

Compte rendu des échanges de l'atelier pivot du 12 avril 2011

Le 6ième atelier pivot de la démarche cadre de cohérence pour l'aménagement et les transports s'est tenu le 12 avril 2011 au CETE Nord Picardie de 9h00 à 12h00.

Résumé de la session

Cet atelier pivot a réuni l'ensemble des partenaires, la D.R.E.A.L. et le groupement Studio Associato SECCHI-VIGANÒ - CITEC – ORGECO. Après une présentation D.R.E.A.L. sur les projets fournis par les partenaires suite à la saisine préfectorale, Bernardo SECCHI a pu présenter l'état d'avancement des réflexions pour des scénarios en trois axes s'articulant entre eux : vallées et biodiversité, l'eau et le rail, le recyclage des espaces.

Ceux-ci serviront de plan pour la production finale que le groupement doit produire d'ici le mois de Juin. Les analyses du groupement montrent l'importance du travail sur les projets pour faire émerger une réflexion globale et cohérente sur la ville et le territoire, qui devrait mener, à terme, les territoires à un projet partagé.

Cette réunion était la dernière prévue dans le marché entre la DR.E.A.L. et le groupement, toutefois il est envisagé que Mr SECCHI puisse présenter ses analyses en COPIL qui est repoussé en automne.

Pour présenter des éléments partagés utilisables par le COPIL, il est nécessaire de se retrouver dans une session supplémentaire d'atelier pivot pour croiser les éléments TVBA, transports et trame urbaine afin d'affiner les dynamiques engagées tout en s'appuyant sur les éléments produits par l'équipe qui nous a accompagné.

Ces éléments devront être produits pour la fin de l'été, afin de construire la conclusion de la phase préparatoire de la démarche à un cadre de cohérence pour l'aménagement et les transports sur l'aire métropolitaine de Lille, conclusion qui proposera des lignes de lecture pour des scénarios alternatifs au vu des dynamiques engagées.

Détails des présentations et échanges pages suivantes

Démarche cadre de cohérence pour l'aménagement et les transports

Compte rendu des échanges de l'Atelier pivot 12 avril 2011

Vincent Pradeau – D.R.E.A.L. Retour sur sur les projets / trame urbaine transmis dans le cadre de la saisine

Présentation de l'avancement des projets en 2020, des zooms par territoire. 145 projets ont été traités à la suite du retour des fiches projets des partenaires principalement sur le bassin minier ce qui obère en partie l'analyse. Les projets se situent majoritairement sur l'armature principale de la TU de l'AML. Les projets d'habitats sont à plus court terme (2020) que les projets d'activités.

La consommation d'espace agricole,, entre 2010 et 2020 serait de 8600 ha (par habitat, activités, infrastructures) (projection de la consommation réalisée entre 1998 et 2005). En supposant que l'on respecte la loi de modernisation agricole (réduction de 50% du taux d'artificialisation d'ici 2020), ce pourraient être 6300 ha d'espaces agricoles qui seraient tout de même consommés. Les fiches projets permettent d'identifier environ 2500ha de consommés d'ici 2020 et environ 3000ha en 2030. Toutefois, le recensement des projets n'est, d'une part, pas complet sur le territoire (réalisé sans les données LMCU, Flandre intérieure, et Artois Com) ; d'autre part, il ne l'est pas non plus sur l'habitat. L'individuel pur, qui est le plus consommateur d'espace, ne peut pas être identifié dans les projets.

Entre 1998 et 2005, en surfaces consommées, l'axe formé par l'autoroute A1 ressort fortement, tandis qu'en taux de croissance, l'Est du territoire est assez impacté.

Au regard des projets, et d'autres éléments, on peut raisonnablement penser que les estimations de consommation de foncier agricole réalisées sont dans une fourchette réaliste. La réutilisation de friches est assez limitée au regard de l'existant.

Les projets identifiés les mieux desservis par les transports en commun en site propre (< 1km) sont, sans surprise, les « objets » urbains de la ville (projets nouveaux quartiers, de renouvellement urbain et équipements) ; les projets de zones d'activités (tertiaires, commerciales, et logistiques) ne sont pas bien connectés aux tcsp dans leur ensemble.

Les fiches ont permis une première exploitation à affiner avec les collectivités. Il est important d'avoir un échange avec les EPCI qui n'ont pu transmettre leurs réponses pour pouvoir aller plus loin sur l'analyse des dynamiques engagées. Une approche quantitative de l'extension urbaine engendrée par les projets reste à affiner, ainsi qu'une analyse qualitative de l'impact des projets sur les tendances relevées dans le diagnostic. Un travail sur les zones AU des PLU ouvertes à l'urbanisation est proposé.

