



STUDIO 010

STUDIO ASSOCIATO
BERNARDO SECCHI - PAOLA VIGANO'

**TROIS GROUPES DE TRAVAIL
POUR UN PROJET INTÉGRÉ**

DÉMARCHE PRÉPARATOIRE À UN CADRE DE
COHÉRENCE DE L'AMÉNAGEMENT ET DES
TRANSPORTS POUR L'aire MÉTROPOLITaine
LILLOISE

**MILAN/BRUXELLES
MARS 2010**

Trois groupes de travail pour un projet intégré

Dans le premier tour de réunions avec les trois groupes de travail on a pu constater que la quantité d'informations, de données, des cartes et d'analyses disponibles est déjà énorme. Souvent on a pu constater aussi l'existence, dans les différents domaines, d'études sectorielles très poussées. Parfois ces mêmes études contenaient, d'une manière pas trop implicite, des idées pour un projet futur. Tout ça a donné, comme on pouvait s'y attendre, l'envie d'en savoir encore plus. Ce qui, dans des limites raisonnables, est et sera toujours possible.

Les lignes qui suivent ne veulent pas être autre chose qu'une suggestion pour l'avancement du travail dans les réunions futures et, en particulier pour arriver d'abord à la construction d'un état des lieux partagé et ensuite à la construction de scénarios pertinents¹.

Trame verte et bleue

Les études présentées, basées sur une connaissance naturaliste de la faune et de la flore, très bien faites et détaillées, montrent à l'évidence la possibilité de construire une trame verte (et bleue) dans des vastes territoires aux bords de la région² ; plus difficilement dans son cœur fortement urbanisé³. Tout ça est très important mais c'est justement dans les zones plus urbanisées qu'il faudrait essayer de faire un effort pour développer des connections biotopiques, même de dimensions réduites. Une connaissance des terrains agricoles est, à ce propos, fondamentale⁴. L'étalement urbain, dont on parlera après, peut être géré et, les cas échéant contrasté, justement en le tramant par des *patches* et couloir verts où développer la biodiversité. L'exemple du parc de la Deule montre ça. C'est donc dans la zone centrale de la région et dans le périmètre de l'AML qu'il faudrait aller plus en profondeur et en détail dans nos analyses.

Une réflexion sur la biodiversité implique une connaissance plus approfondie du régime des eaux⁵, des eaux de surface et de celles souterraines, à partir peut être des deux axes structurants de la Lys et de l'Escaut et en particulier à partir des zones inondables dans différentes hypothèses de leurs crues (vicennale, centennales et aussi cinq centennales)⁶. Une carte des zones inondables (dans les différentes hypothèses) n'est pas seulement nécessaire pour une analyses correcte et une évaluation des risques (par exemple pour tout ce qui, logement ou activité, est localisé à l'intérieur des dites zones) ; les zones

¹ On ne s'arrêtera donc sur l'analyse de tous les différents apports, mais on essaiera de cueillir seulement les éléments principaux qui, à notre avis, sortent des études qui ont été présentées pendant les réunions des Groupes de travail.

² Dans ce cas les analyses, très correctement, ont concerné toute la région Nord Pas de Calais ce qui prouve la nécessité, comme on verra aussi pour les autres groupes de travail, d'élargir le périmètre d'étude au-delà de la AML proprement dite.

³ Il faut dire que le relevé de l'état existant (lieux protégés, etc.) montre dans les parties "périmétriques" de la région plutôt une structure spatiale de *patches* plutôt que de couloir et trames, même si il révèle aussi des potentialités à ce propos. Un analyse plus poussée de la "matrice" du territoire pourrait nous dire si l'hypothèse à cultiver est celle de la trame ou des *patches*.

⁴ En effet 61% de la région est constituée par des surfaces agricoles et il sera nécessaire de discuter avec les agriculteurs. Comment les espaces agricoles seront-ils intégrés dans la TVB ?

