



CONSEIL RÉGIONAL

Daniel PERCHERON

PRÉSIDENT

SÉNATEUR DU PAS-DE-CALAIS

Monsieur Christian LEYRIT
Président de la Commission Nationale
du Débat Public
244 Boulevard St Germain
75 007 PARIS

Lille, le 26 NOV. 2015

Monsieur le Président,

Le 22 septembre dernier, ont été publiés et rendus public le compte rendu du Débat public sur le Réseau Express Grand Lille établi par le Président et les membres de la Commission particulière du Débat Public ainsi que le bilan de ce débat que vous avez bien voulu dresser.

La Région Nord – Pas de Calais, maître d'ouvrage de ce projet, a pris connaissance avec intérêt du compte rendu et du bilan de ce débat et en a tiré de nombreuses conclusions quant à la poursuite du projet et son évolution.

Le 15 octobre dernier, en Séance Plénière, une très large majorité, les élus du Conseil régional ont décidé de poursuivre le projet et de lancer les études et procédures correspondantes.

J'ai le plaisir de vous communiquer la délibération qui en précise les conditions envisagées.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma parfaite considération.

Daniel PERCHERON

Exercice Budgétaire : **2015**

Thème : Transports

Objet : Réseau Express Grand Lille : Décision du maître d'ouvrage suite au débat public

La Séance Plénière du Conseil Régional Nord - Pas de Calais réunie le 15 et 16 octobre 2015, sous la présidence de Monsieur Daniel PERCHERON,

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2015, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu la délibération n°20102707 des 15, 16 et 17 décembre 2010 adoptant le règlement budgétaire et financier,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Environnement, et notamment les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants,

Vu la délibération n° 20131180 du 16 mai 2013 relative au lancement des procédures concernant l'accompagnement et l'organisation de débats publics relatifs à des projets de mobilité et d'infrastructures durables et la mise à disposition des Commissions particulières du débat public des moyens nécessaires à leur fonctionnement,

Vu la délibération n° 20132915 du 21 novembre 2013 décidant de saisir la Commission nationale du débat public concernant le projet de « Lien Rapide Ferroviaire » entre la métropole lilloise et l'ancien bassin minier,

Vu la délibération des 2 et 3 octobre 2014 décidant de saisir la Commission Nationale du Débat Public du projet de création du Grand Lille, lien rapide ferroviaire entre la métropole lilloise et le bassin minier, en tant que personne publique responsable et maître d'ouvrage du projet,

Vu la décision n°2014/35/LRFML-BM/1 du 5 novembre 2014 de la Commission Nationale du Débat Public décidant la tenue d'un Débat Public

Vu la décision n°2014/42/LRFML-BM/2 du 3 décembre 2014 de la Commission Nationale du Débat Public désignant une Commission Particulière du Débat Public présidée par M. Jacques ARCHIMBAUD

Vu la décision n° 2015/19/LRFML-BM/3 du 1^{er} avril 2015 de la Commission Nationale du Débat Public considérant le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au Débat du 2 avril 2015 au 22 juillet 2015

Vu le Dossier du Maître d'Ouvrage et sa synthèse,

Vu le compte-rendu et le bilan du débat public publiés par la Commission Nationale du Débat Public le 22 septembre 2015

Vu l'avis émis par la Commission Transports lors de sa réunion du 9 octobre 2015,

PREAMBULE

Suite au débat public, qui s'est tenu du 2 avril au 22 juillet 2015, la Commission Nationale de Débat Public a publié son compte-rendu et son bilan le 22 septembre 2015.

Conformément à l'article L121-13 du Code de l'Environnement, le maître d'ouvrage doit, dans un délai de trois mois à compter de la publication du bilan du débat public, acter le principe et les conditions de poursuite de l'opération.

DECIDE

De poursuivre le projet de Réseau Express Grand Lille et de lancer les études et procédures correspondantes, en tenant compte des enseignements du débat public selon les principes et modalités annexés à la présente délibération.

