

**RÉSEAU
EXPRESS
GRAND
LILLE**

**PRÉSENTATION DE LA DÉCISION DU
MAÎTRE D'OUVRAGE**

> Débat public
Du 2 avril au 22 juillet 2015



**RÉGION
NORD-PAS DE CALAIS**
LES MOBILITÉS PARTAGÉES !

1- LE DÉBAT PUBLIC : UNE DÉMARCHE EXIGEANTE, DES RÉSULTATS CONCLUANTS



○ Le temps du débat public : une réflexion collective pour un projet partagé

- Une étape essentielle : **premiers échanges formels** sur le projet ;
- Une **source d'informations** précieuses ;
- Un **engagement** du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire : « **mobiliser la société régionale et renforcer la citoyenneté** ».



○ Une préparation participative du débat public

Après la décision de la CNDP du 5 novembre 2014 d'organiser le débat, **4 mois de préparation et de co-élaboration** :

- Un groupe de travail d'élus réuni 4 fois afin de suivre la production d'un dossier du maître d'ouvrage objectif et complet;
- Réalisation des outils d'information du maître d'ouvrage :
 - le dossier du maître d'ouvrage;
 - et ses déclinaisons grand public : synthèse et exposition;



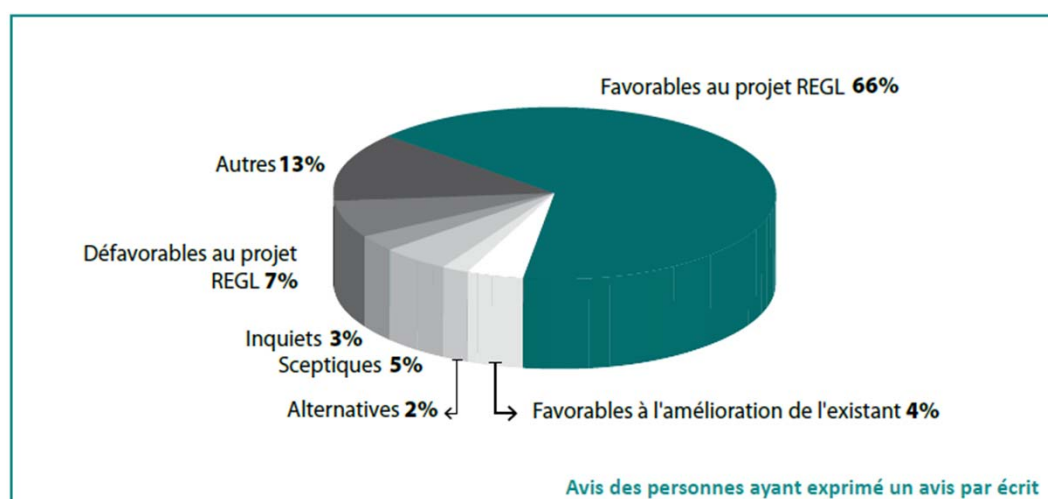
Pendant le débat : des rencontres et échanges multiples

Un public varié d'un point de vue **social, générationnel et territorial** grâce à un important dispositif terrain :

- **12** réunions publiques ;
- **13** «rendez-vous» avec des chefs d'entreprise, commerçants, agriculteurs,... ;
- **40** débats mobiles le long du tracé du projet ;
- **8** réunions de la « Fabrique des propositions » ;
- **7** rencontres auprès des jeunes du territoire (scolaires et étudiants) ;
- **5** demi-journées d'auditions publiques d'experts ;
- **1** permanence ouverte à Lille ;
- Plus de **9 600** visiteurs sur le site internet du débat.



