

EXPLORER LE FUTUR : LA CONSTRUCTION DES SCÉNARIOS

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

Equipe Secchi-Viganò, ORGECO, CITEC

Milan/Bruxelles
Novembre 2010

Studio 010

Bernardo Secchi et Paola Viganò
Myron Devolder, Ana Rafful

Corso di Porta Ticinese 65

20123 Milano

T +39 02 89409358

F+39 02 8357691

email: secchi.vigano@secchi-vigano.it

Rue Des Petits Carmes 2a

1000 Bruxelles

t +32 2 350 82 26

email: secchi.vigano.belgio@secchi-vigano.it

ORGECO

Simon Ronai

155, avenue Jean Lalive

93695 PANTIN CEDEX

T + 33(0)1.41.83.36.22

F + 33(0)1.41.71.06.37

E-mail: orgeco.pantin@orgeco.fr

CITEC Ingénieurs Conseils SAS

Cunxiao Zhang

19 boulevard Eugène Deruelle

69003 Lyon

www.citec.ch

T +33(0) 4 72 77 99 98

F + 33(0) 4 72 77 99 98

e-mail: citec@citec.ch

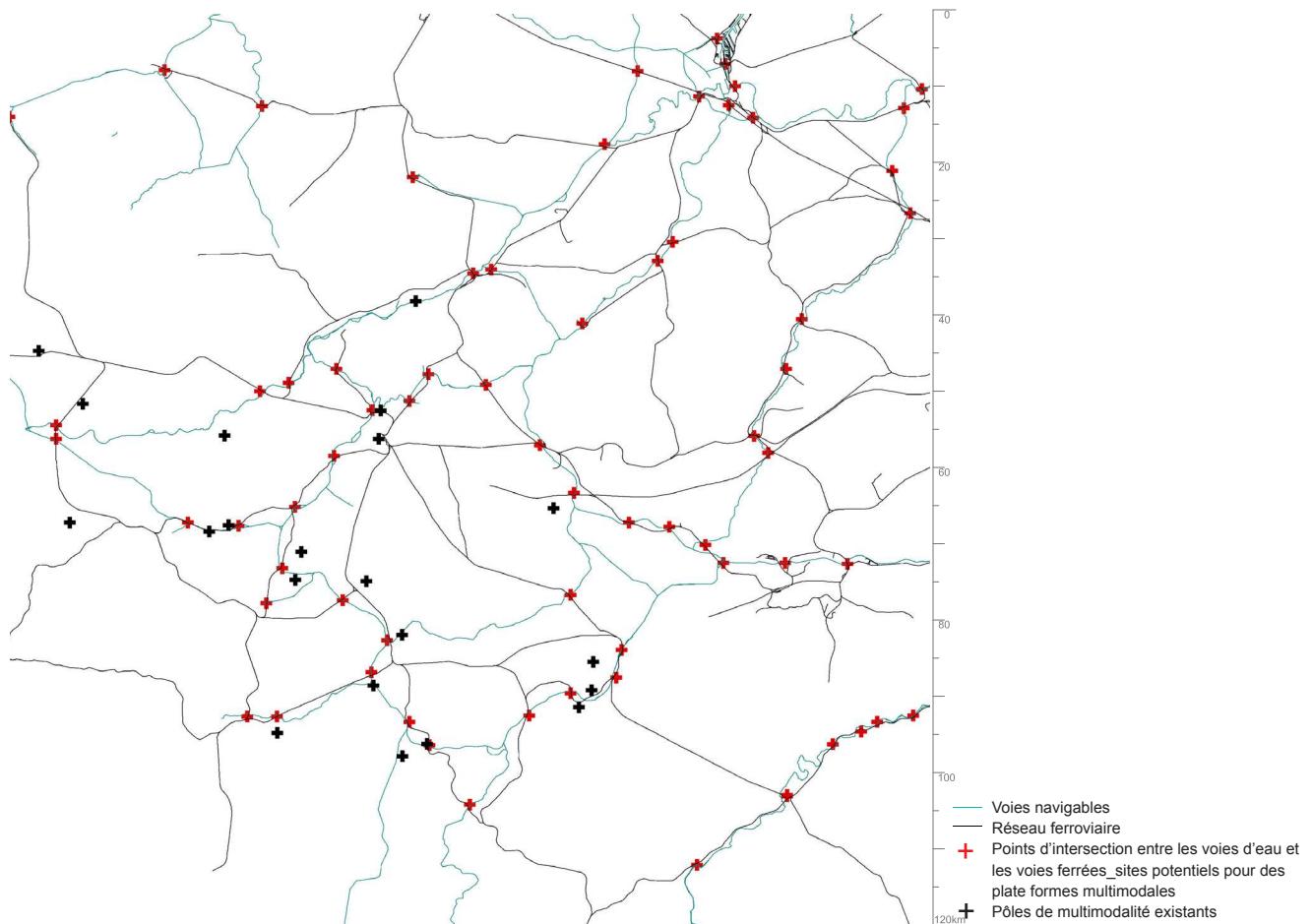
Explorer le futur 1 : la construction des scénarios

Etat des lieux, diagnostic, scénarios, cadre de cohérence, il faut pas imaginer ces quatre étapes comme des boîtes qu'on ouvre tour à tour et on ferme lorsqu'on les a remplies. Comme on a dit dès le début l'état des lieux ne sera jamais définitif, et arriver à un diagnostic partagé par les différents partenaires peut être un long processus qui peut être aidé par l'analyse de différents scénarios, par la réflexion sur des futurs possibles dans le but de construire un cadre de cohérence raisonnable et partagé.

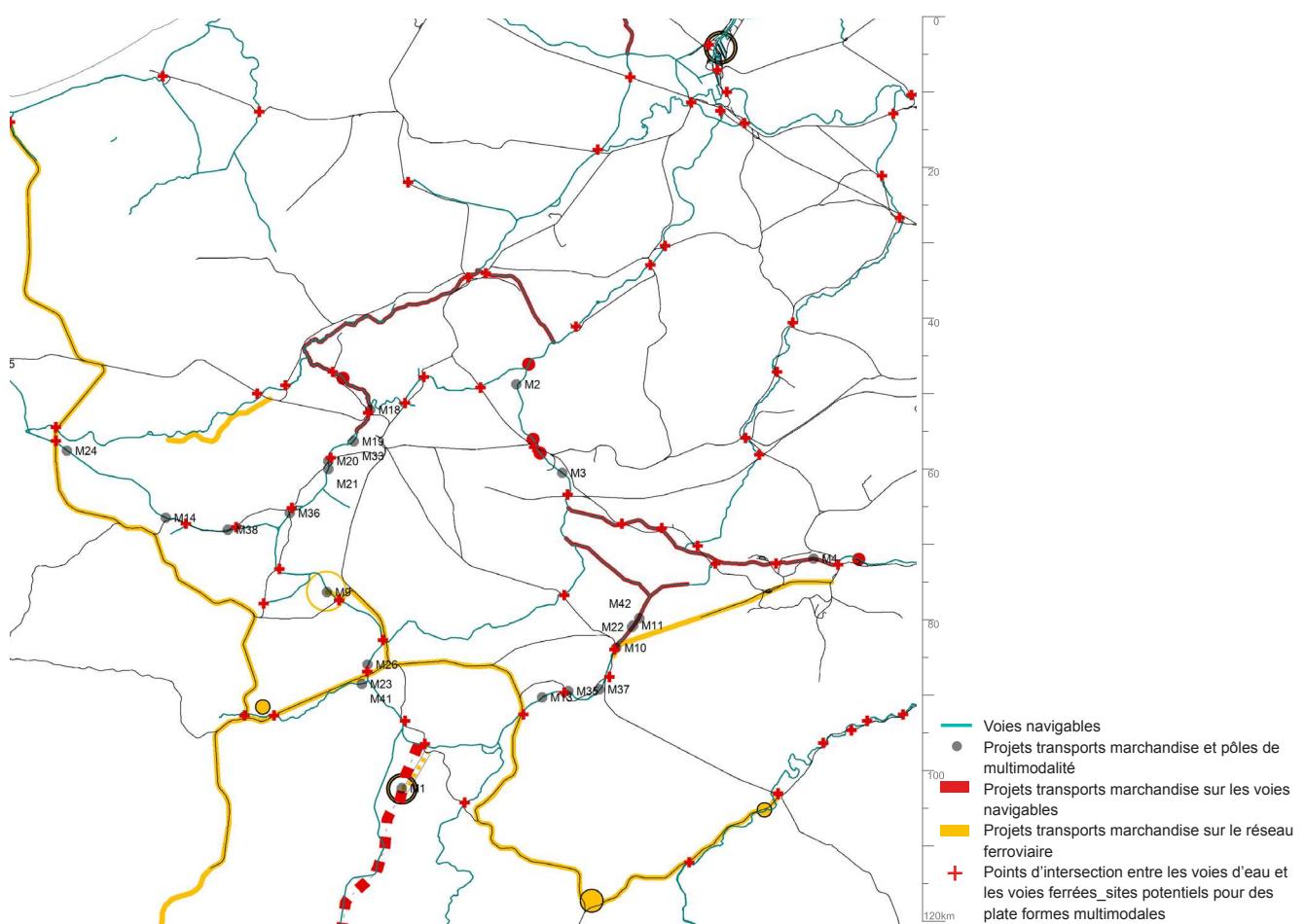
Tous les mots, dans la phrase qui précède, ont une épaisseur (et une ambiguïté) qui ne peut pas être sous-évaluée. Pour réduire l'un et l'autre on a adopté une approche et suivi un parcours qui met l'accent sur l'inventaire des projets. En d'autres termes on a réduit au minimum les études des principaux phénomènes et tendances qui intéressent l'AML et on a préféré essayer reconnaître l'état des lieux et le diagnostique qui implicitement ou de manière explicite nous parlent les projets engagés par les différents partenaires. En effet un projet naît toujours d'une série d'études, plus ou moins poussées et d'une interprétation, d'un diagnostic de la situation actuelle, de ses possibles évolutions et des problèmes qu'il faut et qu'il faudra résoudre, des objectifs qu'il faut se poser. Le but de notre démarche est de rendre l'ensemble cohérent et partagé : aussi bien le diagnostic que les objectifs et les projets, ce qui n'est pas chose facile.

Dans les deux derniers mois les trois groupes de travail ont complété l'état des lieux et le diagnostic et ont essayé de construire un inventaire raisonné des projets. Cet exercice nous a montré que le problème que la cohérence est beaucoup plus complexe de ce qu'on soupçonnait.

L'état des lieux qu'on a essayé d'esquisser et qui ne sera jamais définitif, laisse des questions ouvertes. En plus de concerner les thèmes étudiés par chaque groupe de travail, elles ont un caractère transversal et impliquent des approfondissements préalables à la construction des scénarios et d'une vision pour l'AML.



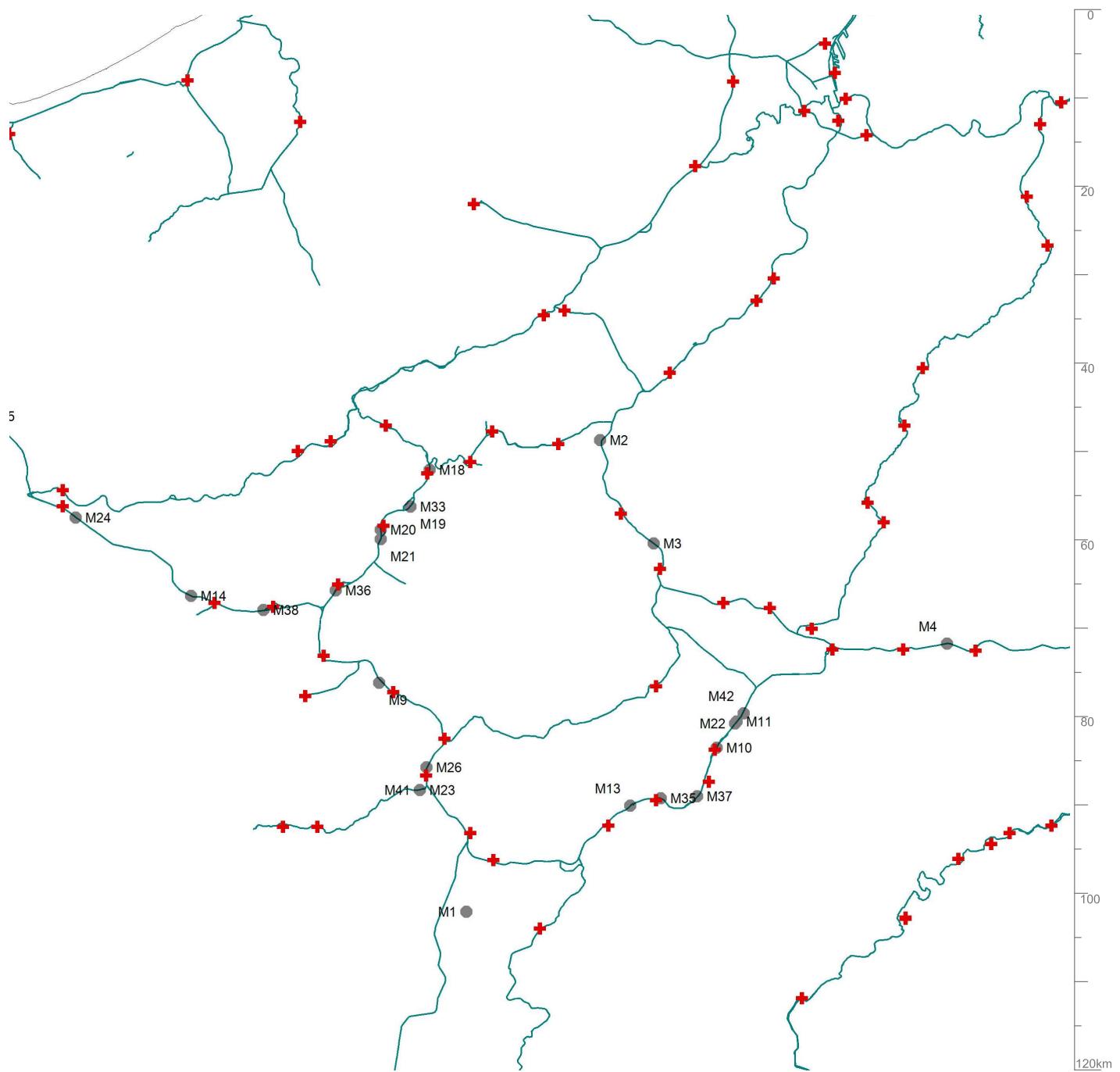
Transport marchandise et pôles de multimodalité

