

Un réseau express, maillon d'une politique de mobilité globale, au service d'un projet d'aménagement durable du territoire

PROFESSIONNELS VILLES & TERRITOIRES

A la suite d'une présentation du projet aux professionnels, le Mercredi 24 juin 2015 (rendez-vous n°7), quelques-uns ont souhaité revenir sur les propos échangés : **Bruno Feracci**, architecte dplg & urbaniste opqu, délégué régional de la Société Française des Urbanistes

Blandine Ménager, Membre du Conseil de développement de la Métropole Européenne de Lille

Philippe Druon, Président du Conseil Français des Urbanistes, membre du Conseil de Développement du Pays d'Artois

Caroline Bigot, Paysagiste dplg, Paysagiste Conseil de l'Etat, Enseignante

Benoit Poncelet, Directeur du Caue du Nord

Béatrice Auxent, Présidente du Conseil Régional de l'Ordre des Architectes

Caroline Proy, Vice-Présidente du Conseil Régional de l'ordre des architectes

Jean Pierre Mispelon, UrbanCoach Président de l'Association Régionale des Urbanistes Nord-Pas de Calais-Picardie (ARUNPP)

L'aire urbaine centrale du Nord-Pas de Calais est marquée par

- un éloignement domicile-travail de plus en plus important, lié en particulier à un déséquilibre sensible entre la répartition de l'offre d'emplois - notamment plus importante dans l'agglomération lilloise que dans le bassin minier - et l'offre de logements mieux répartie,
- un réseau autoroutier régional particulièrement dense - au détriment d'un maillage routier secondaire - qui a favorisé ce déséquilibre en facilitant les déplacements "pendulaires".

Ce contexte particulier conduit aujourd'hui à saturer le réseau autoroutier comme celui des transports ferroviaires express régionaux.

Au regard de cette situation, la Région Nord-Pas de Calais a mis à l'étude un projet de Réseau Express Grand Lille qui disposerait d'un "tronc commun" reliant Sainte-Henriette et Lille, avec des prolongements vers Arras et Douai au sud, Armentières et Courtrai au nord. L'ensemble offrirait une fréquence nettement améliorée par rapport aux dessertes équivalentes actuelles, comme un temps de trajet raccourci. Les premières estimations annoncent un investissement de plus de 2,110 milliards d'euros. Aucun chiffre n'a été avancé quant aux coûts de fonctionnement et de gestion de l'infrastructure nouvelle comme du matériel roulant qui y circulera, même si les horaires de fonctionnement du futur REGL sont déjà appréciés avec une précision de l'ordre de la minute...

Cette solution a été comparée à d'autres, notamment celle qui viserait à conforter le réseau existant. Il apparaît que du point de vue de l'efficacité du transport, les hypothèses de confortement du réseau existant seraient moins performantes.

De fait, la manière dont nous disposons les fonctions et dont nous les combinons peut contribuer à enrichir ou bien à appauvrir le territoire. L'intelligence territoriale est un élément clé de la fabrication de plus-values, autrement dit, chaque euros d'investissement public peut contribuer à valoriser l'existant ou au contraire entrainer son déclin.

RAISONS D'UN RESEAU. L'EQUIPEMENT D'UN TERRITOIRE VAUT RAREMENT AMENAGEMENT.

Si elle n'est pas intégrée dans une réflexion plus large, la création d'une infrastructure de transport nouvelle n'est-elle pas qu'un outil de mobilité, c'est à dire un outil de déménagement plutôt que d'aménagement ?

Du point de vue de l'aménagement du territoire, le choix proposé pour le REGL a deux conséquences lourdes au moins :

- en visant à faciliter les déplacements quotidiens entre Ste Henriette et la gare Lille Flandres, ne fait-il pas que prendre acte de l'éloignement entre domicile et travail, voire même en le favorisant ;

- en proposant une nouvelle infrastructure performante (au moins pour un temps), ne va-t-il pas inmanquablement générer des relocalisations dans le domaine de l'habitat comme dans celui de l'emploi, qu'il est indispensable de prendre en compte pour qui veut maîtriser un tant soit peu l'organisation d'un territoire.