⁵ Sur les eaux et leur qualité, avec toute les conséquences pour ce qui concerne l'eau et les zones humides comme habitat pour les différentes espèces aquatiques et terrestres. On a vu des analyses très fines et on en a des propositions très intéressantes.

⁶ Des données et cartes à ce propos existent certainement même si on ne les a pas évoquées dans la réunion du Groupe de Travail. Il suffit de les sortir et d'entamer une réflexion à partir d'elles. Tout le monde se souvient des inondations de 2002. Il faut noter que ces données sont un peu incomplètes: pas de plus hautes eaux connues (c'est en cours dans les ddtrm), ni pour le moment de cartographie des cuvettes d'affaissement (bassin minier - en cours mission bassin minier), ni de relevés propres et harmonisés en SIG des inondations constatées. Tout ceci est en cours de réalisation.

inondables sont aussi celles où prévoir des zones humides, thématique prédominante pour la TVB et où peut se développer de la biodiversité, surtout si on décide, dans la phase scénarios et projet de « donner plus d'espace à l'eau »⁷.

La trame verte et bleue offre aussi des lieux où prévoir des espaces d'aménité, ce qui a une certaine importance pour l'attractivité de la région, et induit en général une hausse de la valeur de l'immobilier. Ceci pourrait avoir des effets sur les inégalités sociales, mais ce qui est plus intéressant, c'est que les gens vivent mieux dans un tel cadre.

Trame urbaine

Les nombreuses cartes qui ont été présentées, toutes très intéressantes, ont montré que pour l'état des lieux (qui n'est jamais neutre et sous-entends donc toujours une interprétation) il y a deux ou trois problèmes qui demandent un approfondissement.

Le premier concerne la « forme » de la métropole. Il est exclu qu'on puisse lire le territoire de l'AML comme celui d'un centre urbain radioconcentrique. On peut plutôt reconnaître dans ce même territoire différentes « parties » : le noyau central (Lille-Roubaix-Tourcoing) ; le « bassin minier », un arc qui s'étend à l'est en Wallonie et au-delà en Allemagne ; une zone d'étalement urbain entre le noyau central et l'arc minier et au-delà de celui-ci des villes moyennes avec leur autonomie partielle. En réalité la situation est beaucoup plus complexe. On a observé par exemple que l'étalement urbain à l'ouest est différent de celui à l'est ; que même dans le bassin minier existent des différences ; que Lille n'est pas Roubaix, etc.

Le travail sur ces différences paraît important parce qu'elles correspondent probablement à des différences morphologiques et typologiques pour ce qui concerne le bâti⁸, à des différences sociales pour ce qui concerne les habitants, à des différences de relations avec le noyau central et les établissements publics qui y sont localisés (Université, écoles, hôpitaux, etc.).

Le deuxième concerne l'évolution probable, possible et désirable de cette « forme ». Les analyses démographiques pour l'AML ne sont pas enthousiasmantes. Globalement l'AML est la dernière des grandes agglomérations françaises ; l'attractivité de l'AML par rapport aux autres métropoles françaises et belges est très faible. La métropole n'est pas suffisamment productrice de développement.

Le vieillissement de la population est tel qu'il est difficile d'imaginer que la population de l'AML puisse se développer d'une manière forte et autonome. Dans un scénario extrême il faut tenir compte de la possibilité que dans le futur prochain la population de l'AML baisse sensiblement⁹. Pourtant il paraît que le noyau central attire plus que le bassin minier et donc que la « forme » de la métropole évolue d'une manière asymétrique ou déséquilibrée (par rapport à son histoire).

⁷ Il faut souligner que la “philosophie” des ingénieurs qui s’occupent de ces problèmes à récemment changée d’une manière radicale : d’une approche qui contraste la crue (qui fait confiance au “béton”) on est passé à une approche qui vise à donner plus d'espace à l'eau.

