

06 - 061307

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION LENS-LIÉVIN	
DIRECTION DES TRANSPORTS	
DTR	AP

CommunAupole de Lens-Liévin

DIRECTION DU DEVELOPPEMENT

Affaire suivie par Jean Louis HARDELIN
☎ : 03.21.790 500
N/réf : JLH/MC - 06/L/021

Objet : Schéma Régional des Transports

Monsieur Daniel PERCHERON
Président du Conseil Régional Nord – Pas-
de-Calais
Hôtel de Région
Centre Rihour
59555 LILLE CEDEX

LENS, le 08 AOUT 2006

Direction des Transports

Michel Vanaille

Reçu le

Monsieur le Président,

Par la présente, j'accuse réception de votre courrier en date du 12 juin 2006, relatif au Schéma Régional des Transports et vous prie de bien vouloir trouver ci-joint les observations y afférentes.

Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président,



Michel VANCAILLE
Premier Vice-Président du Conseil Général
Adjoint au Maire de Bully-les-Mines.

**Schéma Régional des Transports : avis transmis par Monsieur Michel
VANCAILLE, Président de la Communauté de Lens-Liévin**

Le Schéma Régional des Transports prend en compte l'évolution considérable qui s'est produite dans les échanges européens et mondiaux et en particulier l'ouverture du tunnel sous la Manche et l'élargissement de l'Union Européenne. Les activités économiques voient ainsi se modifier leur géographie du fait de la massification des flux.

Notre territoire régional est particulièrement concerné, le Bassin Minier du Pas-de-Calais, loin d'échapper à cette règle, apparaît comme l'un des espaces majeurs où se concentrent les infrastructures.

Par ailleurs, il est souligné l'enjeu majeur de la mobilité, dans le cadre d'une approche globale des systèmes de transports.

A cet effet, le document insiste sur les différentes échelles prises en compte et sur la répartition des compétences et leur évolution.

L'Agglomération de Lens-Liévin forte de 250 000 habitants, au cœur d'un ensemble urbain de 600 000 habitants organisé en matière de transports urbains, constitue le second pôle générateur de flux dans la région Nord-Pas de Calais. Il m'apparaît fondamental que cette dimension apparaisse dans le Schéma Régional des Transports.

En effet, la notion de métropolisation évoquée dans ce schéma ne doit pas masquer sa réalité multipolaire et l'importance des flux intéressant en interne l'Arc Sud de l'Aire Métropolitaine, car il me semble que trop souvent soit évoquée la maîtrise des flux automobiles à destination et en provenance de la métropole Lilloise. Toutefois, à ce titre, je vous rappelle que le Conseil Communautaire de la Communauté de Lens-Liévin a adopté une motion, dont je vous adresse ci-joint la copie, qui souligne la nécessité d'un lien de type TCSP entre Lille et notre agglomération, vers le pôle d'échanges du Centre Hospitalier Régional Universitaire.

La connexion avec les gares Lille-Flandres et Lille-Europe est aussi une préoccupation, afin d'assurer les liaisons avec les lignes à grande vitesse internationales (LGV). Aussi, la LGV envisagée vers Arras doit également prévoir une desserte LGV adaptée de Lens (non évoquée dans le schéma), en particulier dans la perspective de l'ouverture du Louvre-Lens. Ces liaisons vers Londres, Bruxelles, Amsterdam et Cologne ne doivent pas être négligées à partir de Lens, qui n'est pas citée alors que sont reprises les villes de Boulogne, Calais, Dunkerque, Arras et la vallée de la Sambre (pages 18 et 28) dans les propositions de connexion au réseau transeuropéen. La seule réduction du temps de parcours entre Lens-Liévin et Lille, évoquée page 19 ne me semble pas un objectif suffisamment précis eu égard à l'importance du pôle d'échanges de la gare de Lens.