AUTORISE

Monsieur le Président du Conseil Régional à finaliser et à signer les actes juridiques, administratifs et financiers correspondants

DECISION DE LA SEANCE PLENIERE:

Daniel PERCHERON

ADOpte DANS SON INTEGRALITE

Président du Conseil Régional

Contrôle de légalité en Préfecture de Région le : 9 novembre 2015

NOM DE L'OPERATION : Réseau Express Grand Lille : Décision du maître d'ouvrage suite au débat public

Raison Sociale :

Adresse :

Représentant légal :

Date de réception de la demande de subvention :

N° de dossier ASTRE:

PRESENTATION DU PROJET

1/ Rappels

Pourquoi la Région ambitionne de conduire un tel projet ?

Dans sa partie centrale, le territoire de l'Aire urbaine centrale forme un espace métropolitain de 3,8 millions d'habitants qui associe l'agglomération lilloise, les agglomérations du Bassin Minier de Béthune à Valenciennes, l'Artois, le Cambrésis ainsi que les agglomérations belges frontalières d'Ypres à Tournai. A l'instar des grandes métropoles européennes, cet espace est un moteur du développement régional.

Préserver la mobilité des personnes à l'échelle de ce territoire est un enjeu crucial en termes de développement économique et social pour cette grande aire urbaine. La réponse des politiques publiques se doit d'être durable, tant en matière d'efficacité énergétique que de complémentarité des modes et services entre eux :

- Rationaliser l'usage de la voiture en accompagnant le développement de nouveaux usages, covoiturage, auto-partage, télétravail ;
- Accroître de façon sensible et continue la part des transports collectifs parmi l'ensemble des déplacements, en favorisant leur intermodalité.

Pour le traitement de cette mobilité, le Schéma Régional des Transports et des Mobilités adopté lors de la séance plénière du 26 septembre 2013, a défini le Train Express Régional comme « épine dorsale de la mobilité régionale ». Cette stratégie comporte trois objectifs :

- Un objectif d'organisation intermodale qui comprend trois termes :
 - o Le développement des pôles d'échanges
 - o L'information multimodale
 - o La tarification et la billettique commune
- Un accompagnement du développement régional par la mise en place d'un réseau TER cadencé, performant et capacitaire. Notamment au sein de l'aire urbaine centrale, la réalisation d'un système hautement capacitaire de type RER est envisagée
- Une maîtrise des flux et l'optimisation du mode routier

Un programme d'études préliminaires a confirmé la possibilité de réaliser ce système de type RER le long des autoroutes A1 et A25 et prolongé, à terme, au sud vers Arras, Lens, Douai et Cambrai et au nord en direction du littoral et de la Belgique.

Le Débat Public

Contexte

L'engagement de la Région en matière de démocratie participative est inscrit dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire depuis 2006, via l'enjeu 6 : "mobiliser la société régionale et renforcer la citoyenneté". La participation des citoyens est ainsi devenue un axe majeur de la conduite de son action.

Le Conseil Régional Nord – Pas de Calais a ainsi décidé, à l'unanimité, de saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin qu'elle décide de l'opportunité de tenir un Débat Public sur le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL) : ce débat doit constituer une étape utile et essentielle dans la poursuite du projet. En recueillant les avis et les attentes du public, la Région sera en mesure de concevoir un projet au plus près des besoins de ses citoyens.

Le débat public est une étape qui s'inscrit en amont du processus d'élaboration d'un projet, lorsque toutes les options sont encore possibles. Il s'adresse à l'ensemble de la population pour lui permettre de s'exprimer, poser des questions, formuler des observations, des critiques, des suggestions... Moment fort dans la construction d'un projet, le débat public est le premier temps d'échanges formel avec l'ensemble du public qui, par son expertise variée d'usage, apporte des points de vue nouveaux, des opinions et des positions diverses qui constituent autant d'éléments de réflexion.

En offrant, à chacun l'occasion de s'exprimer sur l'opportunité du projet, et de débattre de ses caractéristiques, le débat public constitue une source d'information précieuse pour la Région Nord-Pas de Calais qui, en sa qualité de maître d'ouvrage, doit ensuite décider de la suite à donner au projet, en lui permettant de forger sa décision.

