

cndp

Commission nationale  
du débat public

**DÉBAT PUBLIC**  
**RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE**  
**(REGL)**

*2 avril - 22 juillet 2015*



**Arras**

**Roubaix** Courtrai

Lesquin Lille-Flandres Tourcoing

**Lens** Carvin **Cambrai**

Seclin **Douai** Stade Pierre-Mauroy Hénin-Beaumont

**Armentières**



## COMPTE RENDU

---

ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT ET LES MEMBRES  
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE  
DU DÉBAT PUBLIC

LE 22 SEPTEMBRE 2015

*Vous pouvez retrouver l'intégralité des archives du débat sur le site Internet de la Commission nationale du débat public :*

<http://regl.debatpublic.fr>

*ou*

<http://www.debatpublic.fr/projet-reseau-express-grand-lille-regl>

*ou*

<http://www.debatpublic.fr>

*Vous y retrouverez également l'intégralité des « points de vue » (cahiers d'acteurs et contributions) recueillis en un unique document PDF.*

**CE DOCUMENT EST ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT ET LES MEMBRES DE LA  
COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC**



**Jacques ARCHIMBAUD**  
*Président*



**Nathalie DURAND**



**Assad FERGUENE**



**Sylvie HAUDEBOURG**



**Jérôme LAURENT**



**Michèle TILMONT**

**Avec le concours du secrétariat général et de Campardou Communication**

Création graphique : Campardou Communication

Photos : Priscilla Cassez



# LE DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE, EN QUELQUES CHIFFRES

## • QUELQUES DATES CLÉS :

- 23 octobre 2014 : saisine de la CNDP par le Conseil régional du Nord-Pas de Calais, maître d'ouvrage
- 5 novembre 2014 : saisine jugée recevable, décision d'organiser un débat public
- 3 décembre 2014 : désignation du président et des membres de la Commission particulière du débat public (CPDP)
- 1 avril 2015 : validation du calendrier du débat, des modalités d'organisation du débat, du dossier du maître d'ouvrage et de sa synthèse
- 2 avril 2015 : début du débat public
- 22 juillet 2015 : fin du débat public
- 22 septembre 2015 : publication du compte rendu et du bilan

## • QUELQUES CHIFFRES CLÉS :

- Plus de 3 800 participants aux 97 rencontres avec le public
- 69 points de vue : 27 cahiers d'acteurs, 42 contributions
- 9 624 visiteurs uniques sur le site Internet, 57 680 pages web consultées, 114 questions posées, 225 avis postés
- 913 abonnés à la page Facebook et 571 abonnés au compte Twitter
- 3 000 exemplaires du dossier du maître d'ouvrage
- 10 000 exemplaires de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage
- 9 000 exemplaires des deux journaux du débat

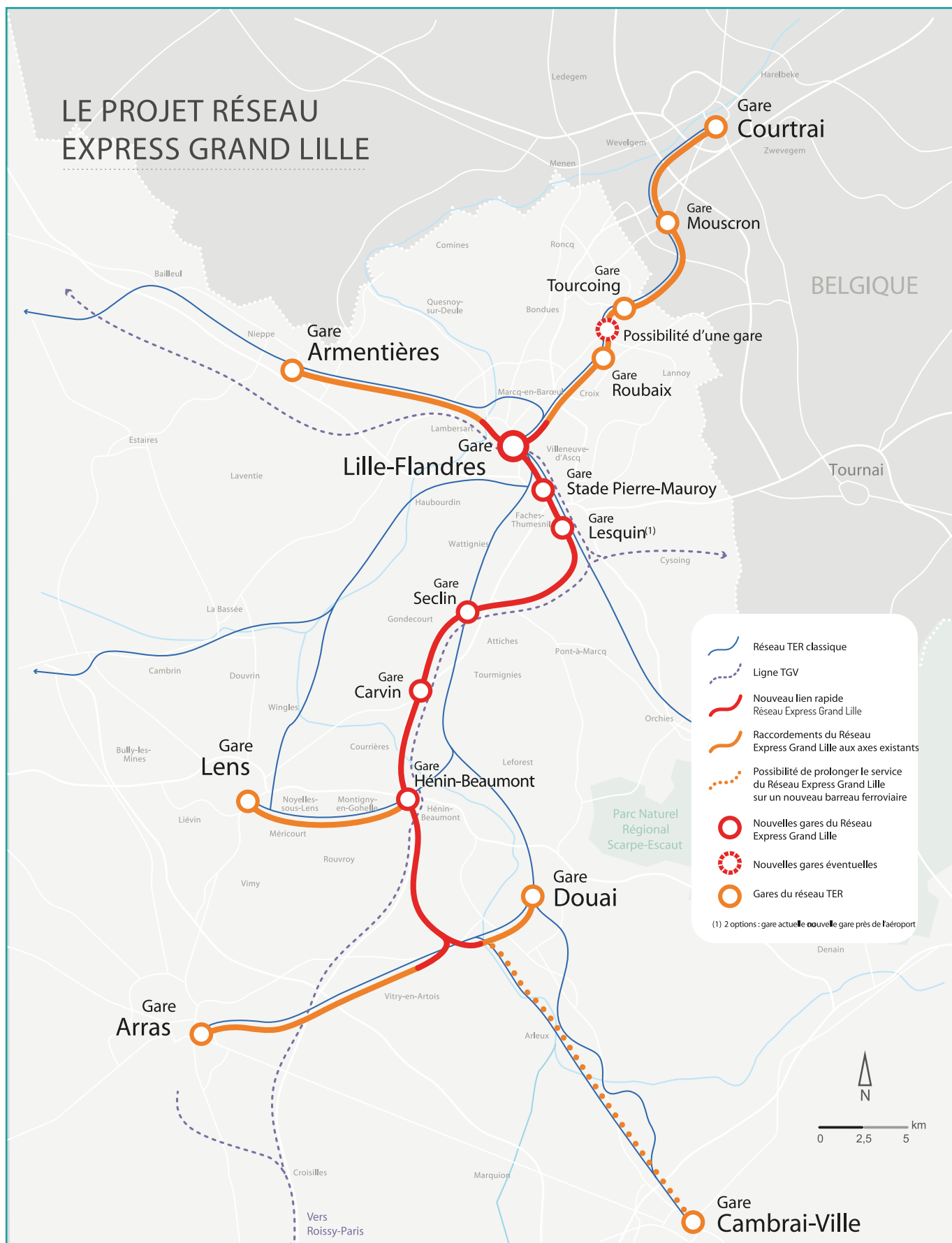
## • CHIFFRES DE L'ÉVALUATION<sup>1</sup> :

- 214 réponses au questionnaire
- 45,9 % ont été informés de la tenue du débat par une collectivité, une association, ou un organisme auquel il/elle est affilié(e), 30,1 % par un article dans la presse
- 83,6 % pensent que la Commission particulière était neutre aux cours des réunions
- 78,7 % déclarent que tous les points de vue ont pu s'exprimer au cours du débat
- 59,1 % sont globalement très satisfaits ou satisfaits du débat, 24,4 % ne sont globalement pas satisfaits

• **UNE COMMISSION NEUTRE ET INDÉPENDANTE** présidée par Jacques ARCHIMBAUD, accompagné de 5 membres, Nathalie DURAND, Assad FERGUENE, Sylvie HAUDEBOURG, Jérôme LAURENT et Michèle TILMONT, et secondée par un secrétaire général, Christophe VOINEAU, et une secrétaire générale adjointe, Priscilla CASSEZ, ainsi qu'un assistant, Stéphane HAUTEFEUILLE.

<sup>1</sup> Voir en annexe 7 les graphiques des statistiques plus détaillées.

# LE PROJET RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE



Carte réalisée par le maître d'ouvrage

## FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE<sup>2</sup>

### • MAÎTRE D'OUVRAGE :

Le Conseil régional du Nord-Pas de Calais

### • CONTEXTE :

- Des grands axes routiers et autoroutiers saturés aux heures de pointe, réduisant l'attractivité du territoire.
- Une offre de transport express entre pôles urbains qui a atteint ses limites pour répondre à la demande.
- Des lieux d'activités de plus en plus éloignés des lieux de résidence.

### • OBJECTIFS AFFICHÉS PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE :

- Offrir aux habitants de la région une liaison rapide et efficace entre les pôles urbains de cette aire métropolitaine.
- Favoriser les échanges interurbains entre polarités du Grand Lille.
- Répondre à un besoin croissant de déplacements de la métropole lilloise, notamment sur son axe nord-sud, et entre la métropole et les territoires voisins.

### • CARACTÉRISTIQUES :

- 4 connexions au réseau ferré national
- 56 kilomètres de voies nouvelles
- 99 kilomètres de voies existantes
- 6 gares et pôles d'échanges
- 31 000 voyageurs quotidiens sur le Réseau Express Grand Lille

### • COÛT PRÉVISIONNEL :

Près de 2,11 milliards d'euros

### • DATE DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE :

Horizon 2030

<sup>2</sup>Référence : dossier du maître d'ouvrage

# COMPTE RENDU

## DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

---

2 AVRIL 2015 - 22 JUILLET 2015

### SOMMAIRE

<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>8</b>
<b>CHAPITRE 1 - L'organisation du débat</b>	<b>11</b>
<b>PARTIE 1 : LA PRÉPARATION DU DÉBAT</b>	<b>12</b>
Mise en place de Commission particulière.	12
Préparation du dossier du maître d'ouvrage.	13
Préparation des modalités du débat	14
<b>PARTIE 2 : LE DÉROULEMENT DU DÉBAT</b>	<b>15</b>
Les supports et les documents diffusés	17
La couverture de presse.	18
Les réunions publiques	19
Le débat mobile	22
Les auditions publiques d'experts	23
Les rendez-vous avec les acteurs	24
Les rendez-vous avec les jeunes	26
Les outils Internet	27
La fabrique des propositions	29
Les "points de vue" : cahiers d'acteurs et contributions	29
L'atelier citoyen.	30
<b>CHAPITRE 2 - Le point de vue du grand public et des acteurs</b>	<b>31</b>
<b>PARTIE 1 : LE POINT DE VUE RECUEILLIS DANS LE GRAND PUBLIC</b>	<b>32</b>
Les résultats du débat mobile.	32
Zoom sur les jeunes	36
Zoom sur les salariés de Mobivia Groupe	38
<b>PARTIE 2 : LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS DU TERRITOIRE.</b>	<b>39</b>
<b>CHAPITRE 3 - Examen des arguments échangés pendant le débat</b>	<b>43</b>
<b>PARTIE 1 : OPPORTUNITÉ</b>	<b>44</b>
Les mobilités en Nord-Pas de Calais et au-delà	44
Transport en commun, REGL et l'aménagement du territoire	50
Thrombose routière et report vers le rail	51
Le service proposé par le REGL	52
La question de la métropolisation et l'étalement urbain	53
Le positionnement des gares	54



<b>PARTIE 2 : LA QUESTION DU FINANCEMENT ET DES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES . . . . .</b>	<b>55</b>
Les coûts et financements. . . . .	55
L'exploitation du REGL . . . . .	58
Les impacts économiques et sur l'emploi . . . . .	58
Les impacts sociaux . . . . .	59
<b>PARTIE 3 : IMPACTS SUR L'ESPACE ET L'ENVIRONNEMENT . . . . .</b>	<b>60</b>
L'impact sur les terres agricoles. . . . .	60
L'environnement . . . . .	60
La fragmentation de l'espace . . . . .	61
L'eau. . . . .	62
Le patrimoine. . . . .	62
Les paysages . . . . .	63
Les nuisances sonores . . . . .	63
<b>PARTIE 4 : UNE CONDITION CLÉ DE SUCCÈS, ORGANISER LES GOUVERNANCES À VENIR. . . . .</b>	<b>64</b>
<b>PARTIE 5 : PROPOSITIONS DE VARIANTES ET D'EXTENSIONS DU TRACÉ . . . . .</b>	<b>65</b>
Les variantes du REGL dans le DMO . . . . .	65
Les extensions du REGL vers Bailleul, Hazebrouck, Valenciennes, etc. . . . .	66
Les extensions du REGL vers Tournai . . . . .	67
L'infléchissement du tracé et la gare de Carvin Ouest . . . . .	67
Arras - Lille via un infléchissement du tracé et une gare trimodale (REGL, TER, TGV) à créer. . . . .	67
Desserte de Cambrai - Lille . . . . .	68
<b>PARTIE 6 : EXAMEN DES ALTERNATIVES . . . . .</b>	<b>69</b>
Les alternatives présentées dans le DMO . . . . .	69
Les alternatives apparues dans le débat . . . . .	70
Zoom sur la fabrique des propositions . . . . .	72
Le diagnostic des mobilités et des déplacements . . . . .	72
Les conditions de réduction de la thrombose routière . . . . .	73
Les modalités de désaturation du réseau ferroviaire . . . . .	74
Les modèles et les méthodes d'organisation du ferroviaire . . . . .	75
Zoom : résumé des consensus et dissensus . . . . .	76

**CHAPITRE 4 - Les recommandations de la Commission particulière  
au maître d'ouvrage 79**

<b>ANNEXES</b>	<b>83</b>
ANNEXE 1 – LES ACTEURS RENCONTRÉS .....	84
ANNEXE 2 – COUVERTURE PAR LES MÉDIAS .....	86
ANNEXE 3 – FICHE « DONNEZ VOTRE OPINION SUR LE REGL » UTILISÉE POUR LE DÉBAT MOBILE.....	88
ANNEXE 4 – LISTE DES AUDITIONS PUBLIQUES D'EXPERTS.....	90
ANNEXE 5 – LES « POINTS DE VUE » DES ACTEURS .....	91
ANNEXE 6 – TABLEAU BUDGÉTAIRE .....	93
ANNEXE 7 – L'ÉVALUATION DU DÉBAT .....	94

## AVANT-PROPOS



*S'il n'était pas le premier à porter sur un linéaire ferroviaire de type RER, le débat public sur le projet de Réseau Express Grand Lille fut le premier à être organisé à partir d'une maîtrise d'ouvrage « Conseil régional ».*

*La Commission nationale du débat public (CNDP) avait estimé une première fois en janvier 2014 ne pas pouvoir répondre positivement à la saisine du Conseil régional, celui-ci n'ayant pas compétence à construire et exploiter un chemin de fer neuf.*

*La loi du 4 août 2014 ayant conféré aux conseils régionaux cette capacité, il devint possible à la CNDP de répondre positivement à la seconde saisine.*

### **Un calendrier très serré**

*En raison du retard ainsi pris, le débat s'est inscrit dans un calendrier assez contraint, quelques semaines après les élections départementales et quelques semaines également avant les élections régionales.*

*Hormis un temps de préparation beaucoup trop court, il apparaît rétrospectivement à la Commission particulière et la plupart des participants que ce positionnement du débat entre deux périodes électorales n'a nui gravement ni au contenu des échanges ni à la tenue que nécessite ce genre d'exercice.*

*Cependant quelques participants se sont étonnés qu'on ait pu débattre du projet REGL dans le seul Nord-Pas de Calais, avant même que la fusion avec la Picardie ne soit réalisée.*

*La commission considère que cela n'a pas constitué non plus un obstacle.*

*Néanmoins elle exprime le souhait que le maître d'ouvrage tienne compte pour sa délibération post-débat des deux éléments de contexte évoqués ci-dessus et qu'il la calibre de telle façon qu'elle permette, s'agissant du projet, une véritable continuité entre l'équipe actuelle et celle qui lui succédera quelle qu'elle soit.*

### **Un projet ancien ayant fortement évolué et au départ peu connu**

*Le projet soumis au débat est apparu il y a plusieurs années sous la forme d'abord d'une infrastructure ayant pour vocation essentielle de désenclaver le bassin minier et de faciliter le lien vers Lille.*

*Connu initialement sous le nom de « Lien ferroviaire rapide Lille Bassin Minier » (et soumis sous cet intitulé à la CNDP), il s'est transformé progressivement en un projet régional de service de très grande envergure : le Réseau Express Grand Lille (REGL).*

*Au-delà même de ses effets attendus sur la thrombose routière lilloise, son propos est d'unifier la région par le rail et d'avoir dans le cadre de la troisième révolution industrielle, par rapport à la mobilité des personnes, la même fonction structurante que le Canal Seine Nord Europe pour le transport des marchandises.*

*Ce que le projet a ainsi gagné ces dernières années en approfondissement par un intense travail des équipes du Conseil régional, peut-être l'a-t-il un peu perdu en capacité à être perçu dans ses évolutions par les autres collectivités, les acteurs du territoire, l'opérateur ferroviaire historique, l'État et a fortiori par le grand public.*

*Particulièrement sur un territoire où les projets d'infrastructure ou de transports collectifs se sont multipliés ces dernières années avec un important « taux de chute ».*

*Il n'appartient pas à la commission de dire si le projet aurait dû ou pu en amont du débat être davantage « co-élaboré » avec les partenaires.*

*Le fait est que, le projet souffrant au départ d'une notoriété insuffisante, le débat a été dans la situation de produire au départ des efforts importants pour le porter à la connaissance du public.*

*Il n'a atteint sa pleine maturité qu'à partir du moment où la presse régionale ayant largement couvert l'évènement, le grand public a pu en saisir sinon le détail du moins les grandes lignes, à travers la carte et l'exposé des finalités essentielles. Les réunions publiques ont ainsi largement servi à combler le déficit d'information des élus locaux : ils s'y sont largement exprimés et les échanges ont nourri de très nombreuses délibérations et cahiers d'acteurs ou contributions des collectivités.*

### **Une forte volonté d'innovation de la Commission nationale**

*L'exercice était d'autant plus ambitieux que dans le cadre de ses 21 chantiers, la Commission nationale avait fixé à la Commission particulière un cadre et un cahier des charges précis dont on résumera les grandes lignes de la façon suivante : aller au-devant des publics les plus larges, ne pas se contenter des catégories habituellement présentes dans les réunions officielles, diversifier les outils et les méthodes, présenter un état de l'opinion suffisamment probant pour que le débat nourrisse vraiment toute la chaîne à venir des décisions.*

*Cette exigence a nécessité que le maître d'ouvrage redimensionne les ressources humaines mises à disposition du débat et augmente le temps qu'il avait initialement prévu de lui consacrer.*

*Après un temps d'adaptation, la Commission particulière estime avoir eu les moyens d'élargir ses modes d'intervention et d'effectuer sa mission dans des conditions satisfaisantes.*

### **Un débat en opportunité, honnête et représentatif**

*Au total, le présent rapport rend compte d'un débat qui s'est vraiment déroulé en opportunité.*

*Étaient ouvertes en amont du débat et sont ouvertes davantage encore en aval, les décisions de faire, de ne pas faire, de faire tout ou partie, de programmer dans le temps et de combiner le projet avec d'autres hypothèses et modèles qu'initialement envisagé.*

*L'impact du processus en quantité de personnes touchées, le nombre et la diversité, sociale, territoriale, générationnelle de celles qui se sont impliquées dans la communauté du débat, rendent ses résultats représentatifs et de nature à aider les élus à prendre les décisions les plus adaptées.*

*Le paysage n'est pas le même après qu'avant le débat public qui a constitué un véritable événement démocratique régional.*

*Le présent rapport essaie d'en rendre compte le mieux possible.*

*Il distingue les opinions recueillies dans le grand public et celles collectées auprès des institutions, des corps intermédiaires et des groupements ou collectifs plus organisés.*

*Il trace une cartographie qui permet de connaître la position des uns et des autres au regard du projet.*

*Appliquant le principe d'équivalence et respectueux de tous les points de vue exprimés, il s'attache ensuite à rendre compte de manière minutieuse des arguments échangés à partir des éléments fournis par le maître d'ouvrage dans son dossier initial.*

*Il propose à partir de là un résumé des consensus et les dissensus apparus sur les différents segments du tracé et plus généralement, sur les infrastructures et équipements ferroviaires du futur dans le territoire.*

*Enfin, le rapport fait des préconisations qui sont de nature à favoriser la décision là ou elle apparaît possible, la poursuite des discussions en opportunité sur les zones encore controversées, la réalisation des études nécessaires pour lever les zones d'incertitude.*

*Ce débat a largement fait honneur à la démocratie : que tous ceux qui ont contribué à en fournir la matière soient ici particulièrement remerciés.*

**Jacques ARCHIMBAUD,  
Président de la Commission particulière du débat public**



# CHAPITRE 1

## L'organisation du débat

<b>PARTIE 1 : LA PREPARATION DU DEBAT .....</b>	<b>12</b>
Mise en place de Commission particulière.....	12
Préparation du dossier du maître d'ouvrage.....	13
Préparation des modalités du débat.....	14
<b>PARTIE 2 LE DÉROULEMENT DU DÉBAT .....</b>	<b>15</b>
Les supports et les documents diffusés.....	17
La couverture de presse.....	18
Les réunions publiques.....	19
Le débat mobile.....	22
Les auditions publiques d'experts.....	23
Les rendez-vous avec les acteurs.....	24
Les rendez-vous avec les jeunes.....	26
Les outils Internet.....	27
La fabrique des propositions.....	29
Les "points de vue" : cahiers d'acteurs et contributions .....	29
L'atelier citoyen .....	30

## PARTIE 1 : LA PRÉPARATION DU DÉBAT

La Commission particulière a préparé le débat public de décembre 2014 à mars 2015.

### Mise en place de la Commission particulière

Dans la séance du 5 novembre 2014, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé l'organisation d'un débat public sur le projet de lien rapide ferroviaire métropole lilloise-bassin minier, dont elle a été saisie par le Conseil régional de la Région Nord-Pas de Calais. Dans un deuxième temps, le maître d'ouvrage a renommé son projet « Réseau Express Grand Lille (REGL) ».

Le 3 décembre la CNDP a approuvé la composition de la Commission particulière. Les 6 personnes qui la composent paritairement ont des profils et des âges variés.

Durant le mois de décembre, le président de la Commission particulière a recruté 4 personnes pour assurer le secrétariat général du débat : un secrétaire général, Christophe VOINEAU ; une secrétaire générale adjointe, Priscilla CASSEZ, en charge notamment de la communication et des relations publiques et médias ; un assistant, Stéphane HAUTEFEUILLE ; Paola OROZCO-SOUËL, en charge de la rédaction des synthèses des réunions publiques et des rendez-vous avec les acteurs.

Pour son assistance en matière de production d'outils d'information, de logistique et d'organisation matérielle d'événements publics, la CPDP a dû utiliser les marchés cadres de la Région Nord-Pas de Calais, cette dernière n'étant pas en mesure de procéder aux appels d'offres usuellement pratiqués par les CPDP.

Si la Commission peut se féliciter du temps gagné par cette procédure en début de processus, elle en regrette cependant l'excessive complexité, nécessitant un important travail administratif supplémentaire.

La Commission a recouru par ailleurs à un nombre limité de prestataires pour la mise en place de certains outils : le débat mobile (What Time Is It ?) ; l'atelier préparatoire, la fabrique des propositions, la réunion d'émergence de Douai et l'atelier citoyen (Médiation-Environnement) ; le site Internet (Eclectic-Experience) ; les revues de presse (Affaires Publiques) ; les invitations presse (Club de la Presse Nord-Pas de Calais) ; les captations vidéos (Manganeli).

Une trentaine de personnes ont participé à l'ouverture officielle de la « boutique du débat » le 11 février. La boutique est un espace situé à quelques centaines de mètres de la gare centrale de Lille-Flandres, dans la rue commerçante des Ponts de Comines. Jusqu'à la fin du débat, ce sont plus de 300 personnes qui sont venues s'y informer ou déposer un avis à la boutique.



#### De gauche à droite et de haut en bas :

- Sylvie HAUDEBOURG, ingénieur Télécom, ancienne responsable du développement de réseaux au Réseau de Transport d'Electricité
- Assad FERGUENE, formation en science politique, administration publique et ingénierie de la concertation, Paris-1 Panthéon-Sorbonne, ENS
- Nathalie DURAND, consultante & formatrice en développement durable
- Jacques ARCHIMBAUD (Président), vice-président de la Commission nationale du débat public
- Michèle TILMONT, architecte, anciennement architecte et urbaniste en chef de l'Etat au ministère en charge du développement durable
- Jérôme LAURENT, ancien directeur adjoint de directions régionales de l'environnement

## Préparation du dossier du maître d'ouvrage

Pour suivre l'élaboration du dossier du maître d'ouvrage (DMO), document support du débat, la Commission particulière a rencontré le maître d'ouvrage à 11 reprises. Elle a dû insister fortement pour que les alternatives soient présentées de manière très détaillée et n'a pas réussi complètement à convaincre le maître d'ouvrage de l'utilité d'une comparaison terme à terme entre les différents scénarios.

Lors de sa session du 1<sup>er</sup> avril, la CNDP a jugé néanmoins le dossier suffisamment complet et sincère pour pouvoir lancer le débat.

Si le plan en a été jugé satisfaisant et la mise en page attrayante, le DMO est cependant apparu à l'épreuve du débat assez difficile à lire et peu maniable par le grand public. L'extrême rapidité de sa rédaction a laissé par

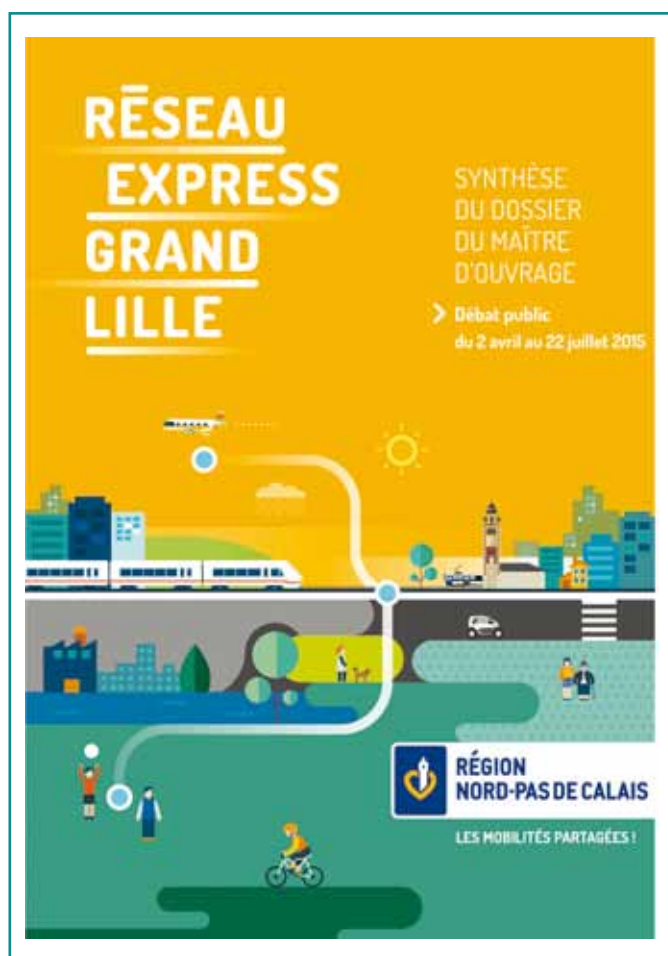
ailleurs subsister quelques coquilles et contradictions de chiffres ou d'intitulés que n'ont pas manqué de relever certains participants. La cartographie n'est pas toujours apparue d'une grande lisibilité avec des problèmes de cohérence d'échelles. Par exemple, pour certains de nos interlocuteurs, une carte montrant de manière plus claire la superposition du REGL avec les grandes infrastructures existantes aurait été d'une aide précieuse.

Les études commanditées par le maître d'ouvrage, mises à disposition de façon tardive, pour l'accompagner en vertu du principe de transparence sont également apparues très difficiles d'accès pour des non spécialistes et pas toujours très bien sourcées : un résumé en aurait facilité l'utilisation, de même qu'un appareil de notes renvoyant des chiffres ou des affirmations cités du DMO à des pages ou chapitres précis des études considérées.

La synthèse du DMO est apparue *a contrario* bien plus pratique et plus maniable.



Couverture du dossier du maître d'ouvrage



Couverture de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage

## Préparation des modalités du débat

Dans la période de préparation, afin de l'aider à identifier les thèmes clés du débat, d'en définir les modalités, et de créer un réseau de relais d'information, la Commission est allée à la rencontre d'une centaine d'acteurs du territoire représentant plus de 80 organismes : élus, responsables associatifs et consulaires, acteurs économiques, experts, services de l'Etat, etc. (voir la liste en annexe 1).

Le 18 février, la Commission a également rencontré collectivement une quinzaine d'associations à la Maison Régionale des Associations et des Solidarités (MRES).

En plus des réunions de travail hebdomadaires, la Commission particulière s'est réunie en sessions plénières 8 fois pour assurer le pilotage de cette préparation du débat. Elle en a ainsi défini l'organisation : thèmes et questions clés ; programme des événements publics ; mise en place du site Internet ; définition de l'ensemble des documents d'informations sur le débat et les actions de communication.

La Commission a envoyé des courriers aux élus départementaux, régionaux et parlementaires de la Région Nord-Pas de Calais, ainsi qu'à 800 maires concernés par le tracé. Ces derniers ont reçu également plus de 47 000 dépliants pour l'information de leurs populations. Par ailleurs, dès le mois de janvier, la Commission a contacté la presse : la Voix du Nord a publié une « Une » sur le projet en janvier et une autre sur le débat en février (voir la liste de la couverture médias en annexe 2).

Du 11 février au 27 mars, sur le « pré-site » Internet les internautes ont pu proposer des thèmes et des questions-clés qu'ils souhaitaient voir aborder au cours du débat. Ainsi, 28 propositions ont ainsi été recueillies par la Commission. Combinées aux résultats de l'atelier préparatoire, elles ont permis de définir des mots-clés pour structurer les espaces d'expression (forum et système de questions-réponses) qui se sont ouverts, eux, le 2 avril, date de lancement officiel du débat.

### L'atelier préparatoire

Le 11 mars, la Commission particulière a convié les acteurs rencontrés à un atelier préparatoire pour faire émerger collectivement les thèmes et questions clés du débat.

Soixante-neuf personnes, représentant quarante-sept organismes ont réfléchi ensemble : associations de



L'atelier préparatoire

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.

Après la présentation détaillée du projet par le Vice-Président Alain WACHEUX au nom du maître d'ouvrage, un travail s'est organisé par petits groupes en deux sessions. Le travail de réflexion et la hiérarchisation des éléments réalisés par les participants ont fait émerger 4 grandes questions thématiques et quelques sous thématiques.

**Question 1.** Quel(s) diagnostic(s), sur les mobilités actuelles et les besoins à venir ? Quel diagnostic sur l'état du réseau ferroviaire existant et ses potentialités ? Quel diagnostic enfin sur le réseau routier et autoroutier ?

**Question 2.** Quels projets (quelles visions) du territoire à l'horizon 2030 (à l'horizon du projet) ?

**Question 3.** Quels leviers (quelles conditions) pour le changement des comportements et pour les reports modaux ?

**Question 4.** Le REGL, scénarios alternatifs ou complémentaires :

- Le service, où et pour qui ?
- Les impacts pour les espaces urbains et ruraux ?
- Les enjeux environnementaux et écologiques ?
- Les effets économiques et sociaux ?
- Les coûts, les financements, le phasage ?
- La gestion, la gouvernance ?