La proposition de plate-forme d'information à l'échelle régionale est une perspective tout à fait intéressante et rejoint celle faite dans le cadre de la coopération métropolitaine de créer une centrale de mobilité offrant aux usagers une information globale et multimodale pour l'organisation de leurs déplacements.

Le Schéma Régional des Transports évoque également la création de véloroutes et de voies vertes en indiquant que leur réalisation incomberait aux intercommunalités ou au Conseil Général avec une participation importante de la Région sur la réalisation opérationnelle. Je ne peux que me réjouir de cette proposition en insistant sur l'intérêt d'étudier l'intérêt régional des liaisons desservant le bassin minier d'Ouest en Est.

Dans le domaine fluvial, les fonctions du Canal de Lens et du Port de Harnes ne sont pas évoquées et mériteraient d'être intégrées au concept de port intérieur.

Les questions logistiques sont très largement évoquées et la Région se positionne comme une plate-forme logistique aux composantes multiples et complémentaires.

L'Agglomération de Lens-Liévin est reconnue, dans le Schéma Régional de Développement Economique comme pôle d'excellence logistique régional et entend affirmer cette position. Ce rôle mérite d'être évoqué dans le Schéma Régional des Transports. A cet effet, les transports ferroviaires et fluviaux mis en avant comme atouts de la Région ne doivent pas occulter le rôle fondamental de la route et ceci tout particulièrement dans les fonctions de logistique urbaine à l'échelle de l'Aire Métropolitaine de Lille où les trois millions d'habitants ont besoin d'infrastructures routières de qualité pour assurer la desserte urbaine de la population et des activités.

Le rôle de l'A21 et des axes qui s'y rattachent m'apparaît peu souligné alors que ces infrastructures souffrent de dégradations régulières multiples du fait de la réduction drastique des moyens et budgets que l'Etat consacre à cet axe. Le Conseil Communautaire s'est également mobilisé sur ce point et c'est pourquoi je vous adresse également copie de la motion correspondante.

Enfin, la future autoroute A24 doit apparaître comme l'occasion pour le cœur de l'Artois d'une meilleure interconnexion avec les autoroutes A21 et A26. Aussi, il me semble que le tracé de cet axe futur doit prévoir une connexion à l'A26 au niveau de Neuville St Vaast pour la partie sud et utiliser ensuite une section de l'A26 afin de rejoindre la branche nord, au-delà de l'échangeur avec l'A21, qui pourrait être amélioré en conséquence.

Conseil du 14 Avril 2006.

COPIE

- 133 -

DG/ID

Projet de délibération 47

**MOTION : AMÉNAGEMENT D'UN TRANSPORT EN SITE PROPRE
ENTRE L'EX-BASSIN MINIER ET LA METROPOLE LILLOISE**

Depuis déjà plusieurs mois, la métropole lilloise et les territoires formant son arc Sud travaillent à un renforcement de leur complémentarité, notamment au sein de l'aire de coopération métropolitaine.

Les travaux de cette Instance ont pour vocation d'aborder les thématiques propres à asseoir et consolider ce partenariat, mais également décliner les aménagements ou opérations le traduisant.

Ainsi, sans aucun doute possible, la problématique des transports et notamment l'amélioration des dessertes par les transports en commun entre la métropole lilloise et le territoire communautaire, mais également celui de la Communauté d'Agglomération d'HENIN-CARVIN, constituent une priorité.

Cette perspective, qui s'inscrit également dans le cadre plus large des missions du Syndicat Mixte Régional des Transports, est une préoccupation déjà ancienne, nombreux sont les élus du territoire s'étant prononcés pour la nécessité du développement d'un transport en commun en site propre (T.C.S.P.) entre la métropole lilloise et l'ancien Bassin Minier

Cette infrastructure, outre les services qu'elle apporterait aux populations concernées, serait également un vecteur important de développement économique pour les territoires dont il s'agit.