⁸ Il faut bien souligner qu'une politique de réduction de la consommation d'énergie (Grenelle) implique une action très forte sur le stock du bâti existant. En général et en première approximation on peut penser que, de ce point de vue, le stock soit plus ou moins performant selon la date de construction et les caractéristiques typologiques, mais on n'a pas d'informations (même par échantillon) à ce propos.

⁹ Selon l'INSEE des 500 000 actifs actuels 1/3 sera à la retraite en 2020, quand il y aura 95 000 ménages en plus et 114 000 personnes seules en plus.

Trames et réseaux des transports

Les problèmes de la mobilité peuvent être divisés en trois : la mobilité internationale (à grande distance) ; la mobilité des frets (ferroviaires, poids lourds et par voie d'eau) ; la mobilité des habitants à l'intérieur de l'AML (y compris la partie belge de la métropole). Il est évident que les trois types de mobilité se mêlent souvent entre eux. Une politique de réduction des émissions de CO₂ impose des actions fortes sur les trois volets.

On peut bien imaginer de développer, par des politiques différencier, le transport ferroviaire, mais on peut remarquer que le trafic des frets par poids lourds se développe surtout le long d'un axe Nord-Est-Sud-Ouest (de Rotterdam, Anvers à Paris) et que le trafic ferroviaire, par contre, se développe le long d'un axe Nord-Ouest Sud-Est (de Dunkerque à l'Alsace) et ça pose quelques problèmes.

D'une manière analogue on peut imaginer de réduire le trafic voitures à l'intérieur de l'AML par un transport public plus diffus et efficace¹⁰ ce qui devient difficile lorsque les logements, les centres commerciaux et les zones d'activités se dispersent au hasard dans la région.

De la situation actuelle il semble qu'on puisse tirer les enseignements suivants :

La région Nord Pas de Calais dispose d'un réseau TER dense dont l'utilisation est assez importante. On relève surtout que les services convergent principalement vers Lille, alors que l'organisation spatiale de la région présente, en plus de la LMCU, plusieurs centralités urbaines régionales importantes, comme Arras, Lens, Valenciennes, Hénin-Beaumont, etc. . C'est un atout essentiel pour la bonne desserte urbaine du territoire, mais c'est une difficulté pour bien relier tous ces pôles en TER à l'AML ;

Le réseau routier, bien qu'il soit très dense et constitué surtout de 2X2 voies ou plus, est confronté à un phénomène de saturation récurrent à cause d'un trafic PL très élevé. Les temps de parcours aux heures de pointe mettent en évidence les conséquences de la saturation sur les conditions de circulation sur le réseau structurant de l'AML. Il est nécessaire de bien connaître la nature de trafic PL nord-sud d'une part et les principales O/D du trafic VL d'autre part afin de savoir la possibilité d'un report potentiel vers le fret ferroviaire et le TER ;

En dehors de la LMCU, la voiture présente une part modale proche de 2 tiers parmi les déplacements effectués, elle reste indispensable malgré les ambitions de développement des transports collectifs. Il est nécessaire de réfléchir sur l'articulation et les points d'accrochage entre la voiture et le TER en les positionnant à leur juste échelle ;

Les transports collectifs urbains progressent dans LMCU, et captent une part modale proche de 10%, ce pourcentage correspond à l'ensemble de LMCU, et varient évidemment d'une commune à l'autre en fonction de la densité urbaine et de l'offre proposée. En dehors de LMCU, les TC ont une part modale de l'ordre de 5%,

¹⁰ La réduction des trajets domicile travail ne peut pas avoir une grande incidence dans une métropole dans laquelle la plupart de la population est constituée par des retraités.

donc très faible. Ce niveau de part modale est à relativiser car l'efficacité des transports collectifs dépend de deux facteurs : densité urbaine et niveau d'offre de transport. Il semble que dans les pôles urbains dits secondaires, il existe également des secteurs de forte densité urbaine très localisée, l'offre TC doit être envisagée à la bonne échelle. Au-delà des secteurs denses, peut-être qu'il faut laisser faire les transports départementaux ou TER avec une bonne intermodalité ;