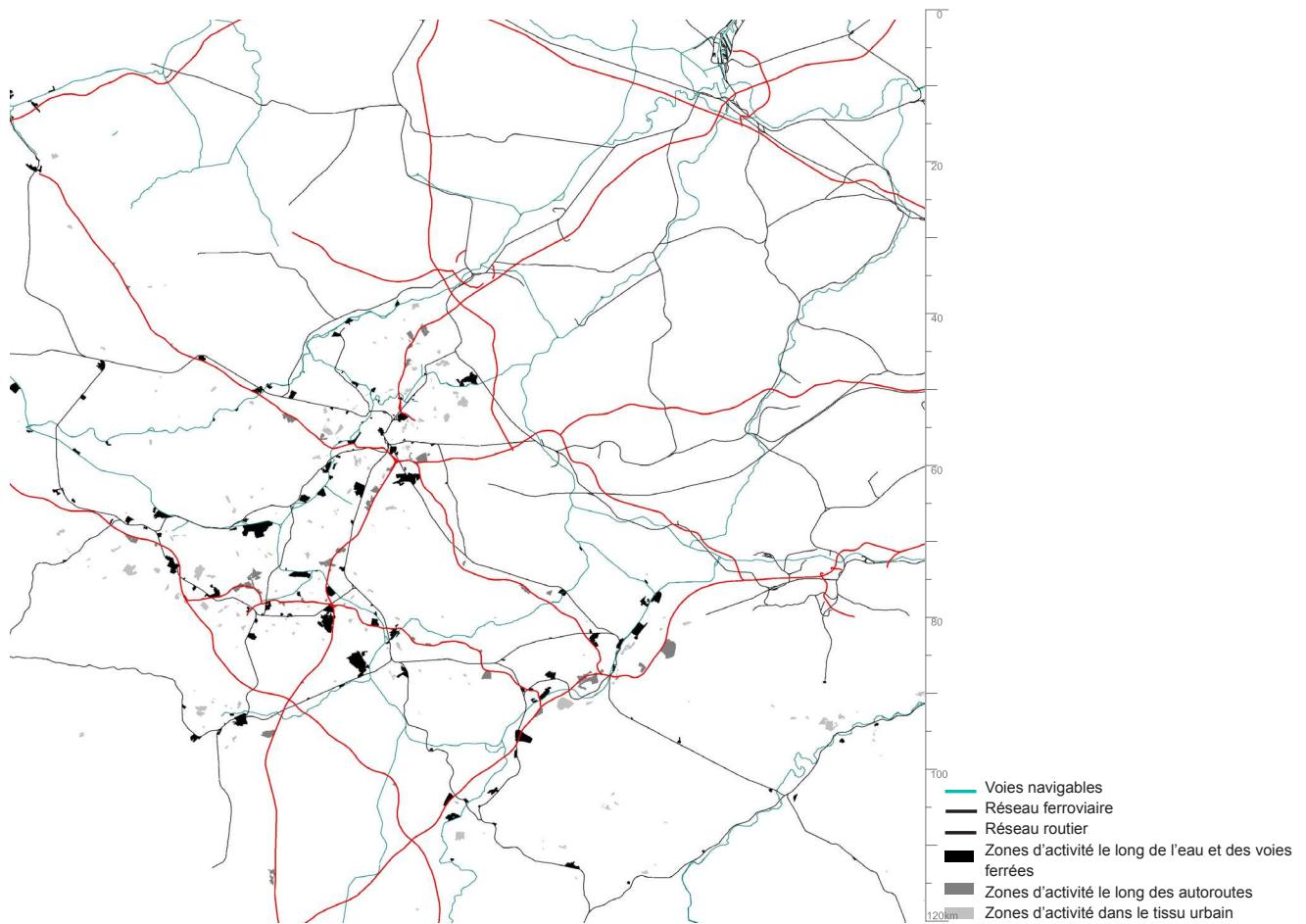


SCENARIOS:
mise à profit des modes de transports alternatifs au réseau routier (fer et eau)

[Le scénario porte sur l'exploration du report des zones d'activité économique vers les croisements entre les voies de transport alternatives que sont les cours d'eau et la voie ferrée.
 On commence donc par cartographier les croisements eau-fer existants et à venir, et parmi ces intersections, on distingue les pôles multimodaux existants, et ceux en projet.]

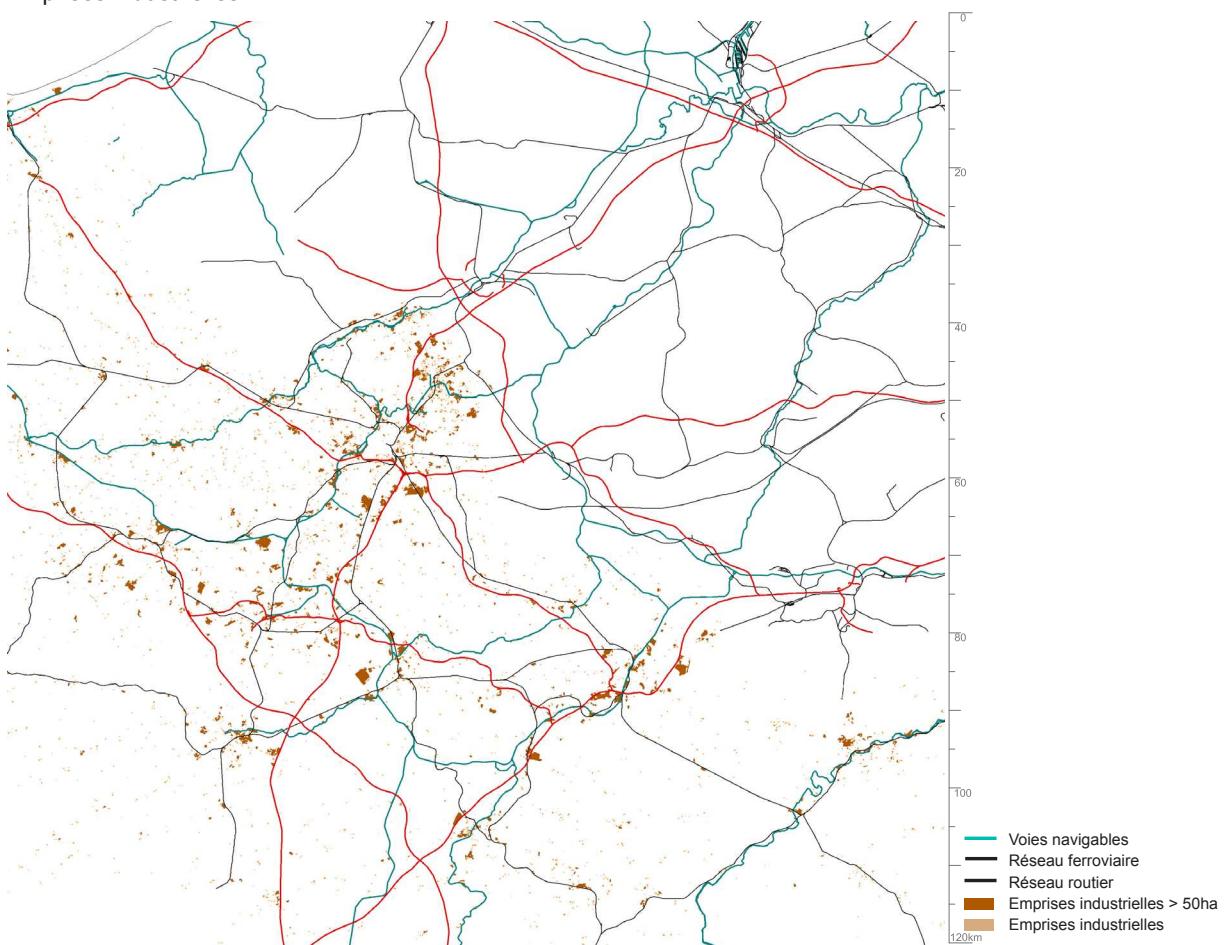
- Voies navigables
- Projets transports marchandise et pôles de multimodalité
- ✚ Points d'intersection entre les voies d'eau et les voies ferrées_sites potentiels pour des plate formes multimodales





