

# Débat Public sur le projet de Réseau Express Grand Lille

## Contribution technique de la Mission Bassin Minier Nord – Pas de Calais



## Présentation de la Mission Bassin Minier Nord – Pas de Calais

La Mission Bassin Minier Nord – Pas de Calais est un outil d'ingénierie de développement et d'aménagement du territoire, créée en 2000 suite à une décision interministérielle, pour appuyer la mise en œuvre d'un programme global de restructuration urbaine, sociale, économique et écologique du Bassin minier. Outil de l'Etat, de la Région, des Départements du Nord et du Pas-de-Calais, des 7 intercommunalités du Bassin minier (Communautés d'Agglomération de l'Artois, de Lens-Liévin, d'Hénin-Carvin, du Douaisis, de la Porte du Hainaut, de Valenciennes Métropole et la Communauté de Communes Cœur d'Ostrevent) et de l'Association des Communes Minières, la Mission apporte son concours au montage de projets structurants, à l'aménagement urbain durable du territoire, à la valorisation du patrimoine, à la mise œuvre de la Trame verte et bleue et à la construction d'outils d'observation. Elle contribue également à l'animation des acteurs territoriaux au travers son implication, depuis 2005, dans la coopération métropolitaine ou encore dans la dynamique Euralens initiée en 2009. Depuis janvier 2013, en coordination avec les services de l'Etat, la Mission Bassin Minier assure la gestion du Label UNESCO.

## Introduction

Le projet Réseau Express Grand Lille (REGL), objet du présent débat public, vise à apporter une réponse à une problématique de mobilité qui peut à terme avoir des conséquences sociales, environnementales et économiques très lourdes pour le développement du territoire métropolitain. Cet espace, vécu quotidiennement par près de 4 millions d'habitants, souffre d'une inadéquation entre l'utilisation de l'offre de transport et la demande provoquant des phénomènes récurrents de congestion des infrastructures routières aux heures de pointe qui nuisent à la fluidité des échanges avec la métropole lilloise. Face à cette situation et aux contraintes qu'elle fait peser sur les habitants et la collectivité, les acteurs publics ont engagé des démarches visant à proposer des alternatives (sur le développement du covoiturage notamment). Inscrit dans le Schéma Régional des Transports et des Mobilités (SRTM), le projet de REGL constitue une solution proposée par le Conseil Régional Nord – Pas de Calais pour répondre à cette problématique.

Outre les enjeux de mobilité, la réalisation de cette nouvelle infrastructure ferroviaire impacte le périmètre du Bien inscrit au Patrimoine mondial au titre de « Paysage culturel évolutif vivant ». La **conciliation de la préservation de l'intégrité du Bien avec l'évolutivité d'un territoire « vivant »** est une préoccupation au cœur du Plan de gestion dont la Mission assure la mise en œuvre.

A ce stade du projet, la présentation des principes de réalisation a permis de mieux apprécier les contours de cette proposition et de la faire partager. Afin de contribuer à l'approfondissement des études nécessaires, la Mission Bassin Minier a souhaité, en s'appuyant notamment sur le cadre stratégique défini dans le « Livre Blanc : Acte II »\*, identifier les enjeux soulevés par la mise œuvre opérationnelle du projet. **Les éléments de cette contribution visent à constituer autant de pistes d'approfondissement ou conditions pour la réussite du projet.**

\*La Mission a publié fin 2013 le « Livre Blanc : Acte II » qui définit une stratégie d'actions déclinée en 100 propositions pour accompagner l'avenir du territoire. La construction de cette stratégie s'est appuyée sur un diagnostic territorial partagé et a été nourri par un travail collaboratif avec les forces vives du territoire (cycle d'ateliers).

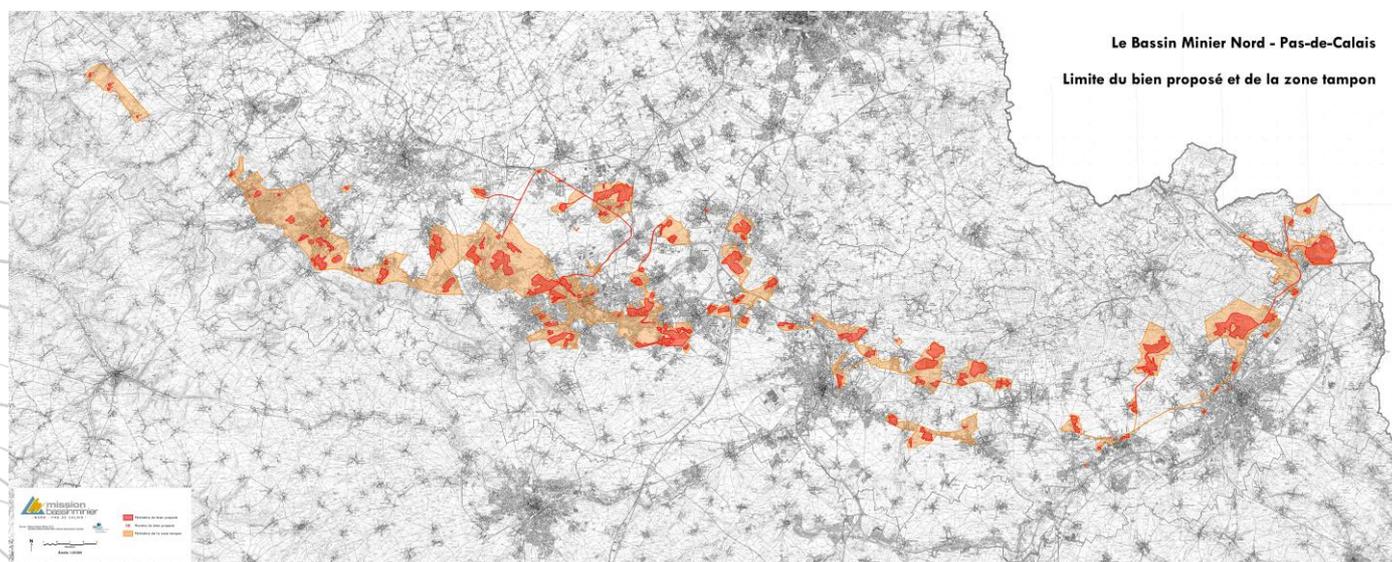
## Un projet en interaction avec la dynamique de développement du Bassin minier

