

## Comité de pilotage du 18 octobre 2010

### Compte-rendu synthétique et relevé de décisions

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

9 novembre 2010

##### Partenaires institutionnels :

Jean-Michel BERARD, Préfet de région Nord - Pas-de-Calais

Pierre STUSSI, SGAR

François COUDON, SGAR

Michel PASCAL, DREAL

Yves LALAUT, DREAL

Chantal ADJRIOU, DREAL

Émilie RENARD, DREAL

René VANDIERENDONCK, AML

Alain WACHEUX, Conseil Régional

Emmanuel CAU, Conseil Régional

Bernard GUILLEMINOT, Conseil Régional

Noël LENANCKER, Conseil Régional

Christel FAGNONI, Conseil Général 59

Hélène HOFFMANN, Conseil Général 59

Philippe LENAIN, Conseil Général 59

Michel DAGBERT, Conseil Général 62

Bruno FONTALIRAND, Conseil Général 62

Nicolas ROSSIGNOL, Conseil Général 62

Éric QUIQUET, LMCU

Olivier MALARET, LMCU

Nathan STARKMAN, ADULM

Yves DHAU DECUYPER, Mission Bassin Minier

Hervé DECAUX, AML

##### Ordre du jour :

- Présentation de la note de synthèse État sur l'état des lieux et le recensement des projets avec rappel des problématiques
- Proposition d'une méthode de travail pour la poursuite de la démarche

#### Introduction (préfet de région Nord-Pas-de-Calais Jean-Michel BERARD)

Monsieur le Préfet rappelle la démarche et ses finalités. Il replace le présent comité de pilotage dans le déroulement de la démarche, à la fin de l'étape d'état des lieux.

La proposition de travailler à l'élaboration d'un cadre partenarial a été reçue favorablement sur le principe il y a plus d'un an.

Chacun a considéré qu'il s'agit d'une démarche essentielle compte tenu de la situation actuelle de la métropole lilloise, notamment en termes de mobilité, et des objectifs d'un développement plus durable souhaité par tous lors du Grenelle.

L'outil DTADD, introduit par la loi Grenelle 2, est un instrument à rendre opérationnel s'il apparaît utile à la réalisation de ces objectifs pour les partenaires.

Le cabinet de M. BORLOO a inscrit la métropole lilloise comme opération pilote.

Il s'agit avec une DTA-DD :

- d'inscrire la démarche dans un cadre légal,
- de concilier les compétences tout en gardant la souplesse nécessaire,
- de permettre de résoudre l'opposabilité avec les programmes d'intérêts généraux (PIG).

Il conviendrait d'avancer avec précaution pour que l'État ne donne pas l'impression de revenir sur la compétence Aménagement qu'il a décentralisée.

Rechercher la cohérence implique une action collective.

Il faut analyser ce territoire aussi intelligemment que possible en réunissant autant de données techniques sur l'aménagement et la mobilité.

Le travail qui a été fait constitue un premier inventaire. Il est important qu'il soit aussi exhaustif que possible et que l'on examine ce qui est susceptible d'avoir un impact. Ce n'est, bien sûr, pas un inventaire définitif.

Au-delà de l'état des lieux, il est important de faire ressortir un certain nombre de problématiques, ce qu'il est convenu d'appeler des « nœuds » de tensions potentiels.

Il est rappelé que la contribution de la DRAAF n'est pas encore intégrée à l'état des lieux, de même que certaines analyses sur les risques technologiques et naturels.

Le fait d'avoir travaillé ensemble est fructueux en tant que tel, c'est un acquis utile à chacun qu'il convient de conforter.

Il est convenu que les projets ne seront pas débattus ici, pour aller à l'essentiel des enjeux et de la méthode.

## **Présentation de l'état des lieux (Yves LALAUT DREAL NPDC)**

Voir document et diaporama

### **René VANDIERENDONCK**

est porteur d'une demande exprimée lors de la dernière AG de l'AML : que la procédure et son rythme soit calée sur la dynamique AML.

Le temps de partage avec les présidents des principaux EPCI est important, surtout pour discuter des « nœuds » précités.

### **Jean-Michel BERARD**

Si on simplifie, on a la trame verte et bleue, les activités, les transports, et le transfrontalier.

Il manque une prise en compte plus explicite de la dimension sociale.

### **René VANDIERENDONCK**

salue la qualité du travail effectué ainsi que la qualité de l'implication des acteurs. En revanche, effectivement, pour la cohésion sociale, quelques points concernant l'aménagement demeurent à approfondir (ex : TCSP).

Il n'y a pas de concordance entre les SCOT sur les perspectives d'évolution démographique.