Or le projet de REGL n'a été abordé aujourd'hui que sous l'angle de la performance en termes de déplacement. Il importe que les implications qu'il aura nécessairement en termes d'aménagement du territoire, de paysage, de création d'un nouveau patrimoine construit ne soient pas envisagées comme un accompagnement à venir du projet, voire comme des mesures compensatrices des effets néfastes sur l'environnement qu'il pourrait avoir, mais bien comme des composantes du projet, au même titre que la composante déplacement.

La Région Nord-Pas de Calais est un espace de gouvernance qui articule aménagement du territoire, transport, économie...

Elle a porté le Schéma Régional d'Aménagement Durable du Territoire (SRADT), un schéma régional du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE), une Directive Régionale d'Aménagement (DRA) maîtrise de la périurbanisation, ... Elle intervient dans les domaines du développement économique, à travers notamment la démarche de Troisième Révolution Industrielle (TRI). Enfin, dans le domaine des transports, elle a une vision intermodale forte, que ce soit à travers le déplacement des lycéens, ou le Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports.

Elle dispose de beaucoup de leviers pour, à la différence d'un opérateur transport, penser le territoire et les besoins des habitants dans leur globalité.

La question des mobilités ne doit-elle pas être abordée à de multiples échelles, dans un souci de maillage des différents outils mis à disposition des usagers ?

En matière de report modal, c'est toujours le dernier kilomètre qui définit la performance globale du dispositif.

Par ailleurs, à plusieurs reprises, il a été mentionné dans les débats, que la performance du réseau voyageur ferroviaire est limitée par la présence du fret sur les voies régionales (Lille-Tourcoing ou Lille-Douai notamment). Il est donc manifeste que les questions de mobilité doivent également intégrer celles des marchandises.

La conception d'un mode de transport nouveau ne peut se suffire d'un barreau ferroviaire neuf et de quelques cadencements supplémentaires sur l'existant. Comment, et avec quel niveau de performance global va se faire la desserte de l'ensemble des générateurs de déplacement ?

Dans un contexte de resserrement économique et démographique, n'y a-t-il pas un enjeu fort de valorisation de la structure urbaine existante.

Dans un contexte de limitation de la capacité à construire et des évolutions démographiques faibles, la conception d'une capacité de transport supplémentaire ne peut se faire qu'en recherchant à consolider les structures de vie existantes....

Il nous faut aujourd'hui construire la ville sur elle-même, que ce soit par économie de la ressource, renforcement des équilibres sociaux, préservation de la capacité de production agricole ou de la biodiversité, valorisation des héritages du passé, renforcement des aménités urbaines indispensables à une économie fortement tertiarisée.

Il est essentiel que l'investissement mobilité qui sera réalisé ne vienne pas remettre en cause des polarités urbaines existantes. Comment envisager par exemple qu'un investissement de cette importance n'améliore pas le temps de parcours entre Lille et Lens d'une part, Lille et Douai d'autre part ?

Dans ce contexte, les gares existantes sont importantes dans la mesure où elles ont fixé des polarités dans la ville.

Mais il ne faudrait toutefois pas oublier que qui dit gare ne dit pas nécessairement polarité urbaine.

Le REGL ne doit-il pas d'abord apporter de réelles réponses aux dysfonctionnements patents des déplacements en région.

Une rapide lecture des documents de présentation publique du projet amène immédiatement deux questions :

- le projet retenu et les solutions "alternatives" qui ont été étudiées ne portent que sur un volet ferroviaire. Pourquoi ne pas avoir étudié un scénario combinant "renforcement des lignes existantes" et mise en œuvre d'une politique foncière volontariste, à l'échelle du grand Lille, visant à mieux organiser la répartition des emplois et de l'habitat ? En n'abordant

que l'angle des transports, le projet traite une conséquence de l'éparpillement urbain : l'éloignement de plus en plus important entre domicile et lieu du travail accroît les besoins quotidiens en matière de déplacement. En facilitant la mobilité, le projet contribue d'une certaine manière à encourager cet éloignement. Les 2,11 milliards d'euros annoncés pour le projet ne pourraient-ils pas être utilisés pour améliorer l'existant d'une part, se donner les moyens de mieux équilibrer la répartition de l'offre emploi/habitat sur le territoire du Grand Lille d'autre part?

