou l'approfondissement, des scénarii alternatifs et complémentaires au projet présenté par le maître d'ouvrage, ou d'autres qui ont pu surgir dans le débat.

Cinq demi-journées ont été dédiées à des auditions publiques, réunissant au total une vingtaine d'experts autour des principales problématiques définies pendant l'atelier préparatoire.

Le bilan de la participation en ligne fait état de 9 624 visiteurs uniques sur le site Internet du débat, 114 questions, 225 avis, 69 points de vues dont 27 cahiers d'acteurs et 42 contributions.

Le débat s'est construit de façon participative : un atelier préparatoire a été conduit avec les acteurs du territoire pour faire émerger les thèmes et questions clés du débat. 47 organismes ont réfléchi ensemble : associations de protection de l'environnement, usagers des transports collectifs, mais aussi organismes du monde agricole, services de l'État, autorités organisatrices des transports, universitaires et chercheurs, acteurs de l'aménagement du territoire, chambres consulaires et acteurs économiques, syndicats de salariés. Il a été clos par un atelier participatif au cours duquel les présents ont pu élaborer en petit groupe des propositions pour la suite.

Au total c'est près de 10 000 personnes qui ont été impliqués directement dans le processus, et plus de 1 200 avis par écrit ont été recueillis dont l'exploitation informatique a permis de tirer d'importantes informations quant aux opinions du grand public sur le projet.

Les 69 contributions et cahiers d'acteurs recueillis permettent également de disposer d'un aperçu fiable du positionnement des différentes catégories d'élus, d'administrations et d'organisations de la société civile.

Il faut se féliciter par ailleurs que l'État ait suivi attentivement, par l'intermédiaire de ses services, l'intégralité de la procédure, et qu'il ait fait connaître sa contribution propre en fin d'exercice par un message très détaillé du Préfet de région.

Le maître d'ouvrage s'est progressivement adapté à la complexité des formes du débat : il a petit à petit mobilisé les moyens nécessaires en interne pour répondre aux interpellations du public.

Même si la mise en ligne des études associées a été tardive et jugée parfois incomplète, les délais de réponse aux questions Internet se sont progressivement raccourcis, la présence du maître d'ouvrage aux rencontres publiques du débat a été soutenue.

Si le dossier du maître d'ouvrage s'est avéré difficile d'accès et assez technique, la synthèse et les différents documents de la commission ont néanmoins permis une bonne information du public.

Le traitement du questionnaire d'évaluation distribué aux participants, montre que ceux-ci ont jugé le débat honnête et loyal.

Comme tout débat, celui portant sur le REGL a été interpellé sur la question des marges de discussion et de son impact possible sur les décisions finales.

Il apparaît que le débat sur le projet REGL est apparu comme très ouvert et laissant de nombreuses options, concernant le tracé, les gares, les caractéristiques techniques ou les connexions envisagées.

La commission particulière a regretté cependant fortement que n'ait pas été mis à disposition du débat les éléments du cahier des charges, voire les premiers résultats d'une étude en cours associant la région, l'État et la SNCF, et dont la communication aurait permis de mieux éclairer le public.

LE PROJET REGL EST APPROUVÉ DANS SES PRINCIPES PAR UNE MAJORITÉ D'HABITANTS AYANT PARTICIPÉ AU DÉBAT

Une majorité des personnes, ayant contribué par écrit, approuve le projet quant à ses principes, et notamment en ce qui concerne l'hypothèse d'une liaison ferroviaire directe sans rupture de charge entre les grands pôles de la région. Les jeunes et les étudiants, tout en étant sensibles aux questions d'amplitude horaire et de qualité de service sont apparus particulièrement positifs.

Les préoccupations de moyen et de long terme des citoyens (pollution, saturation routière, mutations économiques futures, etc.) justifient, pour beaucoup, cette approbation du projet REGL.

Cette approbation ne vaut cependant pas blanc seing, elle est assortie de conditions : qu'il permette réellement la décongestion routière, qu'il favorise le report de la voiture vers le train, qu'il s'articule aux autres modes de transports collectifs et ne s'accompagne pas d'une dégradation du service ferroviaire existant, que la gestion de ses coûts n'aboutisse pas à un renforcement de la pression fiscale régionale.