Cette interaction concerne particulièrement **deux champs d'action stratégiques** sur lesquels la Mission Bassin Minier travaille avec ses partenaires :

- 1 Reposant sur la réalisation d'une infrastructure nouvelle traversant le cœur du Bassin minier Nord – Pas de Calais, le REGL constitue un projet d'aménagement d'envergure **impactant le périmètre du Bassin minier inscrit sur la Liste du Patrimoine mondial** le 30 juin 2012 au titre de « Paysage culturel évolutif vivant ». Le projet de tracé croise en particulier un élément du Bien inscrit, les terrils n°87 et n°92, identifié comme « à préserver » par le maître d'ouvrage lors des débats (cf. présentation de la réunion publique du 6 mai à Hénin-Beaumont). S'il ne s'agit pas de figer ou de sanctuariser le Bassin minier, le caractère « vivant » ne signifie pas n'importe quelle évolution. Les nouvelles valeurs d'usages et le développement durable des sites du périmètre ne doivent pas compromettre l'intégrité du Bien (le patrimoine bâti comme les paysages) ni menacer sa valeur universelle exceptionnelle. La conception de nouveaux aménagements, dans leurs architectures (insertion, hauteur et matériaux du nouveau bâti), leurs échelles et leurs effets de masse, doit faire preuve d'équilibre entre préservation du patrimoine et grands projets. Notons que le caractère « évolutif » de ce paysage renvoie au fait que ce territoire s'est constitué selon des phases successives, sur plusieurs décennies ou siècles. Le périmètre Bassin minier Patrimoine mondial ne concerne pas l'intégralité du territoire. Le patrimoine retenu a été hiérarchisé et sélectionné selon de multiples critères de valeur. Au final, 25% de la totalité du patrimoine minier a été inclus dans le périmètre, soit 353 éléments (cités, terrils, chevalements, cavaliers, équipements...) et 4 000 hectares de paysage (en rouge sur carte du périmètre ci-dessous). **La moindre modification du périmètre engage l'ensemble des éléments qui le compose.** Si un élément du périmètre du Bassin minier, porteur de sa valeur universelle exceptionnelle, est remis en cause, les 352 autres éléments sont également remis en cause. Des procédures d'alerte (suivi réactif et inscription sur liste du patrimoine mondial en péril) - pouvant aller, en cas d'échec, jusqu'au retrait du label - sont prévues dans la Convention du Patrimoine mondial concernant les travaux « qui pourraient avoir un effet sur l'état de conservation du bien » ou « des impacts sur l'intégrité d'un Bien ».

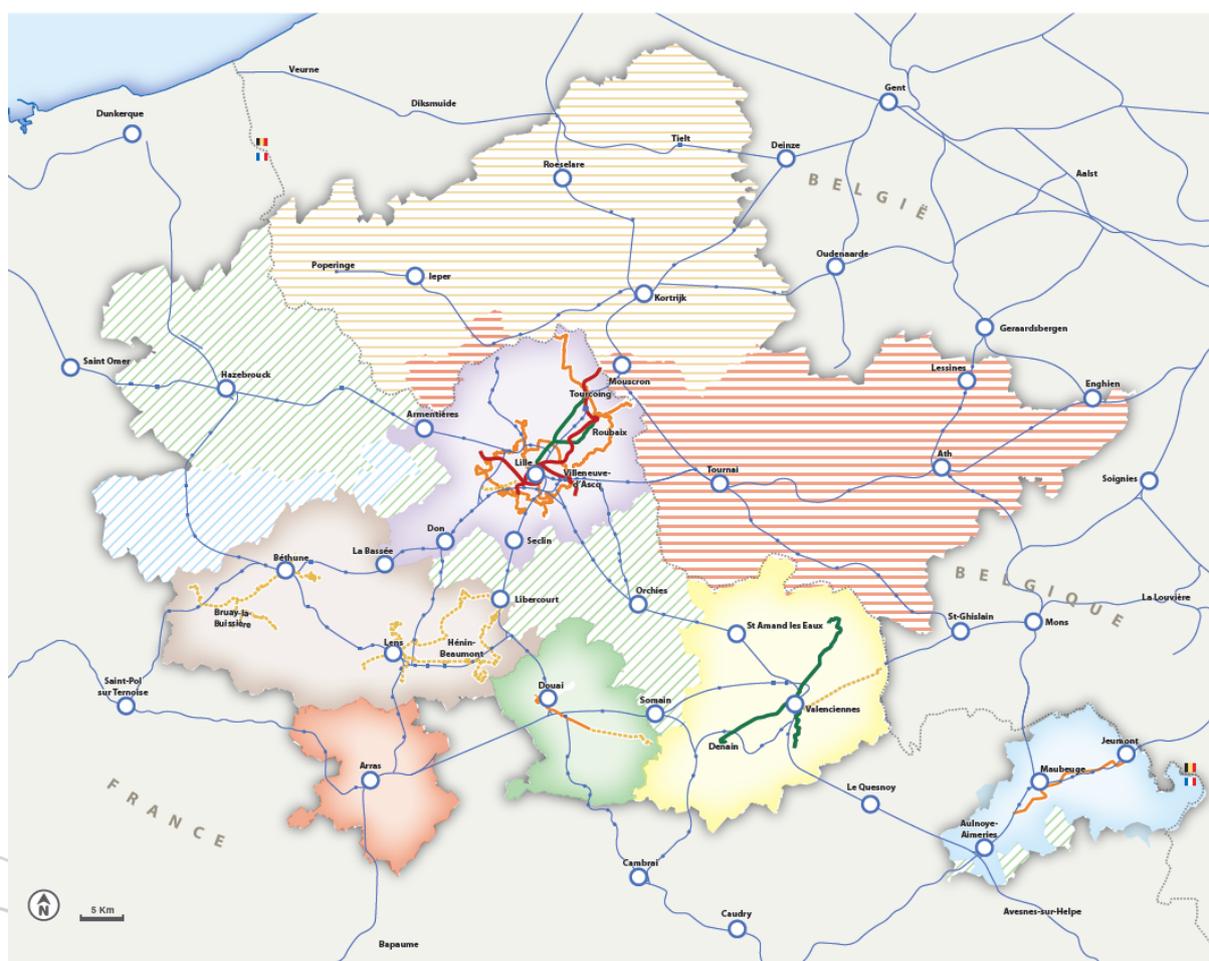
Afin d'assurer la préservation et la valorisation du Bien, l'ensemble du périmètre Patrimoine mondial et la zone-tampon ont fait l'objet d'un engagement de gestion concerté avec les collectivités territoriales. La Mission Bassin Minier est gestionnaire du label en coordination avec les services de l'Etat qui est garant du Bien inscrit. Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de gestion, plusieurs enjeux apparaissent :

- Garantir, collectivement et sur le long terme, la préservation de la valeur universelle exceptionnelle du Bien ;
- Conjuguer intégrité et authenticité avec évolutivité ;
- Faire du patrimoine un levier au service de la qualité urbaine, architecturale et paysagère ;
- Contribuer à améliorer l'image et l'attractivité du Bassin minier en lien, notamment, avec le développement de la Destination touristique « Bassin minier, Patrimoine mondial ».

