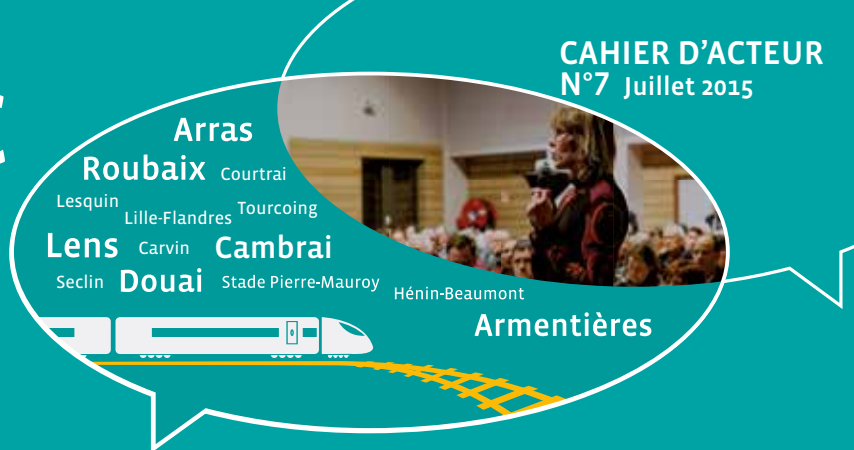


DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Présentation de Chlorophylle Environnement :

Association agréée au titre de l'article L 141-1 du Code de l'Environnement
Date d'agrément : 02/08/1993 Niveau d'agrément : départemental.

Association agréée depuis 1989 Chlorophylle Environnement a pour objectif de créer un observatoire de développement durable de l'Artois (L'ODDA) sur les agglomérations Lens-Hénin-Carvin, en développant une politique nouvelle de réduction des déchets, la protection de la ressource en eau, la promotion de l'alimentation Bio, la protection des terres agricoles, et en redonnant une seconde vie aux friches industrielles, des énergies renouvelables, des déplacements doux, de l'éco-développement ainsi que la défense de la santé publique. Toujours dans un dialogue constructif et de concertation, a traité depuis sa création, plus de 250 dossiers. Sa mission est aussi pédagogique, au travers d'un jeu pratiqué dans les écoles « l'abeilles c'est la vie » Chlorophylle-Environnement participe à de nombreuses instances de concertation ou de réflexion territoriales :

- La CLIS (Commission Locale d'Information et de Surveillance) depuis CSS (commission de suivi de site, pour Sotrenor, Metaleurop, Cray Valley et le CET (Centre d'enfouissement Technique de Leforest. Nortankink, Ambre, Inéos, etc...)
- Le S3PI Artois (Secrétariat Permanent pour la Prévention des pollutions Industrielles de l'Artois)
- Le Conseil Economique et Social de Carvin
- Le Conseil de développement à la CAHC (Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin).

Jean Paul Houzé
Vice Président de Chlorophylle Environnement.
chlorophylle-environnement@orange.fr

CAHIER D'ACTEUR

Pourquoi doit-on réaliser ce nouveau réseau de transport ?

Parce que l'activité économique et l'emploi sont de plus en plus concentrés aux mêmes endroits. N'y a-t-il pas d'autres choix ? Il faut se poser la question. En effet, le REGL n'est pas un TERGV régional, mais bien le réseau du Grand Lille, avec le risque d'entraîner de nouvelles concentrations.

Le REGL est-il utile ou ne l'est-il pas ?

Chlorophylle Environnement estime qu'elle doit poser la question, sur ce projet qui impacte notre territoire en termes environnemental, mais aussi en termes socio-économiques, sur les sujets de l'emploi et la qualité de vie des habitants, sans oublier le financement. Nous devons aussi étudier les alternatives. Ne pas le faire pourrait conduire à mettre en place une infrastructure susceptible de devenir inutile en cas de bouleversements dans les modes de mobilités.

Il est inconcevable de présenter un tel financement au public.

On nous explique que l'écotaxe poids lourds serait remplacée par la taxe sur les carburants, mais qu'il n'était pas possible d'approfondir cette possibilité maintenant !
Il faut d'abord se mettre d'accord pour savoir si on veut réaliser le REGL, et ensuite rechercher des solutions de financement.

Les modalités de ce projet nous laissent abasourdis : tous ces points ont leur importance, et on ne peut éluder aucune question dans un projet présenté aux citoyens.
La démarche des élus « on décide, ensuite on verra qui paie ! » n'est pas tenable.

CE BUDGET EST DES PLUS PRÉOCCUPANTS !