Les citoyens rencontrés pendant les débats mobiles attendent même simultanément des améliorations du TER actuel, en particulier une baisse des tarifs hors abonnements et une plus grande fréquence et régularité des trains.

Le débat a fait apparaître la nécessité de répondre aux différentes catégories d'usages et de déplacements, par une offre globale et un ensemble de réponses adaptées aux différentes demandes.

S'ils se sentent spontanément attirés par l'idée d'une grande infrastructure traversante, les habitants du Nord-Pas de Calais ne croient pas plus que ceux des autres régions à « l'équipement miracle », censé régler à lui seul tous les problèmes.

Les élus des communes potentiellement desservies (et cela quasiment quelle que soit leur tendance politique) sont fortement mobilisés en faveur du projet dans lequel ils voient, selon les cas, une opportunité de désenclavement, de développement urbain et d'attractivité en terme de services et d'emplois.

Une partie d'entre eux cependant ont assorti leur soutien de conditions ou de demandes complémentaires, en terme de desserte par exemple (ou pour Arras de création d'une nouvelle gare TGV).

Au-delà de la question de leur légitimité sur le fond, ces demandes aboutissent de fait à élargir de façon significative le projet dans sa dimension territoriale et dans ses coûts. Elles inciteront les pouvoirs publics à tous les niveaux locaux à inscrire clairement le REGL dans des priorités régionales et une programmation plus globales.

Ces élus des territoires desservis, favorables au projet, sont rejoints pour des motifs proches par les milieux économiques et les chefs d'entreprises, pour lesquels la thrombose routière lilloise est générateur d'énormes surcoûts et de perte d'image.

CEPENDANT, LES RÉSERVES DEMEURENT FORTES PARMIS DE NOMBREUX ACTEURS

Il faut d'abord noter le fort scepticisme manifesté par la maire de Lille qui, par écrit, a fait savoir au président de la commission particulière qu'elle ne pouvait se prononcer, faute d'éléments d'information suffisants et d'expertises complémentaires convaincantes, sur la faisabilité technique et financière de l'opération, tout en affirmant qu'« [elle] a toujours défendu tout projet qui permette de relier le Bassin minier et la métropole lilloise ».

L'État, tout en notant l'impossibilité de s'en tenir à l'amélioration de l'existant, a indiqué tout à la fois son soutien au renforcement de la liaison Lille-Bassin minier (sur une partie du projet REGL) et sa prudence quant aux autres aspects plus lourds du projet. Il a affiché sa volonté, avant d'aller plus loin, non seulement de poursuivre les études nécessaires mais d'installer des formes de gouvernance partagée bien plus fortes qu'aujourd'hui entre les collectivités et acteurs concernés, en terme d'aménagement des territoires et de gestion des mobilités.

L'opérateur ferroviaire historique, la SNCF, a lui aussi pointé les risques de saturation du réseau notamment à l'entrée de Lille. Sans prendre explicitement position sur le fond du projet REGL, il a attiré l'attention sur deux points principaux :

- la nécessité de définir de façon partenariale une offre globale de services et définir ensuite les besoins en infrastructure nouvelle et les points de rénovation indispensables et possibles du réseau actuel ;
- en tout état de cause, s'agissant d'un projet qui se rattache aux voies existantes, le montage et la gestion ultérieure d'un projet de ce type ne peuvent s'opérer que dans une logique de maîtrise d'ouvrage partagée.

UNE CONVERGENCE D'OPPOSITIONS AU PROJET, GLOBALES OU PARTIELLES

Comme traditionnellement, le débat fait apparaître une cristallisation assez forte d'oppositions, qui peuvent cependant renvoyer à des positions différentes sur tel ou tel aspect.

Des forces politiques, comme Europe Écologie-Les Verts ou des militants du Parti Communiste Français de Roubaix, ont fait connaître leurs fortes réticences par rapport à un projet dont le rapport coût-bénéfice pour la collectivité ne leur paraît pas très bon du point de vue des finances publiques, et auquel ils préfèrent une amélioration de l'existant avec des propositions alternatives.