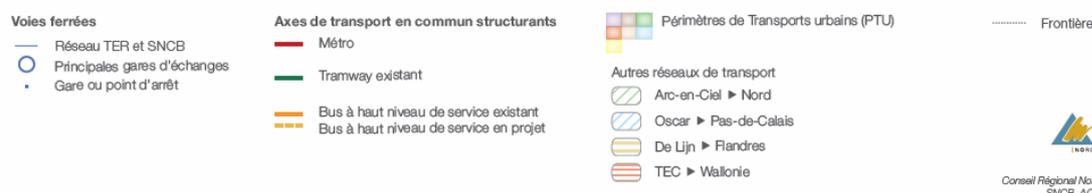


**Le périmètre du Bien inscrit sur la Liste du Patrimoine mondial par l'UNESCO**

2 Depuis 2002, la Mission intervient sur le thème des Transports et de la Mobilité pour apporter un appui technique sur la mise en œuvre des politiques publiques de mobilité avec un regard particulier sur l'amélioration des connexions entre les territoires du Bassin minier et de la métropole lilloise ainsi que sur la place à donner au vélo. Chargée de l'animation technique de la thématique « Transports/Mobilité » de la démarche de coopération métropolitaine, la Mission Bassin Minier a pu mettre en évidence les enjeux liés au **renforcement de la performance du système de transport métropolitain** pour lutter contre les menaces qui pèsent sur le développement de l'aire métropolitaine lilloise (cf. carte) : pollution, congestion, difficultés d'accès à l'emploi... Pour répondre à ces enjeux, plusieurs axes de travail ont été définis. Le premier vise, par une **coordination renforcée entre des autorités compétentes**, à gommer « l'effet frontière » dans les déplacements métropolitains (y compris transfrontaliers) en supprimant les « maillons manquants » entre les réseaux de transports urbains (bus, tramway, métro), interurbains (autocars) et régionaux (train). Un deuxième axe de travail, s'appuyant sur les outils de la planification (notamment les SCOT), vise à faire converger **l'évolution de l'urbanisation** (la localisation de l'habitat, des services et des pôles d'emploi notamment) avec le développement de l'offre de transport collectif. Se traduisant concrètement par une intensification des activités, et donc des flux, autour des gares, des principales stations de bus, de tramway ou de métro, ce rapprochement constitue une des conditions-clés pour optimiser l'offre de transports collectifs. Le troisième axe de travail identifié a pour objectif **d'accompagner le changement de comportement** pour une évolution des pratiques de mobilité plus favorable aux transports collectifs, en s'appuyant notamment sur les outils de la communication et de l'animation (information voyageurs, conseil en mobilité...).



ACTEURS DU TRANSPORT DANS L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE EN 2014



