

37 personnes environ

## **Introduction DREAL (Chantal Adjriou)**

Rappel des dates à venir : 27 et 28 mai 2010 session 3 des GT, atelier pivot 22 avril 2010

## **Intervention Bernardo Secchi (Agence Studio 10)**

La note signée Studio 10 « Une esquisse d'état des lieux » (avril 2010) remise aux participants de l'atelier pivot et envoyée aux membres des groupes de travail garde la structure des trames. Elle inventorie les premières questions transversales qui seront débattues.

De nombreuses informations ont été transmises à Studio 10 par la DREAL et les partenaires. Elle sont à trier pour réaliser les exploitations.

### **1.1 « Trame verte et bleue (TVTB) et espaces agricoles »**

La surface agricole est importante. La Trame Bleue (TB) a été malmenée par le passé et il faut en sortir.

Il faut penser à la matrice, c'est à dire la biodiversité qui est aussi présente en dehors des corridors écologiques.

Toutes les analyses effectuées sont sur la partie française alors que la partie belge représente 45% du territoire. Il y a donc un choix à opérer : soit ne traiter que la partie française, soit analyser la partie belge comme la partie française (différences et pourquoi ? Qu'est que ça nous suggère ?).

Il faut tenir compte de tous les réseaux hydrographiques, des zones inondables, des zones humides qui sont souvent écologiquement intéressantes. (Présentation de la cartographie des zones humides : partie capillaire de la TB = très importante)

La qualité des eaux est très importante car cela répond à la pollution.

Les obstacles sur les cours d'eau (pour les poissons) sont à identifier.

Les espaces protégés sont petits et dispersés : faut il tout protéger ? Non : c'est la politique d'aménagement du territoire qui compte.

Lorsque l'on parle de la TVTB il faut l'analyser à l'échelle de la région. La TVTB est urbanisée. Quels sont les parcs potentiels ? Que se passe-t-il pour la nature en ville ?

Quelle est la répartition des espaces (artificialisés, agricoles, prairies, forêts, surface en eau...) ? La région est petite par rapport à la France métropolitaine et très dense.

Il faut entendre les agriculteurs. (exemple du parc de la Deûle)

Volonté de construire le scénario 0 : « qu'est ce qui arrive si ... ? », recensement et identification des projets nécessaires. Est-ce que l'on fait des choses cohérentes ? Entre elles ? Quelles cohérences ?

Propositions d'espaces de coopération potentiels (TVTB) cf cartographie présentée par ENLM Pierre Dhénin

**Il faut relier les espaces à forte biodiversité pour renforcer les cœurs de nature et ne pas seulement privilégier des couloirs le long des rivières par exemples, mais aussi dans les territoires agricoles.**

### **1.2 « Trame urbaine »**

Les tendances à l'artificialisation présentées dans l'étude GREET se retrouvent ailleurs en Europe. Chiffres m<sup>2</sup> espaces verts par habitants 11000 ha = 20 à 53m<sup>2</sup> par habitant contre 26 pour Bruxelles, et 70m<sup>2</sup> pour Cologne. On a donc une grande dispersion de l'artificialisation.

(cf. Evolution de la fragmentation du territoire régional entre 1998 et 2005 avec la base de données du Conseil Régional Sigale)

Thème important de la dispersion et de l'artificialisation : il faudra en discuter lors des choix à opérer

Proposition d'une typologie par Studio 10 sur la tâche urbaine :

- le noyau central
- le BM
- les villes moyennes
- l'étalement urbain
- l'étalement rural

Il n'y a pas de correspondance entre revenus et étalement, revenus et bassin minier.

Analyse de la consommation spatiale par SHON : sur l'AML, il y a encore de la place pour plus de dispersion mais le phénomène n'a pas les mêmes explications que sur d'autres territoires (ex Belgique : motivation idéologique : vivre partout et travailler partout, et aujourd'hui retour à la ville).

