

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Le Syndicat Mixte SCOT des Agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin est une structure publique qui a la charge d'assurer l'élaboration, le suivi, la mise en œuvre, l'évaluation et la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) pour ces deux Communautés d'agglomération.

Situé entre Lille, Douai, Arras et Béthune, son périmètre correspond au bassin d'emploi de Lens-Hénin et concerne 50 communes et 368 000 habitants.

Le SCoT est un document de planification qui fixe les grandes orientations de développement du territoire à long terme. Il aborde à la fois des questions d'aménagement de l'espace, de transport, d'environnement, de développement économique, d'habitat...

Approuvé le 11 février 2008, il a fait l'objet d'une évaluation en 2014 et entrera prochainement dans une phase de révision générale.

Jean-Pierre CORBISEZ, Président,  
Maire de Oignies  
77 rue Jules Verne – BP156  
62253 Hénin-Beaumont Cedex  
[www.scot-llhc.fr](http://www.scot-llhc.fr)

## CAHIER D'ACTEUR

### Le projet de Réseau Express Grand Lille : un atout pour renforcer l'accessibilité et l'attractivité du bassin de vie de Lens-Liévin-Hénin-Carvin

Le projet de Réseau Express Grand Lille, porté par le Conseil Régional, pourrait constituer une des solutions au désengorgement des voies routières entre les grands pôles urbains (et notamment Lens et Hénin-Beaumont) et la Métropole lilloise.

Partant du constat de la saturation des axes routiers qui va de pair avec l'augmentation des distances domicile-travail et l'étalement urbain, ce projet de transport structurant doit aussi permettre une plus grande accessibilité de nos territoires et, de ce fait, d'opérer un regain d'attractivité résidentielle et économique.

Le Syndicat Mixte SCOT des Agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin souhaite se saisir de l'opportunité qui lui est faite de pouvoir réagir à ce projet qui impactera de manière importante son périmètre et ses orientations en matière de développement urbain et de transports.



## Le projet de Réseau Express Grand Lille, un enjeu fort pour le territoire du SCoT

Les axes routiers menant de l'axe Sud de la région à Lille sont aujourd'hui les plus sollicités aux heures de pointe, les flux domicile-travail et domicile-études étant les plus nombreux entre le bassin minier et la métropole lilloise, avec leurs conséquences en matière d'allongement des temps de trajet, d'augmentation des coûts de transports pour les ménages, de pollution, mais aussi d'étalement urbain et de consommation d'espaces agricoles et naturels.

Ces constats, émanant des acteurs régionaux, parmi lesquels le Conseil Régional qui vient aujourd'hui porter au débat public le projet d'un lien express ferroviaire reliant la métropole aux principaux pôles urbains, sont largement partagés par le Syndicat Mixte SCoT.

**Le projet constitue par ailleurs un des enjeux forts pour notre secteur**, un outil pour lui permettre de se développer et d'opérer le retournement d'image que tous les acteurs du territoire appellent de leurs vœux.

Un moyen de transport rapide et fréquent permettrait par exemple un accès facilité

aux principaux secteurs d'emplois, mais également aux équipements culturels et touristiques (Louvre-Lens, 9-9bis, label Unesco, tourisme industriel et de mémoire, etc.) **ce qui constituerait une formidable opportunité pour le développement du territoire et son attractivité.**

## Relever le défi du développement économique et résidentiel du territoire tout en s'appuyant sur le dynamisme métropolitain

Les échanges entre notre territoire et Lille sont les plus intenses, en témoignent la saturation des axes autoroutiers (et notamment l'A1) pendant les heures de pointe ainsi que la fréquentation importante des TER et des principales gares du périmètre (Lens, Hénin-Beaumont, Libercourt).

Ces flux ont augmenté de plus de 15% entre 2006 et 2011.