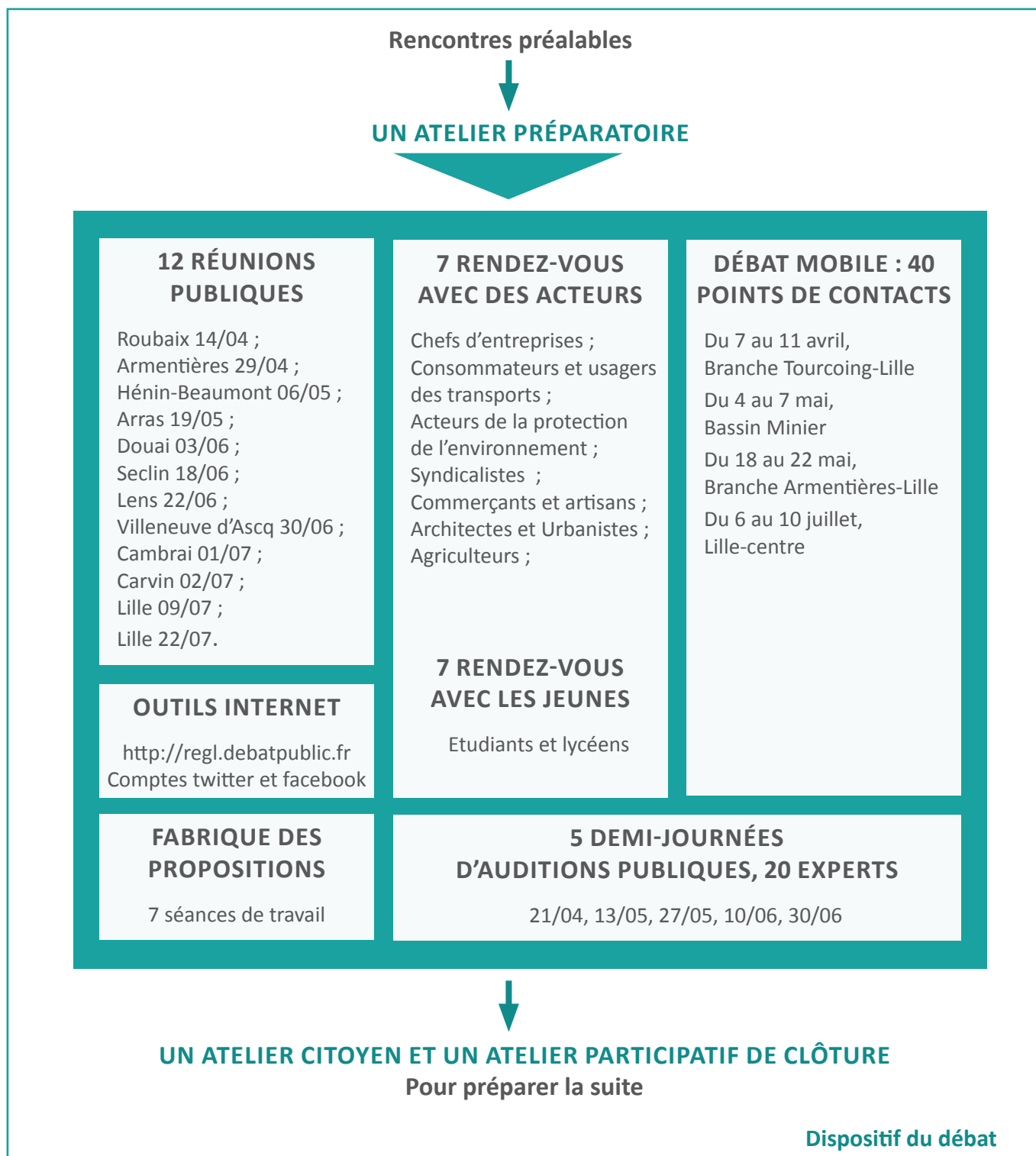


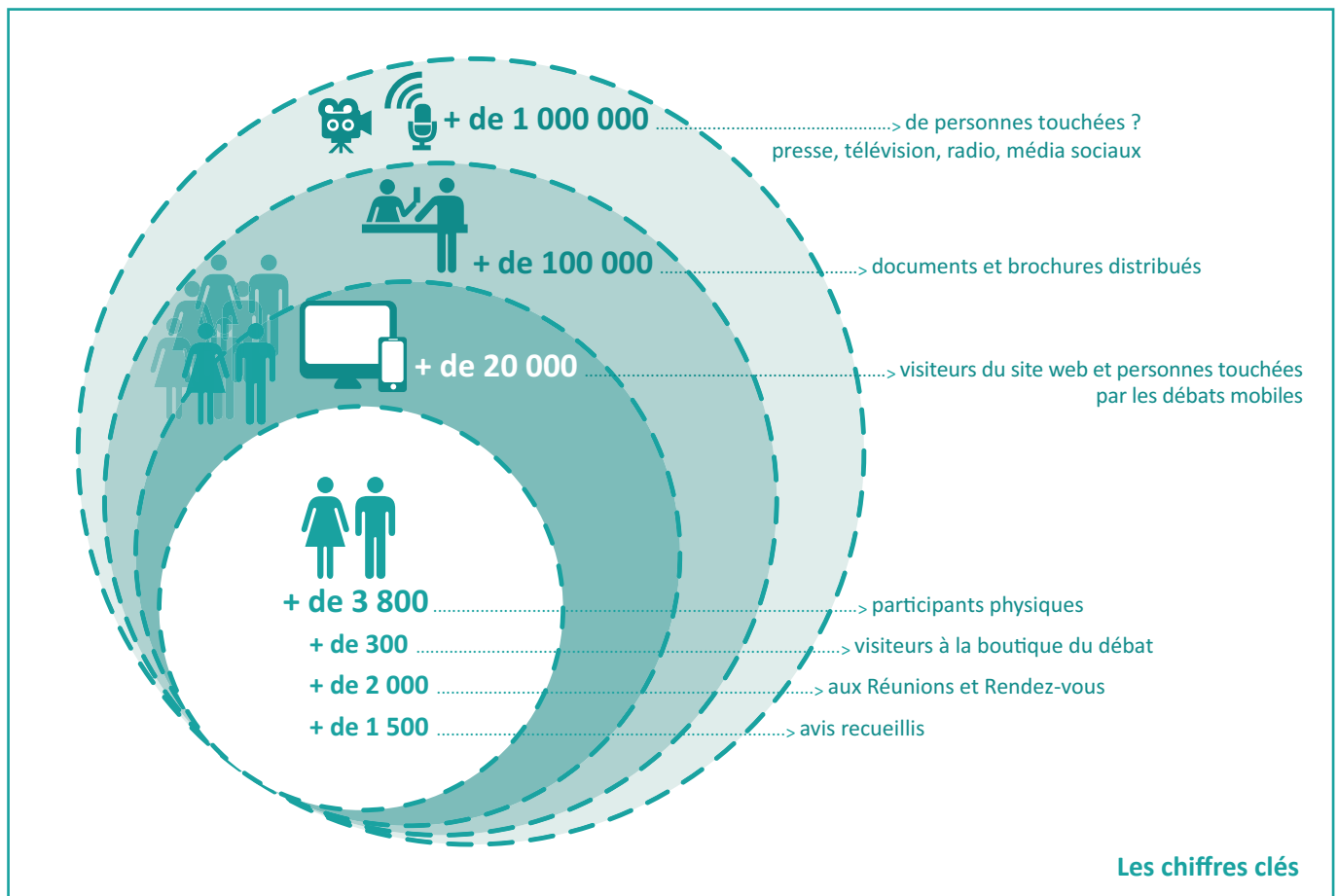
## PARTIE 2 : LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

La Commission particulière a construit un dispositif ayant pour objectif de recueillir la parole de publics de classes d'âges, de territoires et de catégories socio-professionnelles les plus variés possible. Ce débat a visé notamment à une plus grande participation des jeunes et des catégories populaires. Du 2 avril au 22 juillet, elle a ainsi mis en place, en plus des classiques

réunions publiques et du site Internet : des rendez-vous avec les acteurs du territoire, les débats mobiles, la fabrique des propositions et des auditions publiques d'experts.

Les modalités du débat ont été validées par la CNDP le 1<sup>er</sup> avril 2015.





Dans la boutique du débat, salle de travail de la Commission



La boutique du débat

## Les supports et les documents diffusés

Pour informer le public, la Commission a distribué plus de 100 000 documents imprimés : brochures, dépliants. Ils ont été diffusés notamment lors des réunions publiques ainsi que dans les communes accueillant des réunions publiques et celles voisines. 170 000 tracts ont également été distribués ; notamment, des opérations de diffusion en boîtes aux lettres ont été effectuées à Seclin et Lille. Elle a également exposé des panneaux d'information dans la plupart des mairies des communes

ayant accueilli les réunions publiques, ainsi que dans la boutique du débat et lors des réunions publiques.

Cette exposition était composée de 5 panneaux élaborés par la Commission présentant le débat et de 5 panneaux élaborés par le maître d'ouvrage. Ces derniers présentaient le projet : ils sont apparus peu maniables et peu attractifs du point de vue du grand public.

Document	Quantité
Dépliant	86 500
Synthèse du dossier du maître d'ouvrage	10 000
Dossier du maître d'ouvrage	3 000
Journal du débat (2 numéros)	9 000
Affiches (9 types : 1 générique + 8 réunions publiques)	8 650
Tracts (8 types pour les différentes réunions publiques)	170 000
Cahiers d'acteurs (10 imprimés sur 27)	10 900



Documents mis à disposition lors d'un rendez-vous avec des acteurs



Dépliant édité par la Commission présentant le projet et le débat

## La couverture de presse

En plus de la distribution de documents, la Commission a communiqué auprès des médias, qui ont couvert les 4 mois de débat de manière régulière.

La stratégie employée a été fondée sur le constat que le projet était méconnu dans l'opinion publique et tout autant des journalistes.

Il s'agissait donc de faire connaître le débat public, tout en parlant du projet lui-même. Le Secrétariat Général a géré en direct les relations médias et a maintenu un lien très étroit avec les journalistes.



Journaux relayant le débat public

La Commission se félicite de la très grande qualité des articles de presse rédigés en particulier par les journalistes des éditions locales de la Voix du Nord qui ont couvert toutes les réunions publiques à travers une présentation précise et rigoureuse des enjeux locaux du REGL.

**Au total, le débat public sur le REGL est devenu, grâce aux médias et à la presse, une sorte d'événement démocratique local.** La Commission a pu constater une progression considérable de la notoriété du projet (et du débat) entre le début et la fin du processus.

Les invitations presse aux réunions publiques ont été envoyées à plus de 800 contacts, journalistes, communicants, collectivités territoriales en Nord-Pas de Calais et frontière Belge.

Un espace « presse » sur le site a été largement exploité tout au long du débat. Une zone de mise à disposition pour les journalistes et communicants, comportait des photos libres de droits, des visuels, des documents, des textes de présentation du débat au démarrage et à mi-parcours.

### Couverture média

L'exhaustivité des revues de presse est impossible, notamment pour les radios ou les pages agendas de la presse écrite. Néanmoins, on dénombre plus de :

- Plus de 250 articles ont été écrits par plus de 25 journaux de presse écrite, quotidiens et hebdomadaires : La Voix du Nord - et toutes les éditions locales sur le tracé et même au-delà - , Nord Éclair, la Croix du Nord, L'Écho du Pas de Calais, l'Avenir de l'Artois, l'Observatoire du Douaisis, 20 minutes, ...
- 6 radios (RDL, Horizon, France bleu Nord, RCF, Virgin radio, radio PFM)
- 3 télévisions (France 3 région NPDC, Weo et Grand Lille TV), dont une émission d'une heure totalement consacrée au débat.



Une de la Voix du Nord du 6 février 2015

## Les réunions publiques

Neuf réunions publiques avaient été programmées par la Commission pour couvrir la majeure partie du territoire concerné par le REGL. Elles n'ont pas été structurées pour aborder tel ou tel thème particulier mais toutes conçues à l'origine, à l'exception de la réunion de clôture, pour que leur seconde partie traite des sujets locaux de ce projet, ce qui n'a pas toujours été possible. **L'intérêt porté par certaines communes à ces réunions a conduit la CPDP et le maître d'ouvrage à en tenir trois autres à l'invitation de ces collectivités.**

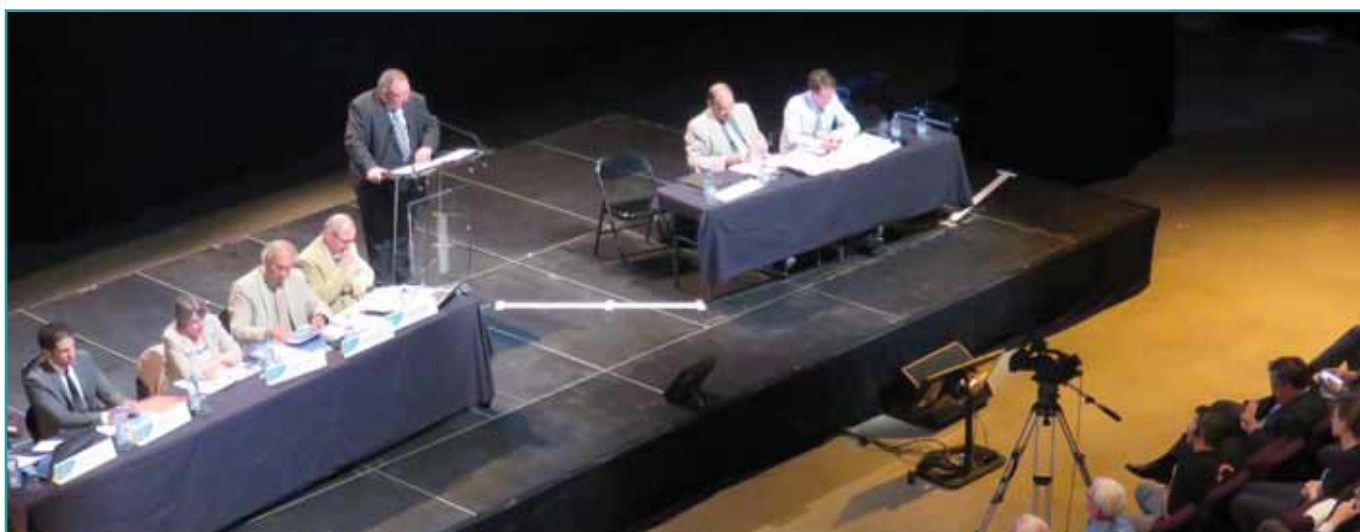
Le principe a été de les organiser alternativement au nord et au sud du secteur concerné par le REGL. Elles se sont le plus souvent déroulées de 19 heures à 22 heures, avec parfois un démarrage et/ou une clôture une demi-heure plus tôt. Lorsque cela était techniquement

possible, les réunions ont été diffusées en direct sur le site Internet du débat.

À chaque réunion, Commission particulière et maître d'ouvrage étaient installés en tribune, à deux tables distinctes. La maîtrise d'ouvrage était toujours représentée par Alain WACHEUX, Vice-Président du Conseil régional en charge des transports, accompagné en tribune ou en salle par l'équipe technique ayant élaboré le projet. Le Président du Conseil régional a été présent à deux réunions (Roubaix, Hénin-Beaumont) ; des conseillers régionaux ayant une assise locale ont également pu participer à telle ou telle réunion. La Commission était au moins représentée par le président et un membre, sauf aux réunions d'ouverture et de clôture ainsi que celle de Lille auxquelles l'ensemble des membres participait.



Réunion publique à Seclin



Alain WACHEUX, Vice-Président du Conseil régional, présentant le projet à la réunion publique de Lille

## La tenue des douze réunions publiques et les sujets locaux effectivement abordés

- Réunion de Roubaix (14/04/2015) : Où localiser la gare au nord de la métropole ? L'ouverture sur la Belgique, 100 participants + 33 internautes.
- Réunion d'Armentières (29/04/2015) : Lien avec le TER et desserte de la côte, 100 participants.
- Réunion de Hénin-Beaumont (06/05/2015) : Paysage ; patrimoine mondial ; implantation des gares et développement urbain, 95 participants + 25 internautes.
- Réunion d'Arras (19/05/2015) : Articulation avec la grande vitesse, 110 participants.
- Réunion de Douai (03/05/2015) : Articulation avec la nouvelle grande région, 140 participants.
- Réunion de Seclin (18/06/2015) : Les 2 gares ; l'aménagement urbain et la périurbanisation, 250 participants.
- Réunion de Lens (22/06/2015) : Lille et le Bassin minier : effets sur l'emploi, 80 participants.
- Réunion de Villeneuve d'Ascq (30/06/2015) : organisée par la mairie, 40 participants.
- Réunion de Cambrai (01/07/2015) : organisée par la mairie, 40 participants.
- Réunion de Carvin (02/07/2015) : organisée par la mairie, 175 participants.
- Réunion de Lille (09/07/2015) : Gare souterraine et/ou nouvelles gares ? Les tunnels ; l'articulation avec les réseaux lillois, 60 participants + 60 internautes.
- Réunion de clôture de Lille (22/07/2015) : première synthèse, atelier de proposition pour la concertation, 100 participants.

Dans le cadre des sujets locaux se sont exprimés :

- Filip VANHAVERBEKE, Directeur Général de l'intercommunale Leiedal et Marie-Hélène VANELSTRAETE, Échevine à la mobilité de Mouscron, relayés dans la salle par un fonctionnaire de Tournai, sur l'intérêt porté par les collectivités belges au projet de REGL ;
- Pascale PAVY, Présidente du Comité de ligne n°9 sur le lien avec le TER et les attentes des usagers de la ligne desservant la côte ;
- Jean-François CARON, Vice-Président de la mission Bassin minier sur le patrimoine mondial et le paysage et les risques de retrait du label de l'UNESCO en cas d'altération du site ;
- Bruno CLÉMENT-ZIZA, Chef de Cabinet de la DIRECCTE Nord-Pas de Calais et Anne DAUCHEZ, directrice territoriale Artois-Douais de Pôle-Emploi sur les dynamiques territoriales, l'emploi et les mobilités.

**Le caractère particulier de deux réunions publiques mérite d'être signalé :**

- Celle de Douai a été précédée, avec l'appui de la société Médiation Environnement, d'une « réunion

d'émergence » des avis et des questions recueillis lors d'une réunion préparatoire avec une trentaine de conseillers de quartier de la ville dont quatre ont ainsi restitué les travaux en réunion publique.

- La réunion de clôture s'est, elle, déroulée sous une forme proactive avec un certain nombre d'acteurs dont certains avaient assisté à l'atelier précédent l'ouverture du débat : après une présentation de la façon dont s'était tenu le débat dans ses diverses modalités par chaque membre de la Commission et de quelques pistes de réflexion par son président, quelques interventions de la salle, le compte rendu d'un panel de citoyens et les premières réactions du maître d'ouvrage ont complété la première partie de la réunion ; un travail en petits groupes a ensuite permis de recueillir des propositions pour la suite de la concertation sur le REGL et le ferroviaire dans la future Région Picardie/Nord-Pas de Calais.

Au total, 1 400 personnes ont assisté à ces réunions dont la fréquentation a été assez inégale, peut-être affectée par la localisation de certaines salles ou les possibilités variées de s'exprimer offertes par les autres modalités du débat.

On doit, en ce qui concerne l'audience, plus particulièrement remarquer des différences territoriales : les réunions situées sur le tronçon central ont attiré plus de monde, du moins en ce qui concerne le grand public, que celles situées en bout de ligne du REGL.

### Ce qu'il faut en retenir

Lors des réunions publiques, en dehors de celles des élus, les prises de positions des acteurs organisés ont été peu nombreuses. Néanmoins, des industriels, commerçants, agriculteurs et associations de protection de l'environnement sont intervenus pour poser des questions et donner des avis à caractère générique sur le REGL.



Réunion publique à Douai

S'agissant du grand public, de nombreuses personnes sont intervenues de façon particulièrement appuyée sur la question de leur cadre de vie lors des réunions de la partie centrale du REGL (notamment Seclin et Carvin) ; cela s'explique par la proximité de l'infrastructure nouvelle envisagée avec le TGV dont elles subissent les nuisances sonores qui risquent d'être amplifiées. Les autres points sur lesquels le grand public est intervenu de façon récurrente à chaque réunion concernent notamment les coûts et financements du projet et les risques de

dégradation du TER actuel en termes de maintenance et de qualité de service.



Jérôme LAURENT, membre de la Commission, animateur des réunions publiques

Les élus ont aussi abordé ces tous derniers points. S'ils ont assez souvent exprimé leur opinion sur le projet, on doit remarquer qu'ils étaient très nombreux à formuler des questions, montrant ainsi implicitement qu'ils n'avaient pas été clairement informés sur le projet avant le débat public, certains élus regrettant ouvertement cette absence de concertation préalable. On doit enfin noter que c'est en réunion publique, au risque de changer la dimension du projet, que des collectivités ont demandé une extension, une modification de tracé du REGL ou la confortation préalable de liaisons actuellement mal assurées. Ces demandes parfois illustrées par un diaporama ont fait l'objet de contributions écrites sous diverses formes, précédant ou suivant les réunions.



Réunion publique à Seclin

## Le débat mobile

Le débat mobile est un dispositif ambulant qui combine information, participation et communication. Son format compact lui permet de s'installer au cœur des flux pour capter l'attention d'un large public. En 4 sessions d'une semaine, il est intervenu 40 fois sur des lieux variés (places publiques, marchés, centres commerciaux, gares, musées) le long du tracé du projet.

Lors de ces interventions, la Commission a réalisé des croquis saisissant sur le vif des expressions de citoyens dont certains ont été utilisés pour illustrer les chapitre 2 et 3.

La Commission a ainsi recueilli plus de 1 200 avis écrits de publics diversifiés, parmi lesquels de nombreuses personnes qui ne viennent pas habituellement en réunion publique.

A la suite de la première semaine de débats mobiles, en plus de l'« espace libre » initialement prévu pour donner son avis sur le projet REGL, la Commission particulière a édité un questionnaire afin de mieux cerner les besoins et attentes de mobilités des personnes interrogées (voir la fiche « donnez votre opinion sur le REGL » en annexe 3).

Cette fiche a été analysée dans la partie 1 du chapitre 2 « les points de vue recueillis dans le grand public ».



Marché de Marcq-en-Baroeul

### LE DÉBAT MOBILE EN QUELQUES CHIFFRES

 **1268**  
AVIS RÉCOLTÉS

 **40** INTERVENTIONS

 **+10 000**  
PERSONNES  
TOUCHÉES

 **160**  
HEURES SUR  
LE TERRAIN

 **7-10 min**  
TEMPS MOYEN  
D'ÉCHANGE

 **+9000**  
SUPPORTS DE  
COMMUNICATION  
DISTRIBUÉS

### Les points de contact du débat mobile, sur le tracé du projet REGL





## Les auditions publiques d'experts

La Commission particulière a organisé les auditions avec plusieurs visées : alimenter la fabrique des propositions en arguments, et apporter au grand public des éclairages sur des sujets complexes ou peu connus, dans le temps du débat mais aussi pour la suite de la concertation, si la Région décide de poursuivre la démarche.

Le choix des thèmes à explorer s'est appuyé sur les conclusions de l'atelier préparatoire du 11 mars ; nous avons recherché des intervenants régionaux autant que possible. La Commission a ainsi sollicité des organismes publics ou privés, ou des personnes qualifiées sur la base de leur expertise institutionnelle (par exemple la DIRECCTE Nord-Pas de Calais, la Mission bassin minier, le CEREMA,...) ou sur la recommandation d'acteurs du débat (par exemple Voies Navigables de France, le projet EOLE,...).

Certains intervenants ont spontanément proposé d'intervenir sur leur champ de compétence ou d'expertise (par exemple le SMTAG ou Virage Energies Nord-Pas de Calais), et la Commission a examiné leur proposition par rapport aux besoins d'expertise du débat.

Les auditions ont permis, avec la mobilisation de personnes qualifiées de haut niveau, d'apporter des éléments de compréhension sur des thématiques diverses reprises par certains dans les échanges ou points de vue. Par exemple l'explicitation par l'IFSTTAR de la « capacité des infrastructures ferroviaires », notion complexe et cependant essentielle aux discussions sur le renforcement du service TER existant, ou les diverses présentations des leviers du changement vers le report modal, par le CEREMA ou Déclic Mobilités.

D'autres présentations ont abordé des questions plus opérationnelles, touchant à la mise en œuvre d'un éventuel projet, par exemple l'analyse du cycle de vie d'un projet de transport, ou les modalités de financement d'un possible REGL.

Notre commission a décidé de sortir ces auditions des réunions publiques auxquelles elles sont généralement intégrées, de façon à consacrer plus de temps aux exposés et aux échanges, et à proposer un nombre d'auditions en rapport avec la complexité du sujet en débat. L'enregistrement vidéo et la mise en ligne permettant aux publics intéressés de consulter les auditions en différé, en fonction de leurs préférences.

Les auditions se sont déroulées dans le local de la Commission particulière, en présence d'un public volontairement restreint et s'étant au préalable inscrit, selon le format suivant : environ 20 minutes d'exposés et 20 minutes d'échanges avec des membres de la Commission particulière et le public présent.



Audition publique à la boutique du débat

Nous avons ainsi tenu 20 auditions réparties sur 5 demi-journées :

- **6 auditions sur le thème « économie - coûts - financement »** ; s'il s'est avéré difficile de bénéficier de retours d'expérience sur les coûts d'autres projets, les auditions ont éclairé les questions de financement et d'économie des projets, tant au plan des principes et outils disponibles, que de mises en œuvre opérationnelles.
- **4 auditions sur le thème des mobilités** sur certains besoins particuliers voire catégoriels, sur lesquels le dossier du maître d'ouvrage (DMO) ne fournissait pas de vision particulière.
- **5 auditions sur le thème « socio-économie et aménagement du territoire »** : la sociologie du bassin minier, les logiques de mobilités, et le sujet émergeant de la précarité énergétique liée aux transports.
- **5 auditions sur le thème « systèmes de transport - infrastructures »** pour mieux appréhender les logiques de mise en œuvre de projets de transport en communs, sur leurs dimensions techniques et organisationnelles.

Durant le débat, les vidéos des auditions ont comptabilisé plus de 700 vues sur le site Internet.

## Les rendez-vous avec les acteurs

Ces sept réunions étaient centrées sur des sujets partagés par différentes familles d'acteurs qui pouvaient ainsi s'informer et réagir pour prendre parti sur l'opportunité du projet REGL.

Demandes d'explications, témoignages d'utilisateurs, avis d'experts se sont succédés. La pluralité des points de vue exprimés, la diversité des thèmes abordés, en résonance avec les préoccupations de ces réseaux, s'ils ne se sont pas traduits par des prises de position unanimes, ont permis une ouverture et un enrichissement du débat.

**Avec les acteurs du développement économique et social, le 22 avril, à la Chambre de commerce et d'industrie du Grand Lille, les échanges ont montré une convergence des opinions favorables au projet.**

De multiples thèmes ont été abordés sur le maillage territorial, le choix d'implantation des stations (L'Union, Stade Pierre Mauroy, accès à l'aéroport) et au-delà (desserte de Tournai et de Béthune) et l'impact d'une gare souterraine à Lille. Le constat partagé sur la saturation de la gare de Lille-Europe a relancé la proposition de construire une 3<sup>ème</sup> gare TGV sur le tronçon central (Seclin, Carvin, Lesquin) ou en Picardie.

Des précisions ont été demandées sur le report modal envisagé pour les utilisateurs de véhicules qui prendraient le train demain afin d'atteindre l'objectif de désengorgement de l'A1. Alors que certains préconisent de financer le projet par une récupération des plus-values autour des futures stations, l'intervention du Directeur général de l'établissement public foncier du Nord-Pas de Calais a permis de rappeler toute l'importance d'une maîtrise foncière en anticipation.

**Avec les acteurs usagers des transports et consommateurs, le 28 avril, à la Maison régionale de l'environnement et des solidarités (MRES), un débat très ouvert s'est engagé autour de propositions de mise en œuvre du projet.**

Une articulation entre les stations prévues par le projet REGL et les stations de métro a été demandée ainsi qu'une meilleure optimisation de la capacité traversante de la gare souterraine prévue à Lille-Flandres. Etant donné l'importance de cet investissement, certains

souhaitent que cela permette de valoriser « l'étoile ferroviaire lilloise » multidirectionnelle. Des échanges sur les projets de bus à haut niveau de service ont été nourris par la présentation du Plan de Déplacements Urbains de l'Artois-Gohelle et de son projet « Bulles » facilitant des rabattements sur Hénin-Beaumont et Carvin. Cependant, le renforcement de la métropolisation et la désertification des territoires déjà enclavés du Bassin minier ont été exprimés comme un possible effet pervers du projet REGL.



Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille

**Avec les acteurs du patrimoine, des paysages et de l'environnement, le 12 mai, aussi à la MRES, des avis d'experts ont été exprimés.**

Divers sujets ont fait l'objet d'échanges 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 Ecologique. Bien que le tracé du projet soit prévu le long de la LGV et de l'autoroute A1 afin de limiter les impacts paysagers et environnementaux, des études plus poussées devront être menées pour réduire les impacts. Eviter, réduire, compenser, tel a été pour l'essentiel le message fort du CÉREMA sur la fragmentation des milieux naturels et les infrastructures linéaires de transport. Au plan patrimonial, l'impact du projet sur le site de Sainte-Henriette et des terrils 87 et 92 est apparu à certains participants comme une atteinte non compensable au Bassin minier, bien inscrit au Patrimoine Mondial en juillet 2012.

**Avec les acteurs de la vie sociale et solidaire : les représentants syndicaux, CGT, le 26 mai à la Bourse du travail de Lille, divers sujets de société ont été évoqués avec une question centrale : le coût du projet REGL.**

Un comparatif détaillé sur l'investissement, la maintenance et la gestion, les délais et un phasage possible des réalisations, selon les différents scénarios présentés par le maître d'ouvrage, a été réclamé à plusieurs reprises par les participants. La prise en compte de l'intermodalité ainsi que de l'interopérabilité du réseau avec les autres modes de transport a été abordée par le Président de la Commission Mobilités du CESER et, suite à ces propos, différents sujets de société ont été évoqués comme l'impact des nouvelles technologies sur les besoins de déplacement et les pratiques de télétravail ou travail « agile », la nécessité d'une offre de services à proximité des gares ou le droit à travailler « au pays ». Enfin, la crainte de voir une métropolisation autour de Lille se consolider au détriment des autres territoires a été une nouvelle fois exprimée.

**Avec les acteurs : commerçants et artisans, le 11 juin, à la Chambre des métiers et de l'Artisanat à Arras, plusieurs points de vue favorables au projet ont fait l'objet d'interventions.**

Ceci, avec toutefois les mêmes interrogations : place de la Picardie dans le cadre de la nouvelle Région administrative, crainte d'un déséquilibre économique du territoire en conséquence d'un renforcement de la centralité lilloise, et, pour les commerçants et artisans, des inquiétudes face à une possible concurrence avec de nouvelles implantations commerciales autour des futures stations du Réseau Express. L'intervention du Chef du Service Economie de proximité de la DIRECCTE s'est voulue positive en affirmant qu'une desserte plus rapide des villes pourrait conduire à une accessibilité renforcée et un élargissement des zones de chalandise.

**Avec les acteurs de l'aménagement des territoires, de l'architecture et de la ville, le 24 juin à la Maison de l'Architecture et de la ville, invités par le Conseil régional de l'Ordre des architectes, les professionnels ont montré un intérêt pour le projet REGL à condition de conjuguer infrastructure et stratégies urbaines.**

La question du devenir des gares existantes comme celles de Hénin-Beaumont, Carvin, Seclin, et l'avenir des infrastructures actuelles, abandonnées ou conservées, ont nourri les échanges. L'accessibilité aux gares, jugée essentielle pour créer du report modal a formé l'axe central de l'intervention du responsable « Accessibilité » au Conseil de Développement de la métropole européenne de Lille qui a insisté sur la prise en compte de l'expertise d'usage des citoyens. Architectes, urbanistes, paysagistes se sont interrogés : ce projet d'infrastructure marque-t-il un rendez-vous manqué avec l'aménagement des territoires ? Ils revendiquent un rôle à jouer dans le développement du projet pour accompagner ses effets sur les territoires et les paysages.



La Bourse du Travail

**Avec les acteurs de l'économie agricole et rurale, le 28 juin à Phalempin, les agriculteurs invités par la Chambre d'Agriculture ont exprimé une réticence par rapport au tracé du projet.**

Ils ont affirmé avec force leurs craintes face à un projet d'infrastructure dont les emprises évaluées à environ 200 hectares conduiraient à une réduction des sols cultivés. L'intervention du représentant de la Direction régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt a permis un constat chiffré : une réduction annuelle de 2 000 hectares des terres dans le Nord-Pas de Calais, alors qu'elle est la première région agricole de France pour sa valeur ajoutée à l'hectare.

Pour la pérennité de leurs exploitations et pour préserver leur outil de travail, les agriculteurs revendiquent un tracé tout au long et au plus près de la ligne TGV. Le maître d'ouvrage s'est voulu rassurant en affirmant que la concertation post débat public serait ouverte sur tous ces sujets si le projet se poursuit.

