

# Avis du Think Tank Axe Culture au débat public national concernant

## le réseau express Grand Lille

*Le mercredi 21 juillet 2015*

### 1. Avant l'avis, notre lecture concernant les origines du projet

Avant de donner un avis sur le projet de réseau express entre Lille et le bassin minier, il est important de rappeler les raisons qui ont poussé les collectivités territoriales à souhaiter la réalisation de cette infrastructure.

- **A l'origine, un accroissement de la mobilité domicile / travail entre Lille et le bassin minier**

Les flux domicile / travail entre Lille et le bassin minier du Nord Pas de Calais ont connu une forte croissance, dont une part importante se fait par la voiture via les axes autoroutiers, participant à leur encombrement.

Cet encombrement a été aggravé par la forte hausse du trafic de marchandise, problématique non abordée par le réseau express.

- **Trois raisons à l'accroissement de ces migrations domicile / travail**

L'accroissement de ces migrations s'est opéré via trois processus :

- **d'une part un manque d'emploi côté bassin minier** ayant conduit un nombre croissant de ses habitants à aller travailler sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille ; ce manque d'emploi est le fruit du déclin industriel mais aussi d'un manque d'ambition concernant le renouveau économique des territoires concernés ;
- **d'autre part, un manque de logements abordables côté Métropole lilloise**, ayant conduit un nombre croissant de ses habitants à aller habiter sur le bassin minier, où de nombreuses réserves foncières et des documents d'urbanisme souples ont permis la création de nombreux logements en secteur agricole ;
- **une hyper-concentration de l'emploi sur Lille et sa métropole** provoquant une surcharge des infrastructures de transports *vers Lille* le matin et *sortant de Lille* le soir, notamment via l'autoroute A1.



- **Un phénomène non géré du point de vue de l'aménagement**
  - Ce phénomène n'a été accompagné **d'aucune prise de conscience de la part des élus locaux**, à savoir ceux de Lille, du bassin minier et plus largement de la région.
  - C'est ainsi que **la demande en logements a trouvé une réponse largement construite à l'échelon communale** ; elle s'est donc traduite par une urbanisation anarchique dans le bassin minier via la création de nombreux lotissements, sur des territoires non desservis par les transports en commun et générant de forts trafics routiers supplémentaires.
- **L'encombrement des réseaux routiers, un problème de gouvernance et d'aménagement**
  - C'est le manque de **gouvernance territoriale**, ou, dit autrement, une gouvernance éclatée entre de trop nombreuses institutions (Voire cartes à la fin du document) qui a conduit à l'encombrement routier que nous connaissons aujourd'hui.
  - Alors que les migrations domicile / travail constituent une **problématique concernant le Très Grand Lille**, les Plans Locaux d'Urbanisme et donc la politique foncière est dans le meilleure des cas menée à l'échelle d'intercommunalités (Lille Métropole), et dans le pire des cas, à l'échelle des communes, ceci dans le cadre de SCoT souvent trop laxistes et petits.

## 2. Notre avis concernant le réseau express tel qu'il est présenté

- **Un avis a priori favorable**

La création d'une nouvelle infrastructure ferroviaire est presque nécessairement une bonne nouvelle pour une grande agglomération. En effet, il est nécessaire de pouvoir se déplacer rapidement et en transport en commun, ce qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre. En effet, outre les temps de transport, la pollution nuit également à l'attractivité des territoires.

- **Un projet insuffisant qui soigne les symptômes sans toucher aux sources du problème**

- Le projet de réseau express ne va pas résoudre notre difficulté à aménager un territoire de manière cohérente.
- Le **laisser aller** en matière de gouvernance territoriale et d'aménagement du territoire, est d'ailleurs encore d'actualité puisque de nombreux lotissements continuent d'être construits dans le bassin minier en zones agricoles, éloignés des transports en commun et en particulier des gares, avec l'A1 comme chemin principal pour se rendre à Lille.

