



RAPPORT DE STAGE AU CONSEIL REGIONAL NORD- PAS DE CALAIS

Etude du projet de liaison ferroviaire rapide de l'aire métropolitaine lilloise, Préparation du débat public

Maitre de stage, Arnaud SEGARD, Direction des Transports, Responsable du Service des Projets Ferroviaires. Conseil Régional Nord-pas de Calais.

Tuteur universitaire, Jean-Pierre WOLFF, Professeur des universités, Département Géographie Aménagement Environnement. Université de Toulouse-le-Mirail.

Charlotte BROUTIN
Master 2 Villes & Territoires
Transport Logistique et Environnement
Université Toulouse-le-Mirail
Année universitaire 2013-2014

Remerciements

Je tiens à remercier l'ensemble de mes professeurs de Géographie et Aménagement du Territoire qui m'ont apporté des enseignements tout au long de mon parcours universitaire. Ce stage fut pour moi un exercice de recherche et de réflexion, au sein d'une collectivité territoriale.

Je remercie M. Wolff mon professeur de master 2 Transport, Logistique et Environnement, pour son enseignement dans le domaine ferroviaire.

Je remercie également mon maître de stage M. Segard pour sa confiance et ses conseils dans la direction de mon stage.

Je remercie l'ensemble du personnel du secteur Transport et Mobilité du Conseil Régional du Nord-Pas de Calais pour leur accueil, et les personnes que j'ai pu rencontrer qui ont su répondre à mes questions, me conseiller des pistes de réflexion relatives au projet Grand Lille et m'expliquer le fonctionnement de la Région.

Avant-propos

Lors de la séance plénière du 21 novembre 2013, le Conseil Régional a décidé de saisir la commission nationale de débat public sur le projet de liaison rapide ferroviaire entre Lille et le bassin minier.

Le Conseil Régional Nord-pas de Calais a saisi la CNDP, en tant que personne publique responsable du projet. La première saisine a été rejetée le 4 mars 2014, car la Région n'avait pas à cette date la compétence de maîtrise d'ouvrage. Cette dernière lui a été attribuée d'après la réforme ferroviaire le 4 août 2014. Une nouvelle saisine de la CNDP est prévue.

Sommaire

Partie 1	Présentation du contexte du stage et de l'organisation de la mobilité régionale...	7
1.1	Le Conseil Régional Nord-Pas de Calais.....	8
1.2	Présentation du projet ferroviaire de l'aire métropolitaine lilloise : localisation et contexte	12
1.3	La mobilité : des pratiques, des acteurs, et les orientations régionales.	20
Partie 2	Le territoire d'étude : présentation du contexte paysager et environnemental...	41
2.1	Plusieurs paysages.....	42
2.2	Les enjeux environnementaux	51
2.3	Les enjeux patrimoniaux.....	55
Partie 3	Le contexte socio-économique, du Nord-Pas de Calais à l'Aire Métropolitaine Lilloise.....	59
3.1	Une région dense nord européenne	60
3.2	Un territoire à plusieurs dynamiques démographiques	63
3.3	Le développement économique caractérise des territoires spécialisés et interdépendants.....	69
Partie 4	La mobilité régionale	83
4.1	Des territoires connectés.....	84
4.2	Les déplacements entre la métropole lilloise et le Bassin Minier	85
4.3	L'offre de mobilité régionale	96
4.4	Enjeux territoriaux de mobilité	109
Partie 5	Introduction au Débat Public national du projet Grand Lille.....	115
5.1	Pourquoi un Débat Public ?	116
5.2	Introduction à la démocratie participative	118
5.3	Le débat public	120
5.4	Exemple de projet présenté en Commission Nationale de Débat Public	126
5.5	Les enjeux territoriaux du projet Grand Lille	130
5.6	Point sur le sujet	139

Introduction

Le projet de liaison ferroviaire rapide, appelé projet Grand Lille, s'inscrit dans le contexte territorial complexe d'une Euro-région. Le Nord Pas de Calais demande une réflexion de l'Euro-Région jusqu'à l'échelle des bassins de vie pour comprendre les évolutions démographique, économique régionales et les particularités de l'aire Métropolitaine Lilloise. Le projet porté par le Conseil Régional s'inscrit dans un contexte paysager environnemental patrimonial social économique d'un territoire complexe. L'ampleur du projet justifie la préparation d'un débat public. C'est une opportunité pour rendre compte des besoins du territoire en matière de mobilité et des autres paramètres de vie des habitants de l'aire métropolitaine et du bassin minier.

Dans un effort d'amélioration de l'offre de transport en commun, de désengorgement des axes routiers à l'Aire Métropolitaine, d'accessibilité à la mobilité sans véhicule personnel, et de réduction des émissions de CO₂, la Région Nord-Pas de Calais répond à des objectifs sociaux, environnementaux et d'amélioration de la qualité du cadre de vie. La Région Nord-Pas de Calais exprime ses priorités dans le Schéma Régional des Transports et des Mobilité (26 septembre 2013) « Au-delà de la création de nouvelles infrastructures ou de la finalisation de chaînons manquants, nécessaires à la constitution d'un réseau intermodal d'intérêt régional, il s'agit pour l'institution de tirer au mieux parti des infrastructures existantes afin de limiter l'investissement territorial (consommation d'espace, nuisances), en inventant de nouvelles manières de se déplacer, d'avoir une approche en termes de mobilité et plus uniquement de transport. ». Cependant, pour garantir le succès d'une telle approche, il est nécessaire de s'appuyer sur « un réseau ferroviaire de grande qualité, territorialement maillé, véritable épine dorsale sur laquelle viennent s'articuler les autres transports collectifs ». Le projet Grand Lille est pensé en réponse à une demande de mobilité tout en respectant les engagements en matière de développement durable, dans l'axe du Grenelle II favorisant le secteur ferroviaire. Ce projet permet d'aborder les enjeux d'aménagement soulevés par un projet de grande infrastructure ferroviaire nécessitant plusieurs ouvrages d'art, ayant un impact sur le paysage et amenant à la création de nouvelles gares. Ainsi, ce sujet de stage permet de comprendre la dimension démocratique d'un débat public à propos d'un projet susceptible de modifier les pratiques de mobilité des habitants.

Le contexte du stage au sein du Conseil Régional, l'organisation de la mobilité du Nord pas de Calais et la présentation du projet ferroviaire sont abordés dans une première partie où il s'agit de prendre connaissance du système d'organisation de la mobilité sur le territoire, savoir comment les autorités organisatrices articulent leur politique. La réalisation d'une

infrastructure ferroviaire lourde a un impact paysager et environnemental. Une présentation des enjeux environnementaux et patrimoniaux concerne la partie 2. Puis le contexte social économique, et présenté dans la partie 3. Le projet se situant dans l'aire métropolitaine lilloise une étude de la mobilité régionale, dans la partie 4, est essentielle pour comprendre les enjeux de développement. Une introduction à la démocratie participative est présentée en partie 5, pour aborder la préparation du débat public du projet grand Lille.

Il convient de se poser la question des enjeux territoriaux soulevés par un projet ferroviaire de création de ligne nouvelle ou de rénovation de ligne. Quelle réponse proposer à une demande de mobilité régionale croissante et s'inscrivant dans un objectif de performance du TER, de réduction des GES, et adaptée aux nouvelles pratiques de mobilité, puis comment l'étape du débat public intervient dans la conception du projet ?

Partie 1 Présentation du contexte du stage et de l'organisation de la mobilité régionale

1.1 Le Conseil Régional Nord-Pas de Calais

1.1.1 *Structure d'accueil, ses domaines de compétence et actions*

Le Conseil Régional a la compétence d'aménagement du territoire qui se traduit par l'élaboration du Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) validé en séance plénière le 22 novembre 2006), incluant le schéma régional de transport. Posant les principes et le cadre d'un développement durable, équilibré et solidaire du territoire régional, pour les territoires, collectivités, entreprises, associations, il vise à répondre aux enjeux et exigences d'un développement soutenable respectant les richesses patrimoniales, humaines, culturelles et environnementales du Nord-Pas-de-Calais.

Entre 2002 et 2006, le schéma régional d'aménagement et de développement a été élaboré en ateliers thématiques : « Europe », « Environnement et Ressources », « Économie et Développement », « Modes de vie, Individus et Société », « Région Urbaine », « Institutions, associations et participation », dont les thèmes « Mobilité des personnes », « Déplacement des marchandises », rattachés à l'élaboration du Schéma régional des Transports. Chaque groupe de travail réunissant le Conseil régional et bureaux d'études, travaillant par thème dans l'objectif de repérer les tendances et les enjeux, les évolutions, les phénomènes émergents, les ruptures en cours ou souhaitées, et à proposer des moyens de régulation à propos des «problématiques transversales plutôt que de s'attacher à des analyses thématiques et sectorielles ».

Les principales compétences du Conseil Régional concernent les domaines suivants:

- **Les lycées et l'apprentissage.**

La Région finance la construction et l'entretien des établissements publics de formation de la région (lycées et CFA). Elle élabore la politique et de la carte des formations professionnelles, concernant les lycées professionnels, polyvalents, et les centres de formation par apprentissage (CFA). Elle s'occupe du budget de fonctionnement des lycées, achète du matériel pédagogique et d'autres aides pour les lycéens.

- **Les transports collectifs régionaux.**

Les Transports Express Régionaux (TER), ports et aéroports et leurs aménagements, sont financés par la Région. Elle a notamment la charge de l'organisation des transports ferroviaires régionaux. Elle s'implique auprès des usagers, via les comités

de ligne, pour améliorer les conditions d'accès de tous (plages horaires, tarifs, accessibilité). Depuis plusieurs années, la Région met en place des opérations spécifiques (ex. TER Mer, TER Vert).

- **La formation professionnelle.**

Le Conseil régional aide au financement des formations professionnelles (jeunes, adultes, demandeurs d'emplois) par la gestion des crédits AFPA. Il soutient la formation continue, la consolidation de parcours professionnels, accompagne les changements, développe la Validation des Acquis par l'Expérience (VAE), améliore l'accès aux formations sanitaires et sociales, et paramédicales.

- **Le développement économique.**

La Région soutient la création, le développement, la reprise d'entreprises. Elle favorise et encourage l'esprit d'initiative, valorise les secteurs et pôles d'activités, aide au développement de l'économie régionale et de l'emploi durable, conforte l'accroissement de l'économie sociale et solidaire, plaçant l'humain au cœur des priorités.

- **L'aménagement du territoire.** Plusieurs outils de coopération fixent des objectifs et des engagements. Le Conseil Régional et l'Etat élaborent un Contrat de Projet État-Région. Le Conseil Régional concernant son périmètre administratif élabore un Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT), puis en collaboration avec d'autres il élabore des schémas interrégionaux de littoral.

Le Conseil Régional veille à un développement équilibré de l'ensemble de son territoire, et favorise le progrès social et l'efficacité économique, tout en respectant l'environnement. Une démarche de développement durable est en place, afin d'aider à la modification des modes de production et de consommation. Son rôle est aussi d'accompagner et soutenir les partenaires et acteurs du territoire dans la mise en œuvre de leurs projets. D'autres compétences, non obligatoires, sont le résultat de choix régionaux, par exemple: l'environnement, la santé, la recherche, le sport, la culture.

1.1.2 Le secteur des transports et de la logistique au sein du Conseil Régional

L'action de la Région en matière de transports de voyageurs et de marchandises passe par l'élaboration d'outils. Ce sont des outils d'organisation, de coopération, de projection, et préconisation. Les Schémas régionaux des Transports (SRT) ont été institutionnalisés par la loi LOTI, loi d'organisation des transports intérieurs, et le Schéma Régional des Transports a été modifié par la loi d'orientation de l'aménagement et du développement durable, loi LOADDT en 1999. Puis le SRT a été repris par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (acte II de la décentralisation) et par l'ordonnance de 2005.

Le Transport Express Régional :

La Région Nord-Pas de Calais s'est engagée, de manière volontariste, Elle a été pionnière dans son investissement pour le TER. En 1978, elle finance l'acquisition de nouvelles rames et permet des dessertes supplémentaires sur 10 axes ferroviaires.

Le service TER Nord-Pas-de-Calais est lancé en 1986, suite à la mise en place d'une nouvelle politique commerciale de la SNCF sur le plan des transports régionaux. Dès 1997, la région Nord-Pas de Calais participe à une expérimentation de régionalisation du TER. Ainsi les expériences dans le Nord-Pas-de-Calais et dans les cinq autres régions servent de base et d'autant plus décisives pour la généralisation du conventionnement global des services TER par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), promulguée le 13 décembre 2000, à compter du 1er janvier 2002.

La Région est l'autorité organisatrice du TER depuis 2002. Par cette nouvelle acquisition de compétence, elle définit et finance le service de TER, des dessertes, de la tarification, de la qualité. Elle passe une convention avec la SNCF qui elle est chargée de réaliser ce service et de gérer les relations commerciales avec les usagers.

Le TER-GV a vu le jour en 2000. Il consiste à permettre aux utilisateurs du TER d'emprunter des TGV à des prix réduits. Mis en service vers le littoral dans un premier temps (Boulogne, Calais et Dunkerque), le TER-GV a ensuite rejoint Arras, puis Etaples et Rang-du-Fliers, en 2010.¹

Actuellement, 120 000 voyages sont effectués quotidiennement sur le réseau TER. Cela représente 38 % de voyageurs en plus depuis 2002, grâce à une augmentation de l'offre de 28%. Des liaisons rapides ont été créés et des axes renforcés La Région s'est fixé comme objectif, au travers du SRIT, d'atteindre 200 000 voyages par jour en 2020.

Les relations entre le Conseil Régional et la SNCF par une convention.

La région définit et finance le service TER via la convention qui la lie à la SNCF. Elle fixe des objectifs de qualité de service à la SNCF qui, si elle ne les remplit pas, verse des pénalités à la Région. Elle organise l'offre TER selon les demandes de la Région et fait circuler les trains. Elle assure la qualité du service et l'information des usagers. RFF est propriétaire des voies ferrées. Il entretient et rénove les voies et les infrastructures. Il accorde les circulations des trains et perçoit des péages en échange.

¹ Source : site région-nordpasdecals.fr

Les rapports entre la Région et la SNCF sont régis par une convention qui les lie. Cette convention définit le cadre dans lequel évolue la SNCF. La convention fixe les objectifs à la SNCF et le financement de ses missions.

La SNCF s'engage sur le service qu'elle rend aux voyageurs dans les gares, les points d'arrêts et les trains. Des objectifs ont donc été fixés pour améliorer le taux de ponctualité (hors cas exonératoires, non imputables à la SNCF, comme les actes de malveillance, des accidents de personnes...). L'objectif était de 95,4 % des trains à l'heure en 2011.²

La convention 2008-2014

D'après la convention signée le 4 mars 2008 pour une durée de sept ans (2008-2014), la Convention d'exploitation du service public régional de transport de voyageurs entre la région Nord-Pas-de-Calais et la SNCF, on relève entre autres les objectifs suivants :

- Instauration d'un horaire cadencé concerne Armentières, Béthune, Lens, Douai, Valenciennes et Arras, l'objectif étant d'au moins un train direct par heure vers Lille
- Développement l'offre des TER à grande vitesse (TERGV) vers Arras, la Côte d'Opale et Dunkerque.
- Renforcement de l'offre sur les transversales : Les liaisons transversales entre les pôles régionaux secondaires seront renforcées, tout comme l'offre sur le littoral.
- « Donner au TER de nouveaux moyens » : La Région s'est engagée dans un contrat de projets ferroviaires avec l'État et RFF qui doit permettre de profondes améliorations des infrastructures ferroviaires
- Suivi de la qualité de service : La Région a demandé à la SNCF de s'engager sur le service qu'elle rend aux voyageurs
- Mise en adéquation de l'offre avec les besoins de déplacement
- Simplification de la gamme tarifaire
- Amélioration de l'intermodalité : Elle constitue également un élément important de la convention, alliant à la fois l'offre, la tarification, l'information et la billettique. La Région et la SNCF veulent développer une offre et des services en concertation avec les autres collectivités et en coordination avec les autres réseaux de transport. Dans ce cadre, l'accès des usagers à vélo en gare est un enjeu stratégique nouveau qui comprend principalement la mise à disposition de dispositifs de stationnement, le cas échéant de services de consignes / location de vélos en complément de cette offre.

² Source : site région-nordpasdecalais.fr consulté en aout 2014

Les comités de lignes

Lieux d'écoute, d'information, d'échanges et de concertation, les comités de ligne réunissent toutes les personnes concernées par la qualité du service TER. Ce sont des lieux d'expression constructive et de responsabilité partagée. Usagers, élus régionaux, élus locaux, partenaires socioéconomiques, Région, SNCF, RFF, réfléchissent ensemble à l'amélioration constante du service TER.³

Le projet de lien rapide ferroviaire

La Région Nord – Pas de Calais a inscrit au Schéma Régional des Transports, adopté le 22 novembre 2006, la création d'un nouveau système capacitaire le long de l'autoroute A1, entre la Métropole Lilloise et le Bassin Minier, afin de faire face au développement de l'Aire Urbaine Centrale et à l'accroissement de ses besoins de mobilité. Cette démarche a été renouvelée dans le Schéma Régional de transports et des Mobilités adopté en novembre 2013.

En effet, la métropolisation et le fonctionnement de l'aire urbaine centrale rendent nécessaires la maîtrise des flux automobiles de l'A1. Le principal objectif du projet est d'opérer à un report modal.

Compte tenu du volume de clientèle automobile qu'il faudra capter, cela implique, au-delà de l'amélioration des infrastructures existantes, de créer une nouvelle liaison capacitaire rapide entre Lille et le Bassin minier, de type RER.

1.2 Présentation du projet ferroviaire de l'aire métropolitaine lilloise : localisation et contexte

La Région Nord – Pas de Calais a inscrit au Schéma Régional des Transports, adopté le 22 novembre 2006, la création d'un nouveau système capacitaire le long de l'autoroute A1, entre la Métropole Lilloise et le Bassin Minier. La stratégie régionale visant à « unir la Région par le rail » s'intéresse ici à la liaison entre la métropole lilloise et la conurbation de l'ancien Bassin Minier, par la réalisation d'un lien rapide ferroviaire entre la gare de Lille-Flandres, et la ville d'Hénin-Beaumont.

³ Source : site région-nordpasdecalsais.fr consulté en aout 2014.

1.2.1 Contexte géographique du projet

Riche d'un glorieux passé minier, la région Nord-Pas-de-Calais compte deux grandes aires urbaines : le Bassin Minier au sud (1,4 millions d'habitants pour 1200 km²) et la Métropole lilloise au nord (1,2 millions d'habitants pour 611 km²) forment l'aire urbaine la plus densément peuplée après l'Île-de-France.

La région Nord – Pas de Calais est la plus septentrionale du pays. Elle est cadrée au nord et à l'ouest par la mer du Nord et la Manche, frontière naturelle caractérisée par une frange côtière composée majoritairement de dunes. Au nord-est, la région ne possède pas limite géographique marquée.

La plaine de Flandre s'étend de part et d'autre de la frontière franco-belge. Elle est sillonnée par de nombreux cours d'eau. Au sud, les plateaux artésiens et avesnois, offrent d'innombrables points de vue sur tout le bassin minier qui délimite le Nord-Pas-de-Calais de sa région voisine, la Picardie.

De nature généralement plane, le relief de la région présente donc deux composantes topographiques majeures : la plaine de Flandre, qui se poursuit au-delà de la frontière avec la Belgique, et les plateaux de l'Avesnois, de l'Artois, et du Boulonnais, formant un croissant qui s'étire sur tout le pourtour sud de la région.

L'altitude moyenne, relativement faible, est d'environ 75 mètres, et est comprise entre le niveau de la mer et le point culminant de la région à 271 mètres (commune d'Anor).

1.2.2 Description du projet de ligne nouvelle

1.2.2.1 Le tracé

Le tracé de ce futur lien de situe dans un corridor suivant un axe Sud-Nord, c'est-à-dire de Hénin-Beaumont vers le centre de Lille. D'une longueur totale de 32 kilomètres, il est pressenti le long de la LGV-Nord jusqu'à Seclin, puis à proximité de l'aéroport de Lesquin, pour aboutir à la gare de Lille Flandre en souterrain. Le schéma suivant illustre la charge suivant le tracé de la ligne nouvelle. Le tronçon principal est le plus chargé, jusqu'à 13000 voyageurs montants par jours, au niveau de la gare de Lille Flandres. En vue d'un accueil supplémentaire de voyageurs des aménagements en gare voire des créations de gares suivent les prévisions de charge du réseau.

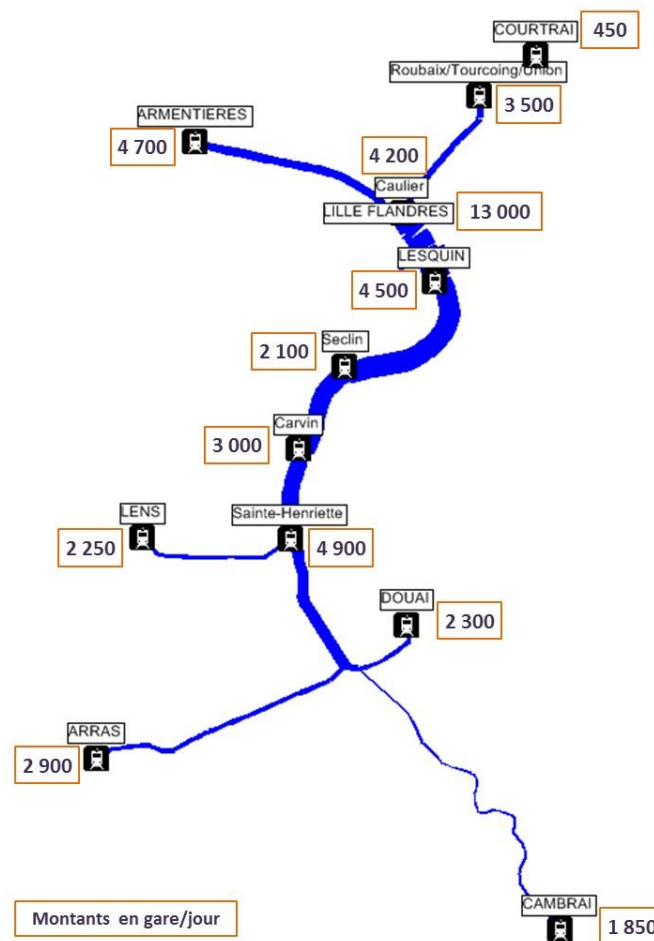


Figure 1 Schéma du tracé de la ligne nouvelle en tronçons de charge, chiffrée en nombre de montants par jour (Systra [2013])

Le tracé potentiel pressenti se situe dans un corridor suivant un axe Sud-Nord, c'est-à-dire de Hénin-Beaumont vers le centre de Lille. D'une longueur totale d'environ 30 km, il est pressenti le long de la LGV (Ligne à Grand Vitesse) Nord jusque Seclin, puis à proximité de l'aéroport de Lesquin suivant plusieurs variantes pour aboutir à Lille Flandres en souterrain. Ainsi cinq gares sont prévues sur le parcours : Hénin-Beaumont, Carvin, Seclin, Lesquin, et Lille-Flandres.

1.2.2.2 Les objectifs :

L'objectif et l'un des avantages de la ligne nouvelle entre le bassin minier et la métropole est une vitesse qui concurrence le mode routier. Le temps du trajet de la gare de Sainte Henriette (à créer dans le bassin minier) à la gare de Lille (Lille Flandres aménagée, ou une nouvelle gare Eura-Flandres) serait de 20 minutes. Le tableau suivant présente les prévisions de trafic possible de la nouvelle ligne ferroviaire.

Gare	Montant PPM SYSTRA Lille-Sainte Henriette : 20 min	Descendants PPM SYSTRA Lille-Sainte Henriette : 20 min	Montant + Descendants jour Lille-Sainte Henriette : 20 min
Mouscron	143	142	891
Union	892	1361	7041
Caulier	739	1953	8413
Armentières	2344	682	9456
Lille Flandres	1856	6447	25947
Lesquin-Aéroport	941	1938	8997
Seclin	1176	168	4200
Carvin	1647	250	5928
Sainte-Henriette	2571	548	9747
Lens	974	464	4494
Douai	867	604	4597
Arras	795	1054	5778
Cambrai	924	259	3697
TOTAL	15 870	15 870	99 184

Tableau 1 Les prévisions de trafic entre Sainte-Henriette et Lille, pour la ligne nouvelle (Systra 2013))

En effet un trafic de près de 10 000 voyageurs (montants et descendants par jour), demande d'une pat une infrastructure capacitaire, mais une fréquence de service capable de drainer le flux le plus important.

Le type RER

Le concept de référence envisagé est un système de type RER, c'est-à-dire un mode fortement capacitaire, rapide, réalisé en site propre, pouvant s'insérer aisément en secteur urbain dense, notamment en mode souterrain si nécessaire. Il s'agit d'un projet en mode ferroviaire, présentant l'intérêt d'être éventuellement interopérable avec le réseau ferré national.

Les hypothèses de travail sont de 12 trains / h / sens sur le tronc commun. Cela permet de présenter les temps de parcours suivants :

- Lille-Ste Henriette : 20 min 50 s
- Ste Henriette-Lens : 10 min
- Ste Henriette-Douai : 9min
- Ste Henriette-Arras : 13 min
- Ste Henriette-Cambrai : 23 min
- Lille-Armentières : 10 min 30 s
- Lille-Tourcoing (Union) : 12 min

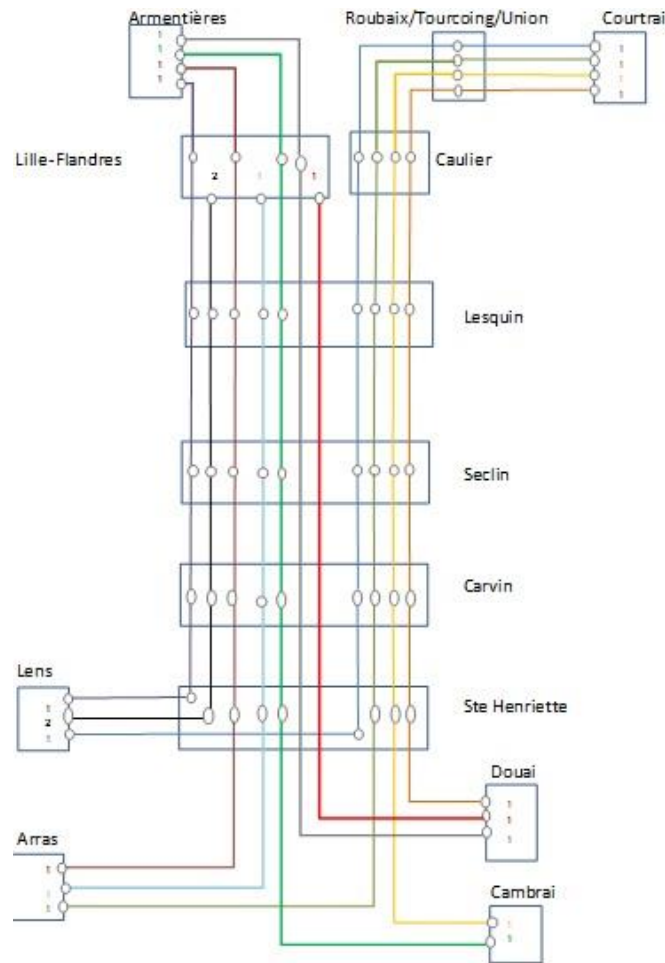


Figure 2 Schéma de l'offre de service de la nouvelle ligne (Systra [2013])

1.2.2.3 Aire d'étude

Au stade actuel des études du tracé de Hénin-Beaumont vers le centre de Lille, des arrêts sont envisagés à Carvin, Seclin, Lesquin et au Grand Stade.

Depuis le terminus Sud à Hénin-Beaumont, une extension de la liaison ferroviaire devra être rendue possible, notamment pour entrevoir une desserte future des agglomérations d'Arras, Douai et Cambrai.

Compte tenu de ces éléments de définition du projet et des visites de terrain effectuées préalablement au recueil de données par les bureaux d'études, une aire d'étude a été définie.

L'extrémité Sud de l'aire d'étude correspond :

- Au Nord, à la limite communale de Corbehem,
- Au Sud, aux rues de Courchelettes et de Brebières

Cette extrémité sud de l'aire d'étude intègre ainsi la halte ferroviaire de Corbehem située sur la voie ferrée de Paris-Nord à Lille (qui relie notamment Arras et Douai).

En direction du Nord, l'aire d'étude correspond à une zone de 500 m de part et d'autre de la voie ferrée située entre la bifurcation de Corbehem et Quiéry-la-Motte ; à l'intersection avec l'autoroute A1, les limites de l'aire d'étude sont situées à 500 m de part et d'autre d'une ligne virtuelle localisée entre l'A1 et la LGV Nord.

Elle intègre alors à Hénin-Beaumont l'échangeur A1/A21 ainsi que les deux terrils ; dans le secteur Sud-Ouest, elle correspond à une bande de 500 m au Sud de la RN43 compte tenu du projet de la ZAC de Sainte-Henriette ;

Elle englobe à l'Est les zones urbanisées de Dourges et est définie à l'Ouest par la limite communale entre Dourges et Hénin-Beaumont ;

Elle s'étend ensuite sur une bande de 500 m de part et d'autre de la LGV ; l'aire d'étude intègre ainsi l'autoroute A1

Elle s'élargit à l'Ouest à proximité du franchissement du Canal de la Deûle par la LGV, compte tenu des contraintes et notamment de la zone d'activités récente sur la route d'Oignies

Entre Carvin et Oignies, elle évite l'urbanisation de Courrières puis longe une ancienne voie ferrée entre Courrières et Carvin. Elle est toujours définie à l'Est à 500 m de la LGV.

Elle intègre une partie du centre de Carvin, compte tenu du projet de gare dans cette commune, et est située à 500 m à l'Est de la LGV. Ainsi, elle englobe également l'échangeur sur l'A1.

Au Nord de Carvin, l'aire d'étude correspond à une bande de 500 m de part et d'autre de la LGV. A Seclin, elle suit la RD925a pour intégrer les zones urbanisées à proximité de la voie ferrée et de la gare existante, puis longe la RD549. Elle comprend également l'échangeur sur l'A1. A l'Est de Seclin, l'aire d'étude concerne tout le secteur compris entre l'A1 et la LGV.

L'aire d'étude intègre ensuite le stade de Lille puis se prolonge jusqu'à la gare de Lille-Flandres. Elle englobe également un secteur localisé en limite Est de la gare Saint-Sauveur (ancienne gare française de marchandises dont une partie des bâtiments a été reconvertie en espaces de loisirs et d'expositions)

1.2.2.4 Les étapes du projet :

Le Conseil Régional en tant que porteur du projet est l'autorité organisatrice responsable du projet. Ce projet est élaboré en accord avec le bureau d'étude Systra, travaillant avec SPIRE, Asconit consultant, Acouplus acoustique et environnement.

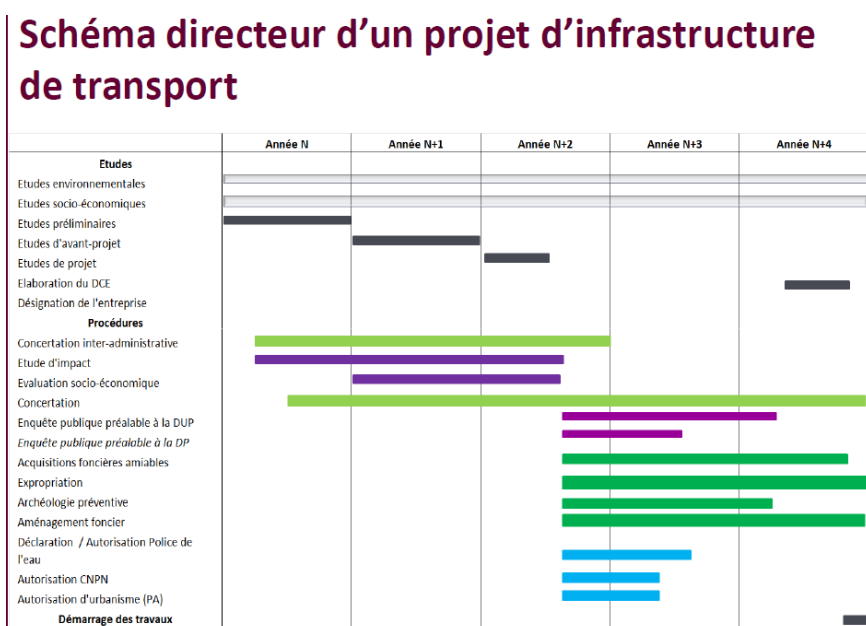


Figure 3 Schéma directeur d'un projet d'infrastructure de transport, pour la situation du projet à l'année N (Pic [2010])

Des études préliminaires ont été réalisées. Plusieurs documents présentent, la synthèse du projet, le diagnostic de développement, le tracé, l'étude environnementale, l'étude de paysage, l'étude de trafic, l'étude d'exploitation, les ouvrages d'art et de génie civil, les équipements et les systèmes, les gares et les pôles d'échanges, les estimations financières, l'évaluation socio-économique et financière, le planning et les procédures du projet.

Ainsi les procédures de concertation inter-administrative, et d'étude d'impact, puis de concertation en débat public, suivent cette phase d'études préliminaires. La figure suivante du panorama des procédures d'élaboration d'une infrastructure de transport illustre la situation.

Panorama global des procédures

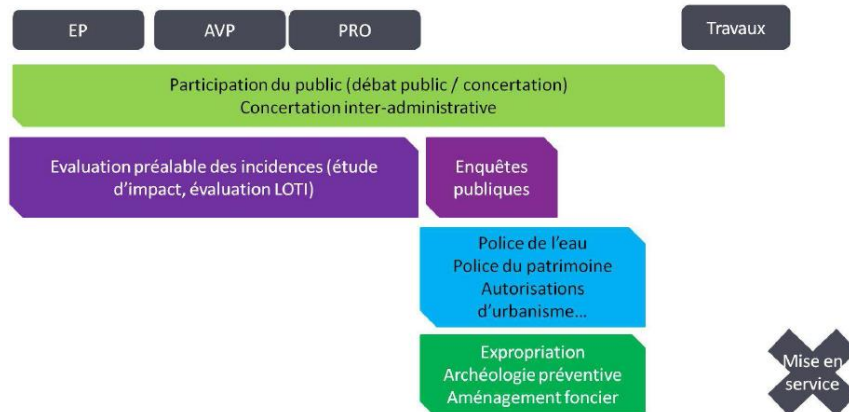


Figure 4 Schéma du panorama global des procédures d'un projet d'infrastructure de transport (Pic [2010])

1.2.2.5 Situation de la démarche de recherche :

Cette première partie présente le contexte de travail de mon stage dans le Service des Projets Ferroviaires, au secteur Transports et Mobilités du Conseil Régional Nord-Pas de Calais. L'objet de mon stage est l'étude du projet de liaison ferroviaire rapide de l'aire métropolitaine lilloise en vue de la préparation du débat public, par l'identification des enjeux territoriaux liés au projet, et la présentation à la Région d'un débat public, qui se situe dans la phase d'étude du projet.

Ma démarche de travail consiste d'abord à l'analyse des enquêtes régionales, des études environnementales, démographiques et économiques provenant de plusieurs sources, des documents de présentation du projet. Dresser un panorama de la situation de l'aire métropolitaine lilloise est un début, pour aborder un sujet de mobilité interne à la région. Il est donc nécessaire de présenter les acteurs et leurs coopérations, en termes de mobilité, qui est un sujet lui-même de réflexion.

1.3 La mobilité : des pratiques, des acteurs, et les orientations régionales.

Plusieurs façons sont possibles pour définir la mobilité, d'une manière objective, par des mesures, des performances de moyens de transports, des vitesses de déplacements. Elle peut se faire de manière qualitative, par le confort, la facilité de passer d'un mode à un autre, la qualité du service dans l'accueil, la lisibilité de l'information, le tarif adapté aux usagers, la sécurité pendant les déplacements, les lieux et leurs abords agréables à vivre qui représentent les gares et les pôles d'échanges. De multiples critères d'appréciations et de description de la mobilité, rendent la notion complexe car elle évolue selon les modes de vie des sociétés qui l'appréhendent. En effet cette notion évolue par de nouvelles pratiques de la mobilité qui suivent les paradigmes actuels.

D'autre part, Il est plus approprié de parler de chaîne de déplacements que de trajet, pour désigner la mission d'une personne qui se déplace dans l'objectif de remplir une tâche, ou plusieurs. Ainsi un trajet est composé de plusieurs déplacements.

La mobilité est aussi l'expression d'un mode de vie, elle répond à un besoin de déplacement pour réaliser des activités dans une certaine liberté. On peut relever des évolutions. Certains modes de transports se pérennisent plus que d'autre, sont remis au goût du jour, ou bénéficient de progrès technologiques. Ils dépendent en grande partie de l'offre de transport disponible, de son coût mais aussi de préférences socio-culturelles de la personne. Les modes de transport utilisés peuvent innover dans leur pratique (le covoiturage et voiture en libre-service) ou leur technologie (intégration des NTIC). Le covoiturage est un exemple de pratiques de mobilité récente. Le tram-train, bénéficie de progrès technologiques mais pérennise les habitudes de transport en commun par rail en ville et sa périphérie. Les territoires se modifient par les modes de transports, et les mobilités associées que ce soit par les infrastructures mises en place, que par l'offre de services. Mais les territoires et les transports suivent les évolutions socio-culturelles, socio-démographiques, et socio-économiques. Les besoins et envies de déplacements, le vieillissement de la population, modifient les motifs de déplacements pour le travail ou les loisirs, des soins, des achats. Quelques inégalités entre les territoires sont dues entre autre aux évolutions des modes et de moyens de transports.

Les évolutions technologiques peuvent apporter de nouvelles opportunités de déplacements, et permettre un gain de temps, reporté sur d'autres activités. Un rapport d'observation du CERTU sur la mobilité urbaine constate par exemple, entre 2000 et 2010, une diminution

des déplacements ayant pour motif « des achats », actuellement facilités par les services en ligne. En corrélation à cela, les déplacements pour des motifs de loisirs ont augmenté.

D'autre part, le développement du télétravail pour certains travailleurs est rendu possible grâce aux nouvelles technologies de communication NTIC, et par les mesures mises en place par leurs employeurs, peut contribuer à réduire la fréquence des déplacements à destination du travail.

Ainsi il s'agit de prendre en compte une vision plus large de la mobilité, cependant les transports et les moyens de la mobilité ont une part déterminante dans l'appréciation de celle-ci. D'autre part, l'intermodalité dans la mobilité se traduit par une suite des moyens de mobilité. Ils sont utilisés dans une combinaison qui caractérise l'enchaînement le plus pratique entre deux modes et permis par les conditions d'utilisation des modes de transports entre eux. Ainsi l'intermodalité s'inscrit dans le contexte de la chaîne des déplacements d'une personne.

Selon l'Enquête Ménage Déplacement du Grand Douaisis en 2012, l'intermodalité concerne 2,5% des déplacements (La marche est exclue de l'analyse).⁴

Les différentes combinaisons de l'intermodalité et leur part sont les suivantes :

- Train + conducteur VP : 13,9% des déplacements intermodaux
- Train+ bus Evéole : 13,2%
- Train + passager VP : 12,8%
- Passager VP+ train + autre TCU : 7,9%
- Bus Evéole+ bus Evéole : 5,9 %
- Conducteur VP + train = autre TCU : 5,7

1.3.1 La mobilité en ville

La mobilité urbaine est caractéristique de l'usage des transports en commun. Par un traitement différent de l'aménagement des territoires la mobilité rurale ou de périphérie se caractérise par l'usage de véhicule particulier. La notion de mobilité évolue avec les paradigmes.

Les objectifs sociaux économiques et environnementaux orientent une mobilité urbaine vers une réduction des gaz à effets de serre, une amélioration du cadre de vie, un choix alternatif

⁴ Source : présentation de suythèse EMD, Cete Nord Picardie 29 novembre 2013.

à la voiture. Le schéma suivant illustre la chronologie des attentes en matière de mobilité et de transports.

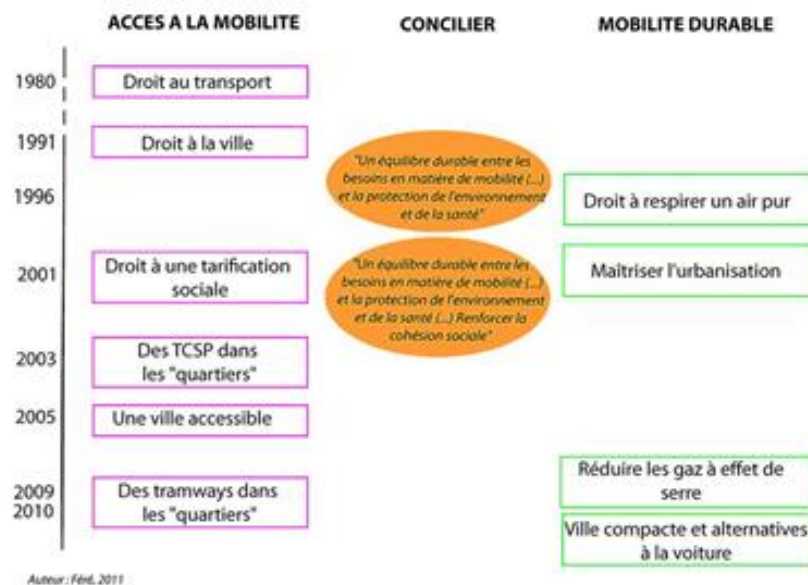


Figure 5 Schéma du droit au transport à la ville durable : évolution du cadre légal (Fere[2011])

En France, la loi d'orientation pour les transports intérieurs no 82-1153 du 30 décembre 1982 dite L.O.T.I confie à une collectivité publique la mission de définir la politique de desserte et la politique tarifaire des transports. Cette collectivité publique est alors reconnue comme une autorité organisatrice de transports AOT. Les communes, ou plus souvent leurs regroupements de communes, sont autorités organisatrices des transports urbains AOTU. Elles en assurent l'exploitation directe en régie ou bien la délèguent à des sociétés privées. Les AOTU garantissent l'équilibre financier des services grâce notamment au versement transport prélevé sur la masse salariale des entreprises situées dans leur périmètre des transports urbains (PTU). Les départements sont autorités organisatrices des transports non urbains sur leur territoire. Il s'agit en majorité de transport scolaire, par autocar. Tandis que les régions sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux.

1.3.1.1 Les groupements et coopérations

L'Euro-région groupe plusieurs échelles d'organisation des transports et de la mobilité, elle est marquée par de nombreuses coopérations en matière de mobilité et transports.

1.3.1.1.1 Le syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole :

Le syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole est constitué de six intercommunalités. Son périmètre supérieur à celui de la communauté urbaine, recouvre 124 communes. Le fonctionnement du syndicat mixte et le pilotage des travaux d'élaboration du SCOT sont assurés par l'agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole.

1.3.1.1.2 L'aire métropolitaine de Lille :

L'aire métropolitaine de Lille a été identifiée comme une échelle pertinente pour l'organisation des transports et de la mobilité. Elle regroupe les villes densément peuplées les plus proches. Les flux d'échanges se développent d'avantages avec les territoires voisins de la communauté urbaine plutôt qu'en son sein même, d'après une enquête déplacement de 2006.

Les actions mises en place à l'échelle de l'aire métropolitaine s'articulent autour de partenariats plus ou moins informels (sur des thématiques comme la logistique, le transport de marchandises, le covoiturage). Même s'il n'existe aucune structure de coopération l'Etat a initié la création d'une Directive Territoriale d'Aménagement de Développement Durable à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille par le Conseil Régional.

L'échelle régionale offre un autre cadre à la réflexion des déplacements de voyageurs. La question de l'intermodalité a fait l'objet de coopération entre les AOT de la Région. Ces 14 AOT fonctionnent grâce à la création du SMIRT, le premier syndicat mixte SRU à l'échelle régionale.

1.3.1.1.3 L'Eurométropole :

L'Eurométropole est une structure binationale, créée pour des coopérations transfrontalières avec la Belgique. Elle regroupe 14 institutions françaises et belges. Cette structure a permis la réalisation d'une étude sur la mobilité au sein du territoire et lance aujourd'hui une étude spécifique sur le potentiel de développement du train transfrontalier. « L'Eurométropole, quant à elle, participe à la réflexion auprès de la SNCF, de la SNCB et les AOT françaises et belges pour mettre en cohérence de l'offre et de la tarification entre opérateurs. Elle ne fait par contre pas partie des financeurs. »

1.3.1.1.4 Le GRAT

Le Groupement des autorités responsables de transport (GART) est une association française fondée en 1980 et regroupant 280 autorités organisatrices de transports. Elle permet aux

élus responsables du transport de partager et échanger leurs réflexions, dans l'objectif d'améliorer les déplacements et de développer les transports publics en France.

Le GART défend « une conception du service public de transport accessible à tous, sur le plan économique, spatial, et physique. Personnes démunies, éloignées des centres-villes ou à mobilité réduite, toutes doivent bénéficier du meilleur transport possible pour faciliter leur accès à l'éducation, à l'emploi, aux équipements et aux services ».

Cette association est le porte-parole des collectivités territoriales, auprès des institutions, du Gouvernement, du Parlement, des instances de l'Union Européenne et de la presse. « Ses objectifs sont d'offrir à ses adhérents des conseils et expertises économiques, financières, juridiques, techniques ; de susciter et animer le débat sur les déplacements en proposant des solutions pragmatiques et innovantes ; de fédérer les acteurs de la filière transport. »

De plus, le syndicat professionnel l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) regroupe les entreprises de transport public urbain de voyageurs (routier et ferroviaire) en France. Parmi ses adhérents figurent la RATP et de la SNCF.

1.3.1.2 Le schéma régional d'intermodalité :

Un schéma régional de l'intermodalité est destiné à favoriser la coordination des autorités organisatrices de transport en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique. Ce schéma serait élaboré par la région en concertation avec les conseils généraux et les autorités organisatrices de la mobilité, et arrêté conformément à une règle de double majorité.

Ainsi, la Région a un rôle de coordination à travers l'élaboration d'un schéma d'intermodalité. L'échelon régional semble le plus approprié pour réaliser une intermodalité rail/route sur un bassin de déplacements.

Selon l'article L. 1213-3-1. « Le schéma régional de l'intermodalité coordonne à l'échelle régionale, en l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique et dans le respect de l'article L. 1221-1, les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques mentionnées à ce même article, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique.

Ce schéma assure la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire. Il définit les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange. Il

prévoit les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants. »

1.3.1.3 Les AOT de la Région Nord-Pas de Calais : Présentation du SMIRT

Le SMIRT est le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports, il regroupe la Région Nord-Pas-de-Calais et 13 autres autorités organisatrices de transports. Créé le 17 décembre 2009, en assemblée constitutive Elle a élu son président, Daniel Percheron, président du Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais.