Le débat public, qui donne la parole à tous les citoyens, est un moment très important pour confirmer ou infléchir ces bases et impulser une dynamique partagée avec l'ensemble des acteurs du territoire. Les échanges qui ont nourri le débat se sont appuyés sur le projet présenté, et permettent d'alimenter la réflexion sur le parti d'aménagement proposé. De cette réflexion collective, pourront émerger des contributions pour l'enrichir ou le compléter.

Déroulement du débat

Dans la séance du 5 novembre 2004, la CNDP a décidé l'organisation d'un débat public. Le 3 décembre, la composition de la Commission Particulière du Débat Public, présidée par M. Jacques ARCHIMBAUD a été approuvée.

A l'issue d'une période de préparation de 4 mois, la CNDP a approuvé les 1^{er} avril 2015 les modalités du débat public, organisé du 2 avril au 22 juillet 2015. Le dispositif construit avait pour objectif de recueillir la parole du publics de classes d'âges, de territoires et de catégories socio-professionnelles les plus variées possibles.

Se sont donc tenus :

- 12 réunions publiques, respectivement à Roubaix, Armentières, Hénin-Beaumont, Arras, Douai, Seclin, Lens, Villeneuve d'Ascq, Cambrai, Carvin et Lille (2 fois)
- 11 « Rendez-vous » avec différents acteurs
- 40 points de contacts via un débat mobile,
- 8 réunions d'une fabrique des propositions
- 5 après-midi d'auditions publiques, visant à recueillir des avis d'experts

Un site internet et une permanence ouverte à Lille permettait également à chacun de s'exprimer sur le sujet.

Le compte-rendu et le bilan de ce débat ont été rendus public le 22 septembre 2015. Ils mettent en évidence une participation très importante du public dans toutes ses composantes socio-professionnelles, conséquence notamment du dispositif innovant et élargi mis en place par la Commission particulière de débat public. Ils relèvent un taux d'adhésion important du public (66 %) au projet du Réseau Express Grand Lille, confirmant la nécessité d'agir sur la question des mobilités au niveau de l'Aire Urbaine Centrale.

Les suites du débat

L'article L121-13 du Code de l'Environnement précise que « lorsqu'un débat public a été organisé sur un projet, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, par un acte qui est publié, du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public. Cet acte est transmis à la Commission nationale du Débat Public. Lorsque le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet est une collectivité territoriale, cet acte donne lieu à une délibération. »

L'article L121-12 indique quant à lui que l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L 123-1 doit être décidée dans les cinq ans qui suivent la date de publication du bilan.

Sur la base du parti d'aménagement retenu à l'issue du débat public et précisé dans la décision prise par la Région Nord-Pas de Calais, les études se déroulent en plusieurs étapes, étalées sur plusieurs années et ponctuées de procédures réglementaires, destinées à contrôler leur consistance dans certains domaines ou la faisabilité économique du projet. Chacune de ces étapes permet de préciser progressivement le projet : les enjeux et les fonctionnalités, les incidences environnementales et les mesures d'accompagnement envisagées, les caractéristiques techniques, les avantages socio-économiques, les coûts du projet...

2. Les enseignements que la Région Nord-Pas de Calais retire du débat public

La Région Nord – Pas de Calais salue la qualité de ce débat public, qui s'est avéré riche d'enseignements et qui a montré l'attachement de toute la population à son territoire et son avenir.

La question des mobilités est prise à cœur, et si la légitimité de réfléchir à long terme dans le cadre du projet de Réseau Express Grand Lille est reconnue, les attentes de réponse à court et moyen terme sont également fortes. Il y a notamment **consensus sur la nécessité de faire baisser l'usage individuel de la voiture et de renforcer la part du ferroviaire.**

A ce titre, la coexistence de 2 besoins marqués a été ressentie : un besoin régional, exprimé dans le projet de REGL, de relier les pôles urbains de façon rapide, cadencée et fréquente et une vision plus « métropolitaine », axée sur la desserte fine du territoire de la MEL et de nouveaux quartiers. **Un enjeu serait donc que la mise en œuvre de ces 2 visions légitimes soit coordonnée et permette d'articuler les services à ces 2 échelles.** Ainsi, la liaison des pôles urbains rapides et fréquentes nécessite la traversée souterraine sous Lille. La desserte métropolitaine peut nécessiter de son côté la création de nouveaux points d'échanges avec le réseau interurbain.