mission bassinminier  
NORD - PAS DE CALAIS

Sources :  
Conseil Régional Nord - Pas de Calais,  
SNCF, AOTU, ADULM, MEM

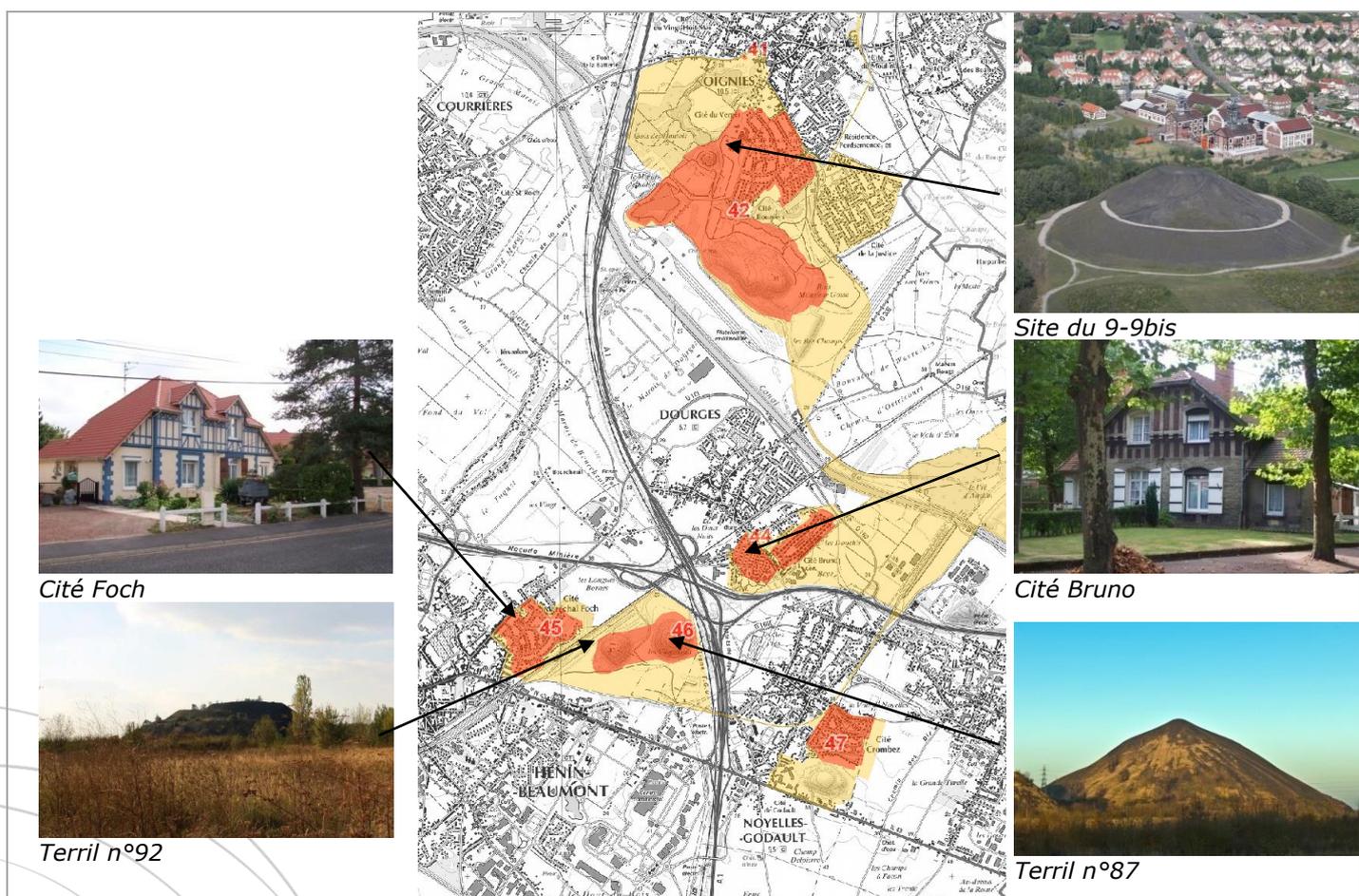
## Les enjeux pour le territoire

### Des enjeux patrimoniaux : Préserver les éléments du Bien inscrit au Patrimoine mondial

L'aire d'étude du projet REGL comporte des éléments emblématiques du Bien inscrit au Patrimoine mondial devant faire l'objet de précautions particulières :

- Protégée au titre des Monuments Historiques dès 1994, la **Fosse du 9/9bis** à Oignies est l'un des 4 grands sites de la mémoire du Bassin minier. Dans le cadre du projet REGL, un soin tout particulier devra être apporté pour protéger ce site et son écrin, à la fois naturel avec l'Espace Naturel Sensible du Bois des Hautois / terrils 110, 116 et 117 mais aussi urbain avec la cité Declercq.
- Le projet est en interaction directe avec **2 cités particulièrement représentatives** du courant initié par Ebenezer Howard en Angleterre dès la fin du 19ème siècle. En effet, les cités **Foch** (Hénin Beaumont) et **Bruno** (Dourges) sont parmi les plus belles **cités-jardins** construites par la Société des Mines de Dourges dans le premier quart du 20ème siècle.
- Le tracé proposé au niveau du pôle d'échanges multimodal de Sainte-Henriette croise un élément du Bien : les **terrils n°92 et n°87**, ce dernier constituant un des plus emblématiques du Bassin minier. Terril-signal au cœur d'un nœud d'infrastructures routières et ferroviaires, le terril n°87 marque symboliquement l'entrée sud du territoire pour les nombreux usagers de ces réseaux de transport. Ces 2 terrils ont été **identifiés comme « à préserver »** par le maître d'ouvrage lors des débats.

**L'absence de prise en compte de ces enjeux pourrait constituer une réelle menace à l'intégrité du Bien inscrit au Patrimoine mondial.**

