

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Compte Rendu

Réunion Publique de Villeneuve d'Ascq

30 juin 2015
19h-20h30

Résumé

Une quarantaine de personnes ont participé ce soir à la réunion de Villeneuve d'Ascq, qui fait partie des 3 mini-réunions publiques supplémentaires (avec Cambrai et Carvin) organisées par les communes accueillantes, en coordination avec la Commission. Elle a été intégralement enregistrée en version audio. Comme pour les autres réunions publiques, la Commission et le Maître d'Ouvrage ont présenté respectivement le débat et le projet.

Les échanges avec la salle ont porté principalement sur la desserte de Villeneuve d'Ascq avec notamment la localisation de la gare Pierre Mauroy, le prolongement du métro jusqu'à Lesquin et le projet de tram-train de la Métropole Européenne de Lille. La gare souterraine de Lille-Flandres a fait l'objet de questionnements et propositions avec la desserte, en alternative, de plusieurs gares (Saint-Sauveur, Caulier, Porte des Postes) plutôt que de ramener tous les trafics en une seule. Les possibilités de financement, l'aménagement du territoire et l'articulation du projet avec la Picardie, dans le cadre de la nouvelle grande région ont également été discutés.

La desserte de Villeneuve d'Ascq et le projet de tram-train de la Mel

Le maire de Villeneuve d'Ascq et des participants concordent sur le fait que le projet ne dessert pas vraiment le Stade Pierre Mauroy et encore moins Villeneuve d'Ascq. Ils arguent de la nécessité d'une meilleure liaison de Villeneuve d'Ascq, qui pourrait se faire à travers d'autres projets que le REGL tels que le tram-train, le prolongement de ligne de métro, ou d'autres lignes de train

Le maire de Villeneuve d'Ascq est favorable au projet, même s'il ne passe pas à proprement dit à Villeneuve d'Ascq. Le REGL devant être rapide, il ne demande pas forcément une desserte de Villeneuve d'Ascq, qui doit être cependant « liaisonné » par le biais d'autres projets. Il ajoute par ailleurs qu'il faut préciser certains tracés. La station « Pierre Mauroy », qui serait à 1,8 Km du stade, proche de Ronchin, nécessiterait des aménagements si ce n'est des bus-navettes. Il précise que le projet de tram-train de la MEL n'est pas abandonné mais reporté pour des raisons financières, notamment en raison du coût du doublement de la ligne 1. Il ajoute qu'il n'est pas toujours facile de faire passer le tram-train dans certaines rues, mais qu'une ligne Lille-Pont de Bois – Ascq – Orchies serait intéressante. Il déclare qu'il ne faut pas oublier la Wallonie, et que la ligne Tournai-Baisieux-Lille a des problèmes que ne relèvent pas tant de son état que de l'organisation de son exploitation.

Pour le président d'une association d'usagers, le projet n'est connecté à rien du tout sur le territoire de Villeneuve d'Ascq contrairement à ce qui est annoncé. Pour lui, la distance de 2 km est trop importante pour répondre aux attentes des supporteurs en termes de déplacements. Il indique qu'une desserte plus importante de Villeneuve d'Ascq est nécessaire car il n'est pas intéressant d'aller jusqu'à Lille Flandres pour ensuite reprendre le métro jusqu'à 4 cantons. Il propose l'intégration au projet REGL d'une prolongation de la ligne de métro jusqu'à la gare de Lesquin. Il regrette la mauvaise liaison actuelle de Lesquin à Villeneuve d'Ascq, qui est assurée par 2 lignes de bus aux horaires inadaptés.

Le président d'une autre association indique qu'il est du même avis et plaide pour une articulation de ce projet avec le Tram-train. Il propose un rabattement des habitants de Wattrelos, Hemmes, Lers ET Forest-sur-Marque à une station qui serait à créer au musée de Plein air à la sortie de Forest-sur-Marque.

Le maître d'ouvrage répond que la desserte des 4 cantons par le REGL poserait des problèmes car on passerait dans une zone urbanisée. Il indique qu'il est d'accord pour compléter le hub de Lesquin en améliorant sa desserte et ajoute qu'il n'existe pas de bus pour aller la cité universitaire et qu'il est obligé d'aller jusqu'à Flandres. Selon lui, il faudrait desservir Lesquin avec plus de bus pour aller d'une part à la cité universitaire et d'autre part à l'aéroport.

Il ajoute que le REGL n'a pas vocation à organiser le trafic de la toute région, cependant la liaison avec Tournai est à améliorer car elle n'est pas satisfaisante actuellement. Concernant la desserte de Villeneuve d'Ascq, il indique que La remise en circulation de la ligne Ascq-Orchies est prévue dans le Contrat de Plan Etat Région, avec la desserte de pont de bois, qui est un hub.