Zones d'activité

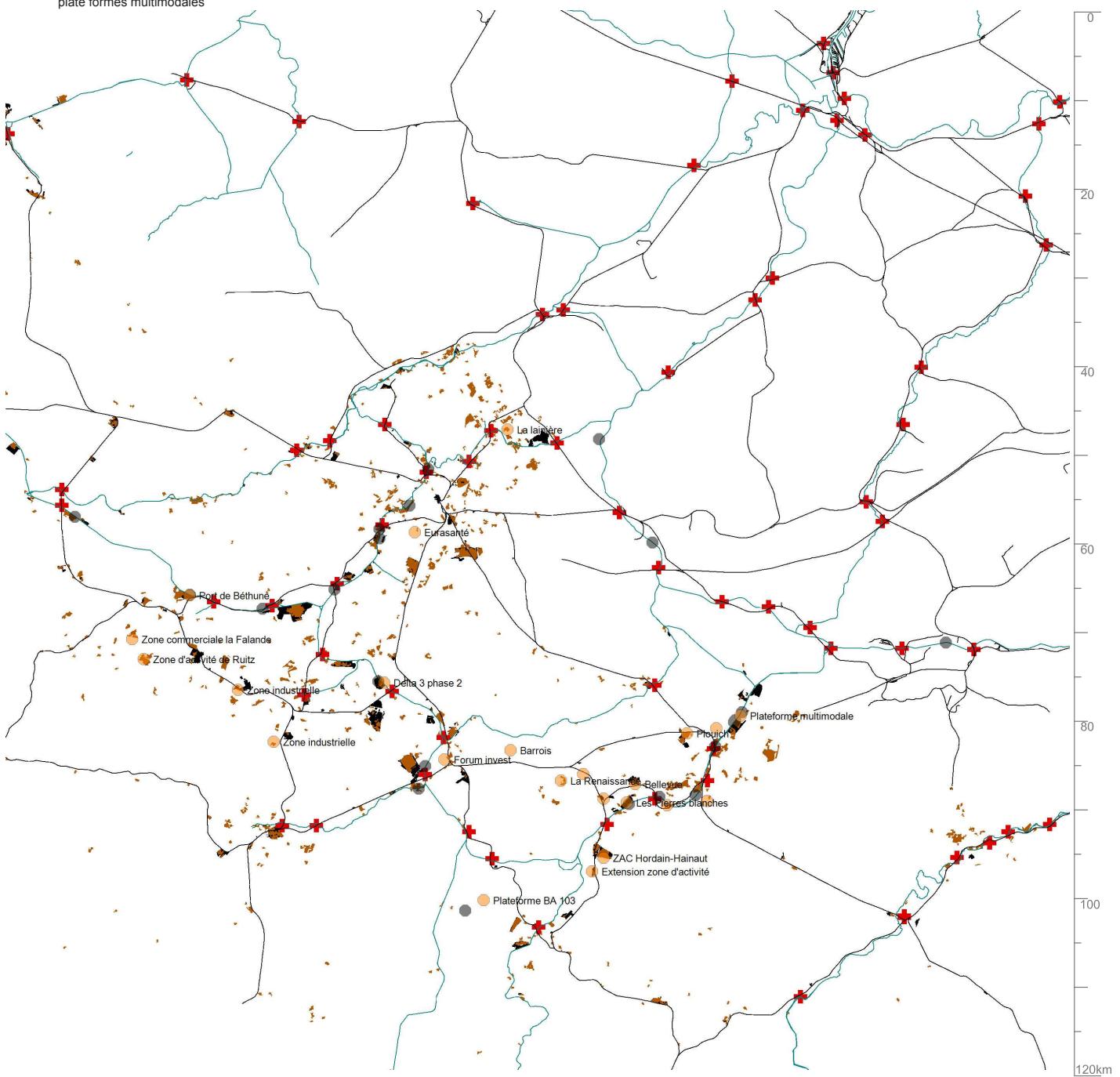
Emprises industrielles

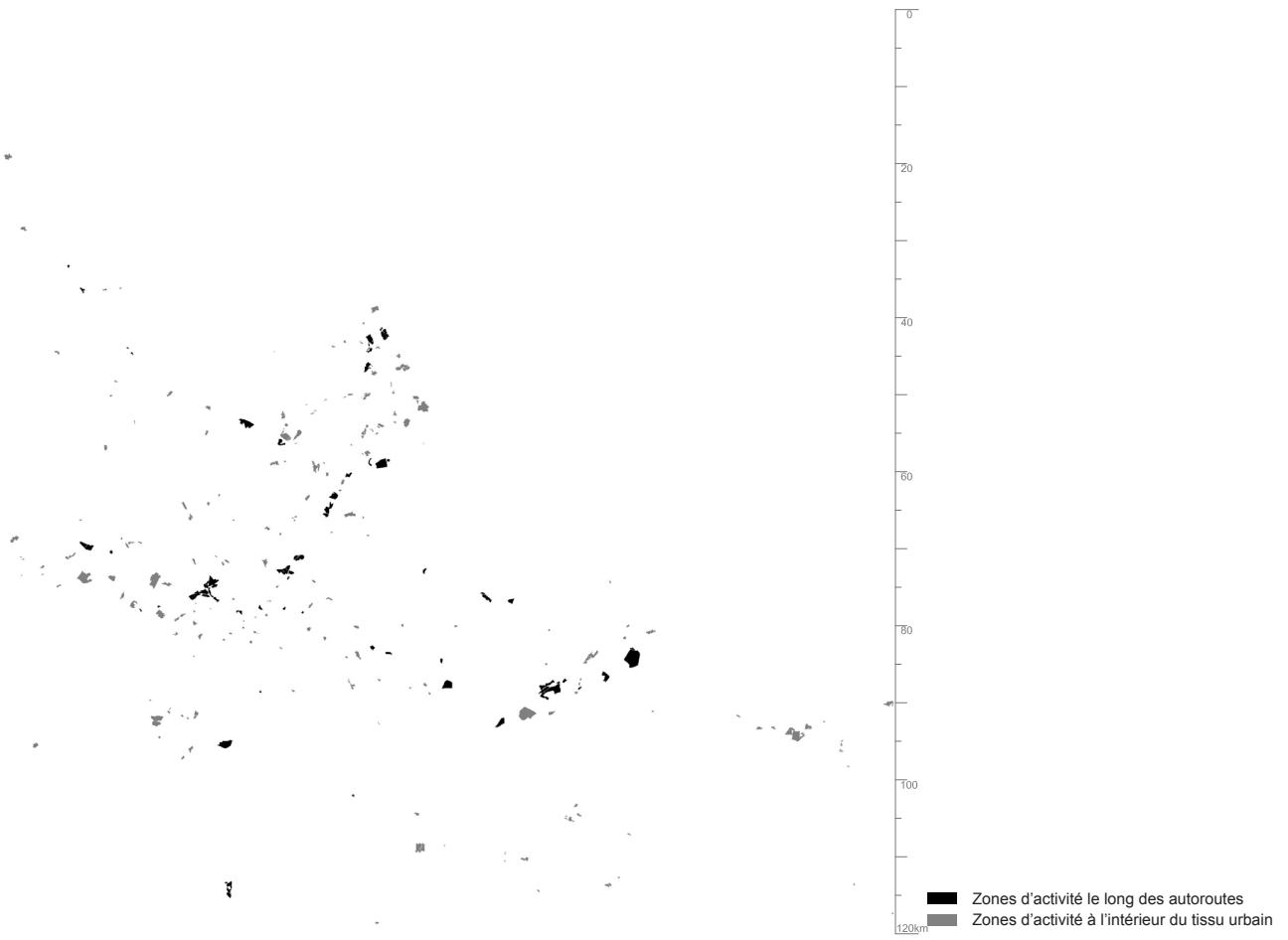


Conséquences du Scenario
Activité économique et entreprises industrielles

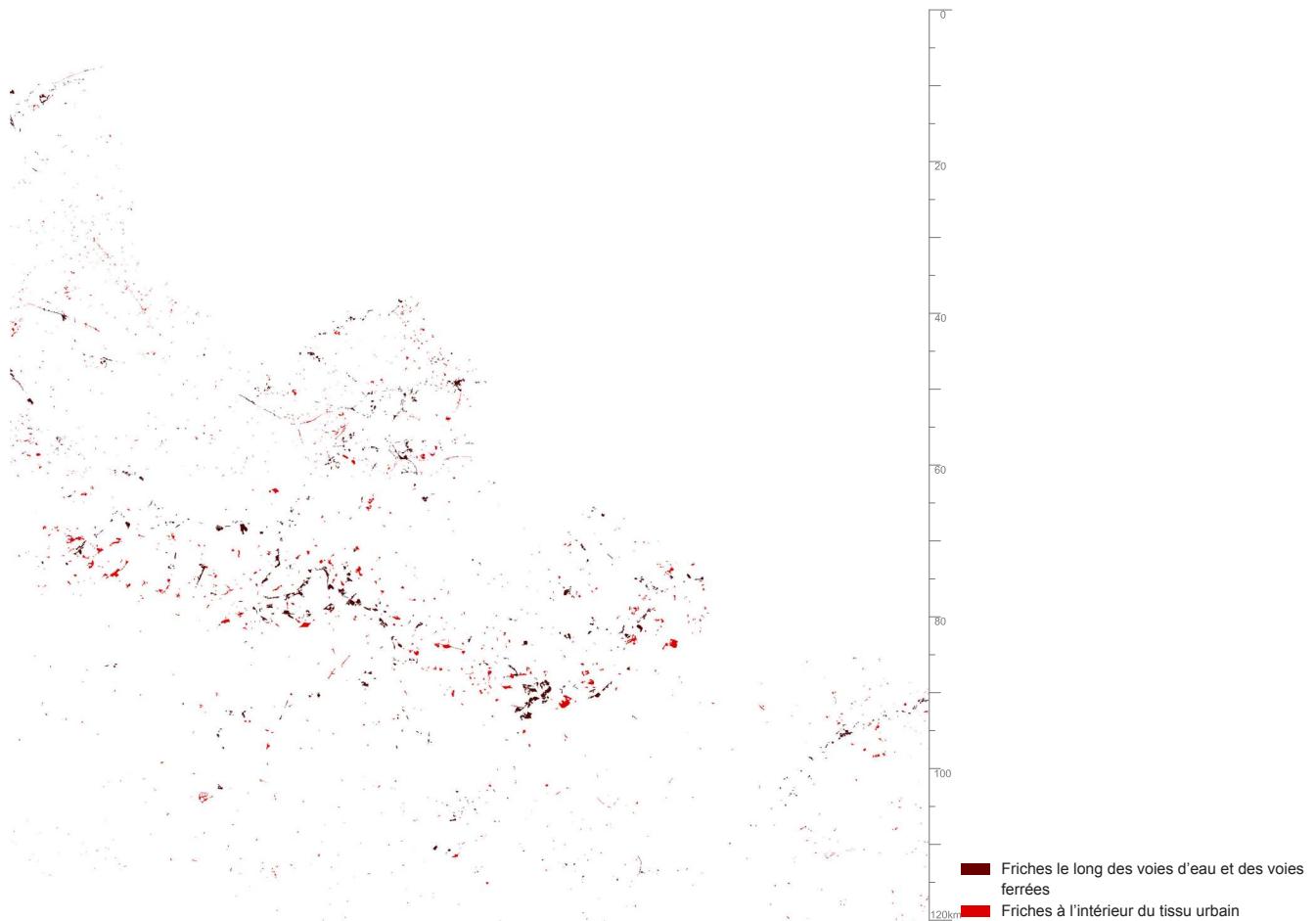
[On opère alors une sélection des zones d'activité existantes:
-celles à proximité des croisements eau-fer sont maintenues
-celles se trouvant le long des autoroutes sont vouées à une reconversion.]

- Voies navigables
- Réseau ferroviaire
- Zones d'activité le long des voies d'eau et des voies ferrées + espaces en friches
- Projets transport marchandise et pôles de multimodalité
- Projets urbains_zoned'activité
- ✚ Points d'intersection entre les voies d'eau et les voies ferrées_sitespotentiels pour des plate formes multimodales





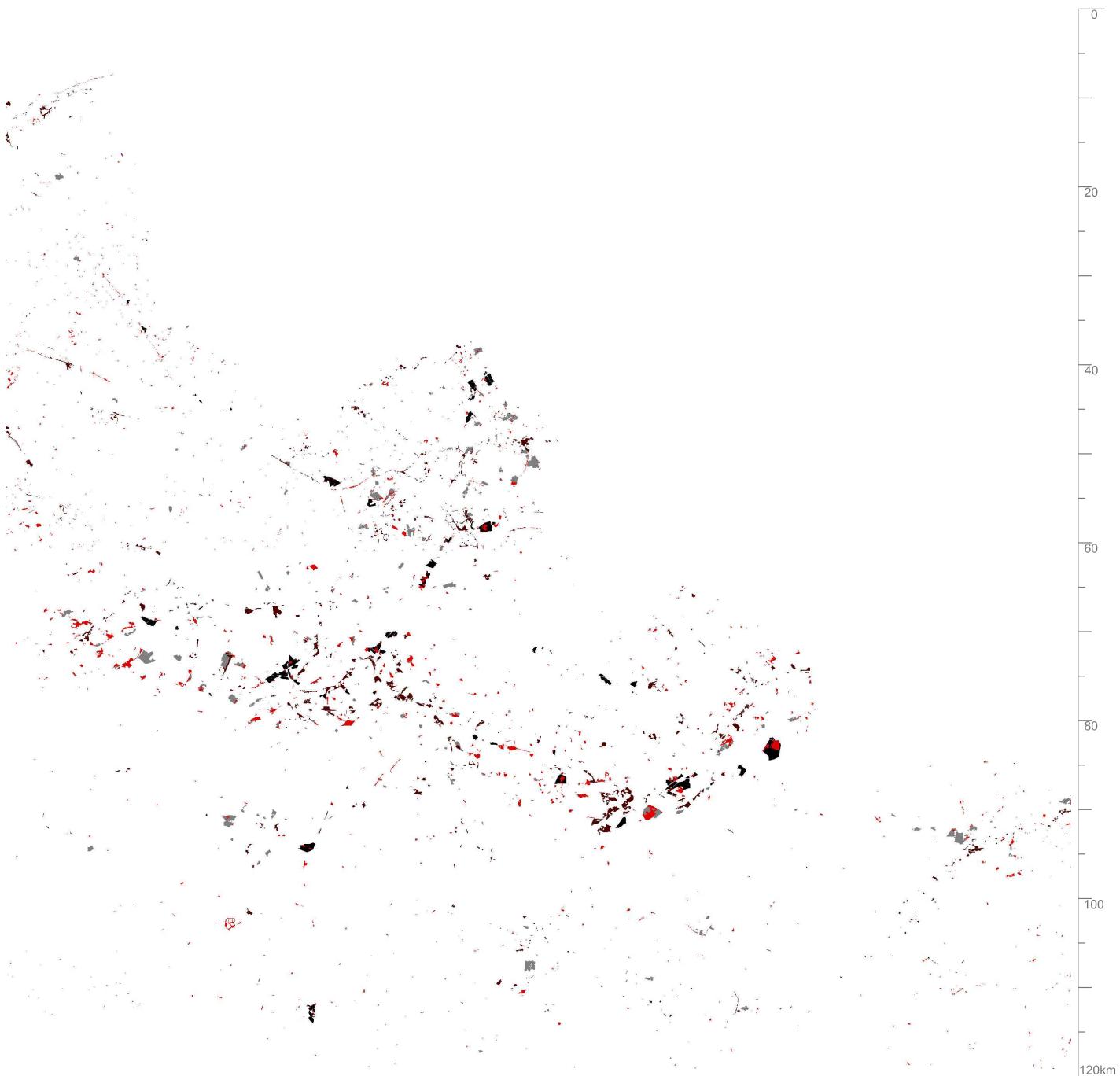
Zones économiques et friches à muter

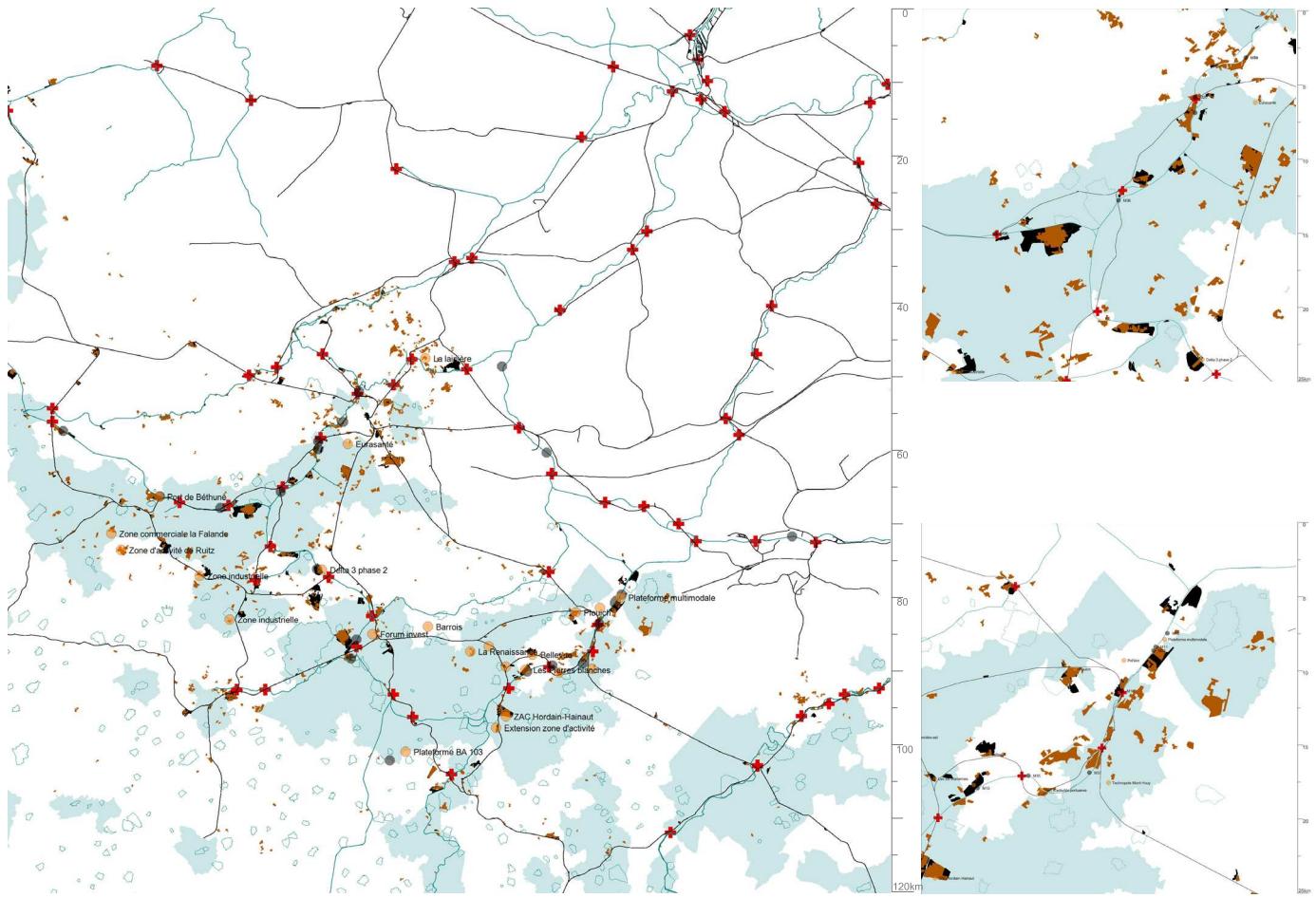


Conséquences du Scenario
Quelle nouvelle destination pour les zones économiques +
friches à muter

[Les zones d'activités «non alternatives» et donc vouées à la reconversion forment avec les friches un ensemble d'espaces en mutation.]

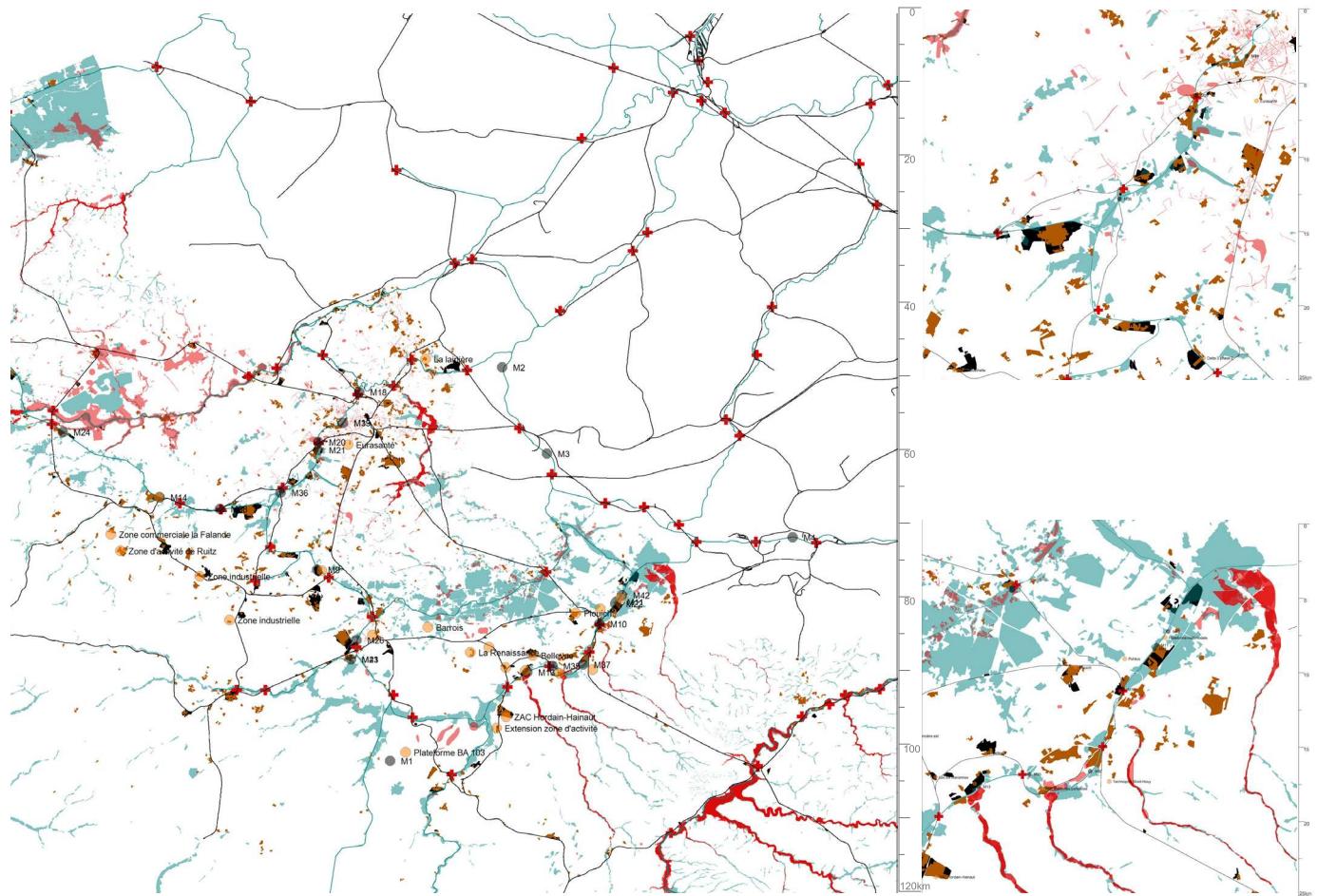
- Zones d'activité le long des autoroutes
- Zones d'activité à l'intérieur du tissu urbain
- Friches le long des voies d'eau et des voies ferrées
- Friches à l'intérieur du tissu urbain





