

Bernardo SECCHI de l'agence STUDIO 10 est excusé en raison de son agression le matin même à Bruxelles. Il lui est souhaité un prompt rétablissement

65 personnes présentes

Rappel du calendrier :

- débat en AG de l'association AML sur la démarche préparatoire à un cadre de cohérence prévu le 11 octobre
- comité technique SGAR/ DGS le 12 octobre
- comité de pilotage 18 octobre.

### **Présentation de la synthèse État (Yves LALAUT DREAL NPDC)**

La prochaine étape de la démarche préparatoire vise la détermination des cohérences / incohérences et des scénarios qui restent à construire de façon partenariale.

L'élaboration d'un cadre de cohérence partagé constitue la 2ème phase de la démarche qui aboutira ou non à une éventuelle DTADD accompagnée ou non de PIG (phase 3).

Tous les documents sont disponibles sur le site internet de la DREAL NPDC, à savoir :

- les rapports d'état des lieux des 3 GT
- le rapport Studio 10 CITEC ORGECO « État des lieux, un regard extérieur »
- la synthèse État sur l'état des lieux et le recensement des projets
- la proposition de méthodologie pour la poursuite de la démarche

login : aml

mot de passe : aml5962

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/>

rubrique accès professionnel / cadre de cohérence AML

Les rapports d'état des lieux des groupes thématiques contiennent un début de classification des projets, une première tentative.

Chaque trame a employé une méthodologie propre :

- trame verte et bleue : classés selon « continuités écologiques » ou « élévation de la matrice » ;
- trame urbaine : classement par nature de projets, structurants, avec la difficulté du calage entre l'aire d'influence et le territoire ;
- trame transport : tri entre projets voyageurs et marchandises, plutôt physiques, et immatériels, selon financement, et aspects structurants, avec la difficulté de l'échelle définissant l'aspect structurant d'un projet.

### **Discussion**

#### **Jean-Louis SEHIER (LMCU)**

Demande une information sur le projet structurant de la Région présenté dans le cadre de l'appel à projets national sur les TCSP le 8 octobre. La région transmettra la demande d'information au politique.

**Philippe RIGAUD (DREAL)** indique que ce projet figure bien dans la liste, sous un intitulé plus général.

**Jean-Louis SEHIER (LMCU)** doute des chiffres sur l'AML concernant les déplacements domicile-travail. Attention aux chiffres et à leurs interprétations. Remarque identique concernant le rapport Studio 10 / CITEC / ORGECO.

**Philippe RIGAUD (DREAL)** confirme les chiffres sur la double sphère de mobilité, avec 7 km en urbain et 17 km en périurbain. Il précise toutefois que cela concerne les distances de déplacement journalières moyennes sur LMCU.

**Yves DHAU DECUYPER (Mission Bassin Minier)**

Il faut ajouter les déplacements professionnels hors domicile – travail, car proportionnellement c'est une part à prendre en compte. Est-ce qu'ils sont intégrés dans la part domicile-travail ou dans les déplacements domestiques ?

**Philippe RIGAUD (DREAL)**

Ils sont intégrés dans la sphère travail. Cela sera précisé.

**Catherine MARTOS (ADULM)** remet à la DREAL un CD sur le diagnostic du SCOT Lille Métropole qui sera présenté le 22 octobre. Il contient une formalisation de bon nombre d'enjeux qui sont repris et précisés.

**Christophe BARTHOLEYNS (CCI Grand Lille)**

La relecture du document Studio 10 est nécessaire : certaines interprétations sont fausses ou a priori à corriger.

Par exemple, sur le développement urbain, on a stigmatisé, alors que l'on constate une périurbanisation des zones d'activités sur Lille, visible sur les lieux de fortes activités, mais une disparition des activités sur l'urbain, c'est le développement des services et du commerce qui est plus fort que dans d'autres régions en France et qui mène à des déséquilibres.

Combien de personnes aujourd'hui vont travailler à Paris ?

Quelle est la distance quotidienne nécessaire pour l'activité ?

**Le développement économique de l'AML dépend de la mobilité.**

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

Reprécise qu'il s'agit d'un état des lieux et non pas d'un diagnostic : il n'est pas question de « stigmatiser » mais de mettre en exergue les phénomènes sans les juger. Par ailleurs, le document de Studio 10 a volontairement été présenté sous sa seule responsabilité, comme un avis extérieur.