Analyse du projet

À la lecture du cahier des charges nous constatons les points suivants, dont certains sont surprenants :

- Le coût d'exploitation et le financement de l'investissement, sidérants !
- Les impacts environnementaux, fonciers, urbains et agricoles, préoccupants.
- Le manque de solutions alternatives, qui présenteraient moins d'impacts et un moindre coût : pour un budget prévisionnel de 2,5 Milliards d'euros, ne peut-on pas en étudier et en mettre de nombreuses en place ? En page 86, les alternatives considérées ne portent que sur le TER existant !



- Les modalités techniques et les mesures de réduction des impacts encore imprécises : Il n'est par exemple pas précisé s'il s'agit d'un train aérien, ou aérien surélevé. Dans les deux cas quelles sont les mesures contre le bruit ? La réponse se trouve page 80 :

“Le projet se situant en zone d'ambiance sonore, modérée, le niveau sonore de la nouvelle infrastructure ne devrait pas dépasser : 63 dB(A) pour la période jour (6h-22h) ; 58 dB(A) pour la période nuit (22h-6h).”

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 ...

Au final, il est prévu des murs antibruit seulement à Avelin et à Quéry-la-Motte.

Concernant l'activité agricole, on peut lire en page 78 : “Dans les secteurs agricoles traversés, un relevé détaillé de l'occupation du sol serait à prévoir de part et d'autre du projet” ;

“La réalisation du projet se traduirait en effet par des prélèvements de terres agricoles.” ...

Il faut minimiser au maximum ces prélèvements.

Pour ce qui est des coûts d'exploitation et d'investissement, en page 83 et 84 :

“les recettes de la billetterie seraient estimées à 11,1 M€ à l'issue de la première année d'exploitation et les charges d'exploitation seraient de 44,6 M€.”

Qui paye la différence ?

“La réalisation du projet est évaluée à près de 2,11 milliards d'euros (valeur janvier 2012)” : comment les financer sachant que l'Etat ne veut pas contribuer ? Faut-il comprendre qu'il y aurait un apport par le Conseil Régional (c'est-à-dire nous ?) et l'Europe, le reste étant financé par l'emprunt de 1,5 milliards € cité page 84 ?

On nous dit qu'une contribution de l'ordre de 50 M€ annuels est envisageable” pour rembourser cet emprunt, provenant de “l'écotaxe poids lourds” : l'écotaxe prévue par le gouvernement représentait 800 M€ pour la France, qui dit que notre région en aurait eu 50 M€ ?

Par ailleurs, 50 M€ de remboursement annuel sur 30 ans : le compte n'y est pas, les intérêts n'ont pas été pris en compte.

Enfin le projet comporte une gare souterraine dont le coût peut doubler (Rappelons-nous du tunnel sous la Manche !).

Nos remarques et propositions

Travaillons sur d'autres pistes plus proches des attentes des habitants de notre région.

Chlorophylle Environnement demande que soit étudiées de façon approfondie des alternatives au REGL, avec les acteurs économiques, les administrations, le monde syndical, la société civile, le milieu de la santé, etc., avec la production d'un rapport d'étude, en tenant compte des pistes suivantes :

- La revalorisation économique du bassin minier et des autres territoires dont la population est obligée de se déplacer vers les grands centres.
- L'utilisation des friches industrielles, comme il a été fait à Loos-en-Gohelle, dans l'esprit de la 3^{ème} révolution industrielle.
- La création d'activités économiques autres que la logistique et le service à la personne.
- L'amélioration du cadencement des TER, comme cela a été fait par exemple au Japon d'une façon bien plus importante que chez nous, alors que son territoire est bien plus urbanisé.
- L'amélioration de l'attractivité du TER, que beaucoup ne veulent plus l'utiliser, à cause des retards, des horaires inadaptés, de l'insécurité dans les trains ainsi que dans les parkings (exemple Libercourt), de la suppression d'arrêts obligeant à changer de train et subir de mauvaises correspondances, de l'absence de parkings à vélo ou de place de vélo dans les rames.
- Le rallongement des rames des TER.
- La remise en route de réseaux d'autocars qui existaient par le passé.
- Des couloirs réservés aux bus sur les autoroutes, notamment vers l'aéroport.
- Le développement du covoiturage avec des aires d'accueil de regroupement sécurisées.
- Le développement du ferroutage, tel que prévu dans le projet « autoroute ferroviaire ».



- La possibilité de faire naviguer des vedettes sur la Deûle, pour desservir le bassin minier et la métropole, comme cela se fait sur la Seine.
- La suppression des points noirs sur l'A1 : notamment l'échangeur de Seclin, où de façon absurde les véhicules se croisent. En transformant ces ponts en rond-point, comme il a été fait à la hauteur d'Hénin Beaumont, avec suppression des feux qui ralentissent la circulation, en créant des bretelles de sorties en amont (en direction de Lille, vers Avelin jusqu'au rond point de Conforama ; vers Paris afin de desservir les zones commerciales et industrielles de Seclin).