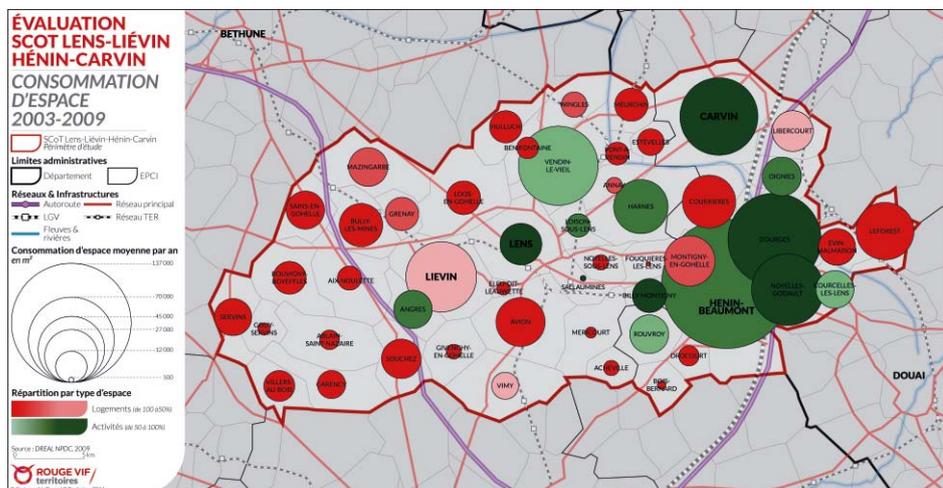
Au quotidien, 320 000 personnes font le trajet entre la Métropole Lilloise et les différents pôles urbains du Bassin-Minier. Aux heures de pointe, on estime à 145 000 le nombre de véhicules en direction de Lille.

Ces flux automobiles se font essentiellement en direction de Lille ; pour autant, il existe un réel dynamisme économique sur notre territoire. Une évaluation du Schéma, menée par le Syndicat Mixte en 2014, a montré que **le taux de création d'entreprises sur le territoire du SCoT était parmi les plus élevés et que le nombre d'emplois offerts sur le territoire continue d'augmenter.**

**Mais ces emplois ne bénéficient pas aux actifs du territoire. Le taux de chômage de la population demeure parmi les plus élevés de la région, ce qui conduit les habitants à aller travailler dans les bassins d'emplois voisins et de plus en plus loin, et notamment dans la Métropole, augmentant ainsi les distances parcourues.**

Dans le même temps, l'évolution des prix de l'immobilier contraint de plus en plus de travailleurs métropolitains à s'éloigner de la Métropole lilloise et à venir s'installer sur notre territoire où l'acquisition d'un bien reste encore relativement abordable, ce qui accentue encore le phénomène.

Ce phénomène a contribué à une **forte consommation d'espaces naturels et agricoles et à une logique de périurbanisation non maîtrisée.** Cette artificialisation des sols est liée à l'habitat et aux activités, dans des proportions comparables. Si la consommation d'espaces liée aux activités correspond à une forte dynamique de création d'emplois, celle liée à l'habitat intervient dans un territoire en recul démographique.



Évolution de la part communale pour la population et l'emploi 1999-2011 (évaluation du SCoT LLHC, RCT, 2014)

La perte d'attractivité résidentielle du Cœur Urbain du SCoT s'est accompagnée d'une sensible progression résidentielle des communes de l'Ouest du territoire, et de la consommation de nouvelles terres agricoles. Le principal objectif du SCoT lors de son élaboration était de conforter l'axe Est-Ouest du territoire (Cœur Urbain), avec un objectif de redynamisation et de reconquête des tissus urbains autour d'un Transport en Commun en Site Propre. Cet objectif n'a pas été atteint, et le territoire tend à se réorganiser au plan résidentiel mais aussi économique selon un double axe Nord-Sud (autour de l'A1 et, dans une moindre mesure, de la RD917), renforçant ainsi l'utilisation de ces principaux axes routiers et la nécessité de répondre aux besoins croissants de mobilité autour de ces axes.

## Répondre à la demande croissante en déplacements et à la saturation des axes routiers, mais en veillant au rééquilibrage des échanges

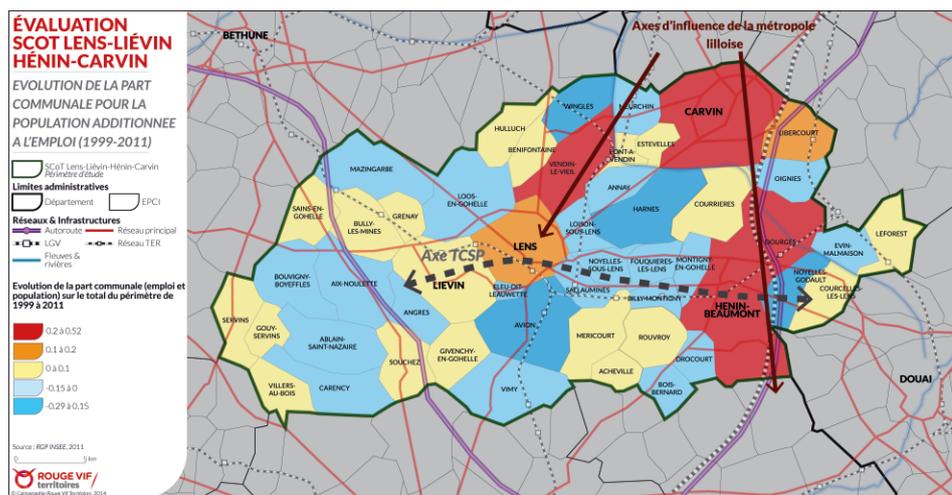
Ce projet représente ainsi, sur le périmètre du SCoT, une opportunité de réduire ces déplacements automobiles tout en induisant de nouveaux comportements en matière de mobilités.