_Le schéma de véloroute de la région n'est pas la bonne démonstration, il répond à un besoin surtout de loisir. Pour les besoins quotidiens, il faut se mettre à l'échelle de chaque entité urbaine et proposer un réseau cyclable permettant d'inciter l'usage de vélo dans les déplacements quotidiens urbains ou à l'échelle communautaire ou communale ;

_La voie d'eau est affichée comme une alternative intéressante pour le Fret, mais son volume stagne ; en parallèle, le transport routier de marchandise continue sa croissance très soutenue. Là il est probablement nécessaire de combiner l'offre de transport, les mesures de fiscalité et la planification des sites logistiques, très dispersés, afin de permettre une massification¹¹. Une analyse plus ciblée sur la nature de marchandises à transporter est à mener pour que la voie d'eau devienne réellement attractive, elle transporte aujourd'hui essentiellement des matériaux de construction et des céréales.

_ Les déplacements domicile-travail ne représentent que 34% des déplacements ; en effet seulement 22% des revenus sont liés à l'activité productive ; les pôles (de services, comme les hôpitaux), jouent aussi leurs rôles dans la génération de déplacements.

Questions transversales

Nos réunions ont posé plusieurs questionnements qui concernent tous les groupes de travail en même temps et auxquels il serait peut être utile d'essayer de donner une réponse provisoire.

Mobilité et démographie : quels liens entre évolution des mobilités et stabilité démographique globale accompagnée du vieillissement et du très grand âge, et de la multiplication des petits ménages ?

Ces populations sont elles plus dépendantes des transports collectifs ?

¹¹ pour ce qui concerne la logistique : la région vit principalement d'échanges avec les territoires voisins. Elle est captive de la route, avec comme conséquence la dégradation considérable des niveaux de services.

L'avenir dépend de la juste articulation, de la position, du système à mettre en place, de l'organisation. La CCI travaille là-dessus. Plusieurs propositions :

- organisation d'un système de comodalité port-intérieur, en expérimentant surtout dans la logistique ;
- organisation des collectivités – volonté commune pour développer cette position logistique et l'organisation des flux ;
- dans corridor de l'AML il n'y a pour le moment pas de grande modification : la congestion augmente. Des arbitrages sont à faire sur cet axe où la multimodalité est importante (autoroute, TER, fluvial, ...). Il y a là une chance d'expérimentation de systèmes d'échanges territoriaux. Comment le territoire peut-il prendre en compte cette chance ?

Comment les besoins de personnes âgées, modestes et dépendantes des services publics et de la proximité vont-ils être satisfaits ?

Leurs besoins vont-ils accentuer les réponses de proximité, et à quelle échelle ? pourquoi ne vont-ils pas favoriser l'habitat collectif ? Faut-il multiplier les résidences genre « béguinage » ?

Quel seuil démographique pour un « pôle » ? 5 000, 10 000, 15 000 ou plus ?

Dans un espace urbain aussi diffus quel est le volume de référence selon les différentes politiques : transports collectifs, équipements, logements... ?

Mobilité et emploi : combien d'emplois vont évoluer et se déplacer dans l'espace, sachant qu'un grand nombre est lié à la composition démographique et à la répartition très diffuse des populations ?

Quels effets en terme de besoins de mobilité sachant que 22% seulement des revenus sont imputables à l'économie productive locale ?

Comment vont évoluer les emplois publics ? sont-ils facteur d'étalement urbain ou de concentration ? (voir le discours DRA)

L'augmentation massive de l'emploi féminin va-t-il renforcer le besoin de transports collectifs, accentué par la proximité des emplois de service et des emplois domestiques ?

Quelles relations entre l'évolution des mobilités et un volume d'emplois globalement stable ?

Comment la localisation des surfaces commerciales perturbe le rôle des centralités, comment leur desserte en transports collectifs est-elle assurée ? Peut-elle être sensiblement améliorée ?