Les effets sur les champs captant et les aires d'alimentation

Les effets sur les zones inondables et les zones humides



Conséquences du Scenario

Les effets sur les champs captant et les aires d'alimentation

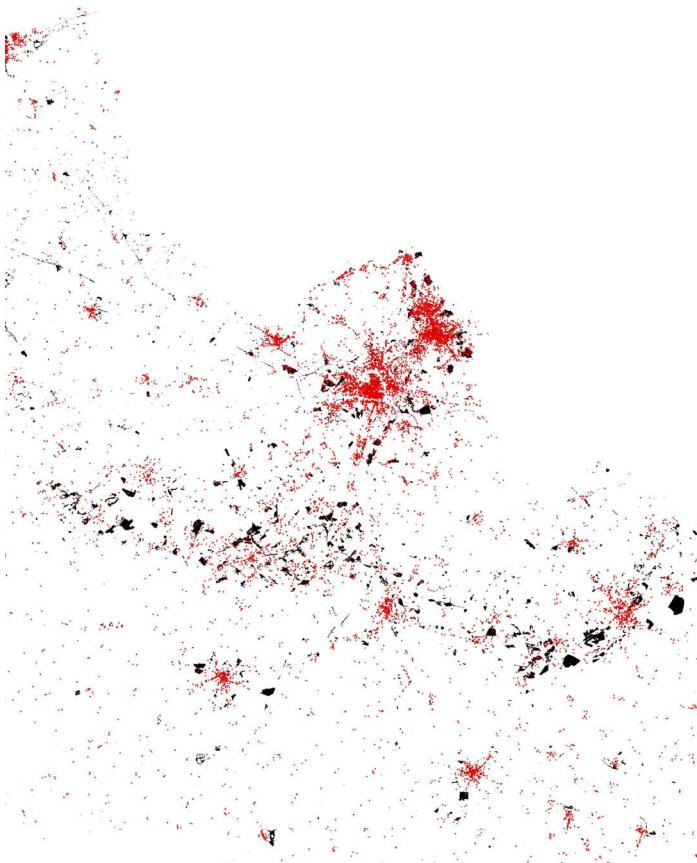
Les effets sur les zones inondables et les zones humides

Localisation des sites pollués par rapport aux zones à muter

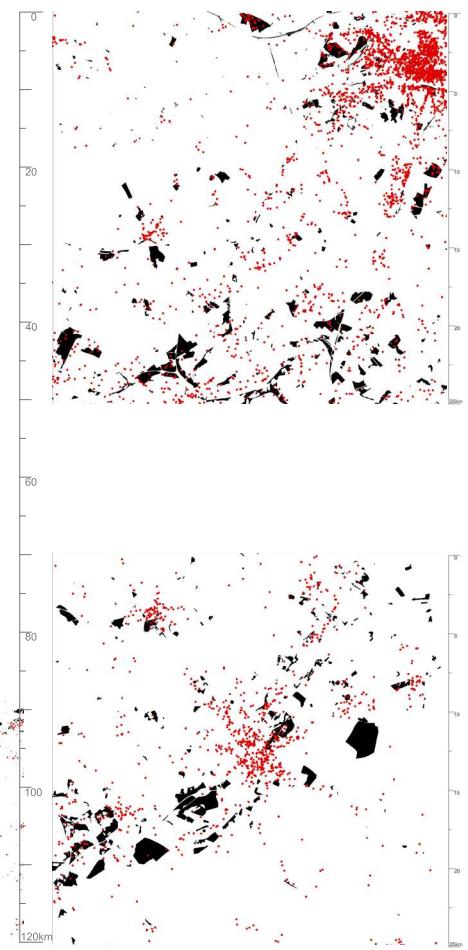
- Voies navigables
- Réseau ferroviaire
- Zones d'activité le long des voies d'eau et des voies ferrées + espaces en friches
- Emprises industrielles > 50ha
- Projets transport marchandise et pôles de multimodalité
- Projets urbains_zoned'activité
- ✚ Points d'intersection entre les voies d'eau et les voies ferrées_ sitespotentiels pour des plate formes multimodales
- Aires d'alimentation (ressource en eau potable)
- Champs captants

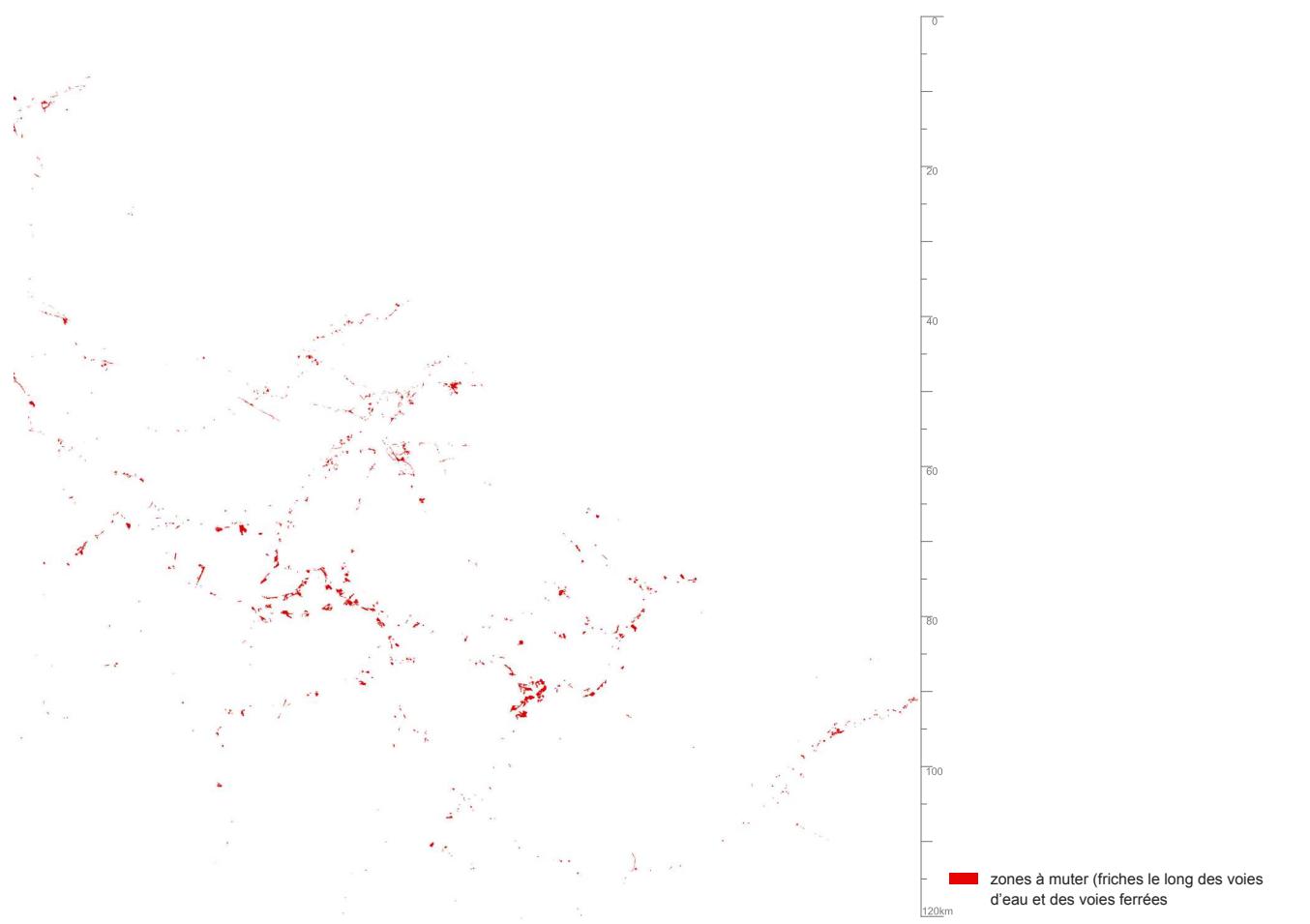
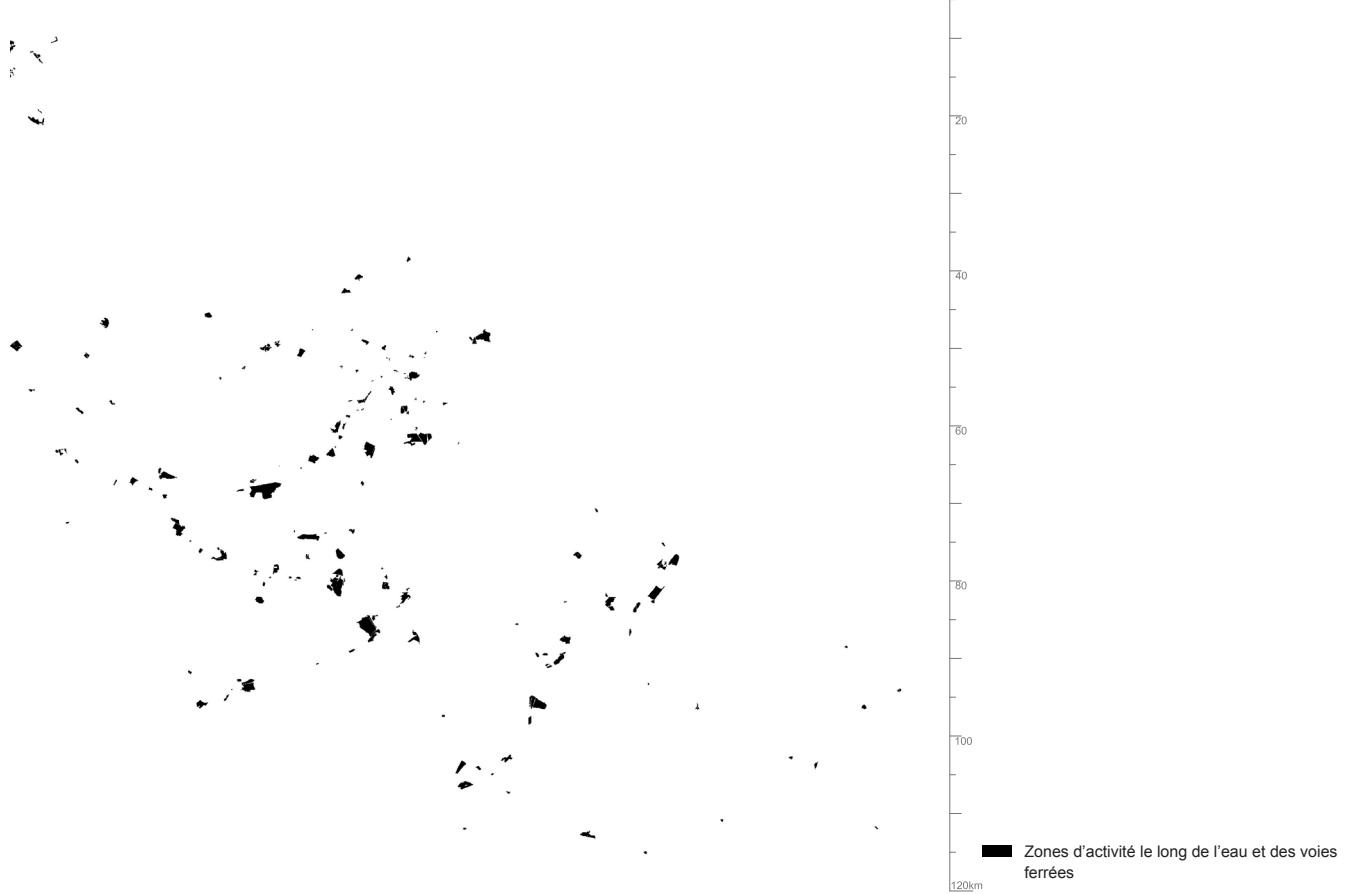
- Zones à muter (Zones d'activité, Friches industrielles, Espaces en friche)
- Sites pollués (BASIAS/BASOL)

Localisation des sites pollués par rapport aux zones à muter



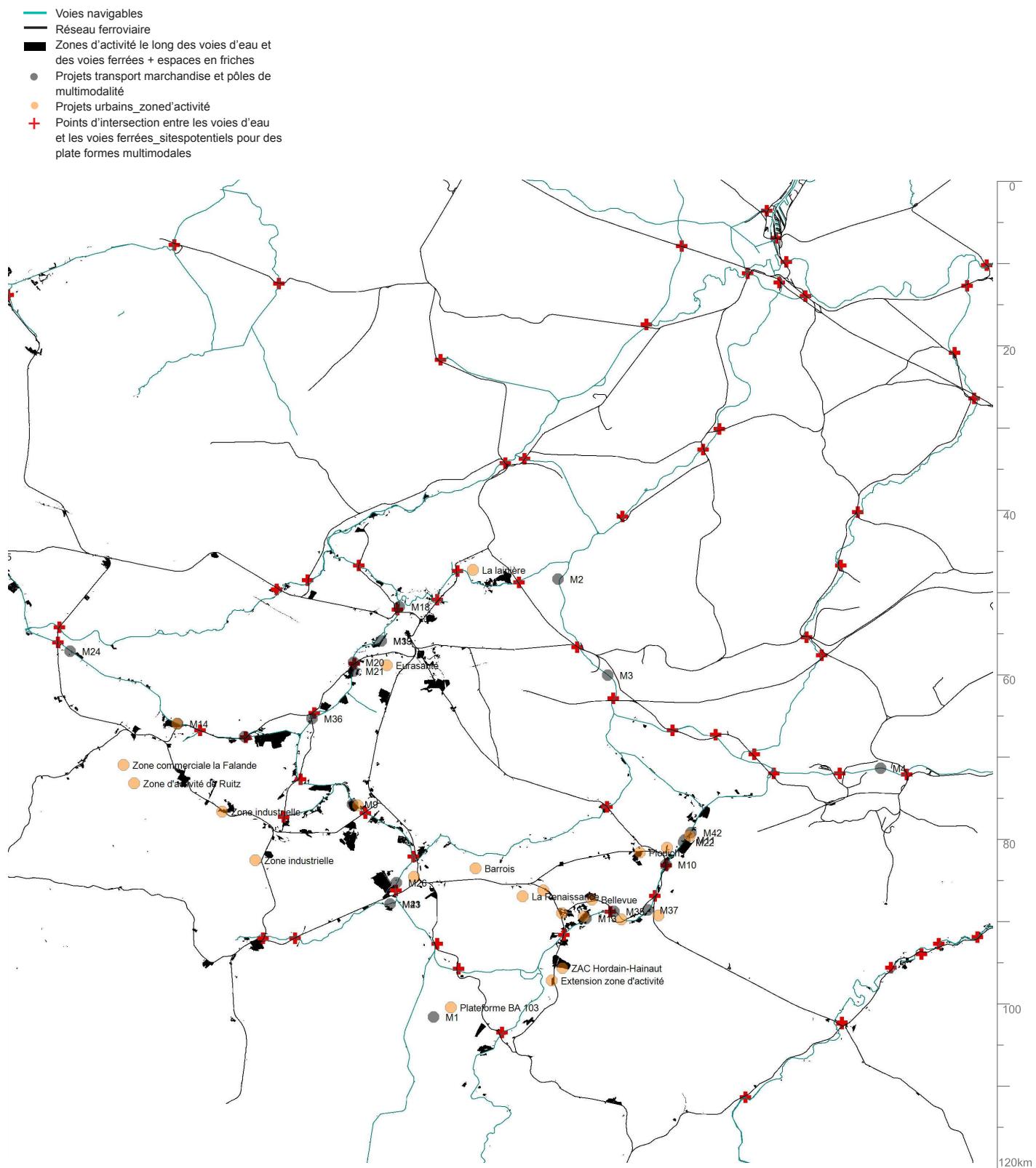
[On remarque sur la carte des sites pollués que très souvent, les friches ne sont pas polluées, ce qui rend plus aisée la question de la reconversion de ces lieux.]

