

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Présentation du Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole

Le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole a été créé en 1991 pour élaborer le schéma directeur de développement et d'urbanisme de l'arrondissement de Lille. Il a modifié ses statuts et son règlement intérieur, afin d'élaborer le schéma de cohérence territoriale (SCOT).

Le Syndicat mixte a pour missions :

- le suivi, la modification et la révision du schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole approuvé en 2002
- l'élaboration, l'approbation, le suivi, la modification et la révision du SCOT sur le territoire de l'arrondissement de Lille.

Il est formé par quatre intercommunalités, souhaitant organiser ensemble l'avenir de leurs territoires.

<http://www.scot-lille-metropole.org/>

CAHIER D'ACTEUR

Le Réseau Express Grand Lille et le SCOT de Lille Métropole. Un projet pour renforcer l'articulation entre urbanisme et transport au service d'une mobilité durable

Le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole élabore son schéma de cohérence territoriale (SCOT).

Constitué par quatre intercommunalités (La Métropole Européenne de Lille, la Communauté de Communes Pévèle Carembault, la Communauté de Communes de la Haute-Deûle et la Communauté de Communes des Weppes), le territoire du SCOT rassemble 1,2 million d'habitants.

La procédure de révision du SCOT a été lancée en février 2015. L'arrêt du projet est prévu fin 2015 pour être adopté fin 2016. Le Syndicat mixte est attaché à ce que les problématiques de transport et de réponses à la congestion routière soient traitées avec une vision multi-échelle et transfrontalière.

Face aux problèmes de congestion importants, notamment sur le réseau autoroutier, l'accessibilité de la métropole est un objectif prioritaire inscrit dans le SCOT de Lille Métropole et de la MEL. Les infrastructures ferroviaires et le projet de Réseau Express Grand Lille constituent une solution à intégrer parmi un panel d'actions à coordonner entre elles.

Le Syndicat Mixte a souhaité exprimer sa position par une délibération actée le 25 juin 2015.

Le projet de REGL est à appréhender au travers de 3 orientations inscrites dans le SCOT de Lille Métropole :

1 - Le renforcement de l'axe Bassin minier-Lille-Roubaix/Tourcoing-Courtrai pour accompagner les besoins de mobilité du territoire euro-régional

Le Réseau Express Grand Lille participe aux objectifs de report modal d'une partie des trafics. Il constitue une opportunité pour améliorer les relations ferroviaires entre le Bassin-Minier et la Métropole Européenne de Lille entre lesquels les flux d'échanges sont nombreux et s'intensifient.

Il permet également d'organiser la mobilité à l'échelle euro-régionale en s'appuyant principalement sur les infrastructures ferroviaires existantes de l'axe Lille-Roubaix/Tourcoing-Courtrai, en accord avec les orientations du SCOT. Bien qu'aujourd'hui sous-exploité, ce lien ferré a l'intérêt d'être un complément rapide au métro et au tramway. Il permet en outre d'améliorer le rabattement des usagers belges pour accéder à la grande vitesse sur Lille.

Le projet s'intègre aux orientations prévues dans le SCOT concernant :

- Le renforcement de la gare de Roubaix et celle de Tourcoing ouverte sur 360°
- L'amélioration et l'optimisation du pôle Euraflandres (Gares Lille-Flandres et Lille Europe)
- L'émergence d'une polarité intermodale au Sud-Est de Lille autour de Lesquin ; (plate-forme aéroportuaire, Centre Régional des Transports, pôle universitaire, Haute-Borne)
- La possibilité de diamétralisation (services tangentiels évitant les ruptures de charge) sans terminus à Lille-Flandres.

2 - L'optimisation des infrastructures existantes avec une meilleure articulation entre les différents modes de transports

Le REGL doit s'intégrer dans une vision systémique du réseau de transport (ferroviaire, transport urbain et transport interurbain). Il convient de rappeler l'importance de certaines orientations du SCOT :

- S'appuyer sur l'étoile ferroviaire de Lille et ses liens avec le réseau de transport urbain. Dans un contexte de tension sur les finances publiques qui limite les capacités d'investissement, il est important de préserver des marges de manœuvre pour moderniser l'ensemble du réseau régional et l'étoile ferroviaire de Lille. L'objectif est de confirmer le maintien de l'offre et des services ferroviaires actuels et d'étudier les possibilités de les renforcer.
- Préserver et développer le rôle urbain du train dans la métropole. Plusieurs haltes ou gares urbaines en première couronne lilloise sont stratégiques pour le maillage du réseau de transport collectif qu'il convient de préserver et conforter.
- S'appuyer sur de nouvelles portes d'entrées métropolitaines. Dans un contexte de services TER « diamétralisés » ou tangentiels, il est important de développer de nouvelles

« portes » ferroviaires d'entrée d'agglomération. Ces services prendraient appui sur des haltes ferroviaires existantes ou potentielles en lien avec le métro, comme celles de Porte des Postes ou celle de Caulier, proposées dans les études du projet REGL.