En 1999, une charte régionale de l'intermodalité est signée entre les AOT du Nord - Pas de Calais. Les AOT se regroupent en association. Dès 2006, des réunions préparatoires à la mise en place d'un syndicat mixte SRU ont lieu à l'initiative de la Région. Les AOT aboutissent à la rédaction d'un cahier des charges du syndicat et d'un référentiel de fonctionnement commun. Le SMIRT est créé fin décembre 2009. Il réunit quatorze AOT :

- Région Nord- Pas de Calais
- Département du Nord
- Département du Pas-de-Calais
- Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU)
- Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de la Communauté Urbaine de Lille
- Syndicat Mixte de Transports de Lens-Liévin/Hénin-Carvin/Artois/Noeux et environs
- Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Région de Valenciennes (SITURV)
- Communauté Urbaine Dunkerque Grand Littoral
- Syndicat Mixte de Transports du Douaisis
- Communauté Urbaine d'Arras- Syndicat Mixte de Transports du Calaisis (SITAC)
- Communauté d'Agglomération du Boulonnais
- Syndicat Mixte du Val de Sambre
- Communauté d'Agglomération de Cambrai



Figure 6 Logos des 14 AOT (SMIRT [2014])

L'objectif de ce syndicat est de « développer et faciliter l'utilisation des transports en commun à l'échelle du Nord-Pas-de-Calais dans une démarche de développement durable ».

Cela se traduit par la mise en place d'un système multimodal d'information pour les usagers (en gare, dans les bus, sur Internet ou sur un mobile), la création d'une tarification coordonnée ainsi que de titres de transports uniques ou unifiés.

Le SMIRT sera financé à 75% par la région Nord-Pas-de-Calais. Son premier budget est de 1 million d'euros.

Les actions du SMIRT se font dans une approche intermodale. Les missions inscrites aux statuts du SMIRT sont la coordination des offres, les aspects tarifaires et la billettique, l'information aux voyageurs.

Ainsi Le SMIRT répond à trois objectifs :

- La coordination des services que ses membres organisent
- La mise en place d'un système multimodal d'information pour les usagers (en gare, dans les bus, sur internet ou sur un mobile).
- La création d'une tarification coordonnée ainsi que de titres de transports uniques ou unifiés.

Ses compétences sont de mutualiser les moyens, d'articuler les offres des AOT, de définir une politique tarifaire commune et plus généralement de permettre un retour d'expériences et un renforcement des échanges entre AOT.

Cette coordination entre AOT s'est traduite par la création d'une marque commune (Pass Pass) et d'un support unique (carte Pass Pass) pour l'accès aux services de mobilité en Nord-

Pas de Calais. La carte Pass Pass en est l'exemple. Elle est mise en application sur les réseaux TER (Région), Arc En Ciel (Département du Nord), Imag'in (Calais), et le sera prochainement sur les réseaux Transpole (Lille Métropole), DK'Bus marine (Dunkerque), TUC (Cambrai).

Ainsi de nombreuses coopérations ont été initiées en matière de transport et de mobilité. Il apparaît un système de groupements au sein même de l'organisation des transports et de la mobilité. Les syndicats, associations, structures de coopération informelles, doivent alors avoir des actions coordonnées et adaptées à l'échelle de la thématique qu'ils traitent. Au-delà d'une articulation interne, « L'objectif est de réfléchir à des échelles les plus pertinentes de la mobilité de façon à améliorer l'articulation entre les transports et d'autres domaines tels que l'urbanisme, l'habitat ou encore le développement économique et ceci au-delà de la seule communauté urbaine » ⁵

1.3.2 Perception collective de la notion de mobilité,

1.3.2.1 Evaluer la mobilité :

1.3.2.1.1 Par des Enquêtes ménage-déplacement, EMD

« Les déplacements sont de plus en plus de banlieue en banlieue. Ce qui change c'est la structure des déplacements. » Leurs déterminants sont démographiques, économique et géographiques. L'augmentation de la part des inactifs, fait que décline l'importance des déplacements qui ont le travail ou les études pour motif. Le phénomène géographique, majeur est ici l'étalement des agglomérations. Résidents mais aussi emplois quittent les centres pour les périphéries.⁶ Les Enquêtes-Ménage-Déplacement rendent compte des pratiques actuelles de mobilité. La synthèse de l'EMD du Grand Douaisis réalisée en 2012, souligne qu'à un habitant correspond une mobilité.

1.3.2.1.2 Par la fluidité

La mobilité peut s'évaluer par la fluidité d'un parcours sur la distance d'une porte à une autre porte. On tient donc compte de tous les modes de déplacements utilisés lors du trajet. On étudie la chaîne des déplacements.

⁵ Source : La coopération en matière de mobilité, GRAT, 2012

⁶ Source : Didier Prud'homme Infrastructures de transport, mobilité et croissance, CAE, 2007

Il arrive alors le phénomène de rupture de charge, définit par la transition d'un mode à un autre, dont le nombre et temps de ce changement pèse beaucoup dans la perception (positive ou négative) du trajet à parcourir et le choix modal attribué par un individu. Ainsi la fluidité est perçue au travers la vitesse de déplacement et la lisibilité de l'itinéraire, et la facilité intermodale.

1.3.2.1.3 Par la vitesse de déplacement

« Pour apprécier la mobilité et son évolution, la congestion apparaît ainsi comme un concept difficile à manier et de plus mal renseigné statistiquement. On dispose d'un concept complémentaire plus simple et mieux renseigné qui est la vitesse. Ce qui compte pour les personnes et pour les biens en manière de mobilité, c'est d'être transporté le plus rapidement possible (et à moindre coût). De ce point de vue, deux faits sont solidement établis : Le transport routier individuel est en moyenne plus rapide que le transport ferroviaire et collectif (hormis le cas des TGV) ; Les vitesses d'emplacement ont tendance à augmenter. » Ces propos sont vérifiés pour les transports urbains qui se rapportent à l'agglomération parisienne, selon les chiffres d'une enquête globale 2001-2002.

La notion de vitesse utilisée se rapporte au trajet de porte-à-porte qui est celui qui intéresse l'usager. « L'étude du CERTU (2002) ne donne des chiffres que pour l'agglomération de Lille-Roubaix-Tourcoing. La vitesse de déplacement est de 80% plus élevée en voiture qu'en transport en commun. » Expliqué par un glissement d'un mode lent à un mode vers rapide (voiture), on présente bien cependant que cette évolution touche à sa fin. La vitesse de chacun des modes n'augmente plus, et la part du mode rapide ne peut que stagner, voire diminuer »⁷

1.3.2.2 *Emergence de nouvelles pratiques de la mobilité et intermodalité*

1.3.2.2.1 Le covoiturage

Selon l'article L. 1231-15 le covoiturage est « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peuvent mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et

⁷ Source : Didier Prud'homme Infrastructures de transport, mobilité et croissance, CAE, 2007

demandes de covoiturage. Elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable ses conditions d'attribution. » Plusieurs dispositifs sont mis en place pour favoriser cette pratique, par exemple des aires de covoiturage à proximité de flux importants, et des sites-internet.

Le recours au covoiturage pour la réalisation de déplacements pendulaires quotidiens reste aujourd'hui une pratique marginale. En 2008, elle concernait 500 000 personnes en France, soit 2,8% de la population active. L'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) rappelle que 300 000 véhicules entrent et sortent chaque jour de l'Arrondissement de Lille, avec des taux de remplissage de 1,05 personne par véhicule pour un déplacement domicile-travail, et de 1,1 personne par véhicule globalement.

1.3.2.2.2 L'autopartage

Selon l'article L. 1231-1-14. L'activité d'autopartage est « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. »

« Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 peuvent délivrer un label " autopartage » aux véhicules affectés à cette activité. A cet effet, elles fixent les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent créer un service public d'autopartage. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L. 1421-1. »

1.3.2.2.3 Une étude des mesures possibles améliorant la mobilité

Une étude du bureau d'étude à propos des nouvelles mobilités. Ces pratiques de déplacements étudiées portent sur la politique de stationnement, l'intermodalité, le covoiturage, l'affectation variable des voies, la régulation des accès, le péage urbain, la régulation de vitesse et le télétravail.

1.3.2.2.4 L'opportunité offerte par l'Open Data :

L'ouverture des données (open data) progresse doucement. Plusieurs applications pour mobile (Transpole, V'Lille) ont déjà vu le jour. Dans un contexte empirique et expérimental des initiatives privées ou publiques locales non coordonnées dispersent les utilisateurs. Une vision centralisée et multimodale de cette information voyageurs n'est pas encore aisée. «17 régions françaises sur 22 disposent aujourd'hui d'un SIM (Système d'information multimodal), comparable à ce qui se fait dans l'Oise. Dans le Nord-Pas de Calais, nous disposons du SMIRT et pourtant nous sommes très en retard sur ce point.» Une difficulté au niveau de la collecte de l'intégralité des informations auprès des AOT est un frein. Une bonne coordination et un suivi vigilant de chacune d'entre-elles est nécessaire. Cela permet d'assurer la transmission des informations aux exploitants des différents réseaux et services de transport collectifs sur le territoire régional. La DREAL récupère par exemple toutes les bases de données horaires de la Région.

« LMCU s'interroge sur l'échelle pertinente pour mener cette coordination de l'information. S'agira-t-il de la Région NPDC au travers du SMIRT qu'elle a mis en place ? Ou de l'Aire métropolitaine de Lille (AML), regroupant LMCU et les territoires belges transfrontaliers ? A ce titre, l'AML, via la Mission Bassin Minier, va lancer en 2013 une première étude d'opportunité (< 6 mois) sur l'échelle pertinente de fonctionnement d'un centre d'information multimodal. »⁸

1.3.2.2.5 La piétonisation

Les collectivités locales, notamment les métropoles, incluent les nouvelles mobilités dans leurs préoccupations et, pour certaines, dans leurs réalisations. Soucieuse d'une meilleure "marchabilité" (sic) de leurs villes.

1.3.3 Les orientations de la mobilité régionale

1.3.3.1 Un engagement écologique

L'Etat, au travers de la préfecture de région, et le Conseil Régional du Nord-Pas de Calais ont établi en novembre 2012 un Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie du Nord- Pas de Calais (SRCAE NPdC). Les orientations en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de réduction de la pollution, d'amélioration de l'efficacité

⁸ Source étude du bureau Systra à propos des nouvelles mobilités

énergétique et de développement des énergies renouvelables y sont définies. Le SRCAE vise à apporter une contribution régionale à des objectifs nationaux déjà fixés à différentes échéances.

A l'horizon 2020, l'objectif des 3 x 20, correspond à un objectif triple de réduction de 20% de la consommation énergétique française par rapport à un scénario tendanciel, et la réduction de 20% des émissions de GES de la France par rapport à celles de 1990. D'autre part l'objectif correspond à une augmentation de la part d'énergie renouvelable dans le mix énergétique français afin d'atteindre les 23%. A l'horizon 2050, l'objectif national appelé Facteur 4, correspond à réduire de 75% des émissions de GES de la France par rapport à celle de 1990.

Le rapport « facteur 4 » rendu public en juillet 2006 énumère différentes orientations possibles pour limiter les émissions des transports, et mentionne : « il faut porter l'effort financier en priorité sur les transports de masse (transports urbain, rail, voies d'eau), sans oublier la bicyclette. Les vitesses maximales doivent être réduites (pour commencer 120Km/h sur autoroute, 100 km/h sur voies rapides) la vignette automobile doit être rétablie avec un contenu écologique fort. Le péage urbain doit être légalisé, ainsi que de taxer les parkings des entreprises. Une redevance routière doit être imposée au transport routier de fret, selon le modèle suisse. Le kérosène doit être taxé. Pour combattre ou organiser l'étalement urbain, tous les effets pervers de la fiscalité doivent être corrigés. Les collectivités territoriales doivent harmoniser leur politiques régionales et départementales ». Ce sont des propositions qualitatives. Il n'y a pas d'évaluation des avantages par rapport aux coûts dans le cadre de ce rapport.

De ces objectifs nationaux cités ont déclinés à l'échelle régionale afin de prendre en compte les spécificités du territoire. Le SRCAE Nord-Pas de Calais a produit quatre orientations dans le secteur des transports de voyageurs.

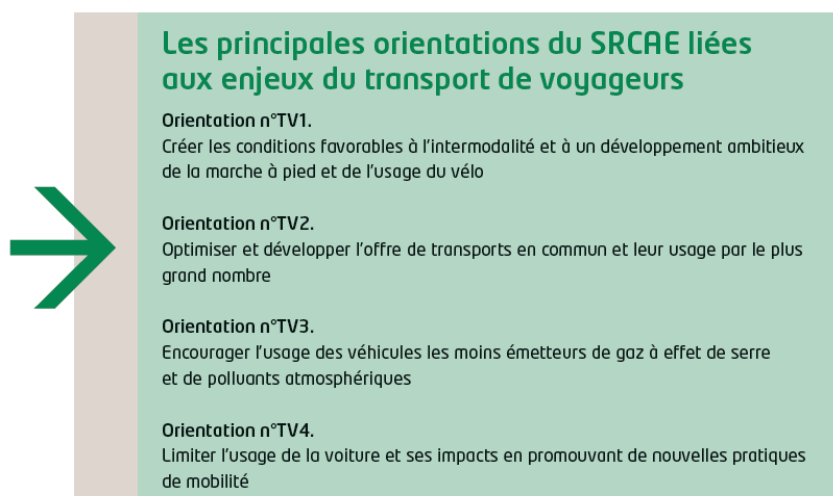


Figure 7 Les orientations (SRCAE [2006])

Dans le prolongement du SRCAE Nord-Pas de Calais, le volet Climat du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT, Septembre 2013) a examiné trois scénarios d'évolution des émissions des gaz à effet de serre et de la consommation d'énergie liées à la mobilité régionale. Il s'agit de deux scénarii du SRCAE, l'un tendanciel, appelé « Mesures Grenelle », et un scénario objectif Grenelle. Puis un scénario facteur 4 de la stratégie climat du SRADDT est un approfondissement du scénario précédent

Enfin le Schéma Régional des Transports et des Mobilités (2013) en reprenant les orientations du SRACE Nord-Pas de Calais « s'inscrit dans la logique d'aménagement et de développement durable du territoire, telle que définie par le SRADDT, en se fixant comme objectifs un développement territorial plus équitable, une attractivité économique accrue et un meilleur respect de l'environnement par une réduction des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre ».

1.3.3.2 La transcription de ces engagements et des orientations dans les documents d'urbanisme

Rappel d'un SCOT

Un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) constitue un outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale, en orientant l'évolution d'un territoire dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durable.

Un SCOT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'habitat, de déplacements, de développement commercial, d'environnement, d'organisation de l'espace, ... Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux (PLH, PDU), et des plans locaux d'urbanisme (PLU) ou des cartes communales établis au niveau communal. Plusieurs SCOT concernent le territoire étudié.

Rappel du PADD d'un SCOT

« Le projet d'aménagement et de développement durable fixe les objectifs : des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des

ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. » d'après le code de l'urbanisme.

Extraits du PDU 2010 à 2020 de Lille Métropole

« Conformément au Schéma Régional des Transports, les liaisons intercités cadencées avec les principaux pôles régionaux seront développées dans une logique de durée de déplacements optimisée et concurrentielle avec la voiture individuelle »

« Il est proposé de lancer une réflexion globale sur l'amélioration des liaisons ferroviaires entre le Bassin Minier et la Métropole lilloise afin de définir un projet partagé entre tous les acteurs concernés (État, Région, Bassin Minier, Lille Métropole). Elle s'inscrira dans une logique de développement urbain « raisonné » qui limite l'étalement urbain et valorise les tissus existants traversés. Il conviendra d'étudier l'ensemble des solutions possibles ainsi que leur potentiel et leur coût. La priorité sera la valorisation maximale du réseau ferré existant circulant au cœur des villes avec optimisation de l'utilisation des sillons ferroviaires. En complément, la création de nouvelles infrastructures pourra être envisagée si nécessaire. »

Présentation des objectifs en matière d'aménagement

D'après le diagnostic du SCOT, les enjeux en matière de transport sont :

- ✓ Améliorer la lisibilité, l'utilisation et la densité de l'offre de transport
- ✓ Favoriser les rabattements car-fer sur les gares
- ✓ Expérimenter de nouveaux modes de transport collectif
- ✓ Développer un schéma de déplacement doux
- ✓ Expérimenter puis développer des initiatives alternatives
- ✓ Étudier l'ensemble des impacts du CSEL et des futurs échangeurs

1.3.4 Les objectifs des SCOT concernant le territoire étudié.

Cette partie a été écrite en utilisant une partie l'étude des enjeux environnementaux, concernant les documents d'urbanisme à l'échelle supracommunale, réalisée par le Conseil Régional.

Les communes de l'aire d'étude du projet sont couvertes par quatre schémas de cohérence territoriale, présentés dans le tableau suivant.

SCoT	Intercommunalités	Communes de l'aire d'étude concernées
Osartis - Marquion	Communauté de communes Osartis	Corbehem, Brebières, Vitry-en-Artois, Quiéry-la-Motte
Lens-Liévin et Hénin-Carvin	Communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin (CAHC)	Noyelles-Godault, Hénin-Beaumont, Dourges, Courrières, Oignies, Carvin, Libercourt
Grand Douaisis	Communauté d'agglomération du Douaisis	Esquerchin
Lille Métropole	Communauté de communes du Carembault	Camphin-en-Carembault, Chemy, Phalempin
	Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU)	Seclin, Templemars, Vendeville, Faches-Thumesnil, Ronchin, Fretin, Lesquin, Villeneuve-d'Ascq, Sainghin-en-Mélantois, Lezennes, Lille
	Communauté de communes du Pays de Pévèle (CCPP)	Avelin, Ennevelin

Tableau 2 Les SCOT des communes de l'aire d'étude (Régional Nord-Pas de Calais [2012])

1.3.4.1 PADD du Scot Osartis - Marquion

La première orientation de ce SCOT concerne la valorisation des espaces économiques pour accueillir des activités diversifiées. Ce développement se voulant peu consommateur de foncier, il se base notamment sur l'extension de zones déjà aménagées ou sur la requalification de friches industrielles existantes ou en devenir.

Ainsi, le SCOT prévoit une extension de la zone d'activités des Béliers à Quiéry-la-Motte et du parc de l'aérodrome à Vitry-en-Artois.

Cependant, le SCOT souhaite assurer le succès de ces futurs espaces économiques, notamment en réunissant les conditions d'attractivité nécessaires. La volonté du SCOT est de compléter les infrastructures existantes de manière à contenir le transport de marchandises sur les grands axes routiers, la voie ferrée et le réseau fluvial et d'améliorer les déplacements des personnes et leur usage de transports ferroviaires.

En parallèle, ce SCOT vise à préserver au maximum les espaces agricoles, en soutenant les projets de développement consommant le moins possible les terres agricoles.

Le SCOT vise également à engager une politique de diversification des modes de déplacements. Ainsi, le SCOT veut favoriser le « réflexe » des transports en commun, notamment en matière ferroviaire.

La volonté du SCOT est de valoriser les gares. Il s'agit de faciliter l'accessibilité par le plus grand nombre, ce qui suppose d'organiser une intermodalité autour des gares :

- ✓ Prévoir l'aménagement d'aires de stationnement pour les voitures à proximité.
- ✓ Promouvoir l'accès par les modes doux piétons et cycles, avec des aires de stationnement vélos sécurisés.
- ✓ organiser les transports bus pour assurer une coordination avec les départs et arrivées des trains.

1.3.4.2 PADD du Scot Lens-Liévin et Hénin-Carvin

Le SCOT des agglomérations Lens-Liévin et Hénin-Carvin couvre le territoire des Communautés d'Agglomération de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin, soit 50 communes. Ce document a été approuvé par une délibération du Conseil Syndicat du SCOT en date du 11 février 2008.

Un territoire au sein d'une aire métropolitaine

Ce SCOT repositionne également le territoire concerné dans une « aire métropolitaine », qui s'étend vers le Nord en direction de la métropole lilloise et de l'Arc Nord Belge, avec les intercommunalités de Tournai-Ath (IDETA), Mouscron-Comines-Estaim puis (IEG), Kortrijk (Leiedal), Ieper, Roeselare (West-Vlaamse Intercommunale), en formant une métropole transfrontalière de presque 2 millions d'habitants.

Depuis plus de 30 ans, le SCOT reconnaît que divers phénomènes ont renforcé les liens entre ces territoires, en particulier l'urbanisation des espaces interstitiels et l'intensification de la mobilité, ce qui entraîne la saturation des infrastructures, notamment l'Autoroute A1.

Le SCOT fixe pour objectif d'inscrire résolument l'avenir du territoire du SCOT au sein de cette aire métropolitaine, en précisant les éléments ci-dessous :

- ✓ inscrire un positionnement du territoire cohérent en fonction de trois échelles : le cadre intercommunautaire, l'Arc Sud, l'Aire Métropolitaine.
- ✓ envisager le devenir du territoire en partenariat avec ses voisinages.
- ✓ trouver des complémentarités de fonctionnement dans le domaine des transports et des grands équipements de rang métropolitain (santé, formation supérieure, culture).

1.3.4.2.1 Un objectif d'amélioration des déplacements au sein du SCOT.

L'amélioration des conditions de transports et de déplacements constitue un objectif fort du SCOT. Mais cela doit se faire :

- ✓ dans le respect des engagements internationaux en faveur du développement durable, notamment le protocole de Kyoto (lutte contre les gaz à effet de serre et réduction de la consommation d'énergie fossile)
- ✓ en continuité des actions déjà engagées (PDU, projets et contrats d'agglomération) avec en priorité le développement des transports en commun.

Les projections montrent que les déplacements vont continuer à augmenter et l'offre en transport en commun est encore insuffisante pour être une alternative sérieuse à l'automobile.

C'est pourquoi il apparaît indispensable d'orienter les politiques publiques en matière de déplacement vers un renforcement des autres modes de transport (Transport en Commun en Site Propre, TER, modes doux...) et ainsi éviter l'asphyxie du territoire et la dégradation du cadre de vie. L'axe Liévin/Hénin-Beaumont, au centre du cœur urbain dense est le premier axe prioritaire identifié comme support d'un TCSP.

Aussi, le SCOT prévoit une adaptation de l'offre de transport à la demande, en diminuant le temps de parcours, notamment pour un meilleur partage modal afin de rendre les transports en commun plus compétitifs vis à vis de l'automobile.

Le développement des transports en commun, en particulier du nouvel axe de transport en site propre, pourra apporter une réponse aux problèmes de déplacements par une meilleure desserte en transports en commun le long de l'axe Est-Ouest du territoire (RN43) et par une implantation privilégiée des services le long de cet axe. Le SCOT propose de densifier les zones en bordure de cet axe.

De plus, des interconnexions avec les collectivités voisines devront être prévues pour le TCSP c'est-à-dire la mise en cohérence les offres de transport aux terminus du TCSP et au niveau des pôles d'échanges avec les offres à destination des agglomérations voisines.

Prévisions du SCOT en dehors de son périmètre :

Le territoire fait partie intégrante de l'Aire Métropolitaine. Cette intégration se traduit par des échanges domicile-travail quotidiens toujours plus nombreux. La saturation croissante de l'autoroute A1 en est une des conséquences les plus visibles.

Le SCOT prévoit de favoriser un maillage ferroviaire, de manière à assurer des liaisons directes entre les composantes de l'Aire Métropolitaine et les capitales européennes, en s'appuyant sur le TGV et le développement des systèmes de transports ferroviaires existants ou en projet (TER-GV, inter-city ou « RER régional », tram-train).

Les échanges en transport public avec les territoires environnants doivent également être favorisés, en particulier :

- ✓ l'intégration du territoire dans un réseau Nord/Sud avec la Métropole lilloise.
- ✓ la structuration du corridor Est/Ouest au sein du bassin minier pour une mise en réseau des centralités de « l'Arc Sud » de l'Aire Métropolitaine.

Ainsi, les complémentarités entre réseaux de transports publics, réseaux routiers et modes doux doivent être développées en créant des pôles fonctionnels autour des grands points d'échange de transports publics, en particulier les gares de Libercourt, Lens et Hénin-Beaumont.

Les autres gares du territoire sont également des éléments structurants du territoire dont les communes doivent tenir compte dans leur projet communal et le rabattement de proximité y sera favorisé.

Le SCOT demande la conception d'un plan intégré de mobilité durable (voyageurs et fret), qui définirait les perspectives de développement à long terme pour l'amélioration des déplacements dans un souci de qualité de la vie dans l'Aire Métropolitaine.

Le SCOT prévoit de renforcer les chaînons actuels, en particulier ferroviaires : Lille-Don Sainghin-Lens, Lille-Libercourt et Lille-Hénin). De même, le SCOT recommande :

- ✓ d'aménager les « chaînons manquants » routiers et ferroviaires (liaisons entre les composantes de l'Aire métropolitaine, itinéraires de contournement, optimisation de l'usage des infrastructures existantes...) en s'appuyant, notamment, sur le développement d'un modèle de trafic multimodal à l'échelle métropolitaine (prolongement de la RD 40 au sud de Liévin, suppression des passages à niveaux sur l'ex RN 43, ...)
- ✓ de définir un schéma d'axes structurants de transports collectifs (ferroviaire et routier) hiérarchisé, permettant d'assurer les liens entre l'ensemble des composantes de l'Aire Métropolitaine, notamment pour les liaisons Est/Ouest au sein de l'Arc Sud.

1.3.4.2.2 Un objectif de préservation de l'environnement et du cadre de vie :

Le SCOT prévoit la maîtrise du développement urbain, de manière à préserver à préserver les ceintures agricoles autour des villes.

La vocation des espaces agricoles devra être affirmée afin de préserver « les identités » du territoire du SCOT et de valoriser cette activité auprès des habitants. Ainsi, la viabilité des exploitations agricoles devra être assurée par une gestion intelligente de la consommation du foncier.

Le SCOT prévoit également la préservation des caractéristiques paysagères du territoire, afin de valoriser le patrimoine naturel et la création d'espaces de nature. Cela vaut notamment pour l'entité agricole, qui constitue le nord du territoire du SCOT.

Ainsi, dans ce secteur, le taux de boisements devra être augmenté grâce à l'utilisation des friches et à la préservation des champs captants. De même, tous les vecteurs de continuité écologiques (cavaliers, boisements, haies, ...) qui ont un rôle majeur dans le maintien de la faune et de la flore locale devront être préservés. La mise en œuvre de la Trame Verte et Bleue du Conseil Régional sera favorisée par la création des trames vertes communautaires, par la protection des zones agricoles et par la protection des corridors écologiques et du patrimoine naturel.

1.3.4.3 Le PADD du SCOT du Grand Douaisis

Au sein de l'aire d'étude, les communes d'Esquerchin, de Lambres-lez-Douai et de Couchelettes font partie du SCOT du Grand Douaisis. Ce SCOT prévoit un développement prioritaire du territoire situé essentiellement dans une bande centrale, allant de Douai à Bruille-lez-Marchiennes. Les secteurs stratégiques de ce développement sont localisés au sein de l'agglomération douaisienne ainsi que le long de la RD 645 vers Auberchicourt.

Le SCOT indique que « le réseau TER possède une fonction fondamentale dans le décroisement des marchés du travail de la région et notamment des échanges avec l'agglomération lilloise. Il s'agit d'un élément majeur pour améliorer la mobilité tout en limitant le trafic automobile et ainsi renforcer l'attractivité de Douai et du Douaisis » Il indique que « les lignes Valenciennes-Orchies-Lille et de Douai vers Valenciennes, Cambrai, Arras et Lens peuvent voir leur rôle s'accroître par une urbanisation renforcée autour des principaux pôles d'échange TER : Orchies, Somain, Montigny, Cantin, Flers-en-Escrebieux. »⁹

De manière générale, l'amélioration de la vitesse commerciale et du cadencement vers Lille et les principales villes de l'aire métropolitaine de Lille sont de nature à renforcer l'attractivité du Douaisis et à réduire la part modale de l'automobile. « La ligne qui relie Douai à Lille peut voir son trafic augmenter par la résorption des difficultés techniques qui en limitent actuellement la capacité. »

Cependant le SCOT indique que les travaux entrepris autour des principales gares du territoire participent directement à l'augmentation de la fréquentation des TER, sans

⁹ Source : SCOT du Grand Douaisis, Livre 2, Projet d'aménagement et de développement durable.

parvenir pour l'heure à concurrencer l'utilisation des véhicules personnels. L'accessibilité aux gares devient dès lors un enjeu pour l'optimisation de leur usage, à laquelle s'ajoute le cadencement.

Résultat de débat PADD : Quelle vision peut-on dégager des dynamiques engagées à 2020 ?

D'après la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement dans le cadre d'une « démarche préparatoire à un Cadre de cohérence de l'aménagement et des transports sur l'Aire Métropolitaine de Lille », les efforts importants sur les transports en commun ne permettent pas d'enrayer la saturation du réseau routier magistral.

En effet la diminution de l'attractivité de l'aire métropolitaine lilloise et une dépendance à la voiture est toujours forte. L'utilisation du fluvial progresse peu, notamment dans les échanges internes à l'aire métropolitaine lilloise, malgré la mise en service du CSNE et des PFM. Quelques points demandent une attention :

- Les zones d'activité qui se développent de façon non coordonnée en laissant de côté les ZAE obsolètes et augmentant les pressions sur les terres agricoles et sur le réseau routier.
- Une périurbanisation qui se poursuit et accentue les inégalités sociales entre les territoires tout en consommant et artificialisant toujours plus de terres agricoles et naturelles.
- Des rythmes de construction de logements et de requalification de l'habitat qui apportent des déséquilibres entre territoires
- Un système de transport insuffisamment intégré au niveau de l'AML et qui ne permet pas de répondre aux objectifs de diminution des émissions de GES et de dépendance à la voiture.

D'après l'avis du conseil de développement de Lille métropole on note particulièrement parmi les convictions prioritaires une volonté de mieux intégrer les disparités internes au territoire, d'articuler organisation urbaine et mobilité, et de concerter les acteurs du territoire et les habitants.

Conclusion partielle

Le conseil Régional est une Autorité Organisatrice des Transports. Dans le Nord-Pas de Calais le SMIRT regroupe les AOT pour une meilleure coordination des actions en matière de mobilité et transport.

Ainsi de nombreuses coopérations ont été initiées en matière de transport et de mobilité. Il apparait un système de groupements au sein même de l'organisation des transports et de la mobilité. Les actions coordonnées des syndicats, associations, structures de coopération informelles sont un atout dans l'organisation de la mobilité à l'échelle régionale.

C'est en effet une organisation aux échelles les plus pertinentes de la mobilité qui permet des coopérations. D'autre part, l'objectif d'améliorer l'articulation entre les transports et d'autres domaines tels que l'urbanisme, l'habitat ou encore le développement économique apparait comme une perspective de cette une région de territoires aux dynamiques d'évolution différentes.

Le contexte paysager de la Région est présenté en deuxième partie, ainsi que les particularismes de l'aire métropolitaine lilloise. L'aire d'étude du projet ferroviaire regroupe des faisceaux de tracé de lignes existante, nouvelle et leurs extensions. Les enjeux environnementaux et patrimoniaux sont repérés suivant ces faisceaux.

Partie 2 Le territoire

d'étude : présentation du

contexte paysager et

environnemental.

Dans l'objectif de qualifier les paysages dans lesquels s'inscrit le projet de Lien Rapide. Il s'agit d'abord de définir les deux entités paysagères majeures de la région : la Métropole Lilloise, et le Bassin Minier. Puis le repérage des enjeux environnementaux et patrimoniaux permet d'évaluer les mesures à mettre en œuvre pour accompagner l'implantation d'une infrastructure lourde de type ferroviaire.

2.1 Plusieurs paysages

Les séquences et unités paysagères sont multiples sur le parcours du projet ferroviaire. Ainsi, long de 32 kilomètres, le projet du Lien rapide ferroviaire traverse trois unités paysagères structurées du bassin minier en passant par les campagnes urbaines et la métropole lilloise. Il traverse l'autoroute A1, reliant Lille à Paris.

La carte suivante situe les différentes séquences paysagères traversées par le tracé de la nouvelle ligne ferroviaire en projet.

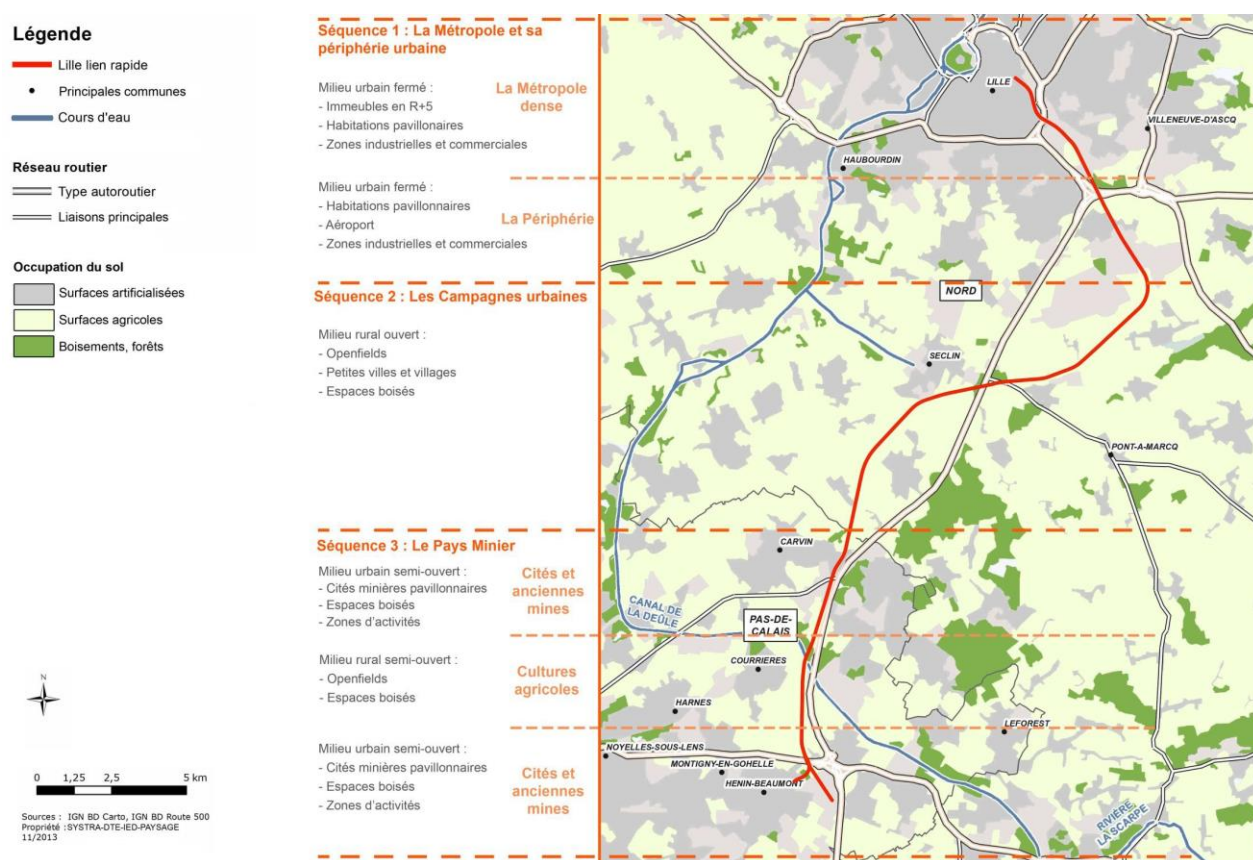


Figure 8 Carte des séquences paysagères (Systra[2013])

Ces séquences paysagères sont à replacer dans un contexte régional. De toutes les entités paysagères régionales, le tracé de la nouvelle ligne ferroviaire concerne deux grandes entités Paysagères : les paysages métropolitains et les paysages miniers. Les deux illustrations suivantes situent ces paysages dans leur contexte régional.

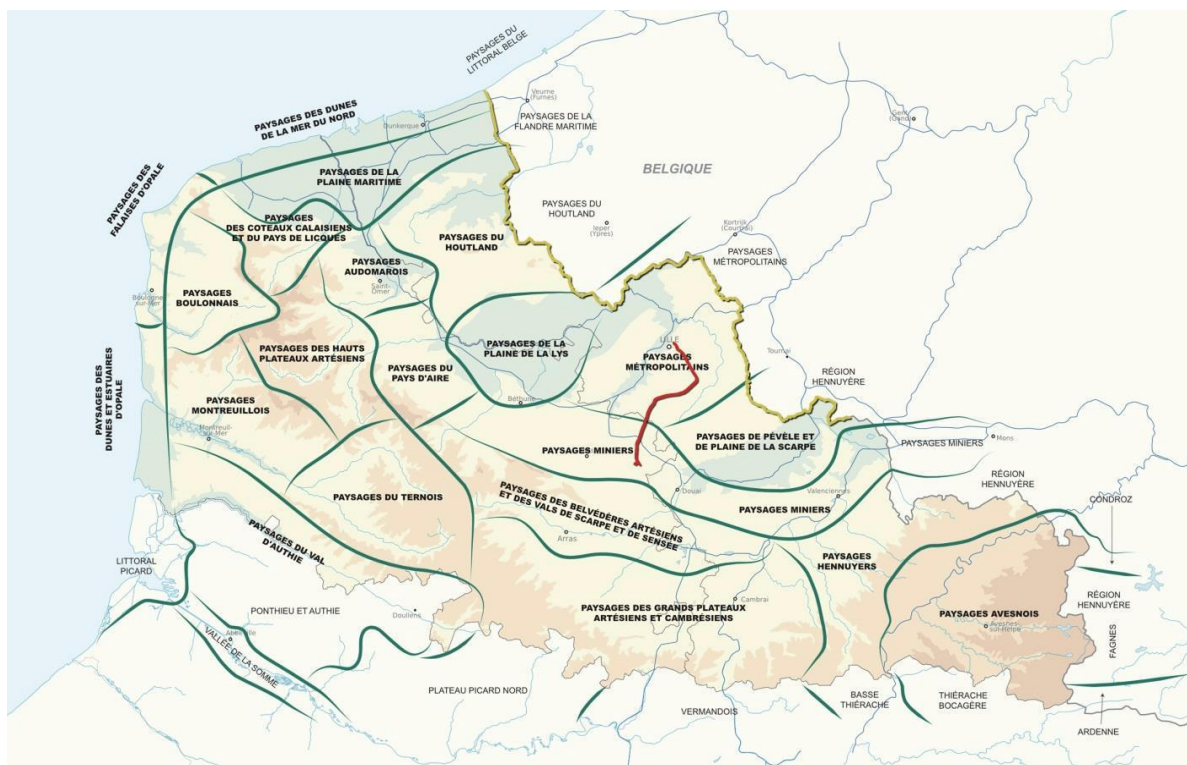


Figure 9 Image des entités paysagères régionales (DREAL Nord – Pas-de-Calais)

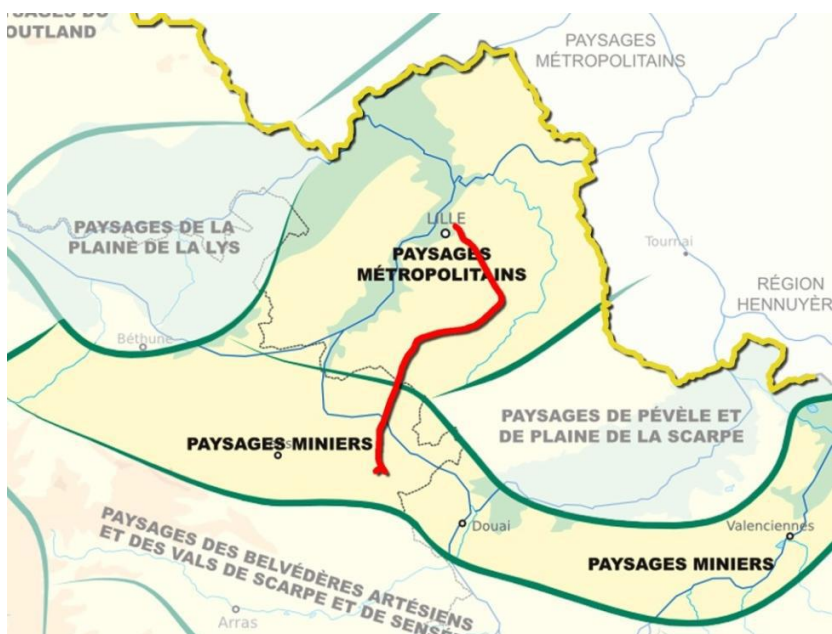


Figure 10 Image des deux entités paysagères dans lesquelles s'insère le projet ferroviaire. DREAL Nord-Pas de Calais)

2.1.1 La métropole lilloise

La métropole lilloise se caractérise par la forte densité de population de la Région. Elle s'étend sur un peu moins de vingt-cinq kilomètres de long, sur une dizaine de kilomètres de large, selon un axe orienté sud-ouest / nord-est.

La métropole peut être vue comme un ensemble urbain dense constitué des villes principales de Lille Roubaix Tourcoing et Villeneuve d'Ascq. Bien ces quatre villes ont respectivement une identité propre les frontières ne sont pas fortement marquées.

Ce tissu urbain se présente comme un espace en mosaïque où se côtoient des maisons bourgeoises et ouvrières, d'immenses banlieues pavillonnaires et une multitude de cœurs de villes aux rues commerçantes, des zones commerciales et industrielles.

Autour de ces quatre villes principales s'agglomèrent des villes moyennes dans un tissu urbain continu structuré par quelques grands axes. Le tissu périurbain dense devient plutôt industriel ou plutôt rural selon la périphérie.

La Lys propose une campagne de plaine largement « sous influence ». L'Est de la Métropole est découpé par la frontière franco-belge. Ainsi, les paysages métropolitains voient cohabiter des paysages de centre-ville et des ensembles pavillonnaires.

Dans l'aire d'étude, on peut distinguer au Nord une métropole dense, et au Sud, les paysages de campagnes urbaines qui s'organisent comme une succession d'agglomérations urbaines et d'avancées rurales. Au sud de la Métropole le nœud d'infrastructures constitué par les échangeurs A1/A27/ A23 et le nœud ferroviaire, génèrent une zone au statut ambigu, où demeure des traces agricoles.

L'agglomération urbaine présente un ruban discontinu. Au nord-est, au niveau de la vallée de la Marque à Wasquehal, où la largeur de la bande urbaine n'atteint plus que 3 à 4 kilomètres. Cette contraction sépare la ville de Lille et sa périphérie de l'ensemble urbain généré par les villes de Roubaix et Tourcoing.

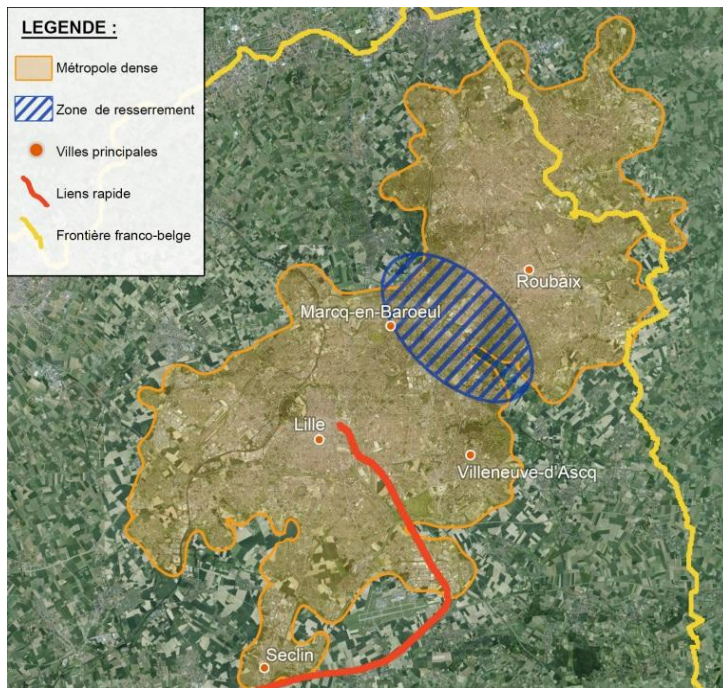


Figure 11 Image du resserrement nord de la bande urbaine de la métropole (Systra [2014])

Un paysage de campagnes urbaines

Au Nord et à l'Ouest les campagnes s'étendent le long de la métropole en s'appuyant sur le léger relief des Weppes, coincées entre deux cours d'eau : la Lys et la Deûle. Cette campagne se prolonge vers le nord-est par la plaine du Ferrain, et vers le sud par la plaine de la Bassée.

Le paysage rural est essentiellement composé de petits bourgs et d'une multitude de fermes isolées, entourés par une campagne bocagère. Cette campagne nourricière donne à voir un paysage uniforme, très ouvert, de champs et de prés, avec quelques petits boisements, dans le pays du Ferrain.

Les campagnes urbaines Sud et Est sont composées de petites et moyennes villes inscrites au sein de cultures en openfield, issues du remembrement, contrairement aux campagnes situées de l'autre côté de l'agglomération. Elles offrent un paysage plus contrasté, intégrant de larges champs et de nombreux boisements.

Si la limite entre la métropole urbaine et la campagne est assez franche, la campagne semble pénétrer dans la ville en plusieurs points, notamment au niveau de la vallée de la Marque, entre Lille et Tourcoing-Roubaix. Au niveau de cet étranglement, la limite sud entre l'urbain et le rural est moins nette : la campagne semble s'immiscer à l'intérieur du tissu urbain, grâce à la présence des 3 lacs, mais également par un tissu urbain plus lâche, où la trame

végétale semble se frayer un chemin dans la moindre rue, le moindre jardin de ce secteur où domine l'habitat individuel.



Figure 12 Image de la vallée de la Marque , Sud-Est de la Métropole (Systra [2014])

2.1.2 Les campagnes urbaines entre la Métropole Lilloise et le Bassin Minier

Situées entre la vallée de la Deûle et la Vallée de la Marque les campagnes urbaines entre Lille et le Bassin Minier sont composées de deux sous-entités : La plaine du Mélantois au nord et le Carembault au sud.

Le Melantois est un plateau crayeux à pentes douces constitué de riches terres agricoles. Son paysage se définit par de grands champs ouverts, dits openfields, où l'on cultive la betterave, le maïs, l'endive. Sous l'influence de la Métropole lilloise, cet espace connaît une forte pression urbaine, ainsi que le développement de nombreux équipements et infrastructures : aéroport, zones d'activités économiques, centre-commerciaux, habitats pavillonnaires.

Le Carembault se caractérise par trois parties distinctes. A l'ouest, le plateau agricole est constitué openfields, en direction de la plaine de la Deûle. L'est du Carembault est composé de zones humides et plus boisées (forêt domaniale Phalempin). On y retrouve également des vestiges du passé minier de la région. Au centre, la présence parallèle de la LGV Nord et de

l'Autoroute A1 fragmente le territoire et façonne un paysage assez particulier «d'infrastructures » (SCOT-LLHC).

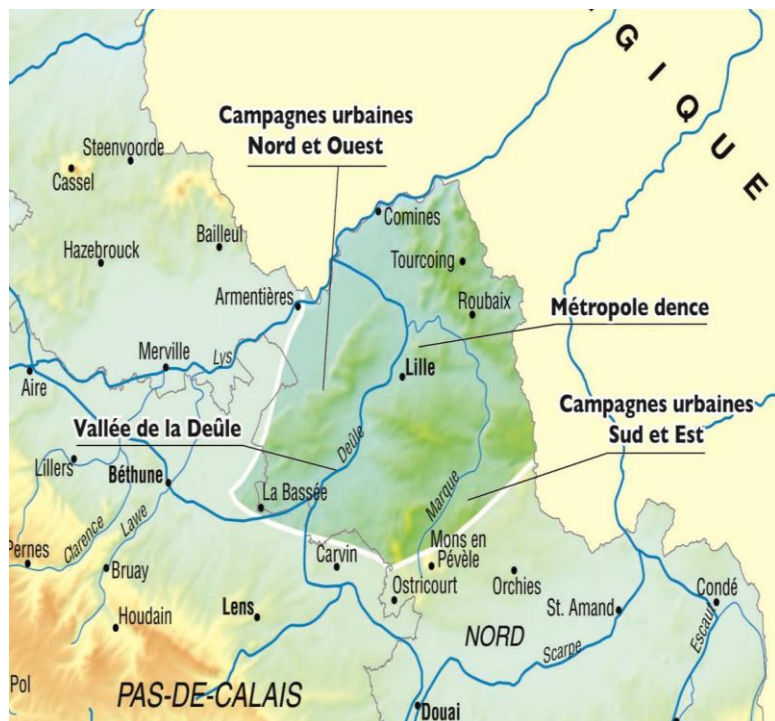


Figure 13 Image des campagnes de la métropole à la vallée de la Deûle (DREAL Nord-Pas de Calais [2014])

La plaine de la Deûle

Correspondant à une largeur de 15 kilomètres du parcours canalisé de la rivière, la petite vallée va de la sortie de la métropole dense jusqu'à la confluence avec le canal de La Bassée.