- **Un projet coûteux et risqué en matière de dynamique territoriale engendrée**

- Le coût élevé du projet porte en lui le risque de voir se concentrer les moyens financiers sur les flux plutôt que sur la redynamisation des centres urbains en matière aussi bien résidentielle, économique que commerciale ; si c'est le cas, il est à craindre que ce projet aboutira à la poursuite de la dégradation du contexte



- urbain des villes du bassin minier, ou au mieux à leur spécialisation résidentielle pour devenir les banlieues dortoirs de Lille ;
- Le projet risque de polariser le développement économique dans le centre de Lille qui ne dispose pas des réserves foncières suffisantes pour l'accueillir.
- **La construction d'une nouvelle gare sous l'actuelle gare Lille Flandres est une aberration économique et technique**
    - Son **coût colossal ne se justifie pas**, si ce n'est dans l'optique d'une hypercentralisation au cœur de Lille, laquelle n'est pas souhaitable.
    - **Les contraintes techniques sont gigantesques** (creusement de la gare sous terrain, réalisation de l'ensemble des accès aux réseaux de métro et réseau SNCF, etc.) dans un secteur hyper-contraint ;
    - **La construction d'une gare dans un secteur moins contraint**, gare Saint Sauveur par exemple, sur un site desservi par le métro ou le train, serait de nature à faire des économies sur l'infrastructure.

### 3. Un avis favorable à trois conditions

---

#### CONDITION 1 : UNE GOUVERNANCE A LA BONNE ECHELLE AVEC UN SCoT COMMUN POUR LILLE ET LE BASSIN MINIER

La création d'une telle infrastructure ne peut être menée sans une politique d'aménagement à l'échelle concernée. Il faut donc a minima un SCoT à l'échelle de Lille et du Bassin Minier avec des Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux qui prennent le relais et qui organisent le territoire pour :

- préparer la réalisation de l'infrastructure ;
- éviter un aménagement anarchique à l'avenir ;
- créer les conditions d'un développement équilibré du Grand Lille ou chaque pôle trouvera son rôle résidentiel et économique.

Le Conseil Régional et la plupart des collectivités le disent : cette infrastructure est celle du Grand Lille. Passons de la parole aux actes en changeant nos outils de gouvernance territoriale.

Le SCoT de Lille en traitant de l'occupation du sol sur son seul arrondissement n'a aucun sens et ne servira à rien. Il pourra fixer toutes les règles imaginables pour améliorer les transports sur son territoire, en l'absence de stratégie commune avec les territoires du bassin minier, ce SCoT n'aura aucun effet et ne résoudra aucun problème fondamental.

#### CONDITION 2 : DES PROJETS URBAINS D'ENVERGURE POUR LES VILLES DESSERVIES

Cette infrastructure doit être accompagnée d'une politique très ambitieuse pour développer les centres urbains du bassin minier, d'un point de vue aussi bien résidentiel qu'économique et commercial, ceci pour éviter d'une part que ces centres deviennent les cités dortoirs de Lille, d'autre part pour éviter qu'elles ne poursuivent leur déclin. Il est donc nécessaire de densifier autour des gares.



Cette ambition nécessite une solidarité et un consensus à l'échelle régionale.

Les gares desservies (Douai, Lens, Arras, etc.) par le réseau doivent devenir des pôles économiques, résidentiels et commerciaux du Grand Lille, ceci afin de venir renforcer le développement d'une grande métropole qui se veut européenne.

Ainsi, le réseau express ne doit pas être envisagé comme un lien vers Lille, mis comme **une colonne vertébrale du Grand Lille où chaque entité desservie prendrait sa place dans la grande métropole**. N'oublions pas que Lille est une petite ville, est qu'elle n'est pas en mesure de porter seule un projet de grande métropole Européenne.

A l'échelle européenne, Lille n'est rien, mais le Grand Lille a tout d'une véritable métropole européenne : le Louvre, Toyota, IBM, Auchan, OVH, le Patrimoine Mondial de l'UNESCO, la Reine des Citadelles, Euralille, Dourges, les Ports, les centres historiques, etc.

### **CONDITION 3 : DE NOUVELLES GARES ACCOMPAGNEES DE PROJETS URBAINS A LA HAUTEUR DE L'AMBITION DU RESEAU EXPRESS**

Les nouvelles gares n'ont de sens que si elles sont accompagnées de projets urbains ambitieux. On ne peut imaginer aujourd'hui créer des gares parking.

- **Gare Grand Stade de Lille**

En l'état actuel, la gare du Grand Stade n'a aucune utilité, les parkings vides créés à l'occasion sont vides 90% de l'année. Cependant, une telle gare pourrait être justifiée si elle était accompagnée d'un projet urbain de grande dimension. Reste à savoir si le foncier disponible à proximité le permettrait. En l'absence de cette ambition, il n'y a aucune raison de créer une gare à proximité du Grand Stade.

- **Gare aéroport de Lesquin**

Le réseau express est clairement l'occasion de desservir l'aéroport de Lille et de lui donner une nouvelle ambition. Mais à nouveau, il serait bon que le projet soit accompagné d'une ambition forte en matière immobilière.

