

## Comité technique du 12 octobre 2010

### Relevé de décisions

#### Démarche préparatoire à un cadre de cohérence de l'aménagement et des transports sur l'aire métropolitaine lilloise

12 octobre 2010

##### Partenaires institutionnels :

Pierre STUSSI, SGAR

François COUDON, SGAR adjoint

Michel PASCAL, DREAL

Yves LALAUT, DREAL Adjoint

Chantal ADJRIOU, DREAL Directeur de projet

Émilie RENARD, DREAL Chef de projet

Jean-Luc DECLELUSE, Conseil Régional DGS

Noël LENANCKER, Conseil Régional DGA

Bernard GUILLEMINOT, Conseil Régional DGA

Olivier DUFOURNEAUD, Conseil Général 59 DGA

Hélène HOFFMANN, Conseil Général 59

Bruno FONTALIRAND, Conseil Général 62

Nicolas ROSSIGNOL, Conseil Général 62 - Direction Prospective Partenariats

Marie Caroline BONNET-GALZY, LMCU DGS

Dany MACKOWIAK, LMCU DGA

Nathan STARKMAN, ADULM Directeur

Yves DHAU DECUYPERE, Mission Bassin Minier Directeur

Hervé DECAUX, Directeur de l'AML

**Pierre Stussi présente le projet d'ordre du jour dont l'objectif est de préparer la réunion du comité de pilotage du 18 octobre 2010. L'ordre du jour formel est donc celui du COPIL et est basé sur :**

- La présentation de la note de synthèse État sur l'état des lieux et le recensement des projets avec une tentative de problématisation
- Une proposition d'une méthode de travail pour la poursuite de la démarche en vue du comité de pilotage (COPIL) du 18/10

#### Présentation de la note de synthèse État avec l'appui d'une vidéo-projection (Yves LALAUT)

Discussion :

**Nathan STARKMAN** trouve que la diffusion à grande échelle de l'état des lieux synthétique est intéressante. Le syndicat mixte du SCOT de Lille se réunissant le 22/10, il demande quelle est la question à faire remonter aux élus ?

La lecture du document État laisse entrevoir de nombreux enjeux qu'il faut retravailler comme les dernières diapos de l'exposé. Il estime indispensable que ces enjeux soient validés politiquement le 18/10, afin d'avancer sur les prémisses des scénarios.

**Yves LALAUT** indique que l'État, conformément aux souhaits exprimés par les partenaires, à travers la synthèse, tient un discours qui lui est propre sans en attendre une validation des partenaires.

**Pierre STUSSI** précise que ces enjeux seront effectivement débattus en COPIL le 18.

**Jean-Luc DELECLUSE** trouve que le travail partenarial mené à cette première étape est excellent car il permet d'interpeler les acteurs sur des enjeux importants du territoire. Il faudra toutefois gérer les allers-retours entre les propositions et les arbitrages à réaliser avant la validation des scénarios.

Il formule également 3 remarques :

- Les risques industriels n'apparaissent pas clairement alors que c'est un enjeu fort
- La nécessité de réintroduire le projet de RER de la région Lille Lens, qui n'apparaît pas dans la liste des projets du GT1 sur la trame urbaine
- Les enjeux portuaires qui lui paraissent indissociables de ceux de l'AML.

**Yves DHAU DECUYPERE** indique que l'AML a reconnu lors de l'AG du 11/10 la qualité du travail fourni mais s'interroge sur la nature des enjeux sur lesquels les élus vont devoir décider.

Par ailleurs, les documents comportent des lacunes sur l'analyse économique d'un point de vue fonctionnel, seul l'angle spatial de cette question a été étudié, or l'analyse fonctionnelle est essentielle en terme d'attractivité.

Quel sera le produit final voulu par l'État : DTADD ou simple document de référence type « porter à connaissance » ?