## Les rendez-vous avec les jeunes

La mise en service éventuelle du REGL à l'horizon 2025-2030 met en évidence l'importance de la participation des jeunes générations au débat public. La Commission est donc allée directement à leur rencontre dans le cadre de sept rendez-vous organisés en trois étapes :

- La première étape, préparatoire, a eu lieu le 31 mars au local du débat en présence des représentants de la Jeune Chambre Economique de Lille Métropole (JCE), de la Jeunesse Ouvrière Chrétienne (JOC), de l'Union Nationale des Etudiants de France (UNEF) et de l'Union Nationale Lycéenne (UNL).
- La deuxième étape a consisté à rencontrer plus de 145 élèves dans 5 lycées de 4 villes différentes de la Région. Selon les lycées, des classes entières ou des représentants d'élèves ont été rencontrés.

Pour chacun de ces sept rendez-vous, la Commission a tenu d'une part à expliciter son rôle dans le cadre du débat public, et d'autre part à faire une présentation neutre et synthétique du projet du maître d'ouvrage, avant de laisser place à la discussion et à l'expression des avis et des questions des élèves.

Au cours des échanges, les lycéens ont d'abord eu du mal à percevoir l'intérêt du REGL pour leurs déplacements quotidiens. L'invitation à se projeter dans le futur en tant qu'actifs sur le marché du travail, les a aidés à mieux faire le lien entre leurs besoins anticipés et les objectifs poursuivis par le Conseil régional.



Lycée Béhal de Lens

- La troisième étape s'est déroulée à l'université Lille 3, où le maître d'ouvrage a pu échanger, entre autres, avec les représentants de l'UNEF et de la Jeunesse Ouvrière Chrétienne. Le même mode de discussion a été adopté, si ce n'est que la présence du maître d'ouvrage a permis d'établir un échange direct avec les participants, la Commission se limitant cette fois à distribuer la parole.



Lycée Hazard à Armentières

### 160 participants

- Le 31 mars à la boutique du débat, réunion préparatoire avec des représentants de la jeunesse
- Le 23 avril au lycée Auguste Béhal de Lens ; 40 délégués de classes
- Le 26 mai au lycée Paul Hazard d'Armentières ; 60 élèves de deux classes de 2<sup>nde</sup> et 1<sup>ère</sup>
- Le 28 mai au lycée Jacques Le Caron d'Arras ; 10 élèves
- Le 29 mai au lycée Savary-Ferry d'Arras ; 30 élèves
- Le 2 juin au lycée Vertes Feuilles à Saint-André ; Classe de terminale
- Le 3 juin à l'Université de Lille 3 ; 15 représentants d'associations de jeunes ou étudiants

## Les outils Internet

### Le site Internet

Tout au long du débat, le site a été une plate-forme centrale regroupant, outre les espaces participatifs, les documents du porteur du projet (dossier, synthèse, études), de la commission (documents complémentaires, lettres électroniques, journaux du débat...) mais aussi les archives de l'ensemble des rencontres (réunions, débats mobiles, fabrique, auditions publiques d'experts).

S'il a été considéré comme honnête et ayant fourni de façon exhaustive les éléments nécessaires à l'information et à l'expression du public, notamment dans les questionnaires d'évaluation, le site Internet a été critiqué en fin de débat par l'atelier citoyen. Ce dernier l'a jugé peu ergonomique, mal fléché et exigeant un nombre de clics trop important pour accéder aux données.

La Commission prend acte de ces remarques : la masse considérable des éléments accumulés a certes été fournie en temps réel mais d'une façon insuffisamment synthétique. Seul le noyau dur du débat en a vraiment bénéficié et la fréquentation occasionnelle en a sans doute été découragée.

### Chiffres clés de la fréquentation

- Ouverture le 11 février 2015
- 9 624 visiteurs uniques sur un total de 16 626 visites
- 55% d'hommes, 45% de femmes
- 57 680 pages vues  
Durée moyenne d'une visite : 5.10 minutes
- 107 visites par jour en moyenne
- Provenance des visiteurs par région et par ville :  
Nord-Pas de Calais (57.75%) - Ile-de-France (25.77%) - Picardie (4.53%) - Lille (34%) - Paris (20%)
- Source des visites :  
Facebook (23%) - Google (23%) - Site de la CNDP (12%) - Twitter (8%) - Lettre électronique (6%)

La participation en ligne a connu une bonne dynamique avec près de 480 messages publiés (avis, questions, points de vue, commentaires). Au sein du forum et de l'espace d'expression, les messages proviennent majoritairement du grand public.

### Chiffres clés de l'expression

- Ouvert à la participation du 11 février au 22 juillet 2015
- 225 avis dans le forum d'expression
- 114 questions et réponses
- 82 commentaires
- 69 points de vue  
(27 cahiers d'acteurs, 42 contributions)



La webmaster de la Commission en réunion publique

Les préoccupations du public ont porté principalement sur les questions d'aménagement du territoire (et notamment des gares), de report modal (et la nécessité de bien combiner le REGL aux différents modes de transports), mais aussi sur la qualité du service attendu (dessertes, fréquences, prix des billets...). Ont également été largement discutées les questions de coût du projet, d'alternatives via le réseau existant et plus marginalement les questions environnementales et portant sur le débat en lui-même.

Concernant les questions-réponses, le délai moyen de réponse de la maîtrise d'ouvrage a été de 33 jours, plus long au démarrage et régulièrement raccourci par la suite ; et de 1 jour et demi pour les questions adressées à la Commission.

## Twitter

La Commission a animé un compte Twitter pour en relayer l'actualité (réunions publiques, débats mobiles, auditions...) mais aussi les mises à jour du site (lettres électroniques, documents et études du maître d'ouvrage, points de vue...) et les articles de presse.

Les réunions diffusées en direct ont aussi fait l'objet de « live tweets » : Roubaix le 14 avril, Hénin-Beaumont le 6 mai, et Lille le 9 juillet.

Le compte Twitter du débat a ainsi fidélisé une communauté d'abonnés invités à s'exprimer autour du mot-clé #REGL et augmentée grâce à des campagnes publicitaires ciblées.

### Chiffres clés du compte Twitter

- 571 abonnés en fin de débat
- 930 tweets publiés par la commission
- 249 mentions au compte @regl\_dp
- 374 retweets directs de nos publications
- 138 tweets du compte REGL mis en favoris d'autres utilisateurs



Extrait du Twitter du débat

## Facebook

La page Facebook du débat a été dynamique avec près de 913 mentions « j'aime » en fin de débat. La Commission publiait fréquemment des messages pour relayer l'actualité du débat (réunions publiques, débats mobiles, auditions), des articles de presse, les mises à jour du site (réponses aux questions, nouveaux points de vue en ligne...) mais aussi pour inciter le public à participer au débat.

L'audience des publications a été augmentée grâce à une campagne publicitaire ciblée sur le Nord-Pas de Calais et la Picardie.

### Chiffres clés du compte Facebook

- 913 mentions « j'aime »
- Plus de 250 publications vues par plus de 778 000 personnes

## Lettres électroniques

Douze lettres électroniques ont été envoyées par la Commission tout au long du débat pour faire le point sur les événements passés et pour relayer l'actualité du débat.

En fin de débat, 3 671 personnes étaient abonnées à la lettre électronique.

Les lettres ainsi envoyées ont généré plus de 1 000 clics vers le site et ont pleinement joué leur rôle d'information.



Exemple de lettre électronique du débat

## La fabrique des propositions

Dans l'esprit de la Commission, la fabrique avait pour fonction de faire travailler et de mettre en débat des alternatives au projet REGL, assumées et portées par des acteurs ou des coalitions d'acteurs.

La fabrique des propositions a tenu sept séances. Une vingtaine de personnes en ont constitué le noyau dur : représentants de l'État et de ses Établissements Publics de recherche et d'expertise, collectivités territoriales, associations, consultants, etc ...

Elles ont porté sur :

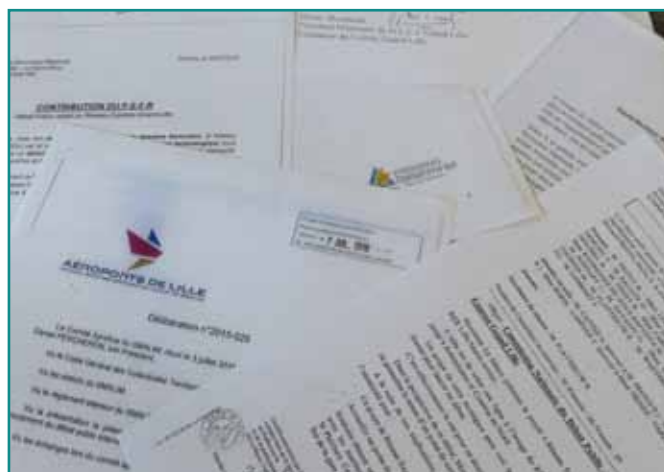
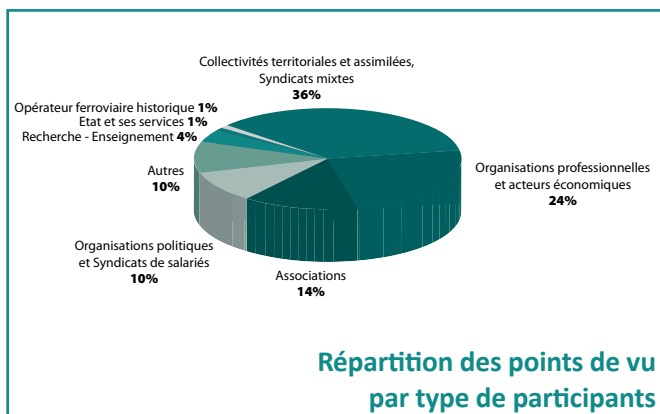
- Le diagnostic : demande des habitants, offre de transport
- Les scénarii complémentaires et/ou alternatifs : le scénario 2 « renforcement de l'existant », la saturation ou non de la gare Lille-Flandres, le fret, les alternatives pour traverser et contourner Lille, l'articulation des nouvelles mobilités avec le projet REGL
- Des éléments de méthode pour la mise en place de tout ou partie du projet REGL

**Étaient présents :** Acteurs Pour une Économie Solidaire du Nord-Pas de Calais ; Association des Paralysés de France - Délégation départementale du Nord ; Association Régionale de l'Amélioration des Conditions de Travail dans le Nord- Pas de Calais ; Automobile Club du Nord ; Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement Nord Picardie ; Communauté d'Universités et d'Établissements Lille Nord de France ; Communauté d'Arras ; Conseil départemental du Nord ; Conseil départemental du Pas de Calais ; Centre de recherches économiques, sociologiques et de gestion (Institut Catholique de Lille) ; Direction interdépartementale des routes - Nord ; Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nord-Pas de Calais ; Europe-Écologie Les Verts Nord-Pas de Calais ; École des Grands Parents Européens - Lille ; Entreprises et services d'Aide par le Travail ; Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports ; La Métropole Européenne de Lille ; Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports ; SNCF Mobilités ; SNCF Réseau...

## Les « points de vue » : cahiers d'acteurs et contributions

Les cahiers d'acteurs et les contributions sont l'expression d'un avis motivé sur le projet soumis au débat, dans le but d'enrichir les arguments sur la problématique ou le projet. Ces « points de vue » ont dû respecter le respect des principes du débat public et notamment le souci de clarté, de qualité et d'accessibilité des informations, ainsi des règles de bonne conduite dans un débat démocratique. Certains « points de vue » établis en commun portent la position de plusieurs acteurs.

Les positions de ces 69 « points de vue » (27 cahiers d'acteurs et 42 contributions) sont variées : des soutiens au projet... avec ou sans conditions ; des oppositions au projet ; des propositions complémentaires ou alternatives ; d'autres visions... Ils émanent principalement de collectivités territoriales, d'associations, du secteur économique, de la recherche enseignement, des élus/partis politiques, mais aussi de services de l'Etat. (Voir la liste des « points de vue » recueillis en annexe 4)<sup>3</sup>.



Des contributions d'acteurs organisés et de citoyens

<sup>3</sup>Vous retrouverez l'intégralité des « points de vue » recueillis en un unique document PDF sur le site du débat <http://regl.debatpublic.fr>.

## L'atelier citoyen

Afin d'avoir une évaluation du débat public et une réflexion sur la concertation post-débat, la Commission a mis en place un atelier citoyen.

Les 13 participants ont été recrutés tout au long du débat mobile en raison de l'intérêt qu'ils ont manifesté pour le projet et le débat.

Ils se sont réunis lors de 4 sessions aux moins de juin et juillet. Ils ont présenté le fruit de leurs réflexions lors de l'atelier participatif, à Hellemmes-Lille le 22 juillet.

Faute de temps, les échanges ont surtout porté sur le déroulement du débat et activités de la Commission particulière. Ils en ont nourri fortement les propositions finales pour la suite (voir pages 79 à 81).



Des participants de l'atelier citoyen, à l'atelier participatif de clôture à Hellemmes-Lille



Atelier participatif de clôture à Hellemmes-Lille



## CHAPITRE 2

# Le point de vue du grand public et des acteurs

<b>PARTIE 1 : LES POINTS DE VUE RECUEILLIS</b>	
<b>DANS LE GRAND PUBLIC.....</b>	<b>32</b>
Les résultats du débat mobile.....	32
Zoom sur les jeunes.....	36
Zoom sur les salariés de Mobivia Groupe.....	38
<b>PARTIE 2 : LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS</b>	
<b>DU TERRITOIRE .....</b>	<b>39</b>

## PARTIE 1 : LES POINTS DE VUE RECUEILLIS DANS LE GRAND PUBLIC

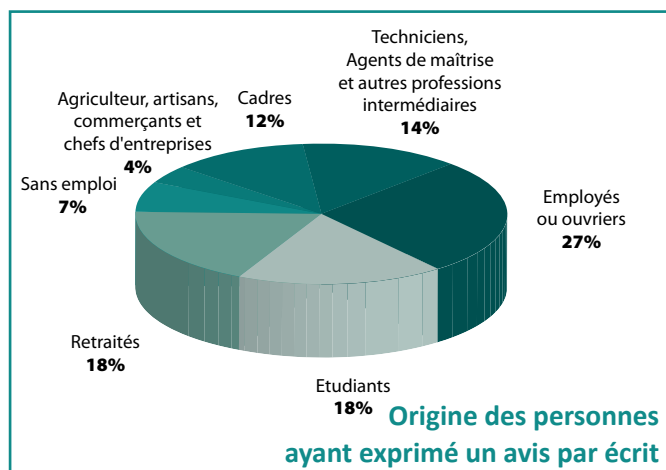
La Commission a pris soin de préparer et d'animer des dispositifs permettant d'aller directement à la rencontre du grand public et d'échanger avec des femmes et des hommes du quotidien, à travers les débats mobiles, les rendez-vous consacrés aux jeunes et un questionnaire diffusé dans une entreprise.



Débat mobile, marché de Hénin-Beaumont

Sur l'ensemble des personnes rencontrées et ayant répondu au questionnaire, soit 1 268, les personnes interviewées utilisent principalement la voiture comme moyen de transport et ont une durée de déplacement inférieure à 30 minutes.

**Même si l'exercice n'a pas la rigueur scientifique d'un sondage, l'ensemble des personnes rencontrées dans le cadre du débat mobile semblent représentatives des catégories de population concernées par le projet et de leurs comportements de déplacement.**



### Les résultats du débat mobile

Dans l'ensemble, les personnes rencontrées sont plutôt satisfaites par le service TER actuel. Des éléments de mécontentement ont été toutefois exprimés, comme des tarifs trop élevés (hors abonnement), le caractère fréquent des perturbations liées aux incidents matériels, aux grèves et le déficit d'information.

Leurs principales attentes en matière de transport ferroviaire concernent la diminution des tarifs et une plus grande fréquence des trains, puis dans l'ordre décroissant : une plus grande rapidité des trains, un plus grand nombre de parkings autour des gares et de bus pour se rendre à celles-ci, un développement des connexions Wi-Fi dans les rames et enfin une implantation plus forte de commerces et services en gare.

De manière générale, il apparaît que le grand public est encore mal informé de l'existence du projet mais reconnaît l'urgence de lutter contre la thrombose routière et la pollution. Le plus souvent, l'annonce du projet REGL est bien accueillie par des citoyens conscients des difficultés de déplacement qui peuvent exister sur la région.



Le débat mobile à la gare de Lille-Flandres

## Une majorité spontanément favorable aux principes du projet REGL

Toutes catégories sociales confondues, les interviewés sont spontanément majoritairement favorables aux principes du projet (66%). Cette approbation est plus nette chez les ouvriers et les cadres. Les motifs essentiellement invoqués sont le désengorgement routier et autoroutier, et un accès plus large aux diverses zones de la région. L'idée qu'il faille faire quelque chose et que l'accroissement de l'usage du chemin de fer est une solution pour y faire face est plutôt bien partagée.

De manière générale, le développement économique et le rééquilibrage du territoire sont évoqués comme critères d'acceptation du projet.

Un certain nombre de personnes exprimant les avis les plus construits souhaitent voir le REGL intégré à un projet de développement territorial, susceptible d'adapter la région aux mutations socio-économiques présentes et futures sur le plan européen et international.

### Ce soutien est néanmoins conditionné.

C'est moins l'opportunité que la crédibilité et la faisabilité du REGL qui semblent faire l'objet de questionnements.

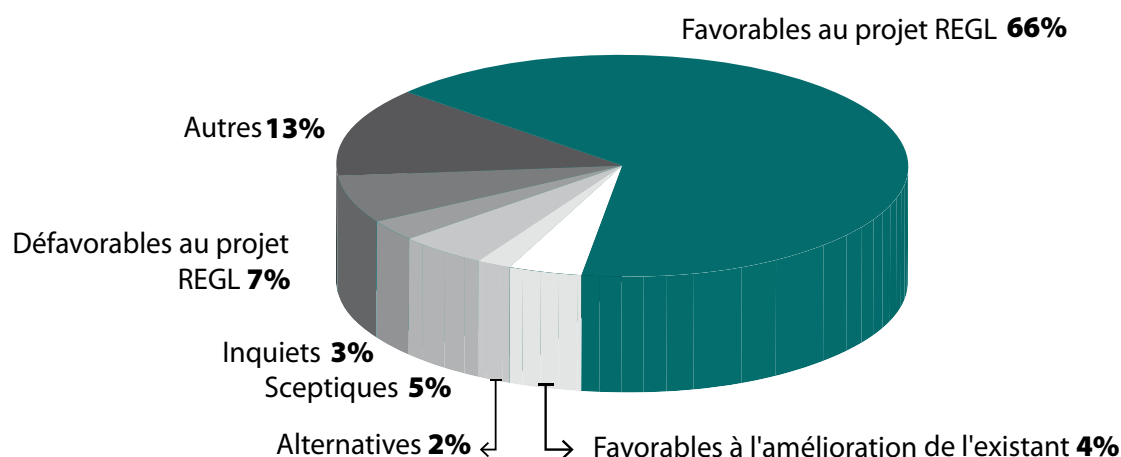
Les personnes favorables sous conditions souhaitent que soient garantis un service de qualité, robuste et cadencé, accessible aux personnes à mobilité réduite, dans le cadre d'un réseau dense ainsi qu'une large amplitude horaire et une bonne coordination entre le REGL, le TER et les autres modes de transport.



Débat mobile, gare de Libercourt

L'entretien continu du réseau existant, mais surtout des mesures en faveur de trains plus confortables et sécurisés, équipés d'emplacements pour vélos et poussettes ainsi que de connexions Wi-Fi, ont été fréquemment évoqués au cours des échanges.

Certaines personnes espèrent que cette nouvelle ligne soit accompagnée de mesures incitatives au report modal : prix attractif du billet, information régulière des voyageurs, accessibilité pour tous, gratuité des parkings-relais, présence de navettes desservant les



Avis des personnes ayant exprimé un avis par écrit

gares et les centres commerciaux. Quelques citoyens s'interrogent sur les synergies possibles avec des projets de développement du ferroutage ou par voie d'eau (type Canal Seine-Nord Europe).

La connexion avec l'aéroport de Lesquin et la liaison franco-belge sont ressenties comme bénéfiques pour la région, bien qu'une partie des personnes interrogées dans le bassin minier se représente mal ce que ces nouvelles dessertes pourraient leur apporter au quotidien.

Certains avis expriment l'idée que les phénomènes d'enclavement n'existent pas qu'au niveau régional mais aussi au niveau de certains quartiers de l'agglomération lilloise. L'opinion selon laquelle la question des déplacements au sein même de la métropole devrait figurer parmi les dimensions complémentaires au projet a nettement fait écho autour de Lille.

En outre, l'éventualité d'un prolongement du REGL vers des communes ou des secteurs supplémentaires, tels que Bailleul, Hazebrouck, Béthune, Valenciennes, certaines petites villes de campagne et la ville de Tournai en Belgique, a été soulevée de nombreuses fois.

Le souhait s'est exprimé au propos de la gare de Lille - Flandres que le service y soit maintenu, renforcé ou réactivé comme par exemple pour la ligne Ascq-Orchies.

### Un certain scepticisme et des inquiétudes

5% des personnes interviewées dans le cadre des débats mobiles ont affiché leur scepticisme face au projet, et 3% sont apparus inquiets. Les plus sceptiques n'habitent pas à proximité du réseau proposé. Ils craignent le risque de dérapage des coûts et la rentabilité faible du projet.

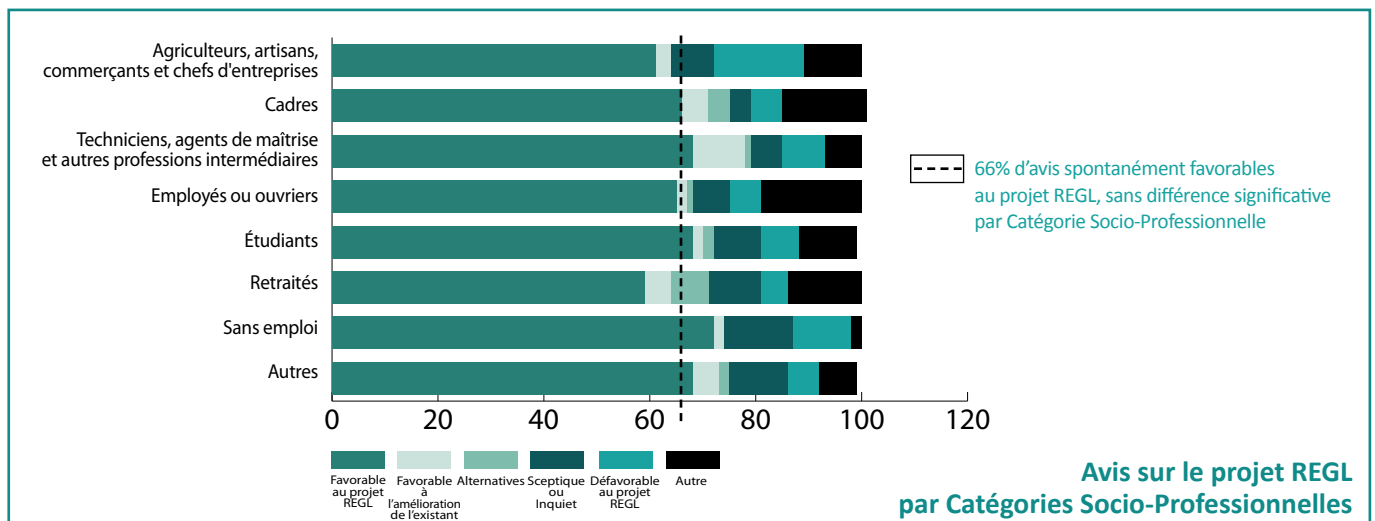
Ils préfèrent la voiture et s'interrogent sur le niveau réel de la demande.

Ils questionnent la pertinence des études de marché préliminaires. Ils déplorent l'absence de desserte de certaines zones et de vision inter-régionale à l'approche de la fusion du Nord-Pas de Calais et de la Picardie. Ils redoutent une augmentation des impôts et une baisse de la participation des employeurs sur le prix du billet. Ils alertent sur la préservation de l'environnement, les nuisances des chantiers et le risque de dégradation du service existant.

Enfin, un certain nombre de personnes âgées se sent exclu des « publics-cibles » et souhaite qu'une plus grande attention soit portée aux conditions de déplacements des personnes vulnérables et à mobilité réduite.



Débat mobile, marché de Lomme



## Les personnes favorables à l'amélioration de l'existant ou à des scénarios alternatifs

Les arguments et propositions des personnes favorables au renforcement des infrastructures ferroviaires actuelles (4%), voire du système de mobilité dans sa globalité, vont de la préférence pour une baisse des tarifs à une meilleure adaptation des horaires à l'évolution des besoins, en passant par la réactivation de lignes supprimées et des gares sous-utilisées, la prolongation de lignes existantes, la suppression de passages à niveau, une desserte plus fine du territoire, la création d'un TGV régional, l'amélioration des points de report modal.

Le débat mobile s'est centré sur la présentation du projet REGL et a peu laissé de place à la présentation des scénarios alternatifs. Il n'est donc guère surprenant que seuls 2% des répondants aient exprimé leur préférence pour un scénario alternatif.

Le modèle de la toile d'araignée autour de Lille et celui de la ceinture lilloise figurent parmi les exemples cités dans les réponses. A également été évoquée la réutilisation de la gare Saint-Sauveur ou la création d'une gare à la Porte des Postes au carrefour de lignes de métro, plutôt que sous Lille-Flandres. Certains conseillent la création d'une ligne Roubaix-Villeneuve d'Ascq sans passer par la gare de Lille-Flandres, ou plus anecdotique la mise en service d'un téléphérique entre 4 cantons et l'aéroport.

## Les personnes défavorables

Sur les questionnaires, les items qui ressortent des avis des personnes défavorables au projet (7%) sont très divers : le coût du projet est le plus régulièrement cité. Les raisons ensuite les plus indiquées concernent la priorité qu'il faudrait accorder à l'emploi, au logement et aux plus démunis ; une demande qui serait surestimée ; l'absence de demande de déplacement dans le bassin minier ; l'idée que le tracé ne répond pas aux besoins ; la préférence absolue pour la voiture ; le caractère suffisant du réseau existant ; une insécurité trop pesante dans les gares.

Parmi les avis les plus construits, on retrouve de fortes réserves quant à la faisabilité et la rentabilité économique du projet et la référence au nombre important de projets « enterrés », des alertes sur les dommages environnementaux potentiels (emprises foncières, préservation des terrils dans le bassin minier), l'évocation du risque d'accentuation des inégalités et de l'enclavement du bassin minier du fait

de la concentration économique autour de la métropole lilloise. Les avis expriment également des craintes de pertes économiques pour certains secteurs, voire suggèrent l'allocation des ressources budgétaires en direction d'autres politiques publiques.

## Les personnes ne se sentant pas concernées

Ce constat est nuancé par le fait que certains citoyens se sentent moins ou pas concernés par le REGL, parce qu'ils demeurent fortement dépendants de leur véhicule ou le considèrent comme un facteur de liberté, par ailleurs incontestablement plus compétitif que le train. D'autres se déplacent peu ou sur de faibles distances, ou en métro, à des horaires décalés. Pour certains le tracé ne concerne pas leur commune/zone d'habitation.

D'autres encore n'ont pas confiance en la qualité du réseau ferroviaire et/ou perçoivent difficilement l'usage qu'ils pourraient faire de la nouvelle ligne, ou encore parce que l'horizon temporel du projet les empêche de s'y projeter.

Concernant la saturation routière, celles et ceux circulant en moto ou en bus estiment qu'ils peuvent passer outre, tandis que d'autres considèrent qu'ils n'ont pas d'autre choix que d'emprunter la route pour des raisons professionnelles.



Débat mobile, Louvre-Lens

## ZOOM SUR LES JEUNES

L'éventuelle mise en service du REGL en 2025-2030 dessine un horizon qui concerne particulièrement les jeunes. Le fait de faciliter les déplacements sur la région, de lutter contre la congestion autoroutière et la pollution, de renforcer l'attractivité économique et de résorber les inégalités territoriales suscite l'approbation de la majorité.

Les participants ont d'abord été interrogés sur la vision qu'ils partageaient de leur futur trajet domicile-études et domicile-travail. Nombreux sont ceux qui refusent que ce temps de déplacement dépasse une heure, établissant un seuil de tolérance critique autour de 30-45 minutes.

Dès lors, le critère de la rapidité et du gain de temps mis en avant par le maître d'ouvrage semble les convaincre de l'intérêt du REGL. Certains de ceux domiciliés sur des axes non desservis par le REGL (Béthune, Valenciennes, Pérenchies, Hazebrouck) ou envisageant d'exercer des métiers nécessitant de transporter du matériel, se sentent *a priori* moins concernés par la future ligne.

Concernant le développement économique, la capacité du nouveau réseau à attirer les entreprises, à faciliter la mobilité des jeunes et élargir leur zone de recherche d'emploi, de stages ou de formations d'apprentissage, semble constituer un élément d'appréciation majeur.



Débat mobile, hypermarché de Noyelles-Godault

Certains affirment au passage que les difficultés de déplacements ferroviaires ont fait de la détention du permis de conduire un sérieux critère de sélection par les recruteurs de la Région.

Le réseau actuel a été décrit comme étant peu utilisé du fait des horaires mal adaptés et des retards fréquents. Certains craignent que ce scénario ne se reproduise avec le REGL. La suppression des trains Intercités, si elle devait concerner ceux assurant le lien avec la Picardie, a été évoquée comme susceptible de contredire les objectifs du REGL, avec le risque de déséquilibrer les flux sur le territoire au seul profit de la métropole lilloise. D'autres jeunes ont souhaité savoir si le TER-GV serait maintenu.



Lycée Hazard d'Armentières

Le coût du projet et son financement ont fait l'objet de questionnements : les sources de financement proviendront-elles en majeure partie des pouvoirs publics, des contribuables ou des usagers du service ? Des craintes ont été exprimées sur les modalités de financement et les impacts territoriaux : le REGL ne risque-t-il pas de monopoliser les ressources financières du Conseil régional, au détriment des autres territoires et notamment du sud de la région ? Certains ont trouvé le montant irréaliste, en mettant en avant la situation des finances publiques, les coûts imprévus liés aux travaux, à l'entretien de l'ouvrage, à la communication sur le projet et aux pénalités des éventuels retards du chantier.

La tarification et la billettique ont également alimenté les échanges. Un abonnement spécifique sera-t-il mis en place pour les étudiants ? Les étudiants boursiers bénéficieront-ils de tarifs sociaux ? Le tarif du TER, que certains trouvent trop élevé, sera-t-il harmonisé avec celui du REGL ?

Le mode d'exploitation du réseau, le rôle de la SNCF et l'éventualité de partenariats public-privé font l'objet de certaines inquiétudes pour les étudiants. Au niveau de l'agglomération lilloise, la gouvernance du REGL avec ou sans Transpôle, dans le cadre de la desserte de Roubaix, Tourcoing et Lesquin, a été mentionnée parmi les préoccupations.

L'amélioration des mobilités et les conditions du report de la voiture vers le train ont constitué un autre axe de discussion. Les objectifs de désengorgement de l'autoroute A1 et de lutte contre la pollution sont plébiscités, mais conditionnés par la mise en place d'un service cadencé, robuste et confortable, tout autant que par l'application de mesures incitatives fortes en faveur de l'usage du train. Le co-voiturage semble ainsi mieux accueilli que les péages chez nombre de lycéens, tandis que l'écotaxe séduit certains étudiants.

L'accès aux gares via les modes de déplacement doux et la construction de parkings-relais à proximité ont alimenté les remarques. Le souhait a été réitéré que le REGL soit bien articulé avec les autres modes de transports.

“ PROJET TRÈS  
INTÉRESSANT POUR SE  
DÉPLACER LIBREMENT. ”



Débat mobile, marché de Liévin

Les modalités de réalisation, la localisation et l'accès aux nouvelles gares ont parfois fait l'objet de critiques, notamment la gare d'Hénin-Beaumont pour la menace qu'elle représenterait pour les terrils, et celles du Stade Pierre Mauroy, de Lesquin et de Carvin, décrites comme étant créées ex-nihilo sur des zones peu habitées, peu denses et dont l'activité économique est encore peu dynamique. La non-desserte de l'Audomarois et de la zone autour d'Hazebrouck a également été pointée du doigt. La création d'une gare à Pont-de-Bois, pour se rendre à l'université, a figuré parmi les alternatives proposées.