La maison individuelle consomme 9 fois plus d'espace que le collectif. Ce qui explique la **nécessité d'une discussion sur les modes de consommation d'espace.**

### 1.3 « Trame Transports »

La question de la saturation A1 n'est pas due qu'au trafic poids lourds. Elle n'est pas grave comparativement au périphérique de Paris ou d'autres villes internationales comme Sao Paulo.

Avant 2020, il ne faut pas s'attendre à de grands projets structurants routiers. Il faut donc profiter de cette saturation pour mieux exploiter les TC plus performants dans une ville plutôt étalée. **L'accessibilité généralisée est à construire, il faut comprendre les potentialités d'amélioration de la desserte, surtout en TC (pôle d'échanges).**

Le contexte du Grenelle de l'environnement , la question du traitement du paysage et du fonctionnement en temps impliquent de réfléchir aux déplacements.

Les déplacements domicile-travail représentent seulement 20% des déplacements totaux.

Il faut tirer les conséquences des évolutions sociétales (comme les 35h, circuits de mobilité -école travail courses...) et de la composition de la population (âgée et jeune). La modification structurelle de la société a en effet des conséquences en matière de déplacements. L'AML concentre des populations âgées et une population très jeune.

On constate que la part de la voiture dans les déplacements quotidiens diminue mais que la longueur des déplacements péri-urbains est en augmentation.

Le 2 roues n'est pas apprécié, même pour les courtes distances, alors que cela marche bien en Belgique.

Il faut intégrer les connaissances des évolutions en cours en Belgique et en tirer les leçons.

Concernant le trafic de marchandises, la région a de nombreuses plate-formes logistiques dispersées et consommatrices d'espaces. Les zones sont mal dessinées, et le gaspillage d'espace énorme.

La voie d'eau n'a pas encore une place importante et pourtant en principe elle devrait avoir un avenir car c'est le moyen de transport le plus durable avec le moins d'émission de gaz à effet de serre.

Le projet de Canal Seine Nord Europe a un rôle de liaison entre les ports de la Manche- Mer du Nord et le Bassin parisien. On peut avoir un transport voie d'eau à l'intérieur de l'AML : c'est une opportunité à saisir.

L'état des lieux n'est pas neutre, c'est une interprétation : c'est pourquoi il est nécessaire d'ouvrir le débat avec la salle.

## Relevé chronologique des débats

### CRCI (Benoit Breux)

Il manque le développement économique et le PIB des territoires qui influent par exemple les flux de transports.

### DREAL (Philippe Rigaud)

Manque d'information sur les pôles générateurs de trafic et les déplacements de personnes.

La place des 2 roues reste effectivement marginale dans l'AML.

Le deux roues reste un loisir et non un mode de déplacement (alors que 44 % des usagers du train accède à la gare à vélo aux Pays-Bas). C'est sans doute lié au mode de vie (crainte du froid, sécurité etc.). Mais comment élargir la place du vélo dans le transport de l'AML ? Le vélo est en effet un mode d'accès aux aménités, c'est un moyen de déplacement, même s'il ne remplacera pas la voiture. Il peut être un mode d'accès aux Transports en Commun (TC), les déplacements courts sont un enjeu au sein de l'AML.

### ADULM (Thierry Baert)

Il est difficile de faire un état des lieux sans interroger le temps long de l'histoire et les effets de frontières.

Le territoire est à cheval sur 2 cultures (germanique et romane). Les modes d'occupation du sol traduisent cette différence.

L'AML est le produit d'une explosion urbaine (an mille) avec le développement de nombreuses villes spontanées.

La révolution industrielle a façonné ce territoire.

Il faut prendre en considération la taille exceptionnelle de ce territoire en poids de population : 3,8 millions d'habitants (dont 2,8 millions côté français).

### ADULM (Nathan Starkman)

Le diagnostic très synthétique montre bien les problématiques à toutes les échelles.