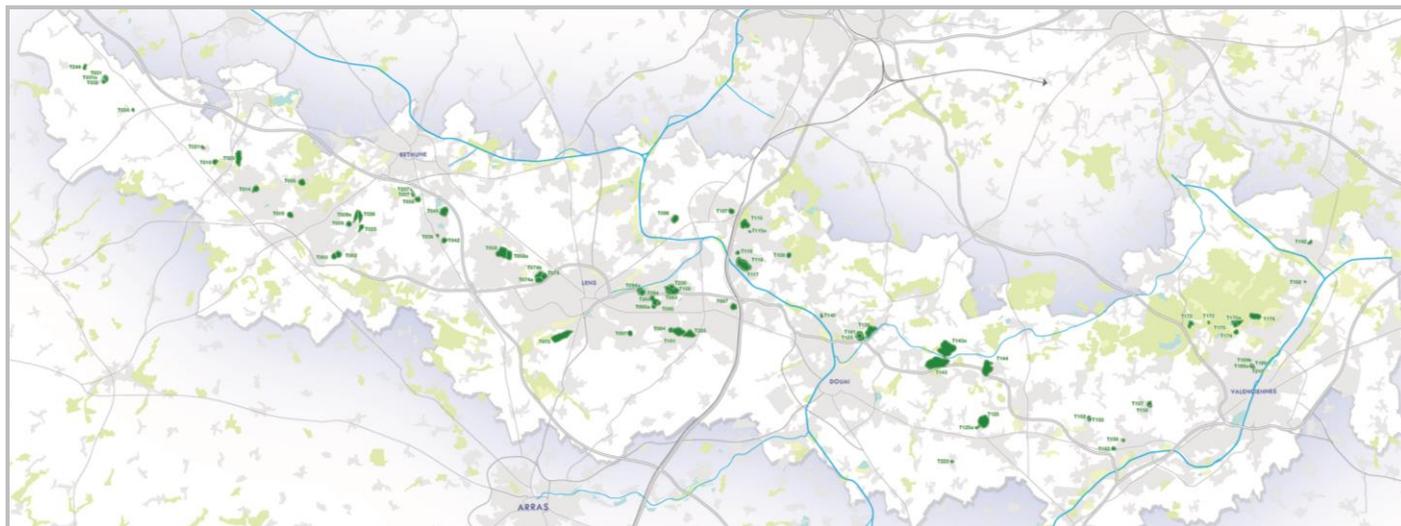


**Les éléments du Bien inscrit au Patrimoine mondial dans l'aire d'étude du projet REGL (en rouge, le Bien inscrit)**

## Des enjeux paysagers : Protéger les cônes de vues paysagers et les éléments signaux du paysage minier

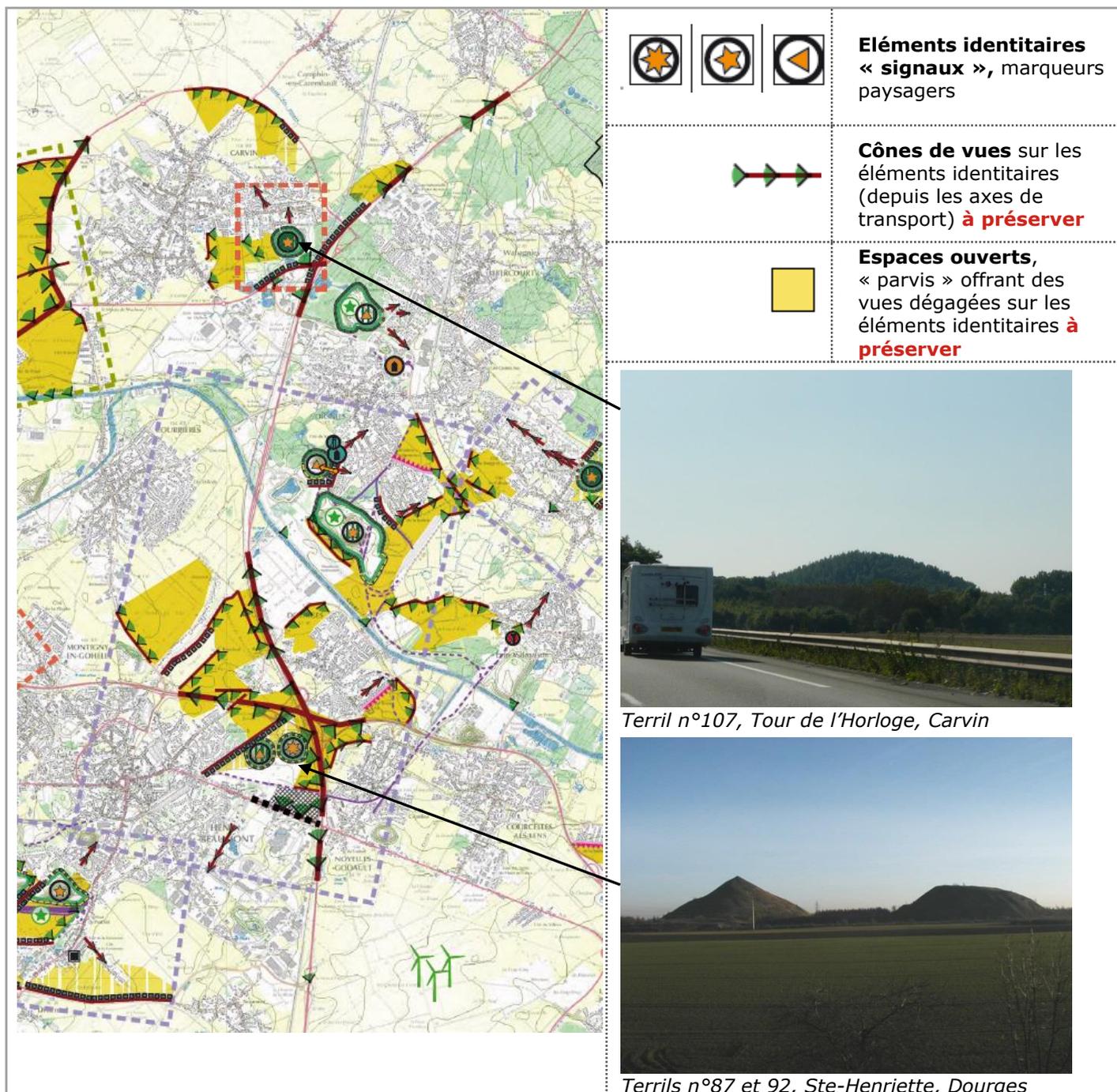
Fortement marqué par des composantes d'infrastructures (autoroute A1, LGV Lille-Paris, voie TER, canal, route nationale), le secteur concerné par le projet REGL comporte de nombreuses fenêtres paysagères depuis les axes routiers et ferroviaires formant un potentiel de découverte du patrimoine minier. Afin de préserver et valoriser ces paysages miniers, deux démarches ont été engagées :

- Une **démarche de classement au titre des Sites** (loi 1930) de la « Chaîne des terrils » : 78 terrils sont proposés au classement dont le **terril n°87** de Sainte-Henriette à Hénin-Beaumont et le **terril n°107** Tour de l'Horloge à Carvin particulièrement visibles depuis les infrastructures. L'intégrité des terrils, la préservation des cônes de vues et le maintien des panoramas aux sommets sont des notions au cœur de cette démarche. Ce classement, qui interviendra fin 2015, permettra une reconnaissance nationale de ces éléments emblématiques du paysage minier.



Les 78 terrils proposés au classement au titre des Sites

- Une étude pour la **qualification et la protection des paysages miniers remarquables** qui se conclura à l'automne 2015 par la définition d'une stratégie en faveur de la préservation et de la valorisation du patrimoine paysager minier. Sur le secteur concerné par le projet REGL, les premières orientations de l'étude (cf. illustration page suivante) soulignent l'attention particulière à porter au maintien et au dégagement des **fenêtres paysagères** visibles depuis les axes de transport, notamment sur les terrils n°87, n°92 et n°107 qui constituent les « portes d'entrée » du Bassin minier depuis l'A1 et la LGV.



Extrait de l'étude pour la qualification et la protection des paysages miniers remarquables (Mission Bassin Minier)