D'autres dimensions ont également été abordées de façon plus éparse, comme l'information des voyageurs, les services numériques dans les rames, le sentiment d'insécurité sur le réseau, les nuisances liées aux travaux, les expropriations éventuelles...



Lycéens d'Arras à la réunion publique de Lens

A noter enfin qu'au cours des débats mobiles, les réponses des catégories jeunes aux questionnaires administrés par la Commission ont nettement fait ressortir le besoin de connexions Wi-fi sur l'ensemble du réseau.

## ZOOM SUR LES SALARIÉS DE MOBIVIA GROUPE

La Commission a eu l'opportunité de recueillir l'avis de salariés sur la problématique des mobilités par l'intermédiaire de Déclic Mobilités, « communauté de pratiques de la mobilité durable en Nord-Pas de Calais » animée par le Réseau Alliances. Mobivia Group a répondu favorablement à la demande de la Commission d'accéder à ses salariés du Centre Régional des Transports (CRT) de Lesquin : l'entreprise a largement relayé la plaquette et le questionnaire de la Commission, et a permis à la commission de tenir un stand sur place, pour dialoguer avec les salariés qui le souhaitaient.

### L'enquête par questionnaire

Aux 600 questionnaires distribués, 101 salariés ont répondu. L'échantillon est composé de 36% de cadres, 34% des employés ou ouvriers, 22% de techniciens, agents de maîtrise et autres professions intermédiaires, et 8% d'étudiants. Les réponses aux 101 questionnaires montrent un usage majoritaire de la voiture (57 % des réponses, dont 9% pratique le covoiturage, fortement promu par l'entreprise). Une large majorité des salariés qui ont répondu habitent Lille (32%) ou au sud de Lille (42%), et l'ensemble habite loin d'une gare existante et essentiellement loin du REGL et de ses gares. Le niveau de satisfaction exprimé vis-à-vis du TER est majoritairement « négatif » ou « plutôt négatif », avec des attentes en matière de nombre de trains et de bus navettes avec les gares, et de réduction des tarifs. Les interviewés sont favorables à 45% au principe du REGL, mais une proportion similaire ne se prononcent pas.



Bâtiment de Mobivia Groupe

### Des échanges individuels

De la vingtaine d'échanges directs, et parfois approfondis, que la Commission a eu le 6 juillet sur place, il ressort un intérêt partagé pour toute amélioration significative de la desserte du CRT par des alternatives à la voiture ; le REGL est considéré comme un bon projet à condition d'articuler un service de transport moyenne ou longue distance étoffé (métro, TER) avec un service de desserte locale performant et cadencé pour rabattre les flux vers les gares (réseau de bus/navettes) et l'aménagement du CRT pour les mobilités douces (trottoirs, voies cyclistes, etc.) ; c'est considéré comme une condition indispensable pour un changement durable des habitudes de mobilité. La prolongation du métro 1 de « 4 Cantons » vers l'aéroport de Lesquin et le CRT est globalement plébiscitée. Les (rares) utilisateurs réguliers des transports en commun ont du mal à comprendre la politique de suppression d'arrêts TER à Lesquin, qui affaiblit l'attractivité des transports en commun, et leur apparaît décalée par rapport aux ambitions de la Région avec le REGL. Enfin il n'est pas possible d'attendre 10 ou 15 ans pour « faire quelque chose » en termes de transport en commun et de décongestion de la route. Même si le REGL se réalise, il est urgent d'agir rapidement.



Emplacement de covoiturage sur le parking de Mobivia Groupe



## PARTIE 2 : LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS DU TERRITOIRE

Des acteurs organisés du territoire se sont exprimés à travers : un atelier préparatoire, des rendez-vous spécialisés, les réunions publiques, les points de vue (cahiers d'acteurs et contributions). Ces derniers ont été pour la plupart rédigés et transmis à la Commission plutôt dans la dernière partie du débat.

Afin de faciliter la lecture du présent rapport et la compréhension de la dynamique des échanges, la Commission a jugé possible et utile de regrouper les opinions exprimées dans une grille :

### Les opinions très favorables

Ces acteurs inscrivent leur soutien dans le cadre de la troisième révolution industrielle, dans une perspective de croissance économique et de développement des acquis régionaux en matière de ferroviaire.

- **Les acteurs économiques et industriels** : Réseau des Chambres de Commerces et de l'Industrie Nord de France, Chambre de Métiers et de l'Artisanat, Mouvement des entreprises de France Grand Lille, Confédération Générale du Patronat des Petites et Moyennes Entreprises, Centre des Jeunes Dirigeants d'Entreprises, Fédération Française du Bâtiment Nord-Pas de Calais, Fédération Nationale des Transports Routiers Nord, Union Professionnelle Artisanal, Les Femmes Chefs d'Entreprises, Kamer van Koophandel West-Vlaanderen, CCI Wallonie-Picarde, Lille Place Tertiaire, Transport et Logistique de France, Pôle d'Excellence Ferroviaire Régional, Syndicat Mixte des Aéroports de Lille, Fédération des promoteurs immobiliers Région Nord, Club Gagnant.
- **Les maires des collectivités bénéficiant de gares sur le nouveau tronçon central** (Carvin, Seclin, Henin-Beaumont) et la ville d'Armentières.
- **Les intercommunalités du Bassin Minier** : Commu-nautés d'Agglomération Bruay-Béthune, de Lens-Liévin et de Hénin-Carvin.
- **L'Institut de Recherche Technologique (IRT) Railenium**
- **Le syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMTAG)**
- **Des personnalités locales** : Monsieur BONDUELLE, Monsieur Michel DELEBARRE, Sénateur du Nord.

### Les soutiens conditionnels<sup>4</sup>

Les principes généraux du réseau (Liaisons pôle à pôle, tronçon central, gare souterraine traversante, service) sont approuvés mais le soutien est assorti, soit de points de vigilance, soit de conditions :

- **Conseil Économique, Social et Environnemental Régional (CESER) du Nord-Pas de Calais**, avec inscription du projet dans une stratégie régionale globale des transports en commun à partir d'une démarche de co-élaboration.
- **Le département du Nord**, avec émergence de projets structurants autour des gares et meilleure coordination des projets sur les territoires.
- **Le département du Pas de Calais**, avec prise en compte des interconnexions avec les autres modes de transports.
- **Le Syndicat Mixte SCoT des agglomérations de Lens-Liévin-Hénin-Carvin**, avec traitement des impacts concernant le patrimoine.
- **L'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai, les villes de Villeneuve d'Ascq, de Tournai, de Courtrai, de Mouscron, de Roubaix et de Tourcoing**, avec amélioration de la desserte vers la Belgique et notamment Tournai et si pour les deux dernières maintien de la desserte des gares actuelles.
- **Groupe UMP-UDI-CPNT, Conseil régional Nord-Pas de Calais ; Monique Ryo, Maire Adjoint de Saint-Quentin**, si inscription forte du projet dans la nouvelle région et si changement de l'intitulé du projet.
- **Les Villes d'Hazebrouk, Bailleul et de Pérenchies, Communauté de Communes de Flandres inférieure, Conseil de Développement du pays cœur de Flandres**, si extension de la desserte à certains territoires du Nord-ouest.
- **La Communauté Urbaine d'Arras, Conseil de Développement Arras-Pays d'Artois, Communauté de Communes Osartis Marquion**, si modification partielle du tracé et création d'une nouvelle gare TGV.
- **La Communauté d'Agglomération du Douaisis, (solidaire de la précédente)**, si très grande attention apportée à la desserte des gares de centres-villes.

<sup>4</sup>Nous avons ici extrait les conditions les plus saillantes, mais les contributions présentent évidemment des analyses bien plus fouillées

- **Le syndicat mixte du SCoT du Grand Douaisis**, si réalisation du tronçon central concomitant au lancement des branches.
- **Le Syndicat mixte du Pays du Cambrais**, si réalisation au moins concomitant du barreau Cambrai-Corbehem.
- **Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT), Métropole Européenne de Lille (MEL)**, si réalisation concomitante de projets permettant une meilleure desserte de Lille et une meilleure articulation métro/chemin de fer.
- **L'association des paralysés de France (APF)** si sont bien pris en compte les questions d'accessibilité.
- **L'Aire Métropolitaine de Lille (AML)**, si mise en place d'un bouquet de solutions, d'autres liaisons ferroviaires radiales et transversales sont performantes, le REGL est interconnecté avec le réseau urbain.
- **L'Association Chaîne des Marais**.

### Les vigilants, en attente des suites du projet

- **L'État**, dans la lettre du Préfet de Région, souligne la nécessité d'une offre globale de services, inscrite dans un panier de solutions permettant de réduire la congestion routière et nécessitant une recombinaison de la gouvernance d'ensemble. Prenant acte de la congestion du réseau en entrée sud de Lille, elle entérine plutôt l'idée d'un tronçon ferroviaire central nouveau jusqu'à Libercourt en attendant la suite des études.
- **SNCF Réseau** attire l'attention sur les questions techniques liées à l'interconnexion d'un éventuel nouveau réseau avec le réseau ferré national. Elle entend rester maître d'ouvrage sur toutes les portions dont elle a aujourd'hui la gestion par exemple la construction d'une gare à Porte des postes, voire la gare souterraine de Lille-Flandres.
- **La Communauté d'Universités et d'Établissements (COMUE) Lille-Nord de France** ne se prononce pas en tant que telle sur le projet mais insiste sur les compléments indispensables à tout type d'équipement nouveau et notamment la desserte du dernier kilomètre, l'amplitude horaire, le soutien aux formes nouvelles de mobilité.
- **L'Université Catholique de Lille** attire l'attention sur la nécessité d'une pluralité de solutions complémentaires (le REGL, une (des) réponse(s) à une demande de mobilité croissante).

### Les sceptiques

- **La maire de Lille** : Madame Martine Aubry estime que la ville de Lille n'a pas été suffisamment consultée et que les données fournies par le maître d'ouvrage à ce stade ne permettent pas de trancher ou de lever de fortes réticences ou inquiétudes.
- **Le Syndicat Mixte du SCoT de Lille Métropole** : s'il prend acte de la nécessité d'une amélioration de la desserte du bassin minier, il se montre sceptique sur le principe de la gare souterraine et souhaite une meilleure prise en compte des options de desserte de la métropole lilloise.
- **Le Think Tank Axe Culture Lille** affiche son opposition à la gare souterraine et ses réticences en l'absence de gouvernance territoriale mieux partagée et de projets urbains pour les villes desservies, notamment autour des gares.
- **La Fédération CGT des cheminots Nord-Pas de Calais**, quoiqu'elle ne s'oppose pas à l'idée d'une gare traversante, se prononce plutôt en faveur de l'amélioration du réseau existant.
- **L'Automobile Club du Nord de la France** estime que le REGL est un investissement financier considérable sans effet véritable sur le désengorgement du réseau routier.
- **Amiens métropole** souhaite des études complémentaires sur les risques de saturation du tronçon Arras-Douai.
- **Professionnels Villes & Territoires** : ce groupe de représentants de professionnels de l'urbanisme, de l'architecture et du paysage demande une réflexion plus large et multi-partenariale en matière d'aménagement du territoire.

Exprime également son scepticisme : la Commission transport du Conseil de Développement du Douaisis.



Gare Lille-Flandres

## Les groupements critiques sur un point particulier

Nord Nature Environnement, Association Chlorophylle Environnement ; Association Sauvegarde et Amélioration du cadre de vie et de l'Environnement (SAVE) ; Groupe Ornithologique et Naturaliste (GON) du Nord-Pas de Calais ; Chambre d'Agriculture de la Région Nord-Pas de Calais ; Ville de Camphin-en-Carembault.

Ces groupements expriment de fortes réticences en matière : de cumuls de nuisances pour les riverains ; écologique et de fractionnement des habitats ; de consommation d'espaces agricoles.



Champs et habitats près de Noeux les Mines



Exemple de fractionnement de l'habitat naturel près de Lesquin

## Les opposants, partisans des solutions alternatives

ARDA (Association des Usagers de la LGV Nord), Europe Ecologie Les Verts (EELV), des représentants du Parti Communiste Français (PCF) de Roubaix, la CGT du Nord, Collectif de citoyens et organisations politiques divers gauche impliqué à Roubaix et Tourcoing ; l'Association « Droit au Vélo » (ADAV), Environnement et Développement Alternatif (EDA) ; Bourgmestre de Comines-Warneton.

Ces groupements estiment en général peu ou prou :

- Que le projet aura un effet faible sur la thrombose routière.
- Qu'il aurait des effets pervers en termes d'aménagement du territoire, de périurbanisation et de concurrence entre les centralités urbaines.
- Que le coût annoncé est incertain voire sous estimé.
- Que le projet s'effectuerait au détriment d'autres priorités de mobilités.
- Que le REGL pourrait même faire concurrence au TER existant.
- Que l'amélioration du réseau existant est globalement préférable au projet REGL. Cette amélioration s'inscrit dans une optique de desserrement des contraintes sur la gare de Lille-Flandres ; elle invite à une stratégie de mise en rocade ou en tangentielle à partir de tronçons existants ou pouvant être remis en service.



Autoroute A1 aux abords de Hénin-Beaumont



## CHAPITRE 3

# Examen des arguments échangés pendant le débat

<b>PARTIE 1 : OPPORTUNITÉ .....</b>	<b>44</b>
Les mobilités en Nord-Pas de Calais et au-delà .....	44
Transport en commun, REGL et l'aménagement du territoire .....	50
Thrombose routière et report vers le rail .....	51
Le service proposé par le REGL .....	52
La question de la métropolisation et l'étalement urbain .....	53
Le positionnement des gares .....	54
<b>PARTIE 2 : LA QUESTION DU FINANCEMENT ET DES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES .....</b>	<b>55</b>
Les coûts et financements .....	55
L'exploitation du REGL .....	58
Les impacts économiques et sur l'emploi .....	58
Les impacts sociaux .....	59
<b>PARTIE 3 : IMPACTS SUR L'ESPACE ET L'ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>60</b>
L'impact sur les terres agricoles .....	60
L'environnement.....	60
La fragmentation de l'espace .....	61
L'eau.....	62
Le patrimoine .....	62
Les paysages.....	63
Les nuisances sonores .....	63
<b>PARTIE 4 : UNE CONDITION CLÉ DE SUCCÈS, ORGANISER LES GOUVERNANCES À VENIR.....</b>	<b>64</b>
<b>PARTIE 5 : PROPOSITIONS DE VARIANTES ET D'EXTENSIONS DU TRACÉ.....</b>	<b>65</b>
Les variantes du REGL dans le DMO .....	65
Les extensions du REGL vers Bailleul, Hazebrouck, Valenciennes, etc. ....	66
Les extensions du REGL vers Tournai.....	67
L'infléchissement du tracé et la gare de Carvin Ouest.....	67
Arras - Lille via un infléchissement du tracé et une gare trimodale (REGL , TE R, TG V) à créer .....	67
Desserte de Cambrai - Lille .....	68
<b>PARTIE 6 : EXAMEN DES ALTERNATIVES.....</b>	<b>69</b>
Les alternatives présentées dans le DMO.....	69
Les alternatives apparues dans le débat .....	70
Zoom sur la fabrique des propositions .....	72
Le diagnostic des mobilités et des déplacements .....	72
Les conditions de réduction de la thrombose routière .....	73
Les modalités de désaturation du réseau ferroviaire .....	74
Les modèles et les méthodes d'organisation du ferroviaire .....	75
Zoom : résumé des consensus et dissensus.....	76

# PARTIE 1 : OPPORTUNITÉ

Le débat sur l'opportunité a porté sur les principaux objectifs affichés par le maître d'ouvrage : les besoins de mobilités, le report modal, l'aménagement du territoire et le service à rendre par les gares.

## Les mobilités en Nord-Pas de Calais et au-delà

### Les besoins entre la métropole et le Bassin minier

Pour le maître d'ouvrage, « ce territoire prend la forme d'un chapelet de villes très étendu (...) autour de deux axes : l'axe nord-sud : Courtrai-Lille – Arras (75 km) et l'axe ouest-est : Béthune - Valenciennes, correspondant à l'ancien Bassin minier (80 km) ».

L'histoire, c'est notamment une démographie croissante qui s'est accompagnée d'une périurbanisation ayant gagné de nouveaux territoires de plus en plus éloignés de l'agglomération lilloise, faisant de leurs habitants

des captifs de l'automobile ; ces derniers ont été d'autant plus incités à l'autosolisme que les accès à la métropole étaient essentiellement assurés par le réseau autoroutier national gratuit. Cela a contribué à une forte consommation d'espaces naturels et agricoles et à une logique de périurbanisation non maîtrisée.

Parallèlement, l'économie du Bassin minier s'est profondément modifiée depuis la fermeture progressive des houillères, entraînant une augmentation sensible de la distance du domicile des habitants du Bassin minier à leur lieu de travail, d'où une forte progression des navettes longue distance.

Le DMO mentionne que « le territoire de l'aire urbaine centrale concerne donc près de 365 000 emplois au lieu de travail dont 85% situés dans l'aire urbaine de Lille et notamment sur Lille (42%) et Villeneuve-d'Ascq (13%) et 15% situés dans le Bassin minier dans l'aire urbaine de Douai - Lens ». Ces chiffres traduisent donc une demande globale de déplacements en augmentation constante pour satisfaire cette interdépendance croissante des territoires.



Carte du réseau TER Nord-Pas de Calais

Cette situation a entraîné, en dépit de la densité du réseau ferré régional qui assure des fonctions TER polyvalentes (maillage fin et desserte de pôle à pôle) et des trafics de fret, la saturation du réseau autoroutier à certaines heures, notamment de l'autoroute A1 qui est gratuite du Bassin minier à la métropole lilloise, avec un réseau secondaire ne permettant pas d'éviter la « thrombose routière » sur le réseau national. Cette situation se reporte sur les voies départementales structurantes, comme le note le Conseil départemental du Pas de Calais.

Même si les transports collectifs atteignent des parts modales intéressantes sur les liaisons où l'offre est performante et si des marges de progression sont encore possibles, le transport par route est très majoritaire dans les déplacements domicile-travail quotidiens.

Paradoxalement, l'usage d'un véhicule particulier est d'un coût plus élevé pour l'utilisateur et ce sont les catégories socioprofessionnelles qui disposent des revenus les plus faibles qui ont néanmoins le plus recours à ce mode de transport ; cela explique en partie pourquoi sur le territoire de l'aire métropolitaine de Lille en 2011, 120 000 ménages (10 %) sont en situation de précarité énergétique liée au transport et à la mobilité.

**Les autres acteurs institutionnels, services de l'État, collectivités territoriales, acteurs socio-professionnels ou associatifs partagent ce diagnostic du Conseil régional et confortent, en général comme le grand public lors des réunions, la nécessité de trouver une réponse satisfaisante à ces besoins de mobilités croissantes entre la métropole et le bassin minier.** La situation actuelle n'est pas soutenable d'un point de vue économique, social et environnemental et ne peut qu'empirer.

C'est par exemple le constat de la DREAL dans ses diaporamas présentés à la fabrique des propositions, qui souligne en outre que « malgré la congestion, les trafics sur le réseau routier structurant continuent à croître ».

Le Syndicat Mixte des transports Artois - Gohelle indique dans son cahier d'acteurs que le bassin Minier, territoire comptant plus de 600 500 habitants en 2010 est en lui-même multipolaire, avec une structure urbaine qui impacte la mobilité : 2 200 000 déplacements/jour, dont 1 142 000 déplacements réalisés en voiture.

Lors d'une audition, la DIRECTTE a insisté sur l'importance des flux d'échanges domicile-travail journaliers : 524 000 emplois de la Métropole

européenne de Lille (MEL) sont occupés par des personnes résidant hors MEL, dont 62 500 venant du Bassin minier alors que 22 000 personnes font le chemin inverse, ce qui est certes moins important mais non négligeable.



Circulation routière aux abords de Lille

La MEL produit ses propres chiffres de déplacement sur son territoire et précise dans son cahier d'acteurs que « les flux en lien avec le travail et les études représentent moins de la moitié des déplacements (1/3 pour les déplacements internes, 2/3 pour les déplacements d'échange avec la région), mais ils sont concentrés sur des plages horaires restreintes, créant de la congestion aux heures de pointe sur le réseau routier magistral, en particulier sur les autoroutes A1, A25, mais aussi A23 et A22 ».

Le cahier d'acteurs de la CCI mentionne qu'« en l'absence de pôles d'échanges périphériques performants et d'offres de transports publics de capacités suffisantes, les navetteurs restent cantonnés à l'utilisation de la voiture individuelle avec des temps de trajet incertains ».

Une nuance d'appréciation est néanmoins apparue sur l'une des réponses à apporter aux besoins de mobilité. Le maître d'ouvrage du REGL voit plutôt une « stabilité du réseau d'infrastructures routières à moyen terme » alors que l'État considère que des aménagements autoroutiers renforceront à moyen terme la capacité de

certaines axes » (notamment le barreau sud-est), même si le préfet constate que « le projet met en lumière les limites de la réponse routière aux besoins de mobilité ».

### Les besoins inter pôles

Dans sa présentation du projet de REGL, le maître d'ouvrage insiste beaucoup sur la notion de liaisons de pôle à pôle, avec une forte fréquence, en particulier sur le tronçon central, en donnant des exemples de gains de temps essentiellement liés à la gare souterraine traversante de Lille-Flandres qui permettrait d'éviter les ruptures de charge.

Si les besoins entre la métropole et le Bassin minier sont bien étayés (cf. ci-dessus), ce n'est pas le cas pour les autres déplacements de pôle à pôle.



Gare de Lens

L'offre de service supplémentaire proposée par le Conseil régional n'apporte en effet qu'une amélioration relative aux déplacements internes au Bassin minier, ce que le maître d'ouvrage ne paraît pas démentir (Lens - Douai par exemple). Par ailleurs, aucun élément du dossier ne confirme avec certitude que par exemple une liaison Arras - Armentières citée en termes de gain de temps (page 53 du DMO) soit particulièrement utilisée. Ce qui pourrait être aussi le cas pour d'autres liaisons.

Qu'il s'agisse de ceux liés au travail, aux études, à la santé, aux loisirs, les besoins en mobilités, concernent essentiellement les relations entre Métropole Européenne de Lille (MEL) et les autres villes de la région, notamment celles du bassin minier. Le cahier d'acteurs

de la Commune de Tourcoing constate que « 24% des actifs du bassin de Roubaix et Tourcoing résident hors de la Métropole et à proximité d'une gare. Dès lors, les réponses à apporter pour baisser la part modale de la voiture dans les déplacements quotidien domicile-travail sont à rechercher en agissant sur l'ensemble de la chaîne des déplacements ». Le rabattement vers les gares par transports collectifs apparaît donc indispensable pour rendre efficace les liaisons de pôle à pôle.

Le débat a par ailleurs souligné que certaines liaisons pôle à pôle n'étaient pas pleinement évoquées dans le dossier du maître d'ouvrage, par exemple la liaison de la MEL-Tournai, la desserte Cambrai-Arras ou l'arc Béthune-Valenciennes. Les contributions de l'Eurométropole et de la ville de Tournai soulignent l'importance des flux avec la MEL mais n'évoquent aucune liaison avec d'autres pôles de la région Nord-Pas de Calais.

La liaison de pôle à pôle peut toutefois avoir un certain intérêt en dehors des déplacements pendulaires domicile-travail, même si là aussi, c'est toute la chaîne des déplacements et pas seulement le train qui doit être adaptée aux publics concernés. C'est notamment le cas de l'activité touristique puisqu'il faut pouvoir offrir « le bon train au bon moment », correspondant au tempo des touristes, différent de celui des usagers quotidien du territoire. Les professionnels ont besoin aussi d'une offre de transport qui favorise aussi le tourisme régional, à destination des habitants du Nord-Pas de Calais, vers les lieux culturels ou de mémoire. C'est aussi le sens de la lettre du Président du Département du Pas de Calais concernant la fréquentation du Louvre Lens.



Arrêt « Louvre-Lens » du réseau de bus Tadao



Les étudiants et les apprentis sont également très concernés par les liaisons pôle à pôle. Les étudiants extérieurs à la MEL fréquentant les établissements de l'agglomération lilloise se trouvent certes dans une situation analogue aux salariés. L'enquête Mobilités urbaines campus montre que les étudiants des universités de proximité se déplacent moins que les étudiants lillois mais en voiture individuelle. Et lorsqu'ils trouvent des stages ou profitent d'une formation en alternance, la liaison de pôle à pôle leur est souvent indispensable. Comme cela a été évoqué lors du rendez-vous avec les commerçants et artisans, la liaison ferroviaire ne peut que faciliter la mobilité pour les jeunes en formation et en apprentissage et les aider à s'insérer dans la vie professionnelle.

L'accessibilité universelle prônée par l'Association des Paralysés de France favorise d'abord les déplacements des personnes en situation de handicap. Mais elle va bien au-delà puisqu'elle permet également de répondre aux besoins de mobilités d'autres personnes concernées par des liaisons interurbaines comme les personnes âgées, les parents de jeunes enfants avec des poussettes, les personnes fatiguées ou blessées, etc.



Places prioritaires à bord d'un TER

## Les besoins Nord-Pas de Calais - Picardie - Belgique

### L'ouverture vers la Picardie dans le contexte de la création de la nouvelle région

Le débat public s'est tenu dans le contexte de création d'une nouvelle région le 1<sup>er</sup> janvier 2016 dont ni le nom, ni la capitale régionale n'étaient connus à la date de sa clôture<sup>5</sup>. Le chef-lieu provisoire de cette région a été fixé à Lille le 31 Juillet par le gouvernement.

Le DMO évoque simplement des correspondances « aménagées vers Amiens, dans le contexte de la fusion des deux régions » et ne mentionne pas Saint-Quentin ni aucune autre ville picarde.

La Commission particulière a souhaité informer et recueillir les avis des services de l'État et des principales collectivités territoriales de Picardie sur ce projet.

Une réunion s'est tenue à Amiens le 24 juin 2015 en l'absence du maître d'ouvrage. Même s'ils ont souligné l'importance des liaisons de la Picardie au sud avec l'Île-de-France et indiqué que la fréquence des trains entre les villes picardes et Lille correspondait aux besoins actuels, les participants ont estimé que les liens entre les différents pôles de la Picardie avec Lille étaient de toute façon appelés à se développer.

Certains d'entre eux se sont interrogés sur les conséquences de la réalisation du REGL telle que



Université de Lille 3

<sup>5</sup> Le chef-lieu provisoire de cette Région a été fixé à Lille le 31 juillet par le gouvernement.

présentée ; ils se sont ainsi montrés inquiets sur le risque de saturation de l'axe Arras - Douai qu'empruntent les trains d'Amiens et plus généralement sur l'axe Amiens - Lille ainsi que sur la qualité médiocre des liaisons actuelles avec Saint-Quentin.



Horaires de trains en gare de Lille-Flandres, notamment pour Tournai et Amiens

Il leur était d'autant plus difficile d'apporter une argumentation sur ces points qu'ils ne disposaient d'aucune information précise sur l'état réel de saturation de la ligne classique par ailleurs pénalisée par le nombre important de passages à niveaux.

Par ailleurs, le REGL soumis au débat n'apporte pas d'amélioration des temps de parcours des liaisons avec Lille et les deux Contrats de Plan Etat-Région (CPER) n'abordent pas l'axe Amiens - Lille.



Débat mobile, musée du Louvre-Lens

La contribution de SNCF Réseau n'exclut pas le risque de saturation : la possibilité d'insérer les services du REGL dans la grille horaire de divers tronçons de lignes concernant la liaison avec la Picardie n'est pas démontrée.

Le maître d'ouvrage a répondu que les deux territoires mettront en commun leurs projets respectifs dans le cadre de la fusion.

### L'ouverture vers la Belgique et le transfrontalier régional

Le DMO mentionne que « sur la période 1998-2007, les échanges ayant le plus augmenté sont ceux avec la Belgique (notamment Tournai, Courtrai et Mouscron) et le Valenciennois, avec une augmentation allant jusqu'à 40% ».

Il inclut donc, y compris de façon cartographiée, Courtrai dans le REGL mais n'évoque Tournai que sous forme d'aménagement de correspondances.

L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai rappelle notamment que « les derniers chiffres démontrent qu'un des principaux défis de l'Eurométropole consiste en une augmentation significative de la part des transports en commun dans les déplacements transfrontaliers.

A peine 5% (des 100 000 déplacements transfrontaliers avec comme origine-destination l'Eurométropole) s'effectuent en transport en commun ».

Elle indique aussi dans sa contribution qu'« une telle infrastructure [le REGL] permettra d'intensifier les échanges transfrontaliers dans beaucoup de domaines (enseignement, emploi, culture, tourisme, évènementiel) et facilitera l'accès aux grands équipements et infrastructures de la métropole lilloise (depuis le versant belge de l'Eurométropole) notamment les gares TGV, le stade Pierre Mauroy, l'Aéroport ».

Ce Groupement Européen de Coopération Territoriale souligne que la liaison Lille - Villeneuve d'Ascq - Tournai est essentielle dans l'organisation territoriale de l'Eurométropole et majeure pour la desserte de la Wallonie Picarde, en raison notamment du nœud stratégique que constitue la gare de Tournai. A partir de cette gare de nombreuses correspondances vers la Belgique sont possibles ainsi que des flux transfrontaliers quotidiens, notamment d'étudiants, avec des marges de progression réelles.



Gare de Courtrai (Kortrijk) - source wikimédia

D'autres opportunités ont par ailleurs été identifiées pour la desserte des territoires Nord-Ouest de l'Eurométropole (villes de Roulers, mais également Ypres, Comines, notamment à partir du pôle d'échanges d'Armentières). Il s'agit de connexions qui présentent de nombreux atouts en termes de développement touristique (non seulement vers ces villes, mais également vers Bruges). Le Bourgmestre de Comines-Warneton insiste également sur l'importance de la liaison Lille - Comines (France) - Comines (Belgique) qui offre ensuite des possibilités vers Ypres, notamment à partir de la liaison existante Ypres - Courtrai qui passe par Comines Belgique. Cette liaison avait d'ailleurs été envisagée dans le cadre du projet tram-train.

**La ville de Tournai** souligne que les déplacements en jour moyen ouvrable de la Wallonie frontalière vers la métropole lilloise (et donc Tournai) sont deux fois plus importants que ceux de la Flandre frontalière et donc de Courtrai : respectivement 36 000 et 20 000 dans le sens France/Belgique contre 18 000 et 7 000 dans l'autre sens. La part modale du train dans ces déplacements frontaliers demeure très basse (5%), même si l'augmentation récente est plus marquée sur Tournai (+20%) que sur Courtrai (+15%). Outre l'importance des relations domicile-travail actuelles (avec un nombre important d'emplois occupés par des Français) et futures liées au développement de son parc d'activités transfrontalières, la délibération du Conseil communal de Tournai insiste, pour motiver son attachement au REGL sur :

- les flux scolaires et universitaires liés à des motifs linguistiques ;

- la richesse de son patrimoine culturel et historique ;
- son potentiel comme nœud ferroviaire vers Lille et de nombreuses villes belges et néerlandaises.

Elle souligne également l'attractivité de la métropole lilloise sur les déplacements transfrontaliers belges et cite le stade Pierre Mauroy et l'aéroport de Lesquin.

**Le CESER** est très attaché à ce que l'offre frontalière se développe notamment vers Tournai, comme il a pu déjà l'affirmer dans son avis sur le Schéma Régional des Transports et des Mobilités, en 2013 et sur la Convention TER 2015-2024 entre le Conseil régional et SNCF Mobilités, en 2015. La mise en place du REGL constitue l'opportunité d'améliorer les dessertes frontalières et de redonner une attractivité aux liaisons transfrontalières.



Gare de Tournai - source wikimédia

Une délibération du **Conseil municipal de Villeneuve d'Ascq** « plaide pour une liaison avec Tournai à l'instar de celle prévue avec Courtrai ».