Cette vallée au relief très plan est un atout logistique, elle fut une voie de communication majeure aussi bien pour Lille que pour le Bassin Minier, en permettant le transport de matières premières et de marchandises vers la Belgique et le reste de la France, et en assurant ainsi l'essor économique de ces deux régions.

Le long du parcours du canal se succèdent les vestiges d'un passé industriel, des pâtures, des marais et bras morts, quelques lotissements, et de petits boisements entre autres.

Ces différents éléments rassemblés autour du cours d'eau ont été revalorisés récemment par la création du parc de la Deûle et de son jardin Mosaïc, apportant ainsi une valeur culturelle et environnementale à cet ensemble.



Figure 14 Photo du parc Mozaic (wikimedia [2014])



Figure 15 Photo de l'entrée du parc Mozaic dans le parc de la Deule, à Houplin-Ancoisne (wikimedia [2013])

2.1.3 *Les paysages miniers*

Les paysages miniers trouvent leur origine dans les profondeurs, avec la découverte au XVIII^{ème} siècle à Fresnes-sur-Escaut d'un gisement carbonifère. Il s'agit de l'une des formes paysagères les plus marquantes voire identitaires de la région Nord - Pas-de-Calais.

Compte tenu de son origine, les limites de cette entité paysagère ont été dictées par un ruban souterrain s'étendant d'Est en Ouest et se déployant sur près de 100 km. L'exploitation industrielle, qui est relativement récente et qui a été brève, de l'ordre de 150 ans, est une autre caractéristique des paysages miniers.

Ainsi, la réalité paysagère du bassin minier est soumise à une perspective « d'effacement » puisque déjà ses attributs primaires, liés directement à l'extraction du minerai, ont disparu

pour ne laisser perdurer que des formes urbaines et rurales générées par cette activité minière.

L'activité minière a eu sur le paysage de cette zone intermédiaire entre Haut et Bas Pays une incidence qu'il est difficile aujourd'hui de mesurer. De fait, il ne reste plus beaucoup de traces perceptibles d'une « histoire d'avant la mine ». Ainsi, les terrils bornent l'horizon tout en constituant un point de vue sur la plaine. Eléments d'une géographie créée de toutes pièces, ils sont progressivement renaturés. Si l'étendue Est/Ouest est considérable, le bassin minier ne présente qu'une faible épaisseur Nord/Sud (une dizaine de kilomètres) qui permet une certaine imbrication de paysages offrant des ouvertures visuelles.

Les paysages miniers sont marqués par le mono-fonctionnalisme qui leur a donné naissance. Ils furent à tous les niveaux organisés comme un outil au service de l'extraction minière. Ainsi, à l'unité de base constituée du tryptique carreau-chevalement-terril, s'ajoutent des manifestations « secondaires » qui ont trait à l'organisation industrielle et sociale d'une activité extrêmement consommatrice de main-d'œuvre, avec notamment les corons. L'image suivante illustre un système minier de ville (associée à l'activité d'extraction cokéfaction, exportation)



Figure 16 Photo aérienne de Lens, et du Louvre-Lens dans le bassin minier du Nord-Pas de Calais [2014]

2.1.3.1 Reconversion du Bassin-Minier.

« A la fin des années 1970, l'Etat français s'est lancé dans un programme d'aménagement spécifique des principaux centres urbains du Bassin minier, notamment à Hénin-Beaumont. Programmes repris par le Conseil régional, à sa création, en partenariat avec l'Etat dès 1984, en faveur du réaménagement paysager exemplaire des espaces publics des communes minières. »

Suivant plusieurs Contrats de Plan Etat-Région de 1984 à 2006 il y a eu une forte action générale de reconversion du Bassin Minier, et accentuée sur les terrils, des espaces nouveaux devenus espaces naturels et de loisirs.

La politique de traitement massif et quantitatif des stigmates appelée « grandes friches industrielles » 1989-1993. Puis dans un objectif de préverdissement d'espaces en attente d'un usage futur elle est appelée « friches environnementales » 1994-1999.

Cela a progressivement évolué vers une politique intégrée, au service du renouvellement urbain, des grands projets économiques d'intérêt régional et de traitement écologique et d'ouverture au public, dans le cadre de la « Trame verte et bleue », appelée « reconquête des espaces dégradés » 2000-2006.

Sur plus de 120 kilomètres, d'Estrées-Blanche à Condé-sur-l'Escaut, le réseau des « cavaliers », anciennes voies ferrées minières, se reconvertit progressivement en itinéraires de promenade et de randonnée. Les étangs d'affaissement deviennent des bases de loisirs, des réservoirs faunistiques et floristiques protégés, comme les quelque 200 terrils qui ponctuent encore le territoire. Au total, en l'espace de 30 ans, plus de 8 000 ha de friches industrielles ont été reconquises.

2.2 Les enjeux environnementaux

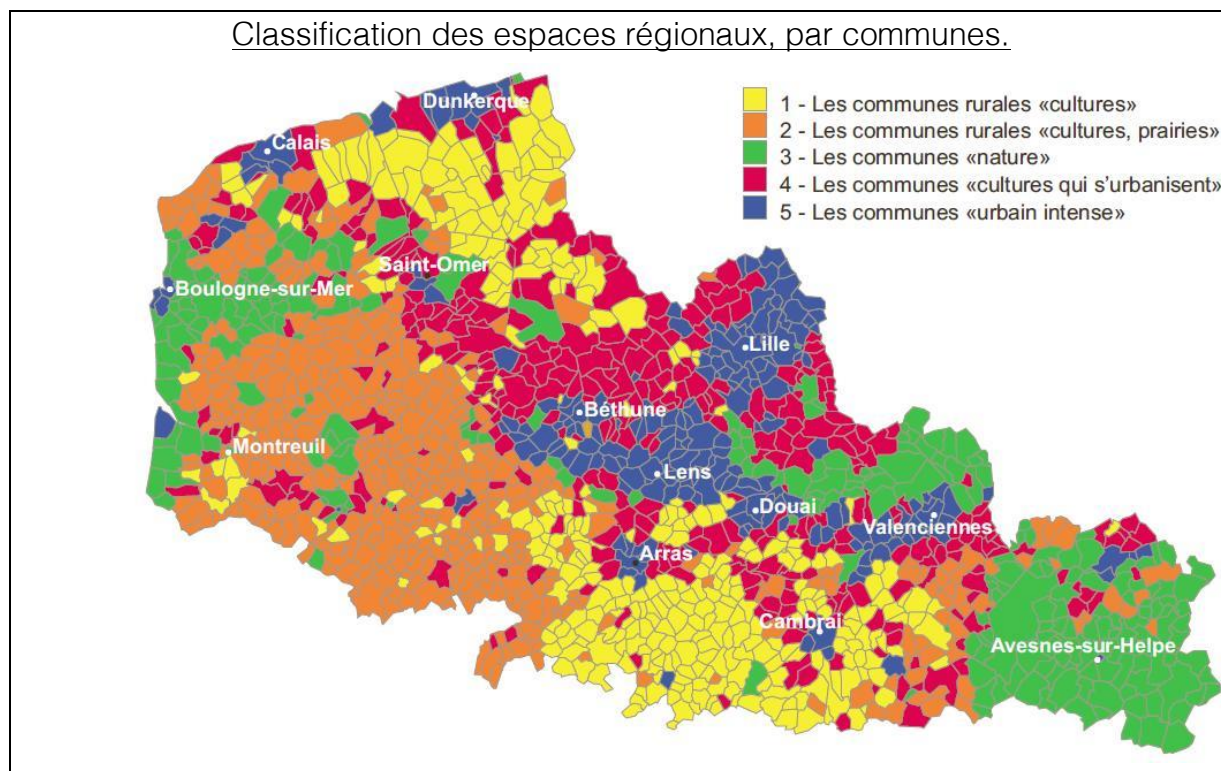


Figure 17 Carte de la classification des espaces régionaux (Sigale CR Nord-Pas de Calais [2014])

Les entités paysagères traversées par le tracé de la nouvelle ligne ferroviaire, et de la ligne existante TER sont des paysages métropolitains et des paysages miniers. Cette carte de la classification des espaces régionaux est établie en fonction des caractères ruraux ou urbains des communes. Le tracé de la nouvelle ligne ferroviaire, et de la ligne existante TER concernent des communes espaces « urbain intense ».

2.2.1 *L'occupation du sol*

On distingue deux fuseaux. Premièrement, celui de la « ligne existante » d'une largeur de 500 m de part et d'autre de la ligne Paris-Nord – Lille entre Lille et Hénin-Beaumont, et une extension du fuseau jusqu'à Douai pour « l'extension ligne existante ».

Puis l'occupation du sol se compare selon le fuseau de « la ligne nouvelle » (validée par la Région) avec prolongement de ce fuseau jusqu'à la ligne Arras-Douai, et selon le fuseau « extension ligne nouvelle ».

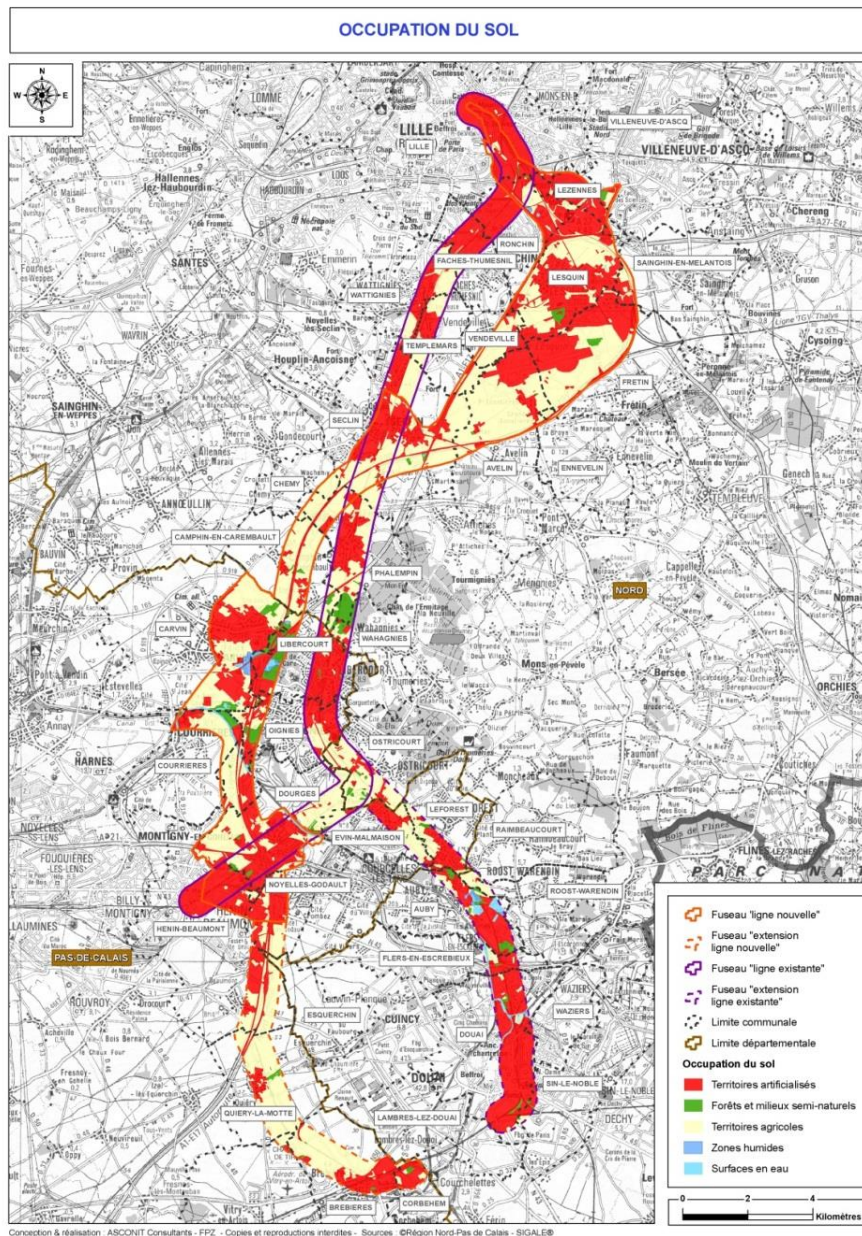


Figure 18 Carte de l'occupation du sol suivant le tracé de la ligne TER existante et de la ligne nouvelle (Systra [2013])

Le fuseau de la « ligne existante » et son extension concernent des espaces d'avantage urbanisé que la « ligne nouvelle ». Beaucoup de secteurs agricoles se trouvent dans le fuseau de la ligne nouvelle. Le fuseau de son extension en concerne d'avantage. Cependant peu de milieux naturels sont concernés, sont concernés par l'extension de la ligne existante au niveau de la commune d'Auby.

2.2.2 Les risques

D'après les Dossiers Départementaux des Risques Majeurs (DDRM)¹⁰, de 2012 pour le Pas-de-Calais et 2011 pour le Nord, quatre types de risques naturels majeurs concernent l'aire d'étude: le risque météorologique, le risque sismique, le risque inondation, (le risque mouvement de terrain. Aucun mouvement de terrain n'est identifié dans l'aire d'étude d'après la base de données du BRGM.)

2.2.2.1 Risques sismiques

L'aire d'étude est inscrite dans une zone de sismicité 2, cet aléa sismique est qualifié de faible. C'est-à-dire que les règles de construction parasismique sont applicables aux nouveaux bâtiments, et aux bâtiments anciens dans des conditions particulières.

2.2.2.2 Risques d'inondation

Dans le secteur étudié, on distingue 3 types d'inondations. Ils peuvent être dû à un débordement d'un cours d'eau, à la remontée de la nappe phréatique, ou dû au ruissellement pluvial renforcé par l'imperméabilisation des sols et les pratiques culturales limitant l'infiltration des précipitations.

Par ailleurs, dans la zone du bassin minier, l'extraction minière a entraîné de profonds bouleversements d'ordre hydrographique et géologique. Au sein des communes concernées par l'aire d'étude, plusieurs PPRI sont recensés.

2.2.2.3 Risques technologiques :

Deux familles de risques technologiques sont identifiées dans le secteur d'étude. Il s'agit du risque industriel, et du risque lié au transport de matières dangereuses (TMD).

Les communes de Carvin, Templemars, Sainghin-en-Mélantois et Lille sont soumises à un risque industriel majeur compte tenu de la présence de sites SEVESO.

D'après le DDRM du Pas-de-Calais datant de 2012, les communes de l'aire d'étude sont toutes concernées par ce risque.

¹⁰ Source : Préfectures du Nord et du Pas-de-Calais DDTM du Nord et du Pas-de-Calais Dossiers Départementaux des Risques Majeurs du Nord et du Pas-de-Calais.

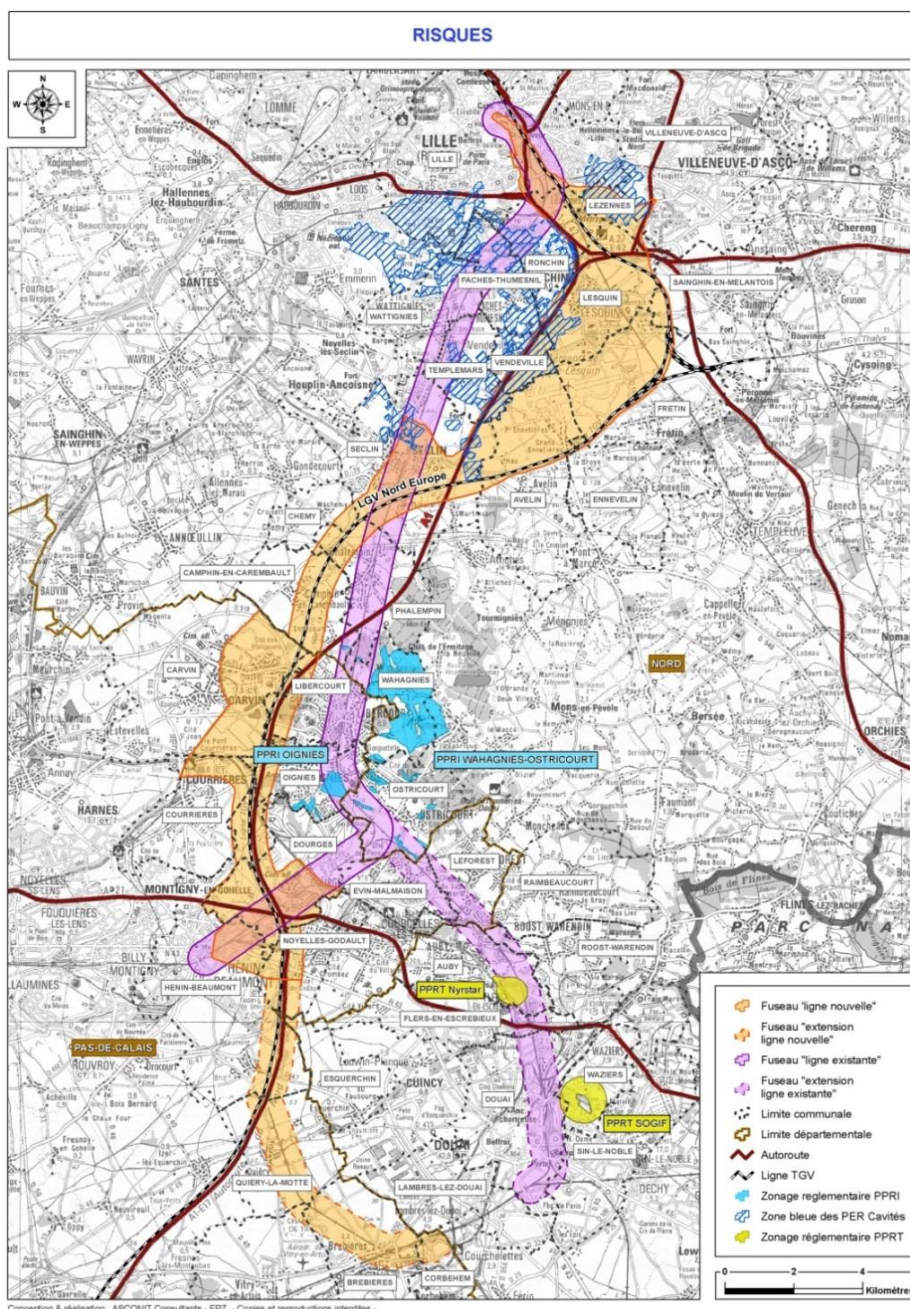


Figure 19 Carte des risques (Systra [2013])

2.2.2.1 Le risque minier

Le risque minier est lié à l'évolution des cavités, à ciel ouvert ou souterraines, abandonnées et sans entretien du fait de l'arrêt de l'exploitation. Ces cavités peuvent induire des désordres en surface pouvant affecter la sécurité des personnes et des biens.

Dans le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, les affaissements miniers ont été identifiés, surveillés et contrôlés par Charbonnages de France. Ils se produisent dans un délai maximal de 5 ans (surtout la 1^{ère} année) après la fin des travaux d'exploitation du sous-sol. Or

l'exploitation minière ayant complètement cessé depuis 1990, l'essentiel des affaissements consécutifs à l'abandon des galeries a eu lieu et les mouvements de terrain actuels ne peuvent pas être caractérisés spécifiquement d'aléas miniers.

Au sein de l'aire d'étude, ces zones d'effondrement minier sont toutes localisées dans le Pas-de Calais, et correspondent principalement aux terrils.

C'est-à-dire, au droit du site de Sainte-Henriette, où les risques sont de niveau faible. Sur Dourges, au Nord du territoire communal, l'aire d'étude est concernée par un risque de niveau faible. Ceci est également le cas sur Courrières, au Nord/Est des zones agglomérées, de part et d'autre du canal. Sur Carvin, le terril de la Tour d'Horloge est lui aussi concerné là-aussi de niveau faible. Il en est de même de l'ancien site minier de Libercourt, à l'Est de l'autoroute.

2.3 Les enjeux patrimoniaux

2.3.1 *Le patrimoine naturel*

Le réseau Natura 2000 est un réseau écologique majeur qui doit structurer durablement le territoire européen et contribuer à la préservation de la diversité biologique. Deux textes de l'Union Européenne établissent la base réglementaire de ce grand réseau écologique européen : la Directive 79/409/CEE du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages (modifiée en mars 1991), souvent désignée Directive « Oiseaux », la Directive 92/43/CEE du 21 mars 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, ou Directive «Habitats».

L'aire d'étude n'est pas directement concernée par la présence de sites du réseau Natura 2000. On note toutefois la présence de plusieurs sites à l'Est :

- Les «Cinq Tailles» à Thumeries (FR3112002), désignées au titre de la Directive «Oiseaux», à environ 4 km de l'aire d'étude à Libercourt.
- Les «Pelouses métalliques de la plaine de la Scarpe» (FR3100504) au titre de la Directive «Habitats», à 6,5 km de l'aire d'étude à Noyelles-Godault.
- Le «Bois de Flines-les-Raches et système alluvial du courant des Vanneau » (FR3100506), également au titre de la Directive «Habitats», à 8,5 km de l'aire d'étude à Dourges et à 50 m de la voie ferrée existante (fuseau « extension »).

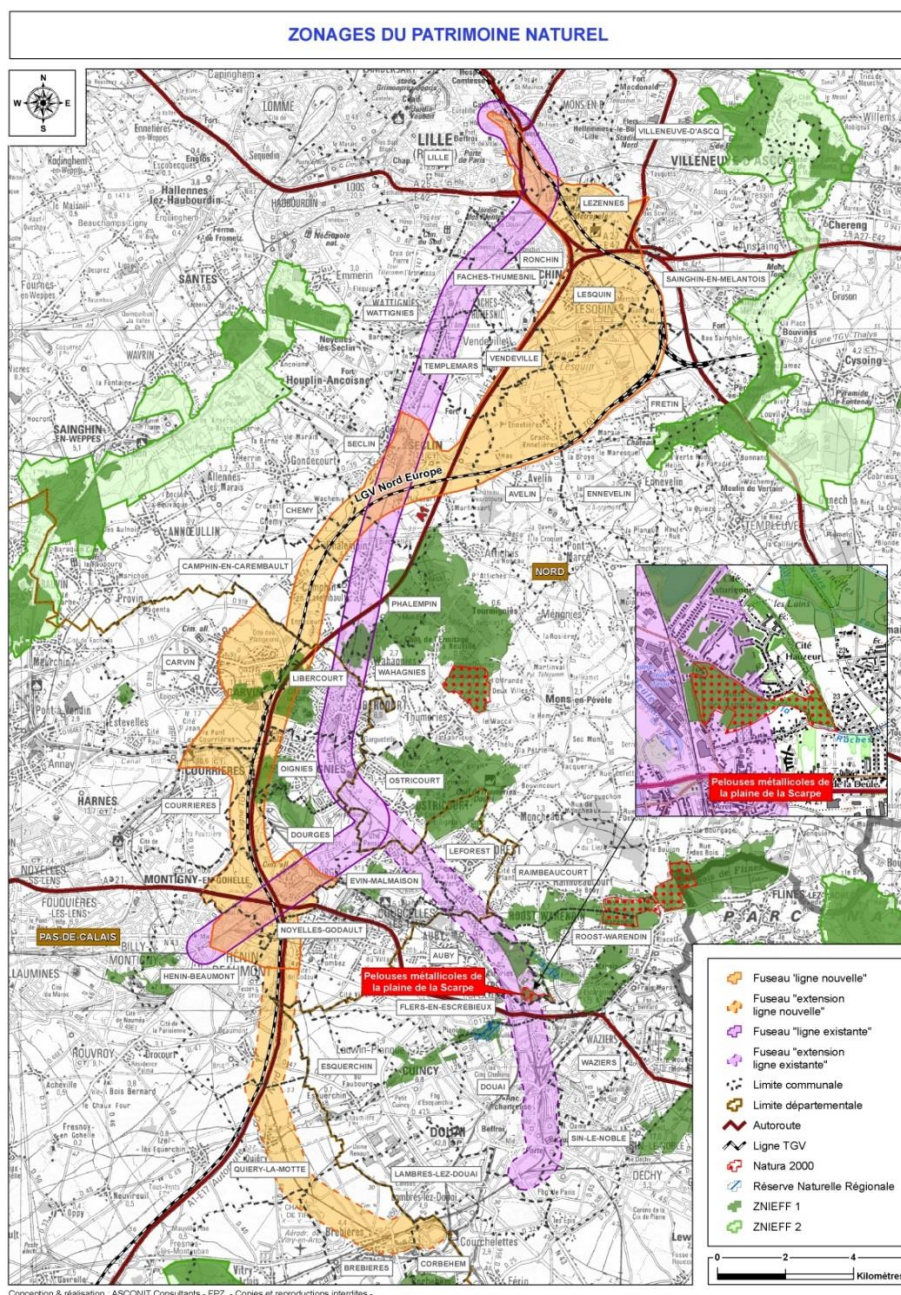


Figure 20 Carte des zonages du patrimoine naturel (Systra [2013])

Les ZNIEFF de type 1 du fuseau « extension ligne existante » concerne les pelouses et bois métallicoles d'Auby, le terrier n°136 dit Lains Ouest, le marais de Pont-Pinet à Roost-Warendin, le complexe humide entre Roost-Warendin et Raimbeaucourt. Les Zones ZNIEFF de type 1 du fuseau « ligne existante » concerne la forêt domaniale de Phalempin, le Bois de l'Offlarde, Bois Monsieur, et les Cinq Tailles et leurs lisières. ZNIEFF de type 1 du fuseau « ligne nouvelle » concerne le marais et terrier de Oignies, et l'étang et bois de l'Epinoy.

2.3.2 *Le patrimoine architectural*

2.3.2.1 *Monuments historiques*

La loi du 31 décembre 1913 relative aux monuments historiques (loi aujourd'hui abrogée et codifiée au titre II du livre VI du Code du Patrimoine) protège les édifices dont la conservation présente du point de vue de l'histoire ou de l'art un intérêt public. La loi prévoit deux catégories de protection : l'inscription à l'inventaire des monuments historiques, et le classement à l'inventaire des monuments historiques.

Un périmètre de protection de 500 m de rayon leur est affecté, à l'intérieur duquel tout projet de travaux est soumis à l'avis, simple ou conforme, de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), selon le niveau de protection. A noter que ces périmètres de 500 m peuvent être remplacés par des périmètres de Protection Modifiés (périmètres adaptés à chaque site, notamment vis-à-vis de la topographie, des bâtiments alentours...).

L'aire d'étude ne comporte pas de monuments historiques mais est concernée par de nombreux périmètres de protection correspondant aux monuments historiques de la ville de Lille. Ce sont ainsi 25 périmètres de protection qui se superposent à l'extrême Nord du périmètre étudié. Citons pour exemple l'Hôtel de ville de Lille, l'Ecole National des Arts et Métiers, le Fort et l'Hôpital Saint-Sauveur, la porte de Roubaix et les restes de fortifications, et de nombreux bâtiments. Ces périmètres de protection englobent la gare de Lille-Flandres ainsi que les 60 premiers mètres de la voie ferrée associée.¹¹

Il existe cependant deux autres périmètres de protection au sein de l'aire d'étude, le périmètre de protection de l'église Saint Rictrude à Ronchin et le périmètre de protection de l'église Saint Piat à Seclin.

Le bassin minier du Nord-Pas de Calais, qui offre un paysage remarquable façonné par trois siècles (du XVII^{ème} au XX^{ème} siècle) d'extraction du charbon, a été inscrit sur la Liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO en tant que « Paysage Culturel Evolutif vivant » fin juin 2012. Ainsi, « l'enjeu de cette inscription est de préserver la cohérence d'un ancien bassin industriel dans ses réalités patrimoniales, paysagères et culturelles. Conscients d'être collectivement dépositaires de cette identité particulière construite par cette histoire

¹¹ Sources : Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) – Service territorial de l'architecture et du patrimoine du Nord. Mérimée.

industrielle, les élus, les gestionnaires et les habitants de ce territoire s'engagent à la transmettre aux générations futures. »

Plusieurs biens inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO sont recensés au sein de l'aire d'étude, soit du Sud vers le Nord :

Les terrils de Sainte-Henriette n°87 et 92

Ces terrils sont issus de l'activité de la fosse n°2 dite « Fosse Sainte-Henriette » (Société des Mines de Dourges) et de son lavoir. Situés au coeur d'un paysage d'infrastructures particulièrement importantes, ils sont visibles depuis très loin et constituent de véritables balises d'entrée dans le Bassin minier depuis les autoroutes A1 et A21.

La Cité Foch à Hénin-Beaumont

La Cité est également rattachée à la fosse n°2, elle est l'une des applications des plans types des cités-jardins de la Société des Mines de Dourges (cf. chapitre 4.3.1 page 98). Cette cité est également dotée d'équipements collectifs dont le centre familial (école ménagère) est devenu aujourd'hui une école de musique.

La Cité Bruno à Dourges

Cette Cité est très probablement la première cité-jardin construite en France (en 1904). Elle comprend plusieurs types d'habitations et îlots différents. Dans les années 1920, la Société des Mines de Dourges fit construire une salle des fêtes, une extension de la cité ainsi qu'une école, une église et son presbytère.

Le paysage et l'ensemble miniers des fosses n°9/9 bis à Oignies

Ils constituent un exemple remarquable de la logique de formation des paysages du Bassin minier, avec le triptyque fosse/terril/cité. Composé de la fosse n°9/9bis, des terrils 110, 116 et 117 et des cités Declercq et des Bonniers, cet ensemble accueille tous les éléments du système minier. Il se démarque également par la qualité architecturale de la fosse n°9/9bis et de la cité-jardin Declercq.

L'Hôtel de Ville de Carvin

il ne figure pas dans la concession d'Ostricourt mais en raison de sa proximité avec le patrimoine minier et se situant sur l'ancienne concession de Carvin, il est particulièrement emblématique du rapport de pouvoir noué entre une Compagnie minière et une municipalité.

Les zones tampons de la Cité Crombez à Noyelles-Godault et du paysage et de l'ensemble miniers à Libercourt sont également interceptées par l'aire d'étude.

Partie 3 Le contexte socio- économique, du Nord-Pas de Calais à l'Aire Métropolitaine Lilloise

3.1 Une région dense nord européenne

Partie sud d'une très vaste aire de forte densité de population d'Europe du nord. Densité de population du Nord-Pas de Calais 322 habitants au Km², contre 106 en France métropolitaine, en 2000 source Insee. Niveau de densité commun avec les grandes villes nord européennes. Il apparaît très nettement un ensemble humain où se joignent le bassin minier français et la conurbation Lille Roubaix Tourcoing. A la vue des relations entretenues et des caractéristiques de territoire on parle alors de l'aire métropolitaine, qui s'organise autour de la ville de Lille. Cette aire métropolitaine est un hub européen, Londres Paris Bruxelles Amsterdam Cologne sont très accessibles, des villes privilégiées.

Or cette situation élitiste de Lille ne peut pas refléter à elle seule la situation de la Région Nord Pas de Calais. Ce sont des échanges vitaux entre la ville et sa périphérie, puis entre grandes villes de la Région qui garantissent un dynamisme économique à l'aire métropolitaine.

Auparavant structurée sous la forme d'un chapelet de villes avec leur périphérie dédiée, l'aire métropolitaine de Lille se constitue sous la forme d'un espace interconnecté. La polarisation démographique autour d'une grande ville et son complexe urbain attenant, est en grande partie liée à sa dynamique et ses relations privilégiées avec l'agglomération, notamment en termes d'emplois et de services.

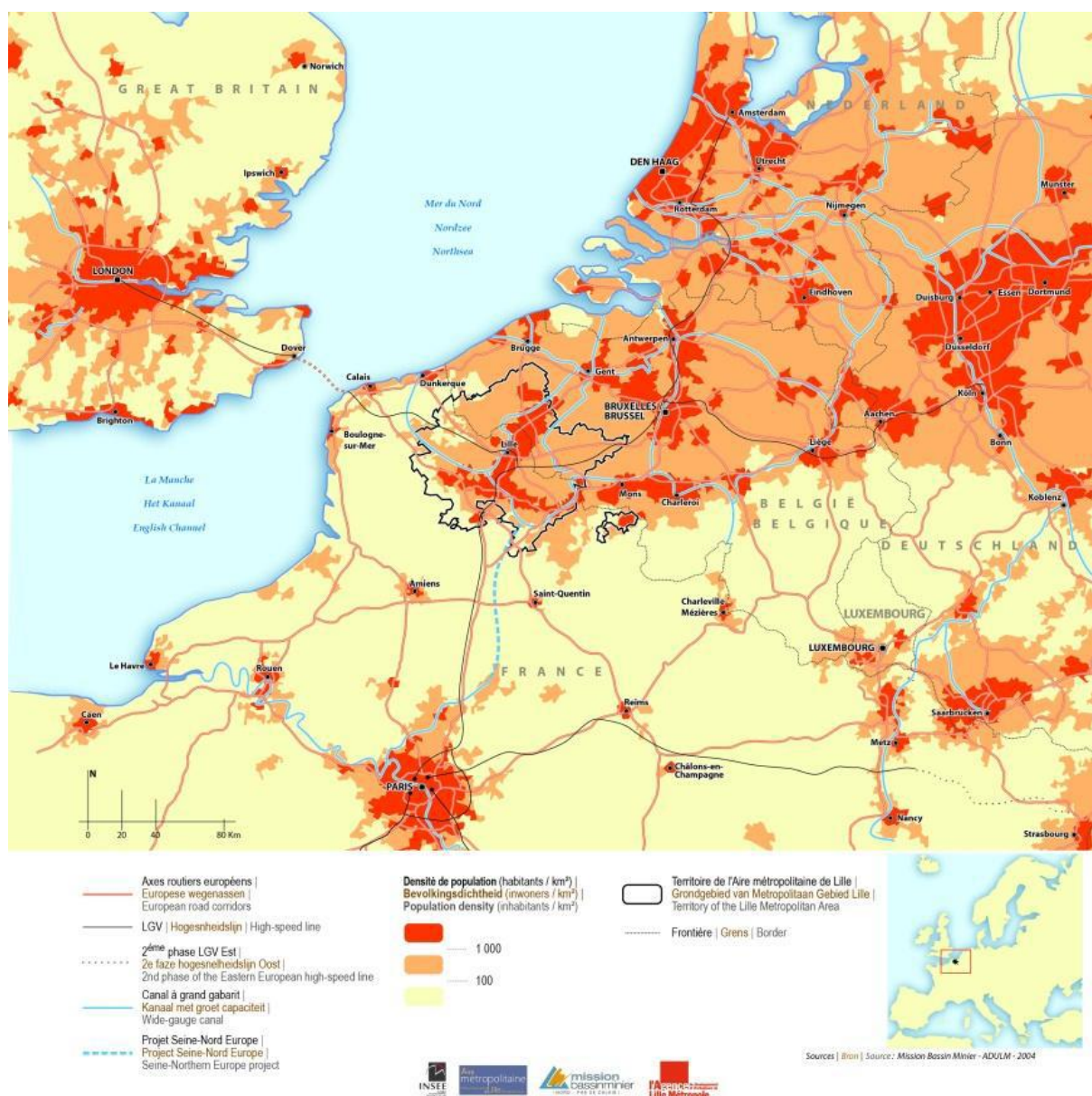


Figure 21 Carte de l'Aire Métropolitaine au sein de l'Europe du nord (Aire Métropolitaine de Lille [2011])

Grâce aux données publiées par l'INSEE, les répartitions des populations sur le territoire du Nord Pas de Calais, à l'année 2009, et l'évolution de la population sur la période 1999-2009, peuvent être présentées par commune.

Le taux de croissance de la population sur la décennie 1999-2009 de la région a été de 0.7%, soit environ 2800 habitants supplémentaires chaque année.

Cependant des disparités apparaissent dans la partie la plus densément peuplées de la région. La métropole lilloise est la principale contributrice à la croissance démographique, enregistrant environ 2300 habitants supplémentaires chaque année. A l'inverse, le Bassin

Minier enregistre une diminution de sa population, même si aux limites de celui-ci Béthune et Valenciennes progressent démographiquement.

La partie la moins densément peuplée de la région, fait apparaître une perte de population sur le littoral nordiste à l'exception de sa partie sud. Tandis que les espaces ruraux ont cessé de perdre de la population.

L'âge moyen de la population augmente : il dépasse à présent les 38 ans, contre 35.8 ans en 1999. La moyenne nationale se situe au-dessus de 40 ans. Le Nord Pas de Calais demeure parmi les Régions de population les plus jeunes.

La région Nord Pas de Calais compte 4 052,2 milliers d'habitants au 1^{er} janvier 2013, la variation annuelle entre 2006 et 2013 est de 0,1%. Le solde naturel traditionnellement supérieur la moyenne de la France métropolitaine est de 0,5% tandis que le solde migratoire est négatif de -0,4%.

De la Région administrative Nord-Pas de calais à l'espace transfrontalier.

Lille deuxième grande agglomération derrière Bruxelles. La population est concentrée autour des principales villes. En Belgique comme en France, les populations sont donc spatialement structurées autour des villes et leurs périphéries. Il s'agit des villes capitales mais aussi villes de niveau intermédiaire telles que Gand, Anvers, Liège, Charleroi, Lille, Nancy, Valenciennes, Dunkerque ou Lens.

Cependant il n'existe par ailleurs pas de réelle continuité démographique entre les espaces français et belges à l'exception du versant nord-est de la métropole lilloise. Cette situation est une conséquence de marchés du travail encore fortement distincts. Une forme de frontière économique et sociale apparaît entre les deux pays, plus visible encore à un niveau plus local selon l'INSEE.

La définition de l'Aire Métropolitaine de Lille :

Selon la définition de l'Insee « L'Aire métropolitaine de Lille est une instance de coopération transnationale existant de façon informelle depuis le milieu des années 1990 mais reconnue par l'État français le 9 août 2005, qui regroupe 23 acteurs publics français et belges collaborant pour hisser cet ensemble de territoires au rang de grande métropole européenne. Les Conseils Généraux du Nord et du Pas-de-Calais ainsi que le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais et les provinces belges de Hainaut et de Flandre occidentale sont membres associés. L'Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole et la

Mission Bassin Minier assurent l'animation et la coordination des travaux menés en commun par les partenaires.

L'association " Aire métropolitaine de Lille " (AML) a été créée en 2007 pour assurer le pilotage de coopérations entre ses 23 partenaires dans des domaines comme les transports, les ressources naturelles, la recherche et l'innovation, la créativité, l'urbanisme durable et l'attractivité des territoires. »

3.2 Un territoire à plusieurs dynamiques démographiques

3.2.1.1 La démographie de l'aire d'étude du projet

Selon une étude démographique réalisée par le Conseil Régional Nord-Pas de Calais les communes du bassin Minier concernées par le projet d'infrastructures nouvelles font l'objet de la principale attention.

« Lille est évidemment la ville disposant du plus grand nombre d'habitants (plus de 226 000). Les autres communes les plus importantes sont Villeneuve-d'Ascq (63 844 habitants), puis Hénin-Beaumont (25 731), Ronchin (18 256), Carvin (17 267) et Faches-Thumesnil (16 928).

A contrario, les communes les moins peuplées ont moins de 2000 habitants (de l'ordre de 1 650 à Vendeville et Camphin-en-Carembault) ; Esquerchin, Quiéry-la-Motte et Chemy ont quant à elles une population respective de 854, 743 et 640 habitants en 2009.

Les variations de population entre 1990 et 1999, puis 1999 et 2009 sont différentes en fonction des communes : pour certaines, la population est décroissante sur ces deux périodes ; il s'agit notamment des communes localisées au sein de l'aire d'étude entre Dourges et Oignies, mais également de Noyelles-Godault, Libercourt, Phalempin, Villeneuve-d'Ascq et Sainghin-en-Mélantois, ainsi qu'au Sud à Corbehem et Vitry-en-Artois ;

A contrario, certaines communes ont vu leur population augmenter entre 1999 et 2009, comme les communes de Vendeville (plus de 20 % sur cette période), Ennevelin (17,5 %), Lille (12,4 %), mais également Esquerchin (13,5 %) ; pour d'autres, la population a augmenté entre 1990 et 1999, puis diminué jusqu'à 2009, ou inversement (Quiéry-la-Motte, Esquerchin, Hénin-Beaumont, Carvin, Camphin-en-Carembault, Seclin, Templemars).

Par ailleurs, toutes les communes de l'aire d'étude, à l'exception de Quiéry-la-Motte (densité de 83,2 hab./km²), présentent une densité de population plus importante que la moyenne en France en 2009 (soit 101,6 hab./km²). Les plus denses sont : Lille (densité de plus de 6500), Faches-Thumesnil et Ronchin (de l'ordre de 3 000-4 000) ; Villeneuve-d'Ascq, Oignies, Courchelettes, Lezennes, Libercourt, Hénin-Beaumont, Noyelles-Godault et Courrières (de l'ordre de 1 000 à 2 000).

la pyramide des âges est relativement équilibrée au sein des communes concernées : de l'ordre de 25 % pour les 0 à 19 ans ; de l'ordre de 60 % pour les 20 à 64 ans ; de l'ordre de 15 % pour les plus de 65 ans. »

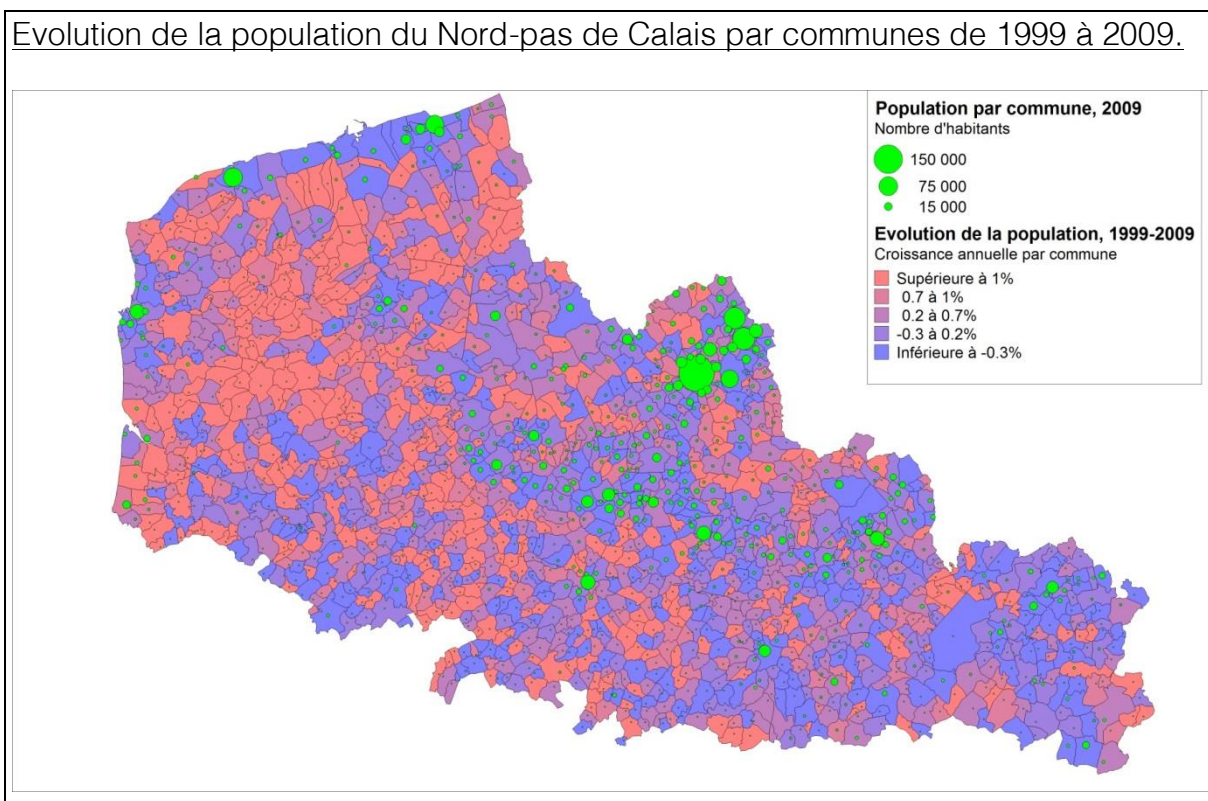


Figure 22 Carte de l' évolution de la population du Nord-pas de Calais par communes de 1999 à 2009(Sigale [2010])

Une aire métropolitaine très différenciée :

Une aire métropolitaine de Lille représente 3,8 millions d'habitants (en 2007), trois quart résident du côté français, soit 60% du territoire en question. La population se densifie dans l'aire urbaine de Lille, qui est un centre très attractif justifiant une large périurbanisation. Dans l'aire métropolitaine de Lille on parle de conurbation pour Lille-Roubaix-Tourcoing. Les relations sont fortes entre ces trois villes, aux profils différents. La densité de population y est élevée, l'offre de services, et les échanges sont intenses.

On distingue deux axes perpendiculaires :

- L'axe Lille-Roubaix-Tourcoing
- L'axe Béthune-Valenciennes, ancien parc minier se prolongeant coté belge vers Charleroi Namur et Liège.

Evolution démographique :

L'INSEE a publié des projections de population en Nord Pas de Calais à l'aide du modèle OMPHALE de 2010, par SCOT de plus de 50 000 habitants. Les études INSEE font apparaître une stabilité de la population ne croissant que de 2% entre 2010 et 2042. Des différences d'évolution démographique se profileraient entre le SCOT de la Flandres Intérieure qui gagnerait 10% de résidents, et le territoire du SCOT de Dunkerque en perdrait quelques 10%. Seule la part de population la plus âgée augmenterait. En effet, la catégorie des 65 et plus croîtrait de quelque 65% entre 2010 et 2042. Cette tendance au vieillissement est commune à tous les territoires. Le tableau suivant présente les résultats de la projection Omphale du scénario central d'évolution démographique par SCOT de 2017 à 2030.

Scénario Central 2010 par SCOT	2007	2017	2030
SCOT de la Flandre Intérieure	125 085	131 321	136 669
SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin	370 598	369 402	366 075
SCOT de Lille Métropole	1 200 060	1 234 536	1 262 869
SCOT du Douaisis	248 526	251 413	253 540
SCOT du Valenciennois	347 247	350 796	351 950

Tableau 3 Tableau de la projection Omphale présentant le scénario central d'évolution démographique par SCOT de 2017 à 2030 (INSEE, données OMPHALE [2014])

3.2.1.2 Une situation particulière du bassin Minier

Le Bassin Minier du Nord-Pas de Calais, a longtemps été une ressource qui a fait la richesse de la région et favorisé le développement d'autres industries. L'exploitation minière, l'industrie textile et l'industrie sidérurgique ont longtemps été les trois piliers économiques de la région. Ces activités industrielles précoces en France en a fait une des Régions les plus développées industriellement de l'époque. Le niveau de vie s'est nettement démarqué du reste de la France dès le XIX^{ème} siècle.