- près de 25% du coût de l'investissement annoncé sont utilisés pour la création d'une gare souterraine à LilleFlandres. Le montant apparaît disproportionné au regard de l'ensemble du budget, surtout quand d'importantes emprises ferroviaires, apparemment faiblement utilisées, semblent disponibles, au prix sans doute d'une réorganisation, mais très vraisemblablement moins coûteuse qu'une solution "tout enterré". Il apparaît tout à fait nécessaire d'étudier plus complètement l'hypothèse d'une gare "au sol", en réorganisant ces emprises. On y trouverait en outre l'occasion de projets urbains intéressants : à l'est, en articulant la nouvelle gare avec le projet Saint Sauveur et le quartier de Fives ou les franges d'Hellemmes ; au sud, en trouvant là le moyen d'une nouvelle connexion entre Lille "intra-muros" et les faubourgs du sud.

Penser une offre globale de transport du XXIème siècle. Comment valoriser au mieux l'existant et penser les réalisations nouvelles en lien avec les technologies de demain ?

Lors de la réunion associant les professionnels de l'architecture, de l'urbanisme et du paysage, qui s'est tenue à l'initiative de la Commission Nationale du Débat Public le 24 juin 2015, a été évoquée une infrastructure qui a marqué durablement le paysage de la métropole lilloise - même si elle est aujourd'hui fortement déqualifiée - et qui en fut sans doute le premier élément fédérateur : le "grand boulevard". Axe de transport majeur de la métropole lilloise, réalisé au début du XXème siècle, le grand boulevard n'a pas été pensé seulement comme un support de déplacement, mais

aussi comme une promenade urbaine et "une œuvre d'hygiène sociale, qui offrirait aux ouvriers, aux employés et petits rentiers un cottage sain avec jardin". C'est à dire que c'est un projet global qui a été proposé.

Et en effet, si l'on retient aujourd'hui surtout le nom d'Alfred Mongy, qui détermina précisément le tracé et stations du tramway, le grand boulevard est un projet qu'il élaborait en commun avec Arthur-Ghislain Stoclet, nommé agent voyer en chef et avec le docteur Théophile Bécour, hygiéniste qui en avait porté la proposition au sein du Conseil Général.

Nous proposons qu'à l'instar du Grand Boulevard pour le XXème siècle, le REGL devienne un projet de transport en commun du XXIème siècle". Pour cela il est indispensable d'en faire un projet d'ensemble qui prenne en compte, en même temps que la dimension mobilité, toutes les composantes d'un projet d'aménagement du territoire d'échelle régionale : paysagère, environnementale, sociale, économique et urbanistique.

Le lieu de réflexion sur ce sujet pourrait prendre la forme d'un « atelier du Grand Lille ».

Outre les questions d'aménagement urbain, les échanges ont également rapporté l'histoire du VAL, métro automatique, fleuron de la technologie française en matière de transport et qui est né du besoin de relier la ville de Lille à la cité universitaire implantée à la périphérie. Il ne faudrait pas en effet que cette infrastructure nouvelle ne soit qu'une branche de plus d'un réseau ferroviaire du XIXème siècle...

La juste définition du tronc commun ne portet-il pas un enjeu fort d'aménagement régional qui mérite davantage d'alternatives : Hénin-Lille, Carvin-Mouscron, ... ?

Le projet introduit la notion de « tronc commun », calquant ainsi la réponse ferroviaire sur le tracé du réseau autoroutier existant. Cette transposition est-elle véritablement opportune et/ou pertinente en termes d'aménagement du territoire ?

Dans ce type de planification d'outil de mobilité, ce qui compte le plus n'est-il pas la localisation des points

d'échange (la gare) et non le tracé à proprement parler. (D'autant qu'en exploitation la distance ne compte pas beaucoup plus que le nombre de courbes ou de points d'arrêt).