**Hervé DECAUX** donne quelques informations complémentaires sur l'AG qui s'est tenue le 11/10 :

- changement de présidence AML : élection de René Vandierendonck pour succéder à Martine Aubry
- relance des activités de l'association AML avec volonté de redynamiser l'association

Sur la démarche préparatoire à un cadre de cohérence :

- l'AML a été sensible à la reconnaissance par l'État de son périmètre politique (projet associatif existant depuis 2005)
- l'AML reconnaît la qualité du travail et des présentations, auquel les EPCI ont contribué
- Les élus cernent mal la finalité de la démarche, les enjeux, les objectifs, qui sont à clarifier
- Dans ce sens, le président s'est engagé à faire une présentation des travaux aux élus AML (imprégnation en bilatéral)
- Volonté d'une participation plus engagée de la coopération métropolitaine aux travaux selon des modalités à déterminer

**Nicolas ROSSIGNOL** rappelle l'intervention du président CG 62 lors du premier copil : l'intention en 2010 est d'élaborer un nouveau schéma départemental de la mobilité : service en périurbain et milieu rural. Il faut prendre du temps pour débattre sur les enjeux afin de faire valoir des arguments et des sujets qui ne figurent pas encore aujourd'hui dans l'analyse.

**Noël LENANCKER** rappelle que la 1ère phase correspond à la démarche préparatoire, qui doit apporter les éléments de justification d'un cadre de cohérence dont la construction constitue la phase 2. Le copil décidera de la nécessité de ce cadre de cohérence.

L'exercice n'est pas abouti sur l'analyse des projets, et des divergences/convergences. Les enjeux vont émerger en partie grâce à ces analyses.

Entre octobre et mars on construira le cadre sur certaines hypothèses. A ce jour, on en est encore à l'état des lieux, il faut hiérarchiser les projets afin de formaliser les enjeux.

**Michel PASCAL** constate que la prise en compte du volet social n'a pas encore été évoquée.

Il existe une différence entre la définition des enjeux et les projets qui sont censés apporter des réponses. Il répond à Jean-Luc DELECLUSE que les enjeux portuaires ne seront bien sûr pas oubliés.

**Nathan STARKMAN** regrette que les objectifs des SCOT ne soient pas exposés (notamment concernant les hypothèses démographiques), or c'est une question importante.

**Bruno FONTALIRAND** rappelle que les 2 conseils généraux ont pointé dès le début de la démarche la question des enjeux sociaux.

Mais l'approche est restée spatiale et géographique. Il faut l'élargir avec la question du peuplement humain. La question se pose donc de savoir comment cet aspect doit être traité pour « réinterroger » les travaux déjà réalisés.

**Pierre STUSSI** indique qu'on est effectivement parti d'une dimension topographique. Pour autant l'AML est un territoire habité, c'est donc une question normale pour traiter des cohérences et incohérences. C'est là que l'on passe à une volonté de faire et il faut aller au-delà. Le Copil conditionne la suite et apporte un début de réponse aux finalités de l'exercice.

Studio 10 est félicité pour son analyse de la superposition historique des trames urbaines (du Néolithique au Moyen-Age, en passant par l'ère industrielle etc.). N'y a-t-il pas là un enjeu à construire une cohérence historique de ces territoires urbains ? (à la différence des superpositions)

Il évoque également le fait que la trame verte et bleue a été pour le moment le seul volet transfrontalier analysé ; les autres restent à préciser.

La matrice agricole a également été étudiée et une contribution de la DRAAF est attendue.

Il y a des défauts de connexion entre la trame urbaine et la trame transports essentiellement pour les zones commerciales et les zones d'activités, c'est par conséquent un enjeu fort.

Concernant la double sphère de mobilité, c'est un concept fécond pour mettre en évidence les enjeux dans le domaine des transports et sortir des contradictions. Les trajets domicile / travail ne sont pas les plus nombreux, même s'ils génèrent des problèmes spécifiques de pointe.

**Marie Caroline BONNET-GALZY** informe que LMCU a souhaité repositionner l'AML dans le processus. La présidence appartient désormais, comme l'a déjà évoqué Hervé DECAUX, à René VANDIERENDONCK dans une logique de coopération territoriale plus intégrée avec le Conseil Régional notamment. Un des enjeux de la démarche est une coproduction des collectivités locales avec l'État, surtout dans l'esquisse des scénarios. Cette coproduction conditionne la poursuite de la démarche.

**François COUDON** s'étonne du peu d'éléments sur la reconquête des sites et sols pollués.

**Yves LALAUT** indique que cela fait partie des problématiques à prendre en compte dans les projets. C'est vrai également pour d'autres sujets comme par exemple les écoconstructions et le logement. Un travail plus fin sera entamé lors de l'analyse des projets.

Pour **Nathan STARKMAN** c'est un enjeu global.

Pour **François COUDON** c'est un enjeu spécifique à la région.

### **Présentation de la note méthodologique (Yves LALAUT)**

**Yves LALAUT** pose la question de l'implication du comité de pilotage élargi : dans quel cadre et à quelle échéance faut-il l'organiser ?