De 1720 à 1944 les compagnies minières ont partagé en bassins d'exploitation le territoire minier. L'étude concerne le territoire des anciennes compagnies d'Escarpelle, de Vicoigne-Noeux-Drocourt, Dourges, Courrières, Carvin et Ostricourt. Cette activité de charbonnage a

été nationalisée en 1944 car elle n'était plus assez concurrentielle. En octobre 1990, la dernière fosse du Nord ferme (fosse n°9 dite de l'Escarpelle à Roost-Warendin). La dernière fosse du Bassin minier Nord-Pas de Calais, est la fosse 9-9bis à Oignies, elle ferme le 21 décembre 1990.

Les activités de charbonnage et sidérurgique, très liées au transport ferroviaire, permettant le développement de la révolution industrielle en France. Le territoire s'en trouve marqué, le passé minier encore récent du Nord-Pas de Calais garde son empreinte dans la paysages et les modes de vie.

Une part âgée du Bassin minier est représentée par des veuves de mineurs. Cette activité a donné lieu à des modes de vie nouveaux pour l'époque. Les quartiers, appelées cité minières organisées en corons, sont pensés pour favoriser une vie autarcique. Les déplacements longs sont exceptionnels. On retrouve actuellement une nette démarcation du bassin minier dans les études sociologiques, économiques du nord-pas de Calais. On retrouve une concentration de population proche des anciens puits de mine et des usines sidérurgiques, expliquée par une forte proximité entre les lieux de travail et le logement. La carte suivante situe la répartition des compagnies minières.

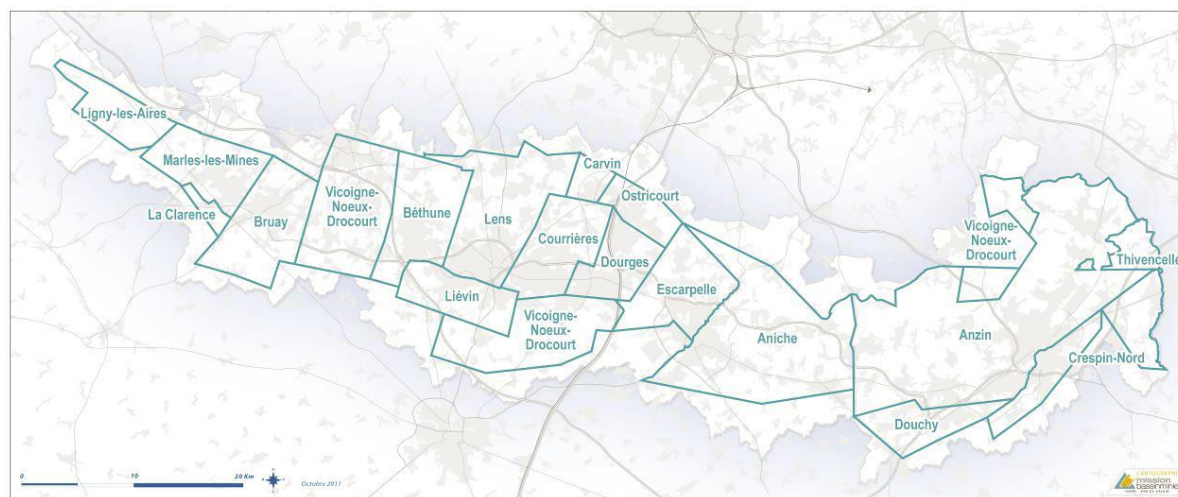


Figure 23 Carte de la répartition des compagnies minières (Bassin Minier [2014])

Les écarts sont plus prononcés « à l'intérieur même des pays, avec un regroupement des habitations au sein d'un espace encaissé autour des zones d'exploitation industrielle et minière historiques ». Ainsi, le passé industriel et minier de l'espace transfrontalier peut également se lire à travers le champ du statut d'occupation des logements.

Une situation uniforme pour le Bassin Minier

Des problèmes économiques et sociaux communs à l'ensemble du bassin minier du Béthunois-Bruaysis jusqu'au Valenciennois. Après la fermeture des puits de mine, l'intensité de suppressions d'emplois les conséquences économiques et sociales et environnementales constitue un héritage commun à gérer. «L'analyse des indicateurs économiques et sociaux dessine une cartographie des résultats négatifs qui souligne l'existence d'un territoire de handicaps couvrant l'ensemble des communes fortement marquées par l'exploitation minière». La carte suivante présente une approche du niveau de vie par l'évaluation du revenu médian, calculé par unité de consommation (en euro et par commune) en 2008.

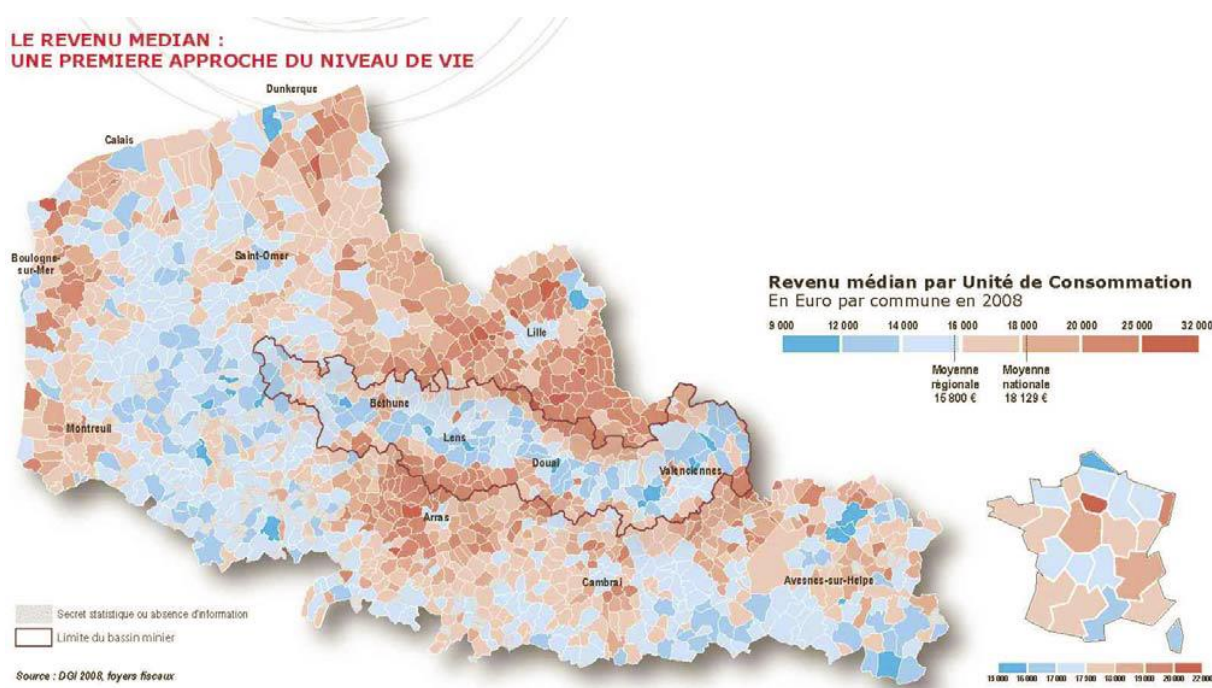


Figure 24 Carte du revenu médian : une approche du niveau de vie (Mission BassinMinier [2012])

3.2.1.3 Le logement dans le bassin Minier :

La part de propriétaires est faible et homogène dans le Bassin Minier. Le statut d'occupation des logements est semblable de valenciennes à Béthune. Ces logements (villes centres du bassin minier, proche des fosses) ont été attribués gratuitement aux mineurs et à leur famille. La proportion de propriétaires ne dépasse pas 55% (Insee [2007]).

Les logements miniers restent la plupart du temps dans le secteur locatif social, au départ de ces familles et de leurs ayants droit. Les cités minières se paupérisent due au remplacement de la population des ayant-droits des anciens mineurs par une population de locataires aux caractéristiques socio-économiques très fragiles. Entre 2004 et 2010, les demandeurs d'emploi représentaient plus du tiers des nouveaux entrants dans le parc de logement minier. Les difficultés sociales rencontrées par la population de cet espace ne leur permettent pas d'envisager la propriété. « Entre 2009 et 2011, un ménage sur cinq nouvellement entré dans le parc de Maisons & Cités (M&C) Soginorpa ne disposait d'aucun revenu d'activité, et 85% disposaient de revenus inférieurs à 60% des plafonds d'accès au logement PLUS (Prêt Locatif à Usage Social), soit l'équivalent du PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Intégration) ».¹²

Il en est de même dans le bassin industriel du sillon Sambre-Meuse belge, où un arc urbain ralliant Liège à Mons enregistre une faible part de propriétaires, inférieur de 7 points minimum par rapport à la moyenne nationale.

Sur ces territoires, la commune de Lens peut tout particulièrement faire figure d'illustration. Celle-ci connaît un cumul de difficultés économiques et sociales, héritées en partie de la désindustrialisation, et présente par voie de conséquence le plus faible taux de propriétaires des villes de taille moyenne de l'ensemble de l'espace transfrontalier, avec un cinquième seulement de résidents propriétaires.

L'état de paupérisation des centre villes explique la perte démographique des communes concernées leur manque d'attractivité. En réponse à une situation uniforme pour le bassin minier plusieurs programmes de développement humain sont menés.

Une synthèse de la fragilité de ces territoires de la Région et de l'importance des enjeux de réduction des inégalités peut se lire à travers une analyse de l'indice de développement humain. Les informations sur le niveau de vie la santé et l'éducation sont les critères de cet indicateur. Le Bassin minier forme un espace homogène où l'IDH-4 est très inférieur à la moyenne régionale.¹³

L'IDH-4 est inférieur à 0,3 pour de nombreuses communes en raison d'un niveau de revenus faible, d'une proportion élevée de non-diplômés et d'un indice comparatif de mortalité plus élevé que la moyenne régionale. Tandis que la métropole lilloise a un indice proche de 0,8

¹² Source : Le Livre Blanc : Acte II. *100 propositions pour accompagner la mutation du Bassin minier*. Mission Bassin Minier, 2013.

¹³ En 2003 le projet « indicateur 21 » lancé par le Conseil Régional Nord-Pas de Calais, détermine un IDH-4 pour rendre compte du développement au-delà du PIB

pour de nombreuses communes.¹⁴ La carte suivante présente un ensemble d'action de soutien au développement humain de la Région Nord-Pas de Calais.

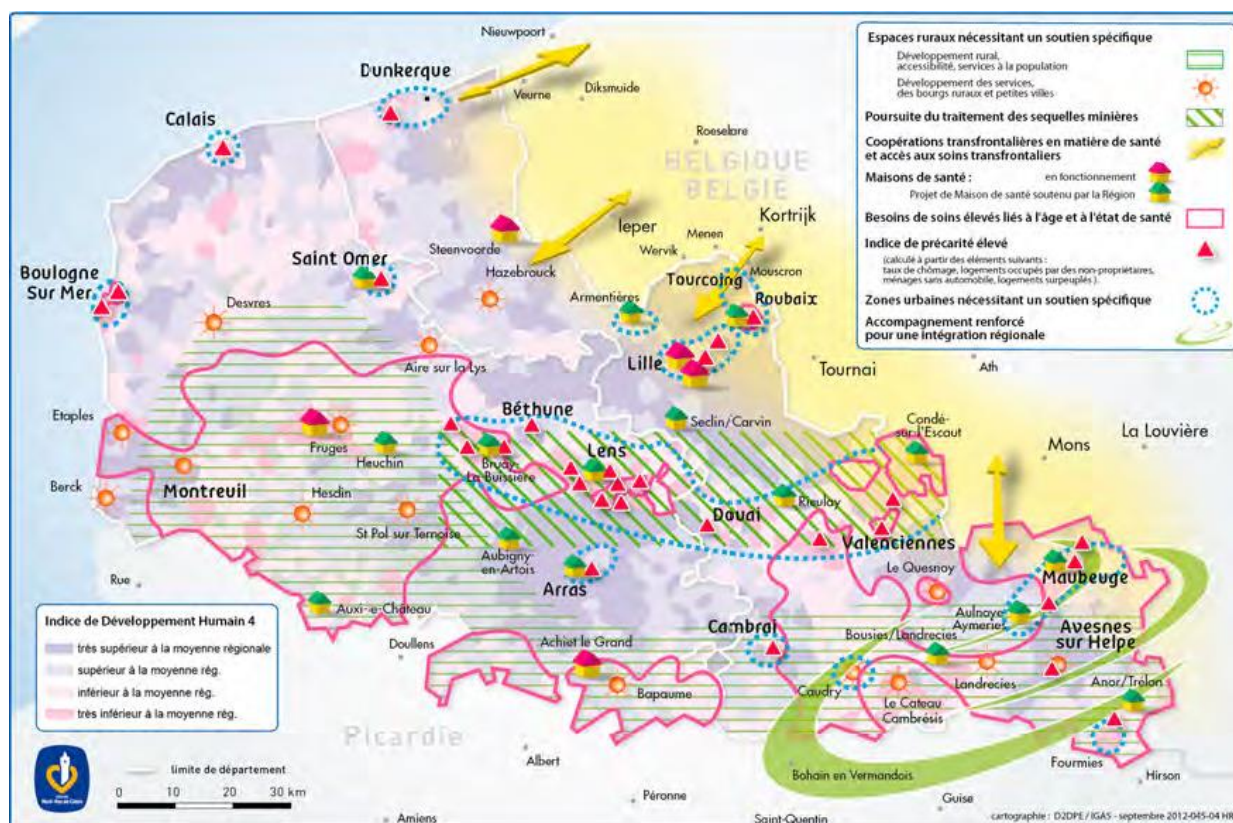


Figure 25 Carte des soutiens au développement humain (Mission Bassin Minier [2013])

3.3 Le développement économique caractérise des territoires spécialisés et interdépendants.

La population active et l'emploi en quelques chiffres :

La population active est passée de 446 000 actifs en 1975 à 556 000 en 2008 (+0,67% par an). Le volume d'emplois est passé de 459 000 emplois en 1975 à 518 000 en 2008 (+0,37% par an). Or l'offre d'emploi reste polarisée. La métropole lilloise émet plus d'emploi que d'actifs.

¹⁴ Source : Le Livre Blanc : Acte II. 100 propositions pour accompagner la mutation du Bassin minier. Mission Bassin Minier, 2013.

Des Scénarii pour l'emploi :

Le nombre d'emplois industriels en 2008, est environ 57 000 soit 11% de l'emploi au total (518 000 emplois). Plusieurs Scénarii pour l'emploi ont été envisagés :

- Scénario tendanciel (4% : part relative de l'industrie) -30 000 emplois, soit environ la moitié des emplois industriels
- Scénario « Maintien de l'industrie » (11%) +13 000 emplois
- Scénario « Croissance raisonnable de l'industrie » (13% : moyenne nationale) +26 000 emplois
- Scénario « Essor de l'industrie » (15% : niveau des grandes agglomérations industrielles européennes) +39 000 emplois

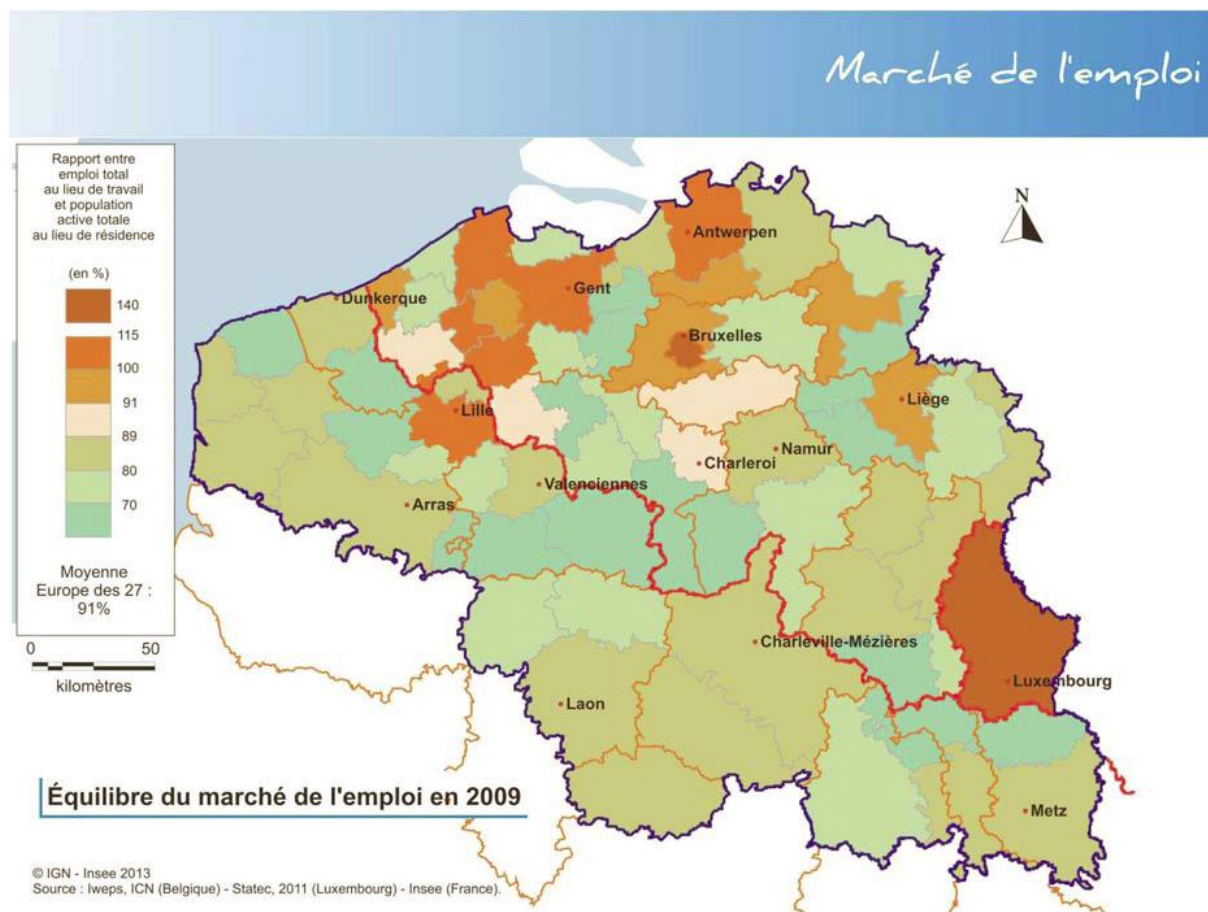


Figure 26 Carte du taux d'emploi à l'échelle de l'euro région (INSEE [2012])

3.3.1 Lille : attractivité et migrations pendulaires.

Le Nord-Pas de Calais, de son passé industriel s'est spécialisé dans le secteur tertiaire. La Région a un taux de création d'emploi dans la sphère non présentielle important : 2,9 % en moyenne dans la région contre 2,6 % en France. Les phénomènes très importants de désindustrialisation et de tertiarisation expliquent une baisse de 70% de l'emploi industriel (soit -130 000 emplois) et une hausse de 80% de l'emploi tertiaire (soit +192 000 emplois) en 30 ans.

Les territoires du bassin minier peuvent s'appuyer sur une économie résidentielle développant les services, le commerce, l'artisanat, le bâtiment, et exploitant les revenus importés par les navetteurs, les touristes, les seniors. Ces territoires génèrent une économie présentielle importante et augmentent alors leur attractivité résidentielle. Cette économie présentielle importante et faible attractivité productive en Nord-Pas de Calais concerne Le Montreuillois, les Sept-Vallées, le Ternois, et le cœur, d'Ostevent (selon les PLDE, Insee 2008). Mais le long de la côte, seule la zone de Berck-Montreuil est attractive pour les touristes et les retraités. Les territoires du Bassin minier sont particulièrement bien positionnés pour profiter de la 3e révolution industrielle entre autre les économies circulaire et de la fonctionnalité, de l'énergie décentralisée, les chantiers de rénovation thermique.

Lille Métropole et Valenciennes métropole sont les territoires les plus productifs.

Un territoire de nature productive attire des actifs aux compétences professionnelles recherchées comme les actifs qualifiés, ou encore des entreprises et les emplois qui y sont attachés.

La métropole lilloise est attractive pour des emplois à compétences rares, et 44 % des installations de professions libérales s'effectuent dans la métropole lilloise. Tandis que le valenciennois est beaucoup plus tourné vers l'industrie ferroviaire et automobile. Son attractivité est liée à la modernisation de ce secteur. (Entreprises Alstom Bombardier Toyota, PSA). Ce territoire est sous influence de la métropole lilloise mais son autonomie lui permet d'assurer un rôle de « métropole d'équilibre au sein de l'armature urbaine régionale ». ¹⁵ Le Valenciennois développe des coopérations avec les territoires voisins, comme communauté universitaire, coopération culturelle, parc naturel transfrontalier du

¹⁵ Source : PADD du Valenciennois

Hainaut. Ces coopérations à plusieurs échelles et d'autre part le développement d'équipements et d'infrastructures, le rend complémentaire de la métropole lilloise. C'est ainsi qu'à l'échelle du Hainaut franco-belge le Valenciennois peut structurer une dynamique de développement durable.

Le taux de dépendance d'une zone d'emploi représente le contrôle qu'un territoire a de sa propre économie. Elle calculée en fonction de la localisation des centres de contrôle. Ce taux est présenté à l'échelle régionale par SCOT, en 2008.

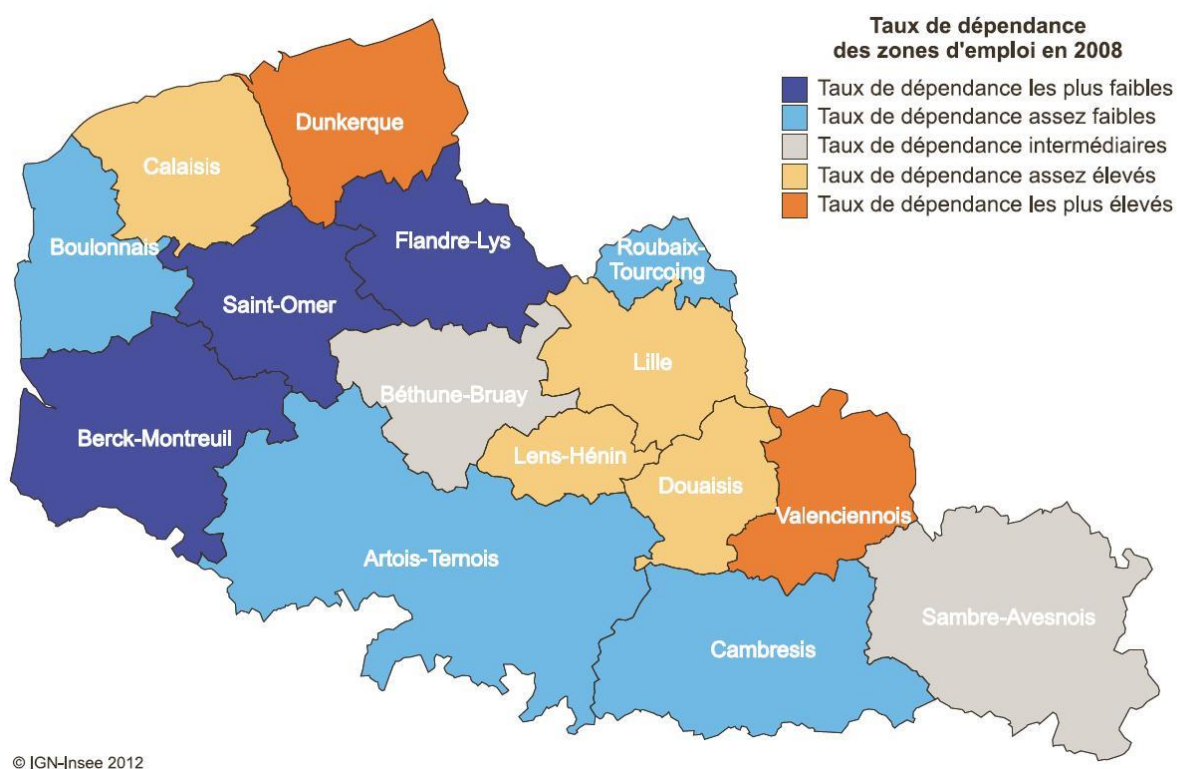


Figure 27 Carte du taux de dépendance des zones d'emploi en 2008 (INSEE [2012])

3.3.1.1 Les secteurs d'activité

Le Nord-Pas de Calais bénéficie de nombreux atouts au sein des grands courants d'échanges économiques de l'espace européen. La position géostratégique de la Région, la présence de grands équipements structurants, et une main d'œuvre disponible importante, et la longue tradition industrielle sont des avantages particuliers à cette activité.

Cependant au cours des dernières décennies, la part de l'industrie n'a cessé de diminuer pour se situer aujourd'hui dans la moyenne des régions de France de province. La région garde

toutefois des spécificités sectorielles notamment dans la fabrication de matériel de transport automobile et ferroviaire ou encore dans le textile.

L'analyse des secteurs d'activité ait apparaître une forte spécialisation de la région franco-belge, illustré par la carte suivante.

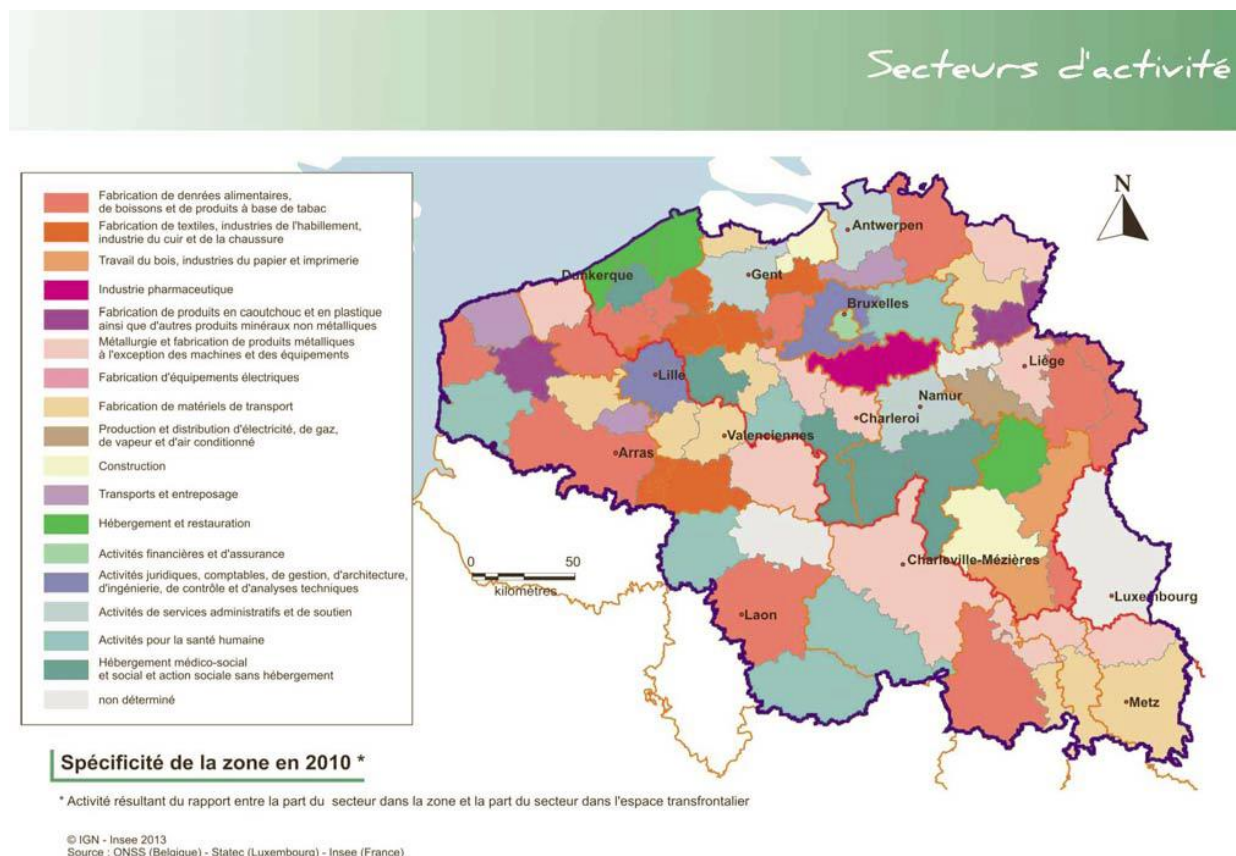


Figure 28 Carte de la spécification de la région franco-belge par secteurs d'activité (INSEE [2012])

Au 31 décembre 2010, les principales activités industrielles, en nombre d'établissements et par ordre décroissant, selon une étude du Conseil Régional, sont :

- Les industries alimentaires (y compris tabac) avec une part de 24 % du total des établissements industriels régionaux ;
- les autres industries manufacturières, réparation et installation de machines et équipements avec une part de 19 % ;
- le travail du bois, industries du papier et imprimerie avec une part de 10 %.

La répartition sectorielle des établissements est sensiblement la même dans les deux départements avec cependant une part plus élevée des industries alimentaires pour le département du Pas-de-Calais, et des industries textiles, papier et imprimerie pour le département du Nord.

En parallèle, les activités de services, notamment les services aux entreprises dans la métropole lilloise, ont fortement progressé. Le renouveau de l'économie régionale est aujourd'hui reconnu par la labellisation de 7 pôles de compétitivité :

- I-Trans : consacré aux transports terrestres durables et à la logistique, dont le ferroviaire au cœur des systèmes de transport innovants. (à Valenciennes).
- Matériaux à Usage Domestique : des contenants innovants.
- Aquimer : valoriser les produits de la pêche.
- Nutrition santé longévité : forger la santé au quotidien.
- Up-tex : concevoir et produire les textiles innovants
- Picom : inventer le commerce de demain.
- Team² : concernant les nouvelles technologies de recyclage et de la valorisation des déchets industriels et coproduits, et la recyclabilité des matières et matériaux (basé à Loos-en-Gohelle)

Ainsi, la structure du maillage des territoires se lit par plusieurs foyers productifs et connectés, «les territoires du Bassin minier sont maillés par des pôles de compétitivité, pôles d'excellence et clusters qui, par une alliance entre chercheurs, entrepreneurs et enseignants, construisent les bases des filières industrielles et tertiaires de demain ».¹⁶

Les six Pôles d'excellence régionaux ont notamment des secteurs d'activité à la fois innovants et issus de la tradition industrielle. Il s'agit de l'automobile et le ferroviaire à Valenciennes, le bâtiment et Travaux Publics, et la plasturgie à Bruay-la-Buissière, la logistique avec Euralogistic à Dourges et les Eco-activités avec CD2E, le centre de développement des éco-entreprises, à Loos-en-Gohelle.

Les six clusters Euralens sont Euralogistic et CD2E, et les pôles d'excellence, du numérique et culturel, des métiers d'art, et à propos des seniors à Lens, du sport et bien-être à Liévin. « Si ces différents pôles ne représentent qu'une part du tissu productif et des emplois locaux, ceux-ci peuvent constituer à terme des moteurs de croissance et d'emploi pour

¹⁶ Source : Le Livre Blanc : Acte II. *100 propositions pour accompagner la mutation du Bassin minier*. Mission Bassin Minier, 2013.

le territoire. Désormais, le défi consiste à construire les « ponts » (visibilité, orientation et formation) entre ces emplois et la population du Bassin minier » ¹⁷

3.3.1.2 Les zones d'activités

Plusieurs zones d'activités, à vocation artisanale, industrielle ou commerciales sont recensées au sein ou à proximité immédiate de l'aire d'étude.

La zone d'activités des Marlières est localisée au Nord/Est du bourg d'Avelin, en limite Sud de l'aire d'étude. Il s'agit d'une zone d'activités industrielle et tertiaire.

La commune de Lesquin comprend plusieurs zones d'activités importantes. Ainsi, la Centre Régional de Transport occupe une grande place au Nord de l'aéroport. Il s'agit d'une vaste zone d'activités (+ de 100 ha) dédiée aux transports, notamment multimodaux, du fait de son accès ferroviaire et de sa proximité avec l'aéroport.

La commune accueille également le parc d'activités des Deux Tilleuls, situé au Nord de l'aéroport, à proximité du Centre Régional de Transport.

Citons que la zone commerciale Oxylane est actuellement en développement sur la commune, au Nord/Ouest de l'aéroport, à l'Est des voies ferrées actuelles.

La commune de Lezennes abrite elle aussi de grandes zones d'activités. Ainsi, le parc d'activités le Hellu est localisé au Nord/Ouest du centre-ville, à l'Est de la LGV. Il s'agit d'une zone d'activités, tertiaires.

Seclin comprend plusieurs zones d'activités, notamment la zone industrielle Lille-Seclin, le Parc Unexpo et le parc d'activités de la Sucrierie. Ces zones sont situées en dehors de l'aire d'étude, à l'Ouest de l'autoroute

Sur l'axe sud

Au Sud, la commune de Brebières comprend le parc d'activités Horizon 2000 et le parc des Beliers, vastes zones d'activités qui accueillent des entreprises industrielles et artisanales.

Sur Carvin, le parc d'activités du Château est situé au sein de l'aire d'étude, au Sud/Est de la zone agglomérée et à l'Ouest de la LGV. Cette zone comprend 45 entreprises industrielles et artisanales.

¹⁷Source : Le Livre Blanc : Acte II. 100 propositions pour accompagner la mutation du Bassin minier. Mission Bassin Minier, 2013.

Sur Hénin Beaumont, les zones d'activités sont principalement localisées au Sud du territoire, à l'Ouest de la LGV. Citons ainsi le parc d'activités le Pommier et le parc d'activités de la Peuplraie, qui accueillent des entreprises industrielles et artisanales.

Plusieurs zones d'activités sont également recensées sur Libercourt, toutes localisées au sein de l'aire d'étude. Citons notamment la zone industrielle le Parc à Stock, au Sud des espaces naturels et à l'Est de l'autoroute, les zones industrielles du Petit Brulard et des Bottiaux, situées à l'Ouest de l'autoroute, et la zone industrielle les Portes du Nord, localisée au Nord du territoire communal, à l'Est de l'autoroute.

3.3.1.3 L'entrepreneuriat et le patrimoine culturel

Plusieurs comportements sont issus d'une culture spécifique au Bassin minier, or un basculement des mentalités est en cours mais il est très peu ou faiblement perçu.

On décrit « le patrimoine sociétal empreint d'esprit de solidarité, une société très encadrée qui était totalement prise en charge, tout ceci conduisant à un certain cloisonnement, à un déficit d'esprit d'initiative (issu d'une société exclusivement salariale) ». C'est ainsi que des conclusions après des études faites sur des périodes avant 2006 relèvent « un faible esprit entrepreneurial se reflète dans le déficit structurel en matière de création d'entreprises qui caractérise les territoires du Bassin Minier par rapport à la région et encore plus par rapport au reste de la France ».

Selon la DRE Nord-Pas de Calais Evaluation des politiques de l'Etat pour la reconversion et l'attractivité des territoires du Bassin Minier entre 2000 et 2006 (P46-47), sur la période 1996 à 2001 trois bassins d'emploi sont marqués par un affaiblissement relatif à la création d'entreprises par rapport à la Région et la France.

Dans le contexte régional de création d'entreprise, Béthune connaissait une stabilisation et Douai un renforcement sur la période 2001-2004.¹⁸

La création d'entreprises :

Le taux annuel moyen de création d'entreprises dans la Région entre 2009 et 2011 est de 17,2%. Les zones d'emploi du Bassin minier ont été caractérisées par des taux de création d'établissements supérieurs à cette moyenne régionale. Au cours de cette période, celles de

¹⁸ Source : Le Bassin Minier du Nord Pas de Calais 1998-2008 : 20 ans pour réussir le grand tournant juin 2008.

Lens-Hénin (19,2%) et de Béthune-Bruay (18,7%) ont enregistré les taux les plus élevés du Nord-Pas-de-Calais.¹⁹

L'évolution de la création d'entreprises est illustré par la carte suivante. Il est particulièrement important dans la métropole lilloise et le bassin minier.

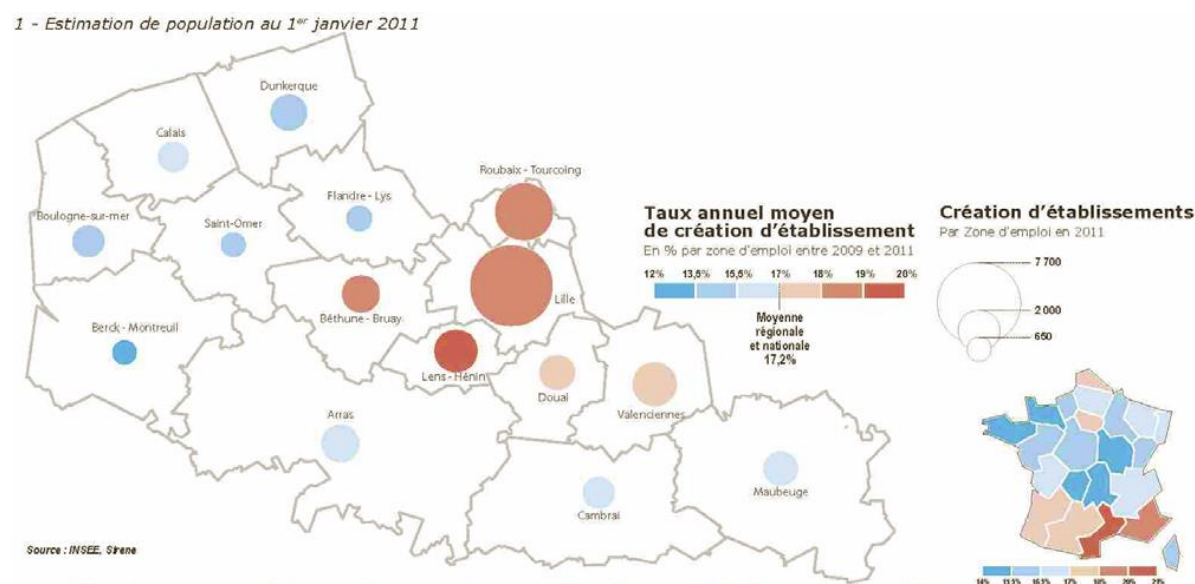


Figure 29 Carte d'évolution du taux annuel moyen de création d'entreprises (Mission Bassin Minier [2012])

Le taux de chômage reste à un haut niveau, en particulier chez les jeunes

L'évolution de l'emploi salarié privé par zone d'emploi de 2008 à 2012 est négative pour toutes les zones d'emploi de la région (Arras, Béthune-Bruay, Boulogne-sur-Mer, Calais, Cambrai, Douai, Dunkerque, Flandres-Lys, Lens-Hénin, Maubeuge, Roubaix-Tourcoing, Saint-Omer, Valenciennes), sauf Lille et Montreuil-Berck. (selon les chiffres de l'URSSAF 2013)

Au premier trimestre 2013, les zones d'emploi de Lens-Hénin (17,9%), de Valenciennes (16,9%) et de Douai (15,7%) affichent des taux de chômage nettement supérieurs à ceux observés dans la région (14,0%) et en France métropolitaine (10,4%).

En revanche, la zone d'emploi de Béthune-Bruay présente un taux de chômage (13,5%) inférieur à la moyenne régionale, malgré la baisse de 5,3% de l'emploi salarié privé de 2008 à 2012. Cette situation paraît paradoxale et est expliquée par l'importance des migrations

¹⁹ Source : Le Livre Blanc : Acte II. 100 propositions pour accompagner la mutation du Bassin minier. Mission Bassin Minier, 2013.

alternantes de cette zone vers la métropole lilloise, qui permet d'amortir l'impact de la chute de l'emploi.

Dans une certaine constance, une forte proportion de la population ne possède aucun diplôme. Mais la population des nouveaux demandeurs d'emploi se différencie par un niveau de qualification supérieur. A la Maison de l'Emploi de Lens-Liévin, par exemple, près de 50% des jeunes nouveaux chômeurs ont le baccalauréat. Ce pendant la part des diplômés de l'enseignement supérieur augment, mais ils préfèrent quitter les territoires du bassin minier.

« La difficulté ne réside donc plus seulement dans l'insuffisance du niveau des qualifications, mais aussi dans leur inadéquation au marché du travail. »²⁰

3.3.2 L'offre et le statut de logement dans l'aire d'étude du projet

D'une analyse du parc de logements à l'échelle régionale, on identifie une influence du phénomène de périurbanisation en raison du prix du foncier de la métropole lilloise. Des constructions neuves le long de l'A2 sont de plus en plus fréquentes. Cela correspond à des actifs travaillant sur Lille s'installant en périphéries pour trouver des conditions matérielles plus favorables. On y retrouve la plus grande part de logement de plus de 100m², et plus grande part de ménages de plus de quatre personnes.

Dans l'aire d'étude du projet, la grande majorité des logements correspondent à des résidences principales (à plus de 90%). Elles sont essentiellement occupées par leur propriétaires, à l'exception notable de Lille (seulement 28 %), mais également Libercourt (38%), Oignies (39 %), ou encore Villeneuve-d'Ascq (42 %).

La part de maisons individuelles varie en fonction des communes. Ainsi, les maisons sont majoritairement présentes dans la plupart des communes, leur part dépassant même 97 % à Avelin, Quiéry-la-Motte et Chemy. A contrario, les appartements sont majoritaires à Villeneuve-d'Ascq (55,4 %) et surtout Lille (77 %). Selon une étude du Conseil régional.

« Par ailleurs, il convient de souligner que les visites de terrain ont permis de constater des secteurs concernés par des constructions récentes, en cours de réalisation ou projetées. On peut notamment citer, le Sud de Camphin-en-Carembault, les centres de Phalempin et Chemy, et surtout Lesquin, avec en particulier :

²⁰ Source : Le Livre Blanc : Acte II. 100 propositions pour accompagner la mutation du Bassin minier, Mission Bassin Minier, 2013.

- Le Domaine du Lac, récemment achevé, le long de la Rue Henri Ghesquière,
- le Domaine de la Motte de part et d'autre de la Rue Jean Jaurès,
- le secteur le long de l'autoroute A1 à proximité de la rue Gustave Delory,
- le Quartier des Arts aux abords de la rue Pierre Brizon.

Ces nouveaux quartiers mêlent généralement les bâtiments d'habitat collectif avec des maisons individuelles » selon une étude environnementale réalisée par le Conseil Régional Nord-Pas de Calais.

Le tableau suivant donne les caractéristiques principales du parc de logement dans les communes concernées par l'aire d'étude du projet en 2009.

Commune	Ensemble	Résidences principales		% de maisons
		% sur l'ensemble des logements	% de propriétaires	
Oignies	4 156	96,6	39,2	82,7
Carvin	7 132	94	54,6	82,4
Libercourt	3 605	93,3	38	90
Camphin-en-Carembault	637	95,8	87,4	96,7
Phalempin	1 901	95,7	75,5	88,1
Chemy	256	97,3	88,9	98,8
Seclin	5 149	94,6	58,7	69
Avelin	985	95,5	85,8	97,2
Ennevelin	835	95,8	83,4	95,1
Templemars	1 418	95,4	78,9	86,3
Vendeville	618	95,2	84	91
Faches-Thumesnil	7 146	95,6	73,2	80,9
Ronchin	8 077	96,1	62,3	62,1
Fretin	1 353	94,7	75,9	90,7
Lesquin	2 653	95,7	68	81,9
Villeneuve-d'Ascq	25 349	97	42	44,6
Sainghin-en-Mélantois	1 125	90,8	77,1	90,3
Lezennes	1 293	92,2	91,6	92,5
Lille	125 410	92,1	27,8	23

Tableau 9 : Caractéristiques principales du parc de logement des communes concernées par l'aire d'étude en 2009

Source : INSEE

Commune	Ensemble	Résidences principales		% de maisons
		% sur l'ensemble des logements	% de propriétaires	
Corbehem	893	93,7	76,2	95,6
Brebières	2 032	95,3	71,3	88,4
Vitry-en-Artois	1 749	94	69,9	92,8
Quiéry-la-Motte	274	96,7	87,2	98,2
Esquerchin	333	94,3	76,8	95,9
Noyelles-Godault	2 159	94,6	47,9	79,6
Hénin-Beaumont	11 225	93,5	49,3	75,5
Dourges	2 245	94,7	59,7	94,2
Courrières	4 269	95,9	57	80,4

Tableau 4 tableau du parc de logement des communes concernées par le projet (INSEE [2012])

Or il y a eu beaucoup de périurbanisation dans la campagne métropolitaine, et proche des grandes villes du bassin Minier. Les centres-villes des grandes villes du Bassin Minier n'ont pas connu de politique de réhabilitation du bâti ancien assez attrayante pour les nouveaux arrivants.

3.3.2.1 Une périurbanisation du bassin minier

Le processus d'étalement urbain s'est développé depuis les années 60 en particulier en périphérie de l'unité urbaine de Lille car les prix du foncier y étaient plus accessibles. Depuis cette recherche de l'accession au logement en périphérie de la métropole lilloise mènent à grossir le phénomène de périurbanisation des villes du bassin minier. Cela rend plus difficile la reconquête des centres-villes.

Le diagnostic du Cadre de cohérence porté par l'Etat identifie clairement la périurbanisation comme une tendance qui « tendance risque d'accentuer la ségrégation urbaine et sociale entre le cœur urbain et les franges nord et sud du Bassin minier, de gaspiller un foncier agricole précieux, d'accentuer l'imperméabilisation des sols, de détériorer un paysage fragile, véritable ressource territoriale, reconnu comme Patrimoine de l'humanité »

Ainsi en 2003 une publication de la DRAAF (Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt) Nord-Pas-de-Calais à propos du recensement agricole, montre que les exploitations agricoles ayant leur siège dans le Bassin minier ont perdu 4% de terres agricoles entre 2000 et 2010. En pourcentage, cette diminution est plus forte qu'au niveau régional (2,4%).

Une faible attractivité et une image restée négative qui s'explique aussi par la pratique d'un urbanisme du quotidien qui échappe aux démarches d'excellence. La mission Bassin Minier note qu'il « concourt à l'image d'un territoire qui se banalise : anarchie des entrées de villes, notamment au regard de la publicité mais aussi des opérations immobilières à bas coût (« hard discounter » en particulier), multiplication des aménagements à caractère routier, prolifération des ronds-points et de leurs « décorations »... ». De plus l'offre urbaine des centres villes du bassin minier n'est pas assez satisfaisante. « Elle l'est notamment au regard des polarités dominantes de l'aire métropolitaine (cœurs urbains anciens de Lille et Arras, grands centres commerciaux périphériques) : faiblesse d'un certain type de commerces, absence/faiblesse de cinéma d'art et d'essai, faiblesse de l'animation nocturne ».

Conclusion partielle

Ainsi dans cette partie la nécessité de présenter le contexte socio-économique et l'offre de logement, permet de comprendre que « les perspectives économiques lilloises sont étroitement connectées au devenir des territoires de l'ancien bassin minier. Les emplois créés et à créer sur l'espace lillois alimentent en effet un système métropolitain qui déborde largement la frontière du SCOT de Lille Métropole, du fait de la concentration croissante des activités dans la capitale régionale, tandis que les marchés résidentiels poursuivent leur mouvement de périurbanisation. »

Partie 4 La mobilité régionale

4.1 Des territoires connectés

L'Aire Métropolitaine Lilloise, AML se situe au carrefour des infrastructures majeures reliant les grandes métropoles du nord-ouest européen : Paris, Londres, la Randstad Holland et le bassin Rhin-Ruhr, appelé des « méga-attracteurs ». La proximité des « hubs » aéroportuaires de Paris- Charles de Gaulle et de Brussels Airport complétés par l'offre de l'aéroport de Lille-Lesquin lui apporte des connexions aériennes nombreuses et efficaces vers la France, l'Europe et le monde. Vecteur du développement de l'AML, l'accès à ces réseaux par l'ensemble des territoires constitue un enjeu important, pour les plus isolés comme le Val de Sambre.