---

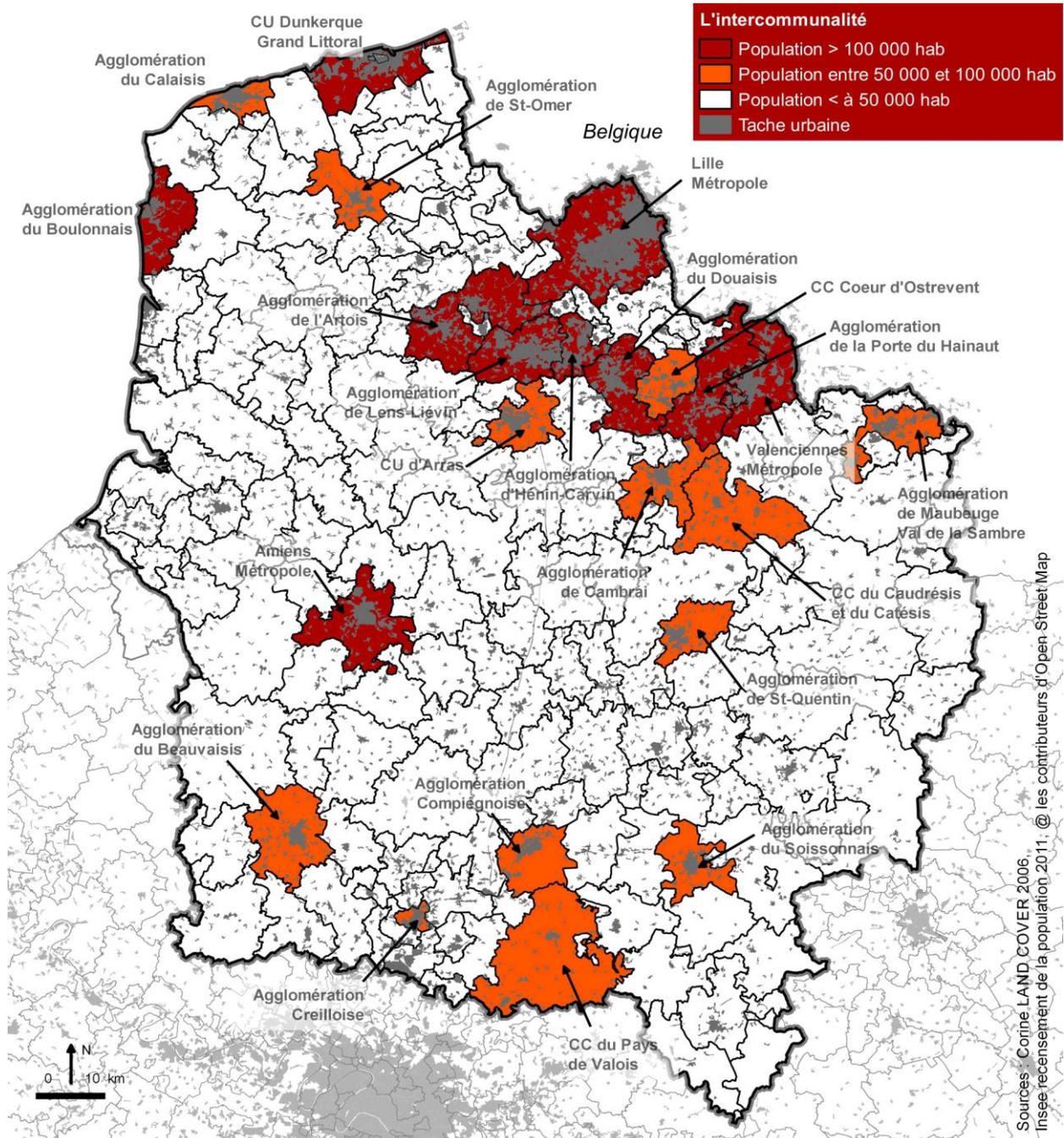
### **Pour conclure,**

***Espérons que ce projet, qu'il se réalise ou non, ne se fera pas sur des compromis politiques mais sur les bases d'un aménagement cohérent du territoire à l'échelle du Très Grand Lille, à savoir celle de la métropole lilloise et le bassin minier.***

