

La session de travail a débuté par une présentation générale de la démarche par Emilie Renard, chef de projet (DREAL NPDC), puis la présentation d'une première contribution de l'État pour l'état des lieux par les référents Philippe Rigaud et Elisabeth Bodier (DREAL NPDC).

Synthèse chronologique des débats

Conseil Régional

Attention à ne pas priver les partenaires d'avoir de nouveaux projets

ADULM

Il faut parler des projets relatifs aux compétences dont sont dotées les collectivités. La première phase doit rester consacrée à l'état des lieux et au recensement des projets. Les objectifs seront validés lors de la deuxième phase par le niveau politique.

DREAL

L'objectif n'est pas de choisir les projets mais de fixer un cadre. Les objectifs qui se réfèrent au Grenelle ne sont pas tous à prendre à la lettre. On part de l'état des lieux factuels et du recensement des projets.

Agence Studio 10

Il faut regarder les effets polluants du trafic routier en liaison avec le Groupe de travail 2 « Développement de la trame verte et bleue et espaces agricoles ».

Le Groupe de travail 1 « Développement des espaces urbains et économiques et mobilités induites » (= trame urbaine) a produit des analyses préoccupantes : la démographie de l'AML est stable et on a même la perspective d'une décroissance démographique confirmée par l'INSEE, de plus on constate un vieillissement de la population qui induit d'autres formes de déplacement que le déplacement domicile-travail.

Deux scénarii :

- augmenter l'attractivité de l'AML
- améliorer le cadre de vie dans le périmètre de l'AML.

Les déplacements grandes distances s'effectuent sur l'axe NO/SO (desserte vers Paris, vers les grands ports). Or à la différence d'autres métropoles européennes, l'AML ne dispose que de petites plateformes logistiques qui engendrent de multiples déplacements et qui ne facilitent pas son rayonnement international.

Comment limiter les émissions de GES ?

- compenser ces émissions : quelle contribution de la trame verte et bleue (TVB) pour compenser ces émissions ?
- réduire les déplacements de voyageurs et limiter les trajets domicile/travail (cela implique d'analyser le coût de ce type de transport et la part prise en charge par la population et les collectivités)

Rappel sur la forme de la métropole qui n'est pas radiocentrique.

Croisement TVTB et trame transport

Les grandes infrastructures de transport sont-elles des barrières pour la biodiversité et augmentent-elles les facteurs du risque inondation (dans l'hypothèse où elles empêcheraient l'écoulement naturel des eaux) ?

CCI Grand Lille

2 éléments à prendre en compte :

- les trafics fret Eurotunnel sont peu développés
- plan de restructuration de la SNCF

A l'avenir, un axe N/S va se structurer. La question est de savoir comment le territoire de l'AML peut-il bénéficier de ces dessertes et capter les flux alors que ce territoire a développé le mode de transport routier. L'AML est « captive » de la route au risque de voir une qualité de service se dégrader. La même question se pose pour le mode de transport fluvial en courte et longue distance.

La CCI fait 3 propositions :

- organiser la co-modalité en anticipant sur les flux liés à la logistique
- la congestion de l'A1 va croissante : besoin d'investissement alors qu'il y aura peu d'évolution des infrastructures sur le corridor centré sur l'A1
- corridor multimodal à développer

Les technologies de communication vont engager l'avenir de la région NPC des 30 prochaines années. Il faut donc se positionner.

Studio 10

- Quel sera le rôle du canal Seine Nord Europe en terme de transport de frêt et de liaison avec la façade maritime et les grands ports européens ?
- Avant de construire des scénarii, il faut bâtir le scénario 0, c'est à dire identifier tous les projets actuels, et regarder s'ils sont contradictoires.
- Quel est le positionnement de l'AML dans les infrastructures de longue distance ? Question de la capillarité et de la dispersion du trafic

LMCU

Il faut changer de raisonnement et ne plus se contenter de quantifier le nombre de déplacements. Il faut quantifier les distances parcourues et aussi les émissions de GES afin de les maîtriser.

Nécessité d'analyser le rôle majeur du trafic de marchandise (producteur de GES) pour réfléchir à la logistique durable.

Il faut travailler sur les flux d'échanges travailleur et fret non maîtrisés par les PDU.

CCI ARRAS

Les implantations logistiques sont consubstantielles à l'activité économique, elles traduisent l'activité économique de la région. Il faudrait corréler ces implantations au nombre d'emplois générés par les activités de transport et de logistique dans l'état des lieux.

Ce développement ne doit pas empêcher la massification d'autres modes de transport. Le bilan de DELTA 3 doit aussi être abordé à travers l'usage des modes alternatifs de transport à la route par les entreprises implantées.

CITEC

Il faut analyser comment s'organise le transport sur le versant belge de l'AML et les déplacements frontaliers.

Le territoire de l'AML est aussi traversé par des flux de déplacements entre l'Europe du Nord et l'Europe de Sud.

Les déplacements ne s'effectuent pas à la même échelle : TER et TGV par exemple.

DREAL

(en réponse)

L'enjeu est de qualifier le réseau global de transport tout mode confondu à l'échelle de l'AML.

La question des points d'échanges a été prise en compte dans les 2 autres GT (niveau et qualité de la desserte).

Il manque des informations sur les pôles générateurs de trafic.

Le travail sur les zones d'activités au sein du GT 1 doit se poursuivre.

DREAL (Chantal Adjriou)

Présentation aux partenaires du tableau d'organisation de la connaissance du groupe « Développement de la trame transport »

Les partenaires du groupe sont invités à compléter le tableau pour la prochaine session du <u>26 mars 2010</u>.
--

SCOT de la Région d'Arras

Il faut inventer de nouvelles formes de modalité pour répondre au scénario.

Conseil Régional

Il faut dépasser l'état des lieux pour faire des propositions concernant la ville de demain.

DREAL

(en réponse)

Il faut envisager les futurs pôles d'échange et pas seulement les pôles existants.

ADULM

Il ne faut pas viser l'exhaustivité mais répondre aux 2 questions suivantes :

- les petits déplacements et la consommation de carburant
- l'explosion du trafic poids lourd

DREAL

(en réponse)

L'agence Studio 10 va structurer le contenu de l'état des lieux afin de l'orienter.

RFF

L'examen des projets n'est pas suffisante : il serait utile de procéder à des interviews afin de cerner les stratégies des principaux acteurs.

Agence Studio 10

On entame une période électorale non favorable à l'exposé des projets. C'est une situation normale et il faut parvenir à produire en dépit de cette contrainte. Il est parfois difficile de prendre de la distance par rapport au « politique » mais il ne faut pas oublier que le politique s'appuie sur des propositions « techniques ».

Il faut donc recenser tous les projets afin de rechercher les cohérences et incohérences éventuelles, puis les priorités sur lesquelles des doutes peuvent subsister.

Sur la régulation du trafic, les solutions résident dans les infrastructures ou la 'capillarité'.

L'étalement urbain ne peut s'éliminer, c'est un fait avec lequel il faut composer sans pour autant stigmatiser tous ses effets même si l'on peut constater un étalement urbain riche et un étalement urbain pauvre.

Conseil Général 62

L'application de l'écotaxe aurait pour effet un report du trafic du réseau principal vers le réseau secondaire.

Agence Studio 10

Propose

- la définition d'un scénario ZERO : que se passe t-il si les projets décidés se réalisent.
- le lancement d'un travail rapide de recensement des projets selon 3 niveaux :
 - les projets en cours
 - les projets en marche
 - les projets à imaginer.

Il faut rendre l'AML attractive car elle est riche en alternatives (économiques, structures sociales, cadre de vie...).