L'exposé de cet après-midi va plus loin que les documents écrits par Studio 10.

Les observations sur la note « esquisse d'état des lieux » Studio 10 sont les suivantes :

- la **perte de population** est une réalité dans une partie du territoire. C'est une menace et non un potentiel. On peut penser qu'elle va s'amplifier et se généraliser dans l'espace. Il est à noter que certaines villes européennes restent dynamiques en dépit de leur baisse de population.
- l'**étalement urbain** n'est pas si dramatique que cela. Il a beaucoup ralenti, par rapport à 20 ans. Mais on peut faire mieux que ce que l'on constate aujourd'hui. Que veut-on faire ? Veut-on faire de l'étalement urbain ? Et comment faire mieux ?

Dans tous les documents de planification sont exposés des moyens. Quels points de vue a-t-on sur les mesures pour parer contre l'étalement urbain ? Quel type de politique, quels objectifs, et quelle technique sont à fixer pour limiter l'étalement ? C'est l'enjeu des prochains scénarios.

### Conseil Régional (Philippe Bouchez)

Travail nécessaire à mener sur la transversalité de ces enjeux, et ce pour les 3 trames.

La Trame Verte et bleue (TVTB) est partout certes mais l'important c'est de la hiérarchiser. Il faut travailler sur la matrice (cœur de nature + corridors).

Sur la population et la démographie, page 5 de la note Studio 10 « Esquisse d'état des lieux », la région n'a pas du mal à retenir des habitants. C'est un problème d'attractivité. Autant de gens partent que dans le reste de la France. Un territoire peut rester dynamique même avec une perte de population.

Sur la thématique des transports, il faut travailler sur les pôles d'échanges et sur la politique des temps en matière de saturation (et non rechercher les projets autoroutiers).

**MBM (Yves Dhau Decuyper)**

Il manque la dimension économique sous l'angle de la hiérarchisation des filières et des activités. Il faut se référer à la richesse des biens produits etc. Il faut décrire le fonctionnement de l'économie métropolitaine.

**DREAL (Stéphanie Meerpoel)**

Retour sur la définition ministérielle de la TVTB : Il faut imaginer un tissu dont les fils de maille et les fils de trame confèrent sa qualité à un tissu : plus les fils sont fragilisés ou manquants plus le tissu risque de se déchirer. Il faut imaginer que chaque fil de notre trame est une partie de la biodiversité : soit une espèce, soit un milieu, soit un ensemble d'espèces en relation avec son milieu de vie... Au delà d'un certain seuil de dégradation, c'est tout le tissu (la biodiversité) qui est menacé.

Lorsque M. Secchi indique que la trame verte et bleue est partout, il faut peut être dire cela autrement : La TVB vise à reconstituer un réseau d'échanges cohérent pour que les espèces animales et végétales puissent, comme l'homme, communiquer, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer, en d'autres termes assurer leur survie. La trame verte et bleue s'inscrit bien au delà de la simple préservation d'espaces naturels isolés et de la protection d'espèces en danger. En ce sens, elle constitue une des politiques de lutte contre la disparition de la biodiversité (il en existe d'autre comme : Natura 2000, les plans nationaux d'action en faveur des espèces menacées etc...). La TVB constitue en outre un outil d'aménagement du territoire.

La préservation et la remise en bon état des continuités écologiques impliquent que l'espace rural, les cours d'eau, les zones urbaines mais également à une autre échelle, les grandes entités paysagères et écologiques (montagnes, fleuves, zones forestières, littoral sauvage etc...) demeurent ou redeviennent, partout où c'est possible, des espaces de vie pour les espèces animales (dont l'homme) et végétales.

Enfin, La TVB est un maillage en 2 couleurs : la composante verte de la trame verte et bleue renvoie aux milieux naturels terrestres (ex : forêts, prairies sèches, bandes végétalisées qui bordent les cours d'eau...) et la composante bleue au réseau fluvial (ex : fleuves, rivières, étangs...) et aux zones humides (ex : marais, prairies humides...). Ces 2 composantes sont complémentaires et nécessitent une gestion intégrée des interfaces pour faire converger les enjeux « eau » et « biodiversité ».

**LMCU (Jean-Louis Séhier)**

Informe de la production d'une réponse écrite LMCU sur la note Studio 10.

L'AML est multipolaire, mais le centre de Lille est également multipolaire. Lille Métropole Communauté Urbaine n'est pas une ville centre avec un pôle unique en interne.

Une carte fait réagir dans le diagnostic DREAL présenté par P Rigaud et E. Bodier, c'est la comparaison entre le flux ferroviaire autour de Lille et de Anvers. On utilise 3 fois plus le train à Bruxelles qu'à Lille (atlas transfrontalier).

**ADULM (Thierry Baert)**

Attention aux simplifications rapides (le bassin minier est fait aussi de formes urbaines différentes comme LMCU).

On ne parle que du récent, mais on a aussi une tradition de l'individuel de haute densité. Quelles différences avec les autres grandes villes françaises ?

On ne peut pas faire l'impasse sur le recyclage urbain dans l'AML : question de la reconstruction de la trame urbaine pour d'autres fonctions. Il est nécessaire d'étudier le risque pour la population car les friches peuvent être polluées, c'est pourquoi les périmètres Seveso doivent figurer dans l'état des lieux.

Sur les déplacements, il faudrait se référer à ce qu'il se passe dans d'autres agglomérations polycentriques (comme Liverpool, Sheffield...).

### **Conseil Général du Nord (Cédric Ghesquières)**

Comment faire cohabiter le développement de l'infrastructure route en adéquation avec son milieu ?  
Comment réussir la cohabitation au lieu de les opposer ? Surtout dans un secteur dense qui a beaucoup de transports.

La part modale du vélo diminue alors que la création de l'offre augmente ainsi que les facilités d'accès (parking). Ce phénomène doit nous interroger car il y a une attente et un potentiel.

### **Conseil Général du Nord (Serge Bortolotti)**

La note produite par Studio 10 pose des questions, des vérités et contre-vérités, et il faut s'appuyer sur les personnes présentes pour y répondre.

Concernant la TVTB, l'aspect TB est bien un atout et une richesse. Mais les risques ne sont pas bien formalisés concernant l'eau (intensité du chevelu et du relief, zones basses et plates). Il faut croiser les trames, c'est la caractéristique de l'AML.

### **DREAL (Chantal Adjriou)**

Des approfondissements sur l'évolution de la population sont nécessaires (par type de ménage, par âge etc).  
Il faut réfléchir à la forme urbaine qui lui est associée (ville qui s'étale alors que la population stagne).

On a travaillé sur les objets physiques du territoire. On a essayé de donner une image aux différentes trames.

Sur la TVTB seront traités les risques et la ressource en eau, avec un effort de spatialisation.

Les réflexions sur la question sociale et l'activité économiques seront réinjectées.

La DREAL compte sur l'appui de l'INSEE. Des encarts INSEE sont possibles pour mettre en perspective les propos et les états des lieux produits dans les GT.

Ce qui est attendu de Studio 10, c'est la superposition, savoir comment ça se superpose, où sont les points de tension et qu'est-ce qu'on en tire ? Étape difficile pour arriver à la mise en perspective (type schémas, chorèmes)

Nous avons aussi besoin que tous les partenaires nous transmettent leurs projets pour construire cette analyse.

### **CCI Grand Lille (Christophe Bartoleyns)**

La note Studio 10 est humble. On a une multitude de vérités et de caricatures qui se croisent. Il faut approcher plus près la réalité. Certaines choses sont trop caricaturées : il faut s'appuyer sur les personnes présentes dans cette salle pour appréhender la réalité de manière plus proche.

