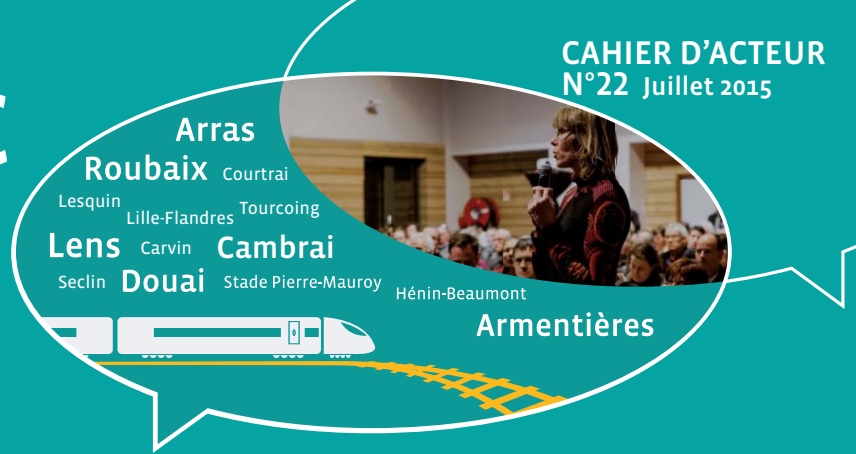


DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT ALTERNATIF

Environnement Développement Alternatif - EDA

EDA est une association (loi 1901) constituée de membres aux connaissances et implications variées, motivés par des valeurs et volontés d'action communes pour promouvoir un développement qui mette en œuvre le droit de chaque être humain à vivre dignement dans un environnement sain, agréable, et à participer démocratiquement à la vie publique.

Nous constatons que le mode de développement actuel, basé sur la seule logique marchande, porte atteinte à la santé des êtres vivants, à l'environnement sur l'ensemble de la planète, et compromet les conditions de vie des générations futures. Il renforce les inégalités et les injustices. Nous voulons contribuer à changer cette situation inacceptable.

Par leur réflexion, leur mobilisation, leurs propositions, les membres d'EDA interviennent à tout niveau (local, national, mondial) : ils participent à la formation, l'information et la mobilisation des populations, et agissent dans les instances de concertation et de décision en apportant leur savoir-faire, dans un esprit constructif et soucieux de l'intérêt général.

CAHIER D'ACTEUR

REGL : voir plus large et mieux étudier les alternatives

En préambule, nous voulons dire qu'à l'occasion de ce débat nous avons été témoins de la diligence des membres de la Commission Particulière du Débat Public, qui ont multiplié les rencontres et ateliers en divers points de la région. Ils ont demandé l'avis d'acteurs peu souvent entendus, tels les citoyens dans leur lieu de vie, au marché notamment ou dans les gares, ou les lycéens et les étudiants au sein de leurs établissements. Un engagement que nous avons apprécié.

Le « Réseau Express Grand Lille » dont le projet nous est proposé par le Conseil Régional Nord-Pas de Calais est à l'évidence un équipement structurant pour l'ensemble d'une grande région, et sur le long terme. C'est par nature un projet très complexe, aux nombreux enjeux imbriqués. Il implique de nombreux acteurs et nécessite une vision transversale et globale. Son coût, tel que prévu, est très important, et dorénavant il est à craindre qu'il soit sous-estimé. La décision de le réaliser sous cette forme est donc lourde de conséquences pour les habitants du Nord-Pas de Calais, et au-delà. Elle doit donc être rigoureusement pesée. Nous devons dire que sur plusieurs points importants à nos yeux, le dossier présenté ne nous a pas convaincus. Nous demandons que sur plusieurs aspects les études et le débat soient poussés plus avant.



Dans quelle mesure le REGL contribuera-t-il à atteindre les objectifs annoncés ?

Lutter contre la saturation du réseau routier et autoroutier

Le projet se focalise sur Lille, et a pour ambition de répondre à un problème de thrombose routière et autoroutière autour de Lille. Mais il n'analyse pas les raisons de cette thrombose, qui est due en premier lieu à l'hypertrophie de Lille par rapport au reste de la région. Il propose donc une solution qui, selon nous, risque de renforcer encore cette hypertrophie, en favorisant les déplacements de la périphérie vers le centre.