3 - La polarisation du développement autour des infrastructures de mobilités en cohérence avec les niveaux d'accessibilité

Le projet de REGL est présenté comme une réponse à des besoins de mobilités. Néanmoins des interrogations se posent sur les enjeux d'aménagement qu'il entraîne.

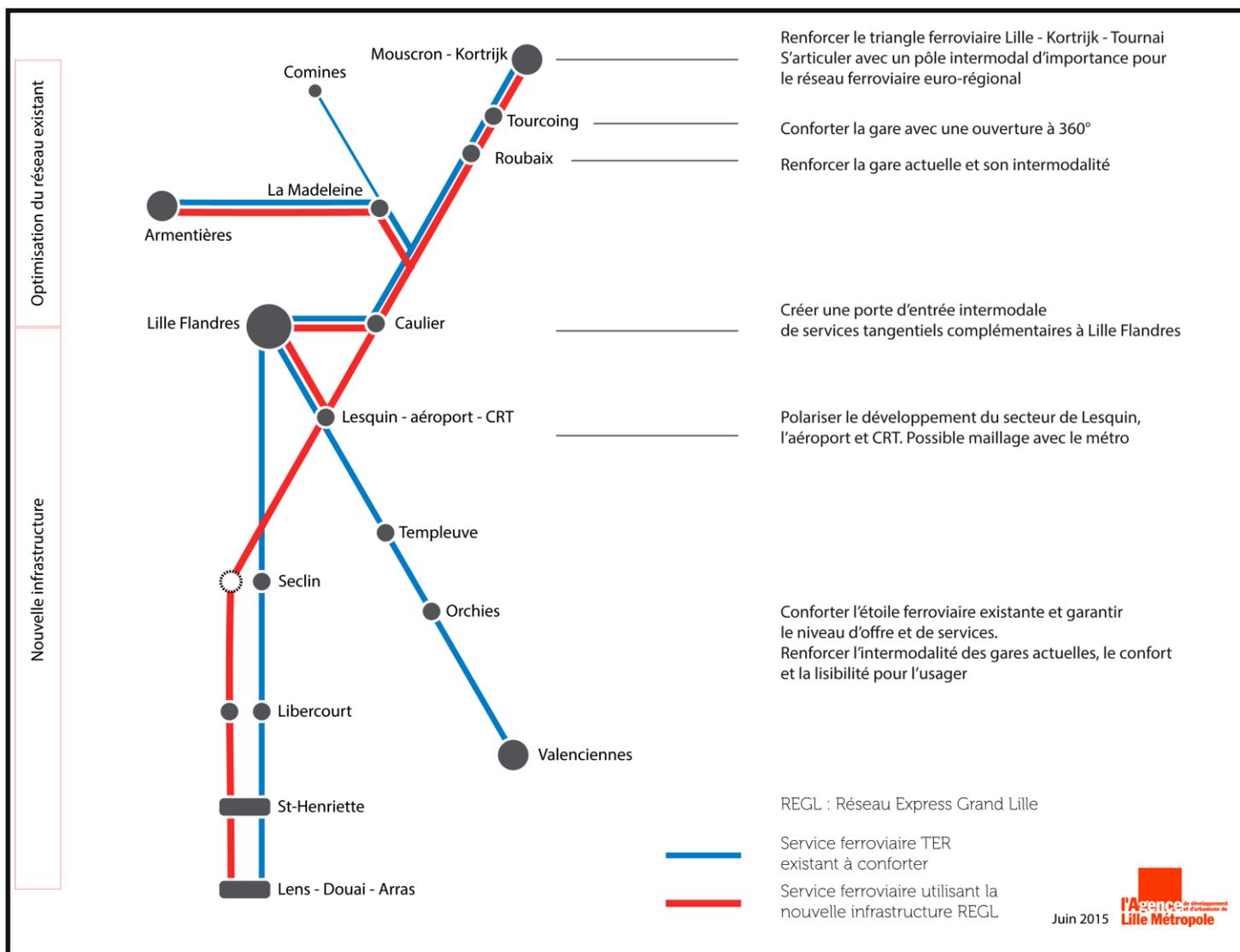
La structuration du territoire autour des axes d'accessibilité, l'accentuation de l'étalement urbain qu'il peut provoquer et les besoins fonciers conséquents sont autant de questions qui doivent être évaluées attentivement.