Le débat public a également confirmé que le projet, bien au-delà d'un projet d'infrastructures, **se doit d'être un projet de territoire.** Les craintes de concentration du développement sur l'agglomération lilloise sont nombreuses. Il s'agira donc de réunir les conditions pour que le projet permette aux territoires desservis de tirer **parti des opportunités qu'il suscite au service de leur stratégie de développement, de leur attractivité et de l'accès à la formation et à l'emploi de leur population.** En écho à cette préoccupation, **le nom du projet pourra être revu** pour lever toute ambiguïté sur l'ambition de la Région.

Sur le projet en lui-même, le REGL est un projet à moyen terme, il invite à préserver l'avenir et suppose de pouvoir maintenir l'ambition. L'aménagement du réseau existant reste une solution de court terme bien que ses possibilités d'aménagement restent très marginales comme le confirment l'Etat et SNCF Réseau et ne permettraient pas de mettre en œuvre le saut qualitatif envisagé. C'est dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région et du Grand Plan de Modernisation du Réseau porté par SNCF Réseau que doivent être cependant recherchées des solutions. Cela passe aussi par un travail continu d'adaptation de l'offre TER.

Le REGL est avant tout un projet de service : au-delà de l'ambition initiale de relier entre eux les pôles urbains de l'Aire Urbaine Centrale, le débat public a montré les demandes de faire bénéficier les pôles urbains extérieurs à ce périmètre des effets du REGL : le renforcement de l'offre ferroviaire vers les pôles d'Hazebrouck, Tournai et la Picardie devra être examiné, notamment grâce aux gains de capacité générés en avant-gare et gare de Lille Flandres.

Le bilan a également mis en évidence :

- Une forte attention aux impacts environnementaux du projet
- L'attachement à la préservation du cadre de vie des riverains
- L'attente des différents territoires en termes de développement économique et d'emploi dans un souci de rééquilibrage entre l'agglomération lilloise et les autres territoires
- La demande de coordonner le projet de REGL avec les projets portés par les acteurs du territoire
- La nécessité d'une concertation continue aux stades ultérieurs du projet

De ses enseignements, la Région compte tirer parti dans le cadre défini par la suite.

Le débat public a confirmé l'opportunité du projet ainsi que ses principaux objectifs :

- Renforcer le maillage ferroviaire de l'aire métropolitaine
- Diffuser l'effet Réseau Express Grand Lille au sein des différents pôles urbains
- Développer la mobilité durable au sein de l'aire métropolitaine
- Développer des liaisons fréquentes et rapides entre les différents pôles urbains
- Maîtriser le développement urbain et faciliter l'accès à l'emploi

Le débat public a montré l'intérêt du public pour les caractéristiques principales du projet, à savoir :

- Un service ferroviaire reliant directement, sans correspondance et avec des liaisons rapides et fréquentes, les principaux pôles urbains : de Roubaix, Tourcoing, Courtrai et Armentières au nord à Lens, Douai, Arras et Cambrai au sud en desservant Lille Flandres, Lille Europe et plusieurs pôles d'échange.
- Le développement de la fréquence des principales liaisons TER prolongeant ce service vers :
 - o Valenciennes, la Sambre-Avesnois et l'Aisne
 - o Amiens et la Picardie, dans le contexte de la nouvelle grande Région
 - o Béthune et son agglomération
 - o Le littoral via Hazebrouck
 - o Tournai
- Une infrastructure nouvelle, en son centre, allant de la gare de Lille-Flandres à Hénin-Beaumont, dédiée à un service voyageur régional à haute fréquence
- Un prolongement de cette ligne à ses deux extrémités :
 - o D'une part au nord, à partir de la gare de Lille-Flandres traversée en souterrain, un raccordement aux lignes actuelles Lille - Roubaix - Tourcoing (vers Courtrai), et Lille -Armentières.
 - o D'autre part au sud, à partir d'Hénin-Beaumont, vers Douai, Arras, Lens et Cambrai.