**Pierre STUSSI** indique que les étapes 2 et 3 de la phase 1 de la démarche ont fusionné. Il interroge les partenaires sur les perspectives et les évolutions possibles.

A partir de quel référentiel commun analyse-t-on les choses ?

- Le 1er référentiel possible sont les critères d'évaluation validés au commencement de la démarche et rappelés dans la note.
- Le second référentiel peut être les enjeux prioritaires à traiter, dont la validation doit donc être faite en copil

**Jean-Luc DEECLUSE** s'interroge sur les évolutions résultant du scénario « au fil de l'eau ». L'élaboration de ce scénario « 0 » est un préalable pour être attentif aux décisions à prendre.

Ensuite, il sera nécessaire d'élaborer des scénarios et les allers-retours itératifs de débats entre les instances techniques et politiques seront indispensables. Les scénarios seront présentés dans les instances

délibérantes afin de les tester.

**Yves LALAUT** souligne l'importance de la validation de la coconstruction des scénarios.

**Nathan STARKMAN** affirme qu'il faut valider ce sur quoi on construit les scénarios, les hypothèses, les bases.

**Bruno FONTALIRAND** indique que l'enjeu clef pour la validation politique est la définition de ce scénario 0, c'est à dire les incohérences que comporte le fil de l'eau. C'est une prise de conscience nécessaire avant de lancer d'autres esquisses de scénario.

La validation des enjeux se poursuit dans la validation d'un scénario 0.

**Yves LALAUT** souligne qu'il s'agit de scénarios de travail, d'esquisses, servant d'outils pour dégager des éléments d'appréciation sur le développement de territoire.

**Pierre STUSSI** affirme qu'il est nécessaire de faire valider ces enjeux et les formaliser au préalable.

Pour **Marie Caroline BONNET-GALZY**, analyser les enjeux revient à analyser les cohérences et incohérences.

**François COUDON** propose que les partenaires se mettent d'accord sur ce que recouvrent communément les termes « objectif », « enjeu », et « scénario ».

**Marie Caroline BONNET-GALZY** demande une clarification de ce que l'on entend par cadre de cohérence. En quoi le processus spontané crée des incohérences ? Le principe est que chacun veut dépasser ses compétences territoriales pour imaginer un scénario d'aménagement commun et l'AML en a été le facteur de mobilisation. C'est en analysant les points de divergence que l'on avance.

**Pierre STUSSI** rappelle que cette situation s'explique par le fait que la convergence d'actions et de projets a été le point de départ de la démarche.

**Noël LENANCER** signale que les démarches territoriales en cours (SRADT, DRA, SCOT Lille et Valenciennes...) impliquent un travail interactif afin d'identifier les stratégies qui vont converger.

Par exemple le travail mené actuellement, dans le cadre de la DRA maîtrise de la périurbanisation, sur la cartographie des tensions entre les trames (sorte de PAC sur tous les territoires de la région, dont l'aml) alimentera utilement la démarche préparatoire à un cadre de cohérence.

L'objectif est de retrouver des éléments de cohérence dans les documents stratégiques des partenaires, et pas forcément d'aller jusqu'à l'élaboration d'une DTADD.

L'appropriation politique est nécessaire : il faut organiser des débats dans chaque instance, et respecter les compétences et responsabilités de chaque niveau. Ceci est d'autant plus nécessaire dans le contexte de relance des activités de l'AML.

La série de démarches territoriales engagée anime les débats politiques des élus et impacte les échéances. Il importe que la dimension transfrontalière soit approfondie pour l'analyse des divergences et convergences.

La méthode classique est effectivement celle du scénario « au fil de l'eau ».

**Nathan STARKMAN** indique que les élus doivent se rendre compte qu'ils convergent sur des options et des enjeux qui doivent dépasser le simple rappel du Grenelle. Ce qui est commun va plus loin.

Les listes de projets tuent les stratégies car on perd les dynamiques de territoires et les aspects sociaux. Il faut aller discuter avec les territoires.

Sur l'horizon temporel : 2020 c'est trop tôt, et 2050 trop tard !

Les SCOT en cours travaillent à l'horizon 2020-2030, c'est le véritable enjeu. **Pierre STUSSI** s'accorde à ces propos.

Les projets importants doivent être identifiés avec chacun des partenaires : certains sont à supprimer des listes, d'autres à ajouter.