Dès lors où l'on s'affranchit de l'évidence autoroutière, trois interrogations se font jour :

- Quel bénéfice tirer d'un nouveau pôle d'échange éclaté sur Ste Henriette ?
 - Ne peut-on assurer la connexion vers la Belgique via Tourcoing et Roubaix en économisant de lourds travaux au niveau de Lille-Flandres ?
- La dépense envisagée pour la gare souterraine de Lille Flandres ne peut-elle être mieux utilisée dans le contexte multipolaire de l'agglomération ?
- Par ailleurs, la valorisation du pôle existant de Libercourt/Carvin ne permet-elle pas d'envisager une desserte de la dorsale minière en « Y » plus efficiente qu'une desserte en « T » ?

Le « Grand Lille » ne doit-il pas aussi intégrer une ouverture sur la mer, en prenant en compte l'offre déjà existante en terme de TERGV et en assurant des connexions sans ruptures de charge entre les différents territoires et la mer ?

Un territoire ouvert sur le monde est un territoire qui est connecté à sa façade maritime. C'est un vecteur de bien-être, mais aussi d'échange ou de ressource.

Si l'offre TER-GV a permis de diminuer sensiblement les temps de parcours entre Lille et Dunkerque-Calais-Boulogne, Valenciennes, Douai, ou Roubaix-Tourcoing ont vu disparaître les trains directs qui jadis les reliaient à la mer. De même, il est possible d'aller de Lens à Dunkerque, mais pas à Calais ou Boulogne qui sont dans le même département...

Aussi, un « Réseau Express Grand Lille » le bien nommé, se doit-il d'intégrer la question de l'accès au littoral de l'ensemble de sa population, et pas seulement ceux qui résident à proximité de la gare Lille-Flandres.

VERS L'ATELIER MULTIPARTENARIAL DE LA REGION URBAINE DE LILLE.

A l'instar de ce qui se fait en région parisienne avec l'Atelier International du Grand Paris qui accompagne les actions d'équipement (Grand Paris Express), de gouvernance (Métropole du Grand Paris), et de réflexion, ne faut-il pas que ce grand projet régional soit l'occasion de la mise en place d'une instance de travail collective, qui aide à ancrer et à préciser ce projet, en écho au foisonnement de contributions issues du débat public présent ?

Le projet porte en lui le germe d'une approche à grande échelle, et c'est là une grande part de son intérêt. Comment utiliser l'ouverture de la réflexion pour interroger l'ambition du territoire ?

Construire le paysage du projet pour être en capacité d'inventer le territoire de demain.

Le projet est élaboré avec le principe ERP : éviter, réduire, compenser. Les objectifs de préservation du patrimoine, ou de remaillage de la Trame Verte et Bleue (illustré par un fameux écoduque !) montrent surtout le manque d'ambition politique et stratégique de placer le paysage comme précurseur de l'espace urbain.

Et d'activer un processus d'anticipation, de création et d'abstraction, que les projets à ces échelles nécessitent, pour créer les infrastructures de demain plutôt que de répéter celles d'hier.

A une démarche raisonnable, raisonnée et déductive, il faut opposer une réelle stratégie de territoire qui refuse d'appliquer des procédés connus (ceux des bureaux d'études) et convenus, mais forme un véritable Projet de Paysage, paysage urbain et paysage rural, paysage d'infrastructure.

La création d'un atelier pluridisciplinaire, partie prenante de l'élaboration d'un tel projet serait susceptible de permettre de résoudre et anticiper plusieurs problématiques en les composant, plutôt que de se contenter de juxtaposer consécutivement les réponses à l'analyse à chacune d'elles.

Il faut prendre effectivement la suite d'un Jacques Simon, d'un Gilles Vexlard, pour engager des projets innovants, sans bien-pensance stérilisante.