Une majorité favorable au projet

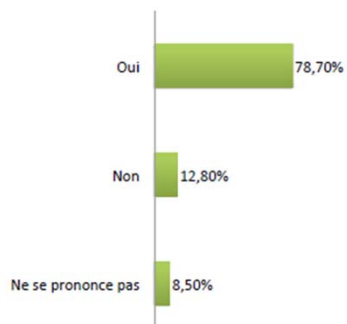


Source : compte-rendu du débat public, établi par la CPDP

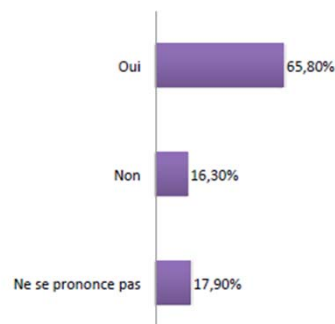


Un débat représentatif

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....?]



Source : compte-rendu du débat public, Annexe 7 « Evaluation du débat », établi par la CPDP



2- LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC



Un débat de qualité, riche en enseignements

- Un consensus sur la nécessité d'une réduction de la voiture individuelle et du renforcement de la part ferroviaire. Des réponses sur le long terme sont attendues dans le cadre du projet, mais aussi sur le court et moyen terme ;
- La coexistence de 2 besoins légitimes :
 - « Régional » : mieux relier les pôles urbains ;
 - « Métropolitain » : assurer une desserte fine de la Métropole et des nouveaux quartiers.
- Bien plus qu'un projet de transport : un projet de territoire et de service dont il convient de tirer parti dans le cadre des stratégies de développement, d'attractivité et d'accès à la formation et à l'emploi



Un débat de qualité, riche en enseignements

- Sur l'aménagement du réseau existant : Des solutions recherchées dans le cadre des CPER et du Grand Plan de Modernisation du Réseau pour permettre l'adaptation continue de l'offre TER à court et moyen terme ;
- Sur le projet de service : demandes de faire bénéficier les pôles urbains extérieurs au périmètre de l'aire urbaine centrale des effets du Réseau Express Grand Lille, en renforçant l'offre ferroviaire vers les pôles d'Hazebrouck, Tournai et la Picardie;



Un débat de qualité, riche en enseignements

De ces enseignements, la Région Nord-Pas de Calais compte tirer parti dans le cadre défini par la suite :

- Le débat public **conforte la Région dans l'opportunité du projet et ses principaux objectifs** ;
- Le débat public **montre l'intérêt du public pour les caractéristiques principales** du projet ;



Un débat de qualité, riche en enseignements

- La Région Nord-Pas de Calais partage le bilan de la CPDP qui a mis également en évidence :
 - Une forte attention aux **impacts environnementaux** du projet ;
 - L'attachement à la préservation du **cadre de vie** des riverains ;
 - L'attente des territoires en termes de **développement économique et d'emploi** équilibré ;
 - La demande de **coordination** avec les autres projets des territoires ;
 - La nécessité d'une **concertation continue**.



3- LES SUITES DU DÉBAT PUBLIC



Et après le débat ?

- Lancement des études destinées à préparer l'enquête publique ;
- Enquête publique ;
- Déclaration d'utilité publique ;
- Études de détail, acquisitions foncières,... en vue de la réalisation de l'infrastructure.

Sur la base du parti d'aménagement retenu et de la décision prise à l'issue du débat public par la Région, **les études se dérouleront en plusieurs étapes**, ponctuées de procédures réglementaires pour les contrôler et veiller à la faisabilité économique du projet.

Chaque étape précisera le projet : enjeux, fonctionnalités, impacts, mesures d'accompagnement,...



4- LES ENGAGEMENTS, SOLUTIONS ET APPROFONDISSEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE



Gouvernance et concertation

ENGAGEMENTS :

- Concertation continue pour éclairer les décisions de la future Assemblée Régionale ;
- Élaboration d'une Charte de la concertation ;
- Sollicitation de l'Instance Régionale de Débat Public ;
- Demande de désignation d'un garant de la concertation

SOLUTIONS IDENTIFIÉES :

- Mise en place de **comités territoriaux** regroupant les intercommunalités et de **comités thématiques** associant représentants de l'État, acteurs de la mobilité,...;
- Instauration d'une **démarche concertative spécifique aux agriculteurs** ;
- Organisation régulière de **réunions publiques** ;
- Réalisation **d'outils d'information** : site du projet, relations presse, documents d'information, présence de proximité,...