Face à ces défis environnementaux, de cohésion sociale, et de développement économique, le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole précise l'effort à mener de polarisation d'usages de toute nature sur les espaces les mieux desservis par des infrastructures de transport. La priorité est donnée au développement des espaces situés à proximité d'arrêts et de pôles intermodaux de transports collectifs structurants (TER, métro, tramway, bus à haut niveau de service)

Pour limiter l'accroissement des déplacements et l'usage de l'automobile, le SCOT souhaite s'appuyer sur la trame du réseau de transports collectifs et poursuivre en priorité l'urbanisation des secteurs déjà desservis par les transports. Les futures extensions urbaines seront définies en fonction de la desserte ferroviaire TER et des possibilités de desserte en transports en commun. De même, l'intensité de l'urbanisation en renouvellement urbain devra être cohérente avec la qualité de la desserte. (Cf. orientations du PADD débattues en Comité Syndical le 25 juin 2015)

L'insertion paysagère, les effets négatifs des coupures et la limitation des nuisances sonores et visuelles sont des questions primordiales à prendre en compte, pour la bonne intégration de la nouvelle infrastructure dans le territoire et son rapport avec les tissus urbains et ruraux.

Le projet de REGL doit également constituer une opportunité pour prioriser le développement au cœur des espaces déjà urbanisés. Il peut accompagner et offrir une opportunité pour valoriser, adapter et améliorer la ville existante dans le respect des caractéristiques du tissu urbain. De ce point de vue, la ville de Lesquin constitue un secteur d'enjeux à privilégier dans le cadre de la nouvelle polarité du Sud-Est métropolitain.



Propositions et positionnements face aux variantes du projet REGL

Le projet présenté par la Région Nord-Pas de Calais présente plusieurs tracés.

Le Syndicat Mixte propose d'intégrer le projet REGL aux travaux du SCOT en privilégiant certaines variantes qui permettent une meilleure articulation entre options d'aménagement et capacités de transport.

- Renforcer la desserte de l'aéroport de Lesquin. Des études complémentaires sont nécessaires pour comparer les scénarios entre la gare de Lesquin et la plateforme aéroportuaire. L'aménagement de la station « événementiel » Grand Stade nécessite des études complémentaires.
- S'appuyer sur le réseau de l'étoile ferroviaire existante et la création d'une station au niveau de Caulier dans un premier

temps. Cela permettrait de compléter et soulager Lille-Flandres avant une phase opérationnelle de gare souterraine.

Caulier pourrait être retenue comme point d'accroche des services diamétralisés sur l'axe Bassin minier - Lille - Roubaix/ Tourcoing - Courtrai ainsi que vers Armentières.

Il est également proposé d'approfondir en collaboration étroite entre le maître d'ouvrage et le Syndicat mixte du SCOT, la nécessité de la réalisation de gares entre Lesquin et Saint-Henriette dans une logique de cohérence entre aménagement du territoire et accessibilité.

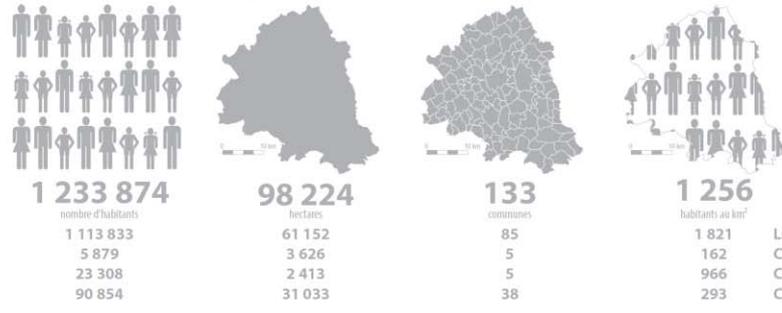
De ce point de vue l'articulation avec les infrastructures de transport existantes et les liens avec les tissus et les extensions urbaines sont des enjeux majeurs à clarifier.

LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE LILLE MÉTROPOLE



- Limite du Scot
- Métropole Européenne de Lille
- Communauté de Communes (C.C.) dans le SCOT
- ▨ Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut : communes classées et communes associées
- ▨ Communes classées du PNR : application réglementaire de la charte du Parc
- ++++ Frontière
- Limite de département
- France : Limite d'EPCI
- Belgique : Limite d'Intercommunale de gestion
- Limite communale
- Cours d'eau principal
- ✈ Aéroport

Le Schéma de Cohérence Territoriale de Lille Métropole en chiffres



Structure	Habitants au km²
Lille Métropole Communauté Urbaine	1 821
C.C. de Weppes	162
C.C. de la Haute-Deûle	966
C.C. Pévèle Carembault	293

Janvier 2015



Sources : INSEE 2011 - INS 2011 - ADULUM