Comme d'autres participants, ils pointent le risque d'une métropolisation accrue autour de la capitale régionale, une extension de la spécialisation territoriale, l'extension des phénomènes de périurbanisation sur l'axe et aux abords des gares. Ils regrettent que le projet n'ait pas été pensé à l'échelle de la nouvelle entité régionale : ce point est apparu d'ailleurs à de nombreuses reprises sur le site Internet ou lors des réunions publiques.

Ils sont soutenus sur ce point par la Confédération générale du travail (CGT), principale organisation syndicale de salariés de la région, qui souligne les risques de perte de qualité du service actuel.

Les associations de protection de l'environnement sont, quant à elles, très réticentes devant la perspective d'une nouvelle coupure des espaces par une nouvelle infrastructure.

Ce dernier point suscite également une inquiétude très forte des riverains des zones éventuellement traversées, qui se sont fortement fait entendre au cours de deux réunions publiques.

Il provoque un émoi très vif chez les agriculteurs, qui ont réaffirmé leur refus de nouvelles pertes de terres agricoles et ont proposé un tracé alternatif suivant la ligne du TGV sur la totalité.

QUELQUES ÉLÉMENTS DE CONSENSUS, DES SUJETS À APPROFONDIR

Sans se prononcer sur le fond, le débat a établi certains points de consensus s'agissant du projet lui-même :

- L'hypothèse d'une infrastructure nouvelle reliant Lille au Bassin minier était la partie la moins controversée du projet. Même une amélioration forte de l'existant ne paraît pas suffisante pour soulager la pression sur un réseau actuel d'accès à Lille presque saturé, à fortiori si on envisage d'importants efforts pour favoriser le report modal de la route vers la voie ferrée.
- La nécessité d'une diversification des points d'entrée dans la métropole lilloise, à travers de nouveaux points de connexion entre le TER et le métro.

En dehors du projet proprement dit, le débat a fait apparaître un très fort attachement des territoires concernés :

- à la liaison de la métropole avec la Belgique, et notamment la ville de Tournai ;
- à l'amélioration forte du lien entre Arras et Cambrai, et au delà avec la Picardie.

Ces éléments incitent à penser que l'intégration du projet à un schéma global du TER dans la nouvelle région, pourrait également recevoir l'approbation d'un très grand nombre.

En revanche, l'emplacement des gares de Lesquin, Carvin et Seclin doit faire l'objet de concertations locales plus fortes.

Par ailleurs, il paraît difficile de trancher dès à présent et définitivement la question de la gare souterraine traversante de Lille Flandres, qui présente de nombreuses incertitudes en terme de coût, de difficultés et de durée du chantier.

UN PUBLIC ATTENTIF À L'EMPLACEMENT DES NOUVELLES GARES

Le débat a clairement fait avancer deux questions qui lui étaient soumises :

- la préférence des personnes interrogées et des élus pour la desserte des deux villes de Roubaix et Tourcoing, par leurs gares actuelles plutôt qu'une gare nouvelle ;
- à Lesquin, la préférence du public pour la solution du maître d'ouvrage d'un hub ferroviaire de Lille vers Valenciennes, les milieux économiques étant eux plus favorables à la desserte de l'aéroport.

Demeurent des interrogations ou des controverses :

- sur la façon dont l'arrêt au stade Pierre Mauroy pourrait, ou non, favoriser la desserte de tout le territoire situé au nord-est ;
- sur l'emplacement de la gare de Carvin. Un emplacement plus à l'ouest de Carvin permettrait d'éviter le cumul des nuisances aux yeux d'un certain nombre de communes ;
- sur l'existence de deux gares à Seclin et leurs liaisons éventuelles ;
- sur l'organisation en deux gares de la desserte de Sainte-Henriette.

D'une façon générale les effets potentiels de périurbanisation du REGL et les effets d'aménagement urbain aux abords des gares ont fait apparaître des points de vue contradictoires que le débat n'a pas permis de trancher : saturation potentielle ou non des accès aux gares, concurrence entre la construction de logements et l'installation de parkings, concurrence aussi entre ces nouveaux pôles et les villes voisines.