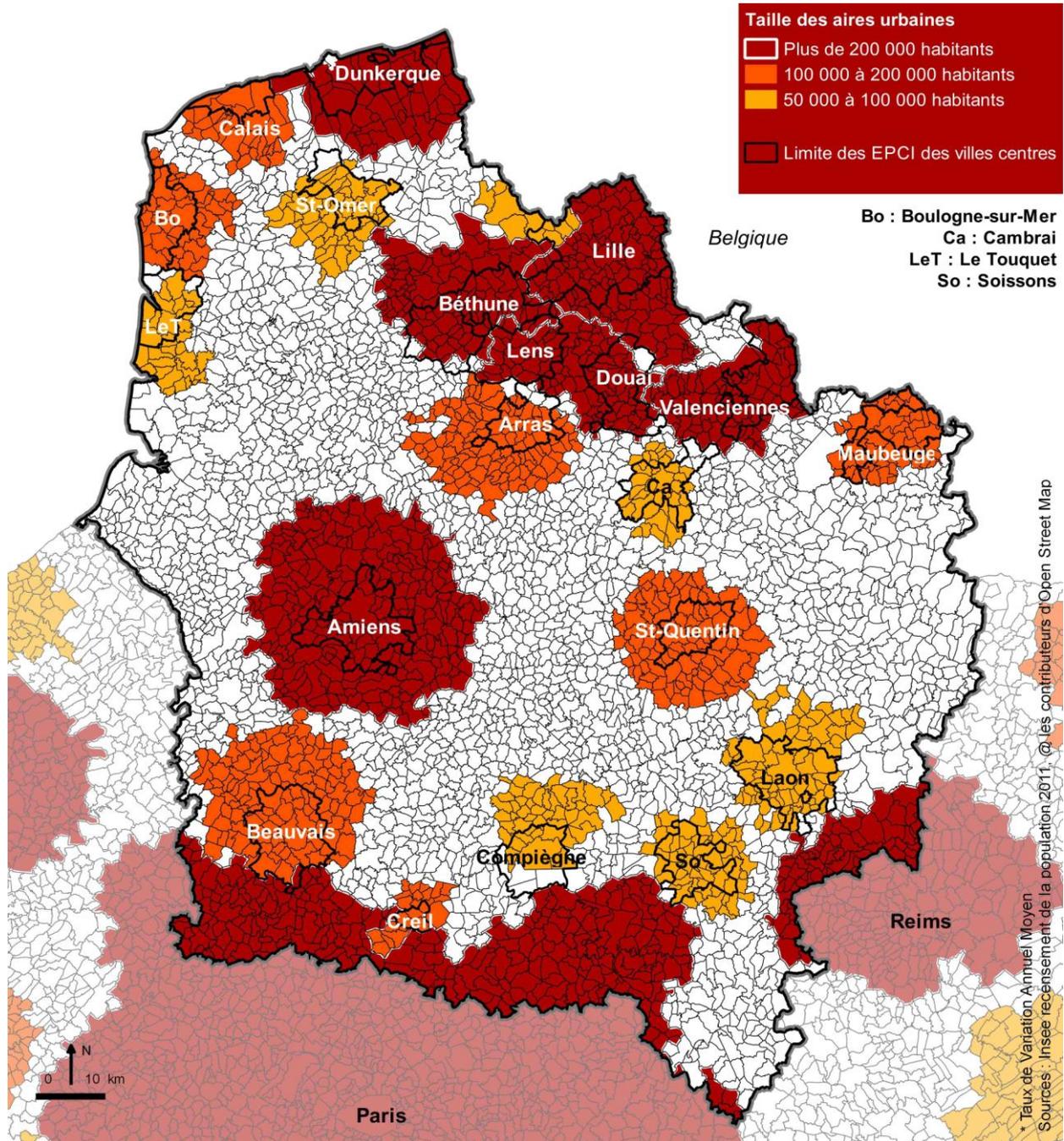
---

**Carte 1**

**L'intercommunalité en Nord Pas de Calais Picardie : le grand cafouillis !**



**Carte 2**  
**Les aires urbaines de la région Nord Pas de Calais Picardie : le Très Grand Lille existe !**



## Qui sommes-nous ?

Le Think Tank Axe Culture est un groupe de réflexion composé de citoyens dont l'objectif est d'alimenter le débat public sur la grande région Nord Pas de Calais Picardie dans des domaines aussi variés que les politiques culturelles, l'urbanisme, le développement économique, les transports et de manière générale l'aménagement du territoire.

### Think Tank Axe Culture

[www.axeculture.com](http://www.axeculture.com)

[www.facebook.com/axeculture](https://www.facebook.com/axeculture)

Twitter : @axeculture