**Mais le projet doit être un atout dans les deux sens et doit permettre de faire jouer la solidarité régionale en rééquilibrant les échanges avec le Bassin Minier, en y développant des emplois adaptés aux qualifications et les conditions d'accessibilité de ceux-ci. Le REGL ne doit pas entraîner une désertification de nos territoires de leurs emplois et de leurs forces vives.**

En effet, si la base économique industrielle reste importante sur le territoire (création d'emplois, poids des activités logistiques, etc.), son maintien et son développement sont des enjeux aussi bien locaux que régionaux voire nationaux... Le maintien de l'emploi est vital pour le territoire ; son développement, sa diversification et son adéquation à la demande indispensables.

En permettant de mieux desservir les pôles urbains et grâce à la complémentarité avec les transports en communs existants et projetés, comme le projet de Lignes de Bus à Haut Niveau de Service du SMT Artois-Gohelle, ce lien structurant représente une opportunité de bénéficier d'une meilleure répartition des fonctions économiques et commerciales entre la Métropole et ses voisins du Sud sans engorger plus les voies routières, tout en gommant cet effet de spécialisation des territoires observé de manière forte sur le Cœur Urbain du SCoT, qui concentre encore aujourd'hui toutes les difficultés sociales et économiques.

Il conviendra toutefois de **prendre en compte que le projet, en desservant certaines communes au détriment des autres, risque d'entraîner un certain nombre de mutations sociales (spéculation foncière des sites autour des gares, paupérisation des communes plus éloignées de l'axe).**



Évolution de la part communale pour la population et l'emploi 1999-2011 (évaluation du SCoT LLHC, RCT, 2014)

## Quelle préservation des espaces naturels et agricoles ? Quels seront les impacts paysagers et patrimoniaux du projet ?

Le projet ne doit néanmoins pas amener à une consommation déraisonnée des espaces naturels et agricoles. La principale crainte qu'entraîne le projet concerne une spéculation foncière accrue le long du tracé et des futures gares.

De manière plus précise, le site Sainte Henriette à Hénin-Beaumont, directement concerné par l'implantation d'une gare REGL, doit faire l'objet de la plus grande attention. Le Syndicat Mixte rappelle à

ce titre l'enjeu patrimonial sur le tracé, particulièrement sur ce secteur, où les deux terrils emblématiques du site et visibles depuis l'A1 sont concernés par l'Inscription au Patrimoine Mondial de l'UNESCO au titre de « paysage culturel évolutif ».

Le projet devra intégrer cette protection et donner les meilleures garanties de préservation d'un patrimoine qui, si l'impact paysager du REGL est trop négatif, pourrait être retiré de la liste des biens inscrits.

**La Région devra également donner toutes les garanties de préservation, le long du tracé et des infrastructures dédiées, des espaces naturels classés ou non, de la biodiversité et des cheminements de Trame Verte et Bleue identifiés dans le SCoT.**

Les acteurs du territoire sont en attente d'informations complémentaires sur ces mesures de protection ; d'autant que le tronçon principal est déjà fortement impacté par les coupures représentées par les dessertes routière (A1) et ferroviaire (LGV).



## Le Réseau Express Grand Lille ne pourra pas représenter l'unique solution à la diminution du trafic routier

Néanmoins, en complémentarité de ce nouveau moyen de transport qui viendra s'ajouter à l'offre ferroviaire existante, il nous appartient à tous de réfléchir à des solutions innovantes et d'inciter au changement de pratiques des habitants. La réussite de l'ambition de la Région Nord-Pas de Calais en matière de mobilités durables passera également par le développement de solutions complémentaires : covoiturage, systèmes d'auto partage, mais également développement du télétravail chaque fois que cela est possible... Une politique d'aménagement des temps permettrait également de réduire les bouchons.

Le Plan de Déplacements Urbains du SMT Artois-Gohelle, qui concerne aussi le périmètre du SCoT, vise d'ores et déjà à inciter à l'évolution des usages et à jouer sur la complémentarité et les logiques de proximité, et à promouvoir un urbanisme propice à l'évolution des modes de déplacements, avec un objectif de réduction de 8% de la part modale pour la voiture sur le territoire. Ces actions et les ambitions de tout un territoire en la matière doivent trouver leur articulation avec les ambitions régionales.