Il y a besoin d'un travail inter-territorial. C'est le moment car plusieurs collectivités font leur diagnostic de SCOT. Un débat sur les cohérences peut donc s'instaurer.

Sur l'économie, zones d'activités principalement, il y a bien un problème de cohérence territoriale.

Sur les mobilités, le travail interpartenarial est plus que jamais nécessaire (État compris). C'est le moment, avec la révision du SRADT, de l'élaboration des diagnostics du SCOT de Lille et de Valenciennes qui seront partagés à l'échelle de l'AML.

Sur les transports, l'État devra se prononcer sur la version définitive du CSEL. LMCU doit prendre position pour sa part. Le projet de RER sera au cœur des débats. Il faut aborder ce projet avec bon sens. Pour avancer dans la discussion au sein de l'AML, il faut essayer de dissocier les échelles de temps.

Il y a une première étape, celle de l'amélioration de la desserte TER entre Lille et le Bassin minier, sans pour autant bannir une discussion sur un horizon plus lointain du type RER.

La concertation est une nécessité, mais après avoir regardé l'optimisation du réseau existant. Et attention aussi à la périurbanisation que ce projet pourrait induire (risque de ville nouvelle, déplacement des classes moyennes).

L'AML est un lieu où l'on se parle, sur les sujets d'aménagement. On renforce le dialogue LMCU-Bassin minier. Le RER est une épine dorsale induisant une vision de l'aménagement.

### **Eric QUIQUET**

salue la qualité du travail. L'État est garant de ce travail de collecte.

L'étalement urbain est la mère de toutes les batailles.

Comment peut-on demain mieux vivre sur un territoire très contraint ? Tant qu'on laissera faire des projets d'habitat très peu denses, très au sud et en dehors de la métropole, on aura des problèmes de transport.

On investit d'ores et déjà sur les pôles d'échanges qui deviennent les vraies portes d'entrée du territoire (Don Sainghain, La Bassée.). Avec le SMIRT se met en place le « couteau suisse de la mobilité » : la billetique devient la vraie révolution de la mobilité.

Il faut permettre à la région de bien faire son travail, c'est à dire de faire des liens de ville à ville. Le TER est concurrentiel de centre à centre. Il faut donc se donner les moyens de renforcer les infrastructures existantes. Concernant la saturation du réseau autoroutier, il faut faire apparaître dans le document d'état des lieux, la dégradation du taux d'occupation des véhicules (1,2 passager par véhicule !). Il faut trouver des solutions pour faire passer ce taux à 1,8. L'aménagement des temps est aussi à prendre en compte, par exemple en prenant contact avec les universités pour décaler les pointes du matin (horaires de cours) afin de faire glisser des investissements dans le temps.

On constate également un découplage entre la richesse créée et la mobilité, comme à Lyon où la mobilité diminue, et la richesse augmente. On doit pouvoir faire pareil, même si dans certains territoires, cette baisse de mobilité traduit des difficultés sociales réelles.

Finalement, comment maîtrise t-on le problème de l'étalement urbain ?

La multipolarité est une chance à saisir ainsi que l'utilisation intelligente des réseaux (le bus ne sera jamais plus performant dans les Weppes que le TER et la voiture par exemple).

### **Alain WACHEUX**

constate la restitution des enjeux, l'inventaire des craintes, voire des suspicions.

L'état des lieux présenté constitue la première réussite à la démarche. Le travail de la DREAL est salué, même s'il reste des points à approfondir.

La cohérence territoriale ne peut effectivement s'exonérer d'un travail sur la cohésion sociale.

Il faut déboucher sur des perspectives démographiques acceptables car la proposition globalisée des SCOT est déraisonnable, ainsi que les chiffres des PLH. Il faut se poser la question des fonctions qu'on prétend exercer. Au plan des transports, qui doivent répondre aux besoins nés de l'aménagement, le SRT sera révisé en 2011. Il est le cadre de référence de la Région.

Dans la relation entre complémentarité LMCU et CR, le copil LMCU CR RFF SNCF est un cadre de travail intéressant. Le SMIRT est aussi un outil intéressant. Il y a une bonne complémentarité des offres. Le titre unique est espéré le plus rapidement possible.

La réflexion sur les transports doit intégrer la diversité des modes et des échelles.

Il faut faire le lien entre proximité et rapidité (un lien rapide qui s'arrête tous les 300m, ce n'est pas optimal).

L'association AML est un bon lieu de concertation, de partenariat et d'ingénierie partagée, et avec le nouveau président ce sera certainement aussi un lieu de cohérence.