Cependant le territoire est densément maillé d'infrastructures routières très pratiquées. Il est au croisement d'axes autoroutiers internationaux : un axe Nord-Sud, connectant Paris aux ports maritimes du Benelux (A1 / A14 : E17) et à Bruxelles (A2 / A7 : E19) et, un axe Est-Ouest, entre le bassin de la Ruhr et la façade maritime du Nord-Pas de Calais (A25 / A27 : E42) et au-delà, le lien transmanche.

Concernant les transports en commun, l'Aire Métropolitaine Lilloise dispose d'une accessibilité exceptionnelle. La qualité de sa desserte ferroviaire grande vitesse liée au croisement des lignes nord-européennes du réseau PBKAL (Paris, Bruxelles, Cologne, Amsterdam, Londres) est une clé pour l'attractivité du territoire.

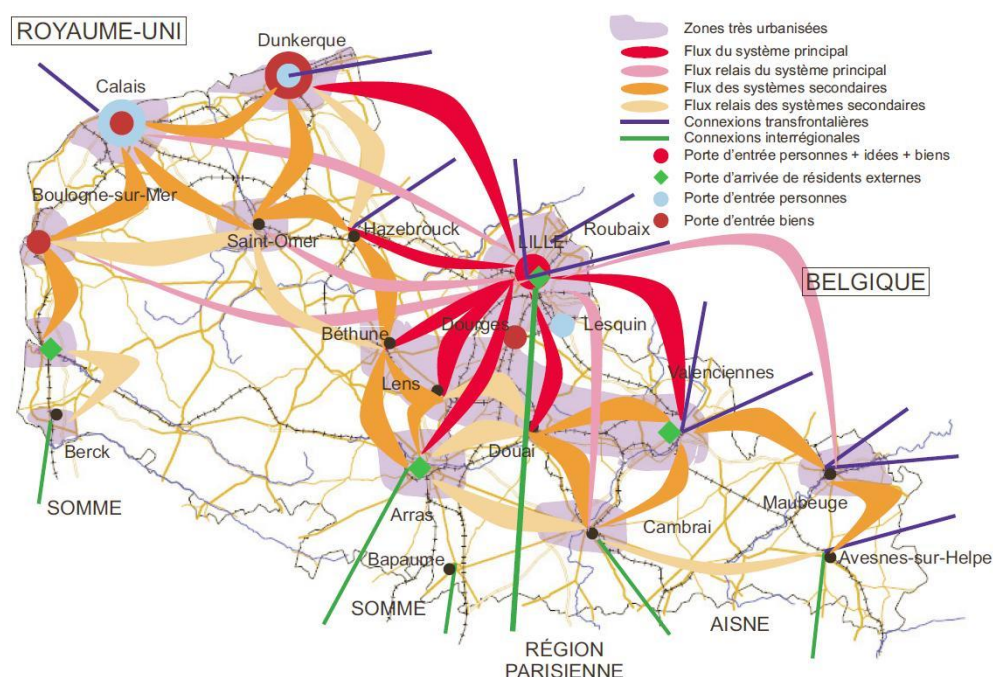


Tableau 5 Carte des connexions entre territoires (INSEE [2012])

Cette carte des connexions entre territoires du Nord-Pas de Calais illustre les très fortes relations régionales entre Lille et les villes sud et du bassin minier, Hazebrouck, Béthune, Lens, Arras, Valenciennes, sont établies dans des zones très urbanisées. Les relations entre ces villes de en conurbation (pour Béthune, Lens, Douai, et Valenciennes) représentent les flux des systèmes secondaires de la région.

4.2 Les déplacements entre la métropole lilloise et le Bassin Minier

La mobilité peut être analysée à travers la mobilité résidentielle (ou migration résidentielle) à l'échelle de quelques années, à travers la mobilité quotidienne appelée déplacement domicile-travail. Ces deux types de mobilité sont très liées, L'une influençant beaucoup l'autre, pour des raisons professionnelles, de qualité de vie, et financière.

La couronne Nord de l'ancien bassin minier est le territoire de déploiement résidentiel de l'agglomération lilloise. Les territoires du bassin minier voisins de la métropole sont très interdépendants. Cela caractérise l'attractivité résidentielle actuelle des arrondissements du bassin minier. S'intéresser aux motivations des déplacements entre le bassin minier et la métropole lilloise, permet de présenter des territoires et une société qui évoluent , des cadres de vie et des modes de vie en interaction.

Cette approche met en évidence l'interdépendance croissante de la métropole lilloise et des territoires voisins et notamment ceux du bassin minier. En effet, selon l'INSEE « les perspectives économiques lilloises sont étroitement connectées au devenir des territoires de l'ancien bassin minier. Les emplois créés et à créer sur l'espace lillois alimentent en effet un système métropolitain qui déborde largement la frontière du SCOT de Lille Métropole, du fait de la concentration croissante des activités dans la capitale régionale, tandis que les marchés résidentiels poursuivent leur mouvement de périurbanisation. Le SCOT devrait ainsi être confronté à un mouvement contraire de densification en emplois dans les cœurs lillois et de diffusion de sa population active, dans les espaces périphériques voire en dehors du SCOT. » ²¹

²¹ Source : citation du texte du dossier du bureau d'étude Systra reprenant les mots d'une publication de l'INSEE. (http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=19&ref_id=18610)

4.2.1 La mobilité actuelle au jeu des migrations résidentielles:

Sur la période 2001-2006, une analyse des migrations résidentielles au sein de l'aire métropolitaine lilloise entre les aires des SCOT qui la composent a été réalisée par l'INSEE. Elle est présentée par la carte des flux et taux annuels de migration nette des migrations internes à l'AML.

En termes de migration résidentielle, il y a plus de départs de l'aire du SCOT de Lille Métropole vers les aires des SCOT limitrophes, sauf vers l'aire du SCOT de Valenciennois. L'aire du SCOT de Lille apparaît comme un territoire émetteur. Son bilan migratoire est parmi les plus négatif de l'analyse. D'après une analyse des migrations résidentielles, réalisée entre 2003 et 2008 de l'Insee, au sein du Grand Lille, Lille montre que : les résidents de l'aire du SCOT de Lille migrent vers les autres aires de SCOT voisins. Ces migration résidentielles entre Scot sont présentés par la carte suivante.

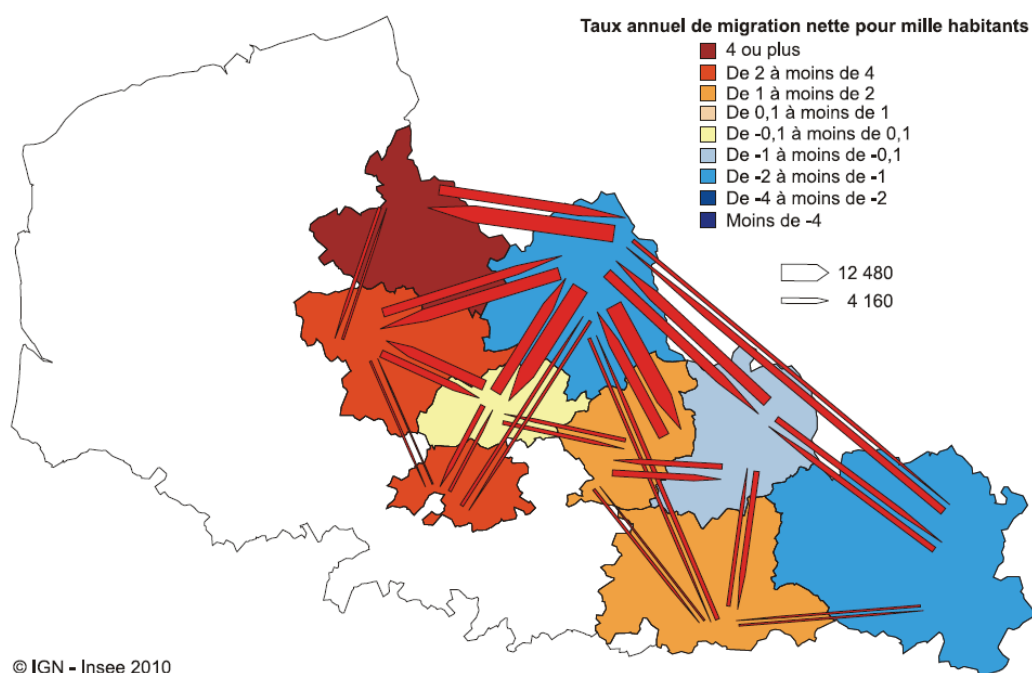


Figure 30 Carte Flux et taux annuels de migration nette des migrations internes à l'AML (INSEE [2010])

Les migrations résidentielles se font majoritairement vers l'aire du SCOT de Flandres intérieure 8300 entre 2003 et 2008. C'est le territoire le plus attractif de l'aire métropolitaine lilloise. Le déploiement résidentiel de Lille Métropole vers les aires de SCOT limitrophes se porte par la suite vers les territoires du Grand Douaisis et Lens-Hénin-Carvin.

La comparaison des effectifs peut se lire sur la carte suivante des migrations résidentielles entre l'aire du SCOT de Lille Métropole et les aires de SCOT limitrophes entre 2003 et 2008.

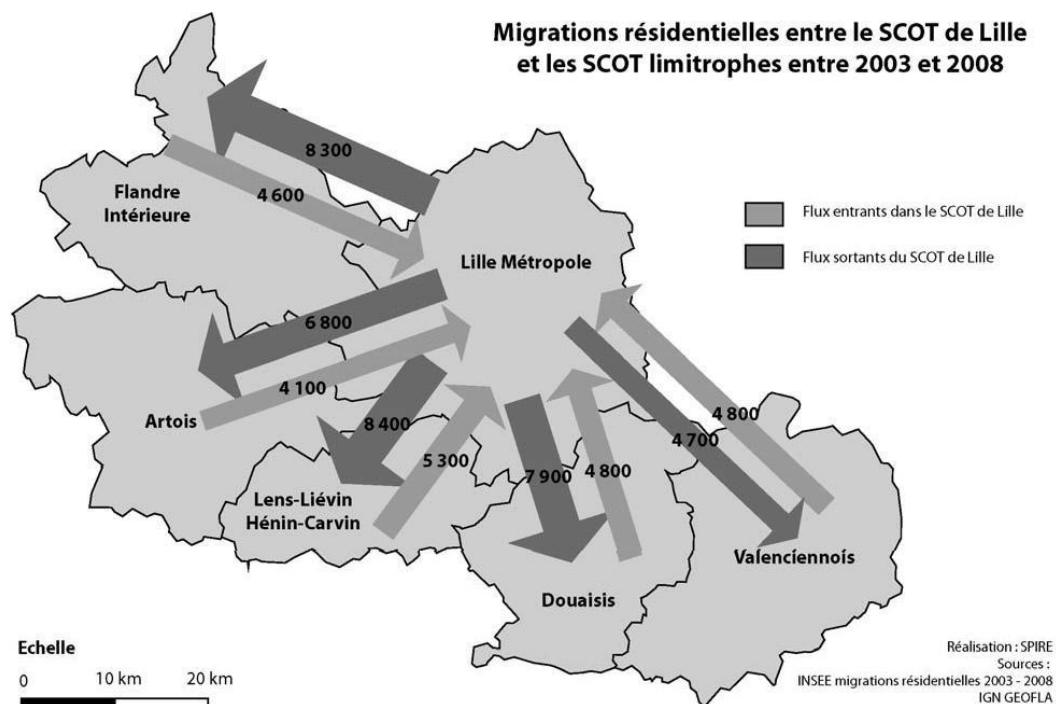


Figure 31 Carte des migrations résidentielles entre le SCOT de Lille et les SCOT limitrophes (SPIRE [2013])

Cependant, ces migrations résidentielles concernent les espaces périurbains situés au Sud de Lille Métropole et au Nord des SCOT qui la ceinturent, selon des analyses plus fines. Les secteurs du bas pays de Béthune, des Weppes, de la Pévèle accueillent récemment des nouveaux ménages. Ce sont des espaces périurbains, leur développement explique le déficit d'attractivité du bassin minier par un solde annuel de migrations résidentielles négatif. Le Béthunois est à l'équilibre car il bénéficie de l'installation de ménages de la métropole lilloise.²²

²²Source : Le Livre Blanc : Acte II. 100 propositions pour accompagner la mutation du Bassin minier. Mission Bassin Minier, 2013.

Le développement récent des espaces périurbains situés aux franges du Bassin minier devient problématique. Ces nouveaux espaces sont rendus plus attractifs pour les ménages arrivants. Ce développement depuis les années 1990, fragilise durablement les efforts de reconversion des communes du cœur urbain.

4.2.2 Un phénomène de périurbanisation et ses conséquences

Deux constats peuvent être établis, l'un est un étalement urbain croissant aux franges du Bassin Minier. L'autre est la dépendance à l'automobile des ménages, souvent bi-motorisés et l'allongement des distances domicile travail.

Le Conseil Régional a adopté en 2009, en accord avec divers partenaires, la Directive Régionale Aménagement -Maîtrise de la Périurbanisation. La dépendance à l'automobile peut conduire à un cloisonnement du marché du travail, et à l'exclusion sociale. L'étalement urbain (artificialisation des surfaces) contribue à réduire les surfaces agricoles.

Années	1982	1994	2008	1982-1994	1994-2008
Facteur d'émission g CO ₂ /voy.km	108,4	126,3	131,9	17%	4%
Longueur moyenne de déplacement	5,2	7,3	8,0	40%	9%
Nombre de déplacements par jour	3,34	3,16	3,15	-5%	0%
g CO ₂ /hab/jour ouvré de semaine	1 885	2 918	3 325	55%	14%

Tableau 6 tableau de l'évolution de l'émission de CO₂ par habitant de 1982 à 2008. (Systra [2013])

les émissions de CO₂ par personne, dues à la mobilité locale (distances de déplacements inférieures à 80 km) sont en augmentation d'après cette analyse depuis 1982. La longueur moyenne de déplacement a fortement augmenté entre 1982 et 1994 ce qui correspond au large phénomène de périurbanisation.

Cette augmentation de l'émission de CO₂ est remarquablement élevée sur la période 1982-1994. Deux raisons y concourent : l'augmentation des distances de déplacements, et l'augmentation de la part de marché de la voiture. Selon le bureau d'étude « On notera que c'est sans doute l'accès de plus en plus généralisé à l'automobile qui a permis aux individus de voyager de plus en plus loin ; On pourrait tout aussi bien affirmer que le processus de périurbanisation, en augmentant les distances de déplacements, a rendu nécessaire la

possession automobile. Les deux phénomènes (possession automobile et étalement urbain) ont un rapport de causalité qui fait encore aujourd'hui l'objet de discussion. »²³

4.2.2.1 *Environnementales dues à la pollution :*

Le Conseil Régional a adopté en 2009, en accord avec divers partenaires, la Directive Régionale Aménagement -Maîtrise de la Périurbanisation. Il s'agit d'une orientation visant à contrôler la périurbanisation afin de limiter la diffusion de l'habitat, et la diminution des terres agricoles. D'autre part le contrôle du phénomène de périurbanisation, serait un moyen d'action de réduction de l'émission de gaz à effet de serre. En effet, parmi les habitants des banlieues et des centres-villes, ce sont les habitants du périurbain qui émettent individuellement bien plus fortement de gaz à effet de serre GES.

« Les habitants des villes centre émettent moins de CO2 pour se déplacer En 2008, un Français émet en moyenne 1,9 tonnes de CO2 pour se déplacer, que ce soit pour ses déplacements locaux ou pour des déplacements de longue distance, y compris vers l'étranger Le poids de la mobilité locale reste fort en France et représente un peu plus de 70 % des émissions, même si les dynamiques d'évolution portent plutôt sur la mobilité longue distance. Les différences territoriales sont particulièrement fortes à l'intérieur des aires urbaines de plus de 500 000 habitants, y compris en région parisienne. »²⁴

Des comportements à adopter concerneraient plus spécialement les habitants du périurbain. C'est à dire, covoiturer plus, utiliser des véhicules plus propres pour réduire leurs émissions de GES, offrir des situations de mobilité garantissant une réduction des GES, aménager le périurbain pour que ses habitants utilisent plus le vélo et la marche, en particulier en rabattement sur les transports collectifs et les gares TER.

²³ Source : Etude sur les « nouvelles mobilités » Systra 2013.

²⁴ Source Mobilités et transports Le point sur Fiche n° 17 | Réduction des GES liés aux transports – Septembre 2011

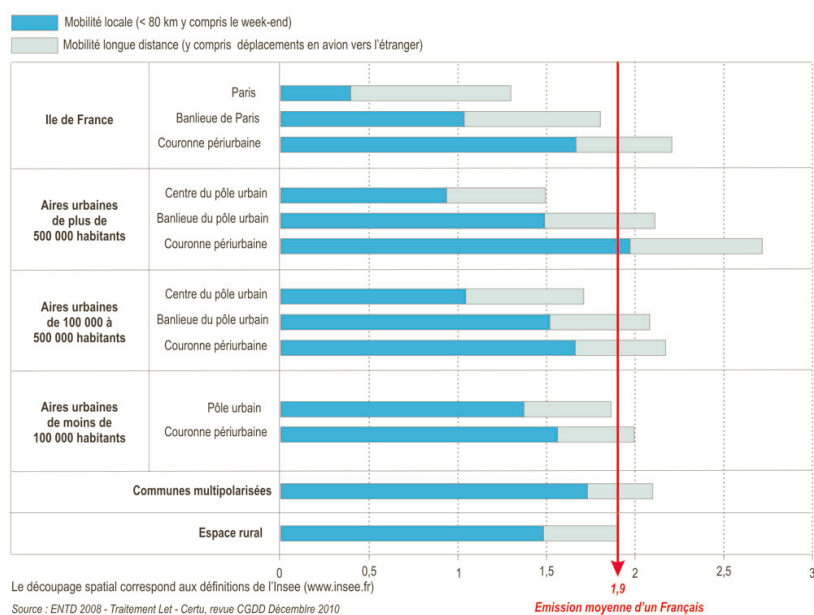


Figure 32 Graphique des émissions individuelles des français pour se déplacer, en tonnes de CO2 par habitant et par an (Mobilités & transports [2011])

4.2.2.2 D'allongement des distances domicile travail

Sur l'agglomération lilloise, le travail est devenu la raison primordiale de déplacement devant les autres motifs. Les distances entre le domicile et le travail ne cessent d'augmenter tandis que la longueur des déplacements est relativement stable.

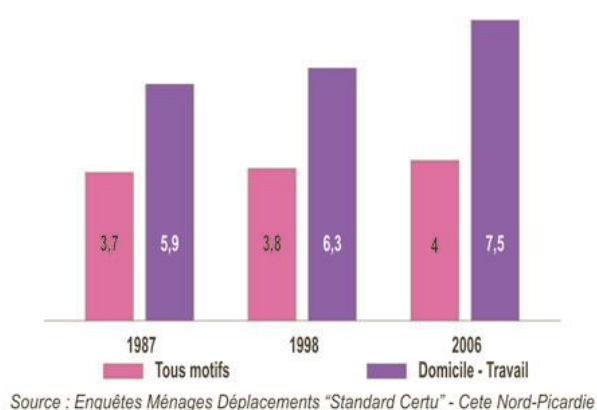


Figure 33 graphique de l'évolution des distances parcourues sur l'agglomération Lilloise. (Mobilité & transport [2011])

Près d'un Km sur deux parcourus et un déplacement domicile –travail. Les distances parcourues en voiture s'allongent d'autant plus que les ménages sont pour la plus part biactifs, et peuvent avoir des lieux de travail éloignés.

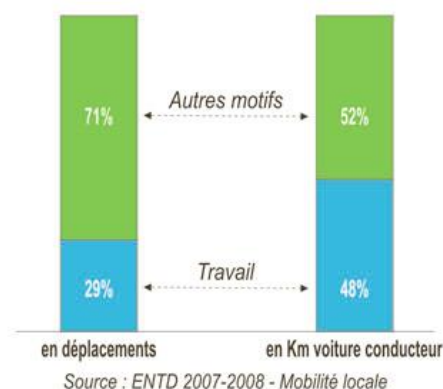


Figure 34 Graphique de la distribution de la mobilité locale selon les motifs (Mobilité & transports [2011])

Le travail devient la principale raison de déplacement. Cela représente un tiers des motifs des déplacements. L'augmentation des Km parcourus en voiture s'explique par l'allongement de la distance entre les lieux de domicile et de travail, accrus par le phénomène de périurbanisation.

La carte suivante présente les principaux flux de déplacements domicile travail entre les territoires de l'aire métropolitaine de l'étude du projet. La métropole lilloise se présente un rôle structurant des territoires étudiés. Le territoire du SCOT de Lille Métropole concentre les entrées des migrations pendulaires. Le flux le plus important concerne les travailleurs du territoire du SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin. En 2009, 20 200 travailleurs se déplacent vers le territoire du SCOT de Lille Métropole. Le second flux le plus important concerne les déplacements provenant du territoire de SCOT du Douaisis de 16 400 personnes.

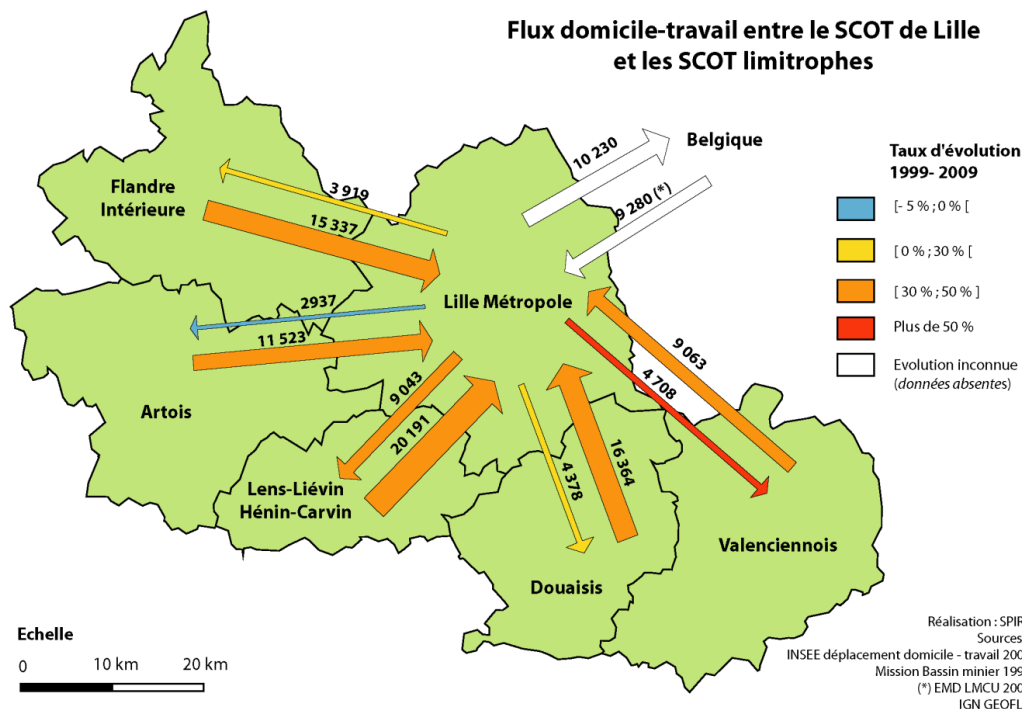


Figure 35 Carte des flux domicile-travail entre le SCOT de Lille Métropole et les SCOT limitrophes en 2009 (Systra [2013])

Même si les déplacements domicile-travail ne représentent qu'un tiers des motifs de déplacement²⁵ ils sont néanmoins représentatifs du processus d'intégration du Grand Lille. Pour le versant français du territoire du Grand Lille, les navettes domicile-travail entre Lille Métropole et les territoires situés en première couronne (Bassin minier et Flandres Lys) sont importantes et en croissance continue (plus de 15 % d'augmentation en 6 ans).

4.2.2.3 Les déplacements des habitants du SCOT du Grand Douaisis

Les conséquences du phénomène de périurbanisation peuvent s'illustrer par des habitudes de déplacement des habitants du territoire du SCOT du grand Douaisis. Selon l'Enquête Ménage Déplacement du Gand Douaisis²⁶ de 2012, le taux de motorisation par ménage est élevé. Il est de 1,4 véhicule personnel par ménage de la Pévèle, de la Plaine de la Scarpe, de la frange Nord rurale, d'Ostrevent-Est, et de l'Arleusis Ouest. En effet, le nombre de

²⁵ Sources : Enquête cordon aire métropolitaine 2007 – « Principaux résultats sur l'arrondissement de Lille »

²⁶ Source : Mathieu RABAUD, EMD, Présentation des principaux résultats Cete Nord Picardie du 29 novembre 2013.

voitures à disposition par ménage est de 1,21 (sur le PTU élargi ce nombre est de 1,16) ce qui représente 117 000 voitures sur le SCOT, et 96 000 voitures sur le PTU élargi.

Les déplacements externes au SCOT, des habitants de la Pévèle, de la Plaine de la Scarpe, de la frange Nord rurale ont une durée supérieure à 73 mn. Le budget temps/distance parcourus pour des déplacements externes au SCOT du Grand Douaisis est de 65km pour 34,4mn.

L'EMD révèle que 45,5% des actifs ayant un emploi travaillent en dehors du SCOT (et 40,9% en dehors du PTU). Le graphique suivant illustre la part majoritaire du motif de déplacement à destination du lieu de travail.

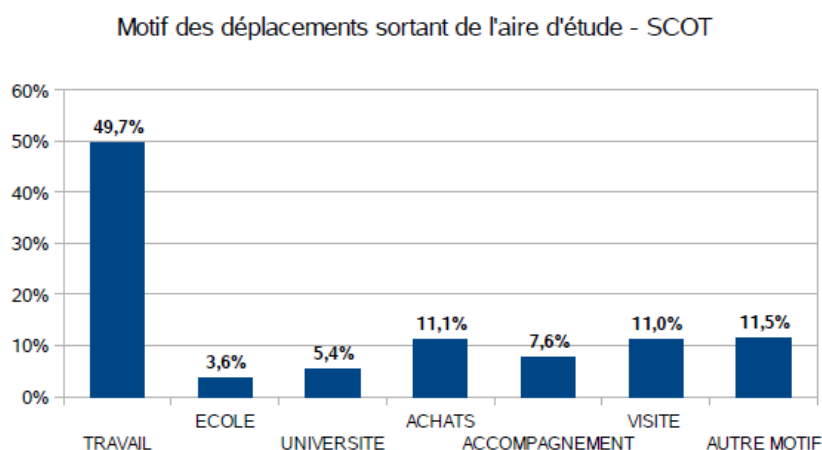


Figure 36 Graphique représentant le travail comme principal motif de déplacement, selon l'EMD du SCOT du Grand Douaisis en 2012 (Cete Nord-picardie [2013])

L'enquête révèle que les catégories socio-professionnelles les plus représentées par des déplacements à destination du lieu de travail sont les professions intermédiaires et les techniciens, devant les employés et les ouvriers. L'EMD précise que les proportions de catégories socio-professionnelles sont assez représentatives du territoire enquêté.

CSP des personnes réalisant des déplacements sortant - SCOT

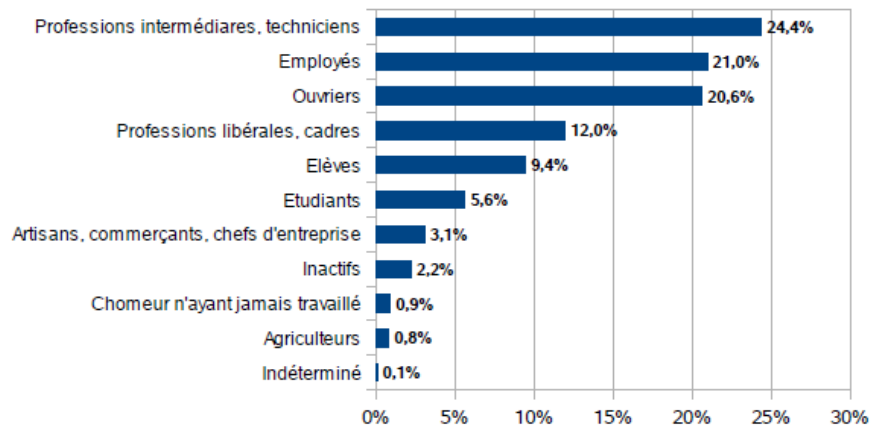


Figure 37 Graphique représentant les catégories socio-professionnelles des personnes se déplaçant hors du SCOT en 2012 (Cete Nord-Picardie [2013])

4.2.2.4 Un risque de cloisonnement du marché :

Le fait d'être captif de l'automobile se définit par l'impossibilité de choisir un autre mode de déplacements. Lorsque les déplacements sont majoritairement de type domicile –travail la dépendance automobile peut conduire à l'exclusion sociale. Le marché du travail étant conditionné par la mobilité motorisée.

La catégorie socio-professionnelle (CSP) la plus représentée parmi les usagers de la voiture est celle des professions intermédiaires, suivies des employées et des ouvriers, les parts de ces CSP sont très proches dans l'usage de voiture particulière.

Cependant la part de la CSP des ouvriers est beaucoup plus représentée parmi les usagers de la voiture particulière que parmi les usagers des transports collectifs, alors que la part de la CSP des employés est très représentée dans ces derniers.

Cette utilisation forte de l'automobile par les ouvriers peut avoir différentes raisons. Elle peuvent être des contraintes horaires, de distance, ou des habitudes, par exemple : des horaires décalés, des logements en périphérie ou éloignés des gares, une population plus masculine ayant un taux d'utilisation de la voiture plus élevé. Mais elle montre qu'au moins une part de cette population est captive de l'automobile, et par conséquent dépendante des augmentations du prix de l'énergie ou de tout autre coût lié à son usage. La conjonction de L'élargissement et l'interpénétration des bassins d'emploi ; de La division de l'espace entre « poches de développement » et « secteurs en crise » ; et de l'augmentation tendancielle du prix de l'essence peut engendrer un cloisonnement du marché du travail pour les personnes captives de l'automobile.

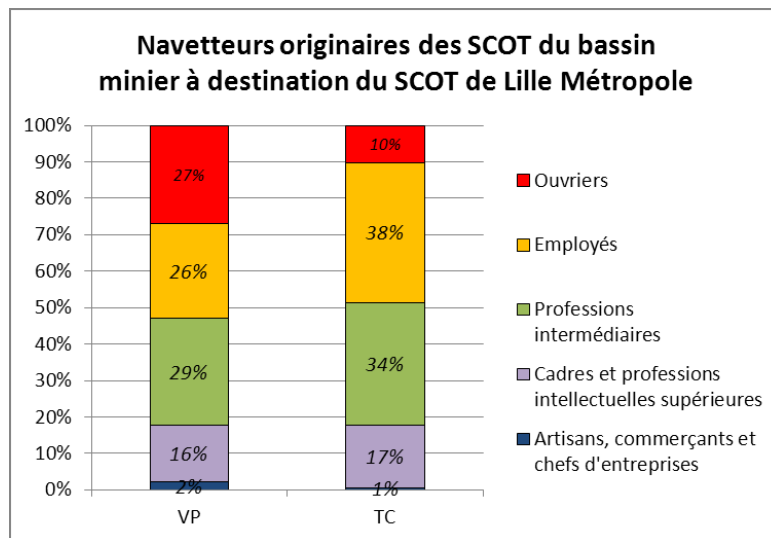


Figure 38 Graphique des catégories socio-professionnelles des migrations domicile –travail en 2009 (SPIRE [2013])

Le Conseil Régional a adopté en 2009, en accord avec divers partenaires, la Directive Régionale Aménagement -Maîtrise de la Périurbanisation- afin d’encadrer à l’avenir ce phénomène.

Néanmoins, « il est impossible de revenir sur la construction diffuse de maisons individuelles réalisée dans le passé, y compris dans les années 2000. Cette urbanisation atomisée engendre une demande de mobilité importante très favorable à la voiture qui est une des premières causes de l’accroissement du trafic sur les infrastructures routières aux heures de pointe. Capter une part significative de ce trafic par rabattement vers les gares TER est l’un des objectifs poursuivis par le Conseil Régional Nord – Pas-de-Calais. Les études de trafic montrent que plus l’offre de transport collectif (train) est rapide et cadencée, mieux elle constitue une alternative efficace par rapport à un trajet automobile de bout en bout » ²⁷

²⁷ Source : Conseil Régional Nord Pas de calais

4.3 L'offre de mobilité régionale

Les flux de déplacements :

Des flux importants, principalement denses entre Lille et le Bassin minier peuvent être confirmés par les résultats de l'enquête régionale de mobilité et déplacement en 2009, représentant les flux origine-destination tous modes confondus. Les demandes de déplacements de la Région Nord-Pas de Calais se concentrent principalement au Sud de Lille dans l'aire métropolitaine. Les plus importants volumes de flux sont entre Lille et Douai, entre Lens et Béthune, entre Lille et Lens, puis entre Lille et Hazebrouck, dans un ordre décroissant. L'influence lilloise se lit par un nombre important de déplacements de tous modes confondus, entre Lille et les Hazebrouck Lens Douai et Valenciennes. On en déduit une relation intense entre la métropole et les villes secondaires, mais aussi une forte relation entre les villes minières.

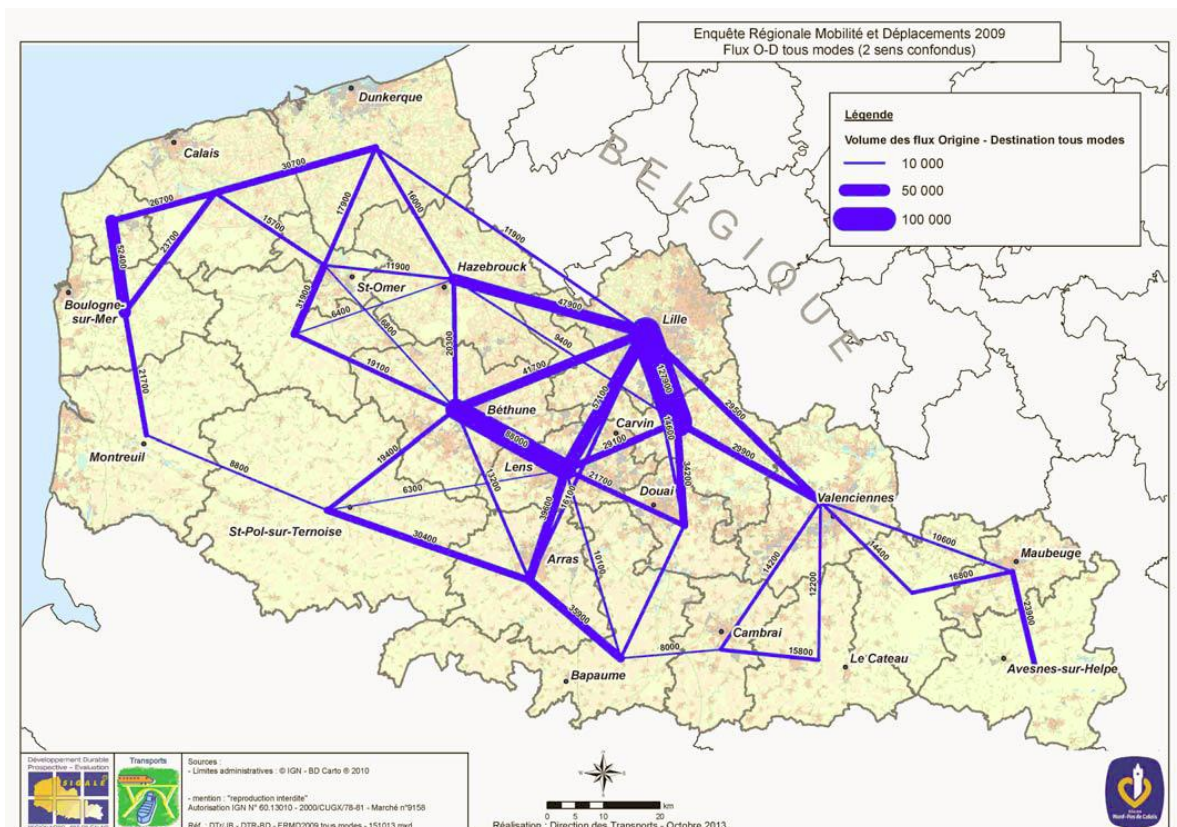


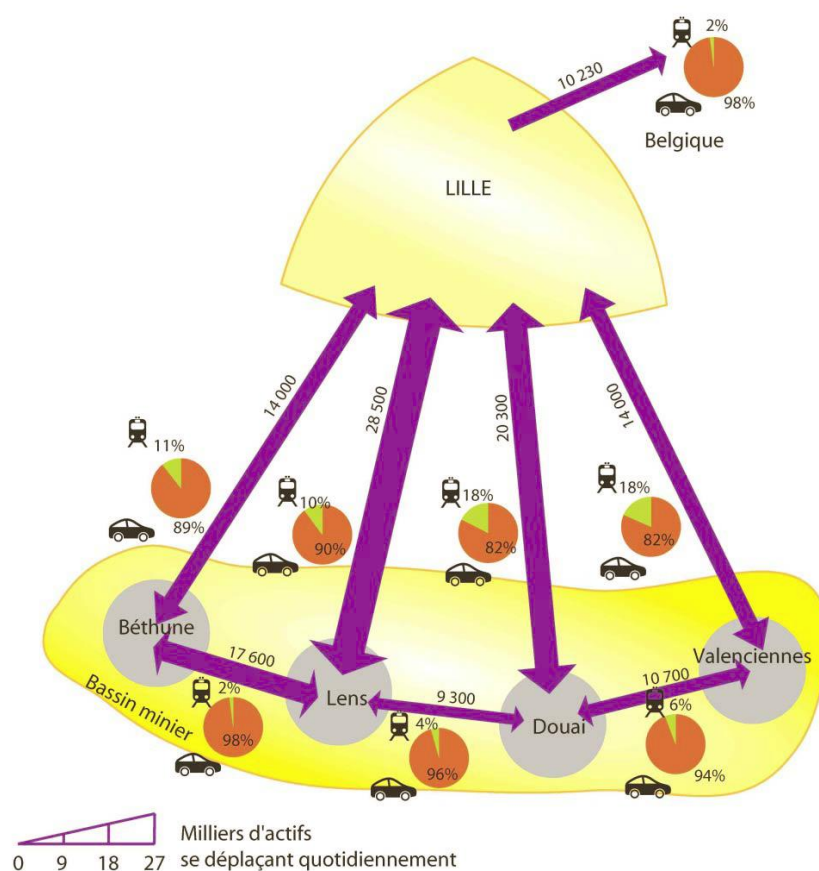
Figure 39 Carte des flux origine-destination tous modes confondus, selon l'enquête régional de mobilité et déplacements en 2009 (Sigale [2009])

4.3.1 La répartition modale des déplacements dans le territoire du Grand Lille

Le mode routier a une part prépondérante dans les déplacements tous motifs. En effet au niveau régional et tous motifs confondus, 67,3 % des déplacements se font en véhicule particulier. Tandis que 24,5% des déplacements se font à pied, 6,3% en transports en commun dont le train, et 1,8% à vélo.

Une grande majorité des ménages de la périphérie de Lille Métropole sont motorisés. D'autre part, l'étalement urbain, rend indispensable l'utilisation de la voiture. Le système de transports en commun dans la campagne métropolitaine a un rôle de rabattement. Les pôles d'échanges sont alors structurants dans le maillage, et la coordination entre AOT essentielle.

Flux d'échanges domicile - travail motorisés (voiture, transport en commun) entre les SCOT du bassin minier et le SCOT de la Métropole Lilloise en 2009



Sources :
INSEE fichier détail déplacements domicile - travail 2009
Traitement : SPIRE

Figure 40 Schéma des flux d'échanges par modes motorisés entre les villes du Bassin Minier et Lille en 2009 (SPIRE [2013])

On considère les déplacements de moyenne et longue distance, typiquement plus de 10 kilomètres, à cette échelle régionale les pratiques de transports ont été très fortement structurés jusqu'à présent par l'usage d'un véhicule privé avec une prédominance de l'autosolisme. Cela se traduit par des taux faibles de remplissage des véhicules, de 1.2 personne par véhicule en moyenne, et un taux de seulement 1.1 pour les déplacements entre le travail et le domicile. ²⁸

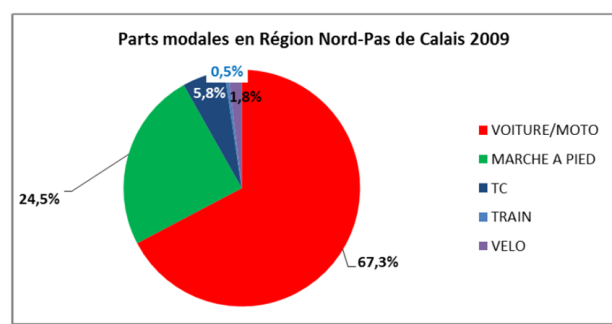


Figure 41 Diagramme de la répartition des déplacements tous motifs confondus en Nord-pas de Calais en 2009 (Systra [2013])

La part modale du transport ferroviaire est de 0,5% augmente si on considère les déplacements entre les territoires de la région. La carte qui suit représente la part des transports collectifs dans les déplacements entre zones de l'Enquête régionale Ménages et Déplacements. On peut raisonnablement supposer que le train représente une part importante de l'offre de transport collectif pour les déplacements de zone à zone.

²⁸ Source : études « nouvelles mobilité » Systra

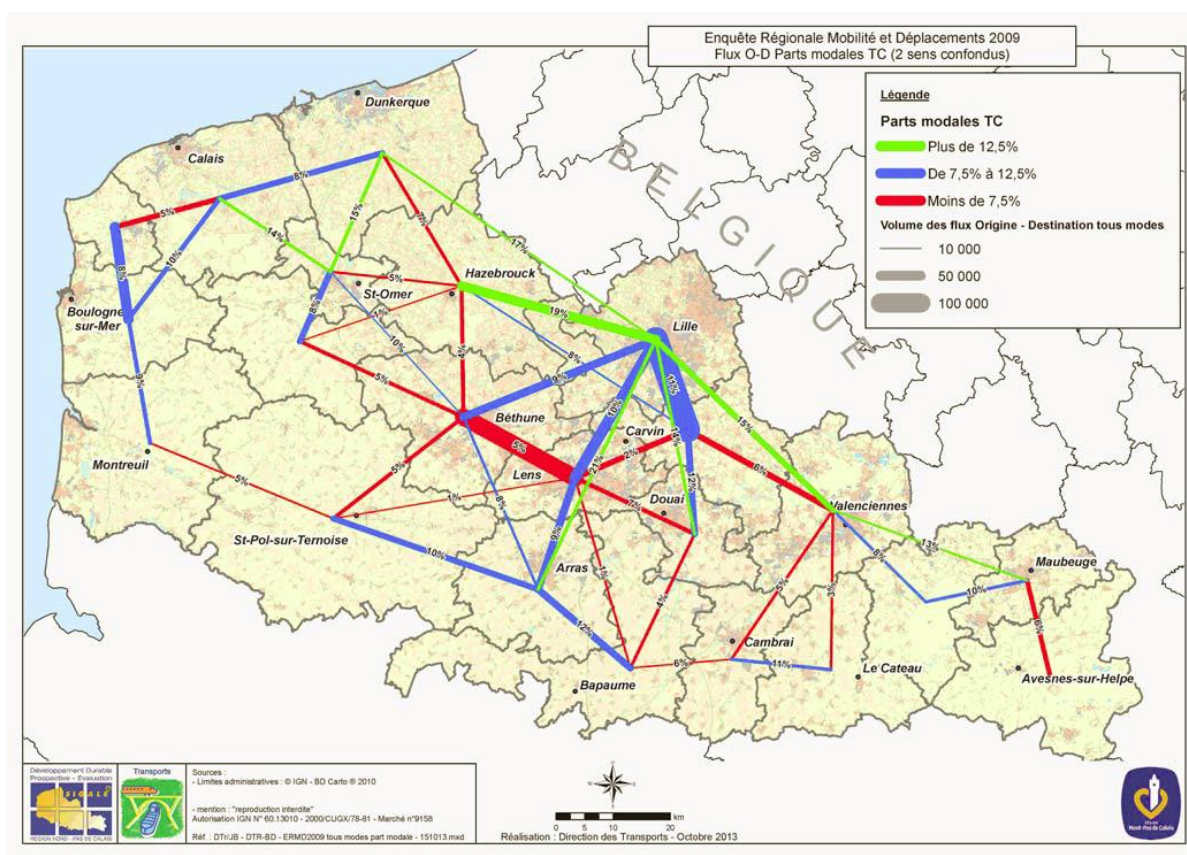


Figure 42 Carte de la part modale des transports collectifs dans les déplacements régionaux (Sigale [2009])

Malgré un coût élevé pour l'utilisateur, le transport routier est très majoritaire dans les déplacements domicile-travail quotidiens. Autant la part des transports collectifs est relativement élevée sur certains trajets (18% entre Douai et Lille ainsi qu'entre Lille et Valenciennes), autant elle est très faible pour les déplacements entre les territoires du bassin minier (de 2 à 6% entre Béthune, Lens, Douai et Valenciennes). On a pu souligner précédemment à quel point les échanges entre les territoires, notamment polarisés sur l'agglomération lilloise, s'étaient accrus ces dix dernières années.

Comme la demande de déplacement évolue fortement, il faut alors se demander : comment l'offre, notamment de transport en commun doit-elle s'adapter à cette transformation, synonyme d'allongement des distances-temps.

4.3.2 L'offre routière

La finesse du maillage routier de la région Nord-Pas de Calais favorise l'usage de véhicules particuliers et l'accès aux voies rapides. L'agglomération lilloise dispose d'un réseau autoroutier très dense. Les flux d'échanges avec les régions voisines sont gérés :

- Au Nord par l'A17 et l'A14 vers la Belgique, c'est-à-dire à destination des villes de Gand, Anvers, et Bruxelles.
- A l'Est par l'A27, l'A8, et l'A16, vers la Belgique c'est-à-dire les villes de Tournai, Mons, et Liège.
- Au Sud par l'A23 et l'A1, vers le bassin minier, la Picardie, et la région parisienne.
- A l'Ouest par l'A25 vers la ville de Dunkerque, et la façade maritime plus généralement.

Tandis que les flux internes à l'agglomération sont drainés par l'A22, A27, A25, N352, N227, etc. Ainsi l'agglomération est accessible par 40 échangeurs autoroutiers. Le schéma suivant souligne l'accessibilité Sud à l'agglomération lilloise par l'autoroute A1 très majoritairement chargée. En effet l'autoroute A1 constitue le seul axe Nord-Sud, capacitaire (2x3 voies) routier. Il accueille donc un grand nombre de navetteurs du bassin minier. Les routes nationales N47 et N41 ont une fonction complémentaire d'accessibilité à l'agglomération lilloise.