En conclusion de ces échanges le maître d'ouvrage indique que le REGL ne peut pas passer partout, et qu'il faut donc réfléchir à la mise en réseau afin qu'aucune destination ne soit négligée. Il ajoute qu'il faut travailler sur diverses solutions et qu'on pourrait envisager du tram-train, le prolongement de métro ou des navettes bus. Il termine en indiquant que Le REGL, dans son tronçon neuf, passe au plus près des lignes existantes pour ne pas être gêné par la circulation des trains, voitures, etc.

Aménagement du territoire

Une citoyenne indique que c'est un très bon projet à la bonne échelle, mais qu'il faut s'occuper de l'aménagement du territoire : il faut mettre autour le table, les étudiants, la recherche, l'économie. Elle propose la création d'une agence d'urbanisme Ad hoc. Un Géographe retraité ajoute que ce projet ne doit pas apparaître comme un aspirateur Lillois de la Région.

Le maître d'ouvrage répond que les grands projets aujourd'hui s'organisent autour des enjeux de mobilité et que le Grand Lille peut être de la même nature que Grand Paris. Il ajoute qu'il faut travailler avec tous les publics, comme le fait la Commission dans l'organisation du débat. Après le débat, si le projet se poursuit, un travail de participation devra avoir lieu sur le sujet de l'aménagement du territoire.

L'articulation avec la Picardie

Le maire de Villeneuve d'Ascq indique que les liaisons de la Picardie avec Lille seront des éléments importants pour la future région. Il prend l'exemple de la gare de Laon n'est pas électrifiée alors que Les Laonnois sont dans le bassin lillois. Un professeur géographe à la retraite se demande ce que va dire la Picardie avec l'apport de ce projet, qui ne concerne pas directement les Picards et si on ne devrait pas prolonger vers Amiens et St-Quentin.

J. Archimbaud , président de la Commission, confirme que la question de l'articulation avec la Picardie sera à prendre en considération par la nouvelle assemblée. Cela a été le sujet de la rencontre de la Commission avec des acteurs Picards le 24 juin dernier à Amiens.

Gare de Lille Flandres et concentration des flux

Un participant déclare qu'on dépense beaucoup d'argent pour Lille Flandres, en concentrant tout le flux sur cette gare. Selon lui, plutôt que de renforcer l'axe dominant, il faudrait offrir des alternatives, avec pourquoi pas la réutilisation de la gare Saint-Sauveur.

Le maître d'ouvrage répond qu'elle permet de passer Lille sans changer. Il est possible de réfléchir à d'autres gares comme Caulier ou Porte des Postes. Il ajoute qu'il ne peut réaliser un tel projet sans validation des territoires concernés et que la ville de Lille n'est pas favorable à la gare de Saint-Sauveur. Il termine en indiquant que le projet de tram-train, porté non pas par la Région mais par la Métropole Européenne de Lille, est en suspens.

Financement

Le Vice-président de la Région aux finances indique que le projet est visionnaire mais les finances sont actuellement limitées. Cependant, paradoxalement on des signaux positifs : le Contrat de Plan Etat Région est parti de bas, 450 Millions pour finir à 900 Millions ; l'association des régions de France indique que la Cotisation sur la Valeur Ajoutés des Entreprises va passer de 25% à 50% ; l'Europe va financer 42% du Canal Seine Nord ; sur Calais 2015, 100 Millions au rendez-vous. Il ajoute qu'aujourd'hui la MEL n'est pas capable d'ajouter une station pour aller à Eurasanté alors qu'il y a 20 ans on a construit les lignes les plus longues du monde. Il termine son intervention en indiquant qu'il y a besoin aujourd'hui de recentrer les moyens sur des gros projets d'avenir comme le REGL. La désynchronisation des flux doit absolument être faite mais cela n'empêche pas de faire un grand projet pour relier Lille au Bassin-Minier, conurbation unique en France. Il faut réformer le mode de gestion public et de financement.

Coût de ne rien faire

Une intervenant demande ce que coûterait de ne rien faire et s'interroge sur la possibilité de travailler avec des privés pour le financement.

Le maître d'ouvrage répond qu'il y a un coût en termes de perte d'attractivité, et de perte économique, mais qu'il est difficile de le chiffrer. Il précise que la Chambre de Commerce et d'Industrie évalue le temps perdu dans les bouchons, les complications liées coûtent 1,4 milliards par an à l'économie régionale.

Origine des usagers

A une question sur l'origine des nouveaux usagers du REGL et sur l'origine de la saturation de la ligne, le maître d'ouvrage, le maître d'ouvrage répond qu'il a effectué des études gare par gare et que le projet répond à un réel besoin. La majorité des usagers viendrait de l'automobile (61%).

Changement de Comportement

Le maire de Villeneuve d'Ascq indique qu'il y a des changements de comportement induits par l'outil, à titre d'exemple il cite la fréquentation du métro envisagée, qui était moins importante que celle constatée aujourd'hui.

Information Bilingue

A la suite de remarques de participants, le maître d'ouvrage convient qu'une information bilingue pour ce projet transfrontalier mérite d'être prise en considération.

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

Tél : 03 20 39 56 40