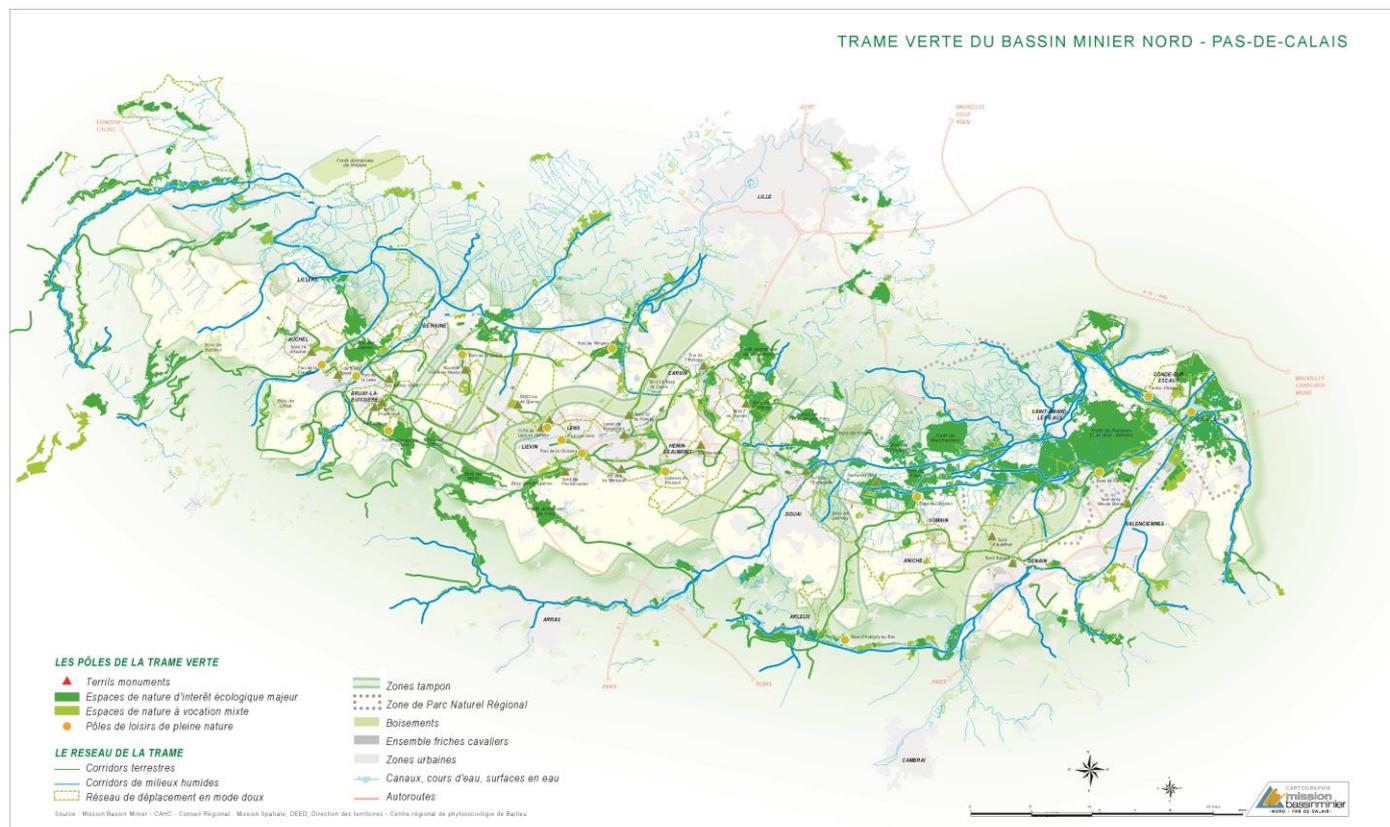
**Des enjeux environnementaux : Maîtriser la mobilisation des ressources de la Trame verte et bleue**

Parmi les solutions recherchées pour **minimiser l'impact du projet REGL sur son environnement** direct, les pistes suivantes sont proposées :

- Prendre en compte les fonctionnalités écologiques et récréatives, existantes et potentielles, de la Trame Verte et Bleue métropolitaine. Sur un territoire aussi fragmenté et densément peuplé, le **renforcement des continuités** (écologiques et modes doux) revêt une importance particulière pour le maintien de la biodiversité et répondre à la demande en matière de pratiques d'activités de pleine nature. Afin de préciser les enjeux, le schéma de Trame Verte et Bleue a fait l'objet d'une déclinaison à l'échelle de l'agglomération d'Hénin-Carvin.
- **Préserver les espaces de nature d'intérêt écologique majeur** de la Trame Verte et Bleue du Bassin minier, en particulier, les Espaces Naturels Sensibles du Bois des Hautois, du Bois

d'Epinoy et du terriil du Téléphérique, du Tour d'Horloge et de la gare d'eau de Carvin situés dans l'aire d'étude du projet.

- **Limiter la consommation des terres agricoles** pour contribuer au maintien et au développement d'une agriculture urbaine répondant à des préoccupations environnementales, paysagères, sociales mais aussi économiques (en lien avec les propositions d'actions du Livre Blanc : Acte II).



**Schéma de Trame Verte et Bleue du Bassin minier Nord – Pas de Calais – Mission Bassin Minier, 2011**

### **Des enjeux urbains : Coordonner les choix en matière de transport et d'urbanisme pour rapprocher davantage l'offre de mobilité de la demande**

Dans la mise en œuvre des politiques publiques visant à faire évoluer les pratiques de mobilité, l'action sur le développement de l'offre de transport collectif peut s'avérer inefficace si elle n'est pas **accompagnée d'une orientation, à moyen-long terme, sur l'adaptation de la ville à de nouveaux critères d'accessibilité**. Au cœur de l'ambition du projet REGL, l'émergence d'une nouvelle organisation des déplacements à l'échelle métropolitaine est étroitement liée à la capacité à faire de la desserte en transport collectif un élément-clé de la mutation du tissu urbain. Dans cette perspective, deux leviers peuvent être proposés :

