

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR
N°2 Mai 2015



Présentation de l'acteur

EUROPE ÉCOLOGIE LES VERTS NORD-PAS DE CALAIS

C'est la déclinaison régionale
du mouvement EELV,
forte de ses :

- 550 adhérents et 80
coopérateurs,
- 130 élus dans les
échelons municipaux,
intercommunaux, régionaux,
au Sénat et au Parlement
européen,
- 20 groupes locaux de
militants, qui couvrent
l'ensemble du territoire
régional,
- 1 Conseil Politique Régional,
qui assure la coordination des
actions politiques en région.

Marielle CUVELIER
Conseillère régionale,
élue à la Commission Transports et
membre du Bureau Exécutif Régional
Marc BOULNOIS
Co-secrétaire régional d'EELV,
Nord- Pas de Calais

EUROPE ÉCOLOGIE LES VERTS
NORD-PAS DE CALAIS
Secrétariat régional :
30, rue des Meuniers 59000 LILLE
Téléphone : 03.20.78.25.72
npdc@eelv.fr - www.npdc.eelv.fr

CAHIER D'ACTEUR

Un autre projet de mobilités est à construire

Nous sommes confrontés à un engorgement autoroutier aux heures de pointe autour de la Métropole Lilloise, avec ses impacts négatifs en termes de perte de temps, de qualité de vie, de pollution, de coûts pour l'économie régionale et le budget des ménages. Au regard des enjeux d'égalité des territoires et de transition écologique, la mobilité régionale devra évoluer avec des solutions alternatives à la voiture individuelle, à un tarif abordable et avec l'empreinte écologique la plus faible possible.

Le Conseil régional met au débat public un projet ferroviaire appelé REGL. EELV Nord-Pas de Calais soutient la démarche de participation des habitants et acteurs du territoire mais dénonce certaines orientations du projet. Nous démontrerons dans notre cahier d'acteur **qu'un autre scénario s'appuyant sur plusieurs schémas régionaux (SRADDT, SRCAE, STRM, ...) est préférable et pourra apporter une réponse globale de mobilité durable sur l'ensemble de la région Nord Pas de Calais - Picardie.**

Écologie

La restauration des écosystèmes et de la biodiversité est un objectif important du Schéma Régional de Cohérence Écologique parce que les indicateurs environnementaux de la région Nord-Pas de Calais sont très dégradés. La coupure du territoire par des infrastructures ou des espaces artificialisés est déjà accentuée par la densité des réseaux de villes. C'est l'une des principales causes à la fragilisation de la circulation et de la survie des espèces animales et végétales. Le renforcement de la coupure très forte existant déjà avec l'A1 et la ligne TGV ne va-t-il pas créer une barrière définitivement infranchissable pour la circulation des espèces ?

Agriculture

L'emprise sur les parcelles agricoles doit être évaluée, les impacts sur le fonctionnement des exploitations et toutes autres nuisances pour l'agriculture doivent aussi faire l'objet d'une évaluation.



La région Nord-Pas de Calais - Picardie a besoin d'un réseau ferroviaire fiable, accessible et performant plutôt que d'un REGL

• **Les défis de la mobilité sont ceux de la nouvelle grande région Nord-Pas de Calais - Picardie**

Le dynamisme économique et démographique est inégal sur le territoire et profite avant tout aux grandes aires urbaines. En matière de transports, un triple défi est donc posé :

1. Répondre à l'allongement des déplacements et à l'engorgement des grands axes périurbains.
2. Améliorer l'accessibilité des espaces ruraux et des territoires en difficulté.
3. Lutter contre le « déménagement du territoire » et les transports subis en préservant notamment une offre domicile-travail équilibrée sur le territoire.

• **Le REGL ne répond pas à ces défis et va isoler davantage les « territoires oubliés »**

Certaines dessertes du TER vont perdre des liaisons directes avec Lille (Armentières, Cambrai, Douai, etc.). À plus grande échelle, il ne faut pas oublier les nouvelles liaisons qui résulteront de la fusion entre le Nord-Pas de Calais et la Picardie (le coût du REGL condamnera l'émergence de nouveaux projets).

EELV Nord-Pas de Calais se félicite du volontarisme en faveur des infrastructures ferroviaires en Nord-Pas de Calais mais pense que la solution passe plutôt par une organisation globale de la mobilité en région Nord-Pas de Calais - Picardie construite autour **d'un maillage ferroviaire équilibré, améliorant l'accessibilité de tous les territoires en termes de temps de parcours, de fréquence et de fiabilité, et coordonné avec un bouquet de solutions** (télétravail, aménagement des temps, covoiturage, modes actifs, autopartage, transports collectifs, voies réservées sur les grands axes ...).