La salle a engagé un jeu de remarques - questions-réponses dont ce compte-rendu réalise la synthèse. Les noms des intervenants n'ont pas été repris. On se référera à Rm pour remarque, Q pour Question et à R pour la réponse

Démarche cadre de cohérence pour l'aménagement et les transports

Compte rendu des échanges de l'Atelier pivot 12 avril 2011

Rm: sur l'extension des Zones d'activités, il faudrait approfondir l'analyse entre les parties Nord et Sud du territoire car il existe des différences majeures. Il y aurait un travail à faire sur le foncier économique qui a disparu du milieu urbain; il faudrait intégrer les questions liées aux déplacements pendulaires et du développement à venir.

R: le travail devrait aussi prendre en compte les types d'emplois qui seront implantés

Bernardo SECCHI - STUDIO Associato SECCHI VIGANÒ – présentation des éléments du rapport final (en cours d'élaboration) réalisé en lien avec CITEC et ORGECO

L'angle d'attaque de l'équipe est d'aborder la question de la cohérence à travers trois scénarios (- A Les vallées et biodiversité - B L'eau et le rail - C Recyclage) dans l'espace formé par l'AML et qui pourrait faire émerger une nouvelle structure territoriale au travers d'un projet partagé.

Sur les aspects méthodologiques est soulignée la difficulté du recensement et la qualité du travail réalisé, toutefois la liste des projets n'est pas complète. ORGECO relève aussi qu'il reste à réaliser un travail de repérage des projets au regard de leur force, leurs dimensions, pour aborder leur dimension métropolitaine ou non. C'est un aspect stratégique qui manque au regard de l'échelle de l'AML, au regard des risques, du développement de la mobilité, de la perturbation des transports, de l'offre existante et du besoin d'infrastructures. Par là, manque une analyse en référence d'une nouvelle forme de métropole.

- A Les vallées et biodiversité

pose la question de l'attractivité déficiente du territoire en général au regard des indices de biodiversité. La biodiversité pas seulement support d'aménités, ou de paysage. Des fonctions indispensables pour les systèmes urbains:

- Diminution des risques : donner plus de place à l'eau : zones humides, espaces tampons, couloirs écologiques. (cartes)
- Absorption des émissions. Mais aussi travail sur logements et transports.
- Qualité des masses d'eau et quantité : protection des champs captants face aux besoins, aux coûts de traitement.

Démarche cadre de cohérence pour l'aménagement et les transports

Compte rendu des échanges de l'Atelier pivot 12 avril 2011

- Garantir une réserve d'eau potable pour la Ville.
- Préservation des terres et développement des boisements
- Aspects sur la dépendance alimentaire, + vie des territoires ... Devrait être un thème qui se développera dans les prochaines années.

→ Se servir des continuités écologiques pour organiser la structure urbaine; la trame verte et bleue peut constituer un support extrêmement intéressant de développement

- B Les transports, l'eau et le rail

Au regard des contextes énergétiques, pollutions, saturations, reporter une grande partie sur le rail et l'eau.

- Repérage des principaux lieux d'échanges (bi modal, trimodal) opportunité de lieux d'échanges. AML a beaucoup d'opportunité d'avoir des lieux d'échanges bimodaux ou trimodaux. Que les projets de ZA soit proches des lieux d'échanges.
- Ce qui émerge : aires d'accessibilité majeures. Lieu optimal : entre voie d'eau, ferrée et autoroute.
- On peut donner priorités aux projets qui se situent dans ces espaces.
- Une vision, une nouvelle structure
- Un repérage des potentialités plus fortes que les autres.

- C Recyclage: une nouvelle structure (un urbanisme) territoriale basée sur le recyclage

Le NPC est la région, en France, la plus affecté par les friches industrielles, le recyclage de ces friches est par ailleurs un bon moyen de ne pas occuper du terrain agricole. Les espaces urbains ont un cycle de vie (habitat, activités, infrastructures) qu'il faut anticiper et recycler.

- Quelles priorités, quels critères ?
 - Les pollutions. Cohérence des projets / recyclage le plus poussé possible.
 - La mixité. Peut être imaginer des projets dans lesquels la mixité domine. (fonctionnelle, générationnelle, sociale)
 - La densité
 - la consommation d'espaces agricoles
 - les interférences avec la TVB (dont impacts sur qualité de l'eau)

les débats ont essentiellement porté sur les questions d'attractivité, les intentions du maître d'ouvrage et les perspectives pour la démarche. Ces échanges sont synthétisés ci-dessous.

Démarche cadre de cohérence pour l'aménagement et les transports

Compte rendu des échanges de l'Atelier pivot 12 avril 2011

Cout du foncier: le recyclage fonctionne mieux sous la contrainte du marché.