Les conclusions du débat conduisent à envisager un renforcement des collaborations entre instances d'aménagement et de planification des différents territoires.

DES PRÉCISIONS ATTENDUES SUR LES VOLETS FINANCIER ET TECHNIQUE

Des interrogations sur les coûts et le financement

Le financement du projet fait l'objet de questionnements parmi l'ensemble du public et des acteurs. Il constitue l'argument principal des sceptiques et des opposants au projet. En effet, ils craignent un dérapage des coûts et une faible rentabilité qui auraient pour conséquence une augmentation de la tarification et des impôts.

De nombreux citoyens remettent en cause la pertinence de la future gare souterraine Lille-Flandres. Ils s'inquiètent des difficultés techniques, des fortes contraintes du chantier dans le centre de Lille, et de l'investissement financier considérable que représente le projet. Ce dernier argument est brandi par les opposants, craignant que son coût empêche toute autre entreprise de développement ou d'aménagement de la Région³. La priorité est de renforcer et de moderniser le réseau existant, principalement par souci d'économie des ressources financières et environnementales.

³ Point de vue n°29, cahier d'acteur de l'association régionale Droit au Vélo, et point de vue n°57, cahier d'acteur du Parti Communiste Français de l'agglomération Roubaissienne.

« Quelle serait par ailleurs la capacité de la future région à financer un projet dont le coût est estimé à 2,1 milliards d'euros ? »

Plusieurs sources de financement sont envisagées : maître d'ouvrage, État, autres collectivités et entités publiques, par exemple l'Union Européenne. Faudrait-il, comme l'envisagent certaines associations et acteurs économiques, installer des péages sur les autoroutes de la région ou procéder à des taxations sur la plus-value foncière des biens situés sur le tracé du projet ?

Afin d'apporter un éclairage et des éléments de comparaison, la CPDP a invité des experts à présenter le plan de financement de grands projets d'aménagement, notamment celui du Canal Seine-Nord Europe et du Grand Paris Express.⁴

En définitive, la levée des incertitudes sur les coûts apparaît comme une condition incontournable à l'acceptation du projet.

Le niveau de service offert par le projet et ses effets sur le réseau existant

L'État a fait savoir que « seule une infrastructure nouvelle entre Lille et Libercourt permettra d'augmenter l'offre ferroviaire sur ce tronçon ».⁵ Pour l'opérateur historique, SNCF Réseau, les caractéristiques techniques du réseau n'autorisent pas un accroissement substantiel de la desserte TER. En tout état de cause, l'amélioration de l'existant semble ne pouvoir s'effectuer que sous son contrôle. Il entend en effet rester maître d'ouvrage sur toutes les portions dont il a aujourd'hui la gestion.

S'il est sans doute trop tôt pour produire une grille horaire complète, il apparaît utile de préciser le niveau de cadencement réellement attendu, les effets du nouveau service sur le service actuel en particulier sur les dessertes vers Lens-Cambrai ou Arras.

La crainte d'une dégradation du service actuel est apparue en effet très forte. De même la réponse, très claire, du maître d'ouvrage sur le fait que la tarification du projet sera alignée sur celle du TER serait elle plus convaincante si elle était accompagnée d'une présentation plus développée des grands éléments d'équilibre économique en phase d'exploitation.

Cela d'autant plus que les niveaux de fréquentation (et donc de recettes) attendus pour le REGL ont paru insuffisamment documentés, certains les jugeant même trop faibles au regard des capacités de l'infrastructure.

UNE NOUVELLE GOUVERNANCE À METTRE EN OEUVRE

Une nouvelle gouvernance doit être mise en œuvre, d'une part entre l'État et les grandes collectivités, d'autre part entre les opérateurs de transports multimodaux.

Soutenu par une majorité des acteurs du territoire, la Communauté d'Universités et d'établissements (COMUE) Nord de France, sans se prononcer sur le projet, invite les décideurs à ne pas envisager le REGL comme la réponse unique aux enjeux de mobilité⁶. La Région acquiesce et souligne que le projet est pensé comme « l'épine dorsale » d'un ensemble de solutions qui seraient mises en œuvre pour favoriser l'intermodalité.

