



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Le Préfet

Lille, le - 9 JUIL, 2015

Monsieur le président,

Vous avez souhaité porter au débat public le projet de Réseau Express Grand Lille, permettant ainsi un échange sur l'accessibilité à l'échelle de l'Aire métropolitaine lilloise (AML). Je me félicite de cette initiative : les citoyens attendent que des solutions concrètes puissent leur être proposées face à la congestion routière qui progresse d'années en années à l'entrée sud de la métropole.

En prenant le parti d'une infrastructure lourde dédiée au transport collectif à proximité immédiate de l'autoroute A1 congestionnée, le projet met en lumière les limites de la réponse routière aux besoins de mobilité et fait le pari d'une alternative crédible à l'autosolisme (utilisation d'une voiture par son seul conducteur).

C'est un parti-pris à encourager : Le bénéfice à attendre du projet réside non seulement dans l'offre complémentaire reliant des pôles de l'aire métropolitaine lilloise mais avant tout dans sa capacité à structurer avec les territoires traversés un système de transport permettant aux habitants d'organiser leurs déplacements en étant moins dépendants de l'automobile.

Le Conseil régional y contribue substantiellement à travers les déclinaisons de son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire qui témoigne de notre volonté partagée d'aider les collectivités à se structurer autour de pôles métropolitains et de renforcer leur travail en Inter-Scot pour agir de façon coordonnée aux différentes échelles de l'aire métropolitaine.

L'État est également attaché à promouvoir des offres alternatives à l'autosolisme, en subventionnant des projets dans le cadre de l'appel à projet Transport collectifs et mobilité durable mais également à travers sa démarche participative pour élaborer un cadre de cohérence à cette échelle en convergence avec la stratégie du Conseil régional. Dans le prolongement de ces réflexions, j'ai souhaité que l'Etat conduise en partenariat avec la Métropole Européenne de Lille une mission d'inspection, confiée au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable pour faire des propositions pour améliorer l'accessibilité lilloise et la contribution du Conseil régional y est essentielle.

Monsieur Daniel PERCHERON
Président du Conseil régional du Nord – Pas-de-Calais
151 avenue du Président Hoover
59800 LILLE

Il me semble utile de profiter de cet avis de l'État sur le projet que vous avez soumis au débat public, pour rappeler plusieurs convictions que m'inspirent ces travaux réalisés à l'échelle de l'AML autour des questions de mobilité :

- les projets d'infrastructures et de services de transport ne résoudront pas - à eux seuls - la question de la saturation du réseau routier autour de Lille, qu'il s'agisse du Réseau Express Grand Lille ou du projet de liaison entre l'A1, l'A23 et l'A27 au Sud-Est de Lille. Ma responsabilité de maître d'ouvrage pour ce projet routier ont amené mes services à envisager plusieurs scénarios pour bien appréhender le type de réponse routière qui peut être envisagé sur ce territoire. Je porterais à la connaissance du public à l'occasion de la consultation du SCOT de Lille l'état d'avancement des réflexions de l'État sur cette infrastructure.
- Dans l'aire métropolitaine lilloise, les stratégies d'évolution de l'offre autoroutière ou de développement de l'offre structurante de transport collectif ne seront pleinement efficaces que si elles s'accompagnent de véritables changements des comportements individuels de mobilité. Cela nécessite :
 - une incitation forte à l'usage des transports collectifs, des modes doux et au covoiturage par de l'animation sur le terrain permettant de dégager des solutions au sein des entreprises et des administrations, de fédérer les initiatives de mise en relation des usagers au sein du syndicat mixte régional des transports, et de créer des avantages dédiés co-voitureurs et transports en commun (de stationnement aujourd'hui et de voiries réservées demain) ;
 - une politique de stationnement coordonnée pour les pôles émetteurs et récepteurs de trafic, ainsi qu'aux abords des nœuds du réseau de Transports Collectifs.
- Les orientations pour l'aménagement économique et le développement urbain sont, à l'horizon de 2030, les plus déterminantes. Au-delà de la stratégie d'aménagement des offres de service en transport collectif qui ont un impact financier très fort sur les finances publiques, la maîtrise des conditions de déplacement passe, pour l'ensemble des acteurs publics et privés, par une politique coordonnée :
 - de limitation de l'étalement urbain pour l'habitat par une densification autour des pôles et axes structurant des Transports Collectifs ;
 - d'organisation et de développement des zones économiques favorables à une logistique orientée vers le ferroviaire et la voie d'eau, et accessibles par les TC ou aménagées pour les modes actifs (marche à pied, vélo, covoiturage...)