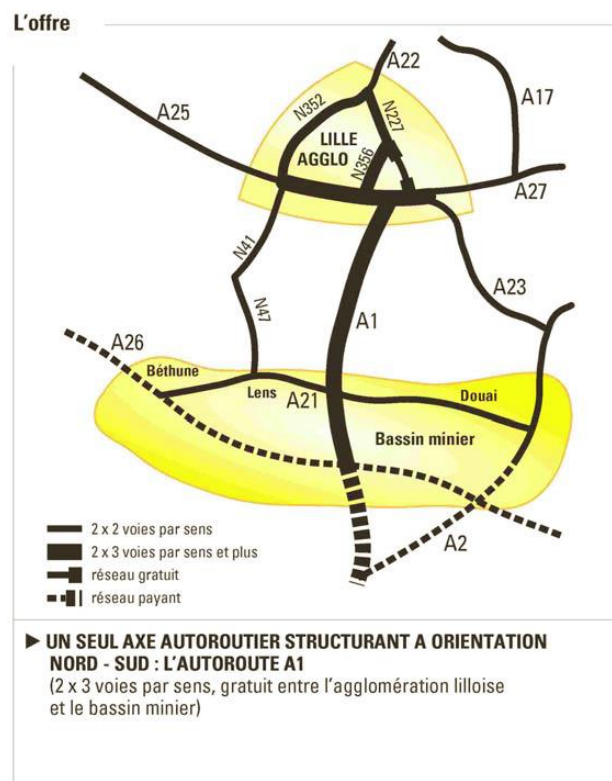


Figure 43 Schéma de l'offre routière actuelle (SPIREet TRANSITEC [2013])

Les échanges à orientation Est-Ouest sont assurés par deux grands corridors autoroutiers de l'aire métropolitaine. Le corridor constitué des autoroutes A25, A27, A8, A16 (toutes gratuites), et le corridor d'autoroutes A26 (payante), A21, A2 (partiellement payante). Ce dernier permet des flux de transit, mais aussi pour les flux d'échanges et internes du bassin minier.

Cependant les routes nationales N47 et N41 entre Lens et Lille ont une fonction importante d'échanges entre l'Ouest du bassin minier (principalement vers la ville de Lens) et l'agglomération lilloise. Ces autoroutes représentent la seule alternative locale à l'utilisation de l'A1. Elles supportent en moyenne un trafic de 32600 véhicules, à 60 000 véhicules à l'approche de l'A25 par jour ouvrable sur les deux sens. Les routes nationales sont saturées et traversent des zones urbanisées.

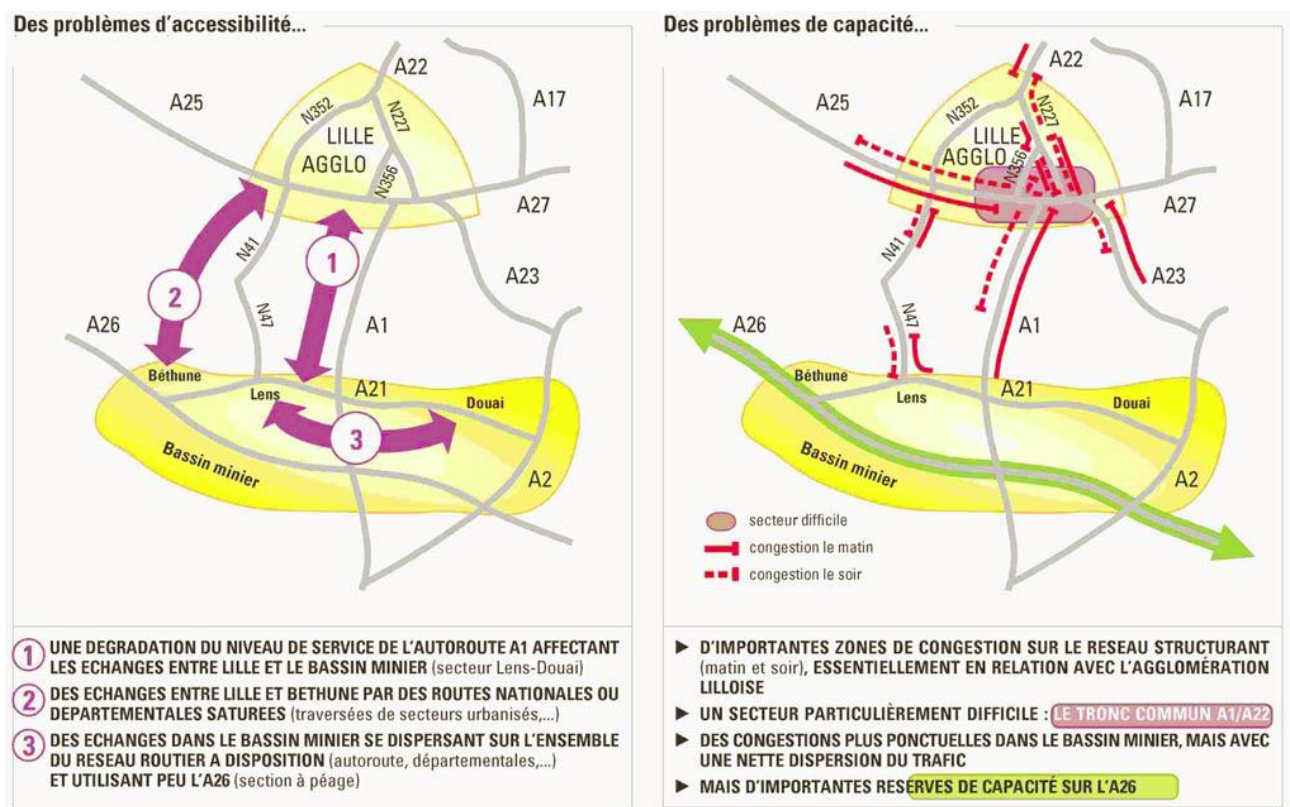


Figure 44 Schéma des problèmes routiers d'accessibilité et de capacité (SPIRE et TRANSITEC [2013])

L'autoroute A1 représente le seul axe structurant des échanges Nord-Sud. Il est chargé de 145 000 véhicules environs à l'approche de Lille en jours ouvrables sur les deux sens. Des congestions sont ponctuelles dans le bassin minier mais le trafic se disperse facilement. Le maillage routier permet une diffusion sur les routes départementales pouvant être une alternative aux axes saturés. L'A26 présente des réserves de capacité. C'est une autoroute

payante et est peu utilisée. Ainsi, Le réseau routier de l'agglomération lilloise est généralement saturé. Le tronçon A1 /A22 est particulièrement difficile. D'importantes zones de congestion sur l'axe Nord-Sud, (le matin et le soir) correspondent aux migrations pendulaires.

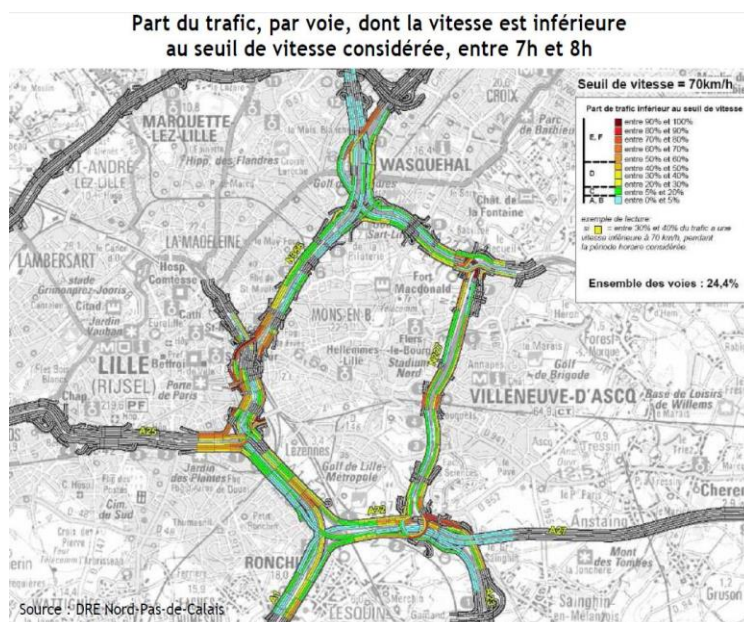


Figure 45 Carte du ralentissement du trafic routier lillois (DRE Nord-Pas de Calais [2010])

Les problèmes d'accès routiers à Lille se traduisent par des ralentissements, un allongement de la durée en voiture, et des émissions de gaz à effet de serre. Plusieurs solutions sont proposées au désengorgement de l'accès routier. Elles mènent essentiellement à réduire le nombre de voiture, par l'augmentation de leur taux de remplissage, et des mesures de régulation des flux routiers. Face à des difficultés du trafic, des mesures sont étudiées en vue d'une amélioration des déplacements prenant en compte les nouvelles mobilités.

4.3.3 Des mesures possibles visant à l'amélioration des déplacements et des nouvelles mobilités

Une étude portant sur les « nouvelles mobilités » évalue la possibilité de mise en place de mesures qui portent sur la politique de stationnement, l'intermodalité, le covoiturage, l'affectation variable des voies, la régulation des accès, le péage urbain, la régulation de vitesse, et le télétravail.

Une étude commandée par le Conseil Régional au bureau d'étude Systra consistait en partie à « dresser un panorama des nouvelles formes que prendra la mobilité d'ici 20 ans ». C'est-

à-dire d'identifier les formes de mobilités encore minoritaires ou nouvelles dans la région contribuant à réduire les émissions de CO₂.

4.3.3.1 Par l'optimisation des capacités actuelles

Une part de ces pratiques vise une meilleure utilisation des capacités actuelles disponibles, qu'il s'agisse de véhicule ou de voirie. Le covoiturage, l'autopartage, l'affectation variable des voies entrent dans ce champ.

Le covoiturage consiste essentiellement à augmenter le taux d'occupation des véhicules personnels. Le taux de remplissage actuel des véhicules est faible. On l'estime autour de 1.2 personnes par véhicule en moyenne, et seulement de 1.1 personnes par véhicule pour les déplacements entre le travail et le domicile. D'autre part l'autopartage permet une réduction du nombre de véhicules en circulation. Cette pratique incite à une utilisation plus rationnelle de l'automobile. Cette pratique est complémentaire à l'usage des transports en commun.

L'autopartage et le covoiturage s'inscrivent dans une logique de nouveaux comportements impliquant une combinaison de pratiques, plutôt que représenter une solution unique.

L'affectation variable des voies consiste à allouer une partie de la voirie à une certaine catégorie d'usagers. En France, en milieu urbain cela correspond à l'heure actuelle à la réservation d'une voie pour le passage des bus. Tandis qu'en Europe ou en Californie cela a été mis en œuvre dans des contextes autoroutiers. L'affectation variable des voies peut contribuer à favoriser le covoiturage dans le cadre des voies à occupations multiples, et ainsi permettre de lutter contre la congestion.

4.3.3.2 Par la régulation des flux

Une part de nouvelles formes de mobilité consista à modifier la mobilité en agissant sur l'accessibilité dans un objectif de fluidité, et la vitesse.

La régulation des accès consiste à contrôler le nombre d'accès de véhicules entrants ou sortant d'une voie rapide en utilisant les bretelles d'accès comme zones de stockage sans détériorer les conditions de circulations sur le réseau secondaire. Cette mesure diminuant la congestion rendrait les temps de parcours moins variables. Outre l'amélioration du trafic, et de la sécurité, des bénéfices environnementaux sont attendus.

La mise en place d'un péage urbain peut répondre à plusieurs objectifs. Cette mesure peut participer au financement des transports, favoriser le report modal ou limiter la congestion. Ce type de mesure n'a encore été introduit en France. Cela existe par contre dans diverses

agglomérations étrangères comme Singapour, Londres, Oslo, Trondheim, San Francisco par exemple

La régulation de vitesse est une mesure qui a pour but de rendre la distribution des vitesses plus homogène et par cela de diminuer la congestion, la pollution et le nombre d'accidents. Il s'agit d'une stratégie d'exploitation du réseau routier consistant à modifier dynamiquement la signalisation de limitation de vitesse pour diminuer la vitesse autorisée.

4.3.3.3 Par la faible mobilité

Les mesures concernant une faible mobilité des personnes, ou de mobilité dans des espaces isolés de transports en commun sont le transport à la demande et le télétravail.

Le transport à la demande est une solution visant à développer une forme de transport collectif dans des zones, peu denses, où celui-ci s'avère peu compétitifs. Dans ces zones, l'augmentation des niveaux de services des transports en commun classiques, par l'augmentation des fréquences, en vue d'en améliorer la part modale aurait pour conséquence d'en dégrader la pertinence environnementale (véhicules roulant avec de très faibles taux de remplissage). Le transport à la demande pourrait se développer comme le covoiturage instantané, via l'utilisation de nouvelles technologies de l'information.

Le télétravail est une action visant à diminuer la demande de transport, notamment en heure de pointe du matin et du soir. Ces périodes de sollicitation maximum des réseaux de transport conditionnent bien souvent le dimensionnement des infrastructures de transport. Les coûts d'investissement en infrastructure de transport sont modestes mais cette mesure repose sur la gestion des travailleurs par les entreprises. L'essor du télétravail pourrait être renforcé par le développement de technologie de l'information comme la fibre optique.

4.3.3.4 Par des aménagements complémentaires aux nouvelles pratiques de mobilité :

La mise en place d'un rabattement vélo en gare est un aménagement cyclable permettant d'élargir le bassin de chalandise des gares TER. Le rayon du disque de l'aire de chalandise atteindrait 5Km contre 1Km.

Une autre mesure complémentaire à celle-ci est la mise à disposition de vélos en libre-service. Le vélo étant un mode à faible impact environnemental en alternative à la voiture, peut permettre une baisse de la congestion, une faible occupation des sols , ainsi que des bénéfices sur la santé des utilisateurs.

La pratique de l'intermodalité est de cadre d'action des nouvelles mobilités en vue de leur complémentarité et constitue un levier pour limiter les émissions de gaz à effet de serre liées au transport régional de voyageurs. En suggérant d'améliorer l'intermodalité, les résultats de l'étude soulignent l'importance de la performance de la chaîne de déplacement de l'origine à la destination finale. Cette performance est garantie par la réduction du temps de transition et d'attente entre différents systèmes de transports, c'est-à-dire des ruptures de charge à faible pénibilité. La facilité d'utilisation et une tarification attractive contribuent à garantir le succès des transports en commun. Ainsi une amélioration de l'intermodalité apparaît indispensable dans la mise en place de toutes les mesures citées.

Les différentes mesures ont été évaluées en fonction de leur visibilité, de leur coût, de leur facilité de mise en œuvre, et de leurs effets au regard des objectifs. Le tableau suivant est une synthèse des résultats.

Mesure	Visibilité	Coûts	Facilité et rapidité de mise en œuvre	Effets	Total sur 12
Politique de stationnement	3	2	1	3	9
Intermodalité	3	2	2	3	10
Covoiturage	2	2	2	3	9
Affectation variable des voies	3	2	1	3	9
Régulation des accès	2	2	1	1	6
Péage urbain	3	1	1	2	7
Régulation de vitesse	2	2	2	2	8
Télétravail	1	3	2	3	9

Tableau 7 Tableau des nouvelles pratiques de déplacement (Systra [2014])

Penser l'intermodalité régionale

Le Schéma Régional d'Intermodalité est élaboré par la Région en concertation avec les conseils généraux, et les autorités organisatrices de la mobilité. La région a un rôle de coordination et constitue le cadre de réflexion et, de la pratique de l'intermodalité, à l'échelle de plusieurs bassins de vie. En effet différents espaces régionaux apparaissent. Ceux-ci ont un découpage différent que ce soit aux regards du développement humain, des

trajectoires démographiques, des mutations économiques, du degré d'urbanité et de la préservation environnementale. La compréhension du recoupement de ces espaces régionaux fait apparaître une grande diversité des bassins de vie du Nord-Pas de Calais. Ils représentent une échelle de pensée de l'intermodalité dans une région où les territoires sont fortement interdépendants.

Des mesures toutes complémentaires

La Région Nord – Pas de Calais a exprimé ses priorités dans le SRTM (Schéma Régional des Transports et des Mobilités) adopté le 26 septembre 2013. «Au-delà de la création de nouvelles infrastructures ou de la finalisation de chaînons manquants, nécessaires à la constitution d'un réseau intermodal d'intérêt régional, il s'agit pour l'institution de tirer au mieux parti des infrastructures existantes afin de limiter l'investissement territorial (consommation d'espace, nuisances), en inventant de nouvelles manières de se déplacer, d'avoir une approche en termes de mobilité et plus uniquement de transport. ». Cependant, pour garantir le succès d'une telle approche, il est nécessaire de s'appuyer sur « un réseau ferroviaire de grande qualité, territorialement maillé, véritable épine dorsale sur laquelle viennent s'articuler les autres transports collectifs».

Or les nouvelles mobilités proposées restent routières, cela dans un objectif de développement de solutions à l'usage de la voiture particulière. « Les actions en termes de «nouvelles mobilités» ou de gestion «intelligente» et innovante de la mobilité identifiées par la Région concernent avant tout : le covoiturage, le télétravail, l'autopartage et le rabattement vélo en gares, favorisé par des aménagements dédiés.» De ces pratiques seules le covoiturage (et covoiturage avec une voie réservée sur l'A1) et le télétravail sont retenus comme pouvant avoir un impact sur la mobilité régionale à l'horizon 2030.

4.3.4 L'offre ferroviaire

L'accessibilité ferroviaire à Lille est assurée par un réseau TER en étoile de sept branches, convergeant vers la gare de Lille Flandres. Ce réseau TER est très performant pour les liaisons ferroviaires «radiales » entre Lille et les différents pôles urbains régionaux. Cependant les liaisons ferroviaires en « rocade » sont difficilement réalisables. Les déplacements qui n'ont pas pour destination finale le quartier de Lille –Flandres, sont freinés par des temps de parcours trop long et des ruptures de charges.

L'offre en transport ferroviaire pour voyageurs à l'échelle régionale est orientée selon trois axes principaux :

- L'axe Lille - Armentières – Hazebrouck (et au-delà vers Calais et Dunkerque) permet de relier Lille à la façade maritime.

- Les axes Lille - Libercourt et Lille – Don (et au-delà vers Arras, Douai, Lens et Cambrai) permettent de relier Lille aux principales agglomérations du bassin minier.
- L'axe Lille – Valenciennes.

La carte suivante présente le nombre de trains TER sur le réseau du Nord-pas de calais. La charge du réseau par tronçons durant le service d'hiver en 2012, représente une offre importante entre Lille et les villes secondaires de la région.

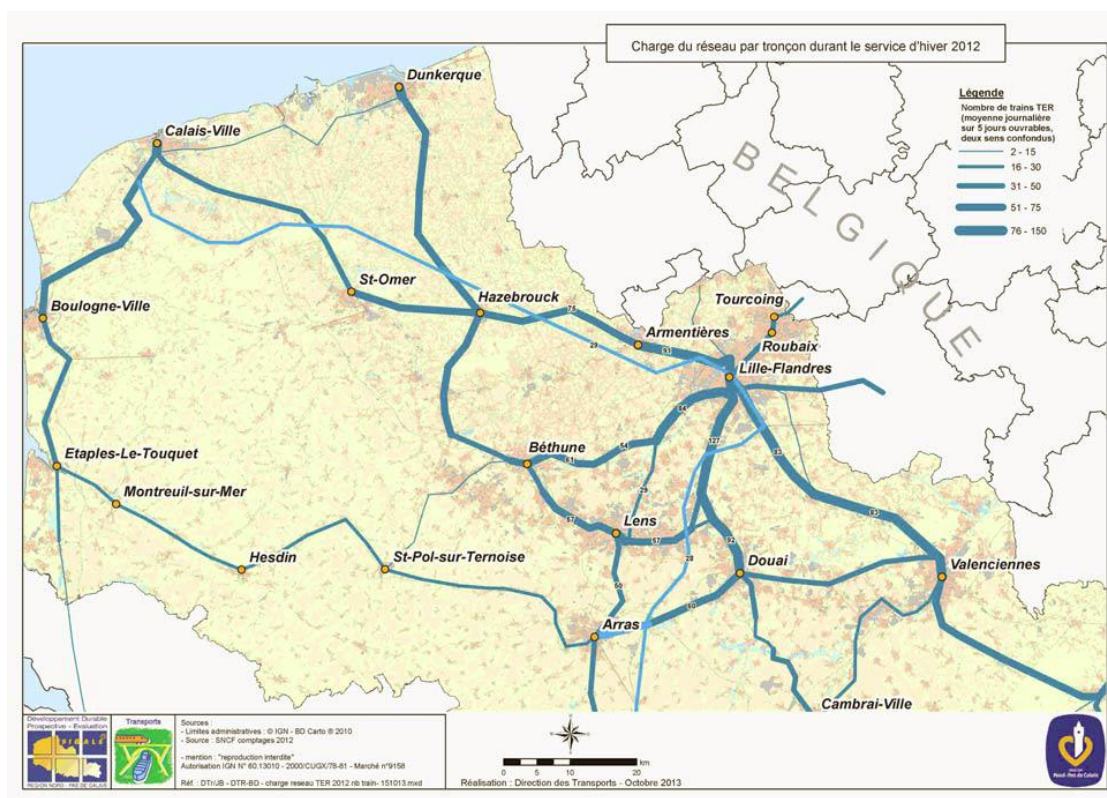


Figure 46 Carte de la charge du réseau par tronçons durant le service d'hiver en 2012 (Sigale [2012])

La métropole lilloise bénéficie d'un réseau ferroviaire dense desservant les principaux pôles urbains. Ainsi environ 480 TER desservent Lille Flandres (trafic double sens un jour ouvrable moyen). Ce réseau couvre la plupart des fuseaux de demande de déplacements en relation avec l'agglomération lilloise. C'est-à-dire en direction de Douai, Lens Arras, Valenciennes, Béthune, Hazebrouck.

Le réseau permet de desservir directement les fuseaux de demande déplacements directement en provenance de Valenciennes, Douai, Hazebrouck, et Béthune. Tandis que les fuseaux de demande de déplacement provenant des villes de Lens Dunkerque St Omer, sont couverts par des liaisons indirectes vers l'agglomération Lilloise.

Le bassin minier bénéficie également d'un réseau ferroviaire dense. Plus de 50 gares et points d'arrêts permettent de desservir le secteur compris entre Béthune, Lens, Douai et Valenciennes. Ainsi environ 285 TER (suivant un trafic en double sens pour un jour ouvrable moyen) permettent des échanges entre le bassin minier et l'agglomération lilloise.

Le réseau TER a une fonction maillage fin du territoire, à travers des liaisons de proximité desservant toutes les communes permettant de desservir de grandes aires densément peuplée. De plus ce réseau TER assure les liaisons pôle à pôle, rapides et cadencées, entre les principales zones d'attraction du territoire du Grand Lille.

Par ailleurs, le réseau ferroviaire accueille également des trafics de fret, non moins importants pour le développement économique du territoire. Les trafics ferroviaires de voyageurs et de fret contribuent à l'utilisation intensive de l'infrastructure. De plus le TER Nord-Pas de Calais assure un service de dessertes variées qui est consommatrice de capacité. Ce phénomène de saturation s'accroît par l'augmentation du nombre de trains directs et omnibus sur des mêmes voies. Le nombre de sillons disponibles pour les trains de fret se trouve d'autant plus réduit. Le réseau TER est polyvalent, ce qui en fait sa qualité, mais l'importance des investissements de développement du réseau ferré en Nord-Pas de Calais demeure confrontée à des limites de capacité à moyen terme sur les tronçons du réseau les plus occupés.

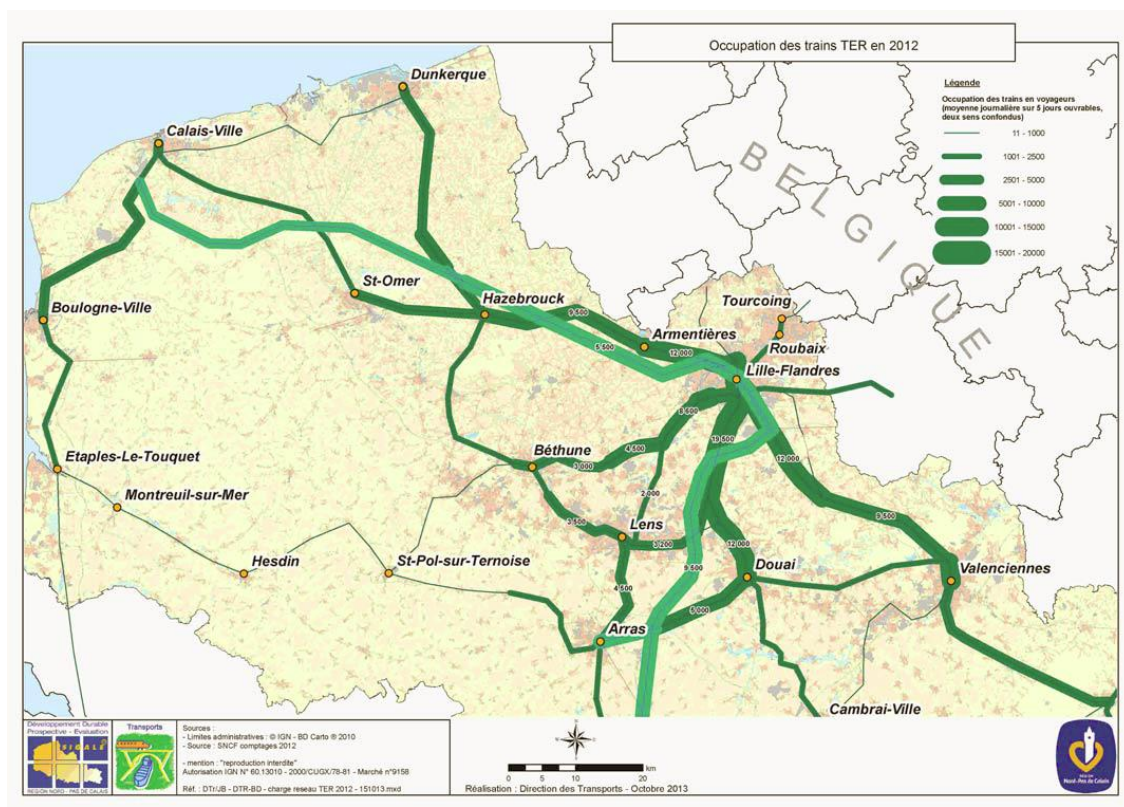


Figure 47 Carte de l'occupation des TER en 2012 (Sigale [2012])

Or la demande de mobilité longue s'accroît entre les territoires de l'Aire métropolitaine Lilloise. Cette tendance est illustrée par les cartes de l'occupation des TER. La demande de mobilité est très importante en relation avec Lille-Flandres.

Quelle réponse pourrait être apportée à cette demande croissante de mobilité longue distance vers Lille ? Comment faire évoluer l'offre de transport en commun pour que sa part modale progresse ?

Le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) fixe l'objectif d'une augmentation de 50 % de la part modale des transports collectifs à l'horizon 2020, pour tous transports en commun, en nombre de déplacements et en kilomètres.

Cet objectif retranscrit à l'échelle régionale est le doublement de la fréquentation TER, entre 2006 et 2020. Il constitue l'ambition exprimée dans le Schéma Régional des Transports et des Mobilités (SRTM). Cet objectif correspond à prévoir un doublement du nombre des usagers réguliers, soit 100 000 usagers et 200 000 voyages par jour en 2020.

Pour répondre aux besoins des usagers et à cet objectif, la Région Nord – Pas de Calais a déjà déployé des mesures d'amélioration de l'offre TER. Cela passe par la mise en place du cadencement des lignes vers Armentières, Béthune, Lens, Douai, Valenciennes et Arras. En 2010 la Région Nord-pas de calais développe du TER à Grande Vitesse (TER-GV) vers Arras, Dunkerque et la Côte d'Opale. De plus elle renforce des liaisons transversales entre les pôles régionaux secondaires.

4.4 Enjeux territoriaux de mobilité

L'Aire Métropolitaine de Lille est une échelle de coopération, elle constitue depuis longtemps une réalité vécue quotidiennement pour les habitants et les acteurs économiques des territoires. L'intensité des échanges au sein de cet espace, les pratiques de déplacements liées à l'emploi, au commerce, aux loisirs et la circulation des marchandises s'inscrivent d'ores et déjà à une échelle métropolitaine large.

Le réseau routier est le support principal de cette mobilité qui pourrait atteindre ses limites avant 2030. De plus des ruptures demeurent dans l'articulation des systèmes de transport collectif métropolitains. Des enjeux territoriaux directement liés à la mobilité se présentent.

Ce sont des enjeux territoriaux de mobilité :

- D'irrigation des territoires

- D'accessibilité à la mobilité par le plus grand nombre de personne
- De réduction des couts de déplacements dus à la voiture
- De désengorgement des axes routiers et autoroutiers
- De développement d'un réflexe de rabattement vers les transports en commun
- De réduction des gaz à effets de serre
- De limitation de la diffusion de l'habitat

En réponse à ces enjeux des moyens peuvent figurer parmi les objectifs territoriaux de mobilité :

- Maillage des réseaux des transports collectifs
- Connexion entre réseaux
- Coordination des AOT
- Interopérabilité entre réseaux
- Association de planification urbaine à celle des transports

4.4.1 L'intermodalité à l'échelle de l'AML

Le maillage des réseaux de transports collectifs correspond à développer les lignes structurantes en roades, des rabattements à pied et en vélo de qualité et un renforcement de la coordination et de l'interopérabilité entre les différents réseaux.

Généralement les grandes agglomérations développent fortement dans les villes centres les transports en commun et les moyens de mobilité alternatifs à la voiture particulière. Les métros, tramway, lignes de bus, et les vélos en libre-service sont d'abord proposés en ville centre. Or les besoins d'organisation des transports en périphérie sont forts.

Compte tenu du caractère multipolaire du territoire de l'Aire Métropolitaine Lilloise, le renforcement de son maillage et de sa cohésion interne favorise la coordination des offres composant le système de transport collectif métropolitain de trains, de bus, de métro, et de tramway. Ainsi « l'amélioration de la performance et de la fluidité de ce système représente, depuis l'origine, un objectif prioritaire de la démarche de coopération. La réalisation d'une cartographie présentant l'offre existante en transports collectifs à l'échelle de l'AML et les possibilités de connexions entre réseaux constitue la première contribution à cet axe de travail. »²⁹ La carte suivante présente les périmètres des transports urbains de l'aire métropolitaine de Lille, ainsi que les principales lignes de Transport Collectif en Site Propre. L'axe longitudinal de transport en commun du bassin minier n'est pas encore continu entre les PTU.

²⁹ Source : Atlas de L'aire Métropolitaine, Chapitre 5

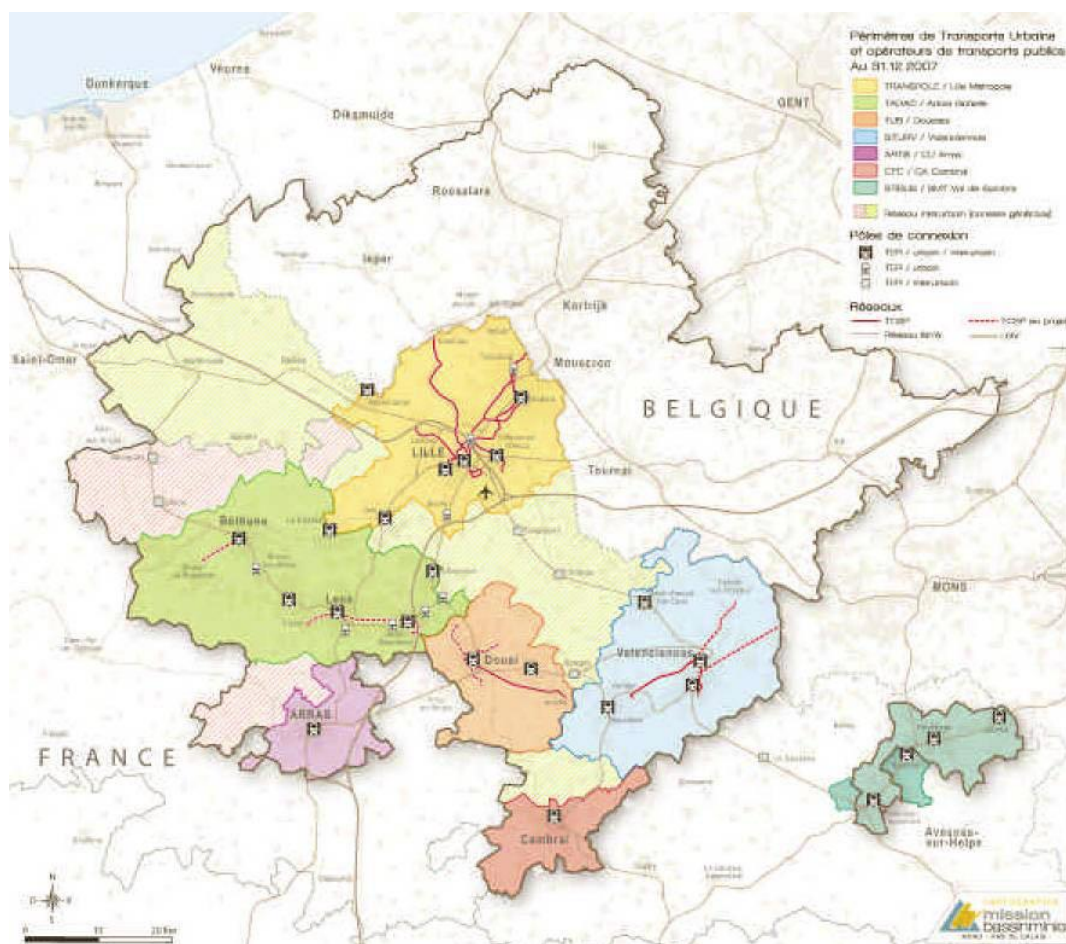


Figure 48 Carte des périmètres des transports urbains de l'aire métropolitaine de Lille, ainsi que les principales lignes de Transport Collectif en Site Propre (Mission Bassin Minier [2010])

Les transports collectifs sont majoritairement « une action coordonnée entre planification urbaine et planification des transports est indispensable, pour mieux positionner de nouveaux équipements en lien avec les transports collectifs, densifier autour des nœuds de réseaux de transports collectifs à l'aide de contrats d'axes par exemple, hiérarchiser la voirie en cohérence avec le développement urbain et repenser la place de la voiture en ville. »³⁰

Des solutions alternatives à l'usage de véhicule particulier à un taux de remplissage faible sont préparées, pour faire face aux problèmes de congestion du réseau routier. De nombreux projets de développement de l'offre sont en cours ou à l'étude, sur les réseaux ferroviaires en Nord - Pas de Calais, en Belgique et particulièrement des projets de développement dans l'Aire Métropolitaine Lilloise sur les réseaux urbains et interurbains.

³⁰ Source : CERTU MOBILITE ET TRANSPORTS, le point sur réduction des GES liés aux transports : viser juste.

Ce réseau métropolitain de transport en commun est constitué par un réseau lourd, composé du métro, du tramway et du train, et d'un réseau de bus, constitué par les lignes de bus urbains et suburbains du réseau métropolitain «transpôle», et (en frontalier) des réseaux intercommunaux belges «TEC/ De Lijn».

Les améliorations de l'offre ont déjà été apportées par le cadencement du TER, l'aménagement de lignes de tramway dans le bassin minier. Des réflexions sont également en cours au sein de l'Eurométropole afin d'améliorer les liens transfrontaliers.

Pour favoriser un meilleur usage des transports en commun à l'échelle de l'aire métropolitaine et favoriser le report modal, la dynamique de projets doit « être accompagnée d'une politique d'intégration des offres de transport et s'inscrire dans une véritable stratégie d'aménagement du territoire. » La création de pôles d'échanges, la mise en place d'une information et d'une tarification intermodale à l'échelle de l'AML répondent à cet objectif.

4.4.2 Evolutions de l'offre de transport

L'offre métropolitaine de transports collectifs résulte de l'articulation d'un réseau ferroviaire régional dense. L'irrigation l'ensemble du territoire et l'offre des relations rapides entre les principales villes, avec des réseaux assure la desserte des agglomérations et des zones périurbaines.

Dans l'Arc sud, l'ouverture de lignes de tramway dans le Valenciennois, de bus à haut niveau de service dans le Douaisis et le Val de Sambre et les projets de tramway dans le Béthunois-Bruaysis et le Lensois, représente une des liaisons nouvelles.

Dans la métropole lilloise, l'offre actuelle est structurée par le réseau de tramway, de métro (dont la capacité va augmenter) et par la mise en service de nouvelles lignes de bus « liane » à haut niveau de service.

L'offre métropolitaine de transports en commun permet de suivre les orientations du SRCAE Nord-Pas de Calais. En effet, le renforcement capacitaire et de la qualité de service de ces réseaux permet d'apporter des solutions alternatives aux déplacements motorisés dans les agglomérations et d'encourager ainsi le développement d'une mobilité plus durable.

« L'accroissement de la qualité de service des transports collectifs métropolitains repose également sur une amélioration des interconnexions entre les réseaux urbains, interurbains, régionaux, français et belges, permettant de tirer parti du cadencement TER qui se met en place.

Encourageant l'intermodalité, la construction de ce maillage associe des politiques engagées, comme l'aménagement des pôles d'échanges ou la tarification combinée, et des réflexions à poursuivre comme celles qui portent sur l'information multimodale ou la création d'un lien rapide entre le bassin minier et la métropole lilloise. »³¹

Des scénarii d'évolution de la densité de trafic

La DREAL établit trois projections du trafic routier des véhicules légers entrant et sortant de l'arrondissement de Lille. Les scénarii d'évolution ont été émis en fonction de paramètres qui varient en particulier selon le succès du report modal vers le TER et, du covoiturage.

- Le scénario SETRA
- Le scénario « plan de déplacement urbain de Lille »
- Le scénario médian

Les scénarii montrent que le réseau routier lillois aura atteint ses limites avant 2030.

³¹ Source : Atlas de l'aire métropolitaine, chapitre 5 L'accessibilité de l'Aire métropolitaine de Lille, un atout important, 2011, p127 à 147

Conclusion partielle :

Au regard des mobilités entre l'agglomération lilloise et les territoires du bassin minier, par le jeu des migrations résidentielles et des déplacements quotidiens domicile-travail, et l'évolution du marché de l'emploi, on détermine une région de territoires interdépendants. Le développement économique et social de la Région Nord – Pas de Calais est dépendant du développement des mobilités. Ce développement est d'autant plus important que l'ampleur des migrations résidentielles, des navettes quotidiennes domicile travail, de la saturation des axes routiers, et la croissance démographique prévue au regard de l'urbanisation des franges du bassin minier, demandent une vision dans la perspective de développement durable des mobilités sur le territoire. La croissance de la mobilité régionale doit être favorisée par des mesures complémentaires. C'est à dire en s'appuyant sur de nouvelles pratiques de la mobilité associé à une utilisation optimisée et rationalisée des infrastructures existantes routières et ferroviaires et par une amélioration significative de l'offre de transport collectif pouvant bénéficier de nouvelles infrastructures. Le territoire étant organisé en chapelet de villes. L'intensification des déplacements (créant souvent des trafics de type urbain entre territoires régionaux) et l'impératif d'accessibilité à la métropole lilloise, constituent une problématique essentielle des transports dans le Nord-Pas de Calais et plus particulièrement des transports collectifs dans une région dite «urbaine». Pour un développement harmonieux du territoire, la métropolisation de Lille doit être complétée par l'amélioration des connexions des principales aires urbaines entre elles L'offre de transport routier une limite de capacité assumée avant l'horizon 2030 et une évolution des usages. Les scénarios d'évolution montrent que le réseau routier atteint ses limites avant 2030. Cette problématique doit aussi faire l'objet d'une réflexion collective pour organiser un développement d'infrastructures et de services de transports performants afin d'assurer un aménagement équilibré du territoire.

Partie 5 Introduction au Débat Public national du projet Grand Lille.

Cette partie présente quelques points du débat public. En vue de préparer un débat public il s'agit d'expliquer quel est le cadre la démocratie participative. Un débat public est une phase de dialogue dans le processus d'élaboration d'un projet de grande infrastructure. L'importance de la démocratie participative se lit par les nombreux problématiques abordées par le public et qui créent le débat.

5.1 Pourquoi un Débat Public ?

Au premier abord quelques questions se posent lorsqu'intervient la participation du public, dans le panorama des procédures (présentées dans la première partie). A quel moment se passe le débat public ? Quels projets sont concernés par un débat public national ? Quelles sont les étapes de ce débat public ? Comment s'organise la concertation ? En quoi le projet Grand Lille de création de ligne ferroviaire fait-il l'objet d'un débat public ?

Le débat public est organisé en amont de toutes les prises de décisions majeures et il doit permettre à chacun à la fois d'être informé et de prendre la parole.

C'est une étape de dialogue importante dans le processus de décision, car la participation du public intervient lorsque le projet est encore en phase d'étude.

Au moment des études d'opportunité et des études de contexte, les caractéristiques techniques de projet et son coût financier, sont déterminés. Selon ces paramètres le projet entre dans un processus de concertation, et de débat public. Le porteur du projet doit publier les objectifs et les caractéristiques essentielles.

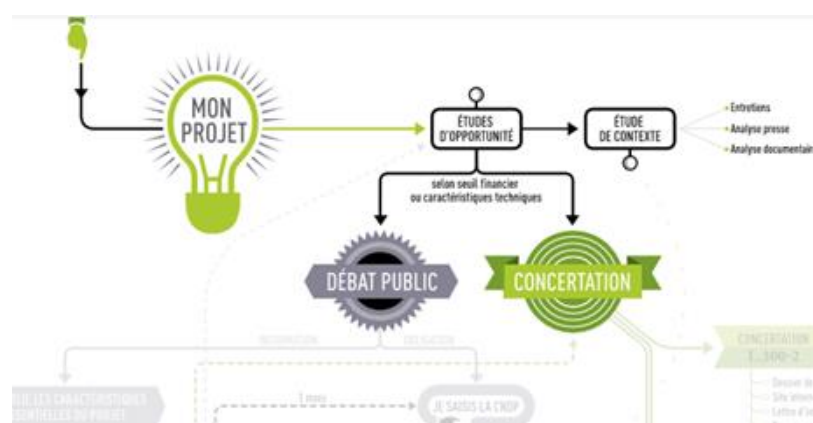


Figure 49 Schéma de l'étape du projet avant la concertation et le débat public (sennse [2014])

Le projet Grand Lille fait partie des grands projets pouvant faire l'objet d'un débat public. Ce sont des grands projets d'infrastructures de transport tels que les lignes ferroviaires, les

voies navigables, les infrastructures aéroportuaires ou pistes d'aérodrome, font l'objet de débat public. D'autre part des projets d'installations dans le secteur énergétique, tels que les éoliennes, les gazoducs, oléoducs, les barrages hydroélectriques, les installations nucléaires. Et les projets d'équipements industriels, scientifiques, touristiques ou sportifs, sont aussi susceptibles de faire l'objet d'un débat public. En effet un projet d'intérêt national qui modifierait l'environnement et la situation sociale et économique justifie qu'il soit débattu lors de réunions thématiques.

Si le projet excède le seuil financier de 300 millions d'euros, (et/ou si il mesure plus de 40km), le porteur du projet a l'obligation de saisir la CNDP. Cette situation est illustrée par le schéma suivant.

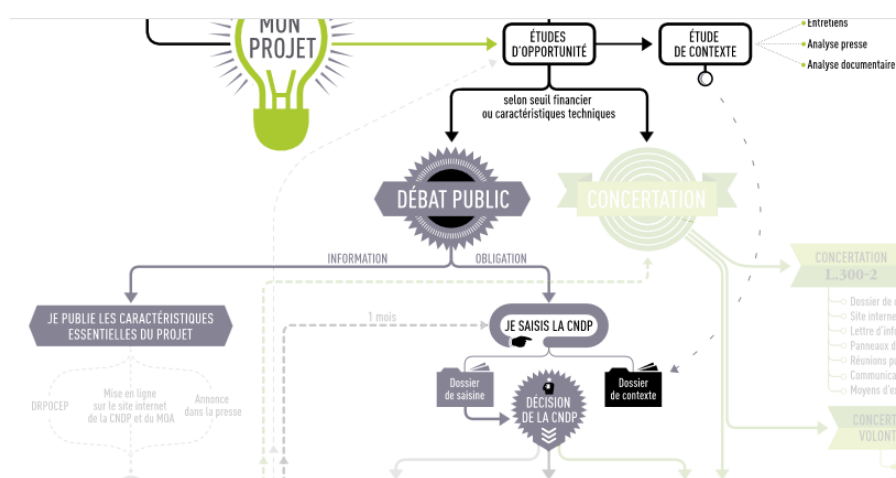


Figure 50 Schéma de l'étape de décision de lancer un débat public (Sennse [2014])

Un temps de dialogue :

Il s'agit d'une occasion, pour toutes les personnes qui se sentent concernées, d'exprimer leur opinion. Le maître d'ouvrage est ainsi interpellé sur l'opportunité, les caractéristiques et les objectifs de son projet. A ce moment des éventuels désaccords et points sensibles sont perçus. Les arguments entendus et les questions soulevées lors du débat public ont pour objectif d'enrichir le projet, de le faire évoluer et de l'adapter au mieux au contexte social et environnemental dans lequel il s'inscrira, s'il se réalise. La participation des citoyens au débat public doit permettre d'apporter des arguments multiples et de qualité. « Elle ne sert pas à dégager les grandes tendances de l'opinion publique sur une thématique générale ni à légitimer certains arguments plutôt que d'autres, même s'ils sont exprimés par une majorité de personnes. En ce sens, le débat public n'est ni un référendum ni un sondage

d'opinion » Ainsi ce temps de dialogue et d'échanges est essentiel dans le processus de décision de la réalisation, du remaniement, ou de l'annulation du projet.

5.2 Introduction à la démocratie participative

5.2.1 *Le cadre législatif*

La procédure de débat public s'est établie progressivement en France. Elle prévoit l'association et la participation du public à « l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou sur l'aménagement du territoire ». ³²

Dès les années 1970 et 1980, la France avait commencé à renforcer sa législation pour aller dans le sens d'une meilleure protection de l'environnement. De nombreux conflits sont apparus dans les années 90, autour des grands projets nationaux d'infrastructures de transport, notamment celui du TGV Méditerranée et du tunnel du Somport. Ce contexte social souligne la nécessité de faire participer le public à la réflexion sur les grandes opérations d'aménagement.

La loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi Barnier, institutionnalise la participation du public. La procédure du débat public est introduite en France par cette loi et une instance chargée de la mise en œuvre de ces débats est créée.

La loi Barnier institutionnalise la participation du public et crée la Commission nationale du débat public (CNDP). La CNDP devient une autorité administrative indépendante par la loi Voynet du 27 février 2002 et élargit son champ d'action, alors que la France s'est engagée dans la convention d'Aarhus, ratifiée la même année. La loi dite « Grenelle II » du 12 juillet 2010 à propos de l'obligation de concertation et participation citoyenne, élargit les attributions et modifie sa composition de la CNDP.

5.2.2 *La concertation recommandée au maître d'ouvrage*

³²Source : loi n°95-101 du 2 février 1995, dite loi Barnier. Cette loi relative au renforcement de la protection de l'environnement. Le titre Ier informe sur les dispositions relatives à la participation du public et des associations en matière d'environnement, qui instaure la Commission nationale du débat public. Le chapitre Ier (article 2 à 4) concerne la consultation du public et des associations en amont des décisions d'aménagement.

La CNDP peut recommander au maître d'ouvrage, ou à la personne publique responsable du projet, d'organiser une concertation. Dans le cas où la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, mais propose les modalités de concertation. Le maître d'ouvrage définit le calendrier de la concertation selon les recommandations de la CNDP et l'en informe. Tout comme le maître d'ouvrage peut prendre l'initiative d'organiser une concertation.