**La FNAUT** insiste pour que la desserte de l'Eurométropole fasse partie intégrante du projet en incluant le triangle Lille - Courtrai - Tournai dans le projet de REGL, en traitant de la même façon Courtrai et Tournai, alors qu'actuellement ces liaisons ferroviaires régionales transfrontalières sont mal valorisées, avec des effets de frontières : « information non disponible, tarifs mal connus, billets ou horaires parfois non disponibles sur les automates de vente, réductions nationales ou régionales non valables, trains lents et souvent en retard ou supprimés sans remplacement, gares françaises intermédiaires non desservies aux heures creuses, etc... ».

## Transport en commun, REGL et l'aménagement du territoire

Les acteurs institutionnels et les personnalités qualifiées convergent avec le maître d'ouvrage sur les particularités de l'organisation territoriale et le rôle que peuvent ou doivent jouer les transports en commun.

Lors des auditions publiques, des universitaires évoquent un « réseau de villes », une « nébuleuse urbaine », un « enchevêtrement de périurbanisations autour de centralités différentes », relativement singulier en France.



Carte du système urbain multipolaire, issue de la présentation de la DREAL à la fabrique des propositions

La DREAL et la DIRECTTE confirment cette spécificité, héritée du passé industriel qui a installé très tôt diverses polarités, avec un éclairage sur la dynamique de l'emploi et des flux associés : si l'importante zone d'emploi de la métropole lilloise sert surtout ses résidents, les emplois du Bassin minier, contrairement aux idées reçues, mixent les diverses qualifications (cadres, employés et ouvriers) dans des proportions similaires à celles d'Arras.

Lens a pour sa part connu le plus fort taux régional de création d'emplois ces 15 dernières années, une partie de ces emplois étant accaparée par des résidents lillois, arrageois ou douaisiens, ce qui confirme dès aujourd'hui des flux de déplacement non négligeables de et vers le bassin minier.

Pour autant les taux de chômage du Bassin Minier et des zones de Roubaix Tourcoing restent importants, l'effet d'entraînement de la MEL (et de la « turbine tertiaire » créée par la restructuration de quartiers d'affaires, de centres tertiaires et de parcs d'activités sur la MEL) étant à relativiser.

Les transports en commun jouent historiquement un rôle dans ce territoire, avec des réseaux développés sur les diverses mailles territoriales : les auditions publiques et la fabrique des propositions ont permis de témoigner de l'importance des systèmes de transport :

- au niveau régional : « un potentiel ferroviaire très important - un réseau très équipé - un taux d'occupation inégal », le TER-GV qui a mis « les principales villes du Nord-Pas de Calais à moins d'1 heure de Lille » et facilite l'accès à Lille et son potentiel de développement ;
- au niveau métropolitain : bien que le projet d'un important réseau de tram-train soit aujourd'hui suspendu, la MEL a mis en place des bus à Haut Niveau de Service, des lignes de bus de rocade en 1<sup>ère</sup> couronne lilloise, et des pôles d'échanges TER/Véhicules Particuliers/Transports en Communs Urbains ;
- au niveau de l'aire urbaine : les services de l'état ont montré comment le réseau de transport collectif s'étoffe, en particulier avec des Bus à haut niveau de service (BHNS) dans le Bassin minier sur les aires urbaines de Douai Lens et de Béthune, le tramway et le BHNS dans le Valenciennois.

Un intervenant a illustré en audition publique la densité ferroviaire du Nord-Pas de Calais avec une carte des zones situées à moins de 15 minutes d'une gare SNCF qui démontre un taux de couverture très important sur la zone d'influence du REGL.

Pour autant, de multiples contributeurs du débat considèrent que ce système de transport régional présente des faiblesses.

**Tout autant que la faiblesse des liens entre pôles urbains, la saturation du TER entre Carvin et Lille, les liens « faibles » ou manquants (vers Tournai, vers l'aéroport de Lesquin) et les interconnexions entre les transports en commun urbains et les TER sont presque unanimement dénoncés** par les contributeurs individuels des réunions publiques ou des points de rencontres, ou par plusieurs points de vue (FNAUT, EELV, MEL, COMUE, CCI, l'université catholique de LILLE, etc.).

Et cela alors que SNCF Mobilités et SNCF Réseau témoignent d'une croissance continue de l'offre et du trafic entre 2002 et 2013 (soutenue par le TER-GV), et d'un renouvellement ou modernisation complet

du matériel, et d'un « développement très important de l'intermodalité » via les « tarifs combinés et les intégrations tarifaires » entre les diverses Autorités Organisatrices de Transports.

**Une question stratégique reste posée :** faut-il en priorité une « épine dorsale » de l'ampleur du REGL, ou bien compléter les sous systèmes sur des mailles plus fines pour amener les usagers vers les transports régionaux et les répartir ensuite vers les zones de destination ?



Débat mobile, marché de Liévin

Le maître d'ouvrage n'a pas motivé ce chiffre autrement que par référence à l'étude de trafic (31 pages) pour laquelle le document fourni par le maître d'ouvrage n'est guère plus explicite que le DMO.



Circulation dense sur l'A1

## Thrombose routière et report vers le rail

La réponse du maître d'ouvrage à la question 100<sup>6</sup> sur les conditions du report modal est la suivante : « Le REGL se veut un outil de changement de comportement s'appuyant sur un scénario de rupture et [...] le REGL seul ne pourrait résoudre les problèmes d'engorgement à l'entrée de Lille. Il s'agirait de mettre en œuvre un bouquet de solutions favorisant l'intermodalité dont le REGL serait l'épine dorsale. »

Cette position est tout à fait partagée par l'État qui estime que « 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 ».

Le DMO estime le report modal de la voiture sur le REGL à 12 400 déplacements sur la période pointe du matin. Il s'agit vraisemblablement d'un minimum puisque cela concerne 61 % des 20 259 usagers du REGL, chiffre qui, selon le maître d'ouvrage ne constitue pas un plafond. Il faut d'ailleurs noter que les autres usagers proviendraient d'un report des autres modes de transport collectif (14%), du TER actuel (10%) et d'un trafic nouveau (15%).

<sup>6</sup>Voir site Internet.

De ce fait, l'effectivité du report modal a suscité beaucoup d'interrogations, d'autant plus que, selon divers intervenants :

- La desserte des gares du REGL, en particulier celles du tronçon central qui suit l'A1 s'effectuant essentiellement à partir des échangeurs autoroutiers, les bouchons ne seraient que déplacés.
- Cette thrombose routière concerne également d'autres axes autoroutiers que l'A1 pour lesquels l'impact prévisible du REGL n'est pas évalué.
- Un premier report modal de la voiture vers le train pourrait produire un appel d'air. D'autres véhicules prendraient le relais pour aboutir rapidement à une nouvelle saturation de la route, comme à chaque fois qu'une nouvelle capacité routière est créée (phénomène d'induction rappelé par l'ADAV).
- Le report, pour être effectif, nécessite une interconnexion efficace avec les transports en commun urbains permettant le rabattement vers les gares.
- La diminution des autosolistes pourrait être atteinte par d'autres moyens que le REGL comme le renforcement des TER actuels ou la mise en œuvre de mesures incitatives comme le covoiturage ou dissuasives

comme le péage autoroutier, le péage urbain ou des restrictions de stationnement. **Le passage du taux actuel de 1,1 passager par voiture observé sur l'A1 à 1,3 pourrait absorber l'intégralité du trafic annoncé sur le REGL ! Un taux de 1,5 supprimerait théoriquement tous les embouteillages.**



Débat mobile à la gare Lille-Flandres

## Le service proposé par le REGL

### La qualité de service rendu par le REGL

Le dossier du maître d'ouvrage cite tout un bouquet de services opérationnels : « des liaisons fréquentes et rapides, des voyageurs plus nombreux », « une large amplitude horaire (5h-23h) et une fréquence soutenue tout au long des périodes de pointe » entre les pôles urbains de la zone d'influence du REGL, « des temps de trajet performants », la connexion « aux lignes TER et TER-GV pour faciliter la continuité des parcours », « un développement soutenu des composantes de l'intermodalité »...

La qualité de service rendu par le REGL a suscité à la fois des affirmations et des questions. Le Préfet de la Région Nord-Pas de Calais et des contributeurs experts ou spécialisés tels que SNCF Réseau, le CEREMA, la FNAUT, le Syndicat Mixte SCoT des Agglomérations de Lens-Liévin - Hénin-Carvin ont argumenté sur le sujet (dans la fabrique des propositions, les auditions publiques ou les points de vue). L'idée partagée est que, sous certaines conditions, **le REGL améliorerait de manière significative le service actuellement rendu.**

Pour d'autres personnes, **l'appréciation de l'efficacité du REGL passe d'abord par une discussion sur le réseau ferré existant et ce qu'il deviendrait avec le REGL** : le nombre de trains, la fréquence de passage et les points de dessertes seraient-ils maintenus ? Le réseau serait-il amélioré et modernisé alors que certains déplorent, sur certains axes, un service dégradé ? Emerge en toile de fond un problème de confiance dans la stratégie de la Région, soit du fait d'une mauvaise expérience personnelle des transports en commun, soit du scepticisme sur la capacité régionale à financer à la fois le REGL et l'amélioration du réseau existant.

Pour d'autres encore et notamment certains experts qui ont contribué au débat, la notion d'efficacité dépend de la définition qu'on a de ce qui « fait » la qualité de service d'un moyen de transport en général : les notions de construction des horaires (plutôt que les durées de transport), d'information aux usagers (les horaires intégrant les correspondances, les incidents, ...), d'accessibilité des gares reviennent dans plusieurs avis. **On perçoit la nécessité d'un partage préalable à organiser autour de ces concepts et de leurs déclinaisons techniques avant de pouvoir estimer collectivement le service rendu - ou à rendre - par une infrastructure en général et par le REGL en particulier.**

Le CEREMA rappelle que **l'efficacité d'un nouveau moyen de transport ferroviaire constitue une problématique complexe** qui se pose en termes de services offerts, plus qu'en termes de capacités de transport.

SNCF Réseau identifie des points de vigilance sur la capacité à insérer les services REGL dans les grilles horaires, au niveau des jonctions avec le réseau existant, et insiste sur **l'important travail à mener pour évaluer les conditions, techniques ou autres, d'une planification horaire globale des services, qui permette d'atteindre les objectifs du REGL sans compromettre les autres.**



Débat mobile, musée du Louvre-Lens

## Le REGL comme catalyseur d'une meilleure intermodalité

La Région inscrit le projet REGL, de façon constante et répétée, comme un levier de l'intermodalité « avec les transports urbains, avec les modes actifs vélo et marche, et avec les services de nouvelles mobilités », au travers d'une approche globale intégrant « l'aménagement de lieux adaptés et une étroite collaboration entre autorités organisatrices, réunies au sein du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT), notamment en termes de services : billettique, information voyageurs, intégration et coordination des tarifs et des offres. » (Source : DMO).

Plusieurs parties prenantes et contributeurs individuels pointent spontanément **l'organisation entre les divers échelons de décision et de gestion comme un facteur essentiel d'une meilleure intermodalité.**

Le Plan de Déplacements Urbains établi par le Syndicat Mixte de l'Artois - Gohelle, pour les 600 000 habitants de ce territoire à horizon 2025, a bien montré l'importance d'une très forte coordination entre décideurs, qui doivent ensemble proposer des solutions de rabattement vers les gares et stations nouvelles du Réseau Express et créer une offre qui contribue à faire évoluer les pratiques tout au long de la chaîne de déplacements.



Parking multimodal de la Porte des Postes à Lille

## La question de la métropolisation et de l'étalement urbain

Les positions des acteurs du débat sur ces sujets vont de l'appui au projet à la défiance, en passant par la vigilance :

- **Appui à une métropolisation** de la part d'acteurs politiques ou économiques ou de collectivités. Métropolisation positive, car « moteur de croissance ».
- **Vigilance.** Beaucoup d'acteurs insistent sur les politiques qui devraient accompagner le REGL, en vue de « prioriser le développement au cœur des espaces déjà urbanisés », de « polariser les usages de toute nature sur les espaces les mieux desservis par des infrastructures de transport », de mener « un réel travail sur le rééquilibrage des fonctions entre la métropole et le bassin minier pour éviter que ce projet ne contribue à une « sur-résidentialisation » du bassin minier face à un Grand Lille qui concentre tous les emplois », de « faire jouer la solidarité régionale en rééquilibrant les échanges avec le Bassin Minier »...
- **Défiance**, en particulier des militants des partis écologistes et communistes de Roubaix qui pointent le risque d'amplification de « l'hypertrophie de la métropole lilloise » et de poursuite du phénomène de « spécialisation des territoires [qui avait] justifié la Directive Régionale d'Aménagement sur l'Égalité des territoires ». Par son organisation même, le REGL mettrait en concurrence les polarités existantes du Bassin Minier (par exemple Lens qui travaille sur son renouvellement urbain et son attractivité au travers des projets EuraLens, Louvre-Lens, etc.) avec de nouvelles polarités telles que le pôle Sainte Henriette à vocation trop commerciale.

Pour éclaircir ces points, le Préfet de la Région Nord-Pas de Calais, dans sa lettre au Président Daniel PERCHERON, demande à ce que soit précisée la « contribution du projet à l'aménagement du territoire métropolitain et l'équilibre des pôles qui le structurent », par exemple au travers « d'échanges avec les SCOT afin que le projet... nourrisse les stratégies de développement urbain en lien avec les orientations du SRCAE » (Schéma Régional Climat, Air, Energie).

## Le positionnement des gares

Le maître d'ouvrage décrit les gares de Lesquin, Seclin, Carvin et Hénin-Sainte Henriette comme : des pôles d'échanges multimodaux avec des fonctions d'interface périurbaine (Lesquin), des hubs TER-Transports en Commun Urbains pour toutes les gares, et des leviers d'aménagement ou de réaménagement du tissu urbain (Lesquin, Seclin, Sainte Henriette).

Elles seraient dotées de zones de stationnement pour le rabattement en voiture des usagers qui n'utiliseraient pas les transports en commun ou les modes doux.

Le maître d'ouvrage souhaiterait mettre en place avec les opérateurs publics et privés de l'aménagement et de l'habitat les outils permettant de maîtriser les effets fonciers et gérer les opportunités. Le DMO rappelle enfin que les points d'échange du REGL se situent à proximité d'espaces concentrant de grandes zones d'activités économiques existantes ou en projet.

**Les opinions sur les leviers fournis par ces nouvelles gares sont très contrastées :** les gares sont une opportunité pour des acteurs économiques (voir la contribution de Bruno BONDUELLE sur la création d'une véritable ville nouvelle à proximité de Seclin) qui ajoutent que les pouvoirs publics devraient pouvoir intervenir pour se rendre maître du foncier. Cela permettrait non seulement de financer une partie des stations nouvelles avec la plus-value générée mais aussi d'éviter la spéculation sur ces terrains.

Ceci, à la condition d'une coordination entre le maître d'ouvrage et les collectivités traversées et concernées par les pôles d'échanges et par un travail sur le droit des sols dans le cadre des Schémas de Cohérence Territoriaux (SCoT) et de réservation d'emprises dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

Elles sont également une opportunité pour certains élus (Seclin, Communauté d'Hénin-Carvin) qui souhaitent l'implantation d'une troisième gare TGV.

Des participants se sont inquiétés de trois impacts particuliers :

- Le risque de concurrence entre les commerces des nouvelles gares, ou les surfaces commerciales qui seraient plus accessibles avec le REGL, et les commerces des centres villes.
- Le stationnement autour des gares de Lesquin, Seclin,

Carvin et Hénin-Sainte Henriette, sous ses aspects économiques (le coût du stationnement), voire sécuritaire. Sur ce point le maître d'ouvrage a affirmé à plusieurs reprises que « la réalisation du Réseau Express Grand Lille s'accompagnerait [de] zones de stationnement à proximité des gares. Les parkings seraient accessibles gratuitement pour tout usager disposant d'un abonnement TER (la tarification du REGL étant celle du TER) ». Ce point a été contesté par des participants au motif qu'il n'appartient pas au Conseil régional de fixer le coût des stationnements.

- La possible saturation des voies d'accès routier : ce point a fait l'objet de plusieurs questions d'internautes, avec l'idée que le REGL conduirait à congestionner des axes secondaires ou des bretelles d'accès déjà bien mal en point aux heures de pointe. Sur ce point le maître d'ouvrage a exposé les conclusions du modèle de trafic utilisé, qui montre « qu'une personne déjà sur l'autoroute, malgré la congestion du matin, poursuivra son trajet sans volonté de ressortir pour emprunter les transports collectifs » et que « la localisation des pôles d'échanges multimodaux avant les échangeurs d'accès à l'autoroute permet de capter les usagers en amont : Il n'y aurait donc pas d'augmentation du trafic actuel sur les voies d'accès au réseau autoroutier, ni même de modification d'itinéraire des usagers actuels. Le report modal s'effectue en amont de l'autoroute et non depuis celle-ci ».



Gare de Seclin

C'est dans ce contexte que le Préfet de Région Nord-Pas de Calais, dans son courrier au Président Daniel PERCHERON, développe la nécessité de questionner à nouveau le rôle de ces nouvelles gares, qui « s'inscrivent dans des espaces aujourd'hui non urbanisés », sur la base de scénarios contrastés d'aménagement, de préciser en particulier « la consistance des politiques ambitieuses d'aménagement à mettre en œuvre autour des nouvelles gares ».



## PARTIE 2 : LA QUESTION DU FINANCEMENT ET DES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

### Les coûts et financements

#### Les investissements

Le coût du projet est estimé par la région à 2,11 milliards d'euros (valeur janvier 2012), s'il intègre une « provision globale pour aléas de l'ordre de 15 % », il n'intègre pas les prestations d'ingénierie, dont le « montant pourrait ainsi varier de 10 % à 25 % du montant des travaux, soit de 211 M€ à 527,5 M€ ».

Ces montants soulèvent beaucoup de scepticisme, par tous les canaux du débat public sans exception, sur 2 aspects :

- Le retour d'expérience plus ou moins étayé et formalisé des particuliers et des parties prenantes, sur les projets locaux, régionaux ou nationaux, qui s'affiche comme une forme de « bon sens » fondé sur l'expérience : « 2,5 milliards euros d'investissement, nous dit-on ! Ce chiffre nous paraît déjà en dessous de la vérité et irréaliste », « Pour moi, ce projet est largement sous estimé comme tous les grands projets en France »...
- Le doute soulevé par le coût de la gare souterraine de Lille-Flandres et des tunnels d'arrivées : sur la base des coûts attribués à d'autres ouvrages souterrains en France ou en Europe par les acteurs de l'écologie en particulier : « un projet équivalent sous la gare d'Anvers a coûté 1,6 milliard d'euros d'après le site Lille Transport », « Rappelons nous du tunnel sous la Manche ! », et sous couvert des « contraintes géologiques et techniques du site » pressenties par certains.

S'agissant des coûts affichés, le maître d'ouvrage a profité d'une question d'internaute (n°80) pour expliciter avec précision la méthode d'évaluation retenue : « l'utilisation de ratios kilométriques ou par extrapolation d'ouvrages ayant des caractéristiques similaires.

Ils s'appuient sur les différentes études techniques réalisées, notamment celle de tracé et des ouvrages d'art mises à disposition du public. Ils intègrent l'ensemble des prestations et prennent en compte la complexité et les contraintes d'exécution et d'exploitation (milieu urbain, semi-urbain, rural, topographie plate, moyenne ou

contrastée...) », « Cette méthode est notamment utilisée dans l'évaluation des projets de Ligne à Grande Vitesse ».

Le choix de maximiser les estimations en choisissant les ratios « hauts » (« par exemple, des ratios « semi-urbains » ont été utilisés en milieu « rural »).

**En pratique, le maître d'ouvrage et les parties prenantes convergent sur un point : l'incertitude sur le coût « réel », qui relève moins de la méthode de chiffrage que de l'étape du projet,** puisque qu'on est très en amont des « études d'Avant-Projet » préalables à la Déclaration d'Utilité Publique et seules à même d'objectiver beaucoup plus les contraintes techniques et environnementales» (Cf. la réponse du maître d'ouvrage à la question 80).



Débat mobile, musée du Louvre-Lens

Ce que confirme SNCF Réseau sur le projet de gare souterraine dans sa contribution, en affirmant que « celui-ci devra être placé sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau » (« S'agissant d'un projet de gare nouvelle intéressant le RFN »). L'opérateur pointe les effets des « contraintes du site » sur le chantier, « telles qu'elles pourraient impliquer des incidences, tant en situation de travaux que définitive, sur l'exploitation de l'ensemble de la gare : réalisation du tunnel et des puits de forage de la gare souterraine et des autres investissements concernés ».

Au total la levée des incertitudes sur les coûts apparaît comme une condition incontournable d'une adhésion d'un très grand nombre d'acteurs à la poursuite du projet (voir par exemple la lettre de la maire de Lille).

### Les ressources

Le maître d'ouvrage évoque diverses pistes dans le DMO et en réponse à des questions d'internautes :

- des fonds propres régionaux et un emprunt ;
- la contribution de l'Etat, via l'agence de financement des infrastructures de transport (AFITF) et/ou des autres collectivités publiques, la participation de l'Union Européenne au titre du développement du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) ;
- les recettes de « nouvelles politiques publiques qui ont pour objectif de favoriser le report modal » : l'allocation d'une partie d'une écotaxe Poids Lourds régionale, ou, en substitution, un « péage sur les sections autoroutières actuellement gratuites », « l'instauration d'un complément au versement transport » des entreprises, une « taxation des plus-values foncières et immobilières dans le corridor de projet », « une politique de tarification du stationnement menée par les communes ou le cas échéant, l'EPCI auquel elles ont transféré leur compétence »,...

Le débat fait ressortir, sur ce sujet, plusieurs éléments :

- **En positif**, quelques pistes d'actions sont proposées. Des acteurs associatifs défendent les principes de péages sur les autoroutes de la région actuellement gratuites et d'un péage urbain à l'entrée du cœur de l'agglomération lilloise, en lien avec une politique régionale volontariste, voire coercitive, de report modal. Des représentants du monde économique (la CCI et Bruno BONDUELLE en particulier dans leurs « points de vue »), suggèrent des pistes en lien avec l'économie des nouvelles gares, en activant « dès à présent une politique publique d'acquisitions foncières sur ces différents sites. Les plus-values apportées par ces ventes financeront la maîtrise d'ouvrage de ce projet et les actions d'accompagnement ».

- **En négatif**, des doutes assez largement partagés sur la capacité régionale à financer ce projet : une région déjà endettée peut-elle contracter de nouveaux emprunts ? Les sources de financement citées par la région sont-elles réalistes alors que « l'écotaxe [est] défunte », que « l'AFITF [n'aurait] pas de financement pérenne », que « l'Etat ne [voudrait] pas contribuer », que les « fonds européens [sont] incertains »... ? Le REGL n'assècherait-il pas durablement les ressources régionales ?

Ces doutes s'accompagnent d'une inquiétude des usagers, qui craignent d'être mis à contribution... Les Picards, moins endettés, l'accepteraient-ils ?



Débat mobile, hypermarché de Noyelles-Godault

Tout en rappelant que le bouclage du financement se finalise au moment de l'enquête publique, beaucoup plus tard dans le processus, le maître d'ouvrage a apporté quelques précisions : la solution d'un péage urbain, qui ne relève pas des prérogatives régionales, n'est pas envisagée à ce stade du fait « d'effets indésirables éventuels, reports de trafic en périphérie, incidence sur la fréquentation commerciale, impact sur les populations en situation de précarité énergétique ».

Le financement du REGL en exploitation a provoqué également un certain scepticisme : quelle part pour l'utilisateur, la subvention, le contribuable ? L'augmentation du taux de couverture de 25 à 41% en 2075 évoqué dans le DMO est apparue très incertaine.

Pour autant, ces éléments ne lèvent pas les incertitudes résumées par le préfet de la Région Nord-Pas de Calais, dans son courrier au Président Daniel PERCHERON : « s'il est trop tôt pour définir le mode de financement

du projet », « 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 ».

Le maître d'ouvrage a ensuite indiqué qu'il n'était pas prévu de tarification particulière pour le Réseau Express Grand Lille, l'ensemble de la gamme tarifaire TER s'appliquera. Lors de la réunion de clôture ; il a même indiqué que la gestion du REGL était appelée d'une certaine façon à se fondre dans celle du TER. Cette fusion pose au demeurant des interrogations comme l'indiquait lors de son audition le vice-président du STIF pour qui l'absence de distinction entre le RER parisien et les autres transports ferroviaires pose un problème d'évaluation de la rentabilité des uns et des autres.

La levée des incertitudes concernant cette question est absolument fondamentale pour répondre à une question posée dans le grand public : un déficit éventuel d'exploitation de la partie REGL n'aurait-il pas comme conséquence une élévation substantielle de la tarification de tous les TER ?

### Débat sur des éléments de méthode

La synthèse des aspects du financement d'un grand projet de transport, présentée par le CEREMA en audition publique, confirme que la problématique est complexe et que les marges de manœuvre sont faibles, d'autant que la Région a d'autres investissements de transport à financer. Elle suggère **des éléments de méthode** :

- La nécessité « d'une **approche globale** sur le financement de l'ensemble de l'offre régionale de mobilité », sans « dissocier la question du financement



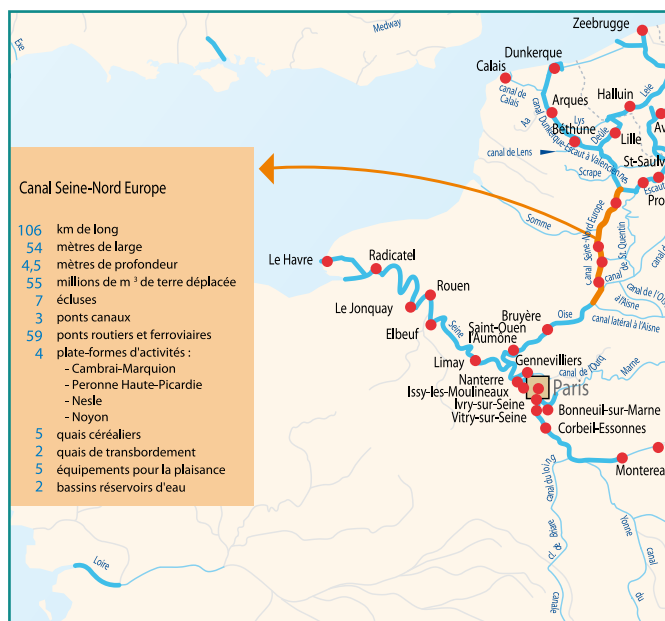
Intervention du Cercle des transports lors d'une audition publique d'expert

des investissements de celle du financement de l'exploitation sur la durée de vie du système (intégrer les coûts de maintenance lourde des infrastructures et du matériel) ».

- Le pilotage de « l'économiquement acceptable » au travers de la **maîtrise du ratio recettes/dépenses globales**, avec un travail large, collaboratif et responsabilisant à la fois sur les recettes (la structure tarifaire et le « juste prix » du service mis en place à payer par l'utilisateur) et les dépenses (la maîtrise des coûts).

**La contribution du Cercle des transports** à propos du Grand Paris Express a mis en évidence l'extrême difficulté qu'il y a à financer l'investissement puis l'exploitation d'une nouvelle infrastructure avec les coûts d'entretien d'un réseau existant particulièrement complexe.

**L'exemple du canal Seine-Nord Europe**, présenté en audition publique, montre les principaux ressorts d'un plan de financement sur presque 5 milliards d'euros : la démonstration d'une haute valeur ajoutée européenne pour bénéficier de fonds européens, travaillée en amont (élargissement du périmètre d'influence, contribution à des politiques nationales et européennes, levier de la compétitivité des entreprises,...) ; la construction de la « maturité » technique, sociale et financière du projet, élaborée en parallèle sur ces 3 items par un processus itératif qui associe de multiples parties prenantes depuis 2004 (avec un comité consultatif qui se réunit aux étapes clés du projet) ; le choix d'une modélisation socio économique des impacts sous le contrôle d'un comité scientifique et technique.



Canal Seine-Nord Europe - Source [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

## L'exploitation du REGL

Le dossier du maître d'ouvrage aborde succinctement la question de l'exploitation du REGL, qui dépend d'une part de l'organisation de la maîtrise d'ouvrage qui serait retenue et d'autre part des choix que ferait la Région en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports (« En fonction des évolutions législatives en cours, cette mission pourrait être confiée à SNCF Mobilités ou à défaut à une autre entreprise ferroviaire »). En réunion publique, le maître d'ouvrage a indiqué que le contrat de partenariat public-privé n'avait pas forcément sa préférence. Le dossier du maître d'ouvrage sous-entend que la Région se laisserait le choix de l'exploitant final en temps voulu.

Ces possibilités sont à mettre en perspective avec les réflexions européennes en cours sur la libéralisation de l'exploitation des lignes ferrées nationales et régionales.

Ce sujet a été essentiellement abordé par la CGT cheminots Nord-Pas de Calais et le CESER dans leurs cahiers d'acteurs : ils mettent en avant la nécessaire réflexion à mener sur le service offert aux usagers et la qualité de l'exploitation du REGL, en fonction des diverses stratégies.



Trains circulant aux abords de la gare de Lille-Flandres

## Les impacts économiques et sur l'emploi

Aux internautes qui se sont étonnés du volume d'emplois induits par le chantier du REGL, le maître d'ouvrage a exposé la méthode utilisée, basée sur des ratios issus « de l'instruction du 20 octobre 1998 relative à l'évaluation socio-économique des projets, applicable à l'origine aux seuls projets routiers et élargie depuis aux projets ferroviaires, dont les ratios ont été actualisés en 2007 ». De même le nombre d'emplois pérennes nécessaires au service ferroviaire est calculé à partir des ratios observés sur le TER.

S'agissant des effets du REGL sur l'emploi régional, les milieux économiques estiment qu'une desserte directe de l'aéroport de Lesquin (« secteur très attractif pour développer les entreprises régionales et attirer des entreprises européennes à fort potentiel de développement ») aurait des effets visibles (« attirer et concrétiser en entrée de Lille des projets démonstrateurs formant un « Trade center européens » de la Troisième Révolution Industrielle »).



Un chantier du RER (crédit RFF, Source Travaux-castor.fr)

Au-delà, une certaine prudence est observée par les parties prenantes sur ce sujet, dont EELV rappelle dans son point de vue que « le développement économique et la création d'emplois ne sont pas liés à la seule création d'une infrastructure. C'est un ensemble de conditions d'attractivité qui le permet : accessibilité, main d'œuvre, réseaux de sous-traitants, écosystème d'innovation, foncier et immobilier, qualité résidentielle, volonté des pouvoirs publics. Toutefois, une infrastructure change la concurrence entre territoires et peut encourager des repositionnements ».

Certains acteurs s'inquiètent des risques liés à une possible limitation du trafic fret, dont l'articulation avec le service REGL n'a pas été abordée en débat.

En pratique, les projections en matière d'emploi sur des temps aussi long ont paru très aléatoires aux participants.

Dans le DMO (p. 48), le maître d'ouvrage exprimait son souhait d'inscrire le projet REGL dans la dynamique du Pôle d'Excellence Ferroviaire Régional (PEFR). A ce souhait que personne ne conteste a fait écho une contribution du PEFR qui souligne le poids économique (15 000 emplois) et les perspectives de développement en s'appuyant sur l'expertise des constructeurs et des grands équipementiers ainsi que sur la qualité de l'enseignement supérieur et des laboratoires de recherche.



Assemblage de bogie du train régional AGV à Crespin- source [www.bombardier.com](http://www.bombardier.com)

## Les impacts sociaux

Ce sujet a peu fait débat en tant que tel : d'une part le maître d'ouvrage s'appuie sur une étude peu contestée de l'association Aire métropolitaine de Lille qui a évalué le gain apporté par l'usage accru du transport en commun et en particulier du REGL sur la précarité énergétique (que la mission Bassin Minier a par ailleurs présentée en audition publique), d'autre part il prend la précaution de préciser dans le DMO, comme condition, que « l'offre globale de transport en commun sur le grand territoire soit reconfigurée ».



