

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

\* \* \*

## Cadre de travail

Phase 1 – Etapes 2 et 3

Le Comité de pilotage de la démarche, réuni le 18 octobre 2010, a validé les questions prioritaires sur lesquelles doit porter la suite de la démarche, et adopté les éléments de méthodologie et objectifs qui doivent guider l'analyse des cohérences et incohérences à mener dans ces étapes 2 et 3 de la phase 1 de la démarche (phase préparatoire au cadre de cohérence).

Ces éléments constituent le « **cadre de travail** » qui est donné aux équipes de chacun des partenaires pour leur participation aux réunions techniques (groupes de travail, atelier pivot, groupe technique) suivant le projet de planning joint.

Ce cadre de travail est rappelé ci-dessous :

### Problématiques prioritaires

Quatre questions sous-tendent les problématiques principales qui se dégagent de l'état des lieux réalisé sur le territoire de l'AML au travers des trois « trames » de la démarche :

- Quelle place doit-on réserver à la préservation des espaces naturels et agricoles, à l'amélioration de la « matrice » environnementale du territoire, à la préservation de la ressource en eau et à la prévention contre les risques naturels ou technologiques, sur les territoires de l'AML ?
- Comment maîtriser les phénomènes d'étalement urbain et de péri-urbanisation afin d'optimiser l'utilisation d'un potentiel foncier rare et précieux au service d'un développement humain, social et économique équilibré des territoires de l'AML correspondant à des hypothèses cohérentes d'évolution de la démographie, en particulier en matière d'implantation des zones d'activités, d'adaptation de l'offre de logements, de création d'espaces d'aménités et de loisirs, et d'amélioration de l'accessibilité par les transports alternatifs, vecteurs importants d'équité sociale et d'amélioration du cadre de vie ?
- Comment assurer la cohérence des offres de transport pour mettre en place un système de transport, constitué tout à la fois par les infrastructures matérielles elles-mêmes que par les outils immatériels qui permettent leur utilisation (gestion de trafic, tarification, ...), qui réponde aux besoins de mobilité en diminuant la dépendance à l'automobile, tant dans le domaine des voyageurs que de la gestion des flux de marchandises dans le cadre de l'organisation de réseaux de plates-formes multimodales en lien avec les ports, maritimes ou fluviaux, de la région ?
- Comment mettre à profit le positionnement de l'AML dans la « NWMA » (« Aire métropolitaine du Nord-Ouest » de l'Europe) dans la dynamique de développement du territoire transfrontalier de l'AML ?

## Méthodologie

La « grille de lecture » des cohérences ou incohérences des projets recensés dans le cadre de la démarche au regard de ces questionnements continuera de s'appuyer sur les critères définis au démarrage de la démarche :

- Réduction des émissions de gaz à effet de serre (20% d'ici 2020) et de la dépendance aux hydrocarbures
- Création et/ou amélioration de la Trame verte et bleue
- Réduction de la consommation d'espace,
- Diminution des déplacements dépendant des hydrocarbures en favorisant les transferts modaux et l'accessibilité par les NTIC
- La contribution au développement social équilibré des territoires et la réponse aux besoins de logement
- La contribution au développement économique équilibré des territoires
- La promotion des modes de développement écologiques favorables à la compétitivité et à l'emploi

G  
r  
e  
n  
e  
l  
i  
e

Par ailleurs, cette cohérence fera l'objet d'une analyse au regard de différents aspects (*cf. proposition Agence Studio 10*) :

- Cohérence technique et physique
- Cohérence des stratégies développées et de leurs conséquences
- Cohérence des projets au regard des effets attendus de leur réalisation
- Cohérence des projets avec les moyens disponibles (faisabilité), notamment financiers
- Cohérence des temporalités de mise en œuvre

Enfin, les éléments de méthodologie suivants ont également été validés :

- **La possibilité de compléter l'état des lieux** en tant que de besoin (ie. Contribution sur l'agriculture de la DRAAF) dans un cadre de validation partenarial
- **Une liste de projets à renseigner et/ou compléter** en fonction de leur utilité dans l'analyse des cohérences ou incohérences
- Un « ordonnancement » des trames:
  - ✓ **La Trame Verte et Bleue**
    - Des espaces, socle du territoire, de grande valeur écologique (naturels) ou économique (agricoles), et dont la préservation ou la reconquête est indispensable à la préservation de la biodiversité, la prévention des risques ou la qualité de la ressource en eau
    - Support « enregistrant » les impacts, positifs ou négatifs, du développement des autres trames sur la « matrice »
  - ✓ **La Trame urbaine**, reflet des dynamiques de territoires, notamment au travers des SCoT
  - ✓ **La Trame transport**, levier structurant du territoire à long terme et « réponse » aux besoins des projets d'aménagement

Dans ce cadre méthodologique, le **programme de travail**, fixant les objectifs à atteindre en termes de production à proposer à la validation du prochain comité de pilotage de mai 2011, est le suivant :

- L'analyse des cohérences / incohérences au regard des tendances actuelles, dit **Scénario « dynamiques engagées »**
- **La définition d'hypothèses** pour la construction d'autres types de scénarios.

Ce travail sera mené à **un horizon temporel de 2030** et sur la base **d'hypothèses prospectives cohérentes d'évolution de la démographie** (population, catégories socio-professionnelles, types de ménages, ...) qui seront proposées en partenariat.

Chaque partenaire apportera une part active à la co-construction du travail à produire qui se fera de façon privilégiée dans le cadre d'ateliers transversaux.

Le **planning prévisionnel joint** fixe les grandes étapes de ce travail partenarial.

\*            \*

              \*