**Christophe BARTHOLEYNS (CCI Grand Lille)**

La voie fluviale n'est pas la seule alternative (fer). Quelle est la capacité à faire du mode fluvial ?

Il y a des problématiques aménagement qui se posent. Par exemple, les aménagements de continuité du projet SNE ne sont pas programmés pour le mode fluvial.

Est-ce que le souhait sur l'AML de développer des nouveaux lieux d'intermodalités ferroviaires est pertinent ?

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

Tout mode de transport a ses limites.

Des mesures d'accompagnement du projet de Canal Seine Nord ont déjà été lancées, comme le rehaussement des ponts.

Il faut parler en terme de potentialités : la voie d'eau peut encore être exploitée. L'intérêt de la démarche réside dans la mise en perspective des éléments pour analyser la cohérence d'ensemble.

**Thierry BAERT (ADULM)**

adresse ses félicitations pour la qualité et la quantité du travail partenarial présenté.

Il est cependant nécessaire de confirmer la réalité de l'AML (économique, urbaine etc).

Cette réalité représente un poids démographique important, et un poids européen à réaffirmer. Cela permet de remettre les enjeux à la bonne échelle. Le caractère atypique de ce système en France implique des solutions spécifiques à ce territoire binational. Il faut concerter avec les belges pour trouver les solutions.

On ne peut pas faire l'impasse sur les atouts et les faiblesses structurelles du territoire : séquelles du passé industriel, erreur du passé sur la reconversion, atouts qui conditionnent les choses, etc.

Il faut des éléments stratégiques sur les éléments du développement en lien avec les objectifs du Grenelle, afin de construire un territoire adapté à une société post-carbone.

Quid de la polarité ?

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

L'AML n'est pas isolée même si elle est particulière.

Elle possède des caractéristiques que l'on retrouve en Europe de l'ouest.

L'AML n'est pas unitaire : des solutions différenciées peuvent être apportées et à des échelles différentes (infra AML). C'est l'objet de la construction des scénarios de travail qui doit prendre en compte les hypothèses de construction du territoire.

Il faut une validation politique de ces scénarios. Mais ces scénarios de travail ne sont bien sûr pas absolus. Ce sont des outils de réflexion.

**Simon RONAI (ORGEKO)**

Il est utile de rappeler la formation historique de l'agglomération. Le constat ici est celui de la banalisation. La métropolisation tend à réunir l'ensemble de cette trame.

**Or, il n'y a pas de sentiment d'appartenance à cet ensemble** (cf la juxtaposition des SCOT montre ce phénomène). Il existe une concurrence territoriale réelle. La trame urbaine historique rend floue les centralités. La véritable originalité, c'est celle là.

Il y a un potentiel routier mais qui n'est pas assumé. Le seuil est donc difficile à définir pour les centralités.

S'accorde sur les 2 tendances identifiées dans le GT1 (extension Trame Urbaine (TU) + recentrement TU) mais pour construire un scénario, il faut un sentiment d'appartenance et trancher par une décision politique. Les inégalités et rivalités n'aident pas à la définition d'un scénario commun cohérent.

**Jean-Louis SEHIER (LMCU)**

relève le travail intéressant réalisé : bon document d'étape qui apporte une prise de recul et nécessite réflexions.

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

La démarche est nécessaire et il faut la construire de façon partenariale car elle est complexe.

Il y a des disparités socio-spatiales importantes et il faut les prendre en compte (Bassin Minier par ex, ou Roubaix).

**Thierry BAERT (ADULM)**

On n'est pas dans le cadre d'un centre et d'une périphérie. Il faut continuer à combattre les idées reçues.

**Bruno FONTALIRAND (conseil général 59)**

Les élections cantonales vont impacter le calendrier en terme de validation.

Est sceptique sur la validation de la liste des projets par groupe : comment les collectivités peuvent-elles valider les projets ? Si on est dans une logique de porter à connaissance d'accord, mais aucune validation possible d'une liste de projets !

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

C'est la validation de la liste des projets propres à chaque collectivité qui est sollicitée afin de pouvoir les utiliser dans l'analyse des cohérences.

Il n'est pas question de la validation des projets eux-mêmes qui n'a pas de sens dans la démarche.

En effet, pour bâtir des scénarii, il faut des données et un point de départ. Il s'agit ici des projets à l'étude chez les différents partenaires.