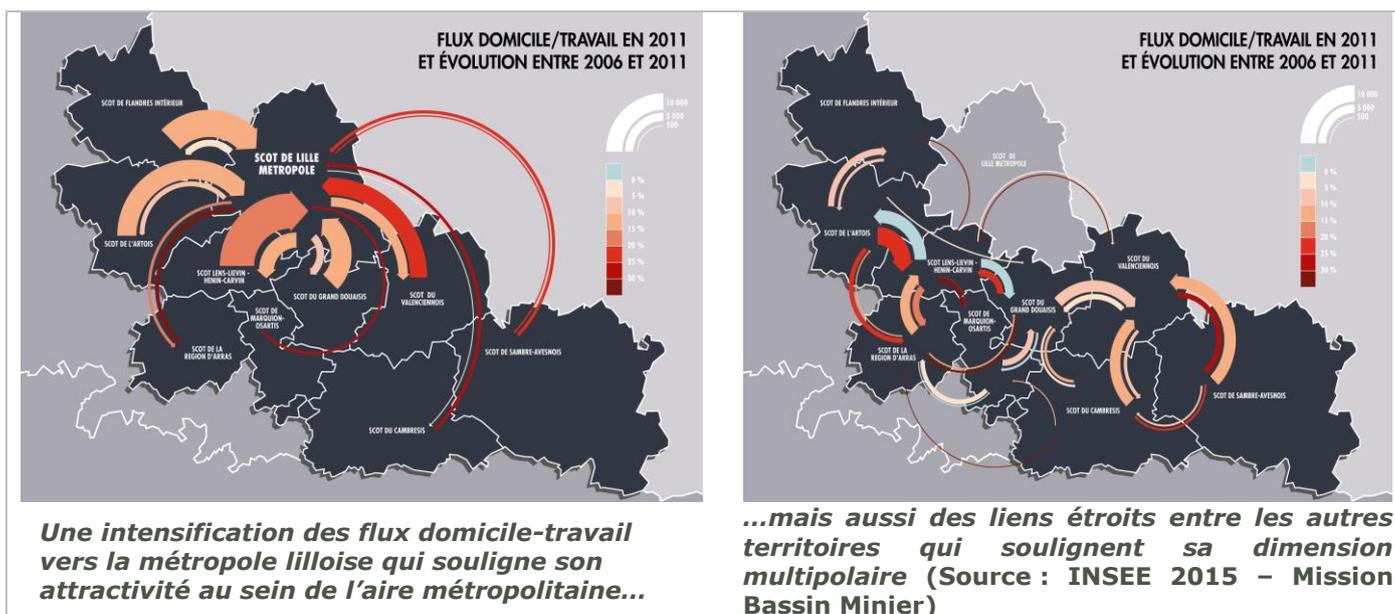
- Poursuivre la **dynamique engagée sur « l'intensification urbaine »** autour des principaux nœuds de transport collectif (gares et pôles d'échanges, stations des axes de transport collectifs structurants comme le Tramway ou le Bus à Haut Niveau de Service) comme l'illustrent les projets urbains du pôle-gare de Libercourt et du renforcement de la centralité lensoise. Cette stratégie a pour finalité, en s'appuyant sur une conception nouvelle des formes urbaines et du traitement de l'espace public, de recréer de la proximité – du lien – entre les lieux de vie, d'activités et l'offre de transport public. Elle vise également à offrir un cadre urbain qui incite (au travers d'aménagements dédiés notamment) à la pratique de la marche et du vélo pour les déplacements quotidiens (dont une grande partie font moins de 3 km). Sur un territoire comme le Bassin minier marqué par une forme urbaine diffuse, favorable à l'usage de la voiture, avec une tendance à l'étalement qui se prolonge (développements résidentiel et économique), la mise en œuvre de cette stratégie apparaît à « contre-courant » ou, pour le moins, semble s'inscrire dans une temporalité lointaine. Il s'agit cependant d'un réel défi en termes de planification et de gouvernance car la réussite de nouveaux projets de service de mobilité tel que le REGL est à cette condition.

- **Rapprocher les pôles d'emplois et l'offre de services de mobilité** (transports collectifs, covoiturage...) pour développer des conditions d'accessibilité moins dépendante de la possession d'une voiture. A l'échelle des déplacements métropolitains, cette évolution est très dépendante des possibilités effectives de connexion entre les différents réseaux de transport - urbains, interurbains et régional - ainsi que de la gestion des « derniers kilomètres » pour assurer une prise en charge de porte à porte.

### Des enjeux sociaux : Accompagner l'évolution des pratiques de mobilité à l'échelle métropolitaine

Marqué par un développement des mobilités et une concurrence accrue pour l'espace, le phénomène de métropolisation à l'œuvre à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille implique des enjeux sociaux importants pour les territoires concernés (cf. les travaux des Départements et de l'INSEE « Contrastes sociaux et systèmes métropolitains »). Par les évolutions induites par sa mise en œuvre, le projet REGL est au cœur des réflexions visant à **limiter les impacts sociaux de la métropolisation**. Ces éléments questionnent les politiques publiques et, en particulier, leur adaptation face à **plusieurs défis** :

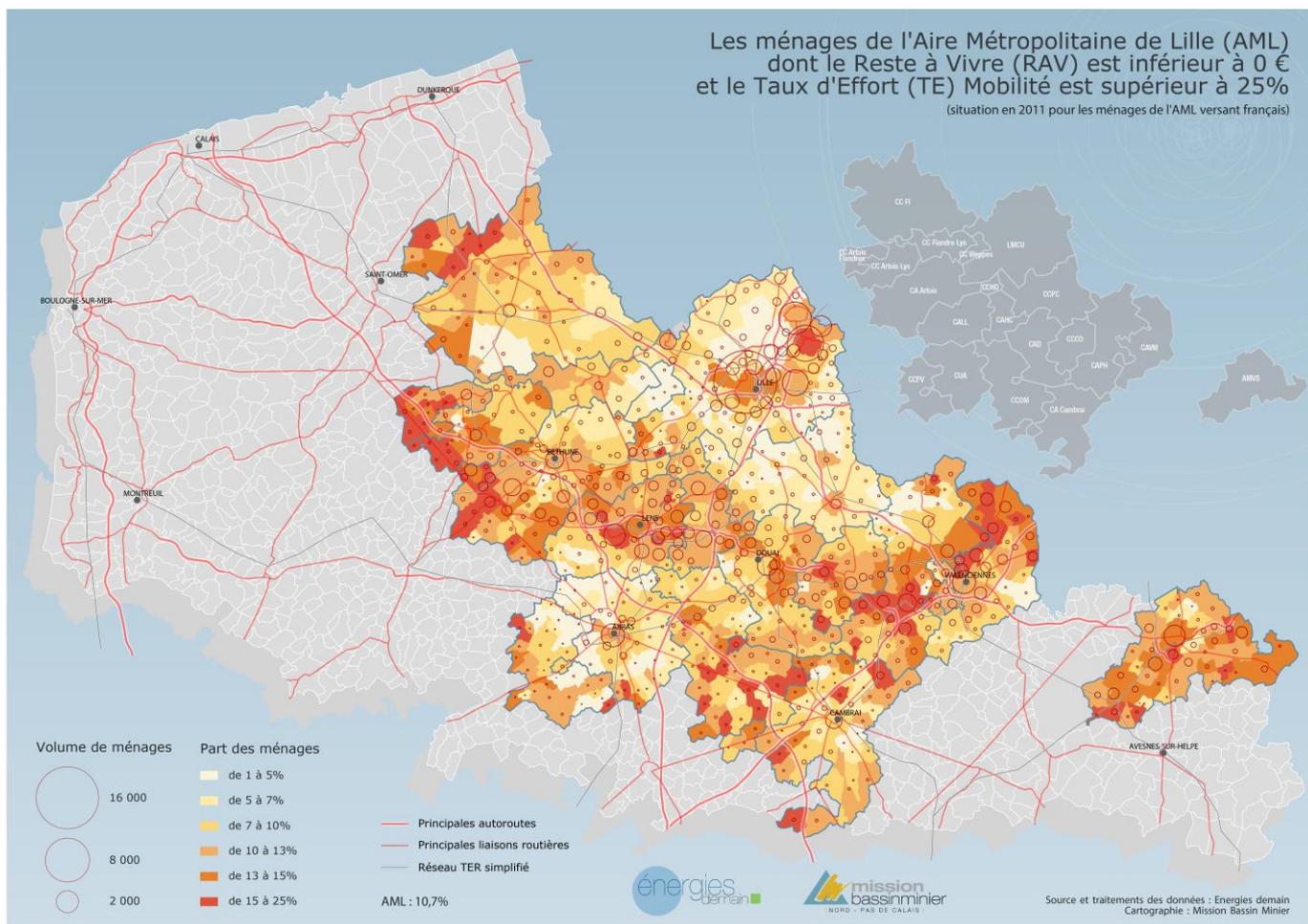
- Apporter des réponses à une **demande de déplacements qui a évolué** en termes d'échelle (avec notamment un allongement des navettes domicile-travail lié à un marché du travail de plus en plus intégré à l'échelle métropolitaine), en termes de rythme (avec des flux qui ne se concentrent plus uniquement aux heures de pointe), en termes de destinations (à côté des déplacements vers les pôles d'emplois qui restent structurants pour l'organisation de l'offre de transport, d'autres activités « quotidiennes » sont à prendre en compte comme l'accès aux établissements de santé en lien avec le vieillissement de la population ou encore la desserte des espaces des loisirs).