*
* *
*

Le projet soumis au débat public s'articule principalement autour d'un tronçon central de 37 km en infrastructure neuve entre Lille et Hénin-Beaumont avec des connections possibles vers le Nord en direction d'Armentières et de Tourcoing puis Courtrai et vers le sud en direction de Lens d'une part, Douai et Arras d'autre part. Plusieurs variantes de tracés sont évoquées soit localement à Lesquin ou à Courtrai soit sur le principe d'aménagement par l'ajout d'une troisième voie le long du réseau existant.

Il desservira 6 gares et pôles d'échanges : une gare double à Hénin-Beaumont sur le site de Sainte-Henriette, une gare à Carvin à proximité immédiate de l'autoroute A1 et de la commune de Libercourt, une gare à Seclin en liaison avec la zone d'activité Unexpo, une gare à Lesquin pour laquelle deux options restent ouvertes : soit par transformation de la gare existante soit par un positionnement nouveau proche de l'aéroport, une gare desservant le stade Pierre Mauroy dont le statut et la localisation restent à définir, enfin une transformation de la gare Lille Flandre pour permettre des circulations traversantes vers Armentières d'une part, Roubaix/Tourcoing/Courtrai d'autre part. Le dossier évoque la possibilité, dans un second temps, de créer une station supplémentaire entre Roubaix et Tourcoing pour desservir la zone de l'Union.

La majorité des gares à créer s'inscrivent dans des espaces aujourd'hui non urbanisés.

Cette infrastructure neuve vise à offrir un service performant pour la desserte pôle à pôle en fréquence (12 dessertes à l'heure, soit un train toutes les 5 minutes dans la section centrale) plus qu'en temps de parcours (gain de 4 minutes par rapport à la situation actuelle entre Lille et Hénin-Beaumont) des gains plus significatifs sont attendus avec le déploiement complet sur les distances plus longues (de l'ordre de 20 minutes gagnées sur des trajets Cambrai-Lille ou Douai-Roubaix). L'amélioration porte également sur une meilleure régularité du service par l'utilisation d'une voie dédiée.

Le service sera assuré par l'acquisition de matériel roulant neuf qui viendra compléter le parc existant déjà fortement mobilisé au fil des renouvellements de matériels à partir de 2025.

Le coût total du projet est aujourd'hui évalué à 2,1 milliards d'euros dont 490 M€ pour la restructuration de la gare Lille-Flandre. Même s'il est trop tôt pour définir le mode de financement du projet, le dossier évoque la possibilité d'étudier des options originales comme l'allocation d'une écotaxe poids-lourds, la mise en place d'un péage sur les sections autoroutières actuellement gratuites ou une taxation des plus-values foncières et immobilières.

Le dossier ne précise toutefois pas le mécanisme de financement, de l'équilibre financier de son fonctionnement futur et de son impact sur l'offre TER existante ainsi que le statut de la voie nouvelle et son impact sur la gestion du Réseau Ferré National. Il n'examine pas non plus la capacité d'investissement des acteurs publics.

Au-delà du projet lui-même, le dossier s'attache à préciser les ambitions et valeurs que le Conseil Régional porte à travers ce projet vecteur d'une stratégie d'aménagement équilibré du territoire combinant ville intense et mobilité durable : des enjeux d'accessibilité du territoire, des enjeux de cohésion sociale des populations, des enjeux de dynamisme économique de la métropole régionale ainsi que des enjeux pour le climat et la qualité de l'air. Enjeux que nous partageons.

Enfin, le dossier esquisse des pistes d'accompagnement pour réussir l'insertion du projet dans le territoire par la relation avec les transports en commun existants, une politique de stationnement rigoureuse, le rabattement par le covoiturage, les modes actifs et l'auto-partage.