Ce sujet prioritaire nécessite une grande coordination entre les décideurs. Les politiques publiques ont ici un rôle moteur. Attentifs aux suites du projet, l'État et SNCF Réseau ont alerté le maître d'ouvrage **sur la gouvernance du projet. Celle-ci doit s'inscrire en étroite collaboration avec leurs services, mais également avec les autorités organisatrices de transport (AOT) et les acteurs territoriaux.**

⁴ Auditions publiques des 13 mai et 30 juin 2015.

⁵ Lettre du Préfet de la région Nord - Pas de Calais adressée au Président du Conseil régional Nord - Pas de Calais, le 9 juillet 2015.

⁶ Point de vue n°16.

La CGT cheminots Nord-Pas de Calais⁷ et le CESER l'ont rappelé, c'est aussi en termes de service offert et de qualité d'exploitation du REGL qu'une réflexion préalable doit être menée.

L'essentiel des citoyens, des élus, des représentants de la société civile ont donc souhaité que soit installée une gouvernance à même d'instaurer une concertation adaptée autour des différentes problématiques du projet. Elle doit permettre de clarifier les rôles et responsabilités de chacun (notamment entre la Région et SNCF Réseau), les caractéristiques techniques du projet et ses réelles possibilités de financement, s'agissant d'un projet qui organise la connexion d'une infrastructure neuve avec le réseau existant.

Les sujets de gouvernance d'ensemble du dispositif de transports en commun sont parus importants dans le débat. L'efficacité du REGL et le report modal route/ferroviaire (désengorgement de l'Autoroute A1) dépendent, pour les usagers, de nombreux facteurs : rabattement par les bus, simplification et harmonisation des tarifications et de la billetterie, politique de stationnement et de parking cohérente, extension des modes doux de déplacement.

UNE PRIORITÉ : PRÉSERVER LE PATRIMOINE, L'ENVIRONNEMENT, LE PAYSAGE ET LES TERRES AGRICOLES

Les questions des nuisances liées au projet, plus spécifiquement les répercussions sur le paysage, sont parmi les plus nombreuses sur le site du débat.

Avec l'objectif de limiter les impacts paysagers et environnementaux, le tracé du projet est proposé par le maître d'ouvrage en grande partie le long de la LGV et de l'autoroute A1. Selon les scénarii, la ligne rapide pourrait toutefois traverser certaines zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)⁸ et éventuellement un site Natura 2000. Elle intercepterait également plusieurs périmètres de protection de monuments historiques et devrait s'adapter aux exigences paysagères dues à l'inscription du Bassin minier au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Au cours du débat, des experts se sont exprimés sur des sujets tels que les eaux souterraines et la protection des captages, la préservation de la biodiversité, la trame verte et bleue, conformément au Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE-TVB). REGL est présenté comme un projet pouvant contribuer à la mise en œuvre du SRCE-TVB, une idée remise en cause par le monde associatif. Il entraînerait au contraire une diminution du nombre d'espèces présentes sur le territoire.

« Eviter, réduire, compenser », ainsi se résument les préconisations du CEREMA⁹ sur la fragmentation des milieux naturels et les infrastructures linéaires de transport. Elles font écho aux inquiétudes des riverains du TGV et de l'A1 face au cumul de nuisances sonores, en raison justement du regroupement des infrastructures linéaires.

La Chambre d'agriculture rappelle que « le territoire a déjà été fortement châtié par le croisement d'une multitude d'infrastructures »¹⁰. En cas d'une consommation d'espaces excessive, le projet sera rejeté par la profession, qui plébiscite en majorité l'amélioration de l'existant.

Enfin, au plan patrimonial, le tracé proposé au niveau du pôle d'échanges multimodal de Sainte-Henriette croise les terrils n°87 et 92¹¹, inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO.

⁷ Point de vue n°50.

⁸ La Forêt domaniale de Phalempin, le Bois de l'Offlarde, le Bois Monsieur, les Cinq Tailles, le Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut.

⁹ Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

¹⁰ Point de vue n°58.

¹¹ Colline artificielle construite par accumulation de résidus miniers.