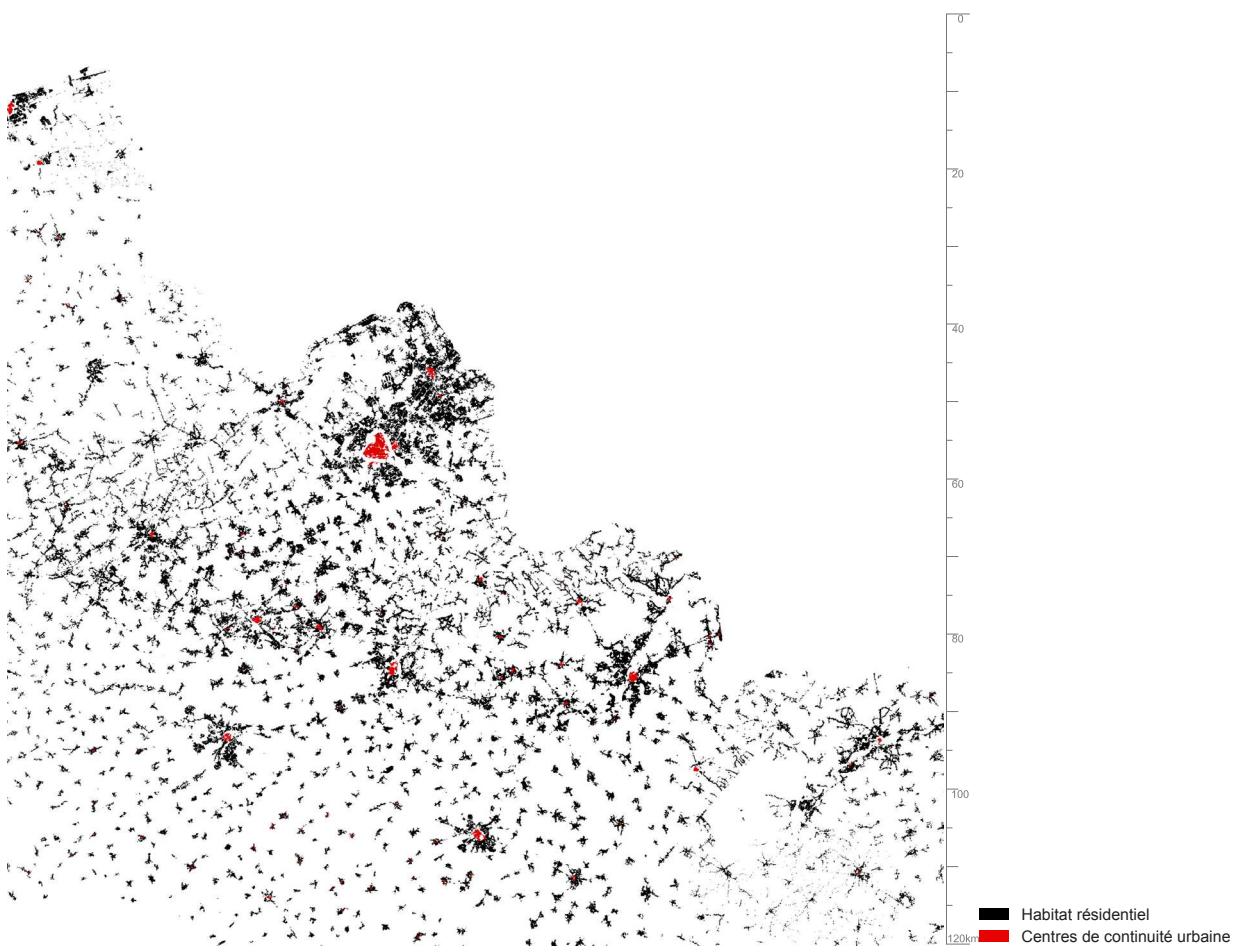




Conséquences du Scenario
Destination des zones à muter:
0. Scénario friches as economical activities

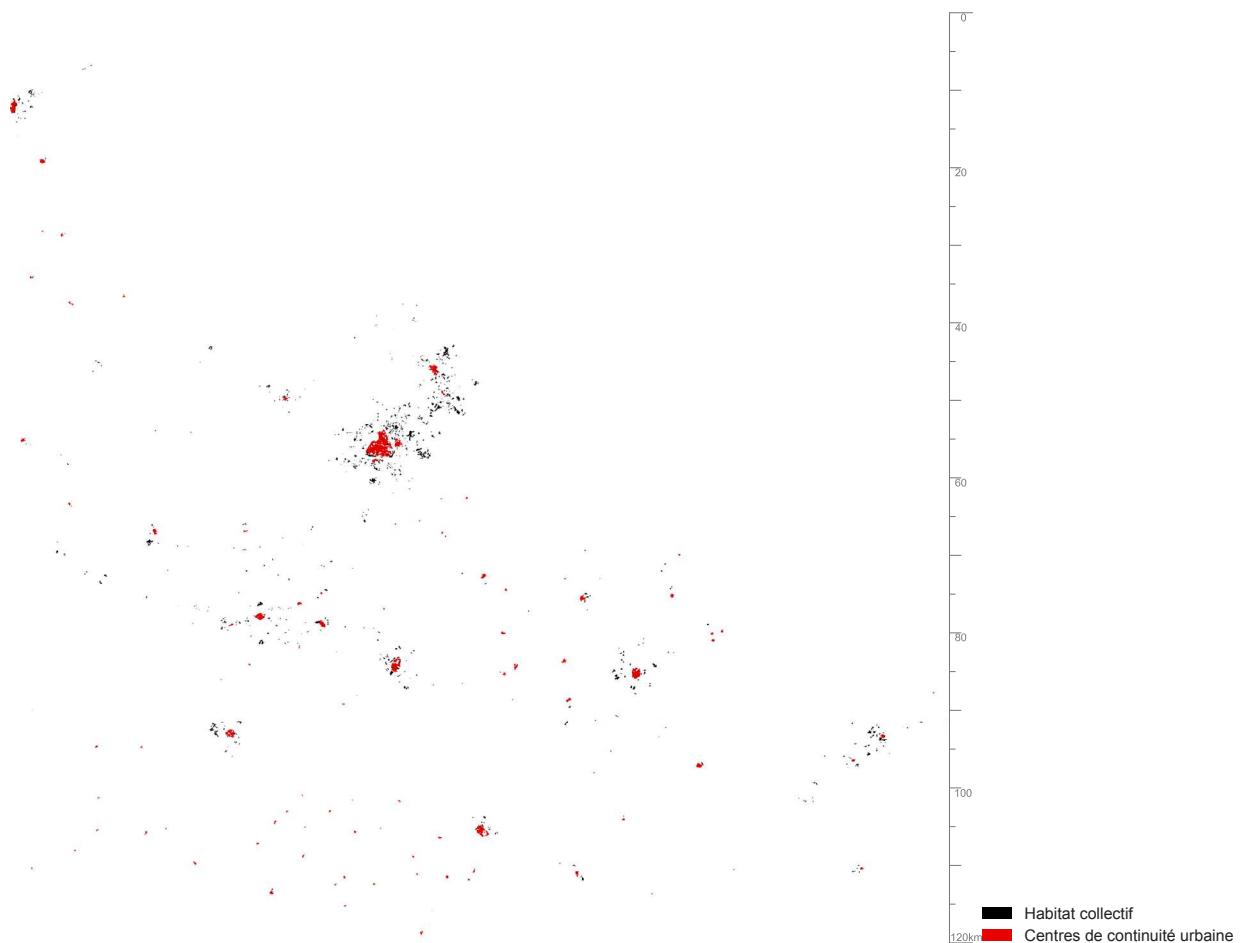
[L'réalisation de projets d'infrastructure requalifie la localisation de certaines friches, qui peuvent alors être réinsérées dans le tissu économique.]





Habitat résidentiel

Habitat collectif



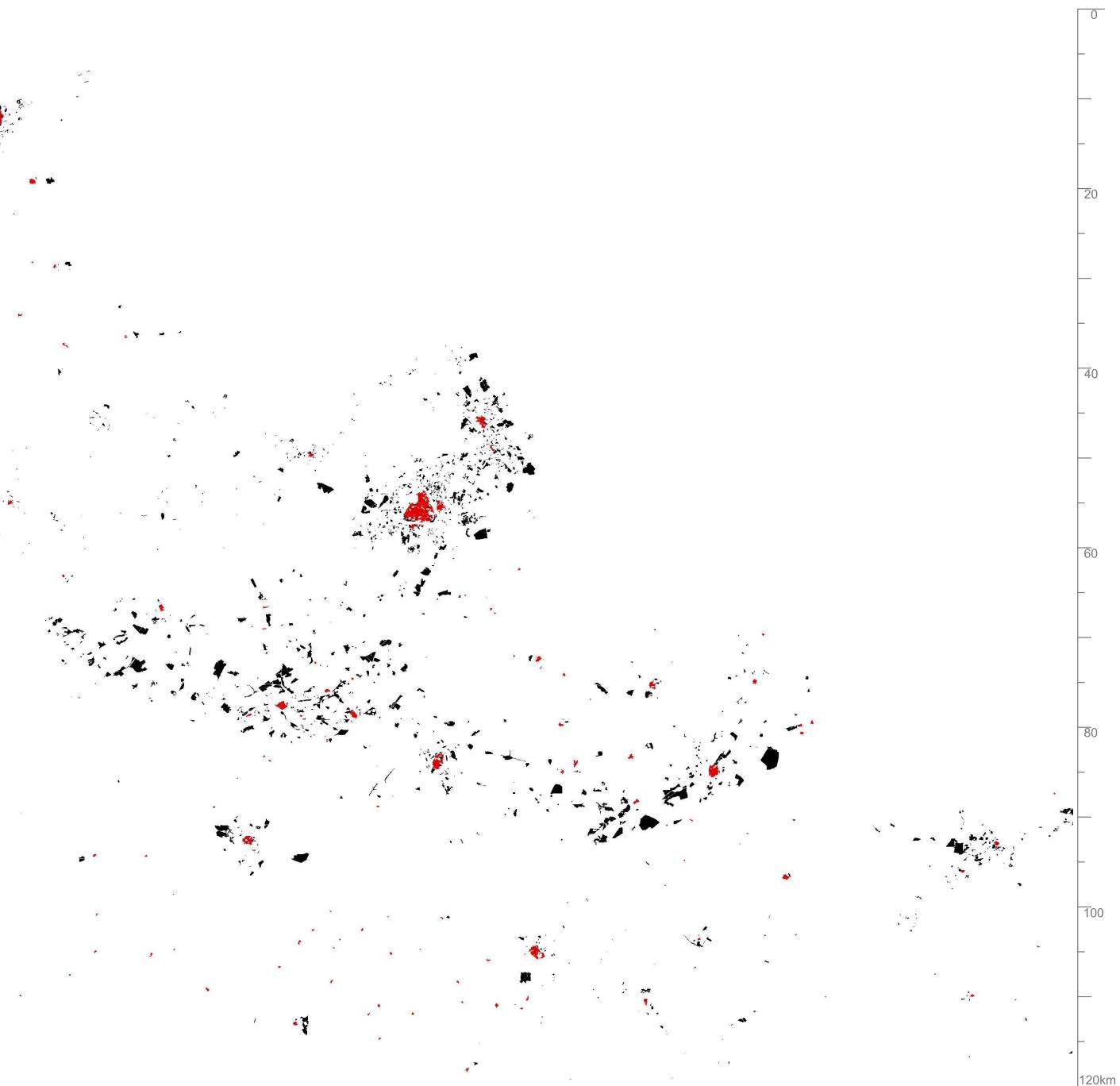
Conséquences du Scenario

Destination des zones à muter:

1. Scénario de rééquilibrage de la part des logements collectifs dans la région

[Dans l'AML, les logements collectifs sont très peu présents. Les terrains en mutation pourraient contribuer au renforcement de ces typologies plus durables, mais sous-représentées.]

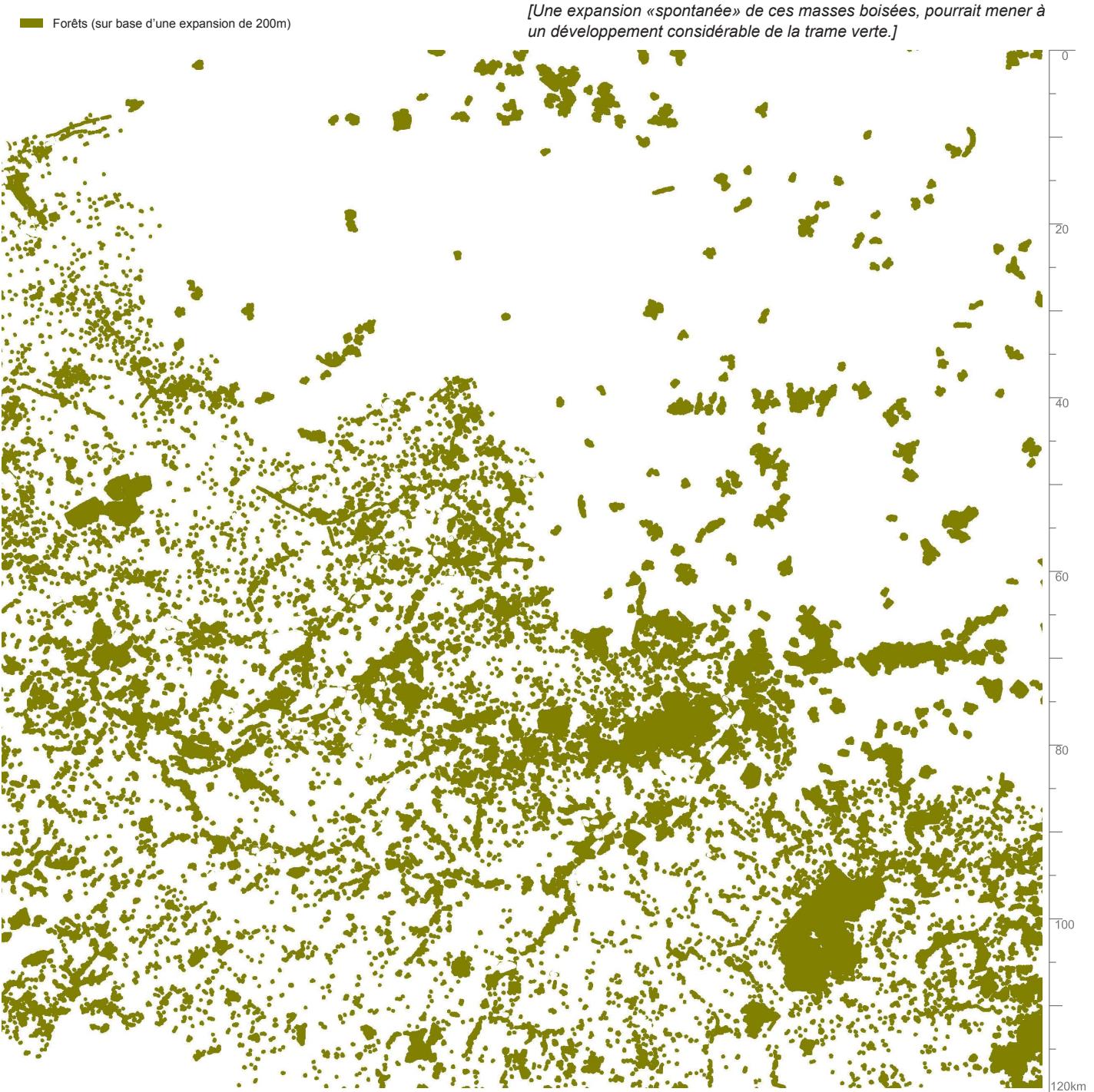
■ Fiches mutées en logement collectif
■ Centres de continuité urbaine