Par ailleurs, sa réalisation représenterait le symbole le plus éclatant de la volonté aujourd'hui affirmée de la métropole lilloise et des territoires de l'arc Sud d'optimiser leur complémentarité respective, dans le souci de constituer une zone d'influence économique et sociale d'importance européenne.

C'est dire tout l'intérêt qui s'attache à la mise en œuvre, et plus particulièrement au tracé, de ce futur T.C.S.P.

Pour sa part, la Communauté de LENS-LIEVIN a constaté la nécessité - maintes fois formulée par une partie importante de sa population dans ses déplacements vers LILLE - d'une amélioration des relations avec le Centre Hospitalier Régional Universitaire, d'où par ailleurs il est facile de rejoindre par le métro le centre-ville de LILLE et son pôle d'échanges de transports.

- 134 -

C'est pourquoi, elle exprime la volonté que soit examinée prioritairement, dans le cadre des études actuellement conduites par les autorités métropolitaines, une liaison en site propre transilant par la gare de DON-SAINGHIN et pénétrant au Nord du territoire communautaire au niveau de la commune de MEURCHIN. De cette ville, 2 fuseaux pourraient ensuite être définis, desservant en alternance les gares de LENS et LIBERCOURT.

Cette perspective aurait le mérite - à la différence d'une pénétrante Sud, actuellement étudiée dans le cadre de la desserte de l'aéroport de LILLE-LESQUIN - d'éviter le corridor ferroviaire aujourd'hui particulièrement encombré de DOURGES et présenterait également l'avantage de s'appuyer sur les 2 pôles d'échanges régionaux que sont les gares de LENS et LIBERCOURT.

En outre cette solution ne contribuerait pas à accroître la saturation de l'actuelle gare de LILLE FLANDRES et préserverait celle de LILLE EUROPE qui bientôt se devra d'intégrer un accroissement du trafic des TGV européens

Fait en séance les jour, mois et an que dessus,

Le Président,

2/2

Conseil du 14 Avril 2006.

COPIE

- 135 -

DG/ID

Projet de délibération : 48

MOTION

Services publics délaissés, crédits amputés, contrats de plan remis en cause, dotations supprimées ... telles sont les conséquences désastreuses de la décentralisation vue par le Gouvernement Chirac – Villepin – Sarkozy

Que ce soit dans les domaines du transport, de l'éducation, de la protection de l'environnement, du logement ou de l'emploi, nous constatons avec effroi que le Gouvernement diminue de manière dramatique les crédits alors que ces questions relèvent du quotidien de nos concitoyens.

Dans notre bassin où les difficultés sont ressenties avec une acuité toute particulière – taux de chômage de 10 points supérieurs à la moyenne nationale, quota de logements sociaux 3 à 4 fois supérieur au taux défini par la loi SRU (20 %), indice de revenus de notre population de 72 pour un indice national de 100 – les Elus de l'Agglomération de Lens-Liévin s'indignent contre la manœuvre du Gouvernement qui consiste à priver notre territoire de ressources indispensables à son aménagement et à son développement

Chacun de nous déplore d'ailleurs régulièrement l'état de nos axes autoroutiers A21 et A211 :

- absence d'entretien des glissières de sécurité,
- présence de nids de poule sur les voies d'accès,
- éclairage défaillant,
- fauchage inexistant,
- glissières de sécurité endommagées mais rarement remplacées

Cette situation inquiète les Elus de l'Agglomération qui n'ont de cesse de veiller à la sécurité de leur population.

En conséquence, les Elus de l'Agglomération de Lens-Liévin exigent ensemble que l'Etat assume ses devoirs notamment en matière d'éducation et d'emploi pour notre population, de transport pour la sécurité de nos administrés notamment sur la rocade minière (A21) et qu'il assure le respect de ses engagements dans les politiques d'aménagement indispensables à nos communes.

Fait en séance les jour, mois et an que dessus,

Le Président,