Sujet très sensible pendant le débat, cet impact est apparu à certains participants comme une atteinte non compensable au Bassin Minier. La Mission Bassin Minier appelle à « protéger les cônes de vues paysagers et les éléments signaux du paysage minier ». ¹²

Au terme du débat, le public et les parties prenantes réclament que des études plus poussées soient menées pour réduire les impacts, et que les professionnels du secteur soient étroitement associés à la poursuite éventuelle du projet.

CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS

Le débat a fait bouger les lignes et les positionnements initiaux. Il a défini des plages d'accords et de désaccords dont la liste est désormais clairement connue du maître d'ouvrage.

S'il n'a pas toujours été en situation, à ce stade du projet, d'apporter toutes les réponses attendues, le maître d'ouvrage a répondu à l'essentiel des interpellations qui lui ont été faites.

À l'issue du débat, cinq groupes se dégagent parmi les acteurs du territoire : les partisans du projet, les soutiens conditionnels, les attentifs aux suites du projet, les sceptiques et les opposants.

Le projet en est au stade de la conception. Les opinions recueillies auprès du grand public et des acteurs du projet pourront inspirer les décideurs. À ce titre, le débat public sur le projet REGL peut être qualifié de véritable évènement démocratique à l'échelle régionale.

Les mobilités en général, le réseau ferroviaire existant, les usages et le tracé du projet, les conditions de son financement, et les enjeux d'aménagement du territoire du Nord-Pas de Calais, future région Nord-Picardie, ont nourri la majorité des échanges.

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 celle du ferroviaire. Pour ce faire, le public exige une meilleure prise en compte de l'ensemble des usages. Il faut aller au-delà de la relation domicile-travail. Le projet doit favoriser le rééquilibrage entre les territoires et participer à la réduction des inégalités existantes notamment chez les jeunes, les chercheurs d'emplois ou les salariés aux horaires décalés.

Le réseau ferré existant, sans pour autant être totalement décrié, semble inadapté aux attentes des usagers. La désaturation de la gare de Lille-Flandres participerait à une amélioration du service, mais l'idée d'une gare souterraine techniquement complexe et très coûteuse, ne fait pas l'unanimité.

Pour la majorité du public, le segment ferroviaire Lille-Bassin minier se trouve dans une situation extrêmement critique. Il semble constituer l'obstacle principal à l'usage du train dans la région. Dans ce contexte, le projet reçoit un assentiment assez fort, mais son tracé et le positionnement des gares font débat.

Les incertitudes demeurent quant au modèle économique et au financement du projet, quant à son exploitation et son articulation avec le réseau existant et, de façon plus large, quant à son intégration sur l'ensemble du territoire.

Si le maître d'ouvrage décide la poursuite du projet, la décision devra prendre en compte les attentes, les doutes et les oppositions exprimées tout au long du débat, d'autant qu'elle s'inscrira dans un contexte de fusion des régions.

¹² Point de vue n°21.

Il conviendrait alors de mettre en place une nouvelle gouvernance pour consolider la dynamique partenariale du projet, en y associant l'ensemble des acteurs du territoire au travers d'une instance de pilotage, et, plus particulièrement, les quatre partenaires fondamentaux (les deux pôles métropolitains de Lille et du Bassin minier, l'État, et l'opérateur historique, la SNCF).

Par ailleurs, il serait nécessaire d'élargir le champ des études, notamment en approfondissant l'examen des propositions complémentaires ou alternatives (en particulier pour la gare souterraine de Lille-Flandres).

Enfin, il serait souhaitable de poursuivre la concertation et l'information du grand public, en mobilisant des méthodes et outils innovants, pour maintenir et élargir la communauté apparue pendant le débat ; en apportant un soin particulier au maintien du dialogue autour des sujets les plus sensibles : l'implantation des gares, les nuisances pour les riverains, la consommation des espaces agricoles, et la préservation des terrils.

La désignation d'un garant indépendant, pour appuyer ce dispositif, serait opportune.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.



Christian Leyrit
Président de la Commission
nationale du débat public



244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
Tél. 01 44 49 85 60 - Fax : 01 44 49 85 61
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr