

Equipe Secchi-Viganò, ORGECO, CITEC

**UN ÉTAT DES LIEUX N'EST JAMAIS  
DÉFINITIF, UN DIAGNOSTIC N'EST  
QU'UNE HYPOTHÈSE**

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

**MILAN/BRUXELLES  
JUIN 2010**

**STUDIO 010**

**BERNARDO SECCHI**

**PAOLA VIGANÒ**

**MYRON DEVOLDER, ANA RAFFUL**

ADRESSE

CORSO DI PORTA TICINESE 65

20123 MILANO

T +39 02 89409358

F+39 02 8357691

EMAIL: SECCHI.VIGANO@SECCHI-VIGANO.IT

KARMELIETENSTRAAT 2A, RUE DES PETITS CARMES

1000 BRUSSEL/BRUXELLES

T +32 2 350 82 26

EMAIL: SECCHI.VIGANO.BELGIO@SECCHI-VIGANO.IT

**ORGECO**

**SIMON RONAI**

ADRESSE

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**

ADRESSE

19 BOULEVARD EUGÈNE DERUELLE

69003 LYON

WWW.CITEC.CH N

T +33(0) 4 72 77 99 98

F + 33(0) 4 72 77 99 98

E-MAIL: CITEC@CITEC.CH

Il y a dans la construction d'un état des lieux, comme dans toute description, une impossibilité : l'impossibilité de rendre compte de tout. Comme on avance on comprend qu'il faudrait aller plus en profondeur, détecter plus de détails, connaître des aspects complémentaires, rapporter tout aspect et tout phénomène à sa genèse et à son histoire.

A un moment donné on comprend qu'il faut arrêter dans la quête descriptive et s'interroger à propos de la fertilité des informations qu'on a collectées<sup>1</sup>, à propos du diagnostic qu'elles suggèrent, des scénarios qu'elles proposent, des leçons qu'on peut en tirer. D'ailleurs, un diagnostic n'est pas une description; au contraire à partir d'une série de symptômes, il propose une interprétation de la situation, le cas échéant il révèle sa maladie ou ses aspects critiques. Opération toujours très délicate, dans le domaine de la médecine comme dans celui de la lecture des territoires, le diagnostic nous permet d'envisager ce qu'il faudrait faire pour éviter que la situation s'aggrave ou pour l'améliorer. Hors, le territoire n'est pas un corps malade, même si souvent il a été apparenté à ça. Il s'agit plutôt d'un ensemble de dynamiques et de décisions individuelles et collectives qui ont des conséquences dans l'espace et qu'il faut décrypter. C'est ce qu'on tentera, grâce au travail des trois groupes de travail thématiques<sup>2</sup>, et d'une manière provisoire, dans les pages qui suivent.

<sup>1</sup>Les informations de base utilisées dans les pages suivantes ont été collectées par la DREAL examinées et complétées par le trois groupes des travail « trame verte et bleue », « trame urbaine » et « mobilité ». Une synthèse du travail de chaque groupe est exposée dans les rapports rédigés par les services de la DREAL : « État des lieux des milieux naturels, des espaces agricoles, de la ressource en eau et des risques naturels sur l'Aire métropolitaine lilloise (1er rapport) », « Identification des continuités écologiques souhaitables et des opportunités de les concrétiser sur l'Aire métropolitaine lilloise (2ème rapport) », et « Groupe de travail n°3 : Rapport d'étape sur l'état des lieux et le recensement des projets » (pour la trame transports). Dans les pages qui suivent on y fera référence sans les reproduire à nouveau.

Il faut rappeler que la tache des trois groupes de travail a été, dans le premier semestre 2010, de construire un état des lieux, un diagnostic et une analyse des projets en cours dans les domaines concernés par chacun. Les investigations ont d'ailleurs permis de mesurer combien « l'Etat, comme la plupart des acteurs, sont démunis d'informations fiables et globales pour bien suivre les évolutions de l'AML et les projets dans les domaines qui ne sont pas où plus de leur « compétence » directe. La connaissance des uns et des autres se fonde quasi exclusivement sur leurs propres études et sur les relations d'ordre financier des différents opérateurs ou maîtres d'ouvrage associés dans des contractualisations, mais qui ne dévoilent pas toujours la réalité de leurs ambitions. Le besoin de consolidation et cartographie homogène des données reste un objectif

central pour donner à voir les tendances réelles qui se dégagent à l'échelle de l'AML.. A cet égard le travail engagé et les échanges font la démonstration de l'utilité du processus engagé depuis quelques mois.

<sup>2</sup>Le cycle de réunions des trois groupes de travail thématiques, les rapports d'étape et les Cotec ont largement validé l'ensemble d'informations, de données, de cartes et d'analyses disponibles. Ils ont aussi formulé une série de demandes nouvelles et d'interrogations sur le sens même de la démarche en prévision de la première esquisse de l'état des lieux partagé présenté à l'Atelier Pivot du 10juin et pour préparer le Copil du 27 septembre.

L'avancement du travail collectif et transversal, et la mobilisation croissante des EPCI et de toutes les autres collectivités : a incontestablement favorisé la maturation des idées qui préparent la construction de scénarios pertinents puis de projets cohérents et partagés ; a confirmé qu'il n'y a pas encore de vision métropolitaine, et que l'effet frontière avec la partie Belge est évident sur toute une série de domaines notamment les transports et la mobilité ; a réinterrogé le contenu et le concept « d'étalement urbain » qui est au fondement de la démarche engagée ; a validé la pertinence du croisement des trois approches thématiques ; a permis de mieux percevoir les visions différentes des diverses collectivités en charge de l'aménagement du territoire de l'AML ; mais a aussi confirmé, à notre avis, la méfiance persistante à l'égard de la démarche qui intéresse mais qui trouble les acteurs interrogatifs sur l'aboutissement attendu.

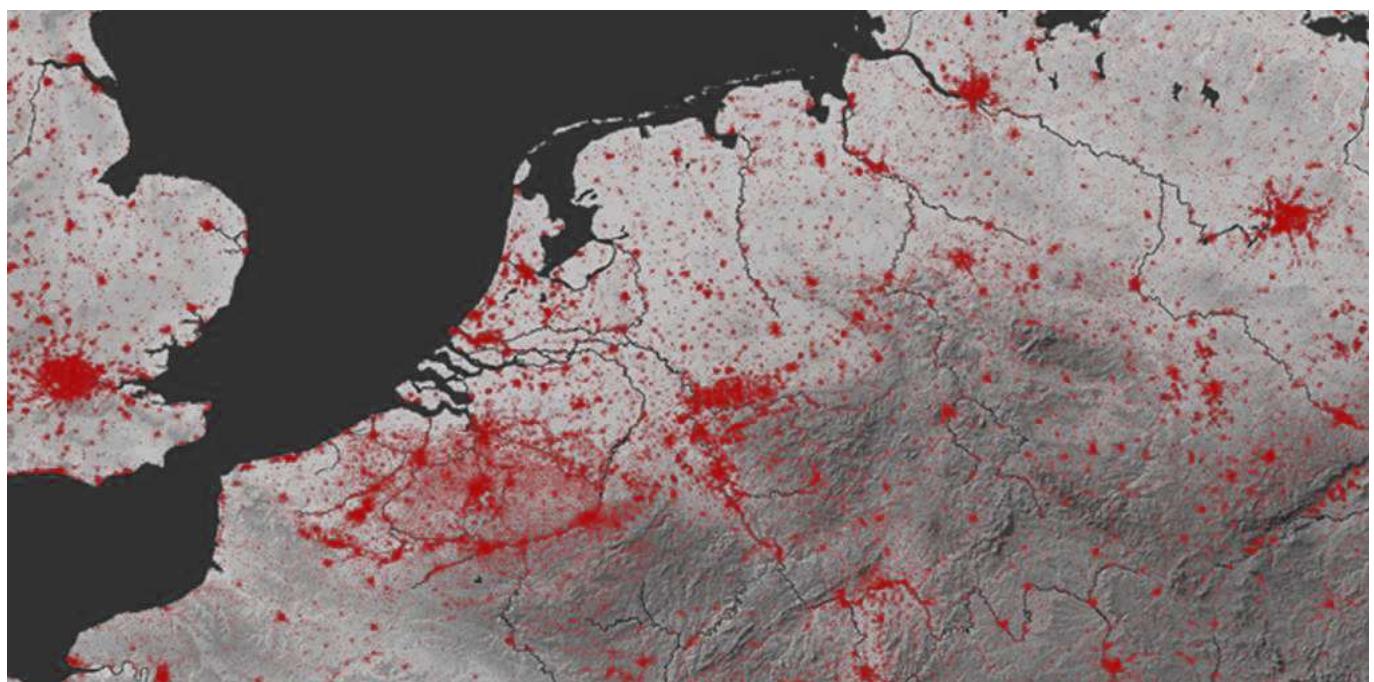
## 0. Aire métropolitaine ou réseaux de villes ?

Le débat n'a pas trop touché le sujet mais il est nécessaire de l'aborder au titre presque d'une prémissse: l'aire métropolitaine est représentée traditionnellement par l'aire autour de la ville plus importante, Lille dans ce cas. L'idée est que entre cette ville et le territoire autour il existe une relation d'intégration, mais aussi de subordination ; de redistribution de la richesse et d'homogénéisation de la qualité du cadre de vie. Renforcer l'aire métropolitaine aurait donc comme conséquence de renforcer le statut de la ville principale à une échelle plus vaste.

Dans le cas de la métropole lilloise il y a au moins deux raisons qui pourraient modifier cette idée. La première est liée aux différences profondes qui persistent entre le différentes parties du territoire dans la partie française. Comme on verra dans les pages qui suivent, entre le bassin minier ou les villes moyennes et plus autonomes et la ville centre, Lille, il y a des déséquilibres forts qui semblent évoquer l'opposition centre périphérie, plutôt que celle d'aire métropolitaine.

La deuxième raison concerne la relation avec les villes et les territoires au delà de la frontière, qui visiblement n'ont pas été, jusqu'à maintenant, trop interpellés par la démarche suivie. Ce manque d'intérêt peut avoir de nombreuses justifications, toutefois on peut avancer l'hypothèse qu'une des raisons soit liée à un fonctionnement différent de ces territoires : plutôt que aire métropolitaine, un réseaux de villes qui intègre évidemment aussi tout ce qui se trouve entre elles.

*Netstadt, zwischenstadt, ville diffuse* proposent des modèles différents de celui d'aire métropolitaine et font référence à des relations d'intégration horizontale et non seulement verticale. Dans ce cas Lille aurait un rôle important à jouer et des spécificités propres, mais elle serait un nœud à l'intérieur d'un territoire densément habité et on n'aurait plus à justifier le cas de métropole excentrique.



## 1. Une population apparemment stable

D'abord quelques données très simples : d'ici 2020 les tendances démographiques de l'AML devraient comporter<sup>3</sup>:

- une hausse progressive de l'espérance de vie et un vieillissement structurel qui affaibliront progressivement le solde naturel ;
- le maintien de la fécondité à son niveau de 1999 et un solde naturel largement positif, mais qui s'amortira progressivement se traduisant par le ralentissement de la croissance ;
- le maintien du solde migratoire négatif.

Avec ces hypothèses la population de l'aire métropolitaine (partie Française<sup>4</sup>) serait tout juste stable autour de 2 810 000 habitants, voire en légère baisse car la population serait en diminution sur de nombreux territoires de l'ancien bassin minier et autour de Maubeuge alors qu'elle continuerait de s'accroître modérément dans la communauté urbaine de Lille (0,12% par an), dans l'arrondissement et le bassin d'habitat (0,15% par an),

Dans le détail d'ici 2020 (si rien ne devait changer)

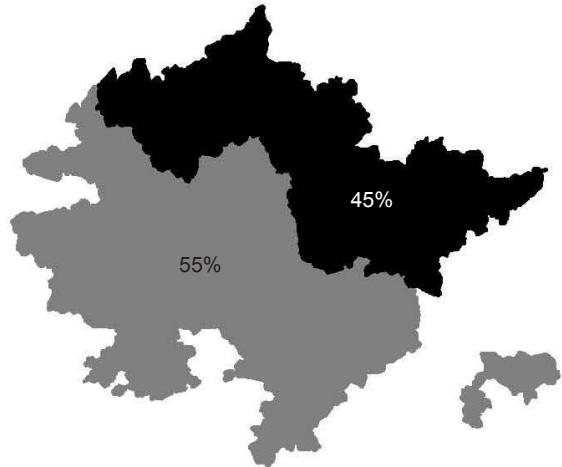
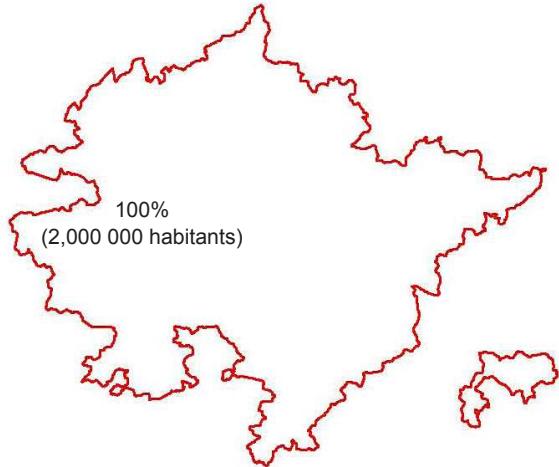
- l'indicateur de fécondité et d'espérance de vie serait le même dans les quatre territoires;
- Lille métropole gagnerait 20.000 habitants notamment du fait de l'attractivité vis-à-vis des 15/20 ans, l'arrondissement 22.000, le bassin d'habitat 31.000 alors que l'A.M.L. en perdrat 21.000,
- dans l'arrondissement le nombre de 45/64 ans augmenterait de 11% (29 000 personnes), le nombre de 65/74 ans de 40% (31000 personnes) et celui des plus de 75 ans de 11% (8000 personnes)
- dans l'Aire Métropolitaine la hausse du nombre de ménages se ferait à un rythme bien plus rapide que la hausse de la population (vieillissement, familles monoparentales, évolution des modèles familiaux...),

On compterait 95 000 ménages de plus soit 8 à 9% de plus dont 63 000 dans le bassin d'habitat, 53 000 dans l'arrondissement et 48 000 dans la communauté urbaine - dans l'Aire Métropolitaine il y aurait la diminution de la structure familiale traditionnelle : 114 000 personnes seules de plus ; 15 000 familles monoparentales de plus, soit 10% des ménages ; moins de couples avec ou sans enfants qui ne seraient plus que 45% des ménages. En 2020 40% à 44% des logements seraient occupés par des personnes seules.

L'évolution probable de la situation démographique telle que prévue par l'INSEE pour l'AML par rapport aux autres métropoles françaises et belges nous dit que la métropole n'est pas suffisamment productrice de développement et ne parvient pas à retenir ses

<sup>3</sup>rapport INSEE /Agence de développement, septembre 2008

<sup>4</sup>Il faut toujours signaler qu'on se réfère dans ces notes à la seule partie française de l'AML



<sup>5</sup>Parmi les 25 premières agglomérations européennes, l'AML est 18° par sa population (3,1 millions d'habitants dont 2,8 côté Français) et 22° par son PIB par habitant (Rapport de l'œil janvier 2009).

- son tissu économique se banalise et l'économie publique (éducation, action sociale, santé, administration) amortit les effets de cette restructuration mettant la région au 2<sup>e</sup> rang de la dépendance aux fonds publics en France.
- elle souffre d'un faible taux d'activité (34%, 39% moyenne nationale, 44% moyenne Ile de France) et décroche doucement depuis la fin des années 1990 en cumulant deux caractéristiques : l'activité fragilisée d'une région métropolitaine industrielle et la grande pauvreté d'une large fraction de population.
- la croissance du nombre d'actifs est imputable aux femmes qui constituent 83% de l'accroissement du nombre des actifs occupés dans la Région, mais leur part (sauf à Lille et Roubaix) reste encore inférieure à ce qu'on observe ailleurs en province, il y a donc encore un gisement important d'actifs
- elle se situe dans un contexte régional stagnant sur le plan démographique et encore marqué par la désindustrialisation et le déficit d'économie résidentielle avec un système productif vulnérable : automobile, agro alimentaire, biens intermédiaires.
- l'économie régionale avait perdu 48 000 emplois de 1982 à 1990, et en avait regagné 54 000 de 1990 à 1999, signe de son rétablissement dans certaines zones qui avaient beaucoup été pénalisées ( Valenciennes, Douaisis, Lens/Liévin, Artois/ternois...)
- l'emploi total des zones d'emplois liées à l'AML a une performance très inférieure aux métropoles comparables. Les ZE de Lille et surtout de Roubaix ont perdu leurs emplois industriels notamment textiles au profit des commerces spécialisés, l'action sociale, la restauration

habitants<sup>5</sup>. Dans un scénario pas trop extrême (+0,7% de croissance jusqu'en 2020, soit 0,05% par an), il faut intégrer la possibilité que dans le futur proche la population de l'AML stagne ou baisse sensiblement tout en vieillissant<sup>6</sup>, c'est un point à approfondir avec l'INSEE. Le thème de la structure de l'économie de l'AML et de son développement possible devient donc toujours plus important aussi bien pour le noyau central que pour le bassin minier<sup>7</sup>.

Tout ça nous dit que même dans l'hypothèse d'une population globalement stable la structure démographique de l'AML va changer de manière considérable avec des conséquences importantes pour ce qui concerne la demande de logements, les migrations, les relations entre les différentes parties de l'AML et les déplacements et donc la trame urbaine et la mobilité. L'économie de l'AML et donc les mobilités ne sont pas qu'affaire de production et de compétitivité puisque 22% seulement des revenus y sont liés à la base productive (36% en Ile de France) alors que 78% sont issus d'autres mécanismes qui ne relèvent pas d'une activité productive locale et donc d'un certain type de mobilité quotidienne très normé. En effet, il faut souligner, que tous ces chiffres pourraient être modifiés si, par exemple, les migrations vers le péri urbain étaient ralenties. Si le solde migratoire était nul la population augmenterait d'environ 10%, alors qu'en réalité la communauté urbaine perd 6000 habitants par an, l'arrondissement 6000, le bassin d'habitat 5500, et l'Aire Métropolitaine 13 000.

-l'AML crée moins d'emplois privés salariés que les sept autres métropoles de province depuis le début des années 90, mais c'est au cœur à Lille que se créent le plus d'emplois privés  
-entre 2000 et 2006 l'emploi salarié privé a augmenté de 12,5% dans les sept métropoles et seulement de 3% dans l'AML qui a subi un véritable choc sur l'emploi notamment dans les secteurs industriels.

-l'AML garde un profil plus industriel que métropolitain et souffre de la destruction des emplois manufacturiers (moins 27 000 de 2000 à 2006

<sup>6</sup>ce qui a des conséquences importantes sur le pourcentage de retraités dans la population totale et donc sur la production de la richesse.

Toujours plus de richesse dériverait de transferts de l'Etat vers le familles ou les individus et toujours moins de richesse serait créée dans l'AML. Les retraites constituent 24% de la base économique totale et 72% des revenus résidentiels, mais leurs ressources et leur nombre augmentent moins que dans d'autres métropoles. Si les plus aisés et les plus jeunes ont tendance à fuir, les autres plus pauvres et plus âgés se redistribuent au sein de l'AML. Les fondamentaux de l'économie de l'AML sont clairs :

- 570 000 retraités,
- 452000 emplois domestiques
- 240 000 emplois publics
- 330 000 emplois privés,
- 54 000 emplois dans le secteur du tourisme (surtout hébergement non marchand),
- 250 000 chômeurs, 73000 RMIstes

<sup>7</sup>En effet ce qui caractérise l'économie de l'AML aujourd'hui est une forte dépendance vis-à-vis des transferts financiers. La Région est dotée d'un secteur « protégé » (45% de la valeur ajoutée

régionale) qui s'accroît plus rapidement que le secteur exposé (55% de la valeur ajoutée) S'agissant des revenus captés par le territoire, l'AML est plus dépendante des revenus publics et sociaux que les autres métropoles :

-34% des revenus (10,1 milliards €) entrant dans l'Aire Métropolitaine sont le fait de mécanismes résidentiels non directement productifs localement (pensions et retraites 7,3 milliards €, navetteurs travaillant ailleurs 1,3 milliard €, touristes 1,5 milliard soit seulement 545 € par habitant)

-31% des revenus (9,2 milliards €) sont liés aux prestations sociales 5,2 milliards et aux remboursements des soins de santé 4 milliards

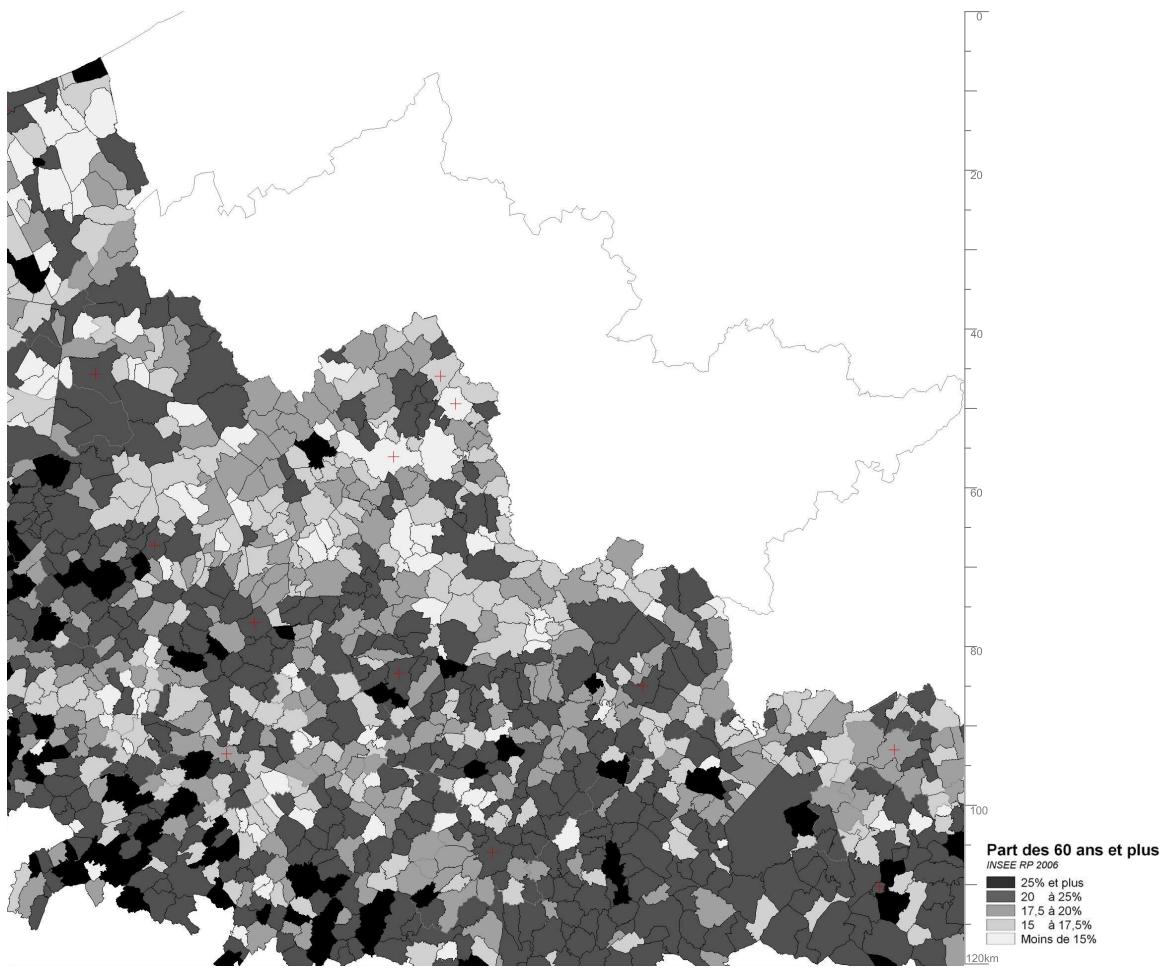
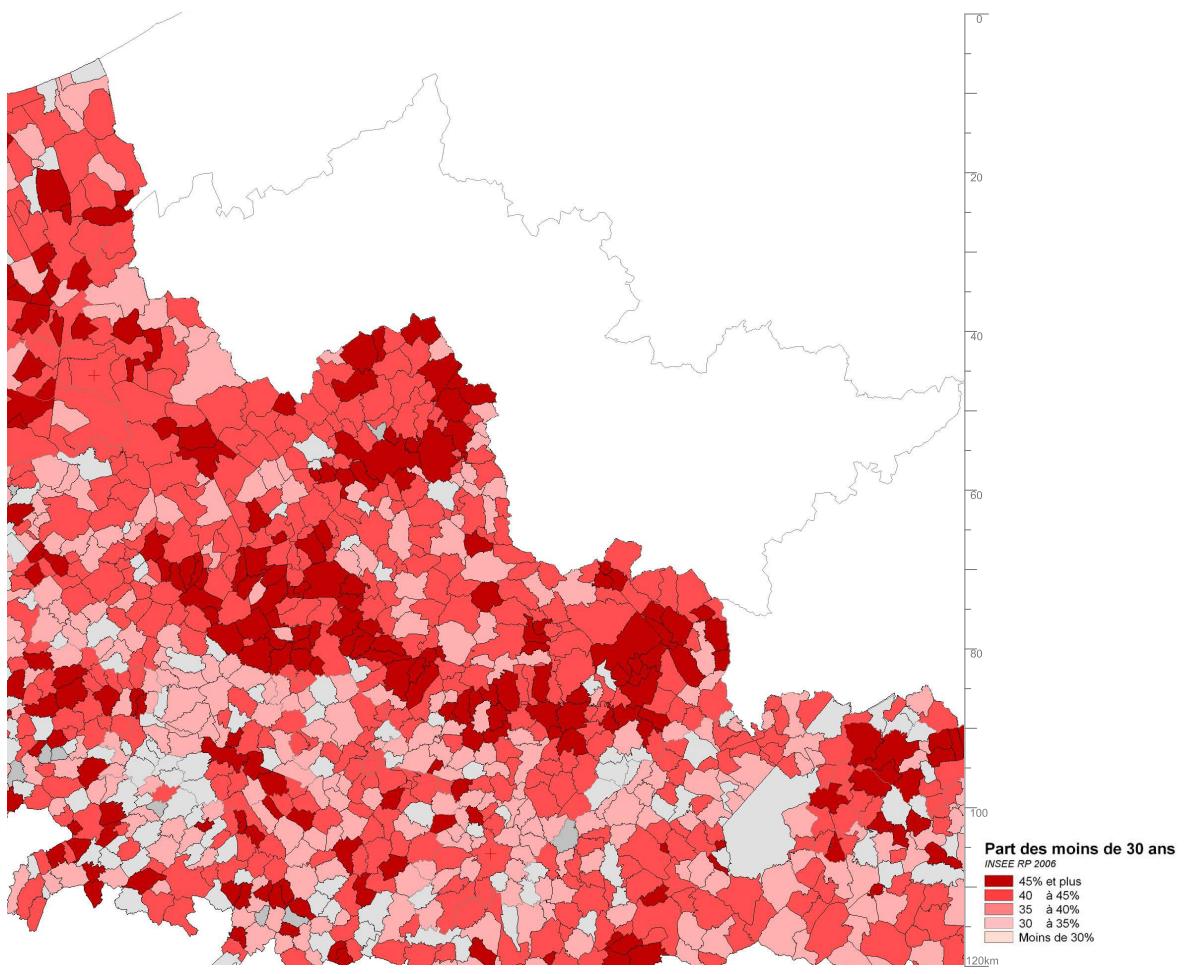
-13% des revenus (4 milliards €) sont liés aux salaires des trois fonctions publiques

-22% seulement imputables à l'économie productive locale. L'AML est donc doublement frappée : moindre progression des retraités et moindre progression des actifs occupés. Ce qui donne par Conséquence des faibles revenus moyens.

Les revenus par habitant du Nord Pas de Calais enregistrent un déclin relatif régulier depuis 1965, et durant les années 90 malgré les amortisseurs publics ils ont moins progressé qu'ailleurs si bien qu'en 2000 18% de la population était considérée comme pauvre (23% à Lens /Liévin et dans le Valenciennois, 16% dans l'arrondissement de Lille)

Dans l'AML aussi les revenus progressent moins que dans les autres métropoles et ceux de la zone d'emploi de Lille encore moins vite que l'AML, au sein de la zone d'emploi le cœur est plus pauvre que la périphérie.

Globalement les fortes différences des structures de base entre les zones d'emplois ne se traduisent pas d'aussi fortes différences dans les revenus des habitants du fait des mécanismes de redistribution qui lisent les revenus par habitant.

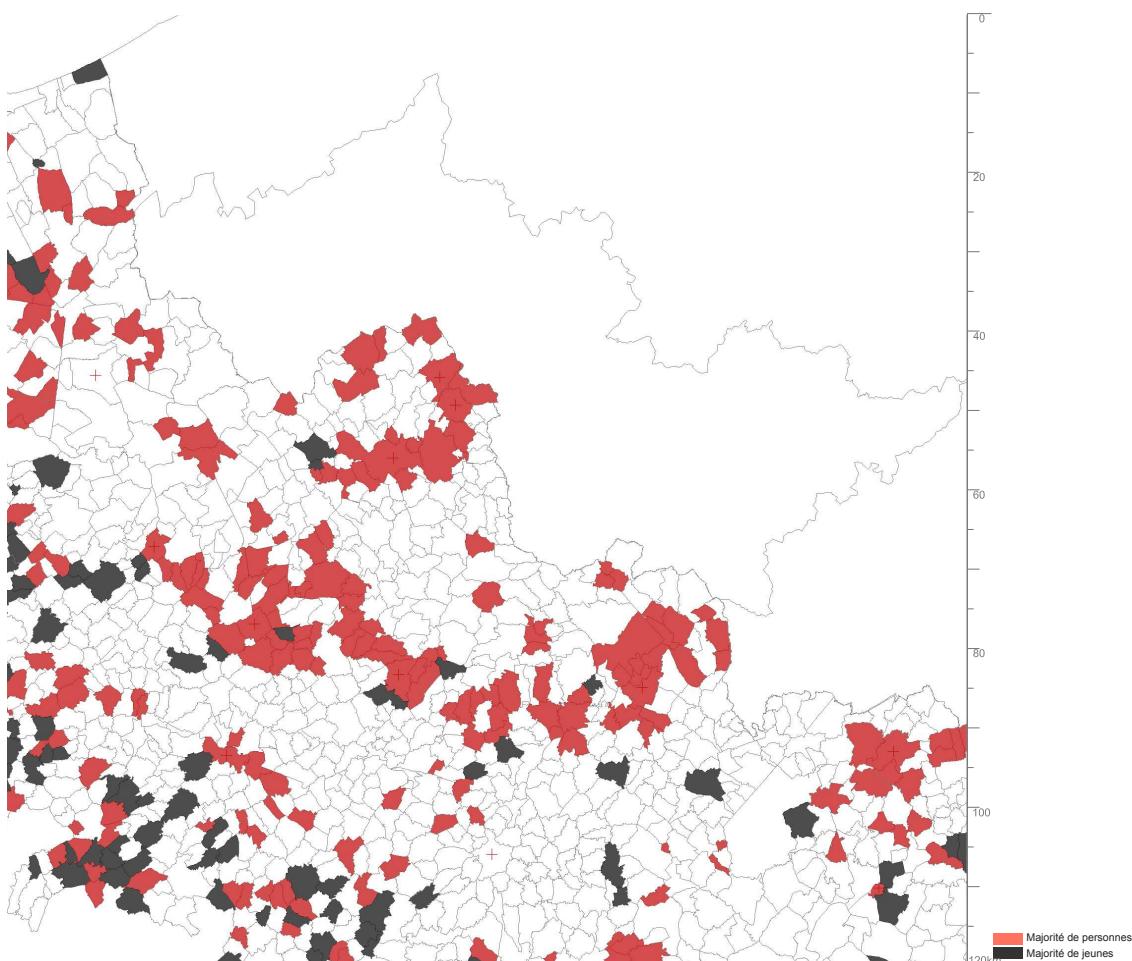


## 2. une structure spatiale fortement articulée au cours de l'histoire longue

La « forme » de la métropole, qui clairement n'est pas un centre urbain radioconcentrique classique pour des raisons qui mêlent l'histoire longue et l'impact de l'industrie et de sa difficile reconversion, n'est pas néanmoins « chaotique » comme on a souvent la tendance à croire. On peut plutôt y reconnaître une grande diversité d'entités urbaines fondées sur la tradition d'un habitat individuel dense, sur le recyclage de friches industrielles, et sur quelques noyaux urbains historiques plus anciens.

Une première analyse de l'AML, nous amène à y distinguer quatre types de tissus urbains (dont une métropole densément habitée<sup>8</sup>, il faut dire) qui correspondent à quatre différents cadres et, peut-être, styles de vie. Il est fort probable que même la composition sociale de la population dans chacun de ces tissus soit différente.

<sup>8</sup>La métropole Lilloise comprend 70% des habitants de la Région Nord Pas de Calais qui y vivent sur 35% du territoire régional, avec une densité de 644 habitants au km<sup>2</sup> soit le double de la moyenne régionale (322) qui est au deuxième rang des régions françaises.



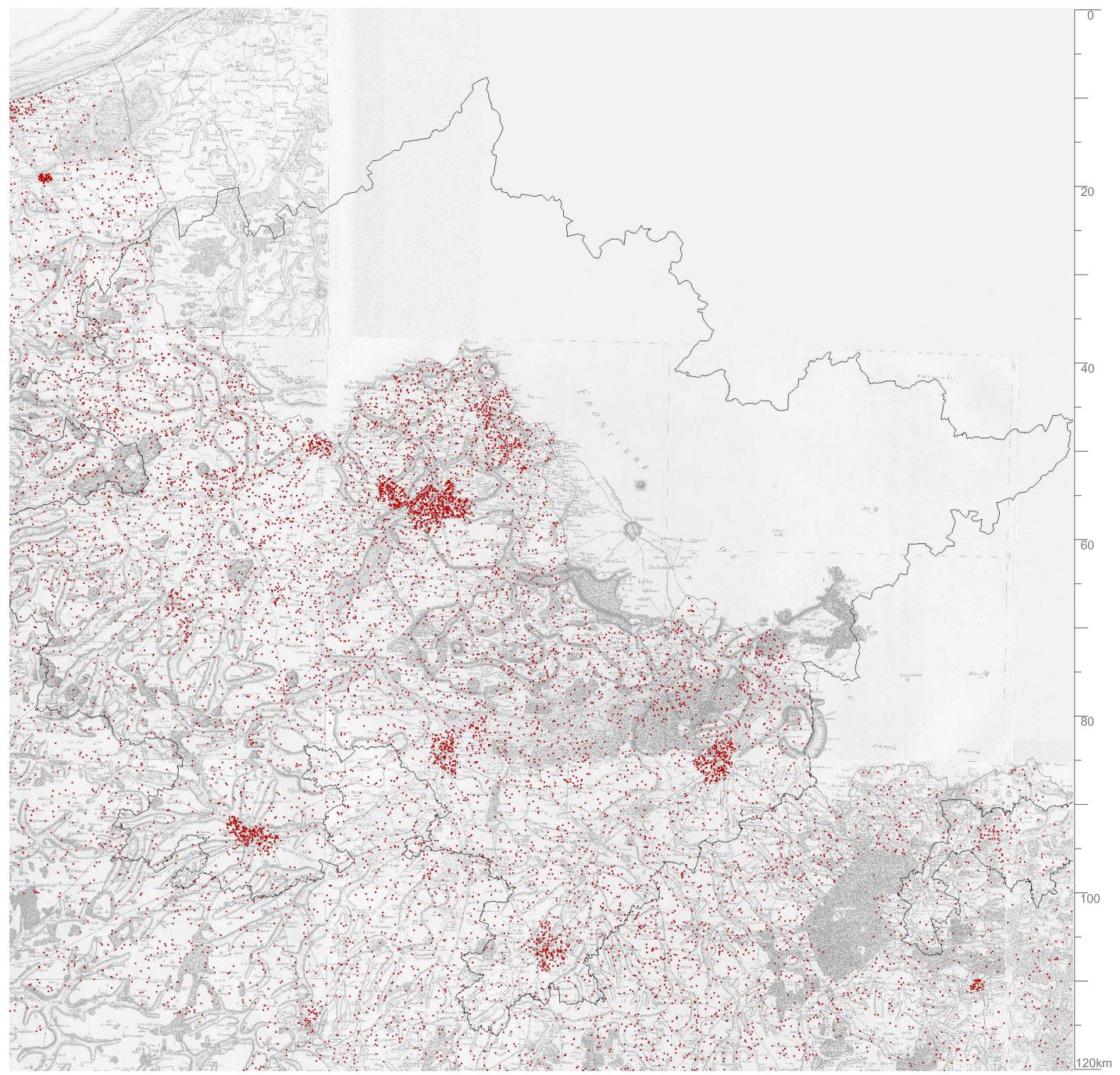


*le noyau central*



Image: Citadelle Lille; Source: [www.photos-aerielles.net](http://www.photos-aerielles.net)

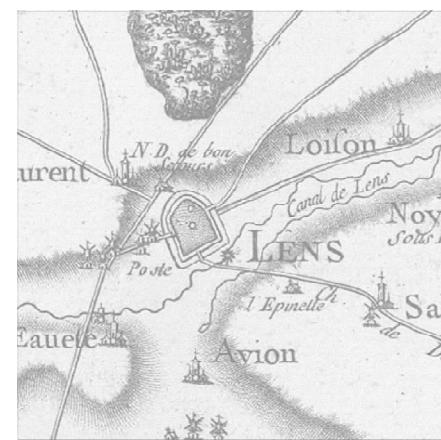
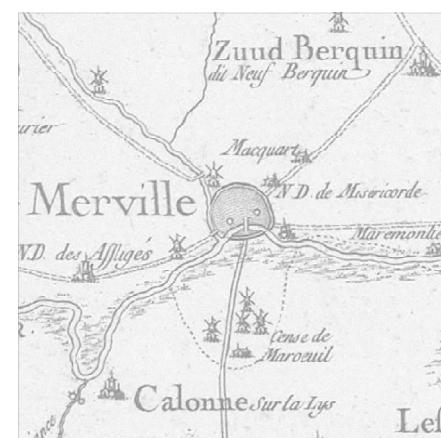
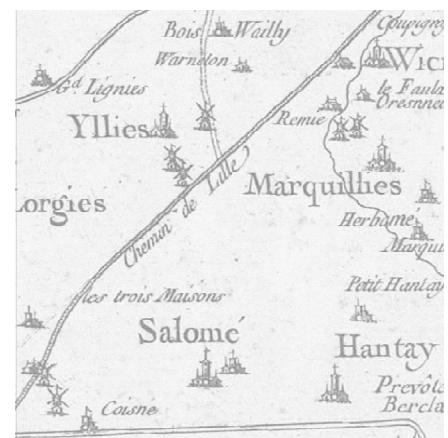
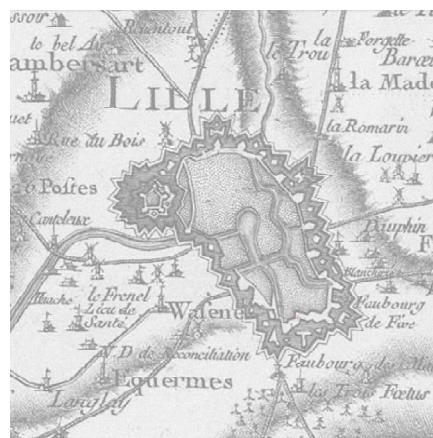
Région agricole traditionnellement diffuse. Carte de Cassini (1815)



### *le noyau central :*

dans une région agricole traditionnellement diffuse, connotée par une propriété foncière morcelée et une dominante en fermage, les cartes des Cassini nous montrent dans la première moitié du XIXème , presque au le début de la grande époque minière, une structure urbaine fortement polarisée : Lille, Arras, Cambrai, Valenciennes sont entourées par des villes moyennes, des villages et par la dispersion des fermes agricoles.

Villes fortifiées et étalement rural. Carte de Cassini (1815). Hiérarchies et Configuration

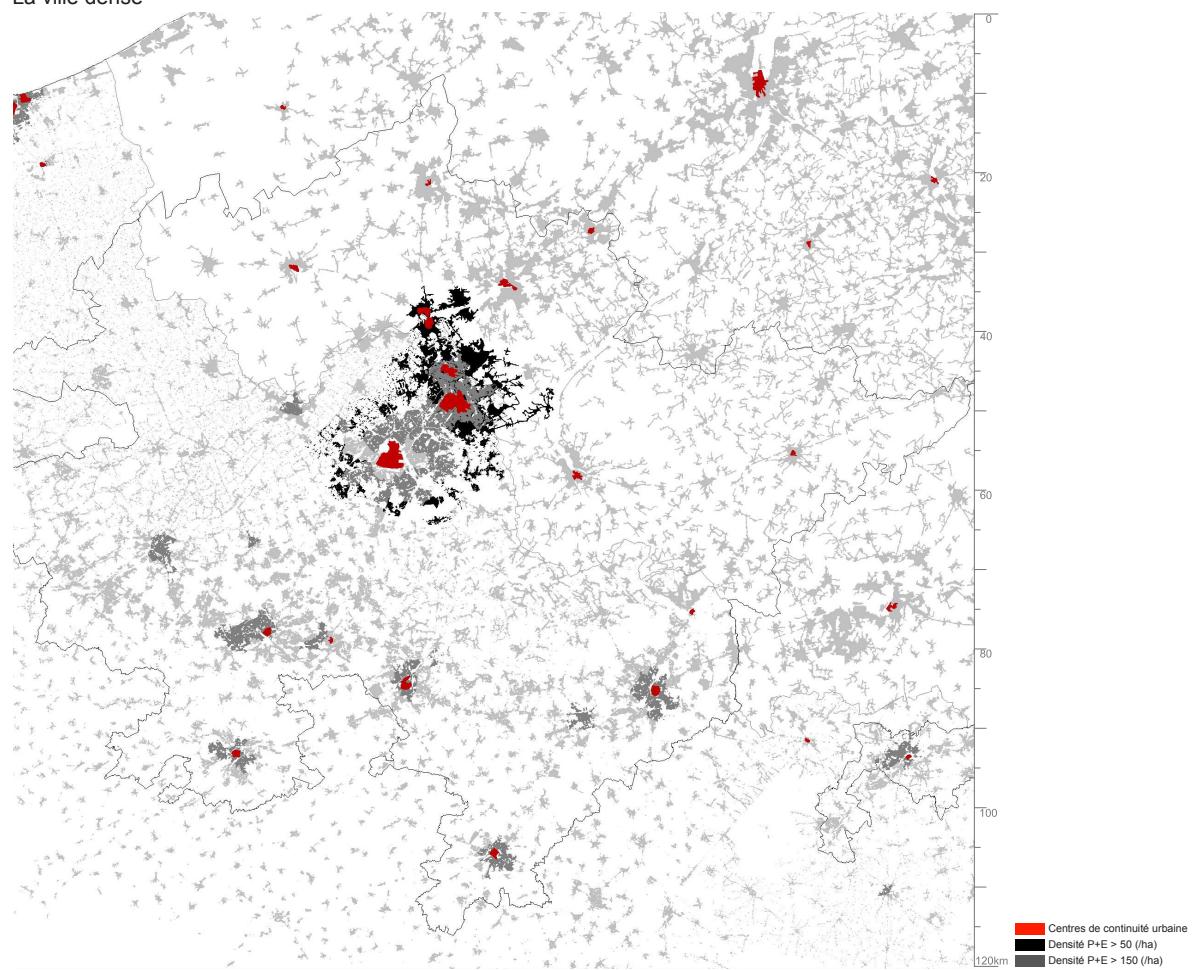


## Grandes villes

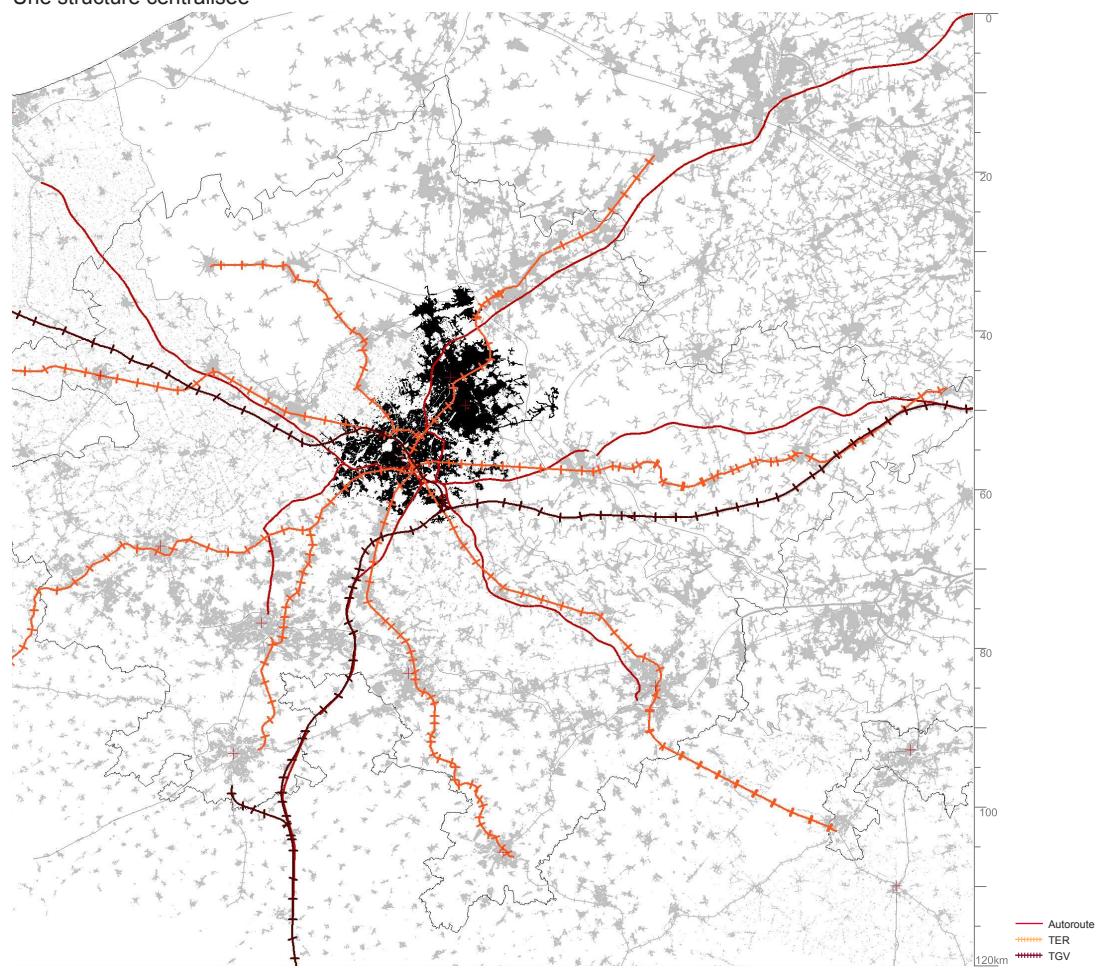
### Villes moyennes

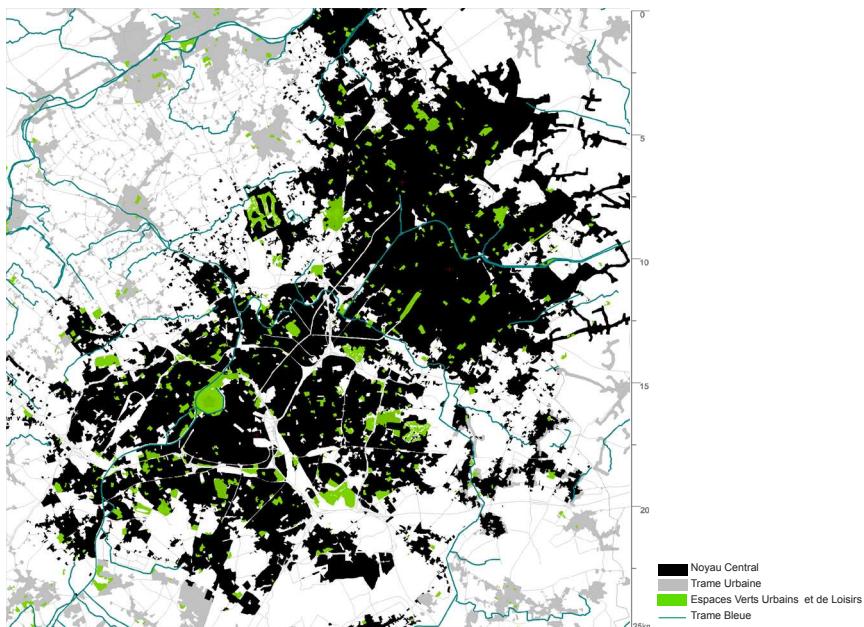
## Villages

La ville dense

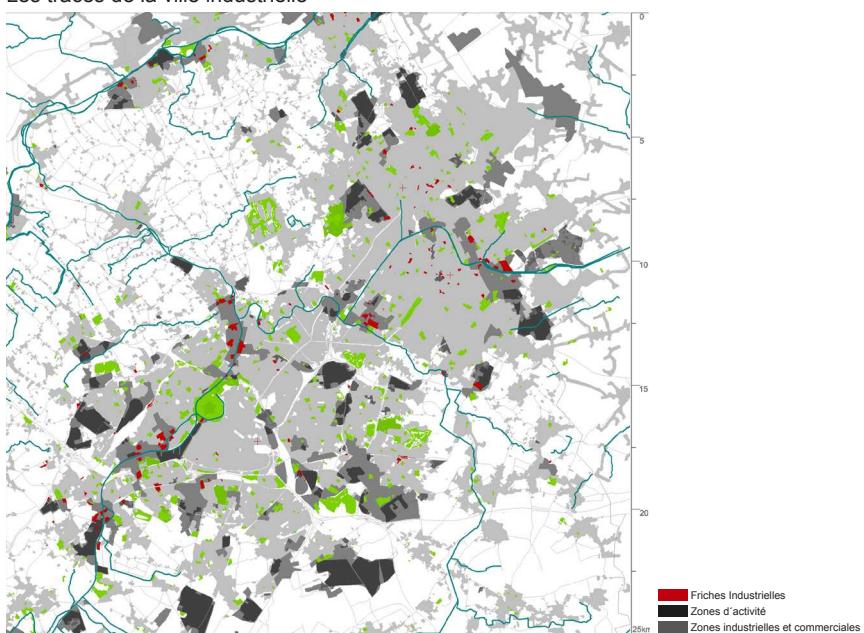


Une structure centralisée





Les traces de la ville industrielle



Cette structure est encore reconnaissable aujourd'hui bien que l'artificialisation des terrains agricoles soit devenue un phénomène évident<sup>9</sup>, et constitue l'armature plus solide de la trame urbaine dans l'AML. Une armature dans laquelle, tout au long du passé industriel de l'aire métropolitaine, le nœud de Lille, Roubaix, Tourcoing a eu, effectivement et dans les imaginaires collectifs, une dominance qui a justifié un réseau de la mobilité en étoile et qui aujourd'hui montre les traces de ce passé sous forme d'une forte dispersion de zones et de friches industrielles.

<sup>9</sup>Le constat est qu'entre 12,5% et 14,5% de la surface de la Région est urbanisée et cette part progresse rapidement : de 1992 à 2000 36 km<sup>2</sup> sont passés de l'agriculture à l'urbain, la surface agricole a baissé de 0,36%, la tâche urbaine a progressé de 2,42%. (préconisations de la DRA « maîtrise de la périurbanisation »). De 1998 à 2005

-11640 hectares d'espaces agricoles ont changé d'affectation en restant agricoles

-7156 hectares d'espaces agricoles ont été artificialisés

-2100 hectares d'espaces agricoles ont devenus des espaces

naturels

-3882 hectares ont été urbanisés dont 87% soit 3374 hectares à partir de terrains agricoles, 12% soit 462 hectares à partir de terrains artificialisés, et 47 hectares à partir de terrains naturels

-2934 hectares de culture sont devenus de l'habitat résidentiel

-1475 hectares de culture sont devenus des emprises industrielles

L'ensemble des autres mutations sont inférieures à 50 hectares

-3,46 hectares d'habitat minier sont devenus résidentiels

-3,61 hectares de terrils sont devenus résidentiels

-1,07 hectare d'espaces ferroviaires sont devenus résidentiels

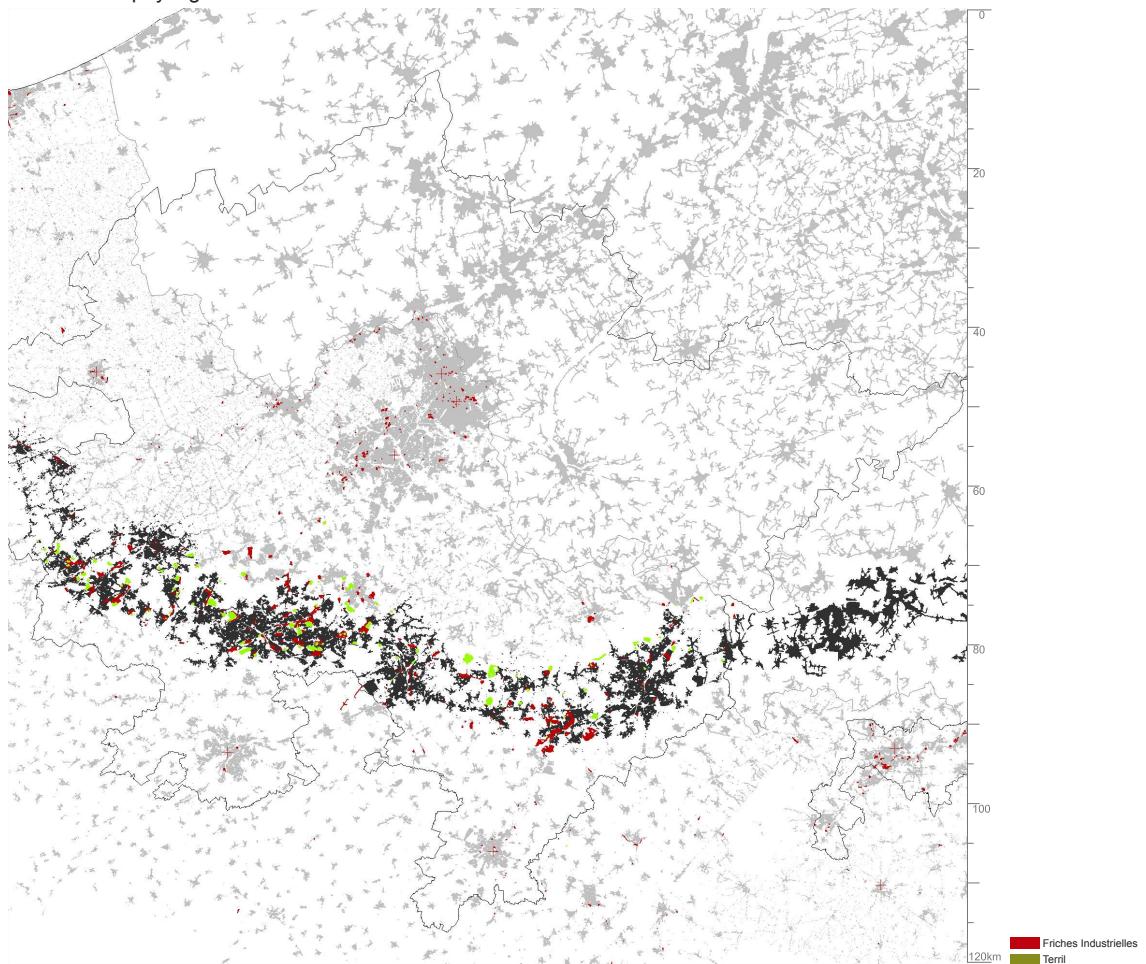


Image: Bassin Minier; Source: STUDIO 010

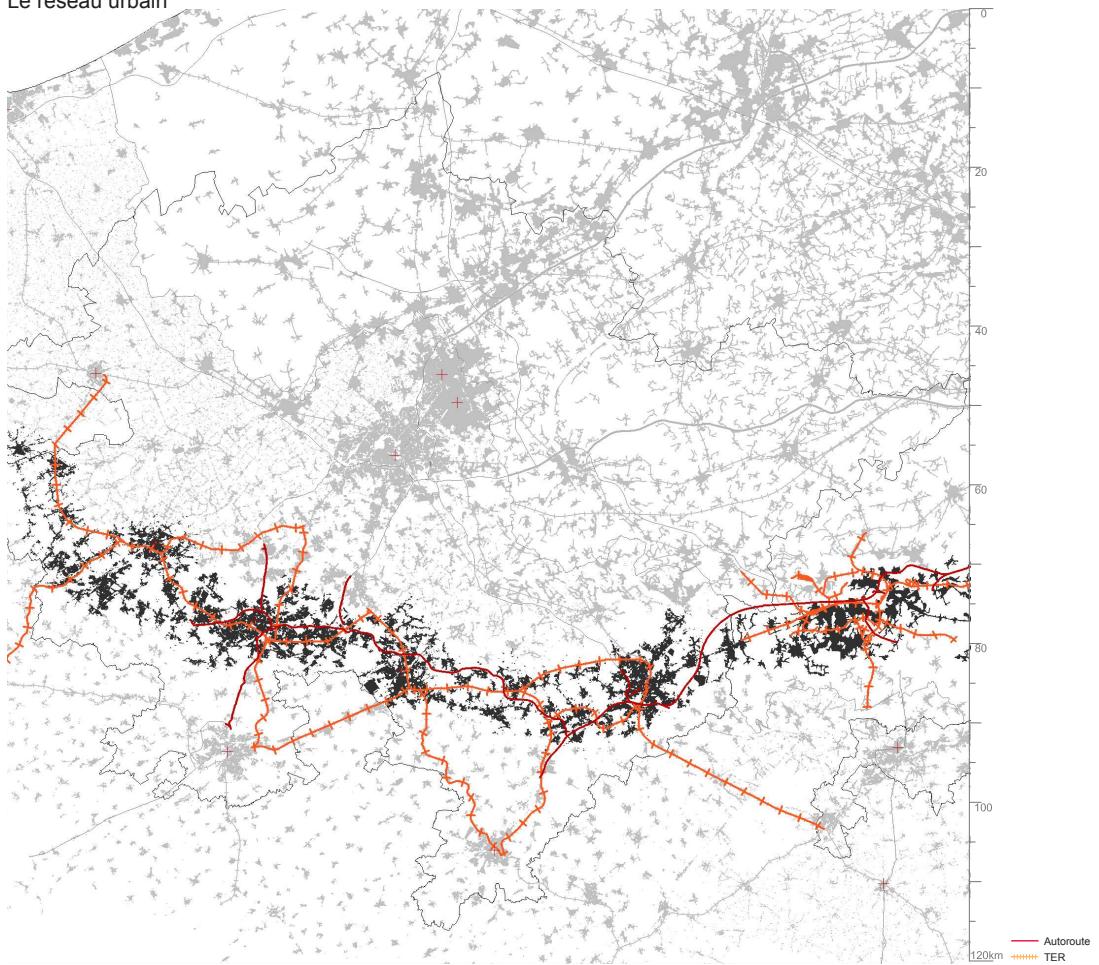
*le bassin minier*



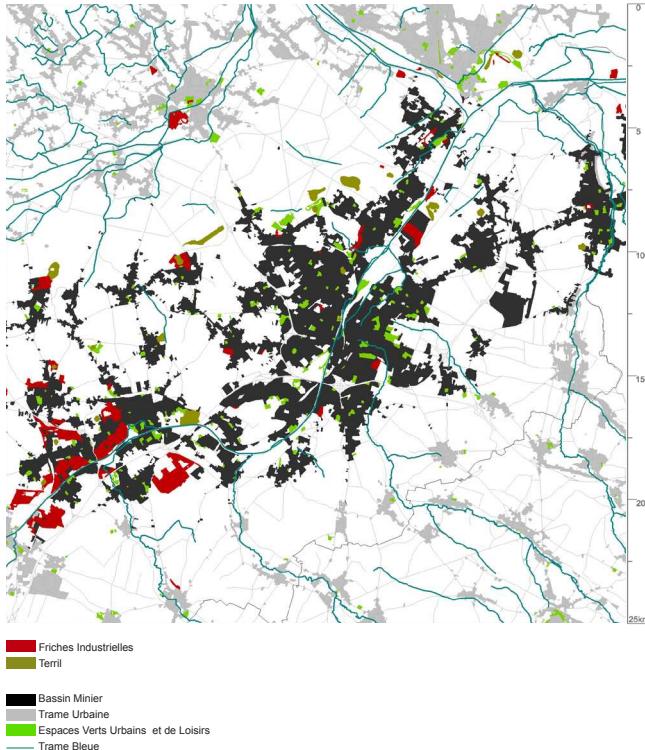
Eléments du paysage minier



Le réseau urbain



Valenciennes

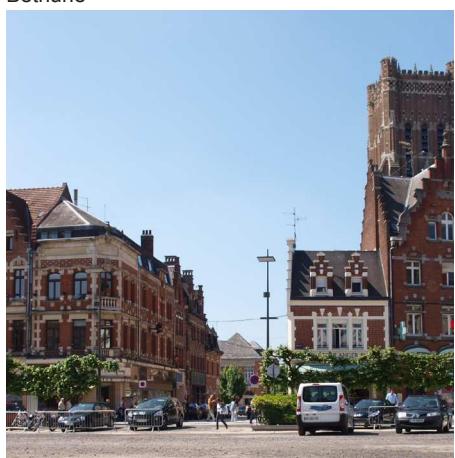


Les constructions urbaines



Valenciennes

Bethune



Centre Ville

Cités minières

Étalement

### *le bassin minier :*

au sud du noyau central s'étend, sur une longueur de plus de 80km, une série continue de petits villages et de petites villes qui doivent leurs naissances et leurs localisations à l'exploitation, à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle à Anzin tout près de Valenciennes, des ressources minières. Extrême partie occidentale d'un arc minier qui s'étend tout au long de la Wallonie jusque au bassin de la Ruhr, le bassin minier offre un paysage fragmenté dicté par la topographie et la localisation plus convenable des puits. Fortement marqué par les terrils, ce paysage n'a aucun des caractères dramatiques qu'on trouve parfois ailleurs en Wallonie et en Allemagne et a une identité, pas seulement spatiale, tout à fait différente de la ville compacte du noyau centrale ou des villes moyennes plus au sud.

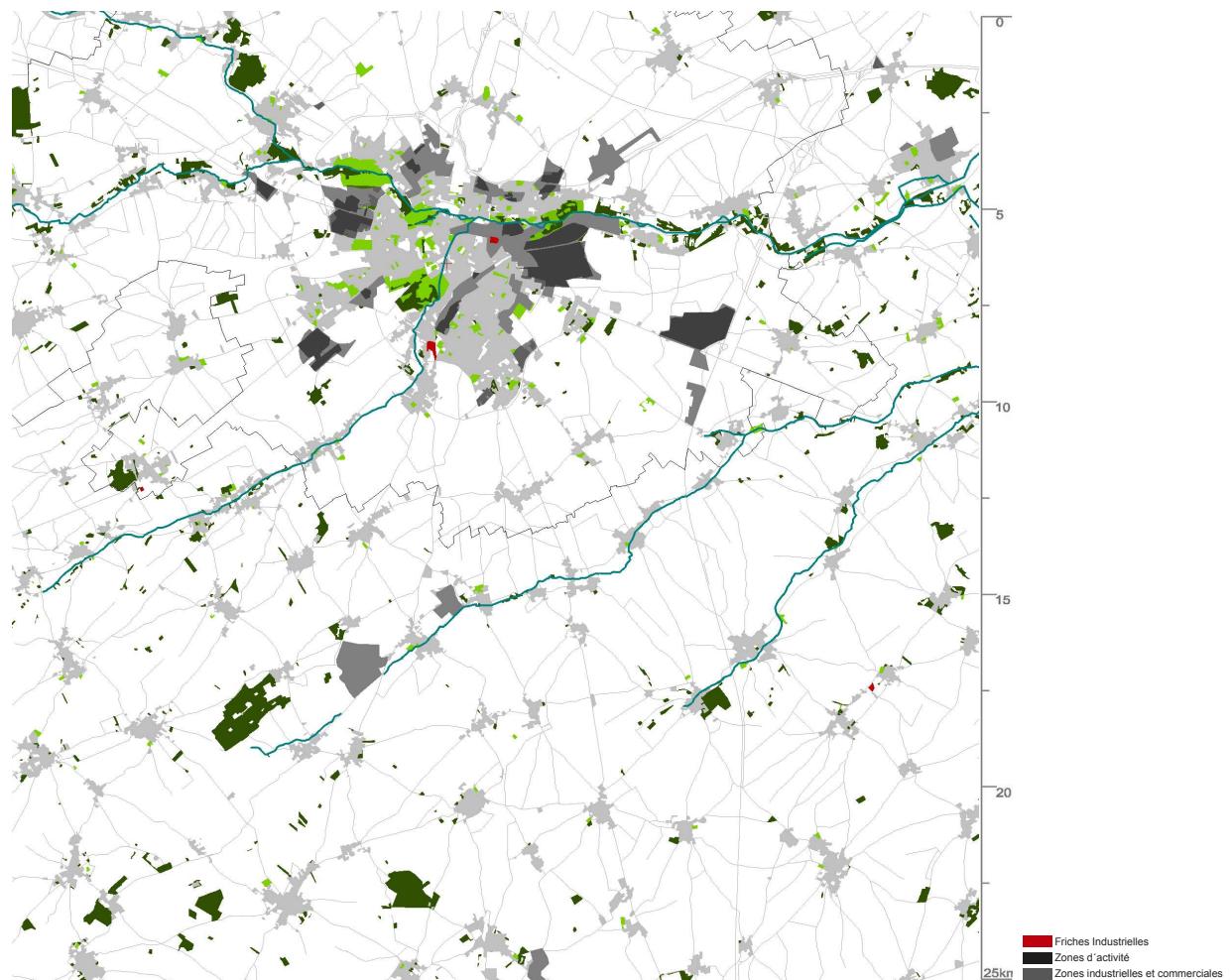
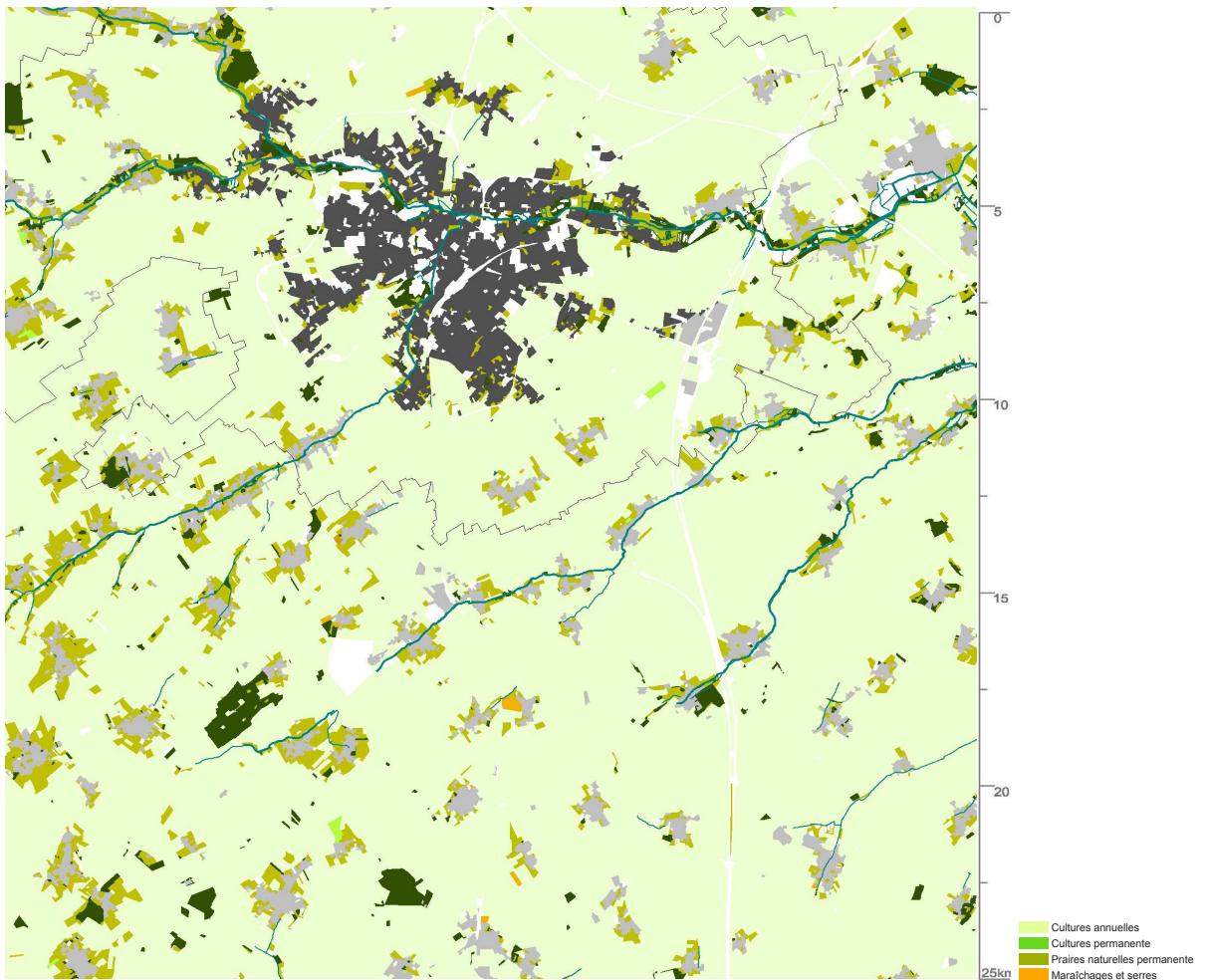


Image: Paysage ouvert autour d'Arras; Source: STUDIO 010

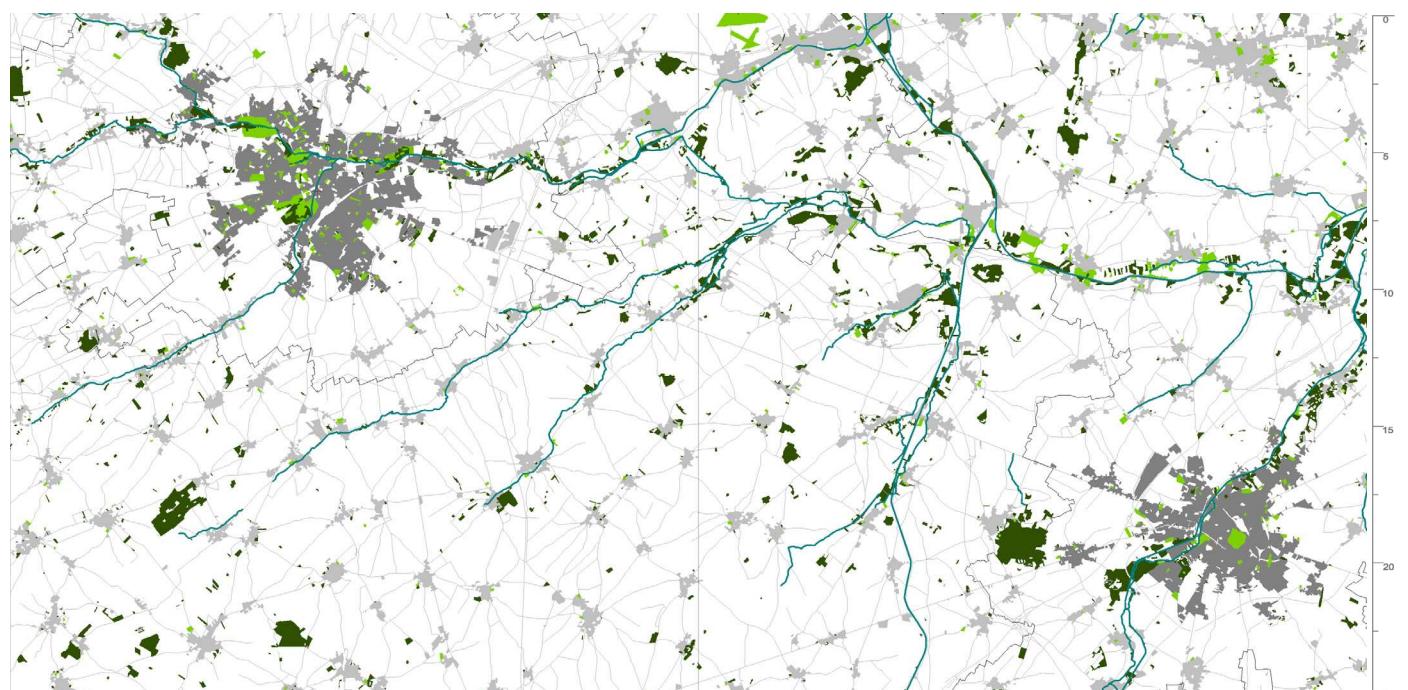
*villes moyennes*



Arras



Les îles (en partie des villes autonomes) Carte de Cassini (1815)



### villes moyennes

telles que Béthune, Arras, Cambrai et Valenciennes qui se trouvent au-delà de l'arc minier. Villes anciennes avec leurs propres histoires, monuments et identités sociales : villes « autres » du noyau central.

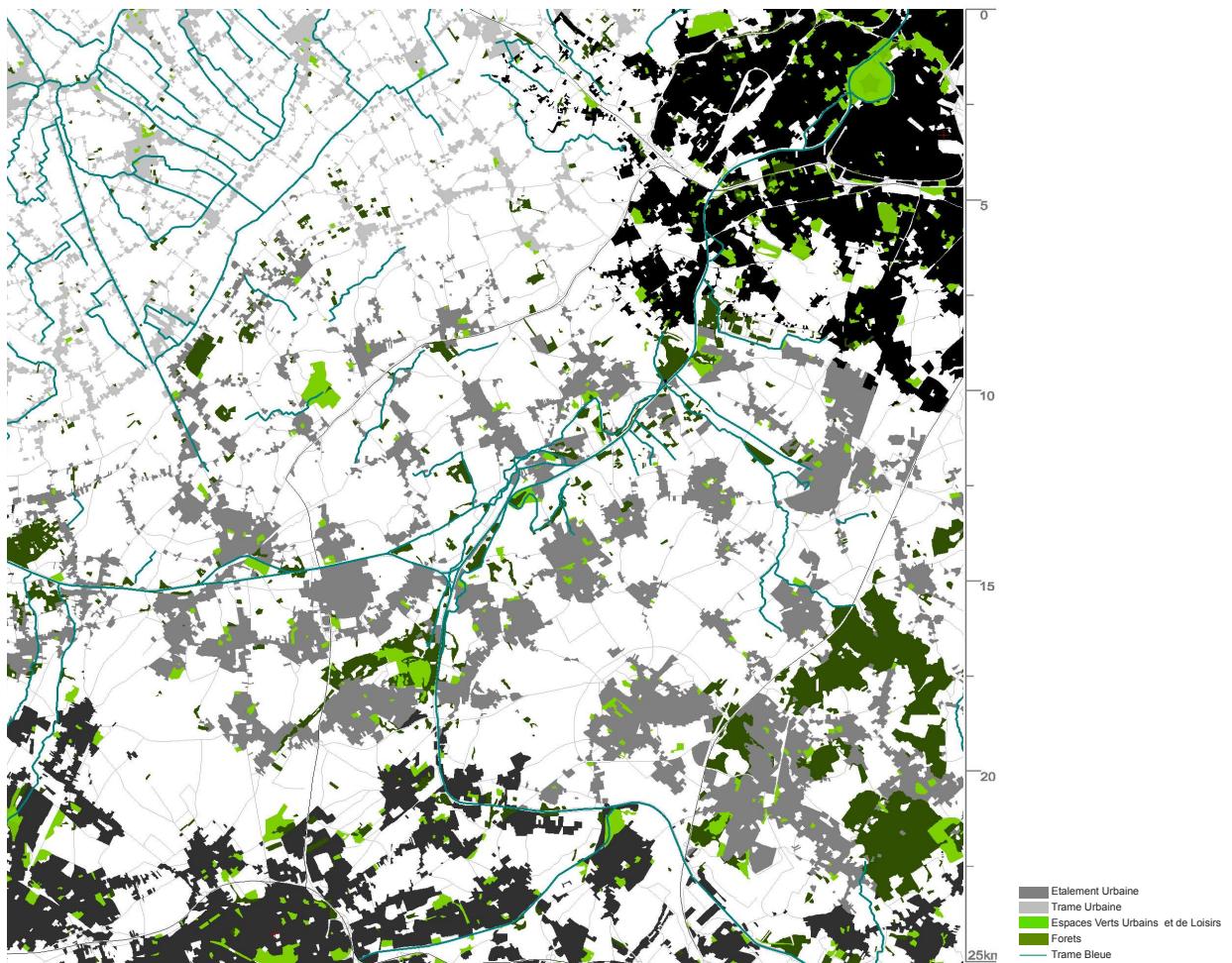
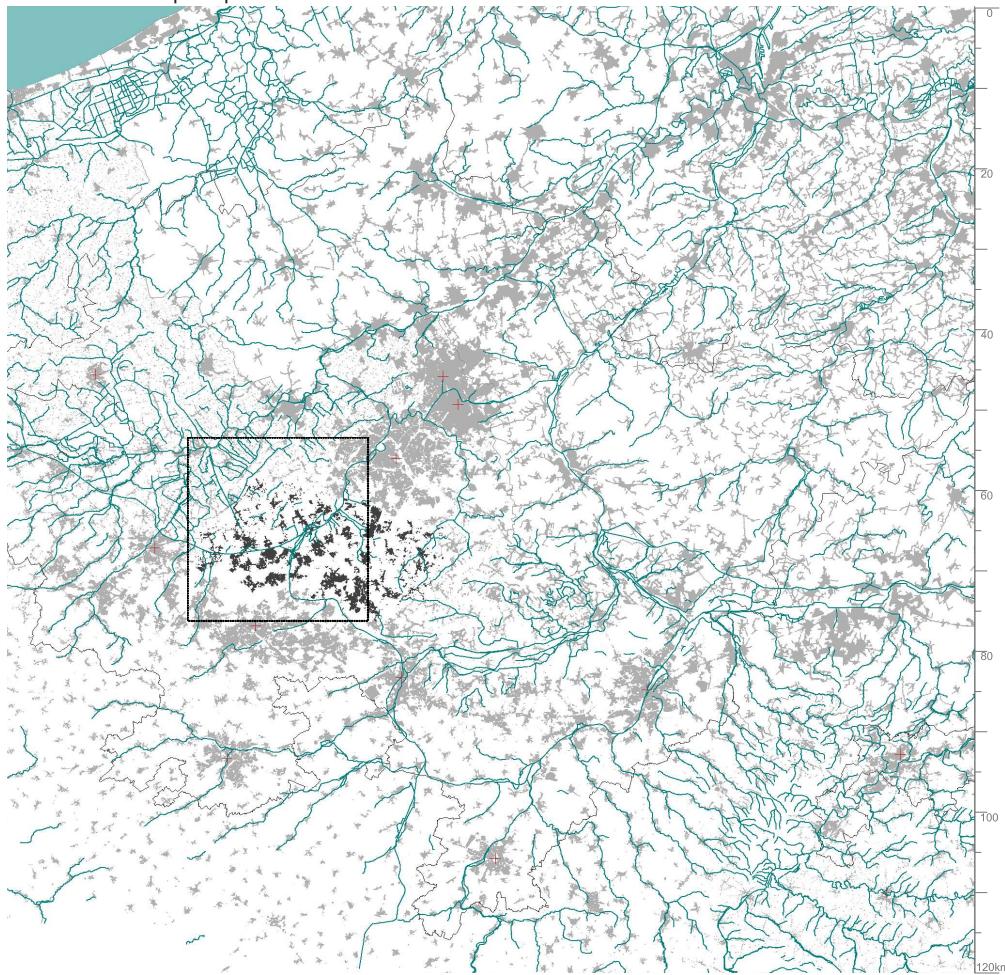


Image: La Motte au Bois; Source: STUDIO 010

*étalement urbaine*



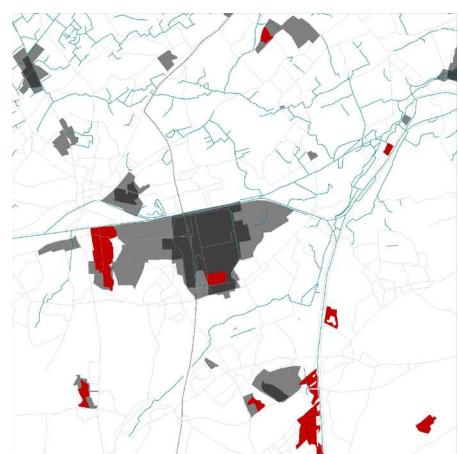
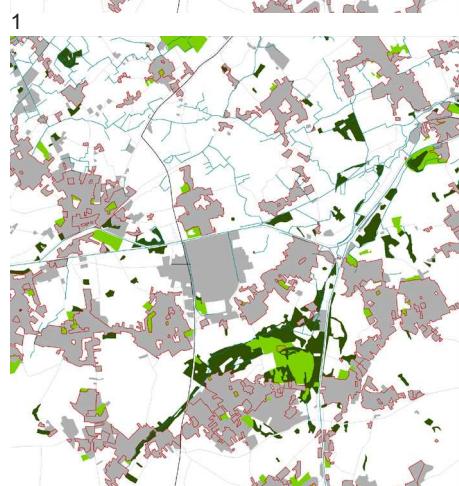
Deux différences principales



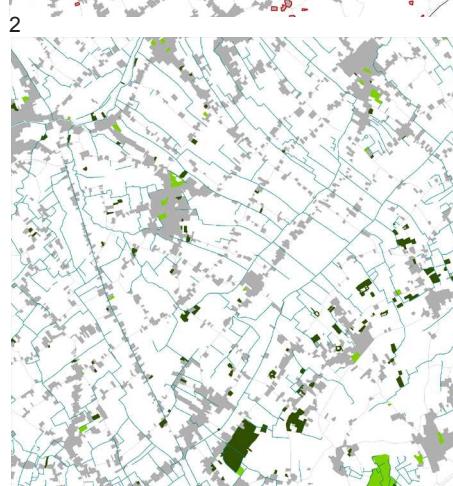
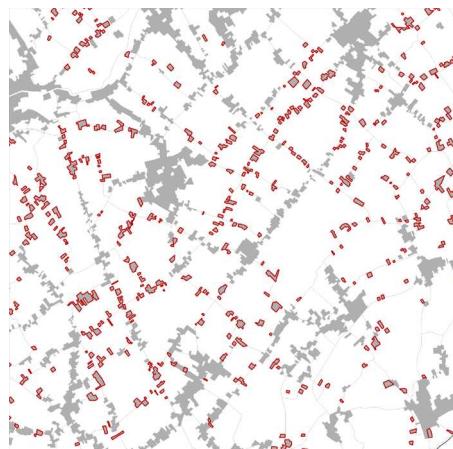
### **étalement urbain :**

entre le noyau central et le bassin minier on a une vaste zone d'étalement urbain et agricole. L'étalement est un phénomène qui a investi toute l'Europe à partir des années '60 du XXème siècle et qui a donné lieu, peut-être, à la constitution d'une nouvelle « forme de métropole » s'opposant à la métropole compacte telle que Paris ou Londres et qui se représente plutôt dans la North-West Metropolitan Area, l'immense métropole diffuse qui de Lille va jusqu'à Bruxelles, Anvers, Rotterdam, Amsterdam et Köln. Par rapport à la dispersion dans d'autres régions européennes la dispersion lilloise n'a rien d'étonnant. Ce qui est plus intéressant est remarquer qu'il y a dans la dispersion lilloise plusieurs modalités qui renvoient à différents groupes sociaux qui en sont les protagonistes.

Urbain ou Rural?



Industriel or agricole?

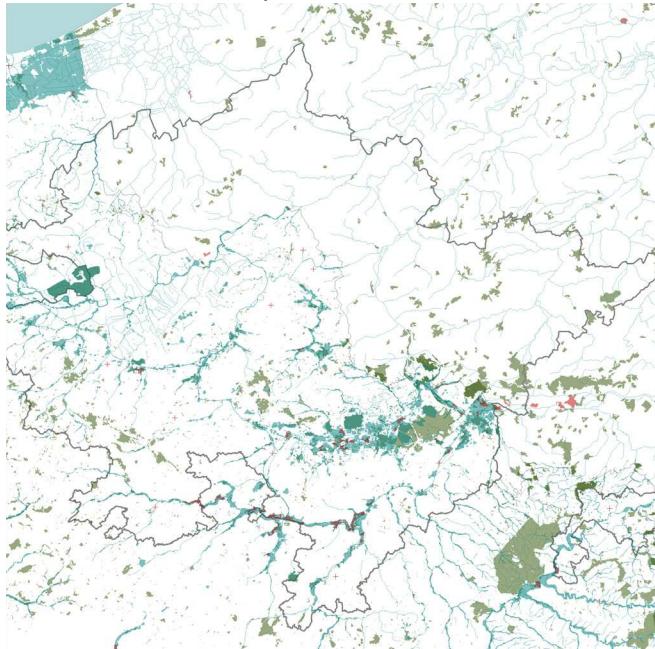


1\_Habitat résidentiel  
2\_Habitat rural

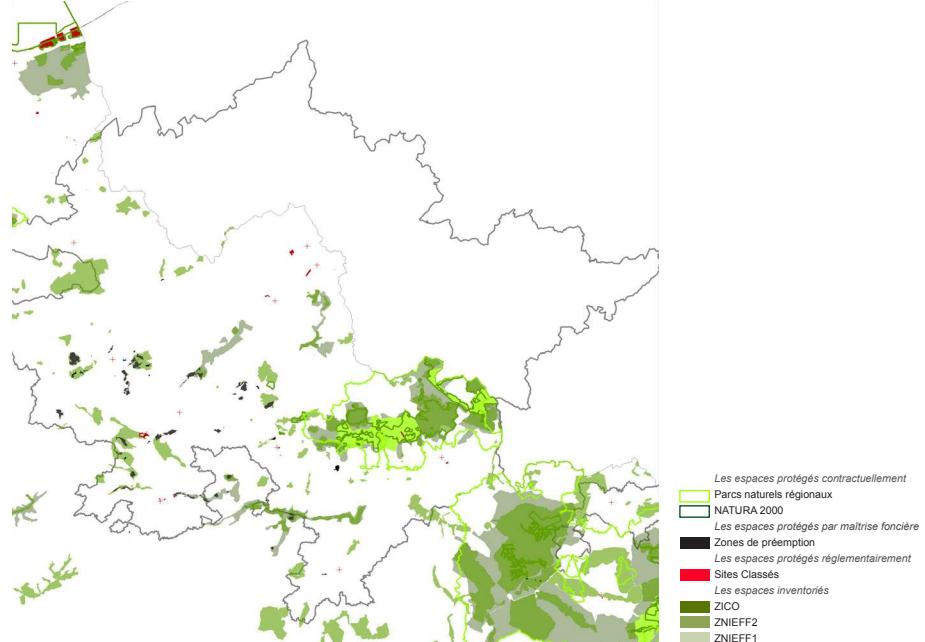
1\_Etalement par clusters  
2\_Eparpillement



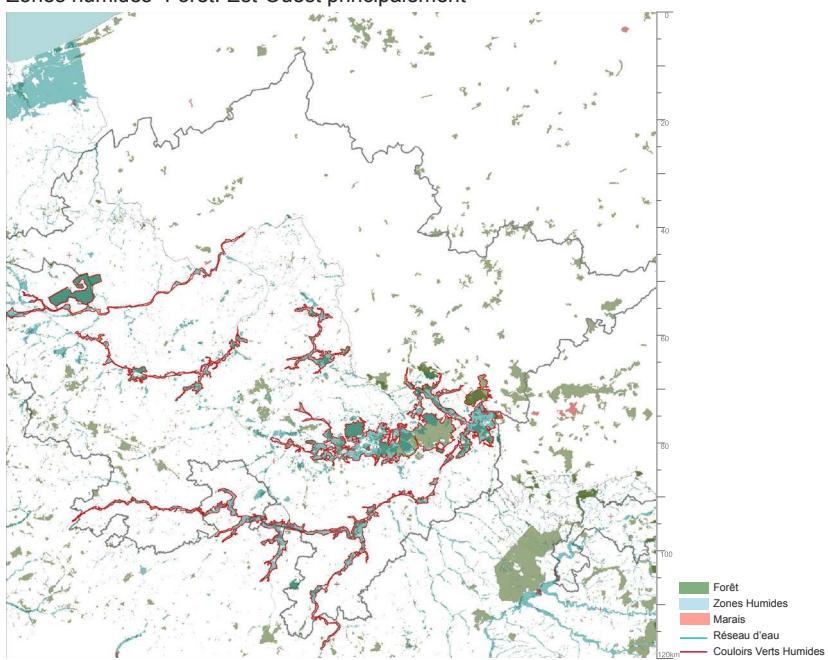
Trame Bleue et Forêt. Un système dense interconnecté



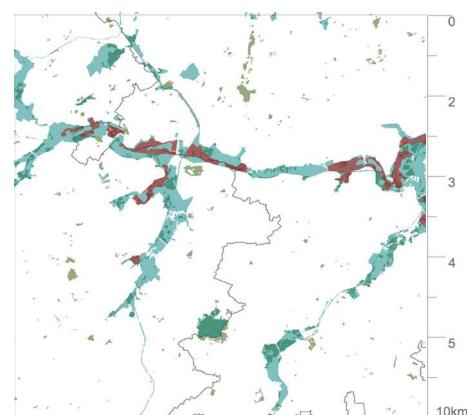
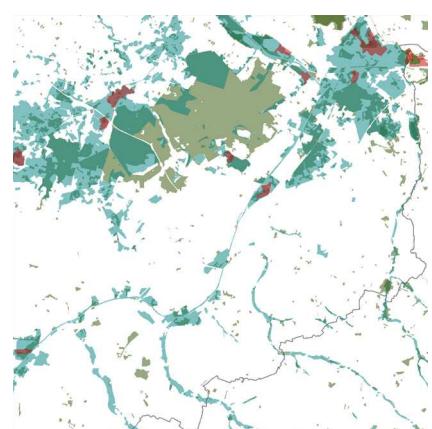
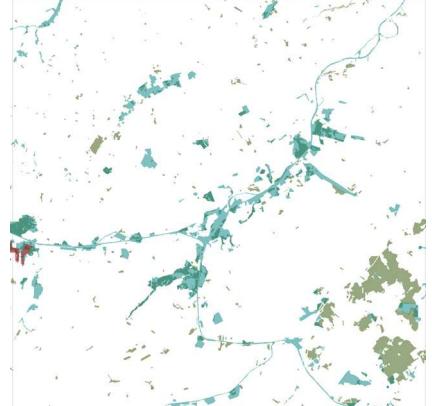
Trame Verte. Sites protégés/ considérés comme étant de valeur



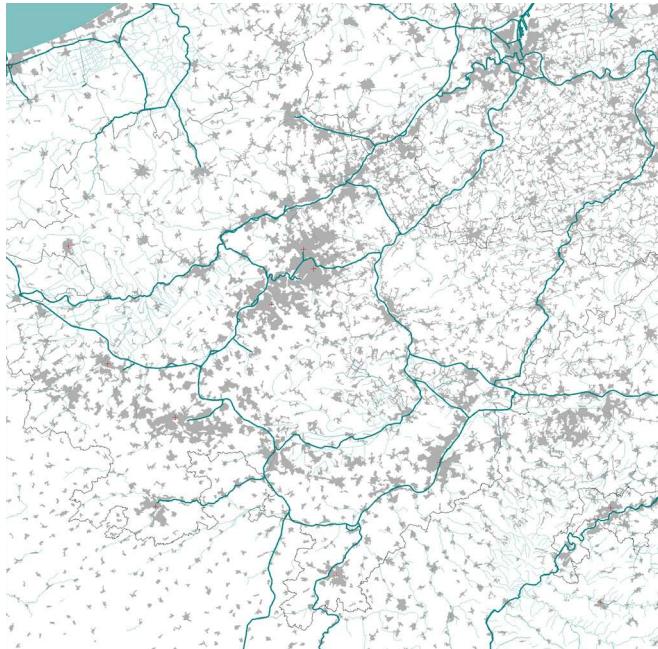
Zones humides+Forêt. Est-Ouest principalement



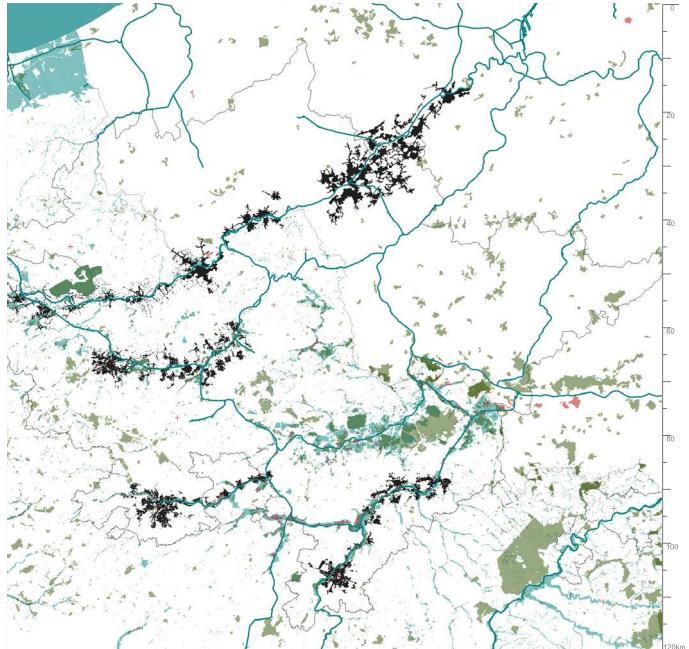
Couloirs Verts Humides



Trame Urbaine+ Trame Bleue



Couloirs urbains

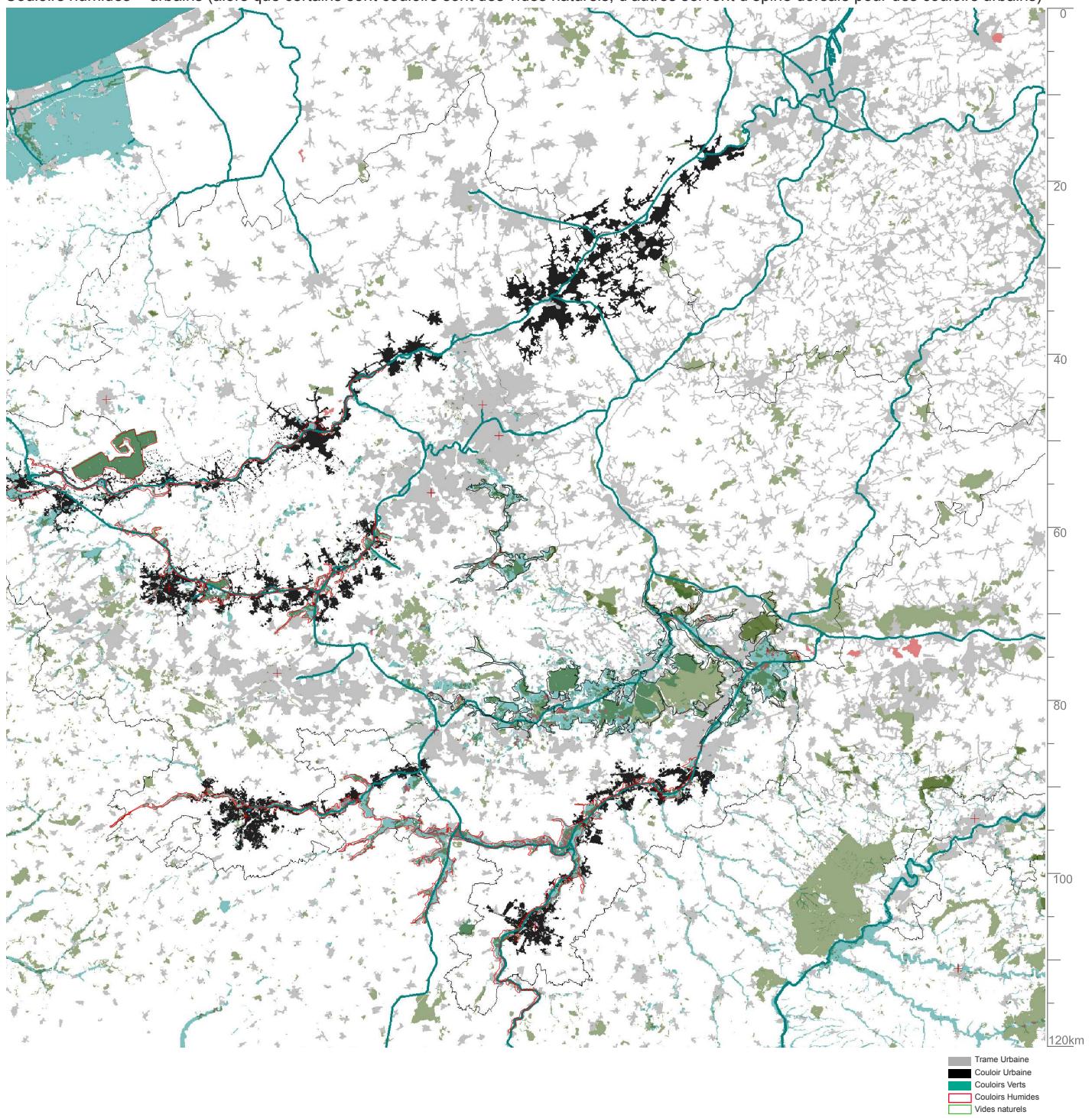


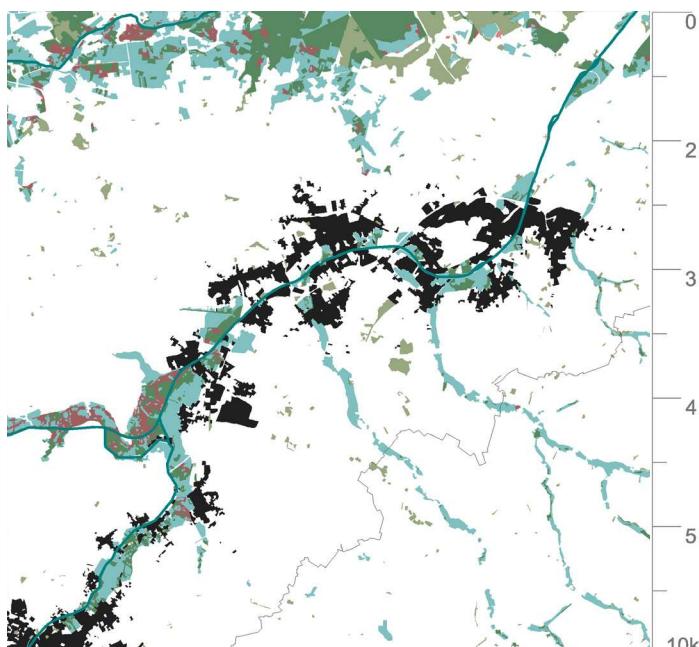
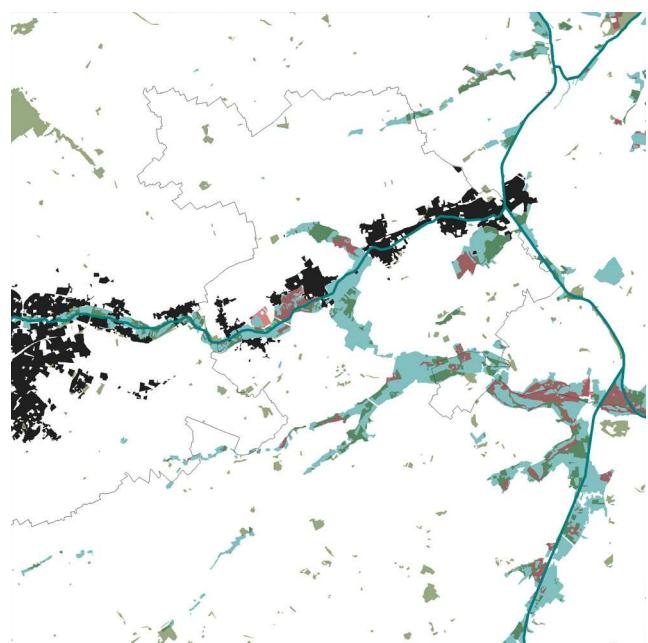
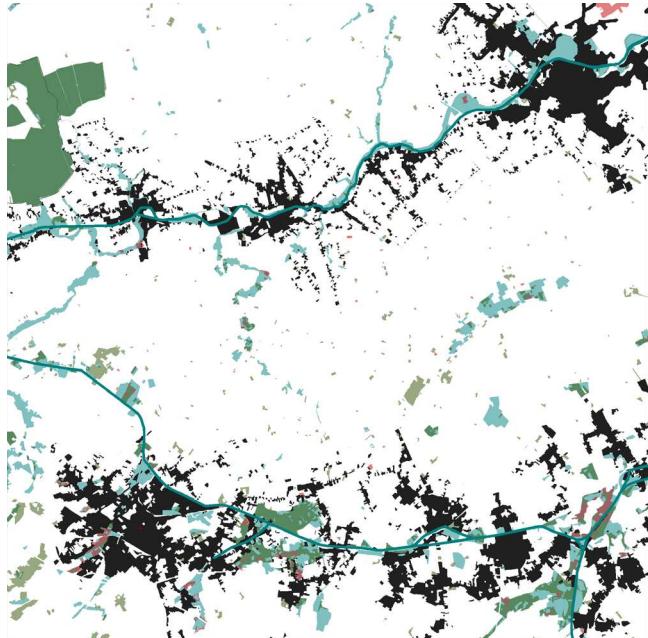
### **3. les supports :**

cette structure spatiale est le produit d'un coté de l'action des eaux dans la longue durée, des ressources minière dans une période plus récente et, encore plus récemment de la construction d'un réseau de mobilité suffisamment développé.

Les eaux ont modelé le territoire, ont construit des zones humides et inondables, articulé sur le territoire opportunités et risques, irrigué les terrains agricoles, permis et favorisé la mobilité des denrées alimentaires. Pour une très longue période elles ont été le support de l'établissement humain dans le territoire responsable en grande partie de la structure spatiale actuelle de l'AML. A la trame des eaux, grosso modo orientée Ouest Est, et qui est à l'origine de la partie plus structurante de la trame verte, s'est superposée une trame ferroviaire et viaire en étoile qui est devenue et tends toujours plus à devenir le support des développements urbains plus récents. Les géométries des deux différentes trames entrent en conflit, en produisant une trame urbaine toujours moins claire qu'on interprète souvent comme « chaotique » et qui est à l'origine de toute une série de problèmes graves. La première cohérence qu'il faudrait trouver concerne justement les supports fondamentaux de la structure spatiale de l'AML.

Couloirs humides + urbains (alors que certains sont couloirs sont des vides naturels, d'autres servent d'épine dorsale pour des couloirs urbains)





#### 4. la trame bleue :

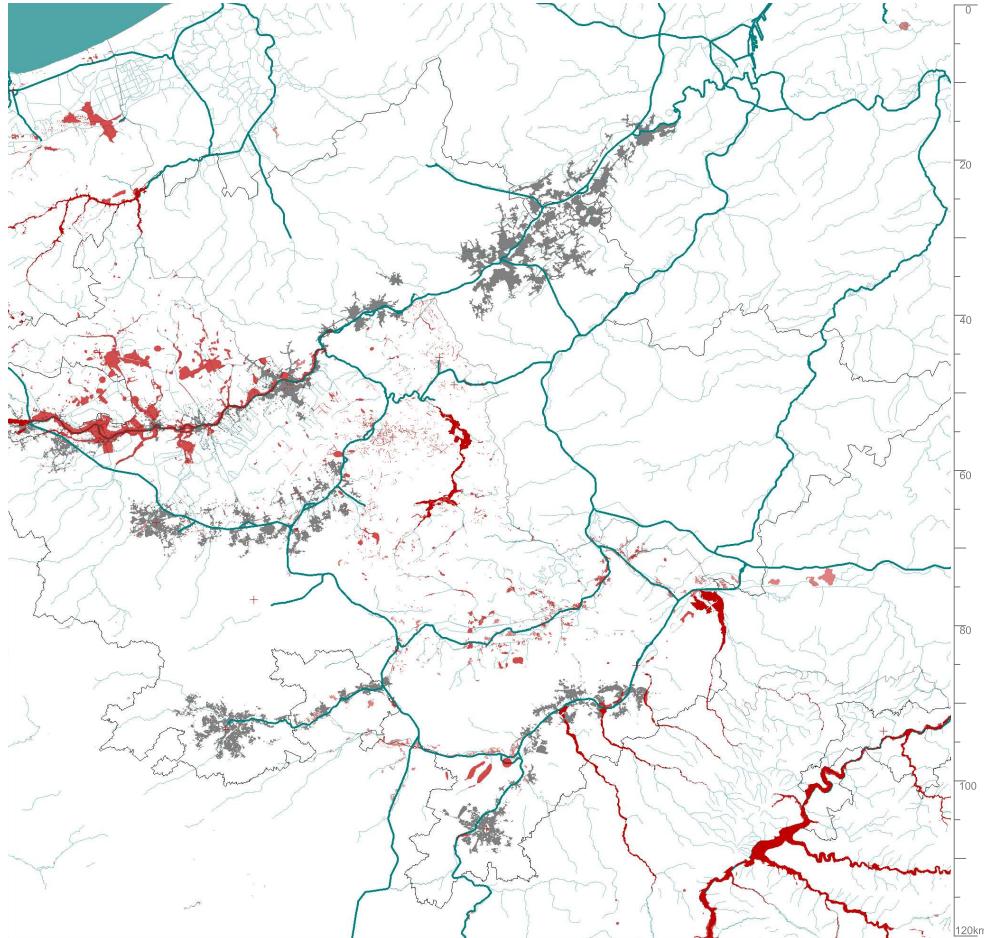
a été fortement malmenée dans le passé. En effet l'eau est en premier lieu une ressource : pour les humains sous forme d'eau potable, pour l'agriculture, pour l'industrie, pour la ville et ses équipements, mais l'urbanisation et l'industrialisation des deux siècles qui nous précèdent a produit une telle pollution des terrains qu'aujourd'hui garantir la qualité de l'eau des différents sites de captage est devenu problématique. On est dans une situation paradoxale, fréquente aussi dans d'autres pays : le territoire est riche en eaux, mais la ressource est tellement malmenée (pollution des nappes phréatiques et des sites de captage) que cela produit un déficit.

A l'eau d'ailleurs sont associés des risques mais aussi des opportunités : des risques souvent sous-évalués d'inondation<sup>10</sup> comme des soubassements des terrains, des opportunités de formation de zones humides et de développement de la biodiversité.

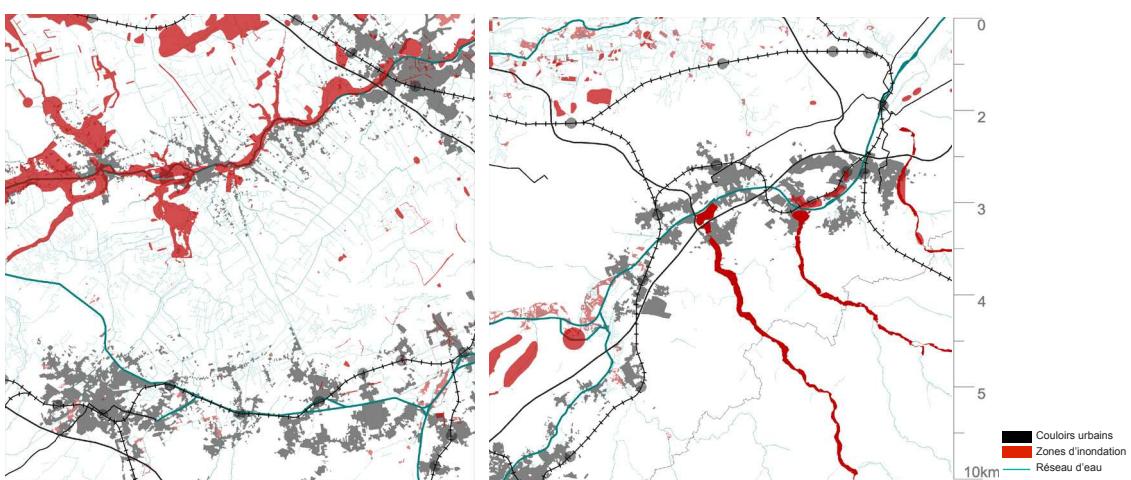
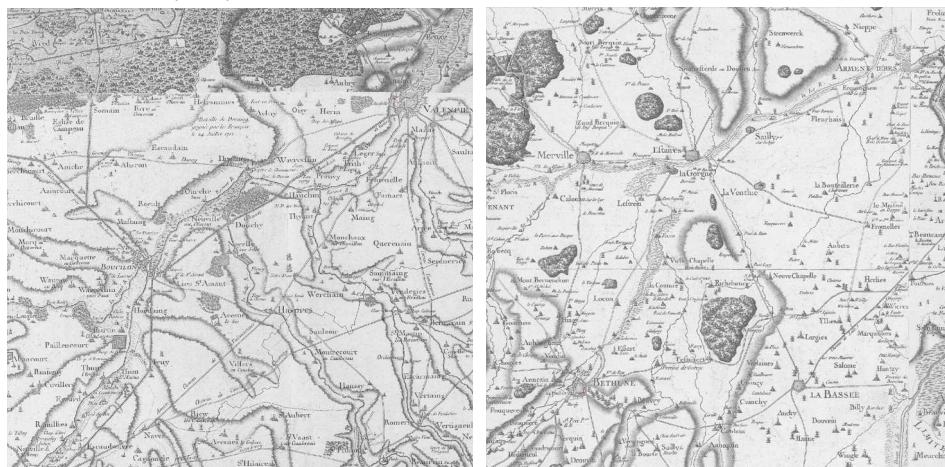
On peut de toute façon constater que le caractère d'abord sacré et protecteur de la TVB a été relativisé, de même que la notion de « corridor ». Son extension à l'échelle d'une « matrice » semble davantage comprise et partagée dans un espace fortement urbanisé et cloisonné par les infrastructures et l'activité humaine.

En effet on peut s'interroger à propos de l'impact des infrastructures sur la mobilité sur la trame bleue ? sont elles d'obstacle aux eaux des crues ? quelle est la partie du réseau grande infrastructure et du réseau capillaire qui risque d'être submergée pendant les crues ? quelles sont les conséquences sur le fonctionnement global de la région ?

## Inondation



Carte de Cassini (1815)



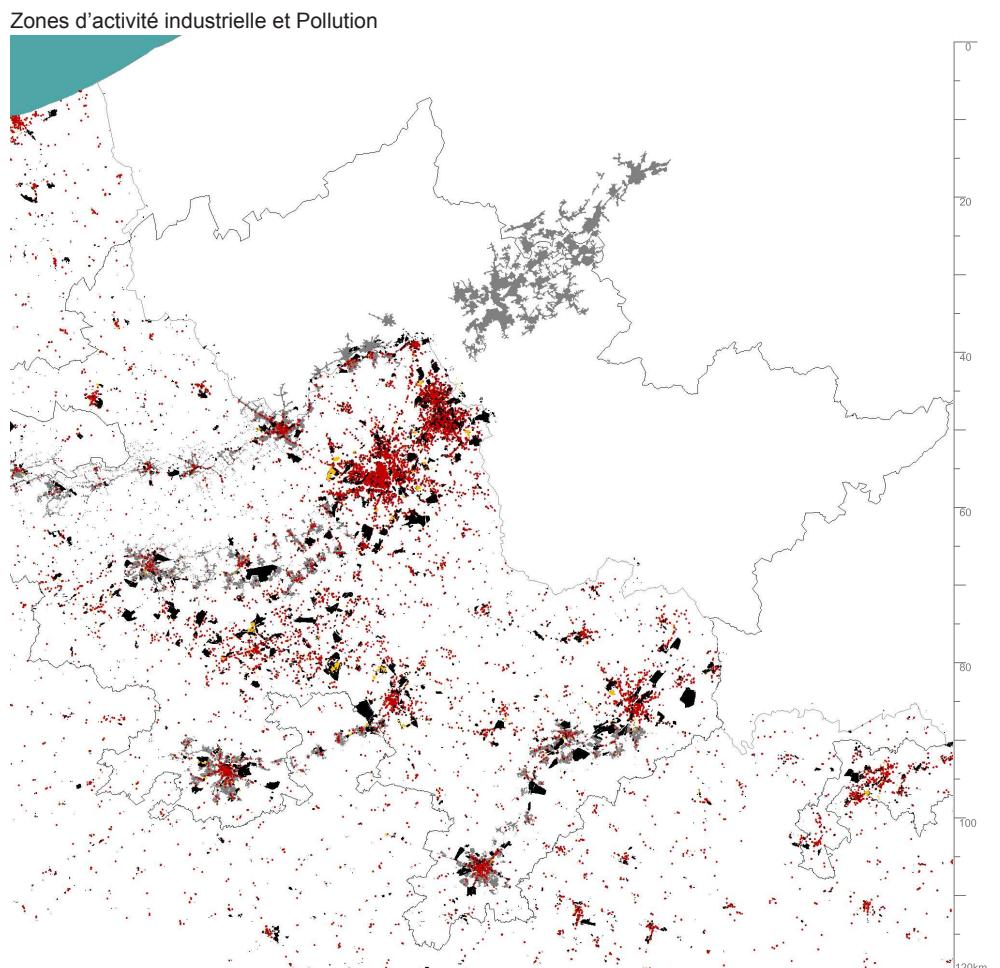
## **5. la trame verte :**

si on sait précisément où se trouve la trame bleue, la trame verte elle est en revanche beaucoup plus diffuse et ne peut se résumer à l'approche parfois réductrice des « couloirs » sanctuarisés, par exemple le long des parcours du chevelu très fin de l'eau.

Il nous faut étudier la « matrice » complexe du territoire AML assez plat, habité, cultivé et intensément utilisé, puis définir les continuités souhaitables au regard des différents objectifs. Dans la constitution de cette matrice les éléments de biodiversité liés à l'activité agricole, notamment les pâturages, sont particulièrement importants pour la valorisation du territoire, il faut donc que les agriculteurs soient des acteurs impliqués dans la gestion environnementale du territoire notamment dans le cœur fortement urbanisé de l'AML. C'est dans la zone centrale de la région qu'il faut aller plus en profondeur et en détail dans nos analyses ce que certains exemples ont déjà permis de faire.

La trame verte et bleue offre aussi dans le détail du chevelu du réseau hydrographique 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 entraînant des effets aggravants sur les inégalités sociales.

Au-delà des incertitudes l'accord paraît de toute façon acquis pour considérer que la TVB est la base des scénarios parce qu'elle préexiste et n'est pas sujette à conflits de pouvoir ou trop dépendante de l'activité humaine.



<sup>11</sup>On peut par exemple s'interroger à propos des liens entre évolution des mobilités et stabilité démographique globale accompagnée du vieillissement et du très grand âge, et de la multiplication des petits ménages ; se demander si ces populations sont plus dépendantes des transports collectifs ; sur comment les besoins de personnes âgées modestes 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 ? ne vont-ils pas favoriser l'habitat collectif ? Faut-il multiplier les résidences genre « béguinage » ? Et encore : l'augmentation massive de l'emploi féminin va-t-il renforcer le besoin de transports collectifs, accentue t il la proximité

## **6. réseau de la mobilité, structure spatiale et déplacements :**

si on a insisté sur les différences dans la structure spatiale de l'AML c'est parce que on peut bien imaginer que à chaque partie de l'AML correspondent des caractères socio-économiques différents et que la demande de mobilité et la structure des déplacements qui s'ensuit dans chacune de ces parties de la métropole et entre ses différentes parties soient conditionnées par ces mêmes structures spatiales. La diversité des formes « d'étalement urbain » qui correspondent à différentes manières d'habiter le territoire et aux quatre formes urbaines repérées correspond aussi probablement à différentes raisons et manières de se déplacer.

La compréhension de la mobilité doit donc être croisée avec les profils sociologiques types à tester, pour mesurer l'importance quantitative des déplacements de courte distance et tenter de résoudre une partie essentielle du problème de déplacements en ville en jouant sur le changement de comportement<sup>11</sup>. La sous utilisation du vélo et plus généralement des transports collectifs est un constat fort, d'autant plus si on la compare avec la situation Belge voisine qu'il faudrait mieux analyser<sup>12</sup>.

D'ailleurs, dans un espace métropolitain caractérisé par une politique généreuse, mais désordonnée, d'offre foncière<sup>13</sup>, surtout à destination économique, et par l'attractivité des grands axes routiers et autoroutiers on observe les effets pervers de la concurrence territoriale: l'implantation de zones d'activité et de quartiers portés par chaque territoire, puis la demande de branchement sur l'axe routier structurant (souvent national) a des effets induits d'étalement d'un côté et de saturation de l'autre qui ne sont plus maîtrisés. La comparaison des quatre SCOT, des trois schémas directeurs et des 15 à 20 PLH invite à dépasser leur rhétorique commune pour mieux comprendre les objectifs de chaque territoire au regard des équilibres d'ensemble de l'AML qui ne se résument pas à la juxtaposition des SCOT actuels. La localisation et l'impact des pôles générateurs de trafic (universités, hôpitaux, centres commerciaux, pôles d'emplois...) et des nouveaux projets (zones d'activités, centres commerciaux, nouveaux quartiers, grands équipements...) restent encore des questions traitées de façon approximative et polémique faute de données fiables et de vision commune sur la nature et le contenu des projets d'envergure métropolitaine.

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 de certaines surfaces commerciales perturbe le rôle des centralités traditionnelles, comment leur desserte en transports collectifs est elle assurée ? Peut-elle être sensiblement améliorée ? Quels effets en terme de besoins de mobilité sachant que 22% seulement des revenus sont imputables à l'économie productive locale ? (laboratoire de l'œil janvier 2009)

<sup>12</sup>En 2006, on observe cependant une inversion de l'évolution du taux de mobilité. La distance moyenne de tous les déplacements n'est que de 2,9km, et seulement 6% de déplacements ont plus de

10km. Une des pistes d'amélioration serait de favoriser les déplacements en vélo dont la part modale est en constante diminution, passant de 19% en 1965, 4% en 1987, à 2,4% en 2006. La marge de progression est donc importante, la culture déplacements en vélo reste à développer.

<sup>13</sup>Affirmation qui ne trouve pas l'accord de la Chambre Régionale de Commerce et d'industrie qui affirme que « la pénurie foncière représente un obstacle majeur au développement» comme « la thrombose autoroutière » plus qu'une menace soit devenue paralysante l'économie de l'AML.(CRCI, Contribution à l'élaboration du cadre de cohérence de l'aire métropolitaine de Lille, 28.05.2010)

Les illustrations de ce rapport ont été élaborées par Studio 010 (©\_studio 010 secchi-viganò) sur base de données provenant des sources suivantes:

- PPIGE Nord Pas de Calais
- © Insee recensements, SIG DREAL Nord Pas-de-Calais SCE
- © SIG DREAL Nord Pas-de-Calais SCE
- © Sigale Nord Pas de Calais 1998 - 2005
- © Sigale Nord Pas de Calais 2005
- Union européenne – SOeS, CORINE Land Cover, 2006.
- Union européenne – SOeS, CORINE Land Cover, 2000.
- © IGN BD TOPO
- © SIG Conseil Général du Pas de Calais
- © Agence de l'Eau Artois Picardie
- © SIG DREAL Nord Pas-de-Calais SECLAT/ DAT/ VP