La première entrée est la TVTB, or il faudrait la prendre autrement que sous l'angle de la protection.  
on oppose l'urbain à ce qui est bleu, or les enjeux sont partout.

Exemple de la Rhur (territoire industriel) qui doit nous servir de leçon : transformation de l'espace (ha ? mines, puis projet de territoire pour améliorer l'équilibre et une qualité de vie). Exemple de la ressource en eau de Cologne.

Il faut prendre également l'économie comme porte d'entrée.

Il faut réussir à trouver un équilibre économique, comment on vit ensemble ? Equilibre entre ce qu'elle produit, et ce qu'elle vend (infra), la manière dont on échange...

### **DDTM du Nord (Dominique Brenne)**

3 suggestions pour élargir l'approche :

- démographie
- habitat : particularité : strates de développement industriel + grands ensembles
- approche à ce stade encore autarcique : peu d'éléments sur l'attraction (région parisienne, Bruxelles, Londres)

**DREAL (Vincent Pradeau GT1)**

L'approche économique est à ce jour purement quantitative il est vrai (population, emploi, chômage, Sitadel, entrepôts...).

Il manque la qualification des emplois métropolitains par l'INSEE.

Comment quantifier et qualifier les flux de capitaux?

Il faudra qualifier la stratégie sur l'AML : développement de l'offre ? Référence au projet de charte AML (pas de prix du foncier)

**ADULM (Thierry Baert)**

1/ Comment définir le niveau de qualification fonctionnel du territoire ?

Peut-on qualifier des pôles fonctionnels supérieurs : y a-t-il des différenciations ? Est-ce que la compétition nuit sur un marché limité sur l'AML ?

2/ Peut-on cartographier les éléments de pression du marché de l'habitat ?

**CRCI (Benoît Breux)**

Identification des clusters et des pôles d'excellence nécessaire ainsi que l'indice de spécificité du territoire.

**Agence Studio 10 (Bernardo Secchi)**

Il est nécessaire de tirer une synthèse des données récoltées. Aller plus profond dans le diagnostic est notre mission à ce stade.

Il n'y a pas une mais plusieurs vérités, et toujours des interprétations.

Il faut regarder ce que nous enseigne l'histoire et éviter l'histoire chronologique.

Il se pourrait que la population diminue mais ce n'est pas une catastrophe, ça donne des opportunités.

Cela permet de concentrer les efforts sur les conditions de vie et leur amélioration dans le temps, pour attirer dans un premier temps et ensuite améliorer l'attractivité de l'AML.

M. Secchi posera des questions aux partenaires :

Sur l'économie : quelle est sa structure et les possibilités d'évolution ? On a des scénarios polis ou fantaisistes, il faut être prudent. Il faut aller plus loin concernant les zones d'activités et ce qui pourrait arriver.

Quelle est la densité de la TVTB si on prend l'image du tissu ? Est-ce qu'une maille fine est moins résistante ? Ce n'est pas sûr. Il faut tenir compte de la capillarité.

Il faut prendre le réseau capillaire en considération. M. Secchi produira des cartes à ce sujet.

Il n'est pas certain qu'une ville dispersée soit une ville moins hiérarchisée. C'est un vrai thème de discussion mais il faut avant tout arriver à un état des lieux partagé.

Il faut parvenir à différents scénarios et analyser leurs conséquences.

Est-ce que l'artificialisation dispersée va progresser ? On pourra étudier ce phénomène en automne .

**Conseil général du Pas de Calais (Nicolas Rossignol)**

Le questionnement stratégique est intéressant dans la note Studio 10. La question de l'accessibilité généralisée est posée : mais pour qui et pourquoi ? On ne se déplace pas pour rien.

Pour préparer la deuxième étape en automne prochain : comment caractériser les déplacements ? Par les marchés de l'emploi et du logement ? Par le marché scolaire ? Les aménités, les espaces naturels, les activités ?

Quel est le fonctionnement du territoire concernant les déplacements?