Un garant de la concertation peut être nommé par la CNDP à la demande du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable. Puis un compte rendu du débat public est rendu à la CNDP. Dans cette situation où la concertation est recommandée au maître d'ouvrage, ou à la personne publique responsable du projet, les dépenses relatives à l'organisation matérielle de la concertation sont à sa charge.

Le schéma suivant illustre le cas de la concertation avec un garant. Les moyens d'expression sont : Un dossier de concertation, la création d'un site internet,

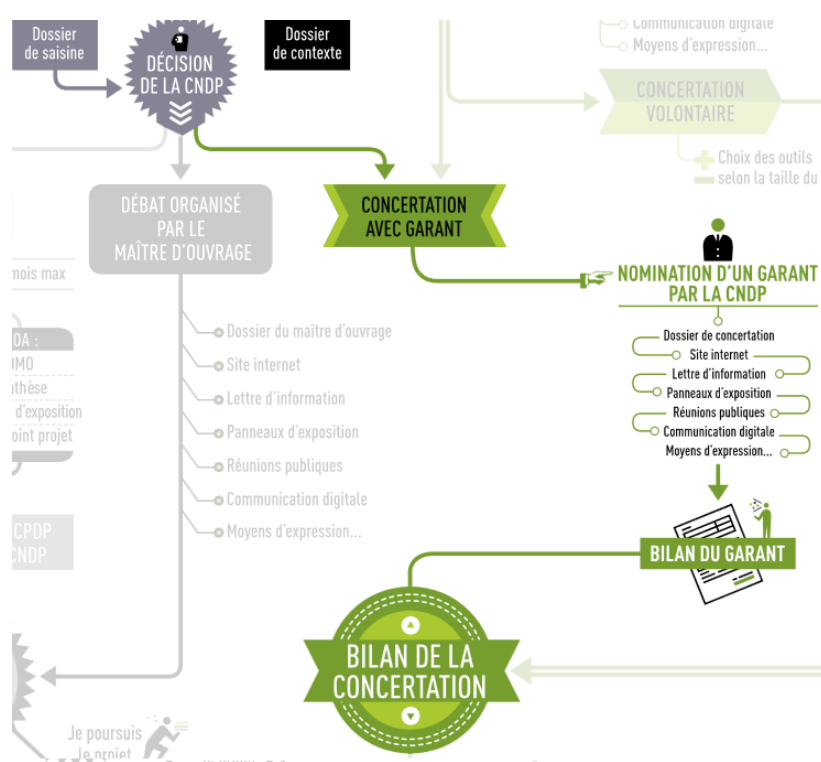


Figure 51 Schéma de l'étape de concertation avec un garant (sennse (2014])

5.2.3 S'exprimer sur le sujet par des contributions et des cahiers d'acteurs

L'expression des acteurs du débat prend la forme d'un document de plusieurs pages, accompagné éventuellement de vidéos, et d'études, appelée « contribution ». Ces acteurs sont des citoyens, des collectivités territoriales, des acteurs économiques, des associations. Ils exposent ainsi de façon détaillée leur point de vue. Ces contributions sont particulièrement élaborées, argumentées et documentées, sur le projet dans son ensemble et en répondant aux différentes questions du débat. La commission particulière du débat public vérifie ces critères pour publier les contributions, dont certaines sont retenues pour leur qualité argumentative et devenir des cahiers d'acteurs. Ils sont mis en page par la commission particulière, imprimés par ses soins et à ses frais, et plus largement diffusés auprès du public. Ils sont par exemple distribués aux réunions publiques. L'objectif des contributions et cahiers d'acteurs est d'offrir aux acteurs du débat, particuliers ou institutionnels, des moyens d'expression équivalents à ceux du maître d'ouvrage et de traiter de manière égalitaire toutes les opinions exprimées. Certains débats suscitent des centaines de contributions et de cahiers d'acteurs.

Chacun des débats organisés consacre un espace d'expression à ces points de vue, toutes les contributions et les cahiers d'acteurs sont mis en ligne. ils donnent la possibilité aux acteurs de diffuser largement leurs arguments et de mettre en perspective rapide et efficace les différents points de vue. Cela permet au public de saisir quelle est la position de sa commune, du département, de la région, d'associations locales ou nationales, afin de se forger sa propre opinion.

5.3 Le débat public

5.3.1 Préparer le débat public, Informer sur l'ensemble du projet.

Le débat public a lieu lorsque la Commission nationale du débat public a été saisie et qu'elle a décidé, de l'organisation d'un débat public. Une commission particulière du débat public est alors nommée par la CNDP pour organiser le débat, avec à sa tête un président. Dès que le dossier établi par le maître d'ouvrage est validé par la CNDP, celle-ci définit le calendrier et les modalités d'information et de participation du public. Le débat peut alors commencer.

Des réunions publiques sont organisées. Le débat public se déroule dans des lieux publics comme des marchés, des festivals, ou des événements ponctuels, dans les collèges et lycées. Tous les citoyens peuvent confronter leurs opinions au maître d'ouvrage et lui poser des questions, lors de ces réunions soit sur Internet. C'est lors de ces réunions publiques l'occasion pour tous d'en comprendre le fonctionnement, de s'informer sur le projet débattu et de donner son avis.

L'ensemble des frais liés à l'organisation du débat est toujours à la charge du maître d'ouvrage. Les membres de la commission particulière sont quant à eux indemnisés et défrayés par la CNDP, ce qui garantit leur indépendance.

Trois principes caractérisent les débats publics : la transparence, l'argumentation et l'équivalence de traitement des opinions exprimées.

5.3.2 La nécessité du débat public dans le projet

L'enrichissement du projet grâce aux points de vue et critiques apportées, est un des avantages du débat public. En effet, le maître d'ouvrage doit pouvoir tirer des enseignements du débat, qui lui permettront de proposer un projet plus évolué, mieux adapté aux caractéristiques du territoire dans lequel il s'inscrit. Suite au débat public, 2/3 des projets sont soit abandonnés, soit complètement remaniés ou modifiés. Le compte-rendu de la commission particulière et le bilan du débat public présentent ces enseignements. Ces documents sont pris en considération par les commissaires-enquêteurs dans le cadre de l'enquête publique. Les modifications apportées au projet est, pour le public, la garantie qu'il a été écouté et que le débat a été utile.

Le débat public a lieu en amont de toute décision pour que les avis des uns et des autres puissent interpeller le maître d'ouvrage. Les modalités de participation mises en œuvre sont multiples et se composent généralement de réunions publiques, de débats mobiles sur des lieux adaptés au projet, d'ateliers thématiques, et de dispositifs en ligne via le site du débat et les réseaux sociaux

Le débat public dure entre 4 et 6 mois au cours desquels chaque commission particulière organise la participation des citoyens autour du projet mis en débat et met régulièrement à jour l'ensemble des informations disponibles. Un espace de débat en ligne dédié au projet est créé sur le portail www.debatpublic.fr pour rassembler l'ensemble des documents afférents au débat et regrouper toutes les contributions, avis, questions, échanges et discussions qui se tiennent dans les différents lieux de participation mis en place par la commission particulière. Le site internet permet ainsi à tous non seulement de trouver l'information nécessaire à une bonne appréhension du projet en débat mais également de s'exprimer selon les modalités les

plus adaptées. Le débat se termine généralement par une réunion de clôture durant laquelle le maître d'ouvrage peut faire part de certains engagements, issus des échanges et arguments entendus lors du débat.

Deux mois après la clôture du débat public, le président de la commission particulière rédige un compte-rendu du débat, et le président de la Commission nationale établit son bilan. Le maître d'ouvrage a alors 3 mois pour rendre publiques les suites qu'il entend donner au projet.

Une fois que tous ceux qui le souhaitent ont pu s'exprimer, le maître d'ouvrage, éclairé par les avis et arguments entendus, peut proposer des solutions plus pertinentes, mieux adaptées à un contexte particulier.

5.3.2.1 L'organisation du débat avec la CNDP

Le débat public peut être organisé par la Commission Nationale de Débat Public ou par le maître d'ouvrage et personne responsable du projet en collaboration avec la Commission Particulière de Débat Public. La mission de la CPDP consiste à veiller à ce que les informations, opinions et argumentations délivrées lors du débat, que ce soit par le maître d'ouvrage, les acteurs ou le public, soient étayées, claires, sincères et aussi complètes que possible. Dans les deux cas les principes fondamentaux d'information et de démocratie participative sont respectés.

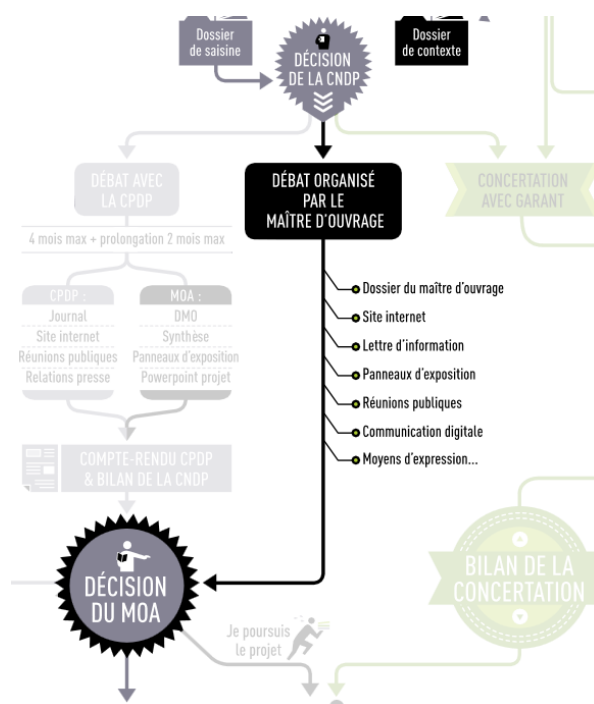


Figure 52 Schéma de l'étape du débat organisé par le maître d'ouvrage (Sennse [2014])

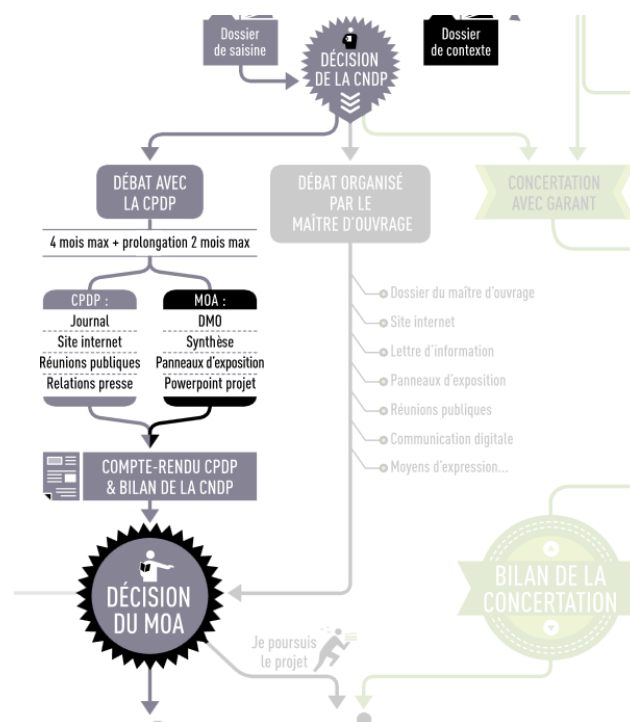


Figure 53 Schéma de l'étape de débat avec la CPDP (Sennse [2014])

5.3.2.2 Missions de la CNDP

Les missions de la CNDP sont principalement de permettre la participation des citoyens, d'organiser le débat, de désigner un garant, de veiller à l'information et à la participation du public jusqu'à la réalisation, et de promouvoir le débat public. Elle doit assurer la transparence, l'argumentation et l'équivalence de traitement.

Ainsi, « La mission de la CPDP consiste à veiller à ce que les informations opinions et argumentations délivrées lors du débat, que ce soit par le maître d'ouvrage, les acteurs ou le public, soient étayées, claires, sincères et aussi complètes que possible. »

Le conseil régional peut se placer en tant que maître d'ouvrage ou personne publique responsable du projet pour organiser le débat avec la CPDP. La région a une expérience locale de débat public à l'échelle régionale.

5.3.2.3 La composition de la CNDP

La CNDP se compose de 25 membres provenant d'horizons différents. Ils peuvent être des parlementaires, des élus locaux, des membres du Conseil d'État, de la Cour de cassation, de la Cour des Comptes, d'associations, du patronat, ou de syndicats. Ils assurent son indépendance de la CNDP, notamment vis à vis des administrations et des maîtres d'ouvrages.

Ces membres sont les premiers garants de sa neutralité et n'ont pas vocation à se prononcer sur le fond des projets. Ce sont eux qui, collégialement, prennent les décisions après examen des dossiers.

5.3.2.4 Le premier objectif est d'informer sur le projet

La CNDP veille à ce que l'information la plus complète du projet débattu soit le plus largement diffusée. Le maximum d'informations est apporté pour que le projet soit bien compris. Les informations doivent être données de manière exhaustive et objectives. Elles portent sur les objectifs, les caractéristiques techniques, et les impacts. Le moyen de diffusion de ces informations doit être adapté à tous : sites internet, flyers papier, et documents de presse.

5.3.2.5 Le deuxième objectif est l'expression du public

Le débat public représente le moment privilégié où chacun peut s'exprimer. Des réunions publiques sont organisées, où les citoyens peuvent intervenir. Ce sont les occasions où ils ont invités à exprimer leurs opinions. Ils peuvent directement poser leurs questions lors des débats, par courrier postal, ou par mail. Un objectif de la CNDP est aussi de faire évoluer la méthodologie des débats pour la rendre plus attrayante et plus accessible. Des questions peuvent être posées via les réseaux sociaux.

Des pages internet sont dédiées à chaque débat organisé, elles sont une interface « Quel que soit le mode utilisé chacun a le droit d'obtenir des réponses précises. Aucune question n'est interdite et toute impossibilité de répondre doit être justifiée. » Ces temps forts du débat sont des opportunités de faire part de ses observations, critiques, et suggestions et de proposer des modifications du projet.

5.3.3 La fin du débat

La fin du débat est un temps pour revenir sur les différents moments du débat et mettre en avant les enseignements. Dans un délai de deux mois un compte rendu et un bilan du débat qui vient de se tenir sont publiés. A partir de la date de publication du compte-rendu et du bilan, le maître d'ouvrage dispose de 3 mois pour faire connaître la suite qu'il souhaite donner au projet.³³

³³ Source : <http://www.debatpublic.fr/comment-ca-marche>.

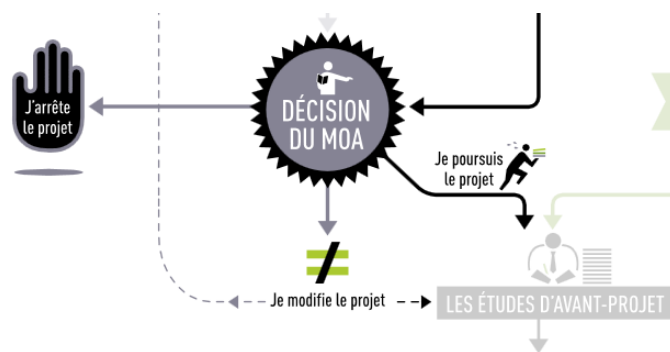


Figure 54 Schéma de l'étape de la décision du maître d'ouvrage (Sennse [2012])

Le président de la commission particulière publie un compte-rendu du débat public. Ce document reprend les éléments de l'organisation du débat, revient sur les grandes étapes qui ont marqué les quatre mois de débat et détaille les sujets et questionnements abordés. Il présente les arguments des uns et des autres, en conservant un souci de neutralité, d'impartialité et d'indépendance.

Le président de la CNDP présente un bilan qui donne de quelques pages un éclairage sur les conditions d'information et de participation du public, sur la qualité des échanges, et sur les difficultés spécifiques du débat. Un intérêt particulier de ce document réside dans le fait qu'il synthétise également les arguments échangés lors du débat et met en lumière les points saillants soulevés par le public.

Ces deux documents reviennent sur les enseignements que l'on peut tirer du débat, enseignements qui sont utiles au maître d'ouvrage pour faire évoluer son projet ou décider de l'abandonner, et qui prouvent au public que sa parole a été écoutée et entendue. Aucun avis, aucune solution, favorables ou défavorables, ne doivent y être exprimés.

Le maître d'ouvrage doit expliquer ce qu'il a retenu du débat et ce sur quoi il fonde sa décision. Il précise également comment il va continuer la concertation et indique s'il fait appel à la CNDP pour la désignation d'un garant. Le compte-rendu et le bilan seront également examinés plus tard par l'Etat et les commissaires-enquêteurs au moment de l'enquête publique. Ces documents doivent en effet être joints au dossier d'enquête publique.

5.4 Exemple de projet présenté en Commission Nationale de Débat Public

Schéma du processus habituel d'élaboration d'un grand projet ferroviaire

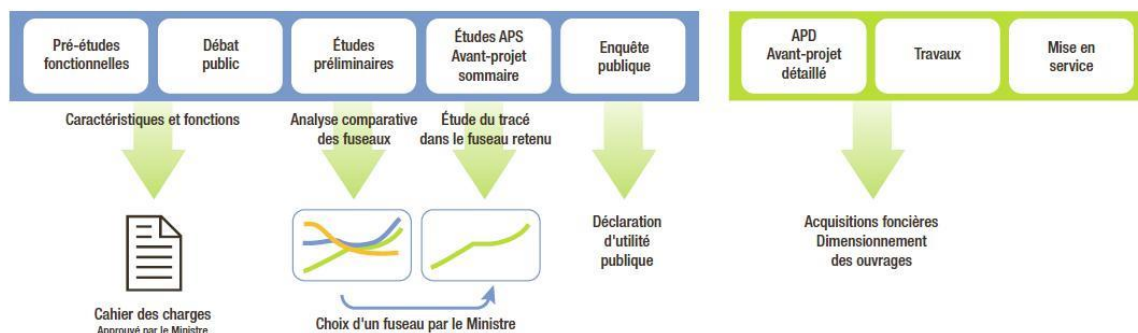


Figure 55 Schéma du processus habituel d'élaboration d'un grand projet ferroviaire (cndp [2010])

5.4.1 Le projet ferroviaire Roissy Picardie

Roissy-Picardie donne lieu au premier débat public portant sur une opération de mise en réseau de lignes existantes. Réseau Ferré de France attend de ce débat d'un genre nouveau qu'il permette d'aborder toute la diversité des enjeux liés à ce projet à travers l'expression de toutes les personnes, institutions et organisations qui se sentent concernées. Selon Hubert du Mesnil, président du Réseau Ferré de France.³⁴

Actuellement trois besoins se dégagent en Picardie : la desserte de la Picardie par les trains à grande vitesse; l'accès à Roissy depuis la Picardie ; l'accès au pôle de Roissy depuis l'est du Val-d'Oise.

Historique du projet :

À la fin des années 2000, dans la dynamique du « Grenelle de l'environnement », le contexte général est favorable au développement du transport ferroviaire. L'aéroport Paris-CDG s'est également vu confirmer son rôle de hub mondial et de pôle majeur en Ile-de-France en termes de transports et d'emplois. En accord avec ses partenaires, Réseau Ferré de France propose de

³⁴ Source : Liaison ferroviaire Roissy-Picardie, Le dossier du maître d'ouvrage, Débat Public, 2010.

lancer un nouveau programme d'études dans un esprit de large ouverture, tout en s'appuyant sur les conclusions issues du processus d'études antérieur et de l'histoire du projet.

Ce nouveau programme d'étude a pour objectif de placer la coopération interrégionale comme un facteur clé de bon avancement du projet, de mettre au premier plan la dynamique de la grande vitesse nationale et son rôle moteur pour le projet et de reconnaître et aborder les enjeux de transports franciliens dans le secteur et rechercher ensemble les solutions.

Réseau Ferré de France a estimé qu'il était utile que ces éléments puissent être partagés et débattus avec le grand public, afin d'évaluer l'opportunité du projet Roissy-Picardie et de préciser ses caractéristiques. Une saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) a été proposée et validée en comité de pilotage le 18 février 2009.

5.4.1.1 Les objectifs du projet de Roissy Picardie :

Le projet consiste à créer une ligne nouvelle d'une dizaine de kilomètres au nord de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Cette ligne relira la ligne à grande vitesse qui dessert la gare Aéroport CDG-TGV et la ligne classique Paris-Creil-Amiens

Les objectifs du projet sont :

1. Développer le transport ferroviaire à longue distance par un meilleur accès de la Picardie au TGV en préservant la capacité du réseau à grande vitesse
2. Faciliter les relations entre la Picardie et le reste du territoire national
3. Renforcer l'attractivité du pôle multimodal de Roissy
4. Améliorer les déplacements quotidiens vers le pôle de Roissy

Ainsi la mise en place des relations TGV entre Amiens, Creil, Roissy et au-delà, vers les grandes capitales régionales, et la proposition des services de trains régionaux entre Creil et la gare Aéroport en complément est une réponse.

5.4.1.2 Le descriptif du projet Roissy Picardie

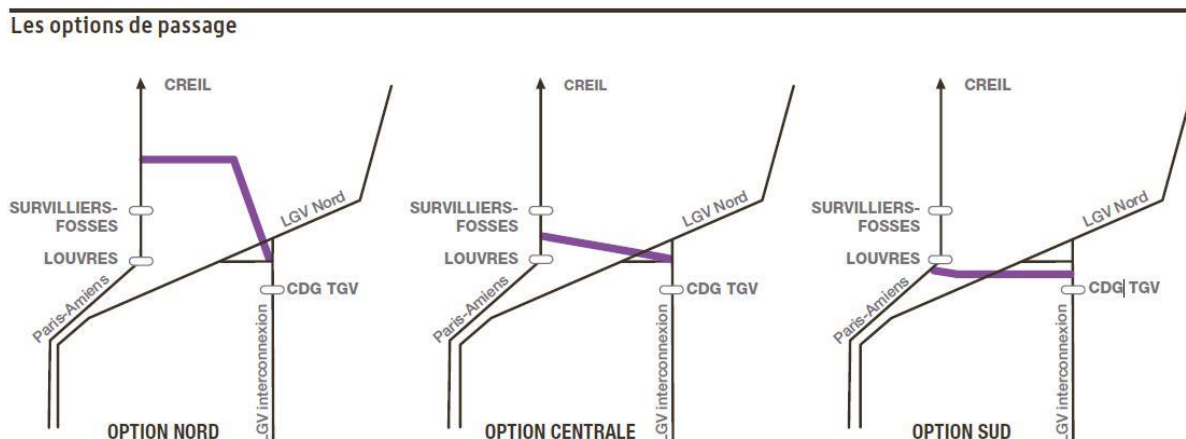


Figure 56 Schéma des options de passage (cndp (2010))

Les études ont conduit au constat qu'un unique projet ne pouvait pas apporter une réponse satisfaisante à la fois aux besoins franciliens et aux besoins picards. Deux projets ont alors émergé. Ils ont fait l'objet d'un processus d'élaboration distinct. Le projet de liaison entre le RER D et le RER B, est appelé «Barreau de Gonesse », et le projet Creil-Roissy, est appelé aujourd'hui «Roissy-Picardie».

5.4.2 Le débat Roissy-Picardie

D'après le compte rendu du débat public de liaison ferroviaire Roissy-Picardie³⁵ tenu du 15 avril au 31 juillet 2010, les questions en débat et la préparation du dossier support ont porté sur les points suivants. Pour initier la préparation du débat public, la Commission a précisé les questions qui devaient être posées face au projet.

Le débat doit commencer par la question de principe : faut-il construire cette liaison, et pourquoi ? Puis vient la question de la fonctionnalité de la ligne laissée ouverte par le maître d'ouvrage dans sa lettre de saisine. Choisissons nous des liaisons à grande vitesse seules ou liaisons à grande vitesse et liaisons régionales ? Ensuite la question du choix du passage, et de l'impact qu'il aura sur l'environnement : si la liaison est réalisée, par quel couloir de passage, et avec quelles précautions environnementales? Enfin viennent les questions à propos de la

³⁵ Source : CNDP commission particulière de débat public Roissy-Picardie, Compte rendu du débat Liaison ferroviaire Roissy-Picardie, 2010, 64p.

cohérence entre les projet, et infrastructures déjà existantes : quelles seront les incidences sur d'autres liaisons existantes ou en projet (le TGV Nord et son arrêt en gare de Haute Picardie, le projet de barreau de Gonesse, le projet de liaison à grande vitesse Paris-Londres par Amiens, CDG Express, la rénovation des RER B et D etc) ?

Après avoir précisé ces questions du débat, la CPDP a tenu, avec l'équipe projet de RFF, 8 réunions pour examiner le projet de dossier en préparation, en vue de le présenter à la Commission nationale du débat public dans sa séance du 3 mars 2010. Le maître d'ouvrage RFF, encouragé dans ce sens par la CPDP, a poursuivi deux objectifs : traiter le projet dans son contexte économique et social, rester constamment clair et lisible.

La CNDP a approuvé le dossier dans sa séance du 3 mars 2010 la partie relative aux projets de transports situés dans l'environnement de Roissy-Picardie soit complétée, avec un développement sur le projet de métro automatique Arc Express, qui fait l'objet d'un autre débat public organisé par la CNDP.

L'initiation au débat vient de plusieurs questions à propos d'un thème du projet. Ce tableau présente par exemple le question de principe.

Un thème abordé	Une question de la part du public :	La réponse apportée pas la CNDP :
Le principe d'action : Réalisation ou pas ?	Opportunité apporté par la construction d'une nouvelle ligne	L'objectif est de faciliter l'accès de la Picardie au réseau ferroviaire à grande vitesse : « Cette ligne nouvelle est une opportunité pour améliorer l'accès à Roissy pour bénéficier de l'ensemble des dessertes offertes par la gare CDG-TGV, aller prendre l'avion, ou se rendre au sein du pôle de Roissy où travaillent environ 13 000 habitants de Picardie. »

Tableau 8 exemple de question et de réponse de l'initiation au débat

Les question les plus nombreuses posées par le public concernait le thème de l'emploi. La réponse aux questions à propos de l'économie et de l'emploi lors du débat de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie est :

« En raccordant la Picardie au réseau ferroviaire à grande vitesse et en améliorant l'accès à Roissy, le projet Roissy-Picardie améliorera l'accessibilité de la région depuis le territoire national et depuis la porte d'entrée internationale que constitue le pôle de Roissy. C'est un atout majeur pour la compétitivité des entreprises picardes et pour attirer en Picardie de nouvelles entreprises. De nombreux acteurs économiques de Picardie (chefs d'entreprises, chambres de commerce) soutiennent le projet car la qualité des moyens d'échanges est une des clés de la compétitivité du tissu économique d'un territoire. Les collectivités territoriales de Picardie (Région, Départements, Agglomérations...) et les acteurs économiques (CCI...) sont pleinement conscients que l'arrivée du TGV en Picardie constituera un levier de développement économique si des initiatives en faveur du développement sont mises en place en parallèle pour valoriser cette nouvelle attractivité. »³⁶

5.5 Les enjeux territoriaux du projet Grand Lille

5.5.1 *Les perspectives de développement*

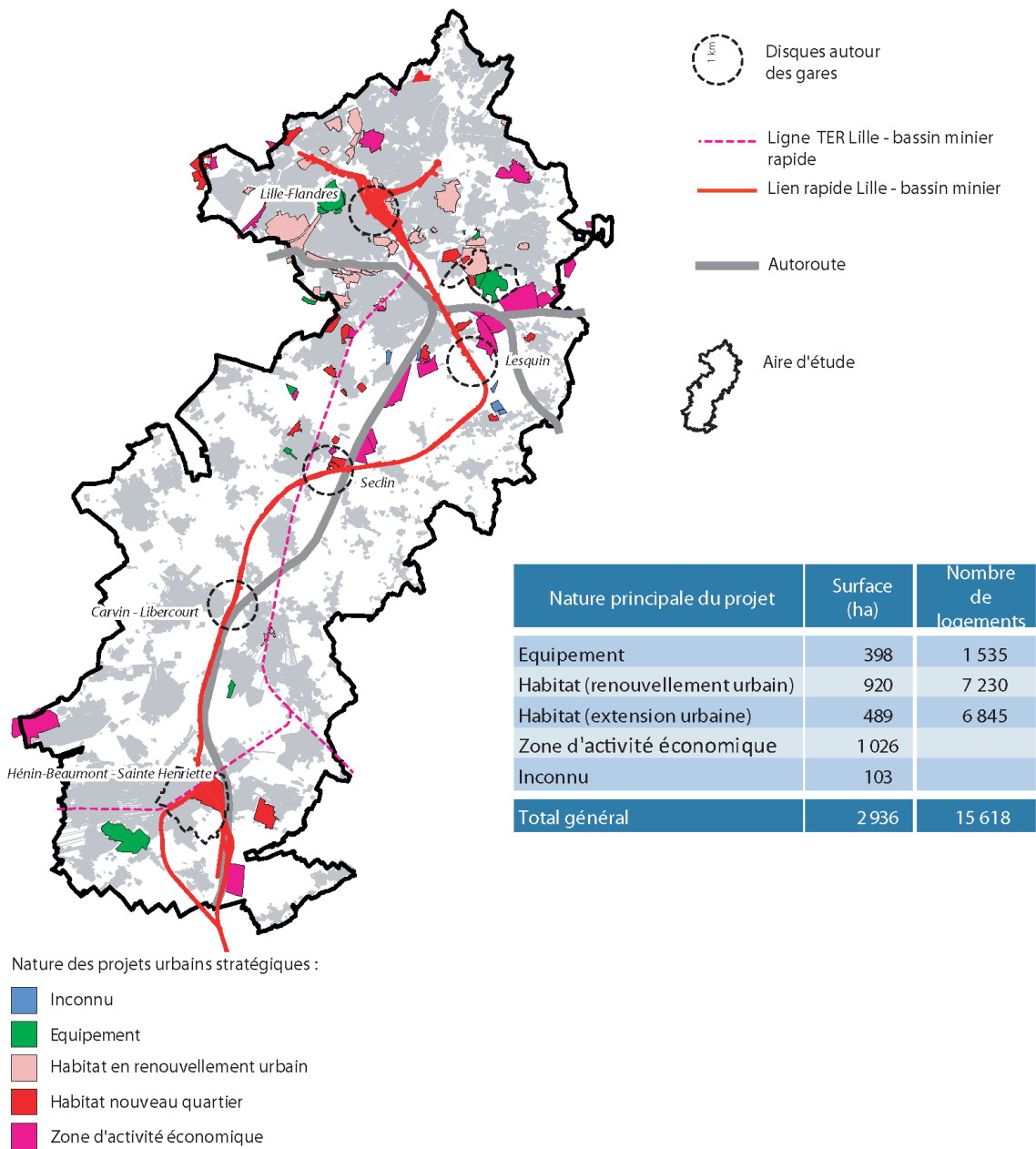
La DREAL Nord-Pas-de-Calais a publié un rapport sur les dynamiques engagées au sein de l'Aire Métropolitaine de Lille dans le cadre de la démarche préparatoire à un cadre de cohérence pour l'aménagement et les transports sur l'aire métropolitaine de Lille en 2012. Ce rapport recense environ 700 projets urbains dits stratégiques pour les territoires à l'horizon 2020 et 2030 dans le champ de l'habitat, des zones d'activités, des équipements et des transports.

La transmission de ces données par la DREAL au Conseil Régional Nord – Pas-de-Calais permettent d'identifier différents enjeux d'aménagement et de développement au sein de l'aire d'influence du lien rapide ferroviaire.

L'ensemble des projets urbains stratégiques des collectivités territoriales à partir des informations de la DREAL sont classés en 4 catégories et présentés par la carte suivante. Il s'agit des projets d'habitat en extension urbaine, des projets d'habitat en renouvellement urbain, des projets d'équipements (qui peuvent comprendre une programmation mineure d'habitat), des projets de zones d'activité économique, des projets stratégiques dont la nature n'est pas encore connue.

³⁶ Source : site <http://www.debatpublic-roissypicardie.org>

Le Grand Lille – lien ferré rapide Lille - Bassin Minier
 Les projets urbains stratégiques des collectivités territoriales
 dans l’aire d’étude à l’horizon 2030



Sources :
 Limites administratives : IGN Bd Topo
 DREAL Nord - Pas-de-Calais - Cadre de cohérence territorial

Figure 57 Carte des projets urbains stratégiques des collectivités territoriales dans l’aire d’étude du projet Grand Lille, à l’horizon 2030.(Systra [2014])

5.5.2 Les enjeux d'aménagement du projet Grand Lille.

Les Schémas de cohérence territoriale concernés par l'aire d'étude du projet sont les SCOT du Douaisis, SCOT de Lille Métropole, SCOT de Lens-Hénin-Carvin, SCOT d'Osartis-Marquion. Grace au travail d'études préliminaires, un panorama des ambitions affichées par ces SCOT en comparaison avec le projet Grand Lille permet de comprendre quels seront les sujets abordés lors des réunions publiques.

Le Schéma de Cohérence territoriale d'Osartis-Marquion vise à engager une politique de diversification des modes de déplacements. Ainsi, le SCOT veut favoriser le « réflexe » des transports en commun, notamment en matière ferroviaire en facilitant l'accessibilité par le plus grand nombre, ce qui suppose d'organiser une intermodalité autour des gares.

Le logement :

Dans le cadre des projets urbains stratégiques en renouvellement urbain ou en extension urbaine dans l'aire d'influence du lien rapide ferroviaire, la DREAL a recensé 15 618 logements pour un total de 1 409 ha de foncier.

Les projets stratégiques portés par les collectivités territoriales privilégient le renouvellement urbain, celui-ci totalisant 8 765 logements soit 56 % de l'ensemble du nombre total de logements recensés dans les projets urbains. Les projets d'habitat en extension ne représentent que 44 % du nombre total de logement (6 845 logements).

le SCOT du Grand Douaisis prévoit un objectif de 40 % des logements neufs en renouvellement urbain et le SDAU de l'arrondissement de Lille prévoyait 2/3 de logements à réaliser en renouvellement urbain. La majorité des logements prévus sont en renouvellement urbain.

Le SCOT de l'arrondissement de Lille prévoit 6 000 logements par an, et le SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin prévoit 1 700 logements par an, à l'horizon 2030. Le total de logements qui concerne majoritairement la métropole lilloise et la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin ne représente qu'une faible partie des objectifs de logements affichés.

Or l'étude systra précise que apporté à ces objectifs de production de logements de ces 2 SCOT les plus concernés par un lien rapide ferroviaire entre Hénin-Beaumont et Lille (7 700 logements / an), le total des projets d'habitats recensés ne représente en effet que 2 années de réalisation d'objectifs.

« Ce faible taux de saturation des objectifs des SCOT par les projets urbains recensés s'explique par le fait que la DREAL n'a recensé de l'information que sur les projets urbains réputés stratégiques par les collectivités territoriales et sur des projets à forte lisibilité et

implication de la puissance publique (ZAC de la Marlières à Courcelles-les-Lens, Sainte Henriette à Hénin-Beaumont) »³⁷

Or, une grande partie des projets d'habitat sont portés uniquement par le secteur privé. Dans le SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin et dans le SCOT du Grand Douaisis, 53 % des constructions de logement entre 2005 et 2007 étaient réalisées en individuel diffus avec procédure, en lotissement, ou en individuel diffus sans procédure. C'est-à-dire des modes de construire dans lesquels les collectivités territoriales ou les bailleurs sociaux sont quasiment absents.

La répartition spatiale de ces logements fait clairement apparaître une forte concentration des projets de logements dans la métropole lilloise avec 12 903 logements soit 83 % des projets de logements recensés par la DREAL dans l'aire d'influence du lien rapide ferroviaire. Il est à noter également la forte concentration de projets en renouvellement urbain sur la métropole lilloise : 64 % des projets d'habitat étant des projets de renouvellement urbain.

La concentration des projets en renouvellement urbain dans l'ensemble des projets d'habitat doit cependant être prise avec précaution : Il ne s'agit que de projets urbains stratégiques à l'initiative de la collectivité territoriale. « Il existe de vastes potentialités foncières classées aujourd'hui en zones à urbaniser de long terme à vocation d'habitat notamment dans la commune de Seclin (46 ha au PLU communautaire) le long de l'autoroute et à proximité de la future gare potentielle du lien rapide pour lesquels la DREAL n'a pu obtenir d'informations précises auprès de LMCU. Ce site a donc été classé dans le rapport de la DREAL comme projet stratégique sans plus d'informations. »³⁸

La CAHC concentre les 17 % restants des logements (2 715 logements). Contrairement à la métropole lilloise, les projets recensés sur la CAHC sont quasiment exclusivement classés en extension urbaine par la DREAL avec 82 % de logements réalisés en extension urbaine sur Sainte Henriette (1 000 logements) et le domaine de la Marlière (1 230 logements). Seuls 2 projets d'habitat mixte sont considérés comme du renouvellement urbain : le projet communautaire de l'éco-pôle de Libercourt (150 logements) et le 9 9 bis d'Oignies (35 logements). Le statut hybride de friche industrielle reverdie de Saint-Henriette insérée partiellement dans le tissu urbain rend discutable son classement en extension urbaine.

Les projections concernant l'emploi :

Les trois principaux SCOT impactés par le projet de lien rapide ferroviaire présentent un total de 714 000 emplois selon les dernières statistiques du recensement de l'INSEE , c'est-à-dire

³⁷ Source : Etude préliminaires Systra

³⁸ Source : Etude préliminaire Systra

des chiffres de 2009. Le SCOT de Lille Métropole représente à lui seul environ 523 600 emplois (73.3 % des emplois) devant le SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin avec 112 150 emplois (15.7% des emplois) et le SCOT du Grand Douaisis avec 78 250 emplois (11% des emplois).

Le SCOT de Lille Métropole affiche l'ambition de créer 100 000 emplois à l'horizon 2030, ce qui porterait le nombre d'emplois autour de 620 000 à 625 000 en 2030. La création d'emplois industriels est notamment ciblée. Le SCOT prévoit en effet dans un premier temps de maintenir la part des emplois industriels existants (11%) et dans un second temps de porter la part des emplois industriels à 13 voire 15 % pour tendre vers le niveau de métropoles françaises comparables.

Or, ce chiffre de 100 000 emplois doit être mis au regard des travaux conjoints de l'INSEE, Lille Métropole, l'ADULM et le laboratoire d'Économie EQUIPPE de Lille 1 publiés en juin 2012. Ils ont publiés différents scénarii d'évolution possible de l'emploi dans le SCOT de Lille Métropole entre 2008 et 2030. Les résultats de cette étude sont de simples simulations étant donné le nombre important d'hypothèses à prendre en compte (ce ne sont ni des prévisions ni même des projections). Cette étude conclut à un accroissement d'emplois compris entre 10 000 et 70 000 emplois dans le SCOT de Lille Métropole par rapport à 2008.

Il faut néanmoins rappeler comme l'étude citée « qu'aucun déterminisme ne saurait réduire les choix politiques et institutionnels qui, dans une large mesure, pourront dessiner ou redessiner le futur économique du territoire. »

L'intervalle du nombre d'emplois indiqué n'a aucune valeur prédictive, et ne doit participer qu'à la réflexion générale. Le SCOT du Grand Douaisis vise pour sa part la création de 16 000 emplois à l'horizon 2030 ce qui porterait le nombre d'emplois autour de 94 000 emplois en 2030.

Cependant le SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin n'affiche pas d'objectifs en matière d'emplois à l'horizon 2030 contrairement aux deux autres SCOT. Or une inversion des flux domicile –travail, actuellement vers la métropole lilloise est attendue.

5.5.3 Le SCOT du Grand Douaisis :

Le territoire du SCOT du Grand Douaisis fait partie des trois territoires du Bassin Minier concerné par l'infrastructure du projet ferroviaire Grand Lille. Les déplacements domicile travail vers la métropole lilloise sont très importants.

Les constats majeurs issus de l'EMD du grand Douaisis sont :

- L'identification de profils. En effet, « à un habitant correspond une mobilité. Le profil des habitants est un facteur déterminant dans les comportements de mobilité. »
- La prise en compte de tous les motifs de déplacements. Les déplacements domicile-travail et domicile-école ne représentent que 25% des déplacements. Il ne faut pas négliger les autres motifs de déplacements.

Les résultats de l'Enquête Ménage Déplacement contribuent à alimenter un questionnement en correspondance avec la population du Grand Douaisis. Comment proposer un panel d'offres de transport varié ? Comment aménager la ville pour intégrer la question des déplacements ?³⁹

Le graphique suivant présente les points de la vie sociale que les habitants du Grand Douaisis jugent importants.

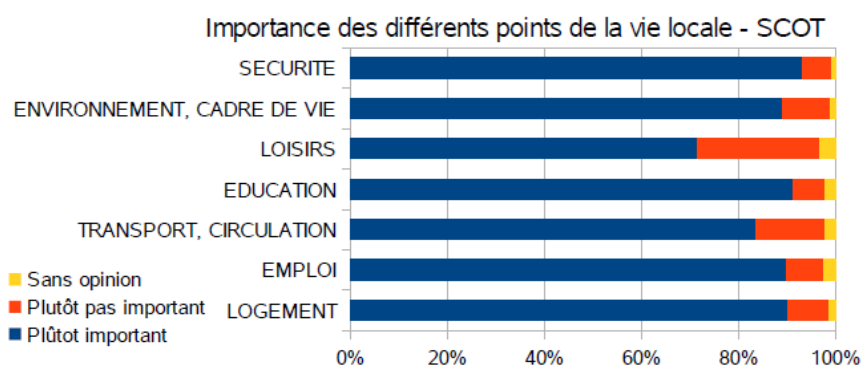


Figure 58 Graphique des points importants de la vie locale selon les habitants du Grand Douaisis (EMD [2012])

Le graphique suivant présente une hiérarchisation spécifique à la circulation et aux transports faite par les habitants du grand Douaisis. Cela permet et de repérer les points préoccupants les habitants à propos des transports.

³⁹ Source : présentation power point, Syndicat mixte du SCOT de Grand Douaisis, Syndicat mixte des Transports du Douaisis, *Quels enjeux de mobilité sur le Grand Douaisis ?*
Matinée de la mobilité le 29 11 2013

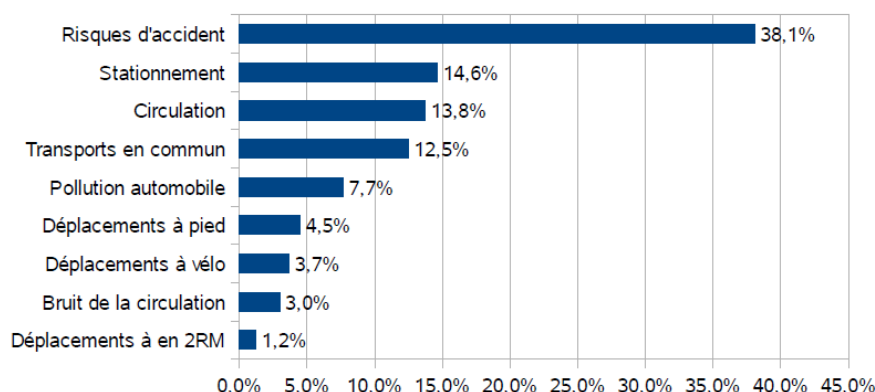


Figure 59 Graphique de la hiérarchie spécifique à transports/circulation selon les habitants du Grand Douaisis (EMD [2012])

Ces deux graphiques permettent et d'apprécier l'importance des thèmes abordés lors des réunions publiques.

Le Schéma de cohérence territoriale du Grand Douaisis a été approuvé en 2007, (et le PDU est en révision). Ce SCOT souligne des enjeux et donne des orientations liées au développement des transports collectifs.

Des enjeux sociaux

« Le réseau TER a une fonction fondamentale dans le décroisement des marchés du travail de la région et notamment des échanges avec l'agglomération lilloise. » Une part importante des résidents sortent du territoire du Grand Douaisis. En effet, 45 % des actifs ont un emploi travaillent sur l'extérieur, dont : 40 % sur la métropole lilloise, 20% sur le Valenciennois, 13 % en Belgique. D'autre part, les objectifs sociaux sont de permettre l'accessibilité pour tous à la mobilité (accessibilité motrice, et accessibilité financière), et de lutter contre la précarité énergétique liée à la mobilité.

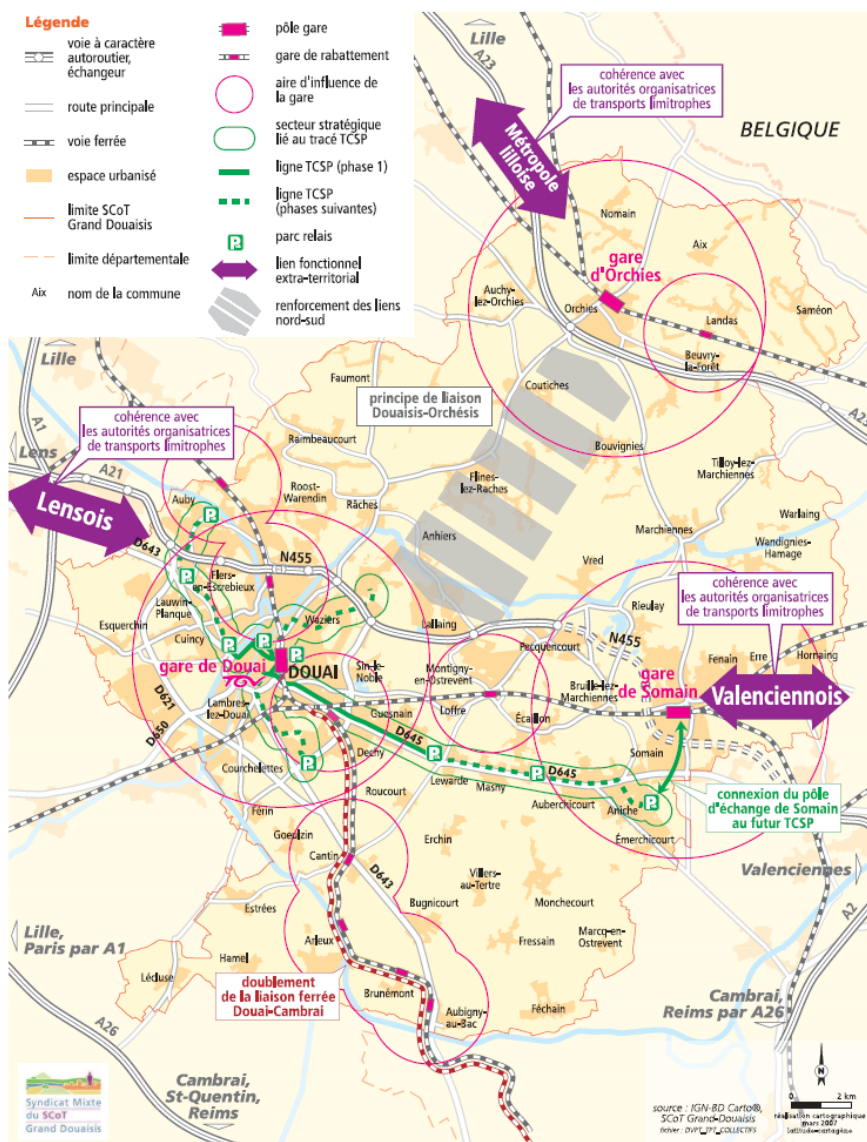
Des enjeux de mobilité

Le TER est un élément majeur pour améliorer la mobilité tout en limitant le trafic automobile et ainsi renforcer l'attractivité de Douai et du Douaisis. En effet on compte 13 gares et points d'arrêts sur le territoire dont Douai, ce qui place la gare de Douai 2ème gare de la Région avec 10 500 montées/descentes par jour en 2010.