Les exemples existent, il sont à chercher vers le Nord : les Pays Bas, le Danemark, la Suède, la Norvège, redéfinissent sans cesse leurs paysages en s'attaquant (gaillardement) à la topographie et à la prise en charge des étendues de l'espace non fini (dans l'espace comme dans le temps) plutôt qu'en restant au bord à essayer de ne pas « défaire » ce qui existe déjà.

50 ans après les travaux de l'OREAM, poser explicitement la question de la structuration de l'espace de vie des 3 millions de « grand lillois » .

Quels sont aujourd'hui, les sous-espaces de ce vaste bassin de vie qui regroupe bassin minier, agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing, Arrageois, Cambrésis, Courtrais, Tournais ?

Comment comprendre la contribution que peut apporter un réseau express à la structuration de ce territoire ?

Quelle place pour la consolidation de la ville sur elle-même dans une dynamique post péri-urbanisation ?

UN RESEAU POUR UN GRAND LILLE, UN RESEAU PARMIS D'AUTRES RESEAUX.

La zone d'influence du projet de REGL dépasse largement la stricte aire métropolitaine Lilloise : elle concerne aussi l'ancien bassin minier, puis l'Artois et le Cambrais, et enfin la Picardie, tous territoires qui vont être aussi, dans l'échelle de temps du projet REGL, impactés par le futur canal Seine Nord.

- La métropole transfrontalière est constituée d'une agglomération continue de villes abritant 1 million d'habitants environ. Elle joue un rôle de locomotive régionale et même internationale, compte-tenu de sa position transfrontalière,

- L'ancien bassin Minier, qui peine à se reconverter, classé UNESCO mais encore faiblement attractif, est formé d'un réseau de villes moyennes sans réelle continuité, se présentant transversalement et également réparti sur 100 km de part et d'autre de l'A1. Il est traversé d'est en ouest par l'A21.

- Le réseau autoroutier (A25, A1, A23, A22) desservant la métropole est saturé par un trafic poids lourds de transit. A ce trafic s'ajoute celui des camionnettes des entreprises et celui des véhicules légers des pendulaires domicile-travail.

- Les villes de DOUAI, ARRAS, LENS et VALENCIENNES sont assez bien desservies en TER mais leur infrastructure apparait vieillissante et pas assez attractive pour capter le trafic des véhicules légers.

- ARRAS dispose d'une liaison TER-GV la mettant à 21' de LILLE Europe.

La réflexion sur le REGL ne peut être séparée de la réflexion du SMT pour la desserte Est/Ouest du Bassin Minier (BRUAY-LA-BUISSIERE - LENS – HENIN – DOUAI – VALENCIENNES) : BHNS, Tram ...

- Par ailleurs, les deux départements du Nord et du Pas-de-Calais sont largement dotés en voies secondaires (anciennes nationales ou départementales) mais ces voies ne jouent plus un réel rôle de desserte intercommunales compte-tenu du développement de la péri-urbanisation

Eléments de vocabulaire

- Agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing

L'agglomération lilloise est composée de trois villes Lille, Roubaix et Tourcoing réparties en 2 pôles :

- Lille au sud-ouest
- Roubaix et Tourcoing au nord-est.

- Grand Lille

Issue d'une réunion non institutionnelle d'acteurs économiques, elle accompagne le rayonnement d'un territoire défini par la polarisation du centre tertiaire Lillois

- Aire Métropolitaine de Lille

L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai est un groupement européen de coopération territoriale (GECT) qui a été créé le 28 janvier 2008 pour favoriser la coopération transfrontalière entre la France et la Belgique. Il est peuplé de plus de deux millions d'habitants et couvre une surface de 3 533,5 km² en France et en Belgique.

- Aire Urbaine Centrale

L'aire urbaine centrale rassemble plus de 2,5 millions d'habitants (soit les 2/3 de la population régionale), répartis dans les arrondissements d'Arras, de Béthune, de Douai, de Lens, de Lille et de Valenciennes. A noter que le périmètre de l'aire urbaine centrale se distingue de celui de l'aire métropolitaine de Lille puisqu'il ne comprend ni les territoires français du Cambrésis, de la Sambre et de la Flandre Intérieure, ni le versant belge de la coopération métropolitaine.