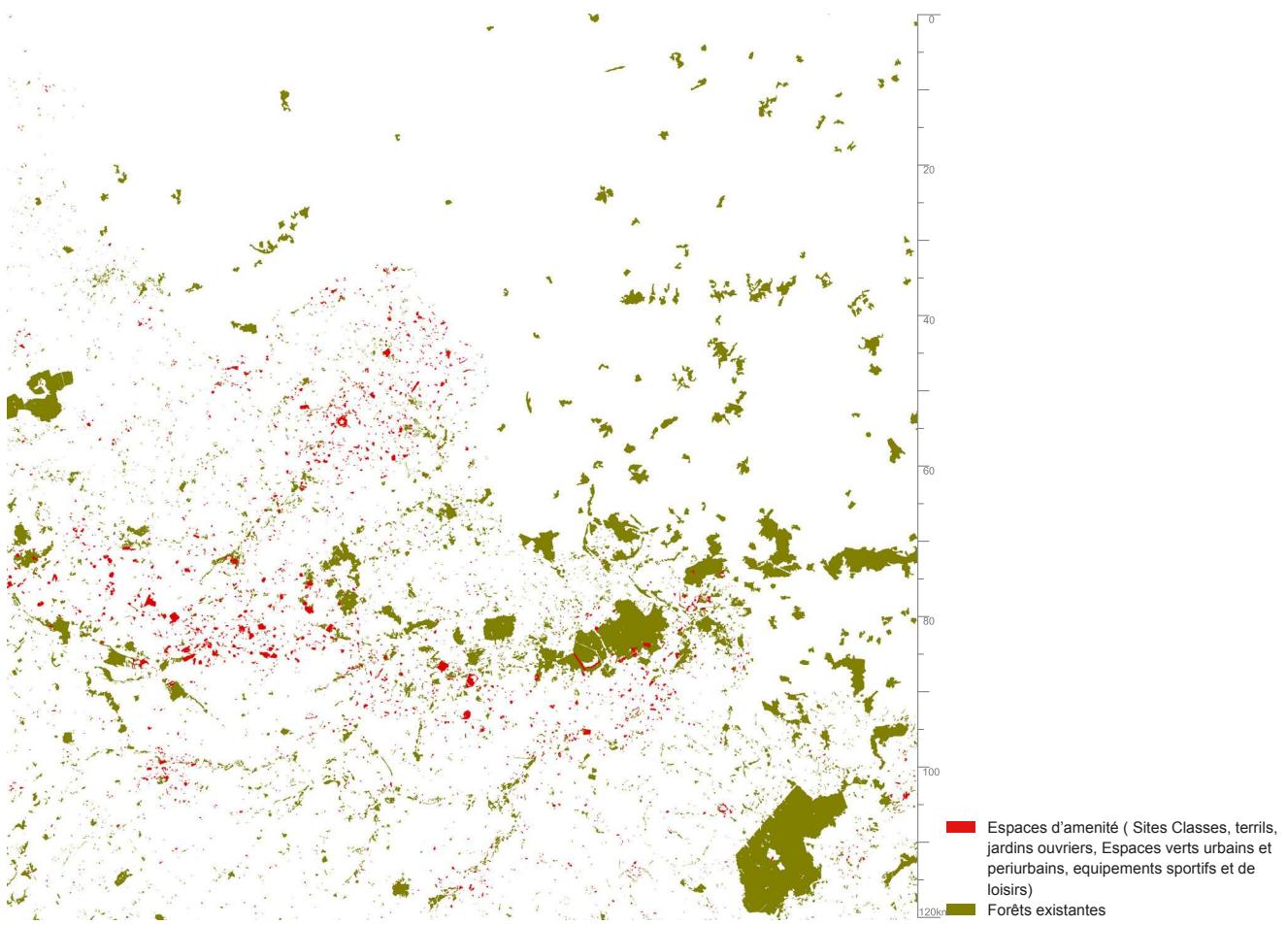
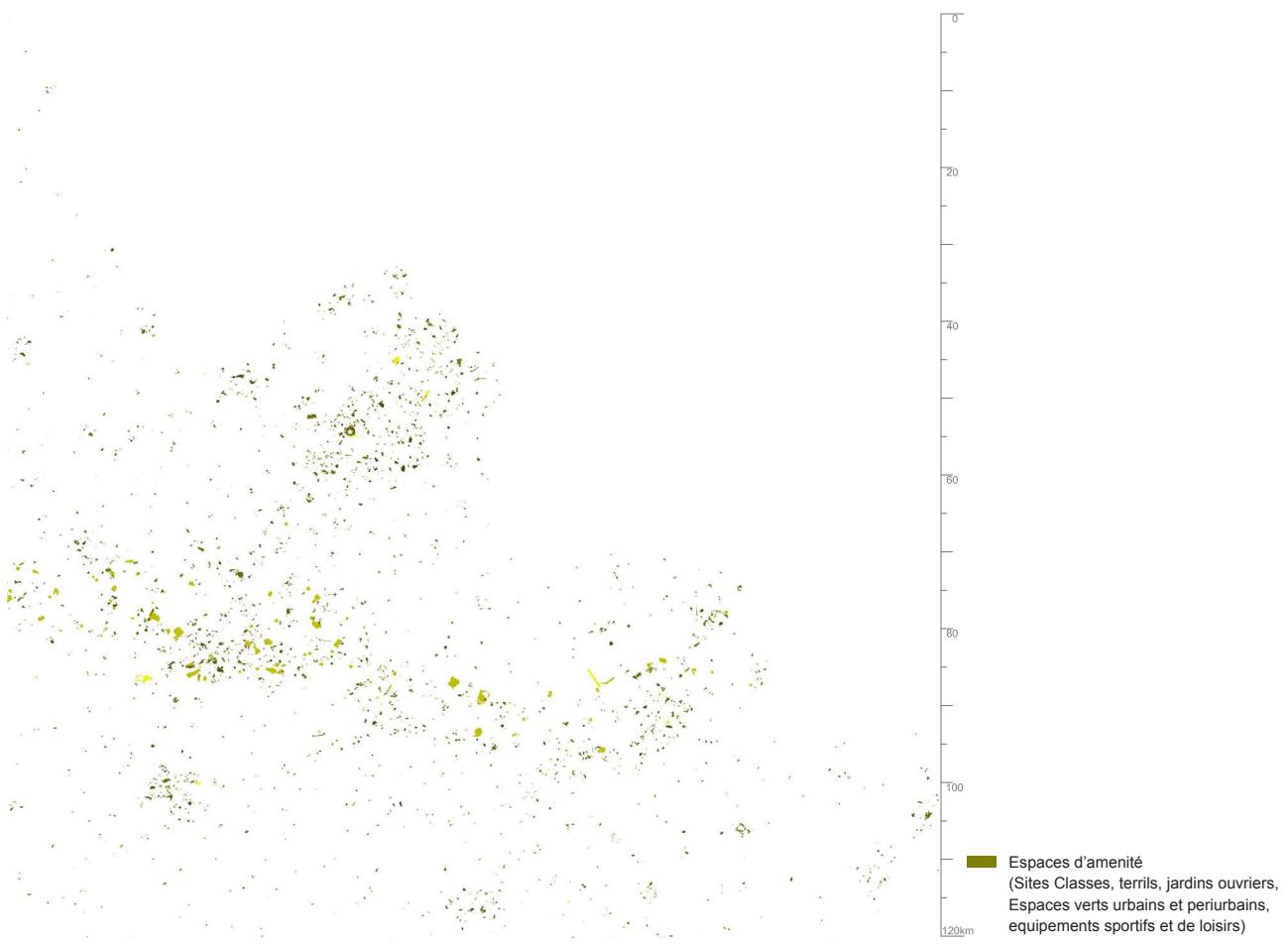




Conséquences du Scenario
Destination des zones à muter:
2.1. Scénario de renforcement des forêts dans la région

[Les terrains en mutation pourraient être boisées et ainsi renforcer la trame verte et bleue, ce qui aurait aussi pour conséquence d'améliorer le cadre de vie de la région.]