### **Michel DAGBERT**

constate la qualité du travail produit. Cela n'enlève en rien la difficulté à laquelle il faut faire face. Un certain nombre de chantiers sont d'ores et déjà ouverts. Le Conseil général 62 a déjà engagé un travail sur la mobilité. L'état d'avancement de ce travail a été transmis dans le cadre de la présente démarche.

Prend acte que la dimension sociale sera bien intégrée dans chacune des trames.

**Emmanuel CAU**

Le scénario continue : des nouvelles routes, pour des nouvelles zones d'activités et des écoquartiers qui ont succédé aux lotissements. On connaît la victime : le foncier, mais il y a plusieurs « coupables ». Le projet Bauvin Provin qui passe sur un des 18 corridors biologiques est évoqué. Tout cela rend nécessaire la cohérence des politiques.

**Christel FAGNONI**

souligne la complexité de la démarche, du positionnement des institutions. La méthodologie est donc très importante.

Il ne faut pas mettre en opposition trame verte et bleue et périurbanisation. Le développement induit la périurbanisation et c'est ce phénomène qu'il faut contrôler.

Sur les GES, il ne faut pas mettre en opposition les différentes dimensions et les projets, il faut globaliser.

Un travail est en cours sur les impacts sociaux de la métropolisation avec le CG 62.

**Jean-Michel BERARD**

Les ambitions auront également des impacts sur les moyens financiers. Il faudra donc faire des choix.

**Pierre STUSSI**

demande aux participants si selon eux les quatre enjeux présentés (espaces naturels à protéger et conforter, amélioration globale de la matrice environnementale du territoire de l'AML, maîtrise de la consommation d'espace, mise en place d'un système de transport assurant la cohérence des offres) paraissent pertinents et correctement énoncés.

Comment la dimension sociale doit-elle être abordée (droit à la mobilité, stratégie de peuplement) ? Jusqu'où la prise en compte de cette dimension doit-elle aller ?

**René VANDIERENDONCK**

est d'accord sur les quatre enjeux présentés. Il faut travailler sur l'accès aux fonctions pour tout habitant et poser la question foncière. Donne l'exemple de la reconquête des canaux qui réunit les élus de l'AML.

**Éric QUIQUET**

L'étalement urbain devrait apparaître dans une des quatre problématiques de façon plus explicite. C'est, quelque part, le « cancer » du territoire.

Les habitants des lotissements seront « pris au piège » quand le pétrole sera cher.

**Jean-Michel BERARD**

est d'accord pour mentionner l'étalement urbain.

Le volet social sera approfondi, afin d'être en capacité de mesurer l'impact social de ce que l'on fait. Il faut aussi « boucler les additions » (SCOT et démographie, mais aussi en termes financiers). Par ailleurs, sur tous ces sujets on a tendance à raisonner en termes d'infrastructures. Or la façon de les utiliser est aussi importante que leur existence.

**Nathan STARKMAN**

Attention à la présence de la Belgique, les travaux restent pour l'instant très centrés sur la France.

**Alain WACHEUX**

Les quatre questions lui conviennent compte tenu des précisions apportées.

Ne pas oublier la qualité de vie (social), le risque industriel, ni les plateformes portuaires (synergies ports maritimes / ports intérieurs).

**Christel FAGNONI**

Ne pas oublier le logement qui est un des aspects sociaux les plus importants.

## **Proposition de méthodologie pour la poursuite de la démarche (Présentation par Yves LALAUT)**

### **René VANDIERENDONCK**

Dans la suite de la démarche, il y aura, ou pas, des PIG. L'essentiel est de disposer d'éléments transversaux.

### **Alain WACHEUX**

Pendant ces travaux le travail continue. Il faut mener de front cette démarche et les autres (SCOT, SRADT). Les EPCI doivent être interpellés.

Concernant le programme, le scénario prolongeant les dynamiques actuelles est important. Il pourrait être désigné scénario « dynamiques engagées ».

### **Jean-Michel BERARD**

L'année qui vient de s'écouler a été une année efficace et on constate une adhésion à la démarche grandissante.

Les conclusions sont partagées. Chacun pourra justifier son initiative par rapport aux 4 ou 5 enjeux identifiés.

Le travail sur les projets ne peut être que partenarial.

Les présidents des EPCI de l'AML seront rencontrés conjointement par le président AML et le préfet de région.

En mai on disposera de l'analyse du scénario « dynamiques engagées » et des hypothèses d'autres scénarios possibles conformément au programme présenté.

L'énoncé des enjeux sera modifié pour tenir compte des remarques du comité de pilotage.

Un cadre de travail, comportant le rappel des enjeux et de la méthodologie de travail adoptée en comité de pilotage sera élaboré et pourra servir, après validation, de mandat pour les groupes de travail qui doivent se réunir à partir de novembre.

\* \* \*

\*