Tableau Comparaison REGL/existant : temps de parcours et nombre de train/h				
	Service actuel		Projet REGL	
Lille – Arras	1 train/h et 0,5 à 1 TERGV/h	21 min TGV 35 min TER	4 trains/h (3 REGL et 1 TER) + 0,5 à 1 TERGV	36 min
Douai – Lille	5 trains/h	19 min direct 33 min semi direct	7 trains/h (3 REGL et 4 TER)	32 min
Lille – Lens	4 trains/h avec 3 types de missions	29 min direct 40 min semi direct	6 trains/h (4 REGL et 2 TER)	33 min
Lens – Lille via Don	1 train/h (desserte de toutes les gares)	52 min	1 train/h	52 mn
Roubaix/ Tourcoing – Lens		1h12 (1 changement)		48 min

Source : Dossier du Maître d'Ouvrage, Conseil régional Nord-Pas de Calais, janvier 2015.

Le REGL n'apportera pas de bénéfices en matière d'emplois et d'économie

• *Un investissement qui en soit ne génère pas une dynamique d'emploi*

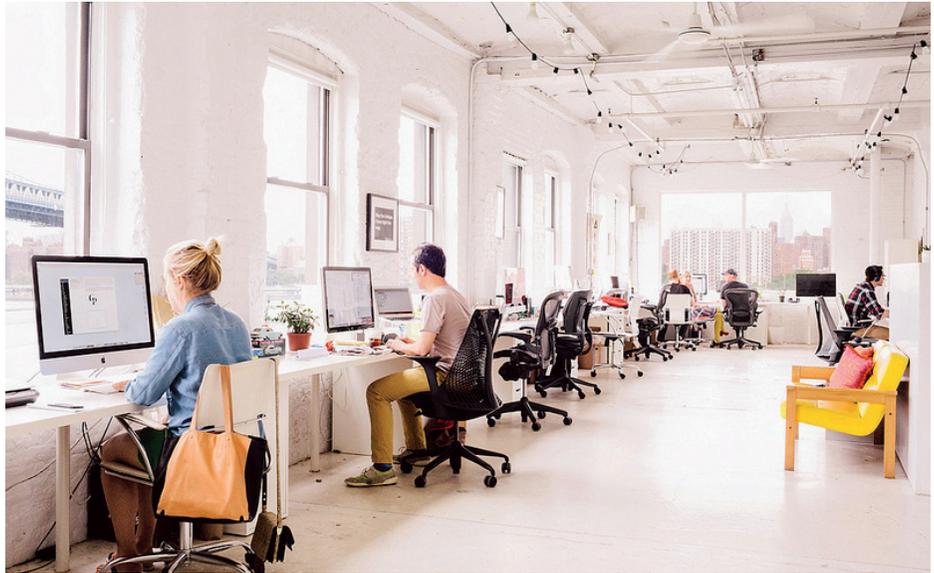
Des recherches ont montré que le développement économique et la création d'emplois ne sont pas liés à la seule création d'une infrastructure. C'est un ensemble de conditions d'attractivité qui le permet :

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.

• *Le renforcement de l'aire urbaine centrale Lille/Hénin ou le développement équilibré du croissant minier et du réseau des villes régionales*

Les besoins actuels de mobilité résultent d'un phénomène de métropolisation du grand Lille, fournisseur d'emploi au sein d'un réseau dense de villes et d'un vaste périurbain résidentiel. Ce réseau a besoin d'un développement équilibré qui ne subit pas la métropolisation mais y prend appui, qui retrouve de l'attractivité pour constituer une alternative à l'étalement urbain. L'offre de mobilité doit en conséquence reposer sur un aménagement équilibré du territoire (rapprochement entre offre résidentielle et offre de travail, qualité des services...). Elle ne doit pas renforcer la spécialisation des territoires déjà à l'œuvre et qui a justifié la Directive Régionale d'Aménagement sur l'Égalité des territoires (SRADDT voté en septembre 2013).

Tout le travail engagé autour de l'agglomération de Lens (EuraLens, Louvre-Lens, Ecocités Minières, EcoPole du 11-19, Label Unesco) pour créer un pôle urbain renouvelé et attractif au cœur du bassin minier n'a pas porté tous ses fruits. Le projet



REGL va décentrer cet effort vers un nouveau pôle autour d'Hénin-Beaumont, en dépendance très forte de la métropole Lilloise.

EELV met aussi en garde sur la réalité des engagements quant à l'extension du REGL prévue dans le dossier du projet. La desserte du versant Nord-Est de la métropole Lilloise ne doit pas être vue comme une phase ultérieure ou un artifice de présentation : le décrochage urbain et social de Roubaix-Tourcoing-Wattrelos ne peut supporter de nouveaux écarts de développement, ni la poursuite du désengagement ferroviaire TER et TGV et la dégradation du service des gares existantes.