De fait, la Région partage la mise en évidence, par le bilan du débat public, des enjeux suivants :

- Une forte attention aux impacts environnementaux du projet
- L'attachement à la préservation du cadre de vie des riverains
- L'attente des différents territoires en termes de développement économique et d'emploi dans un souci de rééquilibrage entre l'agglomération lilloise et les autres territoires
- La demande de coordonner le projet avec les projets portés par les acteurs du territoire
- La nécessité d'une concertation continue aux stades ultérieurs du projet

La réunion de clôture du débat public du 22 juillet 2015 à Lille-Hellemmes a conduit la Région Nord-Pas de Calais à distinguer, dans ses conclusions sur le débat, les engagements et les garanties qu'elle peut dès maintenant présenter, les solutions opérationnelles qu'elle a déjà identifiées et répondant aux problématiques soulevées par le territoire, enfin les approfondissements qu'elle s'engage à mener en lien avec les différents acteurs du territoire.

3. Engagements, solutions identifiées et approfondissements à mener

Sur la démarche de concertation et la gouvernance

La concertation se poursuivra avec les acteurs du territoire et les riverains à toutes les étapes du projet jusqu'à sa mise en service. Elle aura pour but d'informer et de recueillir les avis et propositions des acteurs et du public pour la définition progressive du projet, au fur et à mesure de l'avancement des études. Cette démarche doit favoriser l'approfondissement des enjeux, des contraintes et des attentes pour éclairer et enrichir les orientations et les décisions de la future Assemblée Régionale.

Considérant que le Code de l'Environnement susvisé prévoit la possibilité pour le maître d'ouvrage de demander à la Commission Nationale du Débat Public de désigner un garant de la concertation, que pour préserver l'esprit positif et ouvert qui a marqué le débat public, une telle désignation apparaît souhaitable, et matérialisera la volonté de la Région Nord-Pas de Calais de poursuivre la concertation dans le même état d'esprit.

Une Charte de la concertation sera élaborée pour définir et mettre en œuvre le processus de concertation. Elle sera soumise à la Commission Nationale du Débat Public pour avis.

L'instance Régionale du Débat Public sera sollicitée afin d'accompagner le Maître d'Ouvrage tout au long du processus.

Cette concertation concernera les différents territoires de la région sous la forme de comités territoriaux regroupant les intercommunalités concernées et de comités thématiques associant les représentants des services de l'Etat, les acteurs de la mobilité, les collectivités territoriales et les responsables économiques et associatifs. Ces groupes thématiques porteront notamment sur :

- L'insertion de l'ouvrage sur le territoire et les impacts aux riverains et au milieu
- La création de nouvelles gares et leurs aménagements connexes.
- Les fonctionnalités et les services.
- Les effets sur l'aménagement du territoire et l'intermodalité
- Les enjeux métropolitains de création de « hubs » ferroviaires et de mise à jour des documents d'urbanisme.
- Le devenir de l'offre TER.

Une démarche de concertation spécifique avec la profession agricole sera mise en œuvre : à ce titre, des pré études d'aménagement foncier pourraient être lancées sans attendre l'enquête publique, afin d'intégrer les différents enjeux en amont.

Des réunions publiques à intervalles réguliers avec les habitants et les riverains concernés (dès lors que les études auront atteint le niveau de précision suffisant).

La Région souhaite diffuser une information précise et facilement accessible pour améliorer la bonne compréhension du projet et de ses enjeux par les publics concernés. Sur la durée de la concertation, plusieurs outils et actions sont ainsi prévus :

- Un site Internet dédié au projet
- Des documents d'information pouvant faire l'objet de présentations spécifiques lors de réunions ou d'expositions
- Des actions en direction de la presse, pour la bonne information du grand public
- Une présence de proximité sur les territoires concernés (ex : réunions publiques, rencontres avec les riverains...) adaptée aux besoins exprimés et au fur et à mesure de l'avancement des études.