Voiture Regio 2N - source [www.bombardier.com](http://www.bombardier.com)



Travaux de maintenance aux abords de Lille-Flandres

## PARTIE 3 : IMPACTS SUR L'ESPACE ET L'ENVIRONNEMENT

### L'impact sur les terres agricoles

Le DMO traite de l'emprise sur les terres agricoles du REGL dans la partie consacrée à l'environnement. Le maître d'ouvrage indique que le tracé jumelé du REGL à la voie TGV et la réutilisation de l'ancienne voie Brebières - Quiéry-la-Motte et ainsi que la réalisation de certaines gares sur des friches minières limiterait les prélèvements de terres agricoles. Il renvoie à des stades ultérieurs (étude d'impact, enquête parcellaire) pour les acquisitions foncières en affirmant que le rétablissement des chemins et réseaux d'irrigation et de drainage sera assuré et en mentionnant qu'il y aurait une concertation avec les exploitants et la profession agricole.



Débat mobile, musée du Louvre-Lens

Ces arguments n'ont pas convaincu la profession agricole qui a « l'expérience du TGV et des dégâts qu'il a créé ».

Le tracé devrait se rapprocher le plus possible voire être accolé à la ligne TGV, afin d'éviter la multiplication de parcelles enclavées et la prolifération d'espèces invasives, utiliser les infrastructures existantes voire des ouvrages ou d'anciennes voies désaffectées et créer des parkings en silos. La profession s'oppose également à la « double peine » (mesures compensatoires environnementales sur les terres agricoles) qui risque de l'affecter.

### L'environnement

Les domaines de l'environnement abordés par le DMO tant pour décrire son état actuel que pour évaluer, à ce stade d'étude du projet, les impacts prévisibles du REGL susceptibles de l'affecter sont multiples. Seuls sont repris ici ceux qui ont donné lieu à discussion.

D'autres composantes de l'environnement au sens large ont en effet été abordées brièvement dans le DMO mais n'ont pas fait l'objet de débat, sauf peut-être de façon tout à fait marginale.

Il s'agit des risques naturels (mouvements de terrains ; inondations), technologiques (risques miniers, entreprises SEVESO, transport de matières dangereuses), sites et sols pollués, vibrations, champs électromagnétiques.

En revanche, la qualité de l'air a été abordée de façon incidente lors de certaines réunions publiques et sur le site Internet, particulièrement à l'occasion de discussions sur la circulation des poids lourds, sur l'efficacité du report modal, sur le déplacement des embouteillages de l'autoroute vers l'accès aux gares du REGL. Cependant ce thème est omni présent dans le débat mobile sous l'angle de la santé publique.

En tout état de cause, les sujets environnementaux comme ceux liés à l'agriculture nécessitent un traitement très en amont avec des procédures adaptées de discussion avec les populations directement concernées et les compétences professionnelles et scientifiques présentes sur les territoires considérés.



Pollution atmosphérique automobile

## La fragmentation de l'espace

Le maître d'ouvrage traite la question de la sensibilité écologique en identifiant des secteurs de plus ou moins forte sensibilité (par exemple vers le projet de gare de Carvin ou les terrils de Sainte-Henriette). Il considère que la fragmentation liée aux infrastructures linéaires existantes (A1, TGV) est telle qu'accoler le REGL à ces ouvrages n'aurait qu'un impact très faible sur les milieux naturels et les paysages. A la limite, le REGL pourrait même permettre de recréer des liaisons paysagères et écologiques en rétablissant des corridors coupés par ces infrastructures ; aussi, bien que cela ne soit pas son objectif, **le REGL pourrait ainsi contribuer à la mise en œuvre du schéma régional de cohérence écologique, trame verte et bleue (SRCE-TVB).**



Champs près de Fampoux

**EELV, la commune de Chemy et le monde associatif s'inscrivent en faux contre cette argumentation**, tout d'abord parce qu'ils estiment que « la coupure du territoire par des infrastructures ou des espaces artificialisés est déjà accentuée par la densité des réseaux de villes ». Ils se demandent si le renforcement de cette coupure déjà très forte ne va pas créer une barrière définitivement infranchissable pour la circulation des espèces.

L'intervenant du CEREMA avait souligné, lors du rendez-vous avec les acteurs de l'environnement du 12 mai 2015, que le jumelage à des infrastructures existantes ne pouvait être qualifié de « zéro fragmentation ». Pour lui, cela ajouterait encore de la fragmentation à un territoire déjà très anthropisé, même si un projet neuf donne plus de souplesse en matière de récréation de connectivités.

<sup>7</sup> Anciens sites d'extraction de craie, de marne et de silice.



Débat mobile

Le GON complète cette analyse en indiquant qu'au-delà de l'artificialisation « directe » (occupation du sol par l'infrastructure), il y a aussi une artificialisation « indirecte » liée à la phase de travaux, de même qu'à l'ensemble des structures et infrastructures annexes (dessertes, parking, locaux, etc.) à laquelle s'ajoute en outre le risque accru de mortalité des animaux par collision.

**Certains sites menacés sont clairement identifiés** (catiches<sup>7</sup> au sud-ouest de Lille constituant des sites d'hivernation pour les chiroptères, certaines zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 ainsi que leurs « enveloppes » fonctionnelles), ou évoqués de façon générique (zones « refuges » pour la faune sauvage comme les petits boisements, friches, marges des terrils, zones humides de faible surface, bernes, haies).

**Les associations environnementales ne partagent pas l'idée selon laquelle le REGL peut contribuer à la réalisation du SRCE-TVB** et estime plutôt que ce schéma et ce projet sont antagonistes, la réalisation du REGL risquant d'accroître le phénomène d'« homogénéisation biotique » déjà caractéristique de la région.

Par ailleurs, la Mission Bassin minier demande dans sa contribution la préservation des espaces de nature d'intérêt écologique majeur de la Trame Verte et Bleue du Bassin minier, en particulier, plusieurs espaces naturels sensibles situés dans l'aire d'étude du projet.

Le syndicat mixte du Scot des agglomérations de Lens-Liévin - Hénin-Carvin demande aussi à la Région de « donner toutes les garanties de préservation, le long du tracé et des infrastructures dédiées, des espaces naturels classés ou non, de la biodiversité et des cheminements de Trame Verte et Bleue identifiés. »

## L'eau

Le DMO fait brièvement référence au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) actuel qui arrive à échéance fin 2015 (mais pas au projet de nouveau SDAGE en cours de consultation pendant la plus grande partie du débat public) et au diagnostic du SAGE Marque-Deûle. Il identifie au moyen de cartes « les Projets d'Intérêt Général » (PIG) et les périmètres de captage susceptibles d'être concernés par le REGL. S'agissant des impacts, le maître d'ouvrage évoque les secteurs qui seraient évités ou non et son analyse se focalise sur les impacts dus au chantier et à un bref commentaire très général sur la transparence hydraulique.

Le PIG des champs captants du sud de Lille a certes été évoqué à plusieurs reprises lors des réunions par divers intervenants ou dans des cahiers d'acteur sans argumentation particulière autre que la mention de leur existence.



Zone humide

Cependant, le thème de l'eau n'a pas véritablement été repris dans les points de vue écrits. Un hydrogéologue avait, lors du rendez-vous des acteurs de l'environnement, préconisé une grande prudence pour éviter le risque de pollution mais aussi pour préserver le maillage des réseaux existants, en raison des problèmes d'eau potable sur la métropole lilloise en période d'étiage.

Trois points délicats avaient été cités :

- La gare souterraine de Lille-Flandres et ses accès se situeraient au niveau de la nappe de la craie qui a un débit fort, d'où de très fortes difficultés potentielles de chantier déjà rencontrées antérieurement.

- Le secteur de l'ancienne sucrerie Dujardin (Seclin) est considéré comme une zone à risques, les 11 captages indispensables à la MEL situés à proximité étant très sensibles (expérience de la construction du TGV).
- La maintenance des lignes devrait être assurée par une utilisation restreinte et adaptée des produits chimiques pour le désherbage, voire en procédant par d'autres moyens, le brûlage notamment.

Rappelant, sans les détailler, que d'autres facteurs pourraient poser problème, cet intervenant a suggéré au maître d'ouvrage de bien distinguer les impacts liés à la réalisation de l'infrastructure de ceux liés à l'exploitation afin de mieux les prendre en compte.

## Le patrimoine

Le DMO identifie les sites inscrits au Patrimoine mondial, en particulier les deux terrils de Sainte-Henriette, ainsi que des monuments historiques et la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP) de Carvin. Il renvoie à la législation sur les monuments historiques et le patrimoine archéologique et indique par ailleurs que le projet devrait être compatible avec le règlement de la ZPPAUP de Carvin.

S'agissant des terrils, le maître d'ouvrage précise que « le tracé a été calé de manière à ne pas impacter le grand terril, qui constitue un « terril portet » (n°87) qui marque symboliquement l'entrée sud du territoire pour les nombreux usagers de ces réseaux de transport. « Cependant, la mise en place de la plate-forme ferroviaire et la création d'une gare impacteraient le relief du petit terril » (n°82).

La contribution de la Mission Bassin minier note que « Le REGL constitue un projet d'aménagement d'envergure impactant le périmètre du bassin minier inscrit sur la liste du Patrimoine mondial le 30 juin 2012 au titre de « paysage culturel évolutif vivant ». Or, s'il ne s'agit pas de figer et sanctuariser le bassin minier, le caractère « vivant » ne signifie pas que n'importe quelle évolution puisse être permise.

Il ne faut en effet pas porter atteinte à « l'état de conservation » ou à « l'intégrité du bien », au risque de remettre en cause les 352 autres éléments du patrimoine minier inscrits à ce titre.



## Les paysages

Le DMO les aborde essentiellement dans le cadre de la trame verte et bleue. Les aménagements paysagers autour du REGL pourraient ainsi avoir comme fonction principale de créer des liaisons paysagères et écologiques pour pallier la situation créée par les infrastructures existantes qui coupent le territoire en deux. Face à cette proposition à grande échelle, le projet paysager développerait, dans un deuxième temps, des points particuliers, notamment autour des 5 pôles d'échanges, dont chacun aurait un traitement particulier. Les aménagements devraient s'adapter et répondre aux enjeux patrimoniaux (notamment sur le site de Sainte-Henriette) et aux spécificités locales propres à chacun des sites.



Patrimoine du Bassin minier et corridor vert

La Mission Bassin minier rappelle qu'il est essentiel de « protéger les cônes de vues paysagers et les éléments signaux du paysage minier » et que le secteur concerné par le projet REGL comporte de nombreuses fenêtres paysagères depuis les axes routiers et ferroviaires formant un potentiel de découverte du patrimoine minier.

Afin de préserver et mettre en valeur ces paysages miniers, deux démarches ont été engagées : une de classement au titre des sites et l'autre de définition d'une stratégie de paysages, qui concernent notamment les terrils de Sainte-Henriette et de Carvin.

Lors du rendez-vous avec les acteurs de l'aménagement des territoires, de l'architecture et de la ville plusieurs intervenants ont demandé à ce que les professionnels de ce secteur soient étroitement associés à la poursuite éventuelle du projet.

## Les nuisances sonores

Des riverains du TGV et de l'A1, soutenus par des élus et des associations ayant parfois confirmé leurs propos dans des cahiers d'acteurs, se sont montrés très inquiets des propositions du DMO et des réponses apportées en réunion.

Cette crainte sur le cumul des nuisances sonores en raison du regroupement des infrastructures linéaires se base en particulier sur le fait qu'« en l'état actuel des études, seules deux zones situées à Avelin et Quiery-la-Motte seraient impactées et nécessiteraient la mise en place de protections phoniques ». Cela semble tout à fait insuffisant pour les intervenants compte tenu de l'expérience qu'ils ont vécue avec la mise en service du TGV « qui a créé une cicatrice qui ne s'est pas refermée » et qui concerne d'autres communes. Selon Chlorophylle Environnement, « Encore une fois on ne tient pas compte de la fréquence d'exposition, avec 1 train toutes les 5 minutes ! Ni de l'effet cumulé, REGL + TGV ou REGL + A1 ou REGL + TGV + A1... ».

La mise à disposition du public d'une étude acoustique ne modélisant que l'état initial et indiquant seulement dans sa conclusion que « la zone d'ambiance sonore préexistante est modérée » n'est pas apparue suffisante pour apprécier les effets cumulés des infrastructures linéaires en matière de bruit.



Exemple d'écrans acoustiques (Source SNCF Réseau)

## PARTIE 4 : UNE CONDITION CLÉ DE SUCCÈS, ORGANISER LES GOUVERNANCES À VENIR

Lors des réunions publiques, les élus, parfois aussi certains acteurs socioprofessionnels, ont été très nombreux à formuler non seulement des avis mais aussi des questions, montrant ainsi implicitement qu'ils n'avaient pas été clairement informés sur le projet avant le débat public. Certains ont même regretté ouvertement une absence de concertation préalable dans leur contribution.

**Aussi très nombreux sont ceux qui ont souhaité que soit installée une gouvernance à même d'instaurer une concertation adaptée, voire une collaboration efficace avec le maître d'ouvrage.**

A titre d'exemple, la MEL, engagée dans l'élaboration du SCoT, indique que « compte tenu du caractère structurant du projet de REGL, il convient d'inscrire dans le SCoT les conditions d'accueil du projet REGL » et « propose d'installer un espace de concertation avec la Région sous la forme d'une commission mixte, pour une approche itérative et partagée afin de définir un projet de territoire articulant aménagement et projet de transport ».

Le débat public montre que l'essentiel des citoyens, de la société civile, des collectivités et des partis politiques qui ont montré un soutien au principe du REGL, expriment une exigence forte de précisions, le plus tôt possible, sur les réelles possibilités de financement du REGL indépendamment du calendrier usuel, **avec des visées de sécurisation d'un éventuel projet et de mise en confiance du processus de réalisation.**

Le partage rapide, clair et non ambigu des rôles et responsabilités entre la Région et SNCF Réseau est lui aussi déterminant pour là encore sécuriser le processus de projet, ainsi que l'exprime SNCF Réseau dans sa contribution.

A un autre niveau, des experts de l'urbanisme proposent un « atelier du Grand Lille » pour « prendre en compte, en même temps que la dimension mobilité, toutes les composantes d'un projet d'aménagement du territoire d'échelle régionale : paysagère, environnementale, sociale, économique et urbanistique ». La CCI approuve l'idée du maître d'ouvrage de créer « une société de projet pour le Réseau Express Grand Lille, sur le modèle

du Grand Paris,... portant la maîtrise d'ouvrage du Réseau Express Grand Lille, en lien avec le SMIRT et les nécessaires évolutions du système de transport public », et une « fabrique des « territoires de projet ».

**L'atelier de clôture a cependant fait apparaître une difficulté pour trouver une solution adaptée de gouvernance. Les demandes multiples et différemment motivées s'appliquent :**

- selon des modalités différentes (échanges bilatéraux ou multilatéraux), avec parfois des thèmes à traiter de façon spécifique,
- à des espaces géographiques très larges (aire métropolitaine de Lille dans sa globalité, voire au-delà vers la Belgique et la Picardie) ou plus petits (niveau communal),
- de façon souvent multithématiques (par exemple liens évidents entre les mobilités et l'aménagement du territoire et/ou l'environnement) et pas seulement liés aux seules mobilités,
- avec des instances existantes (SMIRT, Eurométropole, etc.) ou non.

En tout état de cause, la gouvernance à instaurer devra permettre de répondre à l'ensemble de ces attentes.



Borne de validation de la carte PASS PASS en gare d'Arras

## PARTIE 5 : PROPOSITIONS DE VARIANTES ET D'EXTENSIONS DU TRACÉ

### Les variantes du REGL dans le DMO

Il s'agit de quatre variantes ayant des dimensions très différentes.

#### Création d'une troisième voie le long du réseau existant (p. 55 du DMO)

Ce scénario étudié par le maître d'ouvrage, décrit dans le DMO, a été écarté en raison des impacts physiques et humains que sa réalisation entraînerait (démolitions en tissu urbain, expropriations multiples pour la réalisation des ouvrages d'art). Il n'a pas fait l'objet d'une présentation verbale par le maître d'ouvrage en réunion ni à d'autres occasions. Il n'a pratiquement pas suscité d'interrogations et il n'est pas exclu que celles-ci concernaient en fait plutôt le scénario de renforcement de l'existant ; les réponses apportées ont semblé convaincantes puisque ce point n'a pas fait débat (voir notamment la réponse détaillée à la question 96).

#### Variantes de tracés sur Lesquin et pôle d'échanges multimodal de Lesquin (p. 56 et 59 du DMO)

Les deux points traités séparément dans le DMO sont liés. Faut-il desservir l'aéroport de Lesquin qui souffre d'une accessibilité limitée par les transports collectifs locaux en passant sous les pistes, ce qui engendrerait un coût supplémentaire, cette solution est soutenue par les acteurs économiques (CCI, etc.), institutionnels (MEL), y compris éloignés (CUA, Douaisis) et aéroportuaires.



Aéroport de Lesquin

Faut-il aménager la gare actuelle en modifiant les infrastructures afin qu'elle puisse servir de hub permettant des liaisons du REGL vers Valenciennes et desservir également le Centre régional des transports à proximité ; **cette solution a été plutôt préférée par les habitants qui ont dialogué avec la CPDP lors du débat mobile.**

La desserte de ce secteur sud-est de la MEL par le prolongement du métro a par ailleurs été suggérée à de nombreuses occasions.

#### Variantes de tracé sur Courtrai (p. 57 du DMO)

Cette variante figurant dans le DMO vise à éviter le passage par la gare souterraine de Lille-Flandres en desservant un nouveau point d'arrêt multimodal à Caulier. Cette variante, qui présente l'inconvénient de solliciter fortement le réseau ferré national déjà emprunté pour les circulations vers le littoral, n'a pas été citée lors des réunions par le maître d'ouvrage. Elle a été assez peu évoquée, sauf dans la fabrique de propositions à l'occasion des échanges sur l'hypothèse tangentielle et dans le cahier d'acteur du SCOT de Lille Métropole au motif de « créer une porte d'entrée intermodale [...] complémentaire à Lille-Flandres ».

#### Desserte de Roubaix et Tourcoing (p. 62 du DMO)

Le maître d'ouvrage présentait la création d'une gare à l'Union comme une possibilité de desserte de Roubaix et de Tourcoing dans une phase de concertation ultérieure. C'est un sujet qui a été abordé lors de la réunion d'ouverture à Roubaix ainsi qu'à quelques autres occasions dans d'autres réunions publiques et dans des cahiers d'acteurs. Si la desserte du quartier de l'Union par le REGL a bénéficié de quelques rares soutiens arguant d'une meilleure desserte de ce quartier en devenant vers Lille et la Belgique, force est de reconnaître que la totalité des élus concernés (MEL, Tourcoing, Wattrelos, EELV, PS, PC et citoyens de Roubaix et Tourcoing) ont écarté cette solution afin de préserver la desserte des gares existantes et l'attractivité des quartiers environnants en pleine restructuration.

## Les extensions du REGL vers Bailleul, Hazebrouck, Valenciennes, etc.

Lors de la réunion d'Armentières (29 avril 2015), un élu de Bailleul et le maire d'Hazebrouck ont demandé l'extension du REGL jusqu'à Hazebrouck. Cette demande a notamment été confirmée par une délibération du Conseil de la Communauté de communes de Flandre intérieure (CCFI) sur l'argumentation suivante :

- la traversée de la Flandre intérieure par l'autoroute A25 très engorgée à partir d'Hazebrouck ;
- les travaux structurants déjà entrepris sur les gares d'Hazebrouck et de Bailleul, respectivement 6<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> gares régionales (avec 6 733 et 2 872 montées/descentes en 2013) le fait que 20 397 personnes travaillent hors de la CCFI dont 65 % sur le territoire de la MEL ;
- l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) intercommunal établissant un lien entre l'aménagement de l'espace communautaire et le réseau ferroviaire existant ou en projet ;
- le territoire en fort développement démographique et la nécessaire accessibilité de ses zones d'activités.

Une délibération du Conseil municipal de Pérenchies et une question posée sur le site ont aussi confirmé la proposition faite à Armentières d'un arrêt dans cette commune, en justifiant notamment la présence d'un nœud important avec de nombreuses lignes de bus et la proximité de la station de métro Saint-Philibert. C'est justement en reprenant cet argument et en indiquant



Débat mobile, point de contact à Pérenchies

que 80 % des utilisateurs de la gare de Pérenchies allaient à Lille ou à Armentières que le maître d'ouvrage a répondu plutôt négativement à la question.



Mairie de Bailleul

Un internaute a également suggéré l'extension du REGL vers Valenciennes, « sûrement la deuxième ville la plus dynamique de la région avec une aire urbaine de 400 000 habitants et de nombreux projets structurants ».

**Dans tous ces cas, la réponse du maître d'ouvrage est très prudente : la réflexion sur le périmètre d'étude du REGL n'est pas exclusive et d'autres dossiers sont également portés par la Région et ses partenaires en particulier la desserte de Valenciennes dont l'augmentation de capacité figure au Contrat de Plan.**



Débat mobile, point de contact à Armentières

## Les extensions du REGL vers Tournai

La Commune de Tournai a suggéré que la ligne Lille - Tournai pourrait se raccorder au début de l'accès sud du tunnel vers Lille-Flandres pourrait, ce qui permettrait d'accéder à Armentières et Courtrai. Elle propose en outre une offre de service d'au moins 3 liaisons dans chaque sens en heure de pointe, dont 2 TER et 1 ou 2 trains REGL, s'arrêtant à Villeneuve d'Ascq, justifiant cette offre par les dessertes de la zone économique de Tournai-Ouest et de la future zone d'activités économiques transfrontalières « idéalement localisées ».

Le maître d'ouvrage s'est montré très à l'écoute d'une desserte de Tournai améliorée mais sans se prononcer sur les conditions de rattachement au REGL.

## L'infléchissement du tracé et la gare de Carvin Ouest

Dans son cahier d'acteur, la commune de Camphin-en-Carembault préfère « le maintien et la modernisation de la ligne TER existante ». Toutefois, si le REGL devait se faire, elle demande de revoir l'emplacement de la nouvelle gare de Carvin, pour une implantation située à l'ouest de Carvin, accessible par le contournement de la ville, et concernée par une « zone de chalandise » plus importante. Cette variante décrite dans un cahier d'acteur avec l'argument d'éviter un cumul de nuisances pour certaines communes pose toutefois le problème, pour le maître d'ouvrage, de l'arrivée sur Hénin-Beaumont, ainsi que d'une consommation d'espaces agricoles plus importante.

## Arras - Lille *via* un infléchissement du tracé et une gare trimodale (REGL, TER, TGV) à créer

Lors de la réunion publique d'Arras (19 mai 2015), la Communauté urbaine d'Arras (CUA) s'est prononcée en faveur du REGL mais à deux conditions (intégralité du tracé y compris liaison vers Cambrai ; interconnexion avec le réseau grande vitesse international) et a demandé une modification substantielle du tracé pour plusieurs motifs, confirmés dans une contribution écrite illustrée :

- Le tracé du REGL proposé doit être revu sur la partie Hénin-Beaumont/Arras-Douai, la traversée de Brebières étant difficilement réalisable (voie pouvant couper la commune en trois et passant dans des quartiers d'habitation) et les nuisances semblant particulièrement importantes tout au long du tracé pour les riverains.
- Il faut créer une gare TGV européenne à Roeux/Fampoux en interconnexion avec le TER et le REGL et qui desserve le réseau européen ainsi que le sud et l'ouest de la France. Il y a du foncier disponible à l'échelle du futur pôle métropolitain Artois-Cambrésis et le site dispose d'une desserte routière exceptionnelle, ce qui renforce la fréquentation potentielle du REGL. Son positionnement central dans la grande région permet des liaisons avec Cambrai (construction d'une nouvelle ligne à l'étude) et l'ouverture vers Amiens et Saint-Quentin.



Réunion publique à Carvin

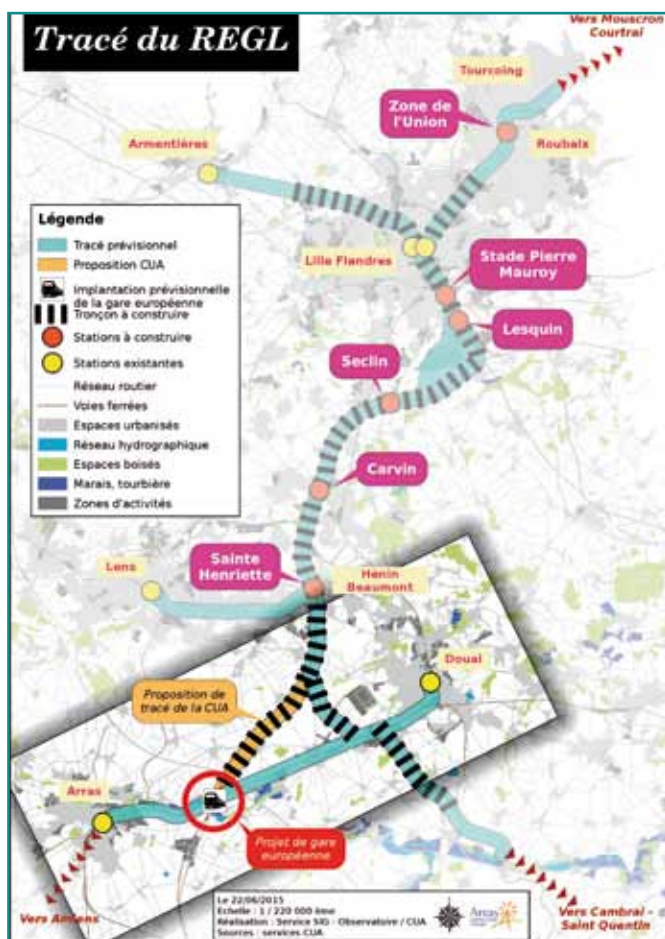
Cette proposition a reçu un certain nombre de soutiens ultérieurs : intervention du maire de Douai dans la réunion dans cette ville, du Pays du Cambrésis lors de la réunion de Cambrai confirmée par une contribution, cahier d'acteurs du groupe d'opposition régionale notamment.



TGV en gare d'Arras

La question demeure toutefois de savoir si le nouveau tracé de raccordement proposé par la CUA est exclusif ou non du raccordement initialement proposé dans le DMO. Ce qui aurait notamment pour effet d'augmenter fortement les coûts.

Le maître d'ouvrage s'est montré prêt à examiner cette proposition, en particulier pour vérifier la faisabilité de son projet dans le secteur de Brebières, sans se prononcer avant la fin du débat.



Carte de la proposition de la Communauté urbaine d'Arras issue de son cahier d'acteurs

## Desserte de Cambrai - Lille

Lors de la réunion de Cambrai (1<sup>er</sup> juillet 2015), le Syndicat mixte du Pays du Cambrésis a assorti son soutien au projet de REGL par une condition : la réalisation préalable d'une liaison ferroviaire Cambrai - Arras, inscrite au Schéma régional des transports dès 2006, confirmée en 2013, avec une étude RFF menée dans le cadre du CPER 2007-2013 et une amélioration de la desserte du Cambrésis inscrite au CPER 2015/2020. Ce projet d'un montant de 500 millions d'euros nécessiterait d'ailleurs la saisine de la CNDP. Cette nouvelle ligne ferroviaire permettrait également la desserte de la plateforme multimodale de Marquion.

Cette position a été confortée par une contribution du Pays du Cambrésis s'appuyant en particulier sur la situation actuelle déplorable en temps de trajet, en raison notamment de la voie unique électrifiée mais sinueuse et dégradée vers Douai et des tronçons dégradés vers Valenciennes.

Le maître d'ouvrage ne s'est pas prononcé sur cette proposition qui n'est pas de son ressort (même s'il y contribue financièrement) car la maîtrise d'ouvrage sera assurée par SNCF Réseau. Il convient néanmoins de rappeler que la liaison du REGL vers Cambrai fait partie de son offre : elle est mentionnée sur la carte de desserte optimale du REGL (DMO page 52) « comme possibilité de prolonger le Réseau Express Grand Lille sur un nouveau barreau ferroviaire » et que le nombre de trains et le temps de parcours vers Lille figurent également dans ce document.

La Commune de Saint-Quentin demande à bénéficier d'un prolongement de l'offre de service de Cambrai vers sa ville afin de permettre d'avoir des horaires plus adaptés, des temps de trajets plus courts et un renforcement de l'attractivité du Saint-Quentinois permettant « d'ancrer notre territoire dans le nouvel espace régional ».



Réunion publique à Arras

## PARTIE 6 : EXAMEN DES ALTERNATIVES

### Les alternatives présentées dans le DMO

Le maître d'ouvrage propose brièvement dans son dossier deux scénarios alternatifs qu'il a écartés au bénéfice du REGL.

#### Le maintien du service actuel (DMO p. 86)

Ce scénario n'a pas fait débat dans la mesure où personne ne le soutient, la situation actuelle des TER (fréquence, capacité, confort) et de la gare de Lille-Flandres en période de pointe étant jugée par tous très proche de la saturation.

Cette opinion du maître d'ouvrage, partagée par les acteurs institutionnels, a été confortée de façon publique, un peu tardivement, par « l'État [qui] partage la conviction que le scénario de maintien de l'offre existante n'est pas soutenable » et par SNCF Réseau qui estime que « le système ferroviaire sur le territoire [de l'aire métropolitaine lilloise] n'offre que des possibilités marginales de renforcement du service actuellement rendu aux usagers ».

#### Le renforcement du service TER sur le réseau existant aménagé (DMO p.89)

Dans cette option, il s'agit pour le maître d'ouvrage d'accroître le nombre de liaisons en uniformisant et densifiant les circulations et en aménageant les infrastructures pour en améliorer la robustesse.

Outre la création d'un saut de mouton à Ostricourt, la suppression de passages à niveaux et l'amélioration de la liaison ferroviaire Lille-Lens par Don-Sainghin, une nouvelle gare serait créée à Porte des Postes pour soulager la gare de Lille-Flandres qui serait agrandie par la création d'une gare souterraine en cul de sac.

Le Préfet du Nord-Pas de Calais a fait savoir dans sa contribution 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 SNCF Réseau, l'hétérogénéité des missions, lentes et rapides (trains directs, semi-directs, omnibus, trains fret), sur des axes radiaux à double voie, sans point de

dépassement, de l'étoile ferroviaire lilloise n'autorise pas un accroissement substantiel de la desserte TER.

Une solution partielle consisterait donc pour cet opérateur à instaurer le cadencement en choisissant parmi les types de mission, soit les dessertes directes, soit les semi-directes (suppression de la desserte de points d'arrêt au détriment du maillage territorial du TER) ou les omnibus (ayant pour corollaire une dégradation des temps de parcours pour les liaisons de bout-en-bout).

A contrario, dès lors que l'on recherche à accroître significativement le niveau de service, d'importants investissements, notamment en lignes, apparaissent indubitablement nécessaires.



Tableau des horaires de départ des TER en gare Lille-Flandres

Ces prises de position viennent sans doute des premières conclusions de l'étude en cours réalisée par SNCF, le Conseil régional et l'État mais dont la Commission et le public ignorent le contenu et même le cahier des charges.

L'absence de connaissance documentée des marges capacitaires du réseau explique en partie la contestation sur plusieurs points du « renforcement » proposé par le Conseil régional :

- Son argument selon lequel « les investissements nécessaires sur l'infrastructure, hormis la gare souterraine de Lille-Flandres, n'auraient pas d'utilité

en cas de réalisation ultérieure du Réseau Express Grand Lille » n'a pas convaincu une partie des participants au débat et les a même inquiétés.

- L'utilité de la gare souterraine de Lille-Flandres en cul de sac, très coûteuse, est contestée par certains : d'autres points d'accès du TER permettraient d'éviter à ceux qui fréquentent de gros pôles d'attraction (universités, Centre Hospitalier Régional, grands pôles technologiques, etc.) de passer par Lille-Flandres.
- La suppression d'arrêts évoquée à la page 89 du DMO et par SNCF Réseau a été récusée par certains pour qui le maillage fin reste au contraire essentiel.
- L'augmentation des cadencements des trains voyageurs risquerait néanmoins selon l'entreprise de fret Europorte de diminuer la capacité de circulation pour les trains de Fret Ferroviaire.
- L'hypothèse d'un allongement des trains pour améliorer l'offre de service a été sous-estimée selon certains participants.