Aménagement du territoire

- Faire des SCoT de véritables leviers de concrétisations des opportunités offertes par le projet aux territoires. La région accompagnera les territoires dans cette démarche
- Etablissement d'un diagnostic et d'une stratégie en matière d'impacts fonciers pour maîtriser les ségrégations spatiales via le SRADDT et de Directives Régionales d'Aménagement
- Création de groupes de travail thématiques sur les nouvelles possibilités de développement de la grande vitesse ferroviaire et les dessertes transfrontalières;



Les mobilités

- En vue du Service Annuel 2019 : mise en place d'une nouvelle offre ferroviaire optimisée intégrant une réflexion sur la complémentarité modale et d'une convergence avec les principes de l'offre actuelle de la Région Picardie ;
- Élaboration d'un Schéma Régional de l'Intermodalité (institué par la loi MAPTAM) sur la base des travaux de la DRA mobilité qui s'achèveront en 2018 ;
- Sollicitation de la DIR Nord pour qu'elle prenne la maîtrise d'ouvrage d'études d'une voie expérimentale réservée au covoiturage et aux transports en commun sur l'A1 ;
- Accompagnement de la Métropole dans l'étude de l'aménagement des pôles d'échanges de Porte des Postes et Pont de Bois ;
- Nécessité de faire étudier par SNCF Réseau toutes les nouvelles possibilités de développement de la grande vitesse ferroviaire et de constituer un comité thématique spécifique;



Le projet (1)

DEFINITION DU PROJET

- Création de liaisons efficaces entre les principaux pôles urbains (Roubaix, Tourcoing, Courtrai et Armentières à Lens, Douai, Arras et Cambrai via Lille Flandres, Lesquin, Seclin, Carvin et Hénin-Beaumont)
- Un tracé situé à proximité des infrastructures existantes
- La création d'une infrastructure traversant l'agglomération lilloise avec une gare souterraine à Lille Flandres



Le projet (2)

DES COMPLEMENTS D'ETUDES:

- Examen des possibilités et limites d'emploi de la ceinture ferroviaire de Lille;
- Positionnement et aménagement des pôles d'échanges avec les collectivités concernées, notamment en lien avec les opportunités d'articulation avec les réseaux et aménagements urbains envisagés;
- Abandon de la desserte d'une gare sur la zone de l'Union en faveur de la desserte des gares existantes de Roubaix et Tourcoing;
- Réflexion sur le statut de la desserte du stade Pierre Mauroy pour la faire évoluer en desserte permanente en lien avec le choix de la desserte de Lesquin;



Le projet (3)

DES COMPLEMENTS D'ETUDES:

- Examen approfondi des 2 variantes de tracé à Lesquin (par l'aéroport ou par la gare actuelle)
- Etude et concertation sur un décalage de l'arrêt de Carvin au nord
- Etude de la faisabilité et des impacts d'un contournement de Carvin par l'Ouest
- Prise en compte de la demande d'étudier des variantes de tracé desservant plus directement Arras compatibles avec une éventuelle gare grande vitesse
- Sollicitation de SNCF Réseau afin de saisir la CNDP pour un débat public sur la desserte ferroviaire du Cambrésis



Les impacts environnementaux

- Un haut degré d'exigence en matière d'intégration du projet dans son environnement humain, agricole, naturel et paysager
- Opération mise à profit pour remailler la trame verte et bleue
- Valorisation des paysages sur les terrils du site de Sainte Henriette, avec études en préalable à des discussions partenariales avec la Mission Bassin Minier et la représentation nationale de l'Unesco.

