ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

La situation d'enclavement de l'ouest de l'ex-bassin minier

Question orale n° 357

Texte de la question

Mme Marguerite Deprez-Audebert attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la situation d'enclavement de l'ouest de l'ex-bassin minier dans les Hauts-de-France. Dans les Hauts-de-France, l'ex-bassin minier présente des atouts certains : au carrefour de l'Europe, il concentre une forte population, un patrimoine culturel important et des filières économiques reconnues. Ces atouts sont pourtant sapés par une reconversion difficile suite à deux siècles d'exploitation minière et un fort enclavement desquels résulte un taux de chômage jusqu'à dix points au-dessus de la moyenne nationale. Dans l'optique de répondre à ces maux et d'enfin offrir au territoire une seconde chance, un engagement pour le renouveau de l'ex-bassin minier a été pris entre le Gouvernement et les acteurs locaux. Ce plan de 100 millions d'euros sur dix ans prend surtout le parti du logement. En ce qui concerne son volet économique, elle salue la création d'une zone franche qui fera assurément naître un climat favorable à l'entrepreneuriat et donc à l'emploi. Elle s'interroge toutefois quant à la pertinence du dispositif en l'absence d'une stratégie de mobilité adéquate. Les transports sont en effet délaissés dans le plan de désenclavement du territoire, malgré des travaux sur la RN17 et l'A21. L'exemple à l'ouest de cette zone, de l'agglomération du Béthunois est évocateur : il est incompréhensible que les 300 000 habitants d'un bassin de vie, situé à trente minutes de la métropole de Lille, soient assignés à résidence, faute d'une desserte satisfaisante. À l'aune des enseignements des assises de la mobilité sur l'impact de la fracture territoriale sur l'inclusion sociétale, il est temps d'offrir à l'ouest de l'ex-bassin minier, relais vers le cœur rural du département, une véritable politique de planification des services et des infrastructures de transport. Mme la députée, consciente de la contrainte financière pesant sur le secteur des transports comme sur tout autre, estime qu'investir dans les Hauts-de-France constitue une décision stratégique pour l'avenir. Elle lui demande quelles mesures concrètes peuvent être envisagées pour connecter l'ouest de l'ex-bassin minier à Amiens, Lille ou Dunkerque, et donc au reste du pays.

Texte de la réponse

ENCLAVEMENT DE L'OUEST DE L'EX-BASSIN MINIER
M. le président. La parole est à Mme Marguerite Deprez-Audebert, pour exposer sa question, n° 357, relative à l'enclavement de l'ouest du bassin minier.

Mme Marguerite Deprez-Audebert. Madame la ministre chargée des transports, c'est une députée mouillée, en galère dans les transports en commun depuis six heures ce matin, qui s'exprime devant vous… Il faut savoir que la gare de Béthune est la grande sacrifiée par rapport à Valenciennes dans le *planning* de la SNCF les jours de grève.

Dans les Hauts-de-France, l'ex-bassin minier présente des atouts certains : au carrefour de l'Europe, il concentre une forte population, un patrimoine culturel important et des filières économiques reconnues. Ces atouts sont pourtant sapés par une reconversion difficile, suite à deux siècles d'exploitation minière et à un fort

enclavement, dont résulte un taux de chômage jusqu'à dix points au-dessus de la moyenne nationale. Dans l'optique de répondre à ces maux et d'offrir enfin au territoire une seconde chance, un engagement pour le renouveau de l'ex-bassin minier a été pris entre le Gouvernement et les acteurs locaux : ce plan, de 100 millions d'euros sur dix ans, prend surtout le parti du logement, et, en ce qui concerne son volet économique, je salue la création d'une zone franche qui fera assurément naître un climat favorable à l'entrepreneuriat et donc à l'emploi.

Je m'interroge toutefois quant à la pertinence du dispositif en l'absence d'une stratégie de mobilité adéquate. Les transports sont en effet délaissés dans le plan de désenclavement du territoire, malgré des travaux sur la RN17 et l'A21. L'exemple de l'agglomération du Béthunois, à l'ouest de l'ex-bassin minier, est évocateur : il est incompréhensible que les 300 000 habitants d'un bassin de vie situé à trente minutes de la métropole de Lille soient assignés à résidence, faute d'une desserte satisfaisante. À l'aune des enseignements des Assises de la mobilité sur l'impact de la fracture territoriale sur l'inclusion sociétale, il est temps d'offrir à l'ouest de l'ex-bassin minier, relais vers le cœur rural du département, une véritable politique de planification des services et des infrastructures de transport. Je suis consciente de la contrainte financière pesant sur le secteur des transports comme sur tout autre, mais investir dans les Hauts-de-France, c'est une décision stratégique pour l'avenir. Madame la ministre, quelles mesures concrètes proposez-vous pour connecter l'ouest de l'ex-bassin minier à Lille, Amiens ou Dunkerque, et donc au reste du pays ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, *ministre chargée des transports.* Madame la députée, comme vous le rappelez, le Gouvernement est tout à fait conscient des difficultés de ce territoire, difficultés notamment liées aux problématiques de reconversion industrielle. À ce titre, un engagement partenarial entre l'État et les collectivités a été signé en mars 2017 afin de redynamiser le bassin minier au travers d'une politique volontariste, notamment en termes de logement, mais également en termes de mobilité. Cet engagement inclut en effet la réalisation de plusieurs opérations routières d'importance permettant d'améliorer la desserte du territoire situé à l'ouest du bassin minier, entre Béthune et Lens : mise à deux fois deux voies de la RN17 entre Vimy et Avion, financée intégralement par l'État pour un montant de 26 millions d'euros, les travaux ayant débuté l'année dernière ; mise à deux fois deux voies de l'A21 au franchissement de l'A26, financée par l'État à hauteur de 8,4 millions d'euros, et les travaux ont également débuté l'année dernière et s'achèveront en 2020. Par ailleurs, le maillage autoroutier du Nord et du Pas-de-Calais paraît suffisamment dense pour assurer dans de bonnes conditions l'ensemble des dessertes vers le nord et l'est de la région Hauts-de-France. Au sud, sur la liaison entre Béthune et Amiens via la RN25, les trafics et les conditions de circulation ne semblent pas justifier un élargissement de cet axe à deux fois deux voies. Pour autant, certains aménagements améliorant la sécurité et la fluidité sont nécessaires et ont été inscrits au contrat de plan État-région. L'aménagement de la RN25 se poursuivra donc dans le cadre des prochains exercices de programmation pluriannuels.

M. le président. La parole est à Mme Marguerite Deprez-Audebert.

Mme Marguerite Deprez-Audebert. Madame la ministre, les travaux que vous indiquez vont fluidifier les flux vers l'est de l'ex-bassin minier, mais en aucun cas vers le nord. Or il manque un barreau entre l'A25 et l'A26, les deux autoroutes étant parallèles, alors que leur raccordement permettrait notamment de désenclaver l'usine Roquette, qui compte 3 000 salariés. Roquette doit être reliée à l'A25 et à l'A26 de manière beaucoup plus significative.

Par ailleurs, vous ne m'avez pas répondu sur le train, en l'occurrence la desserte ferroviaire.

Données clés

Auteur : Mme Marguerite Deprez-Audebert
Circonscription : Pas-de-Calais (9e circonscription) - Mouvement Démocrate et apparentés
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 357

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/questions/QANR5L15QOSD357

Rubrique : Aménagement du territoire
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 29 mai 2018
Réponse publiée le : 6 juin 2018, page 5357
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 29 mai 2018