À propos des représentations des différents territoires, qu'est-ce qui pourrait être dit sur le fonctionnement des territoires ? A-t-on réellement une lecture claire des territoires et cela servira-t-il pour la représentation des projets ?

**Studio 10 (Bernardo Secchi)**

Le parc de la Deûle a produit une hausse du foncier sensible. Il faut faire attention aux effets pervers. La valorisation des terrains peut se traduire en discrimination sociale.

Il faut une accessibilité pour tout le monde dans tous les lieux, on y arrive avec l'analyse des déplacements. L'infrastructure pour faciliter cette mobilité sera capillaire : il faut discuter ce point.

**Conseil général du Pas de Calais (Bruno Fontalirand)**

Soumet l'idée de définir 10 typologies sociologiques différentes afin de tester les scénarios, et sortir du cénacle des spécialistes. Cela peut aider à structurer la pensée. Il faut tester la manière dont on va structurer la pensée.

**INSEE (Daniel HUART)**

Accord pour enrichir le volet social.

Rencontre prévue avec les belges pour les sources.

Dans les scénarios : intégrer les derniers résultats, à savoir la stagnation démographique de 0,7 % d'ici 2010-2020 (= 0,05% par an).

**ADULM (Thierry Baert)**

Le débat posé par Bernardo Secchi est intéressant sur la différence entre diversification des territoires et hiérarchisation des territoires. De quoi parle-t-on ? Généralement les territoires imaginent qu'une diversification sera accompagnée d'une hiérarchisation or ce n'est pas forcément ce qu'il faut rechercher. C'est une question d'aménagement importante à se poser.

Quels sont les caractéristiques spécifiques de l'AML dans le contexte de comparaison internationale ? Besoin d'un regard extérieur : quelle est la spécificité et la banalité de ce territoire ? Quels sont ses atouts et ses faiblesses ? Cela permettrait d'avoir un état des lieux dynamique.

**Studio 10 (Bernardo Secchi)**

La diversification n'est pas une hiérarchisation fonctionnelle.

**ADULM (Nathan Starkman)**

Le patrimoine architectural est ignoré localement.

Il faudra ajouter dans l'état des lieux les coups partis qui sont des réalisations physiques ou des engagements politiques forts comme par exemple les 2 lignes lourdes de tram train dans l'agglomération dépassant les limites TC. (hiérarchisation / isotropie)

Il y a des éléments de répartition de la centralité très forts qui existeront en 2020.

La locomotive est-elle Lille ou doit on raccrocher tous les wagons : quel est le parti pris de développement ?

**DREAL (Chantal Adjriou)**

Les coups partis seront pris en compte (cf cartes présentées le 26 mars 2010 au GT3), ainsi que les les temps de réalisation des différents projets et enchaînement des projets

**Studio 10 (Bernardo Secchi)**

Le réseau capillaire détient de nombreuses possibilités, mais pas vraiment de modèle de simulation.

L'analyse de la dispersion, et de la capillarité permettra d'aller en profondeur .

Le débat n'est pas tranché pour savoir si Lille est la locomotive et qu'en accrochant les autres territoires on avancera mieux.

**CRCI (Benoît Breux)**

Proposition de travail avec les différentes chambres consulaires, et les services économiques des agglomérations et l'agence Studio 10.

**Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (Thierry BAERT)**

Accord pour réunir un groupe lié au patrimoine (structure urbaine, autres aspects)

**DREAL (Chantal Adjriou)**

Un RDV avec les chambres consulaires sera organisé à la demande de M. Secchi, mais sans faire un groupe de travail parallèle. Un travail en interministériel sera lancé avec la DIRECCTE, la DRAAF, la DRJSCS.

Rappel pour contributions / projets Prochain Atelier pivot le 10 juin 2010. Prochaine session des 3 GT les 27 et 28 mai 2010
--

Fin de la réunion vers 17h45.