D'après le PADD du Grand Douaisis, « les lignes Valenciennes-Orchies-Lille et de Douai vers Valenciennes, Cambrai, Arras et Lens peuvent voir leur rôle s'accroître par une urbanisation renforcée autour des principaux pôles d'échange TER : Orchies, Somain, Montigny, Cantin, Flers-en-Escrebieux. La ligne qui relie Douai à Lille peut voir son trafic augmenter par la résorption des difficultés techniques qui en limitent actuellement la capacité. »

La carte suivante présente au niveau des gares de Douai, Orchies et Somain le développement de transports collectifs assurant un report modal, un objectif de connexion entre le pôle d'échanges de la gare de Somain au futur TCSP, un doublement de la liaison ferrée Douai-cambrai.

ORIENTATIONS LIÉES AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS



ORIENTATION CARTOGRAPHIQUE 4 : PROJETS LIÉS AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Figure 60 Carte des enjeux de mobilité sur le territoire du SCOT du Grand Douaisis (PADD [2007])

Ainsi, depuis le thème de la mobilité en général jusqu'à des problématiques très précises au niveau local, le champ de réflexion est très large et met en perspective la complexité d'un projet ferroviaire. Les enjeux territoriaux et locaux sont explicités dans les schémas de cohérence territoriale qui sont les cadres de référence pour les différentes politiques sectorielles.

Leur projet d'aménagement et de développement durable fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

Le schéma régional climat air énergie (schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie ou SRCAE) est l'un des grands schémas régionaux créés par les lois Grenelle I et Grenelle II (Article 68[1]) Il décline aussi aux échelles régionales une partie du contenu de la législation européenne sur le climat et l'énergie.

De plus nous pouvons rappeler que le Schéma Régional des Transports et des Mobilités (2013) en reprenant les orientations du SRACE Nord-Pas de Calais « s'inscrit dans la logique d'aménagement et de développement durable du territoire, telle que définie par le SRADDT, en se fixant comme objectifs un développement territorial plus équitable, une attractivité économique accrue et un meilleur respect de l'environnement par une réduction des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre ».

5.6 Point sur le sujet

Ainsi en première partie de ce mémoire le conseil Régional et son rôle sont présentés. Le conseil Régional est une Autorité Organisatrice des Transports. Dans le Nord-Pas de Calais le SMIRT regroupe les AOT pour une meilleure coordination des actions en matière de mobilité et transport. Ainsi de nombreuses coopérations ont été initiées en matière de transport et de mobilité. Il apparaît un système de groupements au sein même de l'organisation des transports et de la mobilité. Les actions coordonnées des syndicats, associations, structures de coopération informelles sont un atout dans l'organisation de la mobilité à l'échelle régionale. C'est en effet une organisation aux échelles les plus pertinentes de la mobilité qui permet des coopérations. D'autre part, l'objectif d'améliorer l'articulation entre les transports et d'autres domaines tels que l'urbanisme, l'habitat ou encore le développement économique apparaît comme une perspective de cette une région de territoires aux dynamiques d'évolution différentes. De plus le schéma régional d'intermodalité vient renforcer ce rôle d'organisation et de coopération.

L'impératif d'accessibilité à la métropole lilloise, constituent une problématique essentielle des transports dans le Nord-Pas de Calais et plus particulièrement des transports collectifs. La Région Nord – Pas de Calais, inscrivant au Schéma Régional des Transports, adopté en 2006, la création d'un nouveau système capacitaire entre la Métropole Lilloise et le Bassin Minier, puis le renouvelant au SRTM adopté en 2013, démontre une initiative ferroviaire, de développement des transports en commun et de l'intermodalité, « en inventant de nouvelles manières de se déplacer, d'avoir une approche en termes de mobilité et plus uniquement de transport [cela grâce à un] réseau ferroviaire de grande qualité territorialement maillé,[où] viennent s'articuler les autres transports collectifs ».

La région se constitue de territoires interdépendants, par le jeu des migrations résidentielles et des déplacements quotidiens domicile-travail, et l'évolution du marché de l'emploi. Le type de liaison RER, répond ainsi à une demande croissante de la mobilité entre la métropole lilloise et les territoires voisins, notamment du bassin minier, dans la perspective d'un développement durable des mobilités, d'équilibre entre les territoires. En effet les enjeux territoriaux sont socio-économiques, démographiques, environnementaux et patrimoniaux.

Outre les enjeux territoriaux de mobilité même (cf. 4.4), les objectifs d'accès à la mobilité, et de réduction des émissions de CO₂, répondent à un besoin de développer le réflexe de mobilité en transport en commun, par une amélioration de l'intermodalité, et de favoriser entre autre le report modal du routier vers le ferroviaire, et offrir une alternative à l'utilisation du véhicule personnel, et du poids financier qu'il représente pour les ménages.

Les enjeux environnementaux et patrimoniaux sont repérés suivant les faisceaux de tracé de lignes existante, nouvelle et leurs extensions.. Dans l'objectif de qualifier les paysages dans lesquels s'inscrit le projet de Lien Rapide. Le repérage des enjeux environnementaux et patrimoniaux permet d'évaluer les mesures à mettre en œuvre pour accompagner l'implantation d'une infrastructure ferroviaire. Ainsi dans la troisième partie la nécessité de présenter le contexte socio-économique et l'offre de logement, permet de comprendre que « les perspectives économiques lilloises sont étroitement connectées au devenir des territoires de l'ancien bassin minier. Les emplois créés et à créer sur l'espace lillois alimentent en effet un système métropolitain qui déborde largement la frontière du SCOT de Lille Métropole, du fait de la concentration croissante des activités dans la capitale régionale, tandis que les marchés résidentiels poursuivent leur mouvement de périurbanisation.» Redynamiser l'ancien bassin minier économiquement et lui rendre son attractivité devient un objectif de rééquilibrage des territoires Le développement économique et social de la Région Nord – Pas de Calais est dépendant du développement des mobilités. Cela passe par une mise en relation des politiques sectorielles, ainsi que par des opérations coordonnées des autorités organisatrices de transport. Cette problématique doit aussi faire l'objet d'une réflexion collective pour organiser un développement des mobilités afin d'assurer un aménagement équilibré du territoire.

Conclusion générale

Le projet Grand Lille est un projet de grande infrastructure ferroviaire de création de ligne ou de rénovation de la ligne existante, et de possibles extensions de celles-ci, qui par ses caractéristiques techniques et son coût demande un débat public. Ainsi ce mémoire est un travail de présentation nécessaire aux réflexions et sujets qui seront débattus lors des réunions publiques.

Dans une euro-région constituée de territoires connectés, une attention particulière se porte sur les déplacements internes. Auparavant structurée sous la forme d'un chapelet de villes avec leur périphérie dédiée, l'Aire métropolitaine de Lille se constitue sous la forme d'un espace interconnecté. Dans cet espace, la métropolisation constitue un ensemble complexe de transformations qui ont chacune leur temporalité propre.

Les territoires de la région Nord-Pas de Calais sont interdépendants à propos du marché du travail. Cependant une forte concentration des activités dans la métropole lilloise, et un marché résidentiel a connu un processus de périurbanisation, notamment des franges du bassin minier, accroît la demande de déplacement. Or la situation routière est difficile. L'accès routier à la métropole lilloise atteint ses limites de capacité. Parallèlement à cela, le Schéma Régional des Transports et des Mobilités vise un meilleur respect de l'environnement par une réduction des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre. Le développement de l'utilisation des transports en commun apparaît comme une réponse à l'augmentation de la demande de déplacement de longue distance vers la métropole lilloise. Cependant la mise en place d'un système de transport performant, alternatif à l'usage de la voiture, nécessite une étude approfondie du contexte territorial dans lequel il s'inscrit.

La préparation d'un débat public avec une commission particulière du débat public pour le projet Grand Lille nécessite une réflexion à propos des différents sujets abordés par le projet, et une anticipation des débats à venir lors des réunions publiques. En effet ce projet de grande infrastructure ferroviaire est susceptible de modifier l'environnement social économique et paysager des habitants. Mais l'objet du débat public à propos de ce projet est mobilisateur, dans le sens où il concerne les acteurs économiques de la région, les associations, les collectivités territoriales. Un débat public est un temps de dialogue alors que le projet est encore à l'étude, et garantit une démarche de démocratie participative.

Ce mémoire présente donc plusieurs thèmes abordés habituellement en débat public, et des sujets de débat. Ainsi c'est lors des réunions publiques que le projet sera présenté et que seront exposés des points de vue. Un grand avantage du débat public est d'enrichir le projet,

par les enseignements venus de ces réunions publiques. D'autre part, il est d'autant plus important de comprendre, le cadre du débat public en lui-même, les questions soulevées par les sujets présentés, l'ensemble des champs de recherche du projet.

Table des matières

Partie 1	Présentation du contexte du stage et de l'organisation de la mobilité régionale.....	7
1.1	Le Conseil Régional Nord-Pas de Calais.....	8
1.1.1	Structure d'accueil, ses domaines de compétence et actions.....	8
1.1.2	Le secteur des transports et de la logistique au sein du Conseil Régional	9
1.2	Présentation du projet ferroviaire de l'aire métropolitaine lilloise : localisation et contexte	12
1.2.1	Contexte géographique du projet	13
1.2.2	Description du projet de ligne nouvelle.....	13
1.2.2.1	Le tracé	13
1.2.2.2	Les objectifs :.....	14
1.2.2.3	Aire d'étude	16
1.2.2.4	Les étapes du projet :.....	18
1.2.2.5	Situation de la démarche de recherche :.....	19
1.3	La mobilité : des pratiques, des acteurs, et les orientations régionales.	20
1.3.1	La mobilité en ville	21
1.3.1.1	Les groupements et coopérations	22
1.3.1.2	Le schéma régional d'intermodalité :.....	24
1.3.1.3	Les AOT de la Région Nord-Pas de Calais : Présentation du SMIRT.....	25
1.3.2	Perception collective de la notion de mobilité,	27
1.3.2.1	Evaluer la mobilité :	27
1.3.2.2	Emergence de nouvelles pratiques de la mobilité et intermodalité.....	28
1.3.3	Les orientations de la mobilité régionale.....	30
1.3.3.1	Un engagement écologique.....	30
1.3.3.2	La transcription de ces engagements et des orientations dans les documents d'urbanisme	32
1.3.4	Les objectifs des SCOT concernant le territoire étudié.....	33
1.3.4.1	PADD du Scot Osartis - Marquion	34
1.3.4.2	PADD du Scot Lens-Liévin et Hénin-Carvin	35
1.3.4.3	Le PADD du SCOT du Grand Douaisis.....	38

Partie 2	Le territoire d'étude : présentation du contexte paysager et environnemental.....	41
2.1	Plusieurs paysages.....	42
2.1.1	La métropole lilloise.....	44
2.1.2	Les campagnes urbaines entre la Métropole Lilloise et le Bassin Minier	46
2.1.3	Les paysages miniers.....	48
2.1.3.1	Reconversion du Bassin-Minier.....	50
2.2	Les enjeux environnementaux	51
2.2.1	L'occupation du sol.....	51
2.2.2	Les risques	53
2.2.2.1	Risques sismiques	53
2.2.2.2	Risques d'inondation.....	53
2.2.2.3	Risques technologiques :	53
2.2.2.1	Le risque minier	54
2.3	Les enjeux patrimoniaux.....	55
2.3.1	Le patrimoine naturel	55
2.3.2	Le patrimoine architectural.....	57
2.3.2.1	Monuments historiques	57
Partie 3	Le contexte socio-économique, du Nord-Pas de Calais à l'Aire Métropolitaine Lilloise.....	59
3.1	Une région dense nord européenne	60
3.2	Un territoire à plusieurs dynamiques démographiques	63
3.2.1.1	La démographie de l'aire d'étude du projet.....	63
3.2.1.2	Une situation particulière du bassin Minier.....	65
3.2.1.3	Le logement dans le bassin Minier :.....	67
3.3	Le développement économique caractérise des territoires spécialisés et interdépendants.....	69
3.3.1	Lille : attractivité et migrations pendulaires.	71
3.3.1.1	Les secteurs d'activité	72
3.3.1.2	Les zones d'activités	75
3.3.1.3	L'entrepreneuriat et le patrimoine culturel.....	76
3.3.2	L'offre et le statut de logement dans l'aire d'étude du projet.....	78

3.3.2.1	Une périurbanisation du bassin minier	80
Partie 4	La mobilité régionale	83
4.1	Des territoires connectés	84
4.2	Les déplacements entre la métropole lilloise et le Bassin Minier	85
4.2.1	La mobilité actuelle au jeu des migrations résidentielles:	86
4.2.2	Un phénomène de périurbanisation et ses conséquences	88
4.2.2.1	Environnementales dues à la pollution :	89
4.2.2.2	D'allongement des distances domicile travail	90
4.2.2.3	Les déplacements des habitants du SCOT du Grand Douaisis	92
4.2.2.4	Un risque de cloisonnement du marché :	94
4.3	L'offre de mobilité régionale	96
4.3.1	La répartition modale des déplacements dans le territoire du Grand Lille	97
4.3.2	L'offre routière	100
4.3.3	Des mesures possibles visant à l'amélioration des déplacements et des nouvelles mobilités	102
4.3.3.1	Par l'optimisation des capacités actuelles	103
4.3.3.2	Par la régulation des flux	103
4.3.3.3	Par la faible mobilité	104
4.3.3.4	Par des aménagements complémentaires aux nouvelles pratiques de mobilité :	104
4.3.4	L'offre ferroviaire	106
4.4	Enjeux territoriaux de mobilité	109
4.4.1	L'intermodalité à l'échelle de l'AML	110
4.4.2	Evolutions de l'offre de transport	112
Partie 5	Introduction au Débat Public national du projet Grand Lille	115
5.1	Pourquoi un Débat Public ?	116
5.2	Introduction à la démocratie participative	118
5.2.1	Le cadre législatif	118
5.2.2	La concertation recommandée au maître d'ouvrage	118
5.2.3	S'exprimer sur le sujet par des contributions et des cahiers d'acteurs	120
5.3	Le débat public	120

5.3.1	Préparer le débat public, Informer sur l'ensemble du projet.	120
5.3.2	La nécessité du débat public dans le projet	121
5.3.2.1	L'organisation du débat avec la CNDP	122
5.3.2.2	Missions de la CNDP	123
5.3.2.3	La composition de la CNDP	123
5.3.2.4	Le premier objectif est d'informer sur le projet.....	124
5.3.2.5	Le deuxième objectif est l'expression du public.....	124
5.3.3	La fin du débat	124
5.4	Exemple de projet présenté en Commission Nationale de Débat Public	126
5.4.1	Le projet ferroviaire Roissy Picardie.....	126
5.4.1.1	Les objectifs du projet de Roissy Picardie :.....	127
5.4.1.2	Le descriptif du projet Roissy Picardie	128
5.4.2	Le débat Roissy-Picardie	128
5.5	Les enjeux territoriaux du projet Grand Lille	130
5.5.1	Les perspectives de développement	130
5.5.2	Les enjeux d'aménagement du projet Grand Lille.	132
5.5.3	Le SCOT du Grand Douaisis :	134
5.6	Point sur le sujet	139

Bibliographie

Cette bibliographie reprend un ensemble un ensemble de lectures qui ont guidé mes recherches. Plusieurs ouvrages ont été mis à ma disposition par le centre de documentation du Conseil Régional. J'ai également eu l'occasion de me documenter en bibliothèque universitaire. Cependant j'ai consulté les publications du site de l'INSEE, ainsi que les documents d'urbanisme et les Enquêtes Ménages Déplacements, pour comparer les données et retracer les évolutions territoriales.

Concernant mes sources cartographiques , SIGALE®, Système d' Information Géographique et d'analyse de l'Environnement, m'a été d'une aide précieuse. Ce service Information Géographique et Analyse Spatiale est rattaché à la Direction du Développement Durable, de la Prospective et de l'Evaluation du Conseil Régional depuis 1996. Il regroupe trois pôles de compétences complémentaires qui se sont associés au fur et à mesure du temps pour constituer un outil pertinent d'analyse et d'observation du territoire régional.

Ouvrages :

ABIDI Abdelhamid FILALAIRES Jaques, *Quelle gouvernance au service de la mobilité durable ?*, L'Harmattan, 2011, 218p

CHAPELON Laurent, LECLERC Ronan dir., *Accessibilité ferroviaire des villes françaises en 2020*, Collection Dynamiques du territoire Reclus, CNRS-Libergéo - La Documentation française, 2007, 171p

DIDIER Michel PRU'DHOMME Rémy, *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*, Conseil d'Analyse Economique, La documentation Française 2007, 241p

DELMER Sylvie, GROUX Annette, MENERAULT Philippe, *Vivre ensemble dans l'espace métropolitain. Nouveaux liens, nouveaux lieux, nouveaux territoires Rapport final- tome2 Les gares, pôles d'échanges et leurs quartiers*. Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines POPSU, octobre 2013, 439 -740p

DUPUY Gabriel, *La dépendance à l'égard de l'automobile*, Le point sur..., transport recherche et innovation Predit, La documentation Française, 2006, 93p

GALLET Michel, *Le parcours client dans les transports collectifs Urbains et Régionaux, Analyse diagnostic et recommandations*, CLSE, 2013, 167p

JULIENNE Christian *Le rail & la route, Pour une nouvelle économie des transports*, Les belles lettres, 2002, 298p

ORFEUIL Jean-Pierre dir., *Transports ,pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Bibliothèques des territoires, l'aube essai, 2004, 181p

PARIS Didier, MONS Dominique, *Lille métropole, Laboratoire du renouveau urbain*, Parenthèses, 269p

PARIS Didier, MONS Dominique, *Lille métropole Laboratoire du renouveau urbain*, collection la ville en train de se faire, Parenthèse, 2009, 269p

Publications :

Cour des comptes, *le réseau ferroviaire : une réforme inachevée, une stratégie incertaine*, rapport public thématique, La documentation Française, 2008, avril 2008,169p

Cour des comptes chambres régionales et territoriales des comptes, *Le transfert aux régions du transport express régional (TER) : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre*, rapport public thématique, La documentation Française, 2008, avril 2008,169p

Datar « Les effets de la grande vitesse ferroviaire en France », territoires en mouvement, La documentation Française, 2012, 94p

Conseil supérieur du service public ferroviaire, *Evaluation de la réforme du secteur du transport ferroviaire*, La documentation Française, 2002, 251p

Comité d'établissement des cheminots du Nord-Pas-de Calais, *Transports commun transports quotidiens en Région Nord – Pas de Calais*. Etager éditions, 2011, 155p

CNDP 2002-2012 *Le cahier méthodologique* 2012, 73p

Revues :

ALLOUARD Jean-Baptiste, « Lien rapide, Lille à 20 minutes de TER du Bassin minier! » *Mon Nord-Pas de Calais* n° 20, février-mars 2014, pp20-21

BAZIN Franck, « Villeneuve-d'Ascq: et si la solution pour améliorer le transport ferré vers Lille existait déjà (ou presque) » *La Voix du Nord*, Publié le 06/12/2013

LENOIR Alexandre, « Grand Lille, Transports Comment sortir de l'engorgement ? » *L'Express*, n° 3275 ,9 avril 2014

PIC Dorothée, « Maîtrise des procédures administratives des projets d'infrastructures de transports terrestres » *Module 1 Ordonnancement des procédures*. 2010, 203p

Publications :

RICHER Cyprien, HASIA Sophie *Des tramways contre-nature ? Regards croisés sur les processus de décision des projets de TCSP de l'arc Sud de l'aire métropolitaine lilloise.*

CNDP commission particulière de débat public Roissy-Picardie, *Compte rendu du débat Liaison ferroviaire Roissy-Picardie*, 2010, 64p.

Cartographie :

STARKMAN Nathan dir., *Atlas de l'Aire métropolitaine de Lille*, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, Mission Bassin Minier Nord-pas de Calais, INSEE Nord-Pas de Calais, 2012, 235p

RIGAUD Philippe, Alain PRUVOST, GERON Gislain, *Atlas transfrontalier tome 8 : Transports et infrastructure*, Direction du Développement Durable de la prospective et de l'Evaluation Région Nord-Pas de Calais, Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Energie Service public de Wallonie, Direction régionale de l'Environnement et de l'Aménagement et du Logement Nord-Pas de Calais, Direction régionale de l'Insee Nord-pas de Calais, Institut Wallon de l'Evaluation, de la Prospective et de la Statistique, 2008, 28p

Sites consultés d'avril à août 2014 :

<http://www.debatpublic.fr/>

www.debatpublic-roissypicardie.org

<http://www.insee.fr/>

<http://jeparticipe.lenord.fr/>

<http://www.missionbassinminier.org/>

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

<http://www.scot-valenciennois.fr>

<http://www.scot-douais.org/>

<https://www.scot-llhc.fr>

<https://www.nordpasdecals.fr>

<http://www.legifrance.gouv.fr/>

Table des figures

Figure 1 Schéma du tracé de la ligne nouvelle en tronçons de charge, chiffrée en nombre de montants par jour (Systra [2013])	14
Figure 2 Schéma de l'offre de service de la nouvelle ligne (Systra [2013])	16
Figure 3 Schéma directeur d'un projet d'infrastructure de transport, pour la situation du projet à l'année N (Pic [2010])	18
Figure 4 Schéma du panorama global des procédures d'un projet d'infrastructure de transport (Pic [2010])	19
Figure 5 Schéma du droit au transport à la ville durable : évolution du cadre légal (Fere[2011])	22
Figure 6 Logos des 14 AOT (SMIRT [2014])	26
Figure 7 Les orientations (SRCAE [2006])	31
Figure 8 Carte des séquences paysagères (Systra[2013]).....	42
Figure 9 Image des entités paysagères régionales (DREAL Nord – Pas-de-Calais).....	43
Figure 10 Image des deux entités paysagères dans lesquelles s'insère le projet ferroviaire. DREAL Nord-Pas de Calais)	43
Figure 11 Image du resserrement nord de la bande urbaine de la métropole (Systra [2014])..	45
Figure 12 Image de la vallée de la Marque , Sud-Est de la Métropole (Systra [2014])	46
Figure 13 Image des campagnes de la métropole à la vallée de la Deûle (DREAL Nord-Pas de Calais [2014]).....	47
Figure 14 Photo du parc Mozaic (wikimedia [2014])	48
Figure 15 Photo de l'entrée du parc Mozaic dans le parc de la Deule, à Houplin-Ancoisne (wikimedia [2013]).....	48
Figure 16 Photo aérienne de Lens, et du Louvre-Lens dans le bassin minier du Nord-Pas de Calais [2014]	49
Figure 17 Carte de la classification des espaces régionaux (Sigale CR Nord-Pas de Calais [2014])	51
Figure 18 Carte de l'occupation du sol suivant le tracé de la ligne TER existante et de la ligne nouvelle (Systra [2013])	52
Figure 19 Carte des risques (Systra [2013])	54
Figure 20 Carte des zonages du patrimoine naturel (Systra [2013]).....	56
Figure 21 Carte de l'Aire Métropolitaine au sein de l'Europe du nord (Aire Métropolitaine de Lille [2011])	61
Figure 22 Carte de l' évolution de la population du Nord-pas de Calais par communes de 1999 à 2009(Sigale [2010])	64
Figure 23 Carte de la répartition des compagnies minières (Bassin Minier [2014])	66

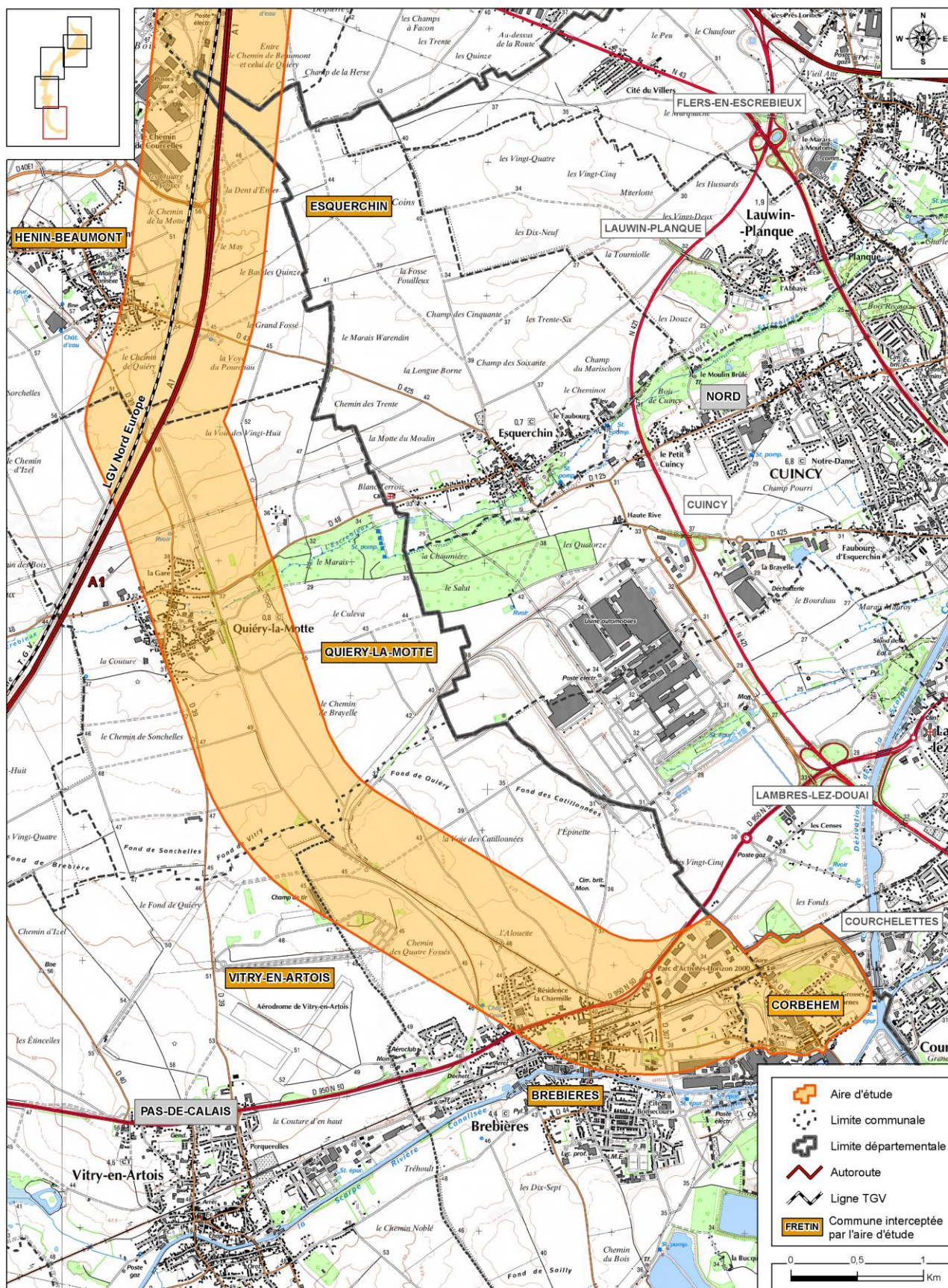
Figure 24 Carte du revenu médian : une approche du niveau de vie (Mission BassinMinier [2012])	67
Figure 25 Carte des soutiens au développement humain (Mission Bassin Minier [2013])	69
Figure 26 Carte du taux d'emploi à l'échelle de l'euro région (INSEE [2012])	70
Figure 27 Carte du taux de dépendance des zones d'emploi en 2008 (INSEE [2012])	72
Figure 28 Carte de la spécification de la région franco-belge par secteurs d'activité (INSEE [2012])	73
Figure 29 Carte d'évolution du taux annuel moyen de création d'entreprises (Mission Bassin Minier [2012])	77
Figure 30 Carte Flux et taux annuels de migration nette des migrations internes à l'AML (INSEE [2010])	86
Figure 31 Carte des migrations résidentielles entre le SCOT de Lille et les SCOT limitrophes (SPIRE [2013])	87
Figure 32 Graphique des émissions individuelles des français pour se déplacer, en tonnes de CO2 par habitant et par an (Mobilités & transports [2011])	90
Figure 33 graphique de l'évolution des distances parcourues sur l'agglomération Lilloise. (Mobilité & transport [2011])	90
Figure 34 Graphique de la distribution de la mobilité locale selon les motifs (Mobilité & transports [2011])	91
Figure 35 Carte des flux domicile-travail entre le SCOT de Lille Métropole et les SCOT limitrophes en 2009 (Systra [2013])	92
Figure 36 Graphique représentant le travail comme principal motif de déplacement, selon l'EMD du SCOT du Grand Douaisis en 2012 (Cete Nord-picardie [2013])	93
Figure 37 Graphique représentant les catégories socio-professionnelles des personnes se déplaçant hors du SCOT en 2012 (Cete Nord-Picardie [2013])	94
Figure 38 Graphique des catégories socio-professionnelles des migrations domicile –travail en 2009 (SPIRE [2013])	95
Figure 39 Carte des flux origine-destination tous modes confondus, selon l'enquête régional de mobilité et déplacements en 2009 (Sigale [2009])	96
Figure 40 Schéma des flux d'échanges par modes motorisés entre les villes du Bassin Minier et Lille en 2009 (SPIRE [2013])	97
Figure 41 Diagramme de la répartition des déplacements tous motifs confondus en Nord-pas de Calais en 2009 (Systra [2013])	98
Figure 42 Carte de la part modale des transports collectifs dans les déplacements régionaux (Sigale [2009])	99
Figure 43 Schéma de l'offre routière actuelle (SPIRE et TRANSITEC [2013])	100
Figure 44 Schéma des problèmes routiers d'accessibilité et de capacité (SPIRE et TRANSITEC [2013])	101

Figure 45 Carte du ralentissement du trafic routier lillois (DRE Nord-Pas de Calais [2010])	102
Figure 46 Carte de la charge du réseau par tronçons durant le service d'hiver en 2012 (Sigale [2012])	107
Figure 47 Carte de l'occupation des TER en 2012 (Sigale [2012])	108
Figure 48 Carte des périmètres des transports urbains de l'aire métropolitaine de Lille, ainsi que les principales lignes de Transport Collectif en Site Propre (Mission Bassin Minier [2010])	111
Figure 49 Schéma de l'étape du projet avant la concertation et le débat public (sennse [2014])	116
Figure 50 Schéma de l'étape de décision de lancer un débat public (Sennse [2014])	117
Figure 51 Schéma de l'étape de concertation avec un garant (sennse (2014))	119
Figure 52 Schéma de l'étape du débat organisé par le maître d'ouvrage (Sennse [2014])	122
Figure 53 Schéma de l'étape de débat avec la CPDP (Sennse [2014])	123
Figure 54 Schéma de l'étape de la décision du maître d'ouvrage (Sennse [2012])	125
Figure 55 Schéma du processus habituel d'élaboration d'un grand projet ferroviaire (cndp [2010])	126
Figure 56 Schéma des options de passage (cndp (2010))	128
Figure 57 Carte des projets urbains stratégiques des collectivités territoriales dans l'aire d'étude du projet Grand Lille, à l'horizon 2030.(Systra [2014])	131
Figure 58 Graphique des points importants de la vie locale selon les habitants du Grand Douaisis (EMD [2012])	135
Figure 59 Graphique de la hiérarchie spécifique à transports/circulation selon les habitants du Grand Douaisis (EMD [2012])	136
Figure 60 Carte des enjeux de mobilité sur le territoire du SCOT du Grand Douaisis (PADD [2007])	137

Annexes

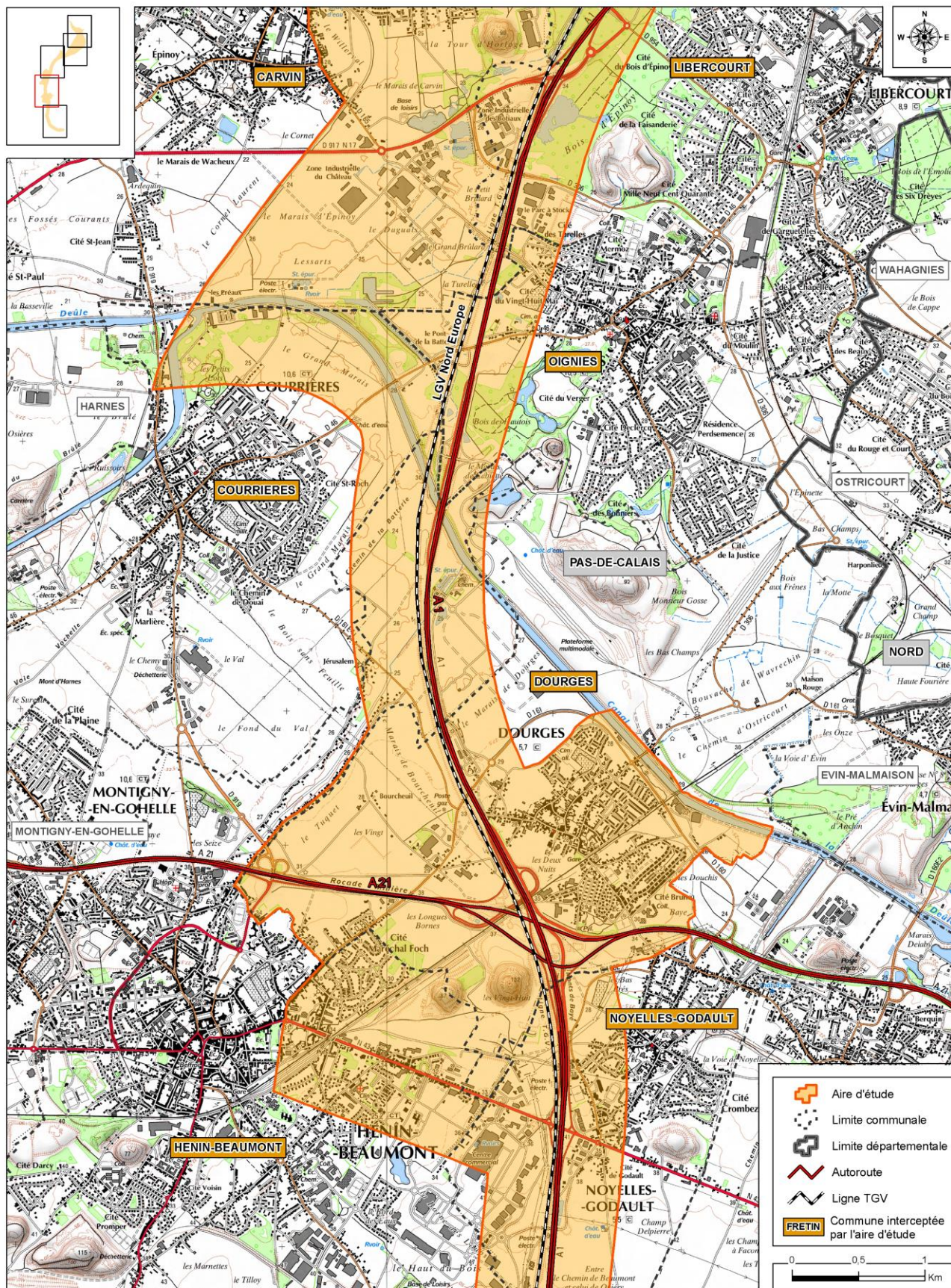
Ces annexes sont les planches du fuseau du projet ferroviaire de création de voie nouvelle. La délimitation de l'aire d'étude est présentée par les en cinq cartes suivantes qui ont été réalisées par Asconit consultant. La source des documents présentés est le bureau d'étude Systra.

DÉLIMITATION DE L'AIRE D'ÉTUDE (Planche 1/5)



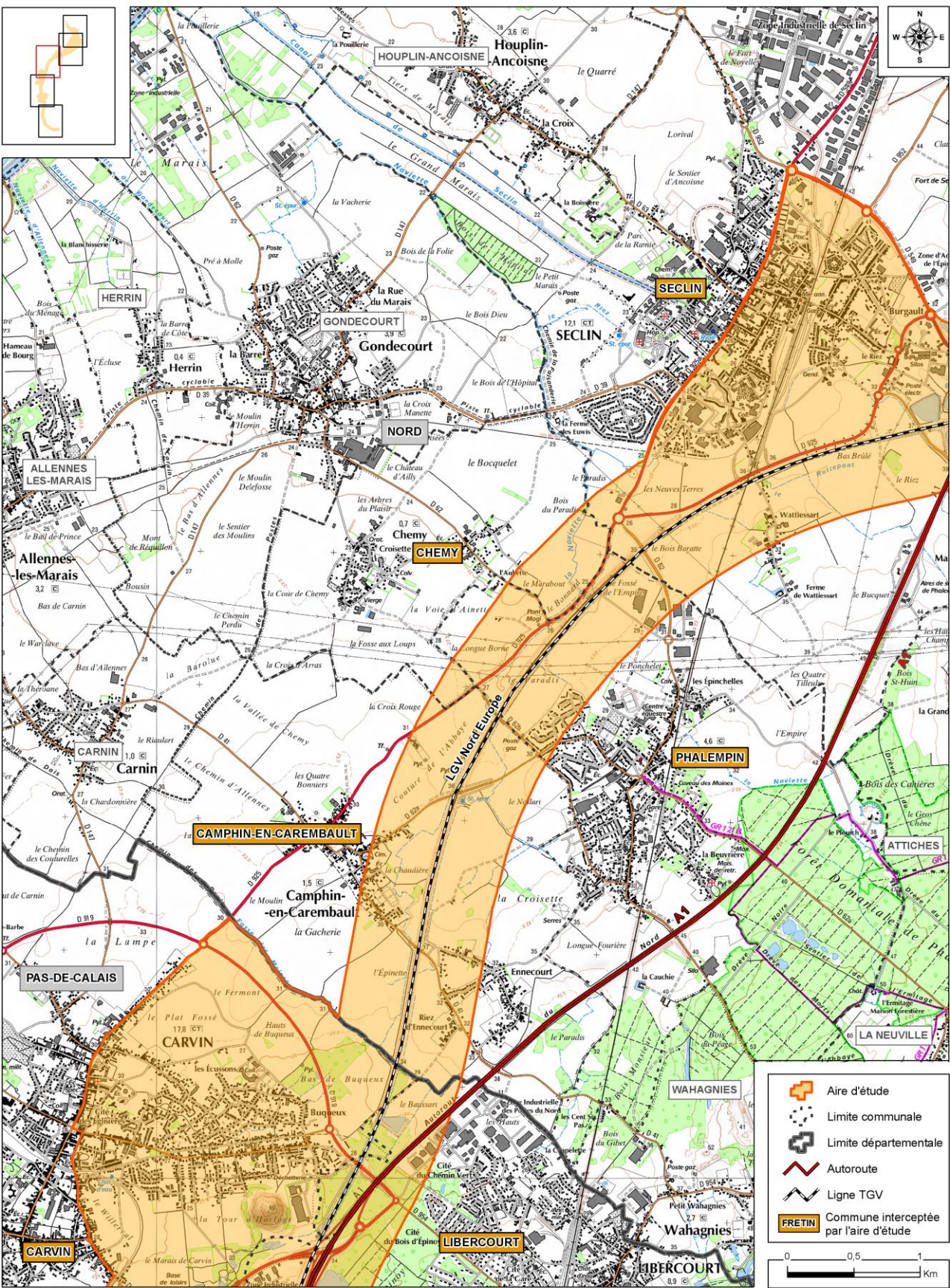
Conception & réalisation : ASCONIT Consultants - FPZ - Copies et reproductions interdites -

DÉLIMITATION DE L'AIRE D'ÉTUDE (Planche 2/5)

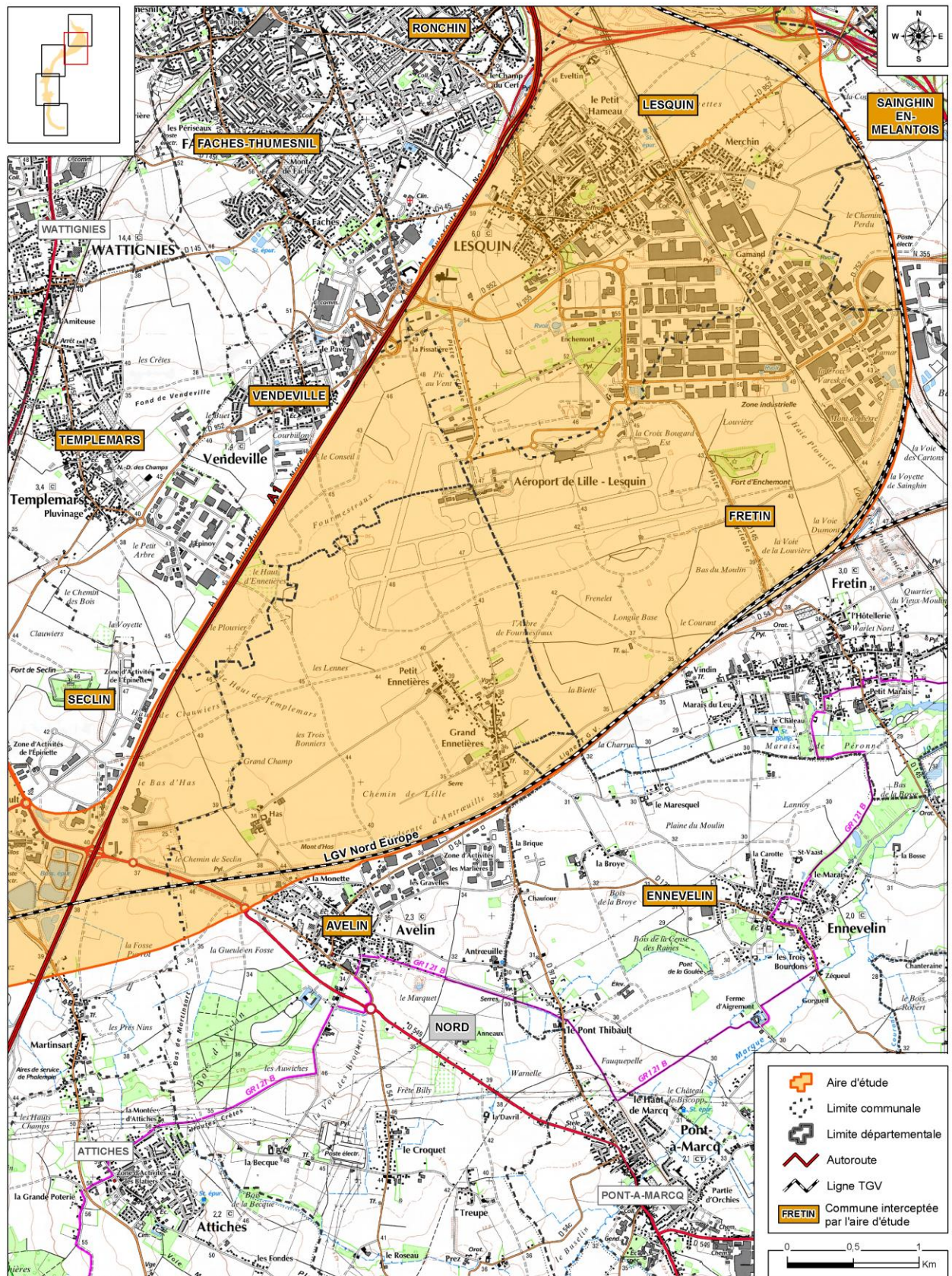


Conception & réalisation : ASCONIT Consultants - FPZ - Copies et reproductions interdites -

DÉLIMITATION DE L'AIRE D'ÉTUDE (Planche 3/5)

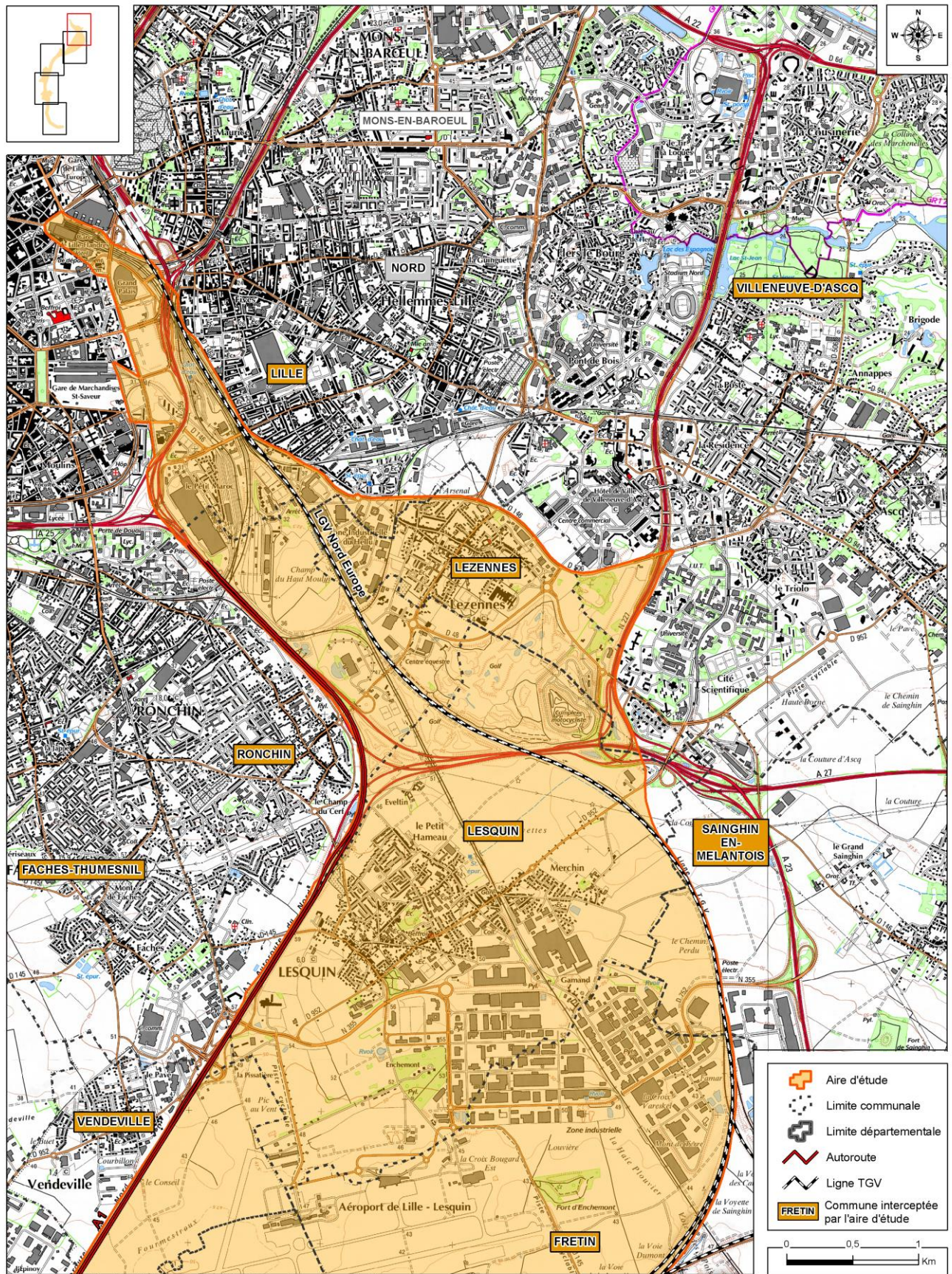


DÉLIMITATION DE L'AIRE D'ÉTUDE (Planche 4/5)



Conception & réalisation : ASCONIT Consultants - FPZ - Copies et reproductions interdites -

DÉLIMITATION DE L'ARE D'ÉTUDE (Planche 5/5)



Conception & réalisation : ASCONIT Consultants - FPZ - Copies et reproductions interdites -