**Bruno FONTALIRAND (CG59)**

Le CG 62 milite pour la prise en compte du volet social de la démarche. Il se pose donc une question méthodologique. Nathan STARKMAN (ADULM) a parlé lors du séminaire de lancement le 8 octobre 2009 de « creux, de pleins, et de tuyaux » pour résumer les 3 trames utilisées. Mais est ce que l'on ne passe pas à côté des peuplements dans ce cas ? Il faudrait un groupe sur les peuplements humains et un autre sur les peuplements économiques pour interroger les trames, sinon on se contentera de tangenter cette question.

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

La question devra être posée lors du comité de pilotage, et il faudra réfléchir sur la façon (critères) de prendre ces aspects.

La question se pose pour la suite de la démarche, tout comme la question démographique.

**André BOUVET (Directeur Régional de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale DRJSCS)**

La problématique du vieillissement est un élément majeur à prendre en compte : comment le prend-on en considération dans la démarche ?

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

Cet élément est évoqué et fait partie des critères sociaux et de démographie à prendre en compte.

**Simon RONAI (ORGECO)**

Au plan démographique, les perspectives de l'agglomération ne sont pas bonnes : l'hémorragie migratoire des jeunes actifs est prévisible. Concernant le vieillissement, la proportion des personnes âgées est importante mais le sera encore plus si les jeunes continuent à quitter le territoire: Peut-on avoir une politique volontariste de retour vers les centralités et le Grand Lille ?

L'enjeu c'est la mobilité, et notamment pour les personnes âgées (tissu diffus) : la demande sociale est importante car vieillissement et précarité se cumulent souvent.

Il faut lier démographie et mobilité avec le scénario d'une population stable, une proportion de population âgée et seule.

**Philippe BOUCHEZ (Conseil Régional)**

cite l'étude du conseil régional réalisée sur les impacts territoriaux de la population à l'horizon 2025.

**Yves DHAU DECUYPER (Mission Bassin Minier)**

Le solde migratoire global de l'AML est négatif mais la réalité est plus complexe. On part moins de la zone qu'ailleurs mais on a beaucoup moins de gens qui arrivent. Des problèmes de mobilité se posent sauf pour les étudiants.

**Nicolas ROSSIGNOL (Conseil Général 62)**

Concernant les migrations résidentielles, la migration réduite est à nuancer. En terme d'échanges migratoires, on a une attractivité relative de l'Arc sud. Pour les migrations internes, certains territoires y gagnent.

**Hélène DEBERNARDI (adjointe DRAAF)**

Les critères d'évaluation ne se retrouvent pas dans la synthèse ?

L'entrée sur l'agriculture se fait par le GT2 : d'accord sur le maintien des espaces autres que urbains mais il manque une approche sur la compétitivité de l'agriculture. Le maintien de ces espaces est nécessaire.

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

Les critères d'évaluation figurent bien dans la synthèse page 20 à la fin du document.

La DREAL remercie la DRAAF des éléments complémentaires qu'elle pourra apporter, pour les intégrer aux différents documents.

**Simon RONAI (ORGECO)**

L'agriculture a complètement été réhabilitée dans la démarche sous tous ses aspects, même si des précisions sont à apporter.

**Jean-Louis SEHIER (LMCU)**

L'expression « Liste des projets à valider » nécessite de lever des ambiguïtés : il s'agit plus d'un « échange sur les projets ».

**Christophe BARTHOLEYNS (CCI Grand Lille)**

Il faut élargir le sujet au-delà de la périurbanisation, on a une agriculture de grande taille, et une faible valorisation de cette agriculture par les territoires.

Un choix est à faire au sein de LMCU sur la politique régionale de reboisement : cela fait partie des cibles pour le bilan carbone.

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

cite le Plan sur les métiers de la croissance verte où sont évoqués les circuits courts de distribution. Il faut analyser les potentialités de développement de ces circuits à l'échelle AML.

**Catherine MARTOS (ADULM)**

Attention à prendre en compte la différence entre Lille et la région concernant l'agriculture et la taille des parcelles.

**Benoit BREUX (CRCI)**

Il y a des éléments de diagnostic dans l'état des lieux.

Que veut dire l'expression « Maitriser la périurbanisation économique » dans la synthèse ?