*In fine* selon l'IFFSTAR la capacité des infrastructures ferroviaires à faire passer « beaucoup de trains » avec des horaires cadencés et réguliers résulte de multiples facteurs : le nombre de trains à faire passer, la vitesse moyenne ciblée, la stabilité de l'horaire tenant compte des aléas pouvant affecter un trajet, l'hétérogénéité des circulations (trains directs, omnibus, semi-directs, etc.), les règles de priorité, le cadencement, les règles de protection de l'environnement, les règles de sécurité et les contraintes techniques, etc.

D'où des questionnements sur les marges capacitaires du système en exploitation alors que les méthodes de planification et d'exploitation actuelles ne permettent pas forcément de le faire fonctionner « aux limites ».

En tout état de cause, il ressort du débat que ce scénario tel que présenté par le maître d'ouvrage a très peu de chance de se réaliser. Ses représentants ont d'ailleurs constamment affirmé au cours des réunions qu'ils ne porteraient pas ce scénario.

SNCF Réseau semble affirmer que l'amélioration de l'existant ne peut s'effectuer que sous sa propre maîtrise d'ouvrage et attire l'attention de la Région sur plusieurs points de vigilances : saut de mouton d'Ostricourt, suppression de passages à niveaux, confinement au droit de l'entreprise SEVESO NYRSTAR.

## Les alternatives apparues dans le débat

### D'autres options de développement du réseau régional

Un représentant du maître d'ouvrage a remis en perspective, lors d'une audition publique, le cheminement qui avait conduit à proposer le REGL : le projet de service, initialement limité à l'axe Lille - Hénin-Beaumont, devait se raccorder au réseau métropolitain via la gare Saint-Sauveur, connectée avec le TER et les Tram-train alors projetés. La déqualification de Saint-Sauveur, en 2003, a d'une certaine façon ramené le point de raccordement sur Lille-Flandres.

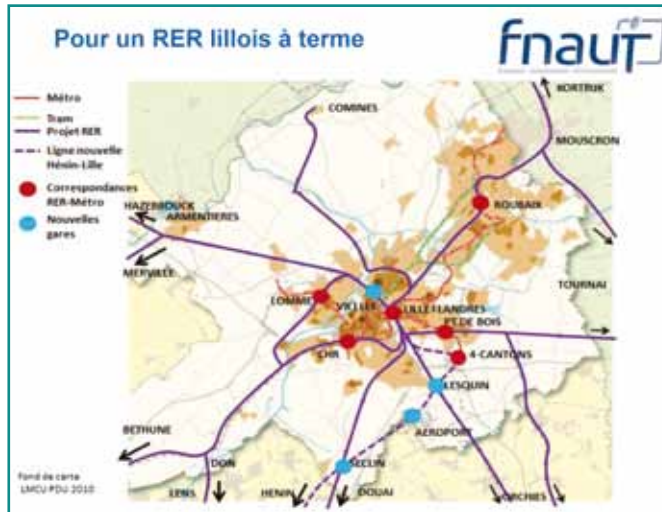


La Porte des Postes à Lille



L'état de saturation de Lille-Flandres et l'impossibilité de l'étendre a fait émerger l'idée d'un équipement souterrain, permettant alors d'envisager des circulations traversantes Nord-Sud en prolongeant vers le nord le tunnel d'arrivée.

dans ses diverses contributions au débat), la modernisation de l'étoile ferroviaire pourrait éviter la mise en œuvre du REGL, sans que ce point ait pour autant été démontré à ce stade, par manque généralisé de données sur le sujet.



RER Lillois vu par la FNAUT

La valorisation de l'axe Lille-Don Sainghin et la construction de la gare de la porte des postes tient une place importante dans cette stratégie, en tant que point d'entrée privilégié depuis Lens et Béthune.

Le maître d'ouvrage objecte que cette solution priverait les usagers d'un accès aux correspondances de Lille-Flandres et représenterait une dégradation de la qualité du service. SNCF Réseau rappelle dans sa contribution que l'augmentation de capacité Lille - Don-Sainghin - Lens était inscrite au volet ferroviaire du Contrat de Plan Etat Région Nord-Pas de Calais 2007-2013, pour des travaux de modernisation d'un montant de 90 M d'euros (modification de plusieurs courbes, modernisation de la signalisation, etc., autorisant in fine l'ajout de 2 trains directs Lens - Lille en heure de pointe), mais ne figure plus dans le volet ferroviaire du CPER 2015-2020.

Le débat public a invité quelques-uns de ces acteurs à « mettre sur la table » un maximum de données et d'arguments relatifs à d'autres visions stratégiques, qui sont souvent des combinaisons plus ou moins étoffées de 3 propositions :

**Il faudrait mieux utiliser l'étoile ferroviaire existante**

**On pourrait éviter la construction d'une nouvelle gare souterraine à Lille-Flandres**

L'étoile ferroviaire correspond aux 6 branches principales, sensiblement parallèles aux sillons autoroutiers, qui relient la gare de Lille-Flandres aux pôles de l'aire métropolitaine transfrontalière empruntées par environ 500 trains en provenance ou à destination des principales gares de la Région (Armentières, Don Sainghin, Libercourt, Orchies, Tourcoing, Baisieux).

Malgré l'augmentation de sa capacité, livrée en 2013 (Cf. SNCF Réseau), dans l'objectif « d'étanchéifier les flux », la gare de Lille-Flandres est en voie de saturation. La FNAUT considère d'ailleurs dans son cahier d'acteurs que le renforcement de l'ordre de 30 % de la capacité est insuffisant, puisque « actuellement certains trains ne rejoignent pas Lille-Flandres par manque de capacité (Orchies Ascq par exemple) ».

L'entretien, la modernisation voire le renforcement de cette étoile constituent des demandes constantes.

Le constat est partagé par les usagers de cette gare qui témoignent d'embaras et de gêne considérable.

Pour les éventuelles parties prenantes métropolitaines : l'enjeu est de ne pas geler l'organisation ferroviaire actuelle dans l'attente du REGL, et d'intégrer durablement l'étoile ferroviaire dans une réorganisation des points d'entrée sur la métropole, en lisière de la communauté urbaine, dans des logiques de valorisation urbaine et économique.

Si un grand nombre de contributions et cahiers d'acteurs, hors centre métropole, se prononce en faveur de la création d'une gare souterraine, d'autres la contestent au motif notamment qu'on ne dispose pas d'études sérieuses quant aux effets des alternatives évoquées. Sont également évoqués les incertitudes techniques concernant le sous-sol au droit de la gare, la fragilité des fondations du vieux Lille, les nuisances d'un chantier très long et de très grande ampleur, et par conséquent les incertitudes sur les coûts.

Pour d'autres dont les acteurs de l'écologie (dont EELV

## ZOOM SUR LA FABRIQUE DES PROPOSITIONS

Plusieurs éléments ont amené la Commission à repositionner cette instance dans le cours du débat :

Les seuls porteurs explicites d'alternatives ayant accepté de venir les présenter ont été les écologistes d'EELV. Ils ont néanmoins clairement reconnu que leurs analyses et propositions méritaient d'être soumises à la même vigilante expertise que le REGL proprement dit.

Pour des raisons institutionnelles et (ou) pour des raisons touchant à la période pré-électorale dans laquelle s'inscrivait le débat, un certain nombre de participants ont honnêtement estimé ne pas être en situation de commenter ces alternatives, pas plus d'ailleurs qu'ils n'ont pris position directement sur le projet REGL en tant que tel. Or, les expertises dont aurait pu nourrir le débat étaient en grande partie détenues par ces acteurs.

Pour des raisons plus obscures et de toute façon regrettables, la Commission et le public n'ont pu avoir accès à **une importante étude en cours**, réunissant la Région, SNCF réseau et l'État, étude dont la communication ne serait ce que du cahier des charges ou des résultats provisoires, aurait permis d'éclairer grandement le débat sur le projet REGL et ses alternatives.

Ces empêchements ont incontestablement réduit les possibilités d'échanges plus techniques et d'objectivation du débat à partir de données importantes, notamment sur le service ferroviaire existant et ses marges de progression.

Dans ces conditions, la Commission s'est résolue à proposer au groupe de participants de réfléchir *en limite de capacité* sur plusieurs questions qu'ils pouvaient assumer et qu'ils ont d'ailleurs travaillées de façon remarquable :

- Le diagnostic des mobilités et des déplacements dans le Nord-Pas de Calais.
- Les conditions de réduction de la thrombose routière.
- Les modalités de désaturation de réseau ferroviaire.
- Les modèles et les méthodes d'organisation du ferroviaire.

Ces questions font écho à des préoccupations également à d'autres moments du débat et sur le site.

### Le diagnostic des mobilités et des déplacements

En raison notamment des phénomènes de péri-urbanisation et des changements dans la localisation des emplois dans la région, la tendance est incontestablement à l'allongement des parcours et des temps de trajet domicile travail.

Les flux vers le cœur de la métropole lilloise et les flux internes à chaque grand pôle urbain de la région représentent encore la grande majorité de ces déplacements mais les flux de pôle à pôle augmentent également.



Fabrique des propositions à la « boutique du débat »

Pour des raisons qui tiennent aussi à des singularités régionales, la part des déplacements en transports en commun et en train est inférieure à celle constatée dans d'autres territoires françaises (Lyon, région Île-de-France).

L'offre et l'usage de bus, notamment pour le rabattement vers les trains, sont considérés comme devant être grandement améliorés.

L'usage individuel de la voiture est supérieur à celui constaté dans d'autres régions ; la congestion routière est massive aux heures de pointe. Elle concerne toutes les entrées dans l'agglomération et ne se résume pas au sud de la métropole, même si elle prend une forme aiguë sur l'A1, après les échangeurs vers Lesquin, Seclin, Carvin et Dourges qui amènent instantanément un doublement du trafic à hauteur de l'A21.

Pour les usagers, qui empruntent le TER, celui-ci représente moins de la moitié de leur déplacement global. Il est donc important de prendre en compte toute la chaîne des déplacements (post et pré-acheminement, premier et dernier kilomètre) et tous les modes de transport y compris les modes actifs comme la marche ou le vélo.

Les attentes principales des habitants sont la rapidité des trains pour ceux qui ont les trajets les plus longs, la fréquence pour ceux qui ont les trajets les plus courts, et la fiabilité pour tous.

Les demandes des usagers portent de plus en plus sur des transports collectifs en dehors des heures de pointe (étudiants, salariés postés ou aux horaires décalés hôpitaux, déplacements familiaux, de loisirs).



Congestion routière aux abords de Lille

## Les conditions de réduction de la thrombose routière

La résolution de la thrombose routière passe par un bouquet de solutions :

- La poursuite des aménagements routiers des départements sur le réseau dit secondaire (recensement des points de congestion, des difficultés de trafic, contournements, etc.)
- L'aménagement du réseau autoroutier de l'État (régulation de la circulation par des feux, expérimentation de voies dédiées sous réserve d'aménagement capacitaire ...)
- La prise en compte du fait que le ferroviaire doit être un service de premier niveau, il ne peut pas répondre à toutes les fonctions, il n'est pas un service de porte à porte, il doit s'articuler aux transports collectifs de proximité et aux autres formes des mobilités.



Réseau routier et autoroutier du Nord-Pas de Calais (source cartograph.fr)

- L'amélioration du ferroviaire existant, de toute façon nécessaire, doit prendre en compte plusieurs leviers : accélérer la modernisation technologique (signalisation, aiguillage, etc.), optimiser le matériel roulant et les quais, ajuster (réduire ?) le nombre d'arrêts pour libérer de la marge capacitaire et améliorer le service, supprimer les passages et les croisements à niveau et construire une offre globale de services.
- Cette amélioration du ferroviaire doit être associée à un renforcement des réseaux de transports en commun ainsi qu'à une harmonisation des offres de façon à assurer la cohérence et la complémentarité.

- La maîtrise de l'espace à travers des politiques mieux concertées de localisation des habitats, des activités, des services et des commerces de même que des politiques ciblées en centres-villes et aux abords des gares (zone piétonne, accessibilité aux personnes en situation de handicap, usage des modes actifs, politique de stationnement, ...).
- L'encouragement aux nouvelles mobilités négociées et leur prise en compte dans les aménagements : co-voiturage, autopartage, télétravail, etc. associées à des mesures coercitives vis-à-vis de l'autosolisme.

en gare pour permettre les dépassements de trains - qui n'ont pas la même vocation : directs, omnibus, semi-directs).

- De l'avis général, la gare Lille-Flandres est saturée aux heures de pointe et constitue un frein à l'amélioration du niveau de service. Les trains sont gardés à quai ou placés en parc de stationnement ; ces retours mobilisent de l'aiguillage. A l'approche de la gare, les trains s'entrecroisent.

Mais les modalités de la désaturation du réseau et de la gare font encore débat :

## Les modalités de désaturation du réseau ferroviaire

- Le service actuel des TER rencontre des problèmes de fiabilité, fréquence en période creuse, amplitude horaire.
- Le segment entre Libercourt-Lille est le plus saturé.
- La modernisation du réseau pour en améliorer la fiabilité et la capacité est fortement contrainte par l'urbanisme aux abords de Lille (suppression de passages à niveau, création de voies supplémentaires

- Selon le maître d'ouvrage une gare traversante et souterraine offrirait une plus grande capacité, permettrait aux voyageurs de pôle à pôle de ne plus avoir de rupture de charge et ainsi de bénéficier d'un gain de temps. La gare ne serait plus en terminus pour la gestion des trains.
- D'autres acteurs paraissent convaincus par l'idée d'une nouvelle gare souterraine et par l'idée d'une nouvelle infrastructure mais seulement sur une partie du tracé REGL comme le propose le système S-Bahn de Munich.



Schéma du S-Bahn München

Faute de données et d'études approfondies, les différents participants mesurent cependant mal les effets de désaturation de la gare Lille-Flandres qui pourraient être produits par :

- La création de nouveaux points de connexion dans Lille avec le TER et le métro et par exemple la création d'une interconnexion forte à Porte des Postes.
- Les flux d'usagers à destinations de gros pôles d'attraction comme les universités, le Centre Hospitalier Régional, les grands pôles technologiques, etc. qui n'auraient plus besoin de se rendre à la gare de Lille-Flandres.
- L'utilisation du réseau existant mais non utilisé par le TER actuellement pour permettre la réalisation de tangentielles par exemple Béthune-Valenciennes permettant de réaliser des liaisons pôle à pôle sans passer par Lille-Flandres, en utilisant la couronne ferroviaire existante.
- Le soulagement du segment Libercourt-Lille par l'achèvement de la modernisation du tracé Lens-Lille par Don Sainghin.

À noter par ailleurs que :

- Selon le maître d'ouvrage lui-même le projet REGL n'est pas contradictoire en tant que tel avec une troisième gare au sud de Lille.
- Le fret : Les scénarios qui conduiraient à augmenter

le trafic voyageurs sur le réseau existant seraient probablement pénalisants pour le fret ferroviaire. Les investissements réalisés en région (contournement fret) doivent être intégrés à la réflexion pour examiner les marges capacitaires.

- La cohérence du système de transport ferroviaire doit être recherché dans un cadre élargi à la future grande région Nord-Pas de Calais-Picardie et à la Belgique au moins pour Courtrai et Tournai.

## Les modèles et les méthodes d'organisation du ferroviaire

La fabrique a beaucoup insisté sur la nécessité de définir une offre de transport ferroviaire régionale partagée pouvant aller jusqu'à la définition d'une grille horaire globale : celle-ci est jugée comme faisant défaut aujourd'hui, en tout cas dans la communication et les documents du maître d'ouvrage, car elle permettrait de clarifier dans quelle mesure la modernisation du réseau permettrait d'y répondre et où la construction d'une infrastructure nouvelle s'imposerait.

Elle a souligné la nécessité d'examiner les articulations et les compatibilités possibles entre les différents scénarios et leur phasage éventuel.

Elle a appelé à imaginer une gouvernance du système ferroviaire en étroite collaboration avec l'opérateur maître d'ouvrage sur le réseau ferré national, l'Etat, les Autorités Organisatrices de Transport, et les acteurs territoriaux afin d'optimiser la chaîne globale de mobilité.

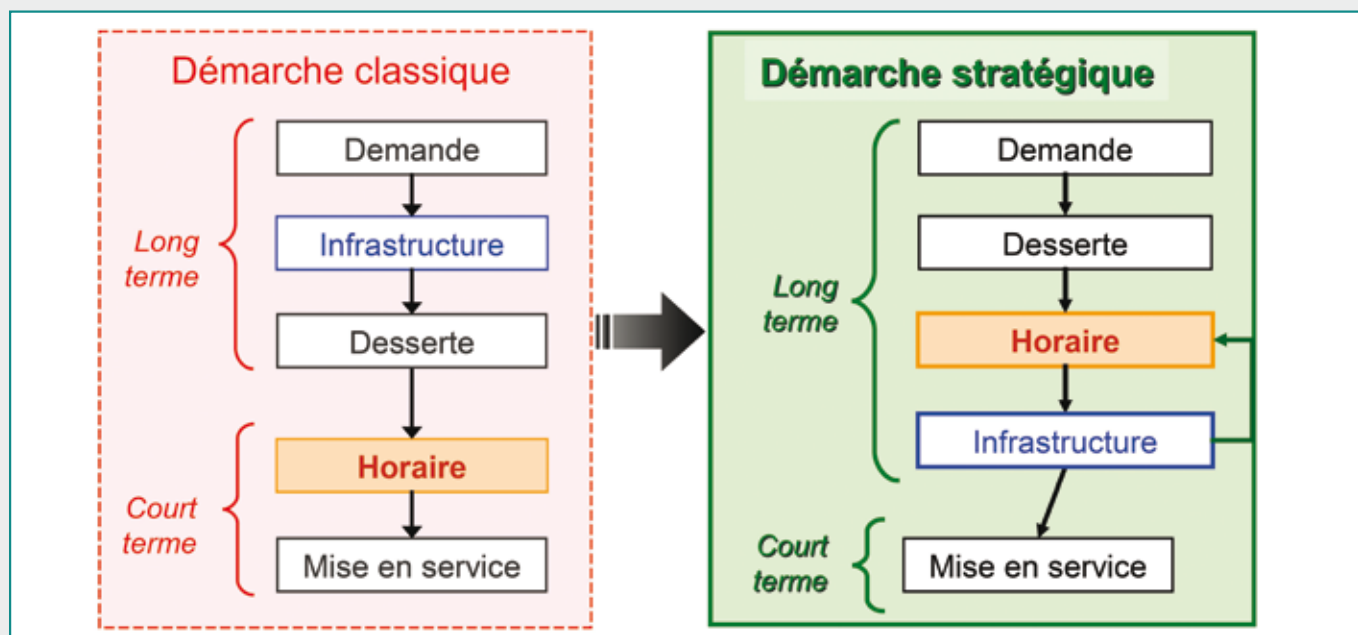


Schéma issu de la présentation du CEREMA, fabrique du 01/07/2015

## ZOOM : RÉSUMÉ DES CONSENSUS ET DISSENSUS

A travers un échange soutenu d'arguments, le débat a fait apparaître un certain nombre de points d'accord et de désaccord au sein du grand public et parmi les acteurs et les experts qui se sont exprimés sur les caractéristiques et les impacts de l'infrastructure proposée dans le DMO.

Afin que le maître d'ouvrage et tous ceux qui auront à décider de l'avenir du projet REGL puissent intégrer à leur propre réflexion les éléments issus du débat, la Commission a opéré un résumé des points qui (selon elle) ont été stabilisés ou relativement stabilisés.

Elle tient à attirer l'attention sur le fait que ce classement correspond aux idées des participants telles qu'elle les a recueillies et n'a ni la valeur d'une photographie de l'opinion ni d'un sondage.

Le présent résumé les classe par ordre décroissant de consensus du **vert** vers l'**orange** et le **rouge**.

### Des sujets peuvent faire consensus

**Le nom REGL devrait changer pour mieux refléter sa dimension régionale.**

**L'idée qu'il faille une infrastructure ferroviaire nouvelle entre Lille et le Bassin minier est admise** par une majorité de ceux qui se sont exprimés : la liaison principale actuelle vers Lens est saturée en raison de ses multiples affectations, et souffre d'importantes limitations (passages à niveau, croisements...) ; l'accès à la gare de Lille-Flandres est, malgré les travaux effectués, en voie de saturation. Les incidents et les retards constatés sont nombreux. Un renforcement de la ligne actuelle en zone urbaine dense près de Lille et à la sortie de Lille apparaissent très difficiles. Le potentiel d'amélioration du lien Lens-Don Sainghin est réel mais ne dégagerait pas à l'horizon considéré de capacité suffisante pour desserrer l'étoile ferroviaire, surtout en vue d'un report significatif de la route vers le rail, dans les prochaines années. Un nouveau segment allant au moins jusqu'à Libercourt et affecté au trafic voyageur constituerait une réponse adaptée. **Le fait qu'il dessert les villes de Lesquin et de Seclin est apparu logique.**

**L'idée que l'accès à Lille et à son métro s'effectue par au moins deux points d'entrée** recueille également un appui important auprès des habitants et des élus de la métropole : d'où la thématique récurrente de la nouvelle gare de Porte des Postes permettant un meilleur accès à Lille-sud où se situent d'importants enjeux de développement urbain, de services, d'innovation et d'emplois.

### Des sujets font consensus localement

**Le renforcement de trois dessertes apparaît important stratégiquement et fait consensus dans les territoires potentiellement situés « en bout du projet REGL »**

- **Au nord nord-est, celle avec la Belgique en particulier avec Tournai.**
- **Au nord-ouest, le prolongement au delà d'Armentières, jusqu'à Hazebrouck.**
- **Au sud, celle de Cambrai-Arras, susceptible d'aller dans le sens de l'unification de la (nouvelle) région par le rail.**

**La proposition d'un tronçon REGL alternatif au sud de Sainte-Henriette et d'une troisième gare TGV à Arras recueille l'appui massif des élus des territoires considérés, mais, compte-tenu de l'ampleur des enjeux qu'elle soulève, elle appelle un approfondissement ultérieur.**



Gare d'Armentières

## ● L'emplacement de certaines gares fait encore débat

Les emplacements des gares sur un éventuel tronçon central constituent encore des sujets de débat :

Pour Lesquin, si le grand public est plutôt favorable à l'idée d'un hub là où le maître d'ouvrage le propose, pour se raccorder à la ligne Lille Valenciennes, une majorité des acteurs institutionnels privilégient la desserte de l'aéroport.

L'existence de deux gares à Seclin et leur proximité géographique interpellent les participants au débat. L'emplacement de la gare de Carvin par rapport à celle de Libercourt pose problème (doublon, éloignement du centre).



Gare de Seclin



Aéroport de Lesquin

## ● Des sujets font l'objet de forts désaccords

Pour les secteurs de Seclin et Carvin, la question des nuisances cumulées avec celles du TGV et de l'autoroute A1 est un élément fort d'alerte.

L'hypothèse d'une nouvelle gare traversante et souterraine à Lille-Flandres, pour favoriser le trafic de pôle à pôle, recueille assez spontanément l'intérêt du grand public et d'une majorité d'élus en dehors du cœur de la métropole. Mais elle ne fait consensus ni à Lille, ni dans la classe politique, ni dans le milieu associatif et syndical.

On lui oppose les incertitudes quant aux coûts finaux et aux difficultés du chantier, le risque de saturation de l'accès au métro, et les études insuffisantes sur les alternatives.

Le positionnement des deux stations nouvelles de Sainte-Henriette est très discuté : soutenu pourtant fortement par les élus du territoire quelle que soit leur couleur politique, il rencontre des oppositions de différentes natures : les impacts sur les terrils, les effets de concurrence introduite par le nouveau pôle et la zone commerciale avec les centres villes, les effets d'étalement urbain et de report des bouchons sur les accès aux stations.



Sainte-Henriette





## **CHAPITRE 4**

### **Les recommandations de la Commission particulière au maître d'ouvrage**

# LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Au terme du débat public, et sans se prononcer sur le fond du projet, la Commission estime être fondée à faire au maître d'ouvrage quelques « recommandations » quant à la suite de la démarche.

Elles partent de plusieurs constats :

- Dans un contexte d'inquiétudes généralisées sur l'avenir, **le grand public est partagé entre plusieurs sensibilités** allant d'une large approbation spontanée du concept REGL à des formes d'interpellation, de scepticisme voire de franche hostilité localisée.
- **Des coalitions significatives d'acteurs existent en faveur des valeurs et finalités globales du projet mais des différences d'appréciation assez fortes demeurent sur son opportunité et sa faisabilité réelle.**

Le champ des soutiens constatés est suffisamment large pour que le maître d'ouvrage ait toute légitimité à annoncer qu'il poursuivra la dynamique ouverte par l'information du grand public initiée à l'occasion du débat public.

Mais les conditionnalités des uns, les doutes ou les oppositions persistantes exprimés par d'autres, ajoutés au contexte préélectoral et de fusion des deux Régions, sont trop prégnants pour que le maître d'ouvrage puisse annoncer la poursuite globale du projet sans différenciation dans le temps et la méthode entre les points qui font largement consensus et ceux qui posent à l'évidence encore problème.

D'autant qu'un projet de cette ampleur et de cette complexité, s'il veut cheminer dans la collecte des soutiens et aussi des financements, doit bénéficier d'un appui dans l'opinion qui lui épargne les polémiques ou les controverses inutiles.

C'est pourquoi, sans aller jusqu'à se prononcer sur la proposition du Président de la Région de soumettre le projet à un référendum, la Commission formule cinq propositions, dans tous les cas de figures, c'est à dire quelle que soit la décision annoncée sur le fond.

## Proposition 1 : Poursuivre l'information et la concertation avec le grand public.

Il s'agit moins d'installer des cadres rigides et trop formalisés que de définir la série des moyens et événements aptes à retenir l'attention des habitants, en particulier des jeunes, et à partager les études et les solutions retenues.

Des propositions formulées au long du débat, dans le cadre du panel citoyen ou dans l'atelier de clôture visent à mettre en place des actions ludiques, interactives, pédagogiques mobilisant des publics variés<sup>8</sup>.

Dans l'esprit de ces propositions, **le maître d'ouvrage pourrait demander à son Instance régionale de débat public de formuler un programme annuel d'initiatives et d'événements** permettant de maintenir l'intérêt des habitants.

Dans ce cadre, la commission souligne l'importance de prévoir des moments et lieux spécifiques de concertation au moins sur les quatre sujets potentiellement les plus conflictuels que sont :

- les nuisances pour les riverains
- la consommation des espaces agricoles
- l'implantation des différentes gares sur le tronçon central
- la préservation des terroirs

<sup>8</sup> Ont été cités la réalisation d'une exposition itinérante dans les villes et les écoles, la création d'une mallette pédagogique ou d'un « monopoly » du train, la formation de « clubs du train », la tenue d'une émission régulière de télévision consacrée au TER/REGL, un appel à projets et une banque d'initiatives citoyennes, la réalisation de sondages délibératifs et la réunion de focus groupes permettant de connaître réellement « l'opinion et ses évolutions ».

## Proposition 2 : Maintenir et développer la communauté apparue pendant le débat et l'élargir.

Le débat a été l'occasion pour de nombreux participants d'engager un travail collectif et multidisciplinaire de grande ampleur sur un sujet territorial global.

La table ronde de clôture a souhaité la pérennisation d'un dispositif favorisant l'information et l'échange ; le maître d'ouvrage pourrait promouvoir des outils permettant de solliciter en continu l'expertise et les savoir-faire qui se sont manifestés : **une lettre d'information bimestrielle, une conférence annuelle d'information sur le TER/REGL, un site Internet interactif...**

## Proposition 3 : Consolider la dynamique partenariale.

Le débat a fait apparaître une insuffisante coordination et un manque de dialogue des principaux décideurs pour ce type de projet.

Sans anticiper sur les formes ultérieures éventuelles de maîtrise ou de co-maîtrise d'ouvrage, il apparaît indispensable que tout en conservant le pilotage, **le conseil régional associe dans une instance *ad hoc* au moins quatre autres partenaires fondamentaux** : les représentants des deux pôles métropolitains lillois et du bassin minier, l'État et la SNCF.

## Proposition 4 : Poursuivre le travail de prospective stratégique.

Des études techniques complémentaires sont certes forcément inscrites dans la suite du projet qu'il prenne une forme ou une autre. Des formes de coopération de la Région avec le SCoT (Schéma de Cohérence territoriale) et entre les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) ou entre collectivités territoriales seront également nécessaires en vue de la réalisation des futures planifications régionales des mobilités prévues par la loi. Ces études éclaireront sans nul doute des points restés litigieux ou incertains pendant le débat : les coûts, les financements et la tarification, les impacts environnementaux, l'urbanisme, les paysages, l'aménagement du territoire, les niveaux de dessertes ou les horaires dans le cadre d'une offre globale de services ferroviaires.

**La Commission attire l'attention du maître d'ouvrage et de ses partenaires sur l'intérêt qu'il y aurait à approfondir les modèles stratégiques complémentaires et/ou alternatifs au REGL dont a débattu la fabrique des propositions**, à examiner les impacts des évolutions technologiques et sociales à venir sur les comportements de mobilité, à mettre en écho les similitudes et les différences des situations françaises et étrangères en matière de gestion ferroviaire. La mise en confrontation des travaux menés par de nombreux chercheurs et experts régionaux avec les contraintes de la gouvernance quotidienne du système devrait ainsi rapprocher les différents acteurs et profiter à la Région dans son ensemble.

## Proposition 5 : Préserver l'existence d'un tiers indépendant, neutre, nécessaire à la sérénité des concertations ultérieures.

Le maître d'ouvrage pourrait utilement demander à la CNDP la désignation d'un garant post-débat public pour un temps délimité, par exemple « pour deux ans soumis à renouvellement ultérieur ».