Mobilité et aménagement du territoire : comment répondre aux problèmes concentrés aux heures de pointe, alors que la mobilité est très composite et éclatée dans l'espace (34% seulement des déplacements sont uniquement domicile-travail) : où sont les points noirs et les pointes ?

Hors l'agglo de Lille, il n'y a pas de pôle urbain fort mais une nébuleuse de communes qui n'ont pas la taille et l'attractivité nécessaire ; doit-on concentrer les efforts sur Lille élargi pour conforter sa fonction locomotive ou disperser les investissements sans rapport avec leur efficacité réelle ?

Quelles évolutions de la mobilité si la métropole gagne 30 000 habitants et si le bassin minier en perd 50 000 ?

Faut-il favoriser ce « rééquilibrage » au profit de la métropole encore bien fragile pour entraîner la région ?

Tous les territoires peuvent-ils afficher la même volonté de croissance dans les SCOT ?

Quelles complémentarités de fait s'installent entre la métropole et le bassin minier central « l'arc sud » pour le tertiaire comme pour l'habitat ?

Quel est l'impact des infrastructures de la mobilité sur la trame verte et bleue ? sont-elles des obstacles aux flux des eaux des crues ? quelle est la partie du réseau grandes

infrastructures et du réseau capillaire qui risque d'être submergée pendant les crues ? Quelles conséquence sur le fonctionnement global de la région ?

Dans une région urbaine traditionnellement diffuse est-ce qu'on n'exagère pas le phénomène d'étalement ?

Le vrai problème n'est il pas plutôt le modèle dominant de la maison avec jardin, notamment dans le bassin minier qui copie les cités minières, et la mauvaise gestion de la densité avec le rejet des bâtiments collectifs ?

La région dans sa politique ferroviaire semble abandonner les petites gares pour prioriser la desserte radiale des grandes villes bien reliées à Lille sur des dessertes cadencées, c'est bon pour la cohérence globale et le rayonnement de la métropole mais ça ne répond pas aux besoins de desserte transversale et de desserte fine du péri urbain, comment se fait le lien avec la DRA ?

La région comme les communes affirment qu'il est possible de freiner l'extension constante des aires urbaines en développant davantage de mixité fonctionnelle dans chaque commune en respectant la cohérence nécessaire entre les services, les emplois locaux les compétences et les besoins des résidents pour diversifier les fonctions des communes périurbaines et pour enrayer la désertification des communes rurales.

Sous couvert d'atténuer les besoins de déplacement des navetteurs, de volonté de réintroduire des emplois et des services pour rattraper l'évolution démographique dans les communes périurbaines ne pousse t on pas aussi de fait à une forme d'étalement urbain ?

STUDIO 010
BERNARDO SECCHI
PAOLA VIGANÒ
MYRON DEVOLDER
ANA RAFFUL

CORSO DI PORTA TICINESE 65
20123 MILANO
T +39 02 89409358
F +39 02 8357691
EMAIL: SECCHI.VIGANO@SECCHI-VIGANO.IT

RUE DES PETITS CARMES 2A
1000 BRUSSEL/BRUXELLES
T +32 2 350 82 26
EMAIL: SECCHI.VIGANO.BELGIO@SECCHI-VIGANO.IT

ORGECO
SIMON RONAI

155, AVENUE JEAN LOLIVE
93695 PANTIN CEDEX
T + 33(0)1.41.83.36.22
F + 33(0)1.41.71.06.37
E-MAIL: ORGECO.PANTIN@ORGECO.FR

CITEC INGÉNIEURS CONSEILS SAS
CUNXIAO ZHANG

19 BOULEVARD EUGÈNE DERUELLE
69003 LYON
www.CITEC.CH
T +33(0) 4 72 77 99 98
F + 33(0) 4 72 77 99 98
E-MAIL: CITED@CITEC.CH

STUDIO 010