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

Ce sont des enjeux importants du territoire au regard des critères définis : optimisation de la localisation des activités. La maîtrise c'est savoir ce que l'on fait.

**Jean-Louis SEHIER (LMCU)**

renvoie au travail sur la densité des zones d'activités (ZA) et zones d'emplois : la question de la localisation doit s'additionner avec un travail sur la densité. C'est une vraie question interne à LMCU sur les ZA du XXIème siècle.

**Thierry BAERT (ADULM)**

La coordination économique à l'œuvre est une question métropolitaine.

**Patricia LECOEVRE (directrice du SCOT du Douaisis)**

Quelle est la place des SCOT dans la démarche ?

La question économique est largement appréhendée dans les SCOT, qui concourent au Grenelle.

Il faut prendre la mesure de ces projets dans un horizon à 20 ans. Chaque SCOT est porteur de développement en lui même.

De même, la question agricole est largement appréhendée également, et pas seulement au profit de l'urbanisation et de l'habitat.

**Chantal ADJRIOU (DREAL NPDC)**

Lors du GT1, un débat houleux sur l'analyse comparative des SCOT s'est tenu. Les SCOT soulèvent beaucoup de questions. Les seuils ou les orientations sont simplement différent(e)s. Les premiers projets qui ont été identifiés sont bien les SCOT : recollement des PADD réalisés même si le besoin d'aide est avéré.

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

La question du comment intégrer le travail des SCOT dans la démarche est à évoquer en comité de pilotage pour interroger la cohérence d'ensemble à réaliser.

**Patricia LECOEVRE (directrice du SCOT du Douaisis)**

Une culture commune est à bâtir sur la base du Grenelle.

**Jérôme DECOUPIGNY (Communauté d'Agglomération de Lens Liévin)**

L'habitat est sous estimé dans l'état des lieux.

**Chantal ADJRIOU (DREAL NPDC)**

signale aux partenaires que l'état des lieux se compose :

- de la synthèse état des lieux par groupe
- de la synthèse État
- du rapport Studio 10 CITEC ORGECO

Il n'y aura pas de synthèse partenariale.

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

rappelle que l'état des lieux évolue, et n'est pas exhaustif.

Travail important d'analyse des enjeux pour essayer de construire une vision cohérente pour le ou les territoires AML.

Le comité de pilotage portera bien sur ces 3 documents.

La synthèse État est versée à la discussion pour le débat.

**Bruno FONTALIRAND (CG59)**

Il y a un problème de méthode.

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

La méthode est à discuter et à valider en comité de pilotage.

**Présentation Studio 10 (Myron DEVOLDER)**

**Simon RONAI (ORGECO)**

Tous les thèmes sont croisés avec la question de la mobilité à la fin du document :

- mobilité et démographie : quelle sera l'évolution des mobilités, car la population est stable.
- mobilité et économie : la question de l'emploi est essentielle. Elle est liée à la répartition de la population. L'AML se caractérise par la présence de nombreux emplois publics et résidentiels. Il y a un sujet sur la densité d'emplois sur les zones d'activités pour la desserte en Transports en Commun (TC). Quelle évolution de cette mobilité ?
- Mobilité, périodes de pointe : les déplacements domicile – travail en heures de pointe ne recouvrent qu'1/3 des déplacements. Comment transformer les modalités / répartition des populations et des équipements. Quelle crédibilité des modes de transports / politiques d'offres TC plus offensives.
- Mobilité centre périphérie ou réseau de villes : le réseau de ville rend plus difficile la constitution d'un réseau de TC. S'ajoutent les projections INSEE.
- Mobilité et trame urbaine (diffuse) : comment injecter un TC public performant ferroviaire sachant que la trame ferroviaire ne rejoint que les villes importantes mettant le périurbain de côté. Rejoint la politique des DIVAT qui consiste à densifier les constructions autour des gares existantes (pôles). Mais comment gérer le diffus ?
- Mobilité TVB et agriculture : crainte avérée ou non / croissance de population à venir finalement limitée, création de zones d'activités et zones commerciales forte en périphérie. Les besoins en logement sont mieux connus. Il faudrait aller vers un PLH à l'échelle de l'AML pour limiter les effets et trouver des propositions de transport alternatif à la voiture économiquement satisfaisantes.

**Christophe MASSE (Communauté d'agglomération Artois comm)**

La population est stable mais cela ne supprime pas la pression sur le développement urbain car le nombre de ménage augmente (la structure familiale impacte les besoins en logement).