*
* *

Concernant plus spécifiquement, les différents scénarios proposés au débat public, l'État partage la conviction :

- que le scénario de maintien de l'offre existante n'est pas soutenable, c'est pourquoi le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 dans lequel nous nous sommes conjointement engagés comporte un volet ferroviaire de 341 millions d'euros.
- que le scénario de renforcement de l'offre existante est limité et que seule une infrastructure nouvelle entre Lille et Libercourt permettra d'augmenter l'offre ferroviaire sur ce tronçon.

Pour autant, le dossier proposé au débat public ne permet pas de pleinement évaluer les bénéfices et impacts à attendre du projet. Cet impact dépendra en effet grandement des décisions qui seront prises (ou non) par les collectivités locales pour préparer et accompagner le Réseau Express Grand Lille, notamment autour des nouvelles gares et les projets d'aménagement qui y seront liés. Ces décisions détermineront la bonne intégration territoriale du projet et sa capacité à provoquer le report modal attendu.

Par ses ambitions, rappelées dans le dossier de présentation, le projet REGL conduit à poser la question des potentialités de développement économique et résidentiel qu'il induit à moyen et long termes ainsi que celle du partage entre les collectivités concernées, de la valeur ajoutée urbaine. En effet, ce projet n'est pas seulement une infrastructure de transport, il vise à structurer durablement le développement d'un vaste territoire autour de la métropole régionale

Une manière d'en évaluer la portée peut consister en une analyse prospective structurée autour de trois scénarios contrastés :

- celui de gares « ouvertes », aisément accessibles en voiture qui tend à prolonger les dynamiques engagées de périurbanisation diffuse,
- celui du réaménagement des pôles-gare existants favorisé par l'encadrement de l'initiative privée par des procédures publiques de type ZAC,
- celui d'un rééquilibrage profond des polarités urbaines par la création, autour des nouvelles gares de nouveaux quartiers « denses, intenses et compacts » favorables au développement de fonctions tertiaires de niveau métropolitain.

Par ailleurs, il me semble que le complet déploiement de ce projet, épine dorsale du système de transport collectif, nécessite que soit précisés l'impact sur l'ensemble des offres de transports collectifs, la consistance des politiques ambitieuses d'aménagement à mettre en œuvre autour des nouvelles gares et le mode de régulation des offres de stationnement autour de l'ensemble des gares ferroviaires desservies et des principaux pôles d'échanges.

Dans ce cadre, il me paraît utile, pour que le projet réussisse dans toutes ses ambitions, que le Conseil Régional, maître d'ouvrage, précise les retombées attendues du projet selon trois enjeux :

- La contribution du projet à l'aménagement du territoire métropolitain et l'équilibre entre les pôles qui le structurent. Cela peut nécessiter des échanges avec les SCOT afin que ce projet de transport nourrisse les stratégies de développement urbain en liaison avec les orientations du SRCAE.
- L'aménagement urbain des pôles gares et la bonne articulation avec les réseaux de transport en commun existant. Cela peut nécessiter d'engager une réflexion avec les 8 AOT de la zone pour coordonner l'offre de rabattement et examiner les possibilités de restructuration de leur réseau de TC autour de cette colonne vertébrale voire d'envisager les conditions d'un transfert de compétences de stationnement sur certaines zones autour des gares à l'AOT en charge de l'exploitation du REGL.
- L'impact économique du projet en phase d'investissement puis en phase de fonctionnement de façon à mesurer les conséquences possibles sur le reste du réseau ferroviaire.

Sur ce dernier point, l'État contribuera au côté du Conseil régional à l'étude prospective ferroviaire que nous avons conjointement confiée à SNCF Réseau pour examiner le niveau de sollicitation de différents scénarios d'offres contrastés, qui permettra d'appréhender les combinaisons d'offre permise par cette nouvelle infrastructure et d'éclairer les chantiers d'infrastructures ferroviaires à engager dans le cadre des Contrats de Plan.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le président, l'expression de ma très vive considération.

et de mes meilleurs sentiments

Jean-François CORDET