**Hervé DECAUX** indique qu'il faut desserrer le calendrier pour obtenir une validation politique.

La prochaine AG AML aura lieu fin décembre 2010 ou janvier 2011.

**Jean-Luc DELECLUSE** rappelle que la définition d'objectifs communs est essentielle.

**Marie Caroline BONNET-GALZY** demande la validation du socle commun en copil, puis la précision des risques pris dans le scénario « au fil de l'eau » issu de la conjugaison des démarches territoriales engagées par les partenaires. Ne pas parler trop vite de scénarios. L'échéance est sensible pour les élus, le calendrier doit être modifié et les enjeux support validés le 18/10.

**Pierre STUSSI**

Le travail du scénario « au fil de l'eau » implique d'identifier ce qui réunit les acteurs de l'AML.

La coconstruction implique que l'AML soit plus investie et des contacts bilatéraux sont nécessaires pour vérifier et trier la liste des projets collectivement.

Dans l'hypothèse où l'État est invité à l'AG, il présentera le scénario « au fil de l'eau », après avoir effectué les contacts bilatéraux.

La question de l'association du versant belge est reposée : GECT ou intercommunales ?

**Marie Caroline BONNET-GALZY** préfère privilégier le GECT, mais cela n'empêche pas des relations complémentaires avec les régions, comme c'était le cas pour la réflexion sur l'Eurométropole horizon 2030.

**Jean-Luc DELECLUSE** demande quel est le délai raisonnable de transmission du scénario 0 : copil mai ou AG AML ?

**Hervé DECAUX** propose de convenir d'un travail collectif avec le président AML en copil le 18/10 (élaboration d'un mandat des participants pour la coconstruction).

**Bruno FONTALIRAND** est d'accord pour que le scénario de base soit débattu en AG AML. Ensuite d'autres esquisses seront déclinées pour le copil de mai.

**Michel PASCAL** indique qu'il reste un gros travail sur la caractérisation des projets.

Il propose d'organiser le comité élargi après l'AG AML pour partager l'état des lieux avec les forces vives.

**Pierre STUSSI** préfère organiser le comité élargi après le copil de mai.

**Marie Caroline BONNET-GALZY** propose d'inviter la DREAL dans les réunions organisées par le syndicat mixte du SCOT avec un exposé spécifique pour une meilleure appropriation.

**Chantal ADJARIOU** fait remarquer que CCI et CRCI sont également très impliquées dans le processus.

**Pierre STUSSI** rappelle que la mise en place du cadre de cohérence n'est pas une occasion pour l'État de s'accaparer les compétences exercées par les collectivités. Simplement, il s'agit d'être concret car les enjeux sont forts et la maîtrise d'ouvrage doit s'organiser (hormis l'AML le territoire n'est pas incarné).

La liste des projets ne sera pas abordée en copil.

**Nathan STARKMAN** indique que le copil ne validera pas la liste des projets.

Pour **Marie Caroline BONNET-GALZY** la liste des projets doit rester une annexe au document. Seuls les projets importants doivent être sériés. L'exhaustivité importe peu.

**Bruno FONTALIRAND** trouve effectivement que la liste des projets n'est pas un élément central.

**Michel PASCAL** indique qu'il faut cependant s'assurer qu'il n'en manque pas.

**Yves LALAUT** rappelle que les projets sont la base et la matière première du travail engagé. Il manque

encore des éléments concernant le recensement des zones d'activités sur lesquelles les partenaires peuvent apporter utilement leur compléments.

## Conclusion

- La question de la réunion du comité de pilotage élargi est en suspend jusqu'après le copil de mai.
- Horizon temporel fixé à 2030 en adéquation avec les SCOT
- Association du versant belge déterminante pour l'analyse des divergences convergences + scenarii via le GECT
- Desserrement du calendrier pour permettre :
  - les allers-retours : modalités à définir avec le Président de l'AML en copil 18/10, organisation de contacts avec epci si nécessaire ;
  - la validation politique (copil en mai/juin : pour valider le scénario 0 (ne pas l'appeler au fil de l'eau, trouver une formulation plus dynamique « scénario sur la base des projets/dynamiques engagés » par ex) et d'autres esquisses possibles.
- Les powerpoints de présentation de la synthèse et de la note méthodologique seront modifiés pour le copil 18/10 afin d'intégrer les remarques du cotec.
- Le nouveau service ferroviaire Lille Bassin minier sera ajouté dans la liste des projets du GT 3 Trame transports.