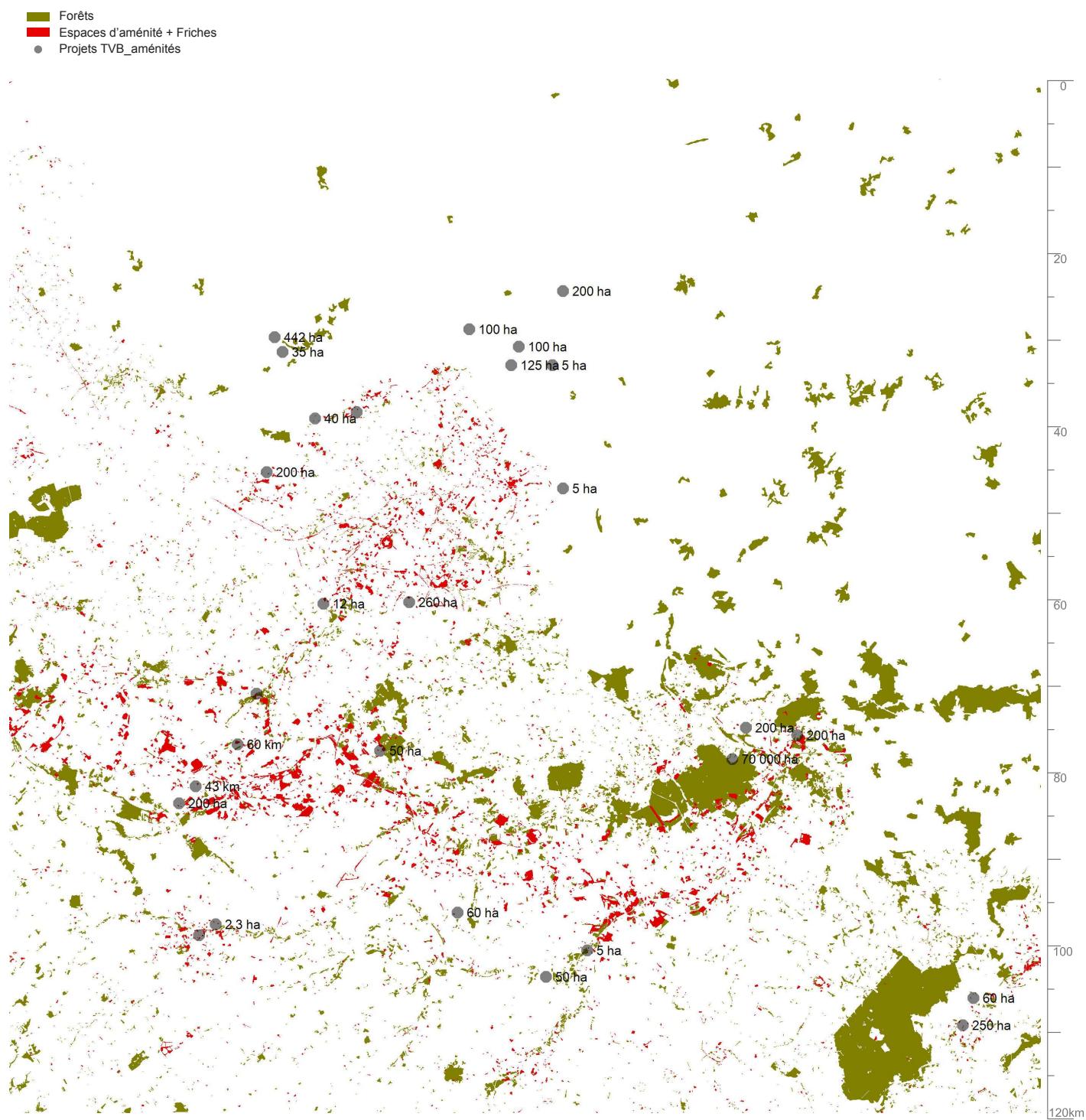


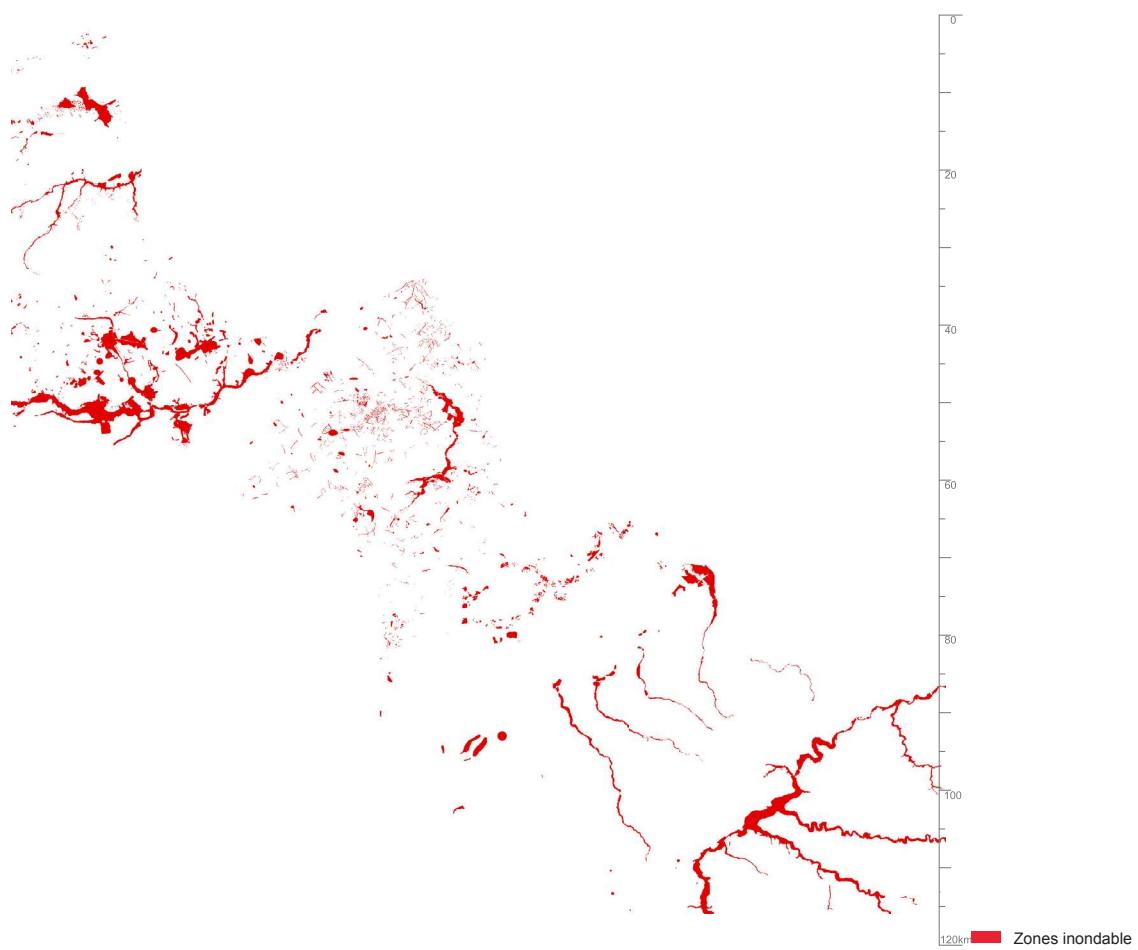
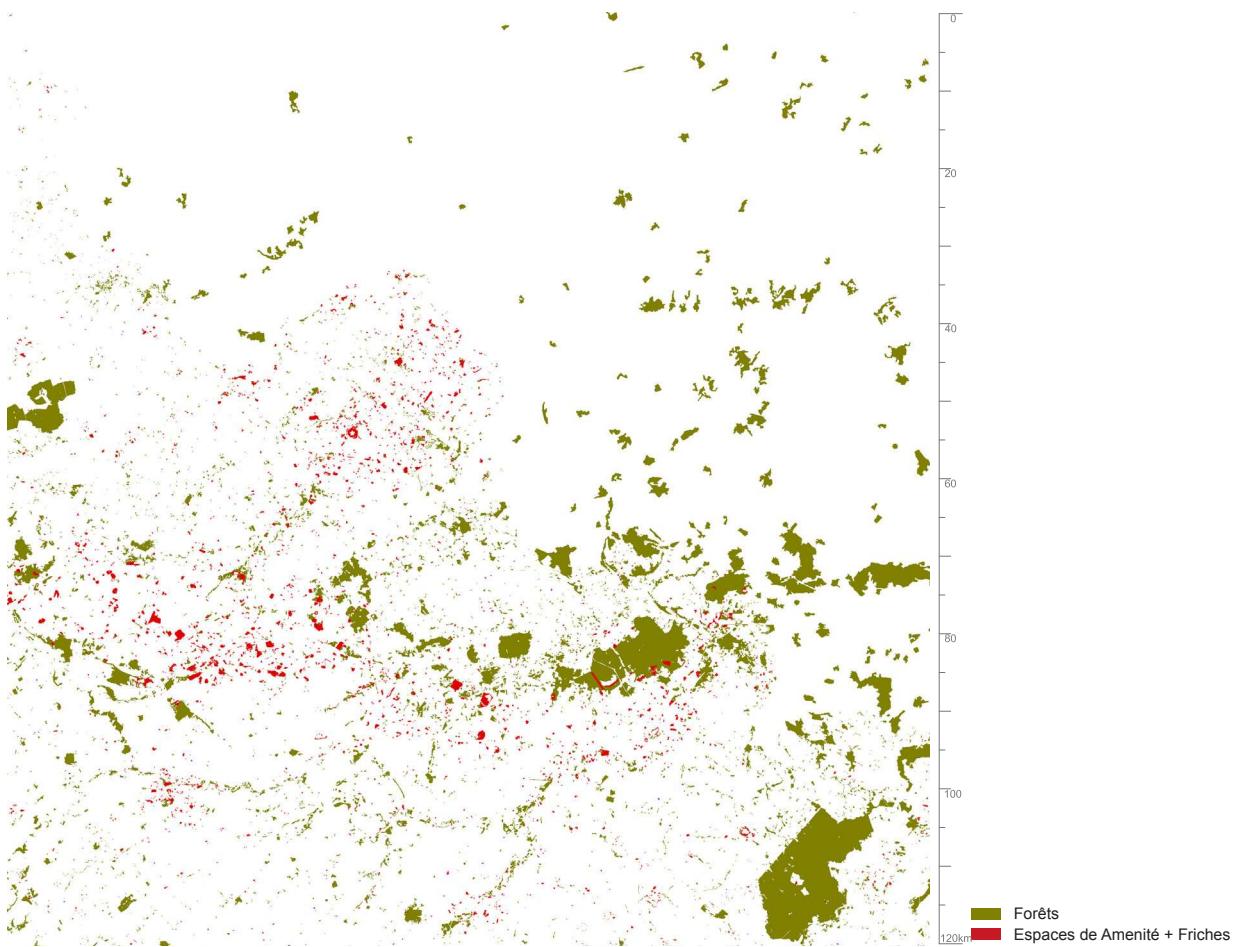
Conséquences du Scenario

Destination des zones à muter:

3. Scénario de renforcement du réseau d'espaces d'aménité dans la région

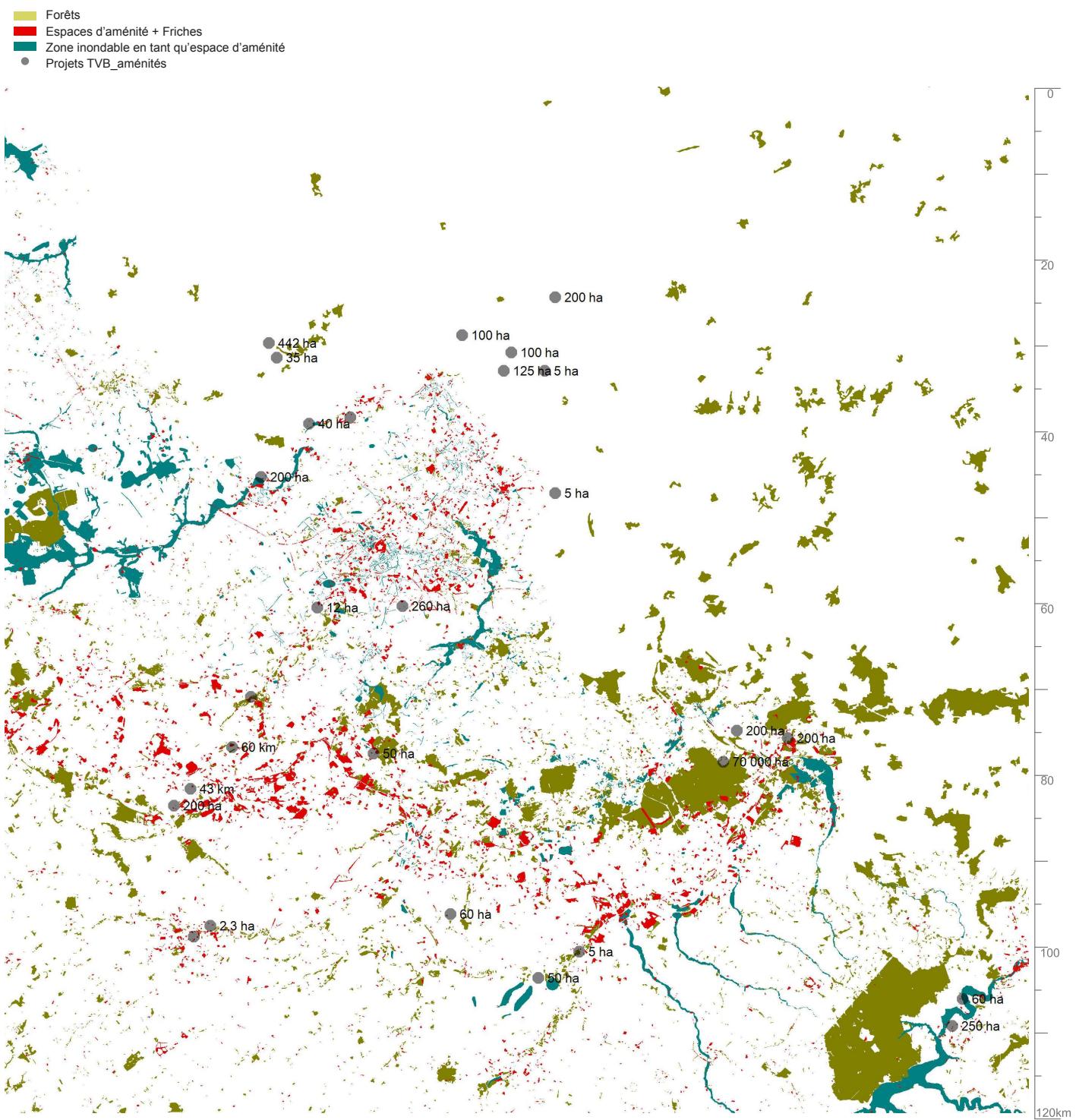
[Les zones à muter pourraient aussi contribuer à l'augmentation des espaces d'aménités.]

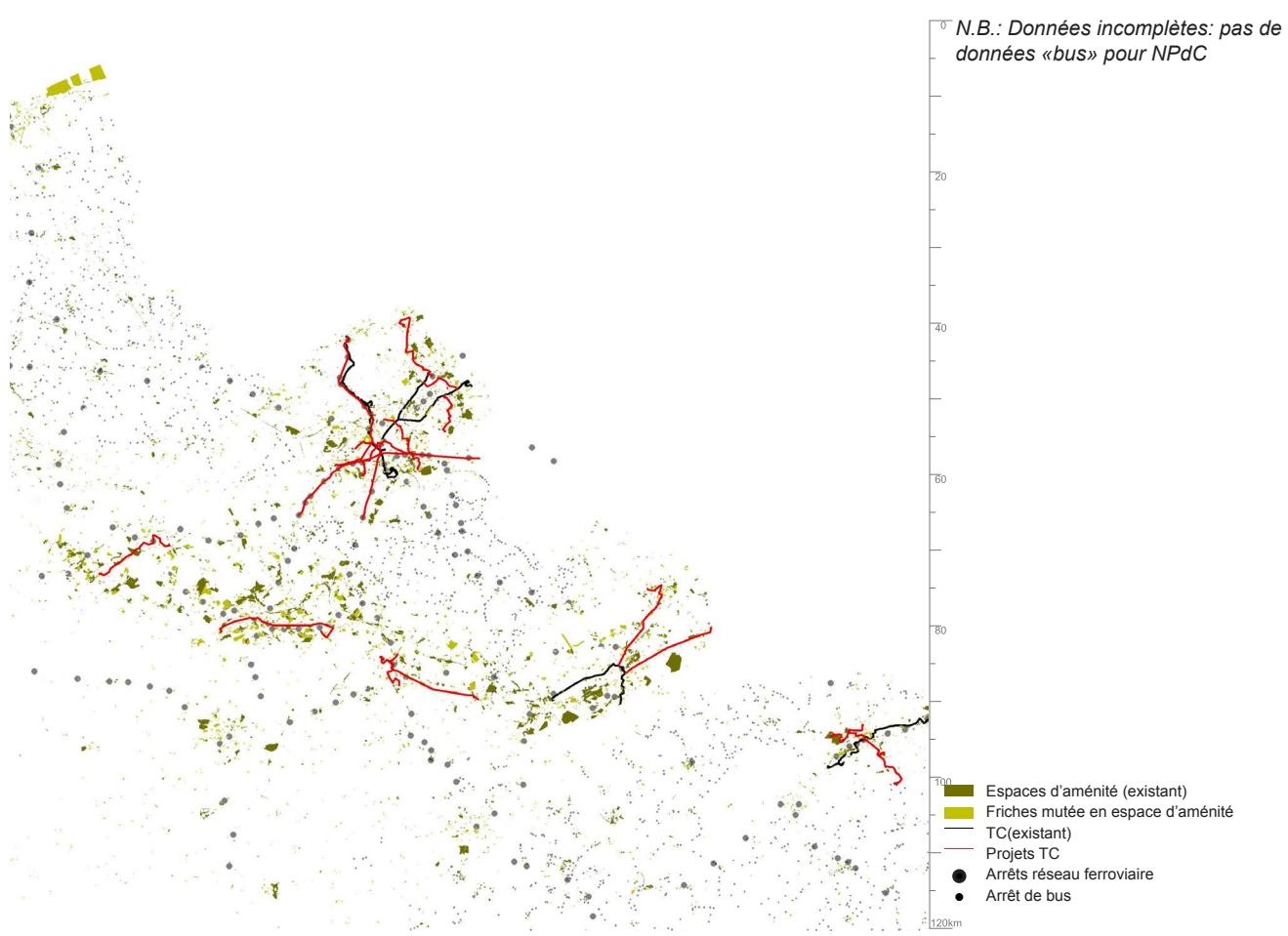
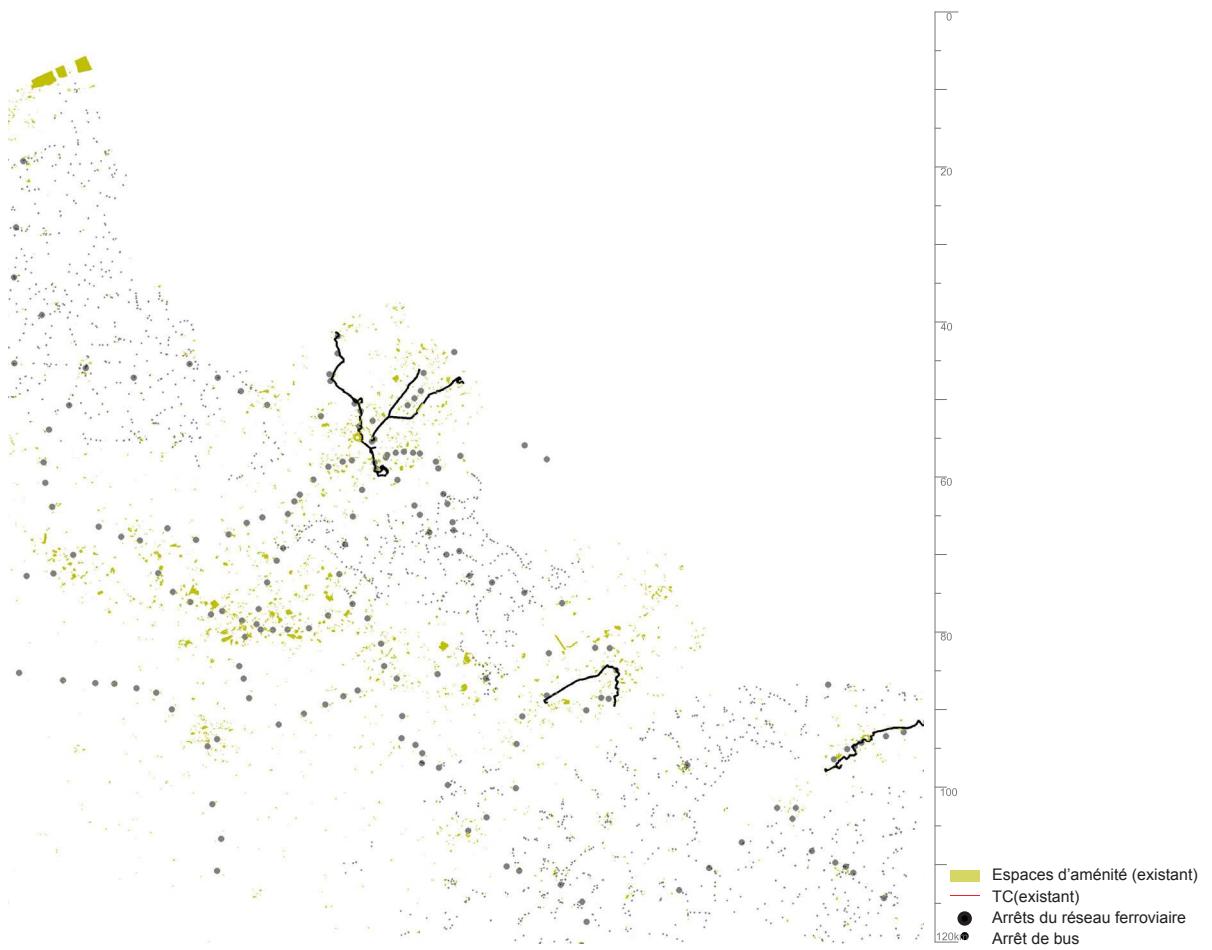




Conséquences du Scenario
Destination des zones à muter:
Scénario de renforcement du réseau d'espaces d'aménité dans la région

[Rendre les zones inondables aux cours d'eau peut avoir des conséquences favorables à la Trame Bleue et verte et à l'agriculture, et pourraient donner lieu à de nouveaux espaces d'aménité.]