Prendre en compte les échelles: pouvoir faire des allers retours. Question ouverte.

Une remarque de termes employés / irrigation, il y a très peu d'irrigation dans le NPC, ce sont des canaux de drainage en majorité, rectifier les termes à l'avenir . Le vrai problème est la pollution des eaux.

Attractivité

Comment coupler les scénarios avec la démographie? Comment financer les choix ? Comment maîtriser le phénomène de fuite des jeunes ? Faut-il jouer la concentration ou la diffusion ? Faut-il jouer une « spécificité » territoriale à l'échelle de chacune des composantes de l'AML ? Est-ce-que les projets actuels sont une condition pour sortir de la crise ? Il y a un fort déséquilibre à l'intérieur de l'AML et avec la Belgique, comment maîtriser ce problème?

Poser la question des enjeux démographique pour l'AML, c'est poser celle de l'attractivité des territoires mais surtout de l'ensemble constitué par l'AML. Références faites aux régions sud de la France, aux pertes en cascades des jeunes qui migrent vers Lille et ailleurs. C'est aussi poser la question des coûts engendrés par des investissements qui finalement servent à d'autres territoires.

Le problème n'est pas seulement lié à la TVB ni aux équipements publics. Le manque de naturalité est une des causes, mais pas la seule. Les questions liées au logement sont évoquées, et en retour, on peut utilement se demander si les réflexions sur la manière d'habiter ne devraient pas être plus poussées.

Les projets sont évoqués, dans leurs dimensions locales, et en lien avec des « incohérences de gouvernance » qui ne vont pas dans le sens d'une métropole multipolaire coordonnée.

Les participants expriment dans leur ensemble un grand manque de gouvernance à cette échelle. Plus grands que les projets locaux, plus grands que les institutions, les enjeux de développement pour l'ensemble du territoire devraient primer. Un participant évoque bien ce changement de vision « sortir d'une logique du 19^e siècle », de cette vision du centre et de la périphérie, de l'opposition entre les territoires. La difficulté mentionnée par plusieurs participants est de faire comprendre et « accepter qu'elles [ces différentes institutions] font parties d'une grande échelle ».

Plusieurs évoquent même la peur de la « métropolisation » (emplois et habitants) qui peut

Démarche cadre de cohérence pour l'aménagement et les transports

Compte rendu des échanges de l'Atelier pivot 12 avril 2011

animer certains acteurs, du monde politique et économique.

En réponse, l'exemple de réussite du passage entre opposition à intégration (Lille Roubaix Tourcoing) est donné pour inviter à réfléchir sur la mise en route possible de projets à grande échelle. S'inspirer aussi de projets d'autres territoires, (Metz Nancy Luxembourg par exemple), des initiatives prises (PACA), et regarder l'AML à l'échelle de l'Europe du Nord Ouest et ne pas se fermer au développement vers l'Est en se polarisant trop sur Paris.

Démarche et gouvernance: comment seront pris en compte les pôles métropolitains ?

la mission de l'équipe SECCHI VIGANO CITEC ORGECO : c'est bien d'évaluer les cohérences et incohérences des projets dans une logique de grand territoire. Une réflexion sur la ville et le territoire. La question de l'émergence d'un projet global dépasse celle de la constitution des pôles métropolitains.

Pour B.SECCHI, seule une réponse d'urbanisme à l'échelle de l'AML placée dans un contexte pédagogique avec une animation technique, le prolongement des échanges du type des ateliers pivots pourrait mener peu à peu à la constitution d'un projet commun à l'AML. Un projet pour et par les collectivités que l'État ne peut réaliser.

L'ambition de l'État est de poser les questions des cohérences, des esquisses de scénarios alternatifs et les enjeux sous-tendus. L'État reste dans ses domaines de compétence. Le projet évoqué par B.SECCHI, et la question institutions ne font pas partie de la démarche actuelle.

La mission de l'équipe SECCHI VIGANO CITEC ORGECO s'arrête avant l'été. Elle a présenté une version d'étape de ses réflexions. La version finale sera proposée au COPIL qui est repoussé à l'automne.

Un prochain atelier pivot, sans l'équipe SECCHI VIGANO CITEC ORGECO sera organisé en juin prochain afin d'affiner les dynamiques engagées tout en s'appuyant sur les éléments produits par l'équipe qui nous a accompagné et partager les derniers éléments à fournir aux instances de décision.

Fin de la réunion

Tous les documents de la démarche sont présents et disponibles sur Internet : <http://www.nord-pas-de-calais.developpementdurable.gouv.fr/?Aire-metropolitaine-lilloise>, rubrique accès professionnels – démarche cadre de cohérence AML (login : aml et mot de passe : aml5962)

Contact aml.dreal-npdc@developpement-durable.gouv.fr