## ANNEXES

<b>ANNEXE 1 – LES ACTEURS RENCONTRÉS.....</b>	<b>84</b>
<b>ANNEXE 2 – COUVERTURE PAR LES MÉDIAS.....</b>	<b>86</b>
<b>ANNEXE 3 – FICHE « DONNEZ VOTRE OPINION SUR LE REGL » UTILISÉE POUR LE DÉBAT MOBILE .....</b>	<b>88</b>
<b>ANNEXE 4 – LISTE DES AUDITIONS PUBLIQUES D’EXPERTS .....</b>	<b>90</b>
<b>ANNEXE 5 – LES « POINTS DE VUE » DES ACTEURS .....</b>	<b>91</b>
<b>ANNEXE 6 – TABLEAU BUDGÉTAIRE .....</b>	<b>93</b>
<b>ANNEXE 7 – L’ÉVALUATION DU DÉBAT .....</b>	<b>94</b>

# ANNEXE 1- LES ACTEURS RENCONTRÉS

Pour préparer le débat, la Commission a rencontré les 85 acteurs suivants :

## Associations

- Agence d'Urbanisme de l'Arrondissement de Béthune (AULAB)
- ARDA (Association des Usagers de la LGV Nord)
- Assemblée permanente de l'Economie Solidaire - Nord-Pas de Calais (APES)
- Association Droit au Vélo (ADAV)
- Conservatoire des Espaces Naturels du Nord-Pas de Calais
- Consommation Logement Cadre de Vie, Union Régionale du Nord-Pas de Calais
- Environnement et Développement Alternatif (EDA)
- Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT)
- Groupe Ornithologique et Naturaliste (GON)
- Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités (MRES)
- Mission Bassin Minier
- Nord Nature Environnement
- Terre de Liens
- UFC-Que Choisir
- Union des Voyageurs du Nord (UVN)

## Collectivités territoriales, Syndicats Mixtes et Assimilées

- Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole (ADUL)
- Communauté d'Agglomération Lens-Liévin (président)
- Communauté Urbaine d'Arras (président)
- Conseil régional, pôle environnement
- Euralens
- SEM Ville Renouvelée (L'Union)
- Métropole Européenne de Lille (MEL), (président)
- Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT)
- Vice-présidente de la Région à la démocratie participative
- Ville de Douai (maire)
- Ville de Hénin-Beaumont (maire)
- Ville de Lens (maire)
- Ville de Lille (1<sup>er</sup> adjoint)
- Ville de Roubaix (maire)
- Ville de Seclin (maire)
- Ville de Tourcoing (maire)

## État et ses services

- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)
- Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
- Établissement Public Foncier (EPF) du Nord-Pas de Calais
- Pôle-emploi
- Préfet de la Région Nord-Pas de Calais
- Préfète du département du Pas de Calais
- Secrétaire Général pour les Affaires Régionales
- Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine (STAP) du Pas de Calais

## Opérateurs ferroviaires historiques

- SNCF Mobilités
- SNCF Réseau

## Organisations professionnelles et acteurs économiques

- Association des Industries Ferroviaires Nord-Pas de Calais/Picardie
- Association Régionale des Urbanistes du Nord-Pas de Calais - Picardie (ARUNPP)
- Centre d'Essai Ferroviaire
- Centre des Jeunes Agriculteurs du Nord-Pas de Calais
- Chambre d'Agriculture du Nord-Pas de Calais
- Chambre de Commerce et d'Industrie du Nord
- Chambre de Métiers et de l'Artisanat
- Confédération paysanne
- Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) du Nord
- Coordination Rurale
- Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FDSEA) du Nord
- Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FDSEA) Pas de Calais
- I-Trans
- Maison de l'Architecture et de la Ville
- Plateforme multimodale Delta 3
- Pôle Automobile Nord-Pas de Calais
- Transalley

## Recherche-Enseignement

- Campus International sur la Sécurité et l'Intermodalité dans les Transports (CISIT)
- Conservatoire botanique national de Bailleul
- CRESGE-Université Catholique de Lille
- Directeur de l'UFR de Géographie et Aménagement de l'Université de Lille 1
- École Nationale des Techniciens de l'Équipement
- École Nationale Supérieure d'Architecture et du Paysage de Lille
- Infrastructures de transports terrestres, écosystèmes et paysages (ITTECOP)
- Institut de Recherche Technologique (IRT) Railenium
- Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFFSTAR)

## Représentants de la jeunesse

- Jeune Chambre Économique de Lille Métropole
- Jeunesse Ouvrière Chrétienne (JOC)
- Union Nationale des Etudiants de France (UNEF) de Lille
- Union Nationale Lycéenne 59 (UNL 59)

## Syndicats de salariés

- CFDT Nord-Pas de Calais
- CFTC Nord-Pas de Calais
- CGC-CFE, Union Régionale Nord-Pas de Calais
- CGT, Cheminots du Nord-Pas de Calais
- CGT, Union départementale du Nord
- SUD Rail
- SUD Rail, région Nord-Pas de Calais
- UNSA, section Nord

## Autres

- Comité Grand Lille
- Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER) du Nord-Pas de Calais
- Déclic Mobilités
- La lettre ferroviaire
- Lille.transport.com
- Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural (SAFER) Flandres Artois

## ANNEXE 2- COUVERTURE PAR LES MÉDIAS

### La presse en parle

Cette annexe recense les principaux articles et émissions des médias, consacrés au débat public et au projet du Réseau Express Grand Lille.

### Presse écrite

- « RER Lille-Hénin : une arme anti-bouchons à deux milliards d'euros », La Voix du Nord, 19-01-15
- « Le RER Lille-bassin minier va être mis en débat pendant quatre mois », La Voix du Nord, 07-02-15
- « Demain, les Tourquennois qui iront à Lille prendront le train », La Voix du Nord, 13-04-15
- « RER Lille-bassin minier : les questions qui se posent », La Voix du Nord, 19-04-15
- « Le Réseau Express Grand Lille sur les rails pour convaincre le monde économique », La Voix du Nord, 23-04-15
- « Lens : des lycéens donnent leurs avis sur le réseau express grand Lille », La Voix du Nord, 24-04-15
- « Projet de Réseau Express Grand Lille : le débat est ouvert jusqu'au 22 juillet », L'Echo du Pas de Calais, 29-04-15
- « Six grands projets d'aménagement ouverts au débat public », Actu environnement, 30-04-15,
- « Et vous, vous en pensez quoi, du futur RER Lille-Hénin », La Voix du Nord, 05-05-15
- « Lille : une nouvelle ligne ferroviaire verra-t-elle le jour? », 20 minutes, 18-05-15
- « Le tracé du futur rail express en débat : les usagers arrageois ont la parole », La Voix du Nord, 19-05-15
- « RER Lille-bassin minier : Les Verts jugent le projet inutile et trop coûteux », La Voix du Nord, 19-05-15
- « Arras : construire une gare européenne à Roeux, un projet pas impossible », La Voix du Nord, 21-05-15
- « Un réseau express grand Lille qui fait débat », La Tribune.fr, 23-05-15
- « Douai : un débat ouvert à tous, mercredi, sur le réseau Express Grand Lille », La Voix du Nord, 01-06-15
- « Réseau Express Grand Lille : Douai condamnée à devenir un cul-de-sac », La Voix du Nord, 05-06-15
- « Forêts urbaines, deuxième gare TGV, RER : les propositions de Bruno Bonduelle pour sortir le Nord-Pas de Calais du déclin », La Voix du Nord, 08-06-15
- « Réseau Express Grand Lille (REGL) : Un débat public en demi-teinte », Lille Transport, 09-06-15
- « Réseau Express Grand Lille : Arras propose cinq minutes d'arrêt », La Chronique du BTP, 10-06-15
- « RER-Lille Hénin : Pour le Président de la Région un projet ambitieux nécessite un référendum », La Voix du Nord, 16-06-15
- « Une nouvelle gare et une nouvelle ligne à Seclin ? On vous demande votre avis ! », La Voix du Nord, 17-06-15
- « À la Métropole européenne de Lille, un dernier conseil pour la route (des vacances) », La Voix du Nord 17-06-15
- « Carvin : n'y a-t-il pas d'autres scénarios possibles pour le RER Lille-Hénin? », La Voix du Nord, 17-06-15
- « Le débat public sur le réseau express est passé en gare de Seclin, mais laquelle ? », La Voix du Nord, 19-06-15
- « Le Réseau Express vu de Lens : les politiques au rendez-vous à défaut des habitants », La Voix du Nord, 23-06-15
- « La parole est à vous sur le projet ferroviaire Cambrai-Arras », La Voix du Nord, 29-06-15
- « Nord : le projet RER Grand Lille suscite beaucoup d'intérêt », 20 minutes, 29-06-15
- « Le coup de gueule de Rudy Demotte contre la France », La Libre Belgique, 01-07-15
- « Villeneuve-d'Ascq : Réseau ferroviaire express, arrêts à Ronchin et Lesquin, mais après ? », La Voix du Nord, 02-07-15
- « Réseau Express Grand Lille : quand le président Demotte gronde, c'est toute l'Eurométropole qui tonne ! », La Voix du Nord, 03-07-15
- « Carvin : le spectre du TGV au-dessus du débat sur le Réseau Express Grand Lille », La Voix du Nord, 03-07-15
- « Et si on récompensait les automobilistes plutôt que de les taxer? », Challenges.fr, 07-07-15
- « RER Lille - bassin minier : le débat avance... et fait réagir », La Voix du Nord, 08-07-15
- « Roubaix : le PC met le RER Grand Lille sur une voie de garage », La Voix du Nord, 09-07-15
- « Camphin, contre le Réseau Express Grand Lille, sauf tracé alternatif... », La Voix du Nord, 10-07-15
- « Réseau Express Grand Lille : dernière ligne droite avant la fin des débats », La Voix du Nord, 10-07-15
- « Réseau Express Grand Lille : à Carvin, l'association Chlorophylle lance le débat », La Voix du Nord, 29-07-15



## Télévision

- Grand Lille TV : Annonce du lancement du débat public dans l'édition du matin du Grand Lille TV (début à partir de 1.24 minutes)
- Émission « La Voix est libre », France 3 Nord-Pas de Calais, 23-05-15
- « RER Régional : la bataille du rail », WEO la télé du Nord-Pas de Calais, 20-05-15
- Sujet consacré au débat public dans le journal régional de France 3 Nord-Pas de Calais, 30-04-15

## Radios

- « Projet du Réseau Express Grand Lille : qu'en pensent les citoyens ? », RCF radio, 26-05-15
- Sujet consacré au Réseau Express Grand Lille sur Radio PFM
- Sujet consacré à la clôture du débat sur France Bleu Nord : « Le débat public sur le RER du bassin minier est terminé »



Interview par France 3 Nord-Pas de Calais du Vice-Président de la Région, Alain WACHEUX, lors de la réunion publique d'Armentières

# ANNEXE 3- FICHE «DONNEZ VOTRE OPINION SUR LE REGL» UTILISÉE POUR LE DÉBAT MOBILE

## DÉBAT PUBLIC RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



### Votre opinion sur le projet REGL

1. Quel est votre âge ?  moins de 18 ans  18-25 ans  25-60 ans  plus de 60 ans
  2. Dans quelle commune et quel quartier habitez-vous ? .....
  3. Quelle est votre profession actuelle et où travaillez-vous ? .....
  4. Quel(s) transport(s) utilisez-vous pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'étude ?  
 Auto/2 roues  Co-voiturage  Train  Métro  Tramway  Bus  Vélo  Marche à pied  
 Autre : .....
  5. Combien de temps dure ce trajet ?  
 Moins de 15 minutes  Moins de 30 minutes  Moins d'1heure  Plus d'1 heure
  6. Utilisez-vous le TER pour d'autres déplacements ?  
 OUI, pour quels déplacements :  
 Loisirs  Famille  Courses  Autres : .....
  - NON, Pour quelles raisons : .....
7. Le TER répond-il à vos besoins de déplacements de manière satisfaisante ?  
 Non  Plutôt non  Plutôt oui  Oui
  8. Parmi les améliorations suivantes, quelles sont les 3 qui vous paraissent prioritaires ?  
 Plus de trains  Des trains plus rapides  Des trains moins chers  Des trains plus confortables  
 Des bus pour aller en gare  Plus de parkings auto/vélo autour des gares  Des connexions wifi/téléphone  
 Des commerces et services en gare  Autre : .....
  9. Si ces mesures étaient prises prendriez-vous le train au lieu de la voiture, si non pourquoi ?  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



### Votre avis

Quel est votre avis sur le projet de « Réseau Express Grand Lille » ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**FACULTATIF.** Vous pouvez nous laisser vos coordonnées si vous le souhaitez (elles restent confidentielles et nous permettront de vous tenir informé).

M./Mme : ..... Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Commune : ..... Code Postal : .....

E-mail : ..... @ .....

## ANNEXE 4- LISTE DES AUDITIONS PUBLIQUES D'EXPERTS

Thème	Audition	Invité
<b>Economie - coûts - financement</b>	Le Modèle économique d'un RER : le cas du réseau francilien	Pierre SERNE : vice-président du STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France) ; vice-président de la région Île-de-France, chargé des transports et des mobilités
	« Réorienter les priorités du réseau du Grand Paris » : une étude du Cercle des Transport	Claude GRESSIER : membre du Cercle des Transports
	Ingénierie de financement d'un grand projet public : les différentes possibilités	Sophie HASIAK : Direction territoriale Nord-Picardie du CEREMA (Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)
	Ingénierie de financement d'un grand projet public : un éclairage sur la formule du « partenariat public-privé »	Laurence DHOMME : Directrice Europe VINCI Concessions
	Le financement d'un grand projet d'infrastructure : le cas du Canal Seine-Nord Europe	Nicolas BOUR : Directeur des liaisons européennes et de l'Innovation et responsable du projet Canal Seine-Nord Europe - Voies Navigables de France (VNF)
	Le bilan technico-économique du REGL : quelles externalités non techniques intégrer dans les scénarii de transport de façon générale, et dans le REGL en particulier ; quelques exemples français ou étrangers	Stéphane BALY : administrateur de Virage Energie Nord-Pas de Calais
<b>Mobilités</b>	Les jeunes et les étudiants : besoins de mobilité	Eugény PERON-BODIN : Chargée de mission Développement Durable COMUE (Communauté d'Universités et d'Établissements Lille Nord de France)
	Le tourisme : besoins de mobilité	Christian BERGER : directeur du Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais
	Plan de Déplacement des Entreprises (PDE) : état des mises en œuvre et leviers	Lucile JANSSOONE : Chef de projet « Déclic Mobilités » / Réseau ALLIANCES – Pôle accompagnement des entreprises à la Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE)
	Stratégie de localisation des ménages et des entreprises : une synthèse des questions à se poser	Ludovic VAILLANT et Joël MEISSONNIER : CEREMA (Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)
<b>Socio-économie et aménagement du territoire</b>	Diagnostic des territoires de Lille-Métropole et du bassin minier : synthèse des trajectoires socio-économiques de la DIRECCTE	Bruno CLÉMENT-ZIZA : Chef de Cabinet - DIRECCTE Nord-Pas de Calais (Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi)
	La précarité énergétique : approche du sujet et situation en Nord-Pas de Calais	Vincent FROGER : Directeur d'études Observation/Prospective à la Mission Bassin minier Marc DEZETTER - Chargé de mission principal. Transports/ Déplacements à la Mission Bassin minier
	Les phénomènes de péri-urbanisation autour des gares	Didier PARIS : Professeur des Universités - Université de Lille 1 - Sciences et Technologies - Laboratoire Territoires, Villes, Environnement et Société
	Une approche alternative des besoins et des organisations de transport sur les différentes échelles territoriales du Nord-Pas de Calais	Philippe MÉNERAULT : Directeur de l'UFR de Géographie et Aménagement de l'Université de Lille 1
	Le Bassin minier : quels besoins de déplacements et quels leviers pour mobiliser ses habitants sur les solutions à apporter	Frédéric SAWICKI : Professeur de sciences politiques - Chercheur au Centre européen de sociologie et de science politique - Université Paris 1-Panthéon-Sorbonne
<b>Systèmes de transport - infrastructures</b>	L'analyse du cycle de vie d'un projet de transport	Sébastien BOUCQ : ingénieur consultant Industrie & Développement Durable – spécialiste Analyse du Cycle de Vie et de l'économie de la fonctionnalité Avec la participation de Véronique ANDRIÈS : directrice écoconception à ALSTOM Transport
	Une analyse de l'offre de transport en Nord-Pas de Calais	Patrick PALMIER : Responsable du groupe Systèmes de Transport et Sécurité au CEREMA , et Cyprien RICHER : Chargé de recherches au CEREMA
	Le Plan de Déplacement Urbain du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle et les questions de rabattement sur les stations de REGL	Hélène MARBACH : Directrice du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle et Ludwig MAUDRICH : responsable du pôle Grands Projet
	La régulation des trafics : les enjeux et les outils	Joaquin RODRIGUEZ : directeur de recherche, laboratoire ESTAS de l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux- Villeneuve d'Ascq)
	Les coûts des équipements et des travaux ferroviaires : retour d'expérience de SNCF Réseau sur le projet EOLE	Xavier GRUZ : directeur du projet Eole, SNCF Réseau

## ANNEXE 5- LES « POINTS DE VUE » DES ACTEURS

La Commission particulière a recueilli 69 « points de vue » : 27 cahiers d'acteurs et 42 Contributions. Sur le site du débat <http://regl.debatpublic.fr>, vous retrouverez l'intégralité des « points de vue » recueillis en un unique document PDF.

### Associations

- Association Droit au Vélo (ADAV)
- Automobile Club du Nord .
- Chlorophylle Environnement
- Environnement et Développement Alternatif (EDA)
- Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
- Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord-Pas de Calais (GON)
- Sauvegarde et Amélioration du cadre de vie et de l'Environnement (SAVE)
- ARDA (Association des Usagers de la LGV Nord)
- Association des Paralysés de France (APF)
- Chaîne des Marais
- Nord Nature Environnement
- Sauvegarde et Amélioration du cadre de vie et de l'Environnement (SAVE)

### Syndicats de salariés

- CGT Cheminots Nord-Pas de Calais
- CGT Nord

### Collectivités territoriales, Syndicats mixtes et Assimilés

- Communauté de communes Osartis-Marquion, Communauté urbaine d'Arras et Communauté d'agglomération du Douaisis
- Communautés d'agglomérations de Béthune-Bruay, de Lens-Liévin et de Hénin-Carvin
- Département du Nord
- Député-Maire de Tourcoing, Gérald DARMANIN .
- Maire de Camphin en Carembault, Raymond NAMYST
- Métropole Européenne de Lille
- SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin
- SCoT de Lille Métropole
- Amiens métropole (Alain GEST, président)
- Communauté d'Agglomération de Hénin-Carvin
- Communauté de Communes de Flandre Intérieure
- Communauté Urbaine d'Arras
- Département du Pas de Calais
- Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai
- Mission Bassin Minier
- Pays de Cambrésis
- SCoT du Grand Douaisis
- Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
- Ville de Bailleul (Conseil municipal)
- Ville de Comines (B)-Warneton (Gilbert DELEU, Bourgmestre)
- Ville de Lille (Martine AUBRY, maire)
- Ville de Pérenchies (Conseil municipal)
- Ville de Roubaix (Conseil municipal)
- Ville de Saint-Quentin (Monique RYO, 1er adjoint)
- Ville de Seclin (Bernard DEBREUX, maire)

- Ville de Tournai (Conseil communal)
- Ville de Villeneuve d'Ascq (Conseil municipal)
- Aire métropolitaine de Lille

## État et ses Services

- Préfet de la Région Nord-Pas de Calais

## Opérateurs ferroviaires historiques

- SNCF Réseau

## Organisations politiques

- Europe Écologie les Verts et Divers gauche de Roubaix-Tourcoing
- Europe Écologie les Verts Nord-Pas de Calais
- Europe Écologie les Verts Bassin-Minier
- Europe Écologie les Verts WepCaM
- Groupe d'opposition UMP-UDI-CNPT à la Région Nord-Pas de Calais
- Militants du PCF de Roubaix

## Organisations professionnelles et acteurs économiques

- Chambre d'Agriculture du Nord-Pas de Calais
- Chambre de Commerce et d'Industrie Région Nord de France, avec : Chambre de Métiers et de l'Artisanat, CGPME, UPA, FNTF Nord, Les femmes Chefs d'Entreprises, MEDEF Grand Lille, FFB, Lille Place Tertiaire, CCI Walonnie-Picarde, CJD Nord-Pas de Calais, Kamer van Koophandel West-Vlaanderen, TLF
- Aéroports de Lille
- Club Gagnant
- Conseil d'Architecture de l'Urbanisme et de l'Environnement du Nord
- Fédération Promoteurs Immobiliers (FPI) Région Nord
- Pôle d'Excellence Ferroviaire Régional (PEFR)
- Professionnels Villes et Territoires

## Personnalités

- Bruno BONDUELLE
- Michel DELEBARRE, Sénateur du Nord

## Recherche-Enseignement

- Communauté d'universités et d'établissements (COMUE) Lille Nord de France
- Institut de Recherche Technologique (IRT) Railenium
- Université catholique de Lille

## Autres

- Conseil de Développement Arras-Pays d'Artois .
- Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER) du Nord-Pas de Calais
- Conseil de Développement du Douaisis
- Conseil de Développement Pays Coeur de Flandres
- Pierre LEPAGE
- Think Tank Axe Culture

## ANNEXE 6- TABLEAU BUDGÉTAIRE

Le budget se décompose en deux postes principaux. D'une part, les frais engagés par la Commission particulière du débat public (CPDP) qui sont, comme la loi le prévoit, à la charge du maître d'ouvrage : information du public, logistique des rencontres publiques, site Internet, secrétariat général, local. D'autre part les frais engagés par la Commission nationale du débat public (CNDP) sur son propre budget : indemnisation des membres de la CPDP et remboursement de leurs frais de déplacements. Les montants sont dans l'épuration du budget initialement prévu. Ils sont indiqués hors TVA<sup>8</sup>.

Frais engagés par la CPDP	
<b>Outils d'information et d'expression du public</b> Mise en œuvre du plan d'information ; Conception et impression des outils d'information de la CPDP et des cahiers d'acteurs ; Distributions de ces documents et de ceux du maître d'ouvrage ; Achats d'espaces presse ; Affichage ; Tractage ; Revue de presse. Outils Internet : mise en place et animation du site du débat et des comptes sur les réseaux sociaux	240 859 €
<b>Rencontres avec le public</b> Logistique de : 12 réunions publiques, 14 rendez-vous avec les acteurs et les jeunes, 20 auditions publiques d'experts, 2 conférences de presse Débat mobile : préparation, logistique, animation Atelier préparatoire ; préparation et animation de 7 sessions de la fabrique des propositions, la réunion d'émergence, l'atelier citoyen	267 904 €
<b>Fonctionnement de la CPDP</b> Location et charges de la boutique du débat ; Équipement et maintenance informatique ; Fournitures de bureaux ; Salaires et frais de déplacements du secrétariat général	257 316 €
<b>TOTAL</b>	<b>766 019 €</b>

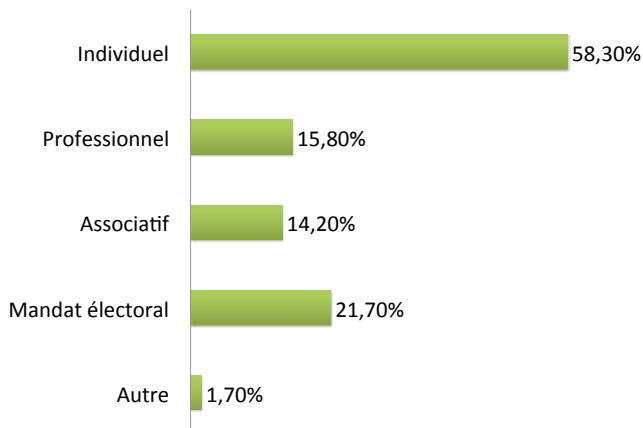
Frais engagés par la CNDP	
Indemnisation des membres de la CPDP	34 305 €
Frais de déplacements des membres de la CPDP	29 540 €
<b>TOTAL</b>	<b>63 845 €</b>

<sup>8</sup> A la date du 10 septembre 2015.

## ANNEXE 7- L'ÉVALUATION DU DÉBAT

214 personnes ont répondu à l'évaluation du débat.<sup>9</sup>

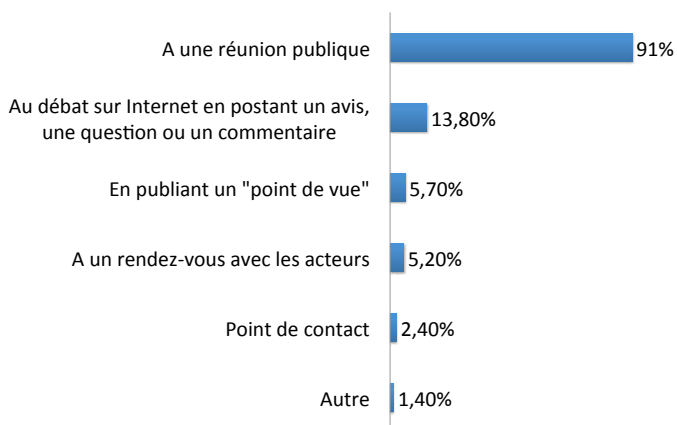
### A quel titre avez-vous participé au débat ?



### Le journal du débat n°1 vous a paru clair quant à l'information sur les modalités du débat



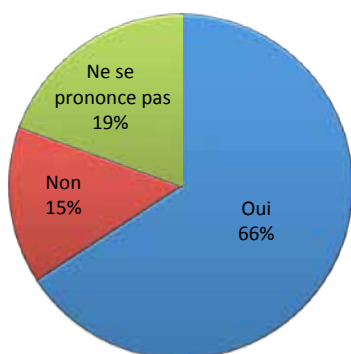
### Votre participation au débat



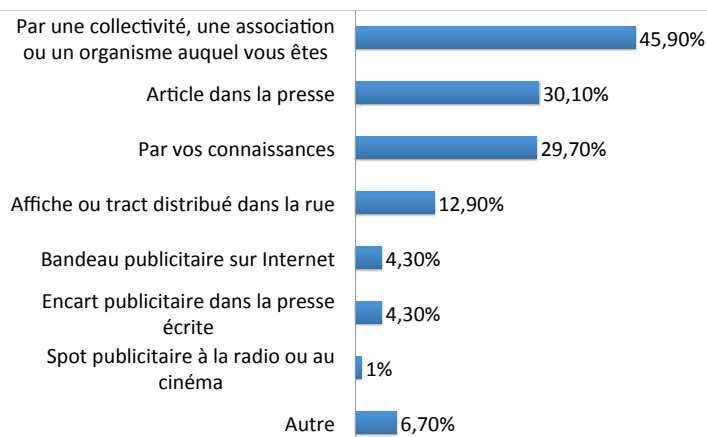
### Le site Internet du débat est clair et compréhensible



### Le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse sont clairs et fiables



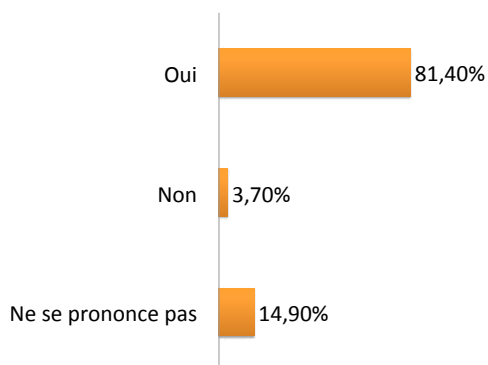
### Par quel biais avez-vous été informé(e) de la tenue d'un débat ?



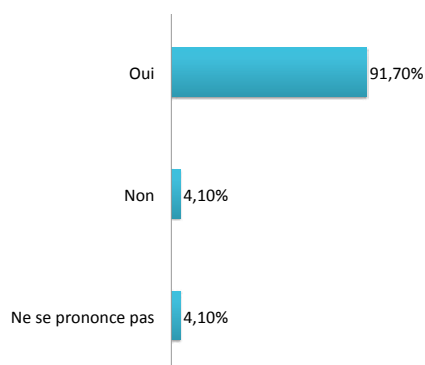
<sup>9</sup> Les résultats détaillés sont disponibles sur le site <http://regl.debatpublic.fr/votre-avis-debat>



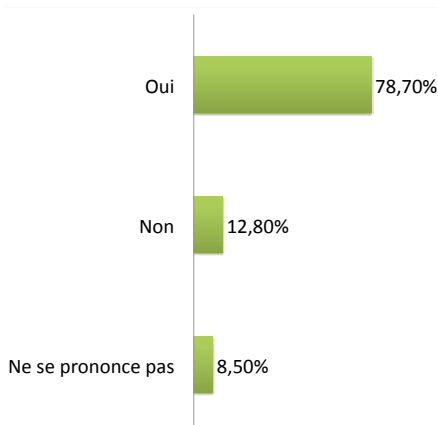
**D'avoir pu vous exprimer ? [Avez-vous eu le sentiment....?]**



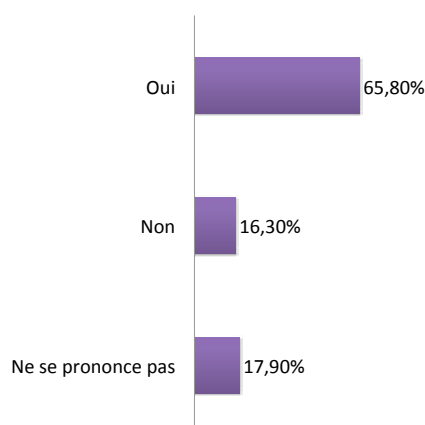
**Que la CPDP garantit l'expression de chacun quel que soit son statut ou sa représentativité ? [Avez-vous eu le sentiment....?]**



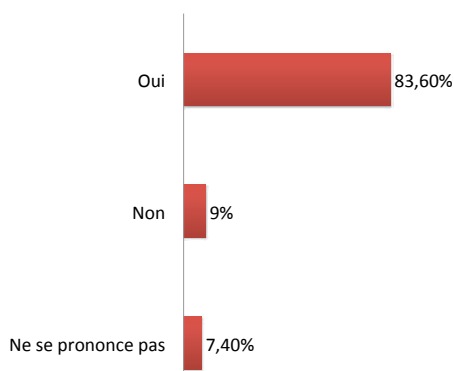
**Que tous les points de vue ont pu s'exprimer au cours du débat ? [Avez-vous eu le sentiment....?]**



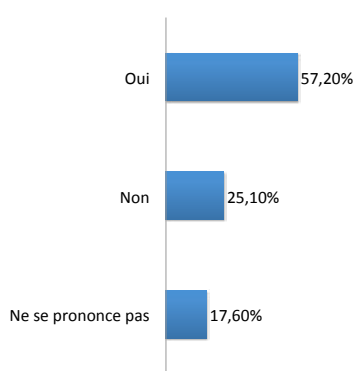
**Que le maître d'ouvrage s'est montré attentif et a été à l'écoute de tous les arguments ? [Avez-vous eu le sentiment....?]**



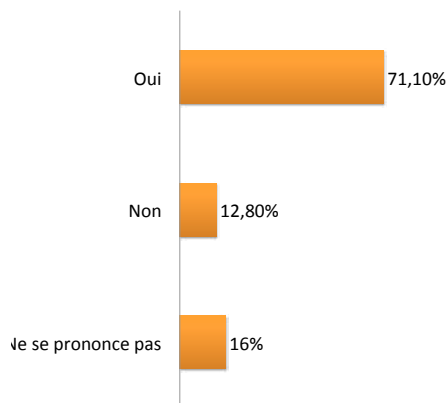
**Que la CPDP s'est montrée neutre au cours de la réunion ? [Avez-vous eu le sentiment....?]**



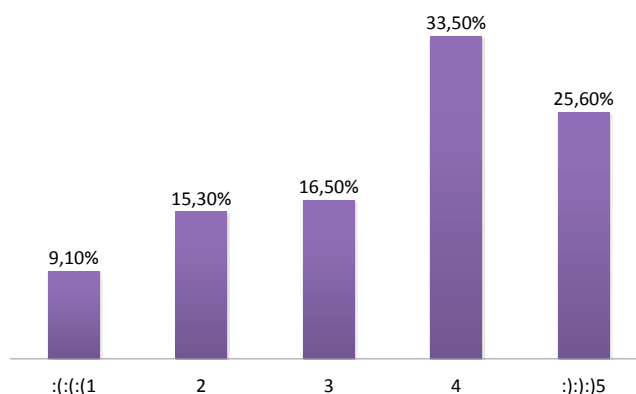
**Ce débat public va influencer sur la décision de faire ou de ne pas faire le projet [Votre opinion quant à l'utilité du débat public]**



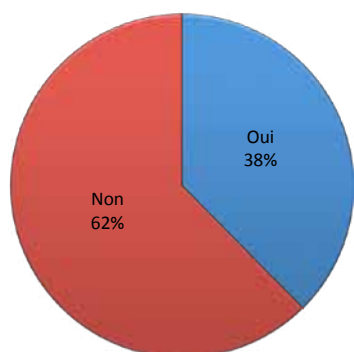
**Ce débat public va avoir un effet sur le projet, si celui-ci se poursuit [Votre opinion quant à l'utilité du débat public]**



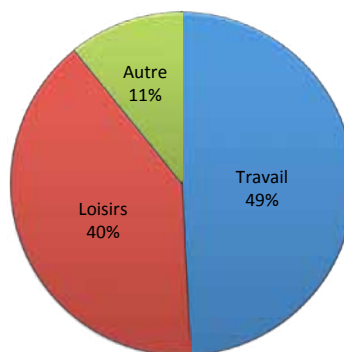
**Globalement êtes vous satisfait(e) de ce débat ?**



**En dehors de cette expérience, avez-vous déjà participé à un débat public ?**



**Pour quel motif prenez-vous le train ?**



***Avec le concours du secrétariat général et du prestataire Campardou Communication***

***Directeur de la publication : Jacques Archimbaud***

***Comité de rédaction : CPDP avec le concours du secrétariat général du débat public***

***Création, réalisation : Campardou Communication***

***Crédits photos : Priscilla CASSEZ***

***Croquis : Thomas GUIHARD***

***Impression par L'Artésienne sur papier issu de forêts gérées durablement***

***Tirage : 2 300 exemplaires***



**22 Septembre 2015**

**cndp** Commission nationale  
du **débat public**

DÉBAT PUBLIC Réseau Express Grand Lille  
244, boulevard Saint-Germain 75007 Paris

Tél. : 01 44 49 85 60 - Fax : 01 44 49 85 61

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr) - email : [contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)