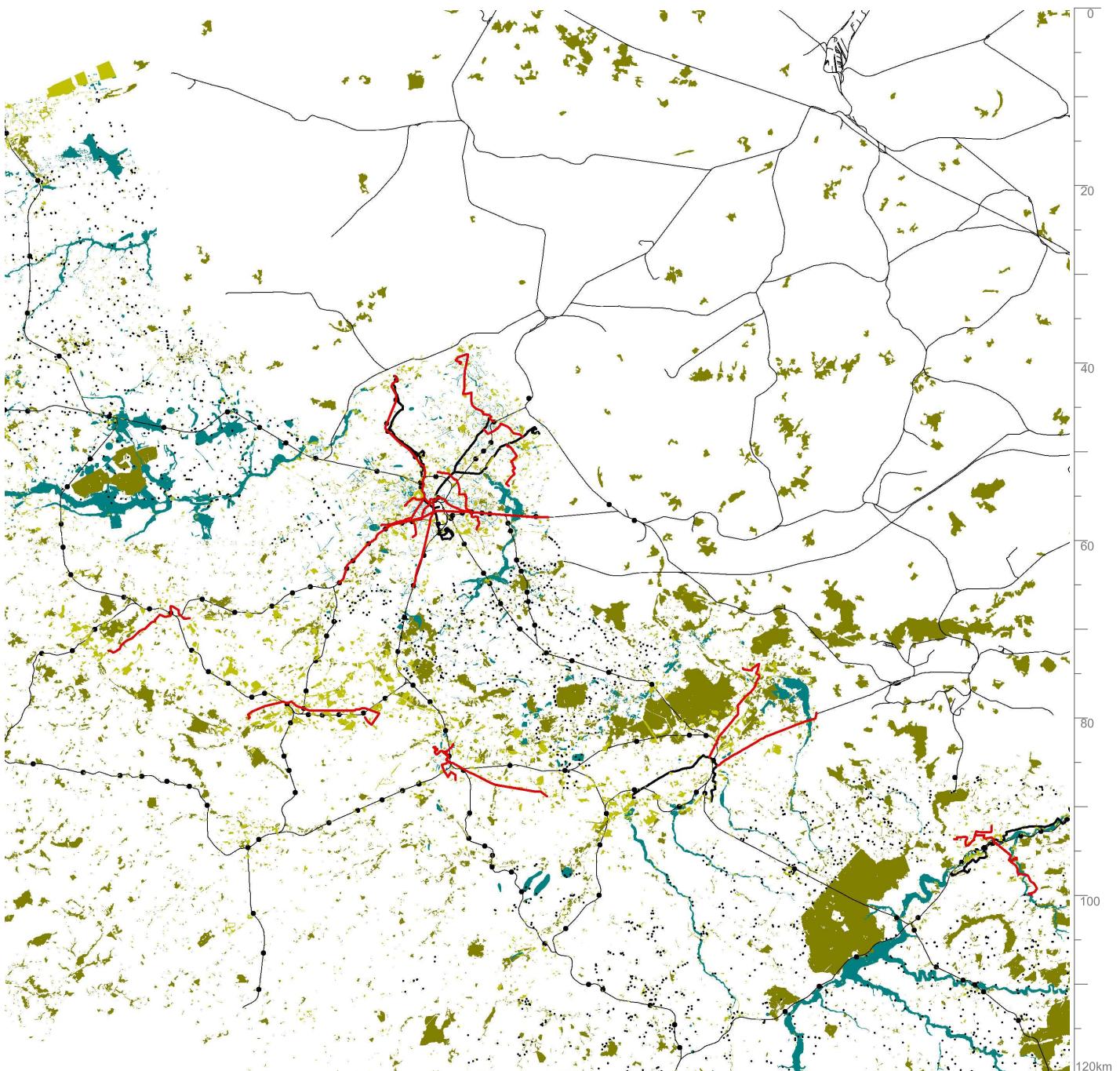




Conséquences du Scenario Espaces d'aménité et TC

[La superposition des réseaux TC aux espaces d'aménités pose la question de l'état d'accessibilité de ces lieux, ainsi que celle des moyens à mettre en oeuvre afin d'augmenter cette accessibilité.]

- Forêts
- Espaces d'aménité + Fiches
- Zone inondable mutée en espace d'aménité
- TER
- Projets transports voyageur et TC
- Station de train
- Arrêt de bus



Cohérence 3

Dans le rapport de juillet 2010 « UN ÉTAT DES LIEUX N'EST JAMAIS DÉFINITIF » on écrivait que « cohérence » était un mot polysémique ; il y a plusieurs manières, toutes légitimes, d'entendre la cohérence:

- une cohérence technique: des actions qui se superposent en s'excluant réciproquement; une route qui n'arrive pas à se connecter avec une autre...*
- une cohérence des conséquences attendues: des actions desquelles on peut clairement dire qu'elles auront des conséquences contradictoires;*
- une cohérence entre le diagnostic et les actions prévues: les actions ne correspondent pas aux problèmes relevés,*
- une cohérence entre les faits et les discours: on veut arrêter l'étalement urbain, mais on continue de prévoir des interventions dispersées dans le territoire...*
- une cohérence entre les visions des différents acteurs, leurs intérêts et leurs programmes,*
- une cohérence entre les actions prévues et les ressources disponibles,*
- une cohérence entre les temps de réalisations des différentes actions...*

Souvent on a le sentiment que plus que d'incohérence il s'agit de différentes « philosophies » qui guident les différents acteurs et qui les poussent à poursuivre différents objectifs. C'est la raison pour laquelle il faut que chacun mette au clair ses propres objectifs, leur justifications et comment ils pensent pouvoir atteindre leurs objectifs.

Les Scots

Un échantillon de cette analyse peut être constitué par l'analyse des Scots.

On a analysé le Scot de Lille Métropole comme exemple d'une démarche territoriale à réintégrer dans une perspective AML.

Méthode

Dans la suite de la présentation de l'INSEE qui ne bouleverse pas fondamentalement les hypothèses précédentes développées dès 2008, nous présentons un résumé des objectifs de ce SCOT afin de cerner en quoi il est original, en quoi il affirme des objectifs que d'autres SCOT pourraient reprendre, en quoi il nécessite une coordination avec ces autres SCOT....

Nous avons souligné les thèmes qui sont explicitement évoqués comme devant impliquer un questionnement et une coopération avec les autres SCOT, mais le débat devrait s'élargir aux autres approches parce que tous les objectifs de ce SCOT percutent les objectifs des autres SCOT que nous n'avons pu étudier en détail.

Les grands objectifs du SCOT

- *Consolider le pouvoir d'attraction parmi les pôles européens*
- *Dépasser les limites trop étroites de l'arrondissement pour voir large avec les voisins de l'aire métropolitaine, parce que l'arrondissement ne correspond pas au territoire vécu (124 communes, 1,2 million d'habitants, 88000 ha)*
- *Inventer la forme urbaine durable de demain*
- *Faire la « ville intense » en*
 - luttant contre l'étalement urbain et optimiser l'usage du sol*
 - recherchant partout la liaison étroite entre localisation des logements des activités et des dessertes par les transports publics*
 - respectant les diversités et les identités différentes*
 - recherchant partout la qualité urbaine pour réenchanter la ville*

Synthèse des commissions thématiques (fin premier trimestre 2010) :

1 Constat habitat démographie

En 50 ans la population de l'arrondissement a augmenté de 30% et la surface urbanisée à triplé

- *Faible densité des opérations*
- *Dissémination des petites zones d'extension monofonctionnelles, standardisées, et dépendantes de la voiture qui nient toutes les identités locales*
- *Sous occupation des espaces bien desservis par les transports collectifs lourds*

Objectifs

- Contrer le risque de déclin démographique, et conforter l'hypothèse de regain et de nouvelle croissance alors que Lille a la plus faible croissance de toutes les métropoles françaises*
- Donner la priorité au développement d'une nouvelle attractivité quotidienne et exceptionnelle pour valider le rebond espéré*
- Combattre l'accentuation des inégalités sociales*
- Optimiser la structure polycentrique héritée en renforçant la multipolarité et en favorisant une organisation spatiale plus compacte : urbanisme de proximité*

Questions

- y a-t-il un seuil favorable à la ville intense ? quel lien avec la ville des proximités ?*
- faut-il conditionner l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux quartiers à leur desserte en transports en commun ?*

- comment poursuivre la reconquête de la ville sur elle-même ?

2 Constat mobilité réseaux

- Stabilisation du trafic routier interne, mais saturation des infrastructures par la progression des échanges avec les territoires voisins
- Croissance de la fréquentation des transports publics
- Faiblesse de la desserte du péri urbain

Objectifs

- Assurer une meilleure articulation des réseaux de transport en commun
- Elargir la réflexion à la bonne échelle

En 2020 :

- Réduction de la part voiture à 35% des déplacements (56% en 2006)
- Deux nouvelles lignes de tram train

Questions

- Faut-il optimiser le réseau existant où l'étendre ?
- Comment parvenir au basculement vers le ferroviaire TER ?
- Quel mode alternatif pour le transport de marchandises ?
- faut-il conditionner l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux quartiers à leur desserte en transports en commun ?
- faut-il favoriser la ville des courtes distances en rapprochant équipements services emplois habitat ?
- faut-il créer des pôles urbains secondaires autour des gares existantes ?

3 Constat développement économique

- La transformation de l'économie métropolitaine est engagée, elle se banalise sans effacer les traces du passé industriel
- L'économie résidentielle est nettement moins développée : peu de tourisme et faible poids des retraites
- Elle progresse moins qu'ailleurs et le revenu par habitant reste inférieur à la moyenne des autres Métropoles en raison d'un taux d'activité faible et du déficit d'emplois de haut niveau

Objectifs

- Développer l'emploi en nombre et en qualité
- Contenir le déficit migratoire et relever le taux d'activité
- Renforcer et créer étendre les pôles d'excellence
- Réserver assez de foncier pour les entreprises tout en respectant le développement durable et la mixité des fonctions

Questions

- Comment assurer la desserte des zones d'activité par l'ensemble des modes de transport ?
- Faut-il satisfaire la demande de tous les EPCI de disposer d'espaces de développement économique ?
- Faut-il maintenir des espaces à dominante économique non encore inscrits dans les PLU ?
- Ou faut-il répartir où regrouper ces entreprises pour favoriser le multimodal ?
- Comment maîtriser le développement commercial ?

4 Constat espaces naturels et environnement

- La nécessité de préserver l'espace agricole de qualité et d'éviter le cloisonnement des terres
- La dégradation continue des espaces naturels non protégés
- La régression de la biodiversité et des continuités écologiques
- La fragilité de la ressource en eau potable
- Les risques des nuisances des déchets et des inondations

Questions

- Comment répondre aux besoins en eau potable ?
- Comment développer l'agriculture périurbaine ?
- Comment développer une démarche intégrée ?

La manière qu'on suggère pour arriver construire un cadre de cohérence est celle qui implique la construction de différents scénarios, « que est ce que arriverait si.... », si on réalise chaque projet et leur ensemble. Le premier scénarios, qu'on propose d'appeler « scénarios des dynamiques engagées » essaie de détecter les conséquences de l'ensemble des projets répertoriés (y compris les Scots); scénario sur lequel on est en train de travailler.

Ce scénario n'est pas le seul qu'on voudrait développer. Une série de questions ont émergée dans les débats avec les groupes de travail, dans les débat en interne et dans l'analyse des Scots. Ces questions nous suggère d'autre scénarios. Ils doivent essayer de donner une réponse à des questions « en vrac » comme les suivantes :

Composantes GTBV

Cours d'eau

Et si on donnait plus d'espace le long de chaque élément du chevelu hydraulique?

- Quels effets pour la biodiversité
- Quels effets pour l'agriculture?

Et si on rendait toutes les zones innondables aux cours d'eau?

- Quels effets, selon leur usage en tant qu'espaces d'aménités, pour l'agriculture, ...?

Nature

Et si la tendance actuelle de régression de la nature perdurait?

- _l'espace naturel se voit muté en terres agricoles ou en espace artificialisé*
- _l'espace agricole se voit muté en espace artificialisé*

Et si la nature se développait sans limite?

- Quels différences entre une modélisation d'un développement spontanné de la nature avec les schémas établis?

Agriculture

Et si la présence de champs captants entraînait une régulation conséquente?

- Quels effets pour l'activité agricole
- Quels effets sur les masses d'eau disponibles?
- Quels effets sur les espaces d'aménités?

Et si l'AML devait devenir autonome du point de vue de la production et consommation de denrées alimentaires?

- Quel déficit en terres agricoles?
- Où ces terres agricoles pourraient-elles être localisées?

Composantes GTU

Friches

Et si toutes les friches étaient développées?

_En logements?

-Quelle réserve foncière cela représente-t-il?

_En espaces naturels?

-Quelle influence sur la trame verte et bleue?

_En espaces publics?

-Quelle influence sur l'amélioration du cadre de vie?

Population

Et si la population décroissait de manière importante?

-Quelle conséquences sur la qualité du cadre de vie?

Répartitions sociales

Et si les conditions nécessaires étaient créées (réseau TC, typologies, etc...) afin de permettre la mixité sociale des territoires?

_Mise à profit de la perméabilité des différents tissus de l'AML (ville étalée, ville dense, ...).

_Développement de grands logements avec espaces extérieurs en ville dense et de logements sociaux desservis par les TC dans la ville étalée.

Activités économiques

Et si on concentrerait l'offre des activités économiques uniquement à des points de croisement entre infrastructures routières/modes alternatifs (eau, fer, TC)?

-Quels effets sur les modes routiers?

-Quels effets sur le paysage?

DIVAT

Et si on réalisait la capacité de toutes les DIVATS?

-Quels effets sur la continuité transversale des espaces ouverts?

-Les aménités ne peuvent-elles pas aussi représenter une valorisation de ces disques?

Composantes GTT

Organisation de la trame des transports

Et si l'exploitation du réseau ferroviaire n'était pas organisé de manière centrée sur Lille?

-Quelle influence, par exemple, de l'accentuation de la connection longitudinale le long du Bassin minier?

Logistique

Et si on poussait l'usage des voies d'eau à l'extrême?

-Quelle influence sur la rationalisation du réseau de la logistique?

-Quel effet bénéfique sur les voies routières?

Aménités

Et si l'ensemble des aménités étaient rendu accessible par le TC?

-Quel carence du réseau actuel pour assurer cette accessibilité?

Scénarios

Pour chaque scénario:

-Quels effets sur le système de transports?

-Quels effets sur la cohabitation avec l'agriculture?

-Quelle cohabitation avec la trame bleue et verte?

-...

Et si les tendances existantes se prolongeaient au niveau de la spécialisation des territoires (distribution des typologies d'habitat)?

Et si on allait contre les tendances actuelles d'étalement?

-Quelles conséquence d'aller contre des dynamiques existantes (l'étalement urbain)?

La structure de la ville

La Métropole centrée sur Lille

Et si le Bassin Minier comme cité dortoir de Lille? Même question pour les autres entités, comme les villes moyennes...

Le modèle de la Métropole diffuse

_ Scénario d'une grande métropole intégrée et intense à forte mobilité interne sur un réseau de transport maillé à haute connectivité

La Métropole polarisée et connectée

_ Scénario d'une métropole multipolaire assumée à mobilité stabilisée sur un réseau de transport clairement hiérarchisé. Elle regroupe l'aire métropolitaine, l'arc sud, et l'arc nord (encore limité par l'effet frontière).