**Simon RONAI (ORGECO)**

Il y a un nombre important de logements sous-occupés car la population vieillit. Est-ce que l'on suit la tendance ? C'est à dire l'étalement urbain et le retour vers les centres. Mais dans ce cas quel est le seuil fixé ?

On a tendance à baisser ce seuil pour des logiques communales. Il y a une difficulté à produire de l'habitat. Le bassin minier n'absorbe pas tout. On constate une faible densité dans les constructions nouvelles.

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

Le vieillissement et la typologie des ménages posent effectivement des questions. Quelles cohérences peut-on apporter ?

**Yves DHAU DECUYPER (Mission Bassin Minier)**

Le logement n'est pas un bien quantitatif, il a un coût. Il faut s'intéresser à la politique foncière et aux segments de marché. Une part de la population n'accède pas au logement car le bien a augmenté bien plus que le revenu des personnes.

L'approche du PLH métropolitain est une idée intéressante.

**Thierry BAERT (ADULM)**

On a besoin du soutien de l'État pour le logement aidé.

**Zhang CUNXIAO (CITEC)**

Cette question est intéressante car elle implique les besoins de déplacement de longue distance.

**Jean-Louis SEHIER (LMCU)**

Le coût des transports pour les familles et pour les collectivités est une préoccupation pour les années à venir.

**Christophe BARTHOLEYNS (CCI Grand Lille)**

L'évolution des coûts de l'énergie sur le logement avec la performance énergétique est une question à ne pas oublier (phénomène de dépréciation des logements déficients, cumulé à la volonté des gens d'aller dans l'urbain).

**Thierry BAERT (ADULM)**

Les risques naturels sont cités mais il faut parler aussi des risques technologiques car c'est une réalité sur la question foncière (sites pollués qui ne peuvent être renouvelés même s'ils sont bien placés et accessibles).

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

C'est effectivement un enjeu pour la matrice environnementale et les aménités sociales.

**Chantal ADJRIOU (DREAL NPDC)**

3 choses importantes qui vont influencer sur les scénarii :

- la structuration du territoire (important pour les scénarii (ex : référence à l'anneau des villes)) ;
- l'analyse cartographique (superposition des tendances) : enjeu de spatialisation ;
- interrogation des sujets au regard de la mobilité : part relative des TC, le potentiel, question sur autre mode avec un périurbain existant : questionnement et remise en perspective. Questions sociales etc.

**Thierry BAERT (ADULM)**

La réalité physique et la réalité fonctionnelle sont à différencier (important pour les questions de peuplement).

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

important pour construire des scénarios différenciés (accrochage large ou non, quelle accroche...).

**Simon RONAI (ORGECO)**

Les belges restent peu présents dans la démarche. C'est une difficulté à résoudre.

Par exemple, il existe des disparités de TC entre la France et la Belgique mais nous n'avons pas d'explication précise (qualité de l'offre ou lien avec la structure urbaine) ? Ces questions sont à étudier ensemble.

**Thierry BAERT (ADULM)**

La frontière est plus présente aujourd'hui qu'auparavant, culturellement, économiquement, légalement, linguistiquement...

**Jean-Louis SEHIER (LMCU)**

Un travail de comparaison avec quelques autres agglomérations serait apprécié : Bruxelles, Hambourg, Lyon, etc (5 grandes aires urbaines européennes par exemple).

**Christophe BARTHOLEYNS (CCI Grand Lille)**

Sur la question transfrontalière, l'articulation entre l'Eurométropole et l'AML est à poser en comité de

pilotage.

Les belges sont actuellement en retrait de l'AML pour privilégier l'Eurométropole.

Or un point de passage semble possible afin d'organiser des moments d'échanges sur ces 2 périmètres.

**Yves LALAUT (DREAL NPDC)**

La question du comité de pilotage élargi sera posée : comment le mobiliser, et à quelle échéance.

Ce point sera débattu en comité de pilotage.

Les scénarii sont à construire de façon partenariale.

L'objectif du comité de pilotage est de faire valider la poursuite de la démarche et d'en définir le cadre (méthode). Les partenaires peuvent identifier les questions à poser sur la base des documents transmis.

Remercie l'ensemble des participants pour la richesse des débats. La séance est levée à 13h