Le projet REGL crée principalement un lien Nord Sud entre la Métropole et le Bassin Minier sans concerner les secteurs Ouest et Est de l'aire métropolitaine. Il répond partiellement aux besoins de mobilité aux heures de pointe; **une solution plus large est à favoriser pour traiter le phénomène d'engorgement autoroutier autour de la métropole lilloise.**

On peut également craindre un rebond de l'étalement urbain autour des nouvelles gares desservies par le REGL.

Financement: un budget très largement sous-estimé

Le projet REGL est estimé à 2,1 milliards d'euros. Il est largement sous-estimé car :

- il faut y ajouter le coût des études préalables (environ 10% du coût du projet)
- il faudra réévaluer le coût de la gare souterraine et des tunnels de Lille-Flandres (un projet équivalent sous la gare d'Anvers a coûté 1,6 milliard d'euros d'après le site Lille Transport)
- les coûts des nouvelles gares et des infrastructures d'approche n'ont pas été intégrés et vont peser sur les budgets des collectivités.

Nous pensons donc que le REGL devrait coûter au moins 3 milliards d'euros. Ce projet va donc durablement grever les budgets publics et empêcher la modernisation des lignes existantes. Les sources de financement sont aujourd'hui amoindries voire inexistantes. Pas de taxe Poids Lourds, l'AFITF* n'a pas de financement pérenne, les budgets publics sont en baisse... Quant aux financeurs privés, ils exigeront un retour sur investissement incompatible avec des tarifs abordables pour tous.

* Agence de Financement des Infrastructures de Transport

Élargir le bouquet des solutions : co-voiturage et politique des temps

Pour réduire les gaz à effet de serre (GES) responsables du réchauffement climatique et la pollution de l'air, un meilleur remplissage des voitures est le levier le plus efficace. L'objectif de 1,5 personne par voiture diminuerait de 28% les émissions de GES et **enlèverait 300 000 véhicules de la route** (soit un quart des navetteurs actuels*). Une politique des temps (désynchronisation des horaires, élargissement des temps d'accès aux services..) peut également diminuer les embouteillages et le stress des habitants. Une expérimentation en ce sens est en cours par le Conseil Régional Nord-Pas de Calais et la Métropole Européenne de Lille.

*Source INSEE Profils n°109 sept 2012.



Le mouvement EELV régional propose un projet alternatif

Un projet cohérent et efficace passe par le développement d'une offre crédible pour les déplacements locaux et régionaux :

1. Le renforcement du réseau ferroviaire existant.
2. Une nouvelle infrastructure métropolitaine (tram-train).
3. L'amélioration de l'intermodalité du TER avec les réseaux urbains et interurbains.
4. Le développement de l'écomobilité.

Ces 4 dimensions permettront, à un coût moindre, de rééquilibrer les dynamiques entre territoires et de capter beaucoup plus de voyageurs, améliorant ainsi la rentabilité socio-économique du projet.

• Conforter le financement des projets déjà lancés

Alors que les ressources manquent déjà pour l'investissement et le fonctionnement des projets en cours, le REGL prévoit plusieurs milliards d'euros pour une ligne nouvelle. Il faut avant tout conforter les investissements déjà prévus, comme la réalisation des pôles d'échange, la billettique, l'information multimodale, les projets de co-voiturage...

• Renforcer le maillage ferroviaire sur le territoire métropolitain et la fiabilité de l'offre TER en Nord-Pas de Calais - Picardie

L'amélioration des lignes TER existantes (modernisation des voies et de la signalisation, rectification de tracés, augmentation du débit, ...), la réouverture de lignes et l'achat de rames capacitaires permettront de renforcer le maillage ferroviaire, d'augmenter la capacité et d'améliorer la fiabilité du réseau. La fiabilité du TER est une demande

forte des usagers, qui passe par un haut niveau de maintenance des voies et du matériel roulant.

• Favoriser l'intermodalité et améliorer les dessertes périurbaines

Alors que les déplacements pendulaires (domicile-travail ou études) représentent la majorité des mobilités, il est primordial d'articuler des dessertes périurbaines avec les liaisons interurbaines. Les projets de pôles d'échanges multimodaux doivent aussi être confortés.

Le développement d'une offre tram-train permettrait d'améliorer les dessertes périurbaines de la métropole en favorisant les liaisons banlieue à banlieue.

• Travailler au changement des comportements des citoyens et des acteurs économiques



Il est indispensable de travailler au changement de comportement des citoyens car les seules réponses techniques ou technologiques (construction d'infrastructures, achat de matériel roulant et amélioration des services) ne suffisent pas : Il faut identifier et surmonter les freins à l'usage du TER, du vélo, à l'autopartage, du covoiturage..., faire prendre conscience de la nécessité de sortir du modèle de la voiture « solo », ...