Sur l'aménagement du territoire

Cohésion territoriale

Le processus d'élaboration et de construction du projet engagé par le débat public s'inscrit dans des calendriers de révision des stratégies locales dans les territoires faisant l'objet de SCoT. La Région s'associera aux acteurs des SCoT **afin d'élaborer conjointement les dispositions permettant de concrétiser les opportunités offertes par le projet en matière d'attractivité de leurs territoires et d'accès à l'emploi et à la formation.**

Le développement d'une infrastructure de type RER, si elle offre une alternative à la voiture individuelle en termes de mobilité, induit également des impacts en matière foncière. Ces derniers sont de deux ordres : à l'échelle de l'emprise du projet (infrastructures, gares et espaces associés), et aux abords du site de la gare à proprement parler. Un diagnostic multi scalaire et l'élaboration d'une stratégie collective (associant les opérateurs publics et privés) seront réalisés afin de maîtriser le risque de ségrégations spatiales induites par le prix du foncier ou la typologie des logements produits.

Une réelle anticipation en la matière par la prise en considération dans les documents d'urbanisme et les mesures de protection réglementaire sera recherchée dès l'aval du débat public.

La Région continuera à mettre en œuvre et à promouvoir auprès des collectivités partenaires les principes de la Directive Régionale d'Aménagement « périurbanisation », afin que le REGL s'inscrive dans une stratégie collective d'aménagement du territoire ambitieuse et durable, alliant cohésion territoriale et intensité urbaine.

Ouverture sur l'Europe grande vitesse et enjeux transfrontaliers

Le projet consolide l'accessibilité globale du territoire à la grande vitesse ferroviaire européenne, en procurant des liaisons plus fréquentes et capacitaires avec de nombreuses villes desservies par le TGV : le hub européen de Lille, le hub régional d'Arras, ainsi qu'avec Lens, Douai, Roubaix et Tourcoing.

Il conduira naturellement la Région à faire étudier toutes les nouvelles possibilités intrarégionales, interrégionales, nationales et internationales de développement de la grande vitesse ferroviaire. Cette réflexion fera l'objet d'un comité thématique spécifique.

La Région s'attachera à valoriser le caractère transfrontalier du projet de Réseau Express Grand Lille, ainsi que celui du TER dans son ensemble, par une ouverture aux enjeux de correspondance et stratégies partagées avec Tournai, Ypres, Roulers, ainsi qu'à ceux de desserte et d'intermodalité avec Courtrai et Mouscron, dans le respect des compétences et intentions de financement de chacun, les dessertes transfrontalières constituant par essence un enjeu collectif car non attribué par la loi.

Sur les mobilités

Le Région accompagnera un développement soutenu des composantes de l'intermodalité :

- Epine dorsale ferroviaire en relation avec des transports collectifs efficaces, avec une intégration tarifaire élargie.
- Rabattement en covoiturage et modes actifs vers les gares.
- Développement de l'autopartage autour des gares.
- Développement important de l'intermodalité afin de procurer un service accessible et performant de porte à porte sur l'ensemble de la chaîne de déplacements.

La Région Nord-Pas de Calais s'engage à solliciter la DIR Nord afin qu'elle prenne, avec co-financement Région et en lien avec le Ministère et le réseau scientifique et technique de l'Etat, la maîtrise d'ouvrage d'études visant à expérimenter l'aménagement d'une voie réservée au covoiturage et aux transports en commun sur l'autoroute A1.

Dans le cadre de la coordination des ambitions et plus particulièrement de l'articulation entre le projet et la révision des SCOT, la Région Nord-Pas de Calais accompagnera la Métropole Européenne de Lille dans l'étude de l'aménagement de pôles d'échanges de Porte des Postes et Pont-de-Bois, respectivement sur les liaisons Béthune - Lille et Tournai / Orchies - Asq - Lille, si la collectivité souhaite l'intégrer dans sa stratégie de mobilités communautaires.

Conformément aux engagements formulés dans la convention d'exploitation liant la Région et SNCF mobilités, la Région s'engage à étudier en vue du Service Annuel 2019, une nouvelle offre ferroviaire optimisée, intégrant notamment une réflexion de complémentarité modale et une recherche de convergence avec les principes d'offre de l'actuelle Région Picardie. Cette démarche fera l'objet d'une concertation propre.

En parallèle, la Région élaborera de façon partenariale un Schéma Régional de l'Intermodalité, nouveau dispositif institué par la loi MAPTAM et visant à se substituer au Schéma Régional des Transports. Cette élaboration s'appuiera notamment sur les travaux de la DRA mobilité, qui débiteront en 2016 pour s'achever en 2018.