- Réduire la **dépendance à la voiture particulière** qui constitue un facteur de fragilité économique (avec l'émergence d'un phénomène de précarité énergétique lié au poids financier de l'usage de la voiture dans le budget des ménages – cf. étude exploratoire conduite par la Mission dans le cadre des travaux de l'association Aire métropolitaine de Lille) et une menace pour l'environnement (avec notamment une problématique de pollution de l'air qui peut nuire à la qualité du cadre de vie métropolitain).
- Offrir à tous des conditions équitables d'**accès à la mobilité** pour favoriser l'insertion sociale et professionnelle (accès à l'emploi, aux loisirs, à la santé...) notamment pour les populations les plus fragilisées. Pour les territoires du Bassin minier, où des freins économiques et « culturels » demeurent, cette question de l'accès à la mobilité représente un enjeu majeur de développement. Par ailleurs, dans un système métropolitain marqué par sa multipolarité, l'optimisation du maillage des transports collectifs pour connecter et irriguer les différents pôles urbains métropolitains est une condition essentielle pour le partage des ressources métropolitaines (activités, services, accessibilité internationale...). Constituant un enjeu de cohésion interne majeur, l'efficacité de ce maillage métropolitain repose sur un équilibre entre le développement de liaisons rapides (objet du projet REGL) et le maintien d'une desserte fine

des territoires en s'appuyant sur l'offre TER existante articulée aux réseaux de transports urbains.

Face à l'ampleur de ces défis, une voie nouvelle se dessine dans la conception de l'offre de transport ; celle d'une réponse globale et coordonnée entre l'ensemble des acteurs de la mobilité (publics et privés) pour **proposer un panel d'offres** reposant sur des solutions individuelles (voiture, vélo...), collectives (bus, autocars, tramway, TER...) et partagées (covoiturage, auto-partage...). Susceptible de répondre à la diversité des attentes, des moyens disponibles et d'optimiser l'offre existante, cette **approche par le service** peut progressivement se positionner comme une alternative pour un usage raisonné de la voiture. Afin d'accélérer cette dynamique, ce service de mobilité doit gagner en **fiabilité, flexibilité et en lisibilité** en s'appuyant sur la mobilisation de moyens sur l'animation (conseil en mobilité), la communication (au travers l'information voyageurs notamment) et l'innovation (technologique et organisationnelle).



**Un poids du budget « Transports » qui fragilise plus de 130 000 ménages à l'échelle métropolitaine – Extrait de l'étude exploratoire sur précarité énergétique liée au transport et à la mobilité à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille – Mission Bassin Minier, AML, Energies Demain, SYSTRA – Juin 2015**

## Conclusion

Paysage « vivant », le Bassin minier évolue selon une **trajectoire jalonnée d'opportunités** : la valorisation de son patrimoine inscrit à l'UNESCO en lien avec la destination touristique « Autour du Louvre Lens », l'engagement dans la transition énergétique, la poursuite de la structuration de l'offre de transport métropolitaine, la mise en œuvre de la Trame verte et bleue, le développement des potentialités économiques sont des dynamiques qui ouvrent aujourd'hui de nouvelles perspectives pour le territoire. Permettant d'apporter des réponses aux enjeux identifiés, **la mobilisation de l'ensemble des acteurs doit permettre une adaptation du projet REGL pour lui permettre d'entrer pleinement en synergie avec les dynamiques engagées.** La poursuite des échanges initiés lors de ce Débat Public permettra d'enrichir la démarche d'étude sur des sujets relevant de **l'implication collective et durable** des partenaires, notamment :

- ➔ La **préservation de l'intégrité du Bien** inscrit au Patrimoine mondial et la protection des ressources naturelles et paysagères ;
- ➔ La **coordination des politiques publiques** pour accompagner les choix des ménages et des entreprises en matière de mobilité et d'implantation ;
- ➔ L'expérimentation et l'évaluation de **solutions de mobilité innovantes** basées sur la connaissance des pratiques.

Outil d'ingénierie au service de la mutation du Bassin minier, la Mission propose de jouer un rôle dans **l'animation de ces échanges.**



[www.missionbassinminier.org](http://www.missionbassinminier.org)



Organisation  
des Nations Unies  
pour l'éducation,  
la science et la culture



**Bassin minier  
du Nord-Pas de Calais**  
inscrit sur la Liste du  
patrimoine mondial en 2012

[www.bassinminier-patrimoinemondial.org](http://www.bassinminier-patrimoinemondial.org)

Carreau de Fosse du 9/9bis  
Rue du Tordoir - BP 16  
F 62 590 OIGNIES  
Tél. +33 (0)3 21 08 72 72