Par ailleurs il répond au problème uniquement par la nécessité de favoriser le report modal des automobilistes vers le train, auquel nous sommes évidemment favorables, mais qui nous semble répondre partiellement à la question.

La part des camions dans l'encombrement des routes paraît non négligeable aux yeux des usagers que nous sommes, et une solution qui ne chercherait pas à renforcer aussi la part ferroviaire pour le fret nous semble vouée à une réussite très partielle. Pour nous la question doit être étudiée dans sa globalité, au-delà des attributions de compétences des différentes entités administratives ou territoriales.



Favoriser le report modal ne dépend pas que de l'infrastructure mise à disposition. Tout ce qui concerne l'exploitation du réseau compte pour beaucoup dans la satisfaction des besoins des usagers. Il est donc indispensable que dès le début du projet soient clairement définies les conditions pour que le service fourni conduise des automobilistes, actuellement plus ou moins contraints, à abandonner, en nombre significatif, leur voiture au profit du train. Il est particulièrement important :

- d'organiser une bonne accessibilité, donc de rendre effective l'intermodalité
- de pratiquer des tarifs attractifs et persuasifs en faveur des transports en commun
- d'assurer une présence humaine dans les trains et dans les gares

De notre point de vue, atteindre ces objectifs et maintenir dans le temps leur satisfaction nécessite **un service public de la mobilité et des transports**. Il ne s'agit pas là d'une centralisation mais d'une étroite coordination, sous maîtrise publique, garantissant à tous une égalité de traitement, quels que soient les revenus et le lieu où résident les usagers. Nous y sommes d'autant plus sensibles que la période actuelle est lourde de menaces sur les trains Intercités, de risques de dégradation du service en raison de la future libéralisation des transports voyageurs et de concurrence des autocars permise par la loi Macron.

Réduire les déséquilibres entre territoires - garantir leur accessibilité

Le projet est quasi-exclusivement axé sur les déplacements domicile-travail et ne prend pas explicitement en compte les lieux de loisirs, de culture, de détente. Cette conception renforce la logique de zonage du territoire : les lieux où l'on habite – ceux où l'on travaille ou étudie - ceux où l'on achète...

Cela traduit une conception du développement du territoire limitée aux facteurs économiques, ce qui est en effet le cas du mode de développement actuellement dominant.

Un équipement structurant et pour le long terme pourrait au contraire chercher à promouvoir une autre vision, plus en adéquation avec le bien vivre, allant à l'encontre d'une logique de concentration. Elle s'efforcerait de mieux répartir, entre les différentes zones de la région, emplois de proximité, habitat de qualité et services suffisants. Nous voulons dire par là qu'une infrastructure de transport n'est pas seulement une manière de répondre à des contraintes actuelles, mais qu'elle doit être vue comme une opportunité d'influer sur l'avenir en faisant d'autres choix que ceux qui ont fait naître ces contraintes.

Le périmètre concerné par le REGL ne se concentre que sur la métropole et ne s'inscrit pas suffisamment dans une entité plus large. Certes le projet a été conçu avant l'annonce de la fusion des régions Nord-Pas de Calais et Picardie : il nous semble que son impact sur l'aménagement du territoire doit être revu dans cette perspective

De même, l'ouverture vers la Belgique est limitée : elle ne s'étend pas à Tournai, ville avec laquelle il y a déjà des échanges non négligeables, ne serait-ce déjà qu'en temps que ville partenaire de l'Eurométropole. Il faudrait notamment prévoir une coopération efficace dans le domaine du service à rendre aux usagers transfrontaliers, en particulier en matière de tarification.

Un autre équipement structurant, le Canal Seine-Nord Europe, est prévu à une échéance qui se rapproche : sa place dans le paysage régional n'est pas évoquée.

Le schéma général du réseau ferré dans notre région fait apparaître une prédominance des lignes radiales (schéma en étoile autour de Lille). C'est d'ailleurs le schéma que l'on retrouve majoritairement en France, tant à l'échelle nationale que dans beaucoup de régions. Or le développement équilibré d'un territoire suppose la possibilité de liaisons transversales, ou « en rocade ». La réponse apportée par le projet de REGL peine à sortir du dessin hérité du passé : en effet elle cherche à faciliter la mobilité transversale ... en passant par le centre ! Nous demandons que pour éviter de conforter encore un schéma qui a montré ses limites, des solutions soient recherchées pour privilégier l'effet maillage à l'effet radial.