Sur la mise en place d'un processus d'innovation ferroviaire

En tant que projet structurant, le Réseau Express Grand Lille doit porter la responsabilité de mobiliser l'innovation ferroviaire, particulièrement bien représentée en Nord – Pas de Calais et en Picardie, au service tant du projet lui-même que du TER dans son ensemble. La Région cherchera donc à susciter un grand programme d'innovation « TER du futur » compatible avec l'horizon de mise en service du Réseau Express Grand Lille qui pourrait ainsi devenir un démonstrateur du savoir-faire régional.

Il s'agit aussi de mettre en place un scénario de rupture favorisant le changement de comportement des habitants de la Région en faveur du transport collectif.

Enfin, des compléments de réponse innovants pourront être obtenus à plusieurs enjeux importants évoqués au cours du débat public :

- Augmenter la sécurité, la fiabilité et la capacité du système,,
- Réduire les coûts de construction et d'exploitation des réseaux ferroviaires,
- Réduire l'empreinte écologique des infrastructures de transports nouvelles et existantes.

Cette échéance doit permettre de développer de multiples leviers de performance :

- Intégrant à la fois une réingénierie du réseau existant et des éléments nouveaux d'infrastructure ;
- Proposant des services nouveaux de mobilité (multimodalité, information voyageurs, billettique, accessibilité,...) ;
- Développant un modèle économique innovant pour ce système ;
- Reposant sur des modalités de coordination accrue entre les acteurs du transport et de la mobilité, de la recherche et du développement territorial ;
- Inventant les stratégies d'accompagnement permettant de tirer le meilleur parti des solutions innovantes développées ;
- Définissant un réseau interopérable avec le réseau TER existant et avec le réseau belge (l'aire métropolitaine de Lille englobe Courtrai et Tournai) ;
- Ouvrant des possibilités d'application à d'autres champs des technologies, normes, relations contractuelles, spécifications, modèle économique, organisation cible...

Sur le projet

Définition du projet sur lequel les études sont poursuivies

Le projet de REGL vise, à l'horizon 2030, à offrir aux habitants de l'aire urbaine centrale de la région une liaison efficace entre ses principaux pôles urbains (Roubaix, Tourcoing, Courtrai et Armentières avec Lens, Douai, Arras et Cambrai, via Lille-Flandres, Lesquin, Seclin, Carvin et Hénin-Beaumont).

Il remplira une fonction d'échanges interurbains entre ces pôles, permise par la traversée souterraine de Lille, et répondra à un besoin croissant de déplacements de ce type. Le REGL est ainsi un projet de service venant s'intégrer à l'offre globale TER.

Le tracé de référence du REGL a pour objectif de connecter pôles d'emplois et zones de logements. Il a été défini à l'intérieur d'un faisceau d'étude d'une largeur d'un à deux kilomètres centré sur les préoccupations des usagers et délimité par les contraintes d'insertion.

Un des enjeux est la proximité de l'autoroute A1, afin de déclencher un report modal plus important. En longeant cette infrastructure, ainsi que la ligne grande vitesse Paris-Lille, il réduira les impacts de la nouvelle infrastructure, en longeant les réseaux existants (Ligne grande vitesse Paris-Lille, autoroute A1), notamment pour le tronçon reliant Sainte-Henriette à Lille sur 32 km.

Afin de poursuivre le service ferroviaire vers Armentières ou Courtrai, deux tunnels devront être réalisés vers le nord pour rejoindre le réseau existant. Vers le sud, le tracé empruntera un itinéraire permettant de se connecter de manière optimale à la ligne Arras-Douai.

Le projet comporte une gare souterraine à Lille-Flandres, lieu de correspondance incontournable avec les services Grande Vitesse et l'ensemble des axes TER. L'aspect souterrain est lié à la nécessité constatée d'une traversée directe de l'agglomération par les liaisons pôle à pôle. Le projet sera mené en concertation étroite avec SNCF Réseau.