- L'approfondissement avec les acteurs économiques et les administrations du territoire des thèmes suivants :
 - La semaine de 4 jours → conséquence : 20 % de ces populations en moins sur la route.
 - Le télétravail avec un accompagnement des entreprises, mission qui pourrait être confiée à la CCI par exemple.
 - Les horaires décalés, pour avoir moins d'usagers, en même temps, sur les routes et dans les transports en commun.

Ces études devraient intégrer les impacts en termes de meilleure productivité des entreprises, avec la réduction des retards des personnels et de l'absentéisme, de diminution de la fatigue et du stress des salariés, qui occasionne des coûts cachés pour la Sécurité Sociale.

Ces travaux doivent s'appuyer sur des études, par exemple :

- L'évolution des déplacements ces 30 dernières années et les perspectives pour les 20 années à venir.
- L'impact du regroupement des régions Nord-Pas de Calais et Picardie.
- L'estimation du nombre de camions qui pourraient emprunter l'autoroute des Anglais, la A26, sur la base d'une baisse du coût du péage, avec l'aide de l'Etat, afin de dérouter les camions qui se rendent vers la côte et qui transitent actuellement par Lille.

En synthèse

Le REGL a pour objectif dans un premier temps de désengorger les voies de circulation pour les usagers se rendant dans la métropole. Mais ne risque-t-on pas de créer un effet inverse, voir pervers ? En effet les personnes habitant et travaillant sur cette métropole, rencontrant des difficultés pour trouver du foncier, disposeront d'un bel outil pour venir habiter sur le bassin minier, et les autres secteurs. Avec le risque de faire monter le prix de l'immobilier, qui deviendrait inaccessible aux habitants de ces régions déjà appauvris, sans pour autant leur proposer de débouchés vers l'emploi, puisque ce projet ne sera pas accompagné d'un développement économique sur ces secteurs.

Les dirigeants de ce territoire ont pour mission et devoir le développement économique, tout en préservant la qualité de vie des populations ainsi que leur revenu, le tout dans un souci écologique, pour une région où l'on se plaît à vivre.

Certains passent une heure à l'heure et demi le matin dans les bouchons, et la même chose le soir : il est donc urgent de trouver d'autres solutions que celles où on se contente de déplacer ces populations.

Une dépense aussi considérable que celle nécessaire pour le REGL, et dont le coût n'est pas maîtrisé à ce jour, nous laisse envisager des lendemains incertains, ainsi qu'une ponction sur le porte monnaie des habitants. Ceci nous fait dire qu'il faut trouver des solutions bien plus dans l'esprit du développement durable.



Allons-nous continuer à concentrer tout sur les mêmes territoires alors qu'il serait plus sensé de décentraliser les zones d'emploi comme le prévoyait les dispositions du Datar dans les années 60, pour redonner de l'attractivité à toutes les régions, avec un impact doux sur l'environnement ?

La métropole Lilloise est saturée, même les entreprises belges ne veulent plus venir s'y installer.

Le REGL ne règle en rien les difficultés des secteurs de Dunkerque et du Valenciennois, sans parler du Cambrésis. Combien coûtera une liaison pour ces secteurs, pour aller vers un pôle géographique complètement saturé ? Souvenons nous du projet de la gare TGV à Lille, aujourd'hui remis en cause, puisqu'il n'existe pas de lien direct avec l'aéroport, et du projet de 3^e gare TGV entre Seclin et Lesquin.

Chlorophylle Environnement reste convaincu qu'on ne règlera pas le problème de saturation sur le réseau routier avec ce seul REGL, du fait de la concentration permanente des activités, qui accentue le besoin de déplacements vers la Métropole.

Nous avons la conviction que la réalisation d'une partie de ces dispositions suffirait à endiguer le problème d'engorgement du réseau routier, et permettrait :

- Une meilleure qualité de vie pour les usagers
- Un impact écologique moindre, avec moins de pollution, moins d'impacts sur le foncier agricole et sur le paysage...et moins de nuisance sonore.
- Des effets économiques importants : une baisse du coût des déplacements, une productivité améliorée des salariés et une meilleure rentabilité des entreprises.
- La revitalisation économique des zones délaissées.

En conclusion

Nous ne pouvons pas attendre 15 ans pour trouver des solutions, il est impératif de travailler sur des mesures que l'on peut mettre en place à court terme, surtout si jamais le projet REGL ne voyait jamais le jour.

Chlorophylle Environnement demande donc au maître d'ouvrage, comme il en est fait sur d'autres projets qui ont fait l'objet de débats, la création, immédiatement après le débat public, d'une COMMISSION SUR LES ALTERNATIVES, et la tenue de réunions de travail sur le territoire, afin de faire participer la population.

Chlorophylle Environnement demande aussi de différer la décision régionale, dans l'attente de la création de la grande région, afin de se concerter avec la Picardie sur ce projet de grande ampleur.