Enfin, nous remarquons la volonté exprimée « d'accompagner la dynamique métropolitaine régionale ». Ceci évoque une vision d'une autre organisation de l'Europe, que l'on peut résumer succinctement par le terme de « Europe des régions ». C'est un autre débat, de grande ampleur, qui, à notre connaissance, n'a pas été mené publiquement, et il serait prématuré de s'y référer.



Des études complémentaires sont nécessaires

La présentation des alternatives au REGL n'est pas assez développée :

Nous demandons que des données plus détaillées, et chiffrées, soient versées au dossier, concernant les aménagements, renforcements, améliorations de l'existant qu'il conviendrait de prévoir pour constituer une alternative mieux étayée au projet de REGL.

Nous souhaitons que ces éléments tiennent compte de nos remarques précédentes à propos de l'aménagement du territoire.

La gare souterraine Lille-Flandres représente un problème spécifique. En raison d'un sous-sol très encombré, et de la présence d'eau, ce chantier se heurte à d'importantes difficultés techniques, qui entraîneraient un coût élevé. Nous demandons que soit étudié un ensemble de solutions permettant des alternatives pour assurer les liaisons transversales

Les résultats des études prospectives sur les conséquences attendues en matière de développement des différentes zones de la région doivent être exposés. Si besoin est, ces études doivent être approfondies. Les impacts territoriaux et fonciers, notamment, doivent être analysés en prenant pour critère le poids de leur contribution au rééquilibrage des territoires, dans la perspective de la vision que nous évoquons au paragraphe précédent.

Les besoins d'aménagements connexes :

Des aménagements complémentaires sont nécessaires à un fonctionnement optimal du REGL. Certains sont évoqués : « aménagements d'envergure autour des cinq pôles d'échange » (p75). D'autres non, par exemple les éventuelles modifications du réseau routier pour assurer la fluidité d'accès autour des gares desservies par le réseau et ses prolongements.

Tous ces aménagements doivent être étudiés et leur coût chiffré : même si ce n'est pas stricto sensu le même budget, il s'agit bien d'équipements publics.

Quelques points particuliers

La gare de Lesquin :

Malgré la proximité, à vol d'oiseau, de l'autoroute A1 et de l'aéroport, l'intermodalité concrète de cette gare n'est pas évidente. Elle semble limitée au TER et au REGL.

Le statut de ce nouveau réseau :

Sauf erreur, ce point n'est pas mentionné. Or il est important à connaître, tant du point de vue du patrimoine public que pour son impact sur les modalités d'exploitation future du réseau. Nous posons deux questions : le REGL serait-il distinct de l'actuel TER, ou en ferait-il partie ? Qui en serait propriétaire ?

Les hypothèses de financement :

Sans reprendre tous les points exposés p84 et 85 du dossier de présentation, nous disons dès maintenant notre avis favorable à une écotaxe sur les poids lourds, et notre avis défavorable à un péage urbain, par nature discriminant vis à vis des plus pauvres et des riverains.

Conclusion

A partir du constat d'un déficit de mobilité et d'encombrements récurrents entre l'agglomération lilloise et le Bassin Minier, ce dossier présente trois solutions : maintien du service actuel, renforcement du service TER sur le réseau existant aménagé, et REGL.

La deuxième solution, dite « alternative », est trop restreinte et trop peu argumentée pour permettre un choix éclairé. Nous demandons que des études complémentaires, dans une perspective plus large, soient menées pour trouver des solutions plus équilibrées au besoin de transport dans la région

L'option REGL est sous-tendue par une vision de la région à l'horizon 2030 que nous ne partageons pas, en particulier parce qu'elle renforce la centralité de Lille au détriment des autres villes et territoires de la région. D'ailleurs la dénomination même de cet équipement l'annonce clairement, puisqu'elle a pour ambition un réseau « grand Lille », et non un service régional.

Les investissements importants nécessaires à la construction de ces infrastructures justifient que soient recherchées des alternatives mieux adaptées aux besoins et à la qualité de vie de l'ensemble des habitants de la région, et prenant en compte l'ouverture vers la Picardie et la Belgique.