Engagements sur les variantes et les modalités

Eu égard aux précisions souhaitées par la ville de Lille sur le parti d'une gare souterraine à Lille-Flandres, les possibilités et limites d'emploi de la ceinture ferroviaire de Lille seront documentées.

D'une manière générale, la Région s'engage à travailler le positionnement et l'aménagement des gares et pôles d'échange nouveaux en lien avec les collectivités concernées, selon un principe de co-construction poussé respectant les compétences de chacun.

La Région Nord-Pas de Calais se voudra ouverte à l'ensemble des opportunités d'articulation (connexions métro, bus à haut niveau de service) et d'aménagements urbains envisagés par les agglomérations.

Les études ne seront pas poursuivies sur la création d'une gare nouvelle sur l'axe Lille-Courtrai au droit de la zone de l'Union, et le projet desservira les gares actuelles de Roubaix et Tourcoing, compte tenu de la position unanime des acteurs sur ce point.

Une réflexion sera menée sur le statut de la desserte du stade Pierre Mauroy pour la faire évoluer en desserte permanente et non plus réservée à l'événementiel en lien aussi avec le choix final concernant la desserte de Lesquin.

La Région Nord – Pas de Calais est favorable à la desserte directe de l'aéroport de Lesquin. Néanmoins, les deux variantes de tracés envisagées (desserte par la gare de Lesquin et desserte de l'aéroport) feront l'objet d'études complémentaires, en concertation avec les acteurs locaux et avec les réflexions d'aménagement des mobilités métropolitaines, pour définir la solution la plus adaptée.

Le décalage vers le nord de l'arrêt proposé à Carvin sera étudié et concerté avec les acteurs locaux.

La proposition, par la commune de Camphin-en-Carembault, d'étudier la faisabilité et les impacts d'un contournement de Carvin par l'ouest fera l'objet d'un examen attentif.

La proposition formulée par la Communauté Urbaine d'Arras d'étudier des variantes de tracé desservant plus directement Arras et compatibles avec la desserte optimale d'une éventuelle gare grande vitesse sera prise en compte.

La Région Nord-Pas de Calais s'engage à solliciter SNCF Réseau afin de saisir, dans le cadre du CPER 2015-2020, la Commission Nationale de Débat Public sur le projet d'amélioration de la desserte ferroviaire du Cambrésis. Elle rappelle, toutefois, que le projet de service REGL et le projet d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire Arras/Douai - Cambrai, malgré leur synergie évidente, sont parfaitement autonomes et présentent chacun leur utilité propre.

Sur les impacts environnementaux

D'une manière générale, la Région Nord-Pas de Calais s'attachera à un haut degré d'exigence en matière d'intégration du projet dans son environnement humain, agricole, naturel et paysager. Ces enjeux seront examinés très en amont afin de partager le diagnostic établi et d'élaborer un projet aussi exhaustif que possible avec l'ensemble des acteurs et associations concernés.

Sur l'ensemble des secteurs urbains proches et agricoles, les études à venir seront guidées par le principe de minimiser les emprises et les impacts, de prévenir et résorber l'ensemble des nuisances. Elles feront l'objet d'une concertation approfondie avec les acteurs et les riverains concernés.

La Région Nord-Pas de Calais confirme le choix d'un tracé longeant les infrastructures existantes (ligne à grande vitesse, autoroute) de manière à réduire au maximum les contraintes sur le milieu.

L'opération sera mise à profit pour remailler la trame verte et bleue notamment par la gestion des délaissés et la création d'écoducs.

Concernant les terroirs du site de Sainte-Henriette, les études à venir porteront localement sur les aménagements paysagers d'interposition entre le projet et le site, et sur la valorisation des paysages à visibilité sur le grand terroir. Plus globalement, ces études porteront sur des aménagements sécurisant et valorisant le bien dans son ensemble ou certains de ses composants. Ces compléments d'études seront réalisés en préalable immédiat des discussions à conduire avec l'UNESCO sur les garanties apportées et les propositions ouvertes mais détaillées qui seront faites par la Région Nord - Pas de Calais en lien étroit avec la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin. Ce travail s'appuiera sur le concours éclairé de l'autorité de gestion, la Mission Bassin Minier, de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement et de la représentation nationale de l'UNESCO.

