

Démarche de cohérence Aménagement – Transports sur l'Aire métropolitaine de Lille

Comité technique 30 novembre 2011

Relevé de décisions

Rappels: Lors du comité de pilotage de lancement de la démarche du 15 mai 2009 a été validée la nécessité d'élaborer collectivement un document de référence permettant d'articuler et de mettre en cohérence à l'échelle métropolitaine les politiques d'aménagement et les politiques de déplacements.

Nous arrivons à la fin de la première phase préparatoire et à l'élaboration du cadre de cohérence. Le comité technique s'est tenu le 30 novembre dernier en préparation d'un prochain Comité de pilotage dont la date reste à fixer.

Ce comité technique a été l'occasion de présenter la synthèse des résultats du travail mené:

- *Analyser les dynamiques en cours et à venir d'ici 2020 et 2030 au travers de l'élaboration d'un scénario appelé « des dynamiques engagées », basé sur l'analyse des projets des partenaires qu'ils considèrent comme devant être achevés d'ici 2020 ou 2030.*
- *Cet exercice a un but tout d'abord « pédagogique » afin de faire toucher du doigt ce qui « peut » se passer d'ici 10 à 20 ans et les « cohérences ou incohérences » que cela peut générer, soit entre les projets eux-mêmes, soit par rapport aux grands enjeux du territoire.*
- *Proposer des pistes pour l'élaboration de scénarios alternatifs qui serviront pour l'élaboration du cadre de cohérence lui-même.*

L'exercice d'analyse s'est volontairement orienté vers la **recherche des problématiques qui apparaissent ne pouvoir être réglées correctement que à un niveau dépassant les échelles de gouvernance territoriales**.

Le document de synthèse présenté en comité technique comporte 5 parties:

- Un préambule
- Le rappel de la démarche et son état d'avancement
- L'exposé lui-même de l'analyse des dynamiques engagées
- Une synthèse et la présentation de ce que sont les dynamiques engagées, en ce qu'elles touchent des problématiques à l'échelle de l'AML
- Des préconisations pour la poursuite de la démarche

1. Dynamiques engagées

Globalement, les DGS, ou leurs représentants, membres de ce comité technique ont salué le travail effectué et marqué leur accord avec les principales problématiques et enjeux qui nécessitent d'être traités dans la poursuite de la démarche.

Au-delà, des observations ont été faites par les participants sur un certain nombre de thématiques. Elles sont synthétisées ci-après:

- **Transfrontalier** : les dynamiques belges sont peu évoquées et certains participants évoquent qu'il conviendrait d'aller plus loin sur cet aspect. Toutefois, il s'avère que la remontée des informations sur le versant belge est difficile et qu'en tout état de cause, celles-ci ne pourront pas être intégrés au document actuel. La base de données projets sera complétée au fur et à mesure des données obtenues.
- **L'analyse des projets** : D'une façon générale, l'analyse par les projets tend à ne pas prendre suffisamment en compte l'aspect « volontariste » des politiques publiques mises en œuvre sur les territoires, notamment en matière de politique de la ville.

Les formulations employées dans le document et la présentation du jour donnent de ce fait une vision globalement un peu pessimiste de la capacité des dynamiques engagées à répondre aux enjeux du territoire.

En particulier, concernant les grands projets de transport, les formulations pourraient être reprises de manière plus « interrogative » sur leurs impacts, ou plutôt sur les insuffisances de ceux-ci sur la congestion, pour ne pas laisser croire à l'impuissance des politiques publiques.

Par ailleurs, les projets de l'Etat et de la Région n'apparaissent pas suffisamment présents. En particulier le projet de RER ou de contournement sud-est de Lille. De même, des projets comme le « Plan Bus » de LMCU ne sont pas cités. Plus généralement, l'analyse ne fait pas apparaître qui sont les porteurs, où sont implantés les projets importants, ..., ce qui apparaît toutefois logique au regard de la nature et des objectifs des réflexions qui ont été menées dans le cadre de ces « dynamiques engagées ».

- **Consommation d'espace** : les dynamiques engagées montrent une incohérence avec les objectifs de réduction, évoqués en particulier dans le SRCAE, sans qu'il y ait eu d'évaluation des moyens nécessaires pour atteindre ces objectifs. Par ailleurs, les chiffres annoncés ne sont pas toujours cohérents avec d'autres analyses, ce qui montre surtout la difficulté à s'entendre sur la définition des indicateurs employés (consommation, artificialisation, ...).

Même si, globalement, cela ne remet pas en cause le constat d'une augmentation globale de la consommation d'espace, notamment par les projets de logements individuels et de zones d'activité, un travail spécifique sur cette question, permettant de disposer d'un référentiel commun, de données communes, et d'une déclinaison territoriale indispensable à une vision cohérente et à un travail prospectif, mériterait d'être mené. Ce complément d'étude paraît indispensable au regard de l'augmentation constatée, et donc de l'importance des actions à conduire pour contrecarrer cette tendance.

- **ZAE** : Concernant l'accessibilité des zones d'activité, le constat réalisé de la faible relation avec les transports en commun doit être relativisé. Il aurait été utile de présenter des analyses en séparant les ZAE denses en emplois des autres, d'apporter une analyse sur leur localisation et sur les types d'activités qu'elles supportent. Toutefois, sauf à entrer dans une analyse de chaque projet, ce qui n'était pas dans la commande, l'analyse des dynamiques engagées ne permet pas d'identifier ces différences.
- **Friches** : C'est une spécificité territoriale qui n'est pas suffisamment abordée dans la synthèse. Les collectivités ont besoin d'un accompagnement sur le sujet.
- **Étalement, artificialisation et densité** : Il est observé qu'en termes d'attractivité pour les entreprises, la structuration de l'espace de l'AML, avec ses possibilités encore importantes d'implantation en périphérie des zones urbaines, sur un espace plat, apparaît comme un atout. En particulier, la facilité d'implantation en extension par rapport au bord à canal représente dans ce sens un atout pour le territoire (ex. du futur canal Seine-Nord-Europe pour l'implantation d'activités / bassin parisien).

Il est noté également que cela représente également un risque important d'incohérence à gérer avec les questions de TVB.

- **Logement et projections démographiques :** Les conséquences du vieillissement ne sont pas vraiment abordées (mobilité, logement, besoins en services, pouvoir d'achat).

Par ailleurs, il est observé que les objectifs démographiques des SCoT sont des objectifs « politiques » dont la somme au niveau de l'AML a un sens relatif et ne doit pas servir de référence de comparaison par rapport aux projections démographiques de l'INSEE. Il serait plus juste d'insister sur les aspects de concurrences territoriales que ces différences peuvent engendrer..

Il est important de donner des exemples provenant de l'ensemble de l'aire, et pas seulement de l'agglomération de Lille.

L'intégration du SRCAE est présentée seulement comme un processus descendant: certes ce schéma s'impose à la démarche, mais la dynamique au sein de l'AML peut elle-même générer sa propre démarche territorialisée « air-climat-énergie ». La présence de la Région et de l'État est importante pour accompagner cette perspective.

- **Lever des confusions :** La rédaction ne fait pas assez ressortir les différences qui existent entre les termes « espace rural, espace agricoles, espaces naturels », qui sont des notions différentes. Par ailleurs, elle ne fait pas assez ressortir les différentes composantes de la trame verte et bleue, dont les espaces actuels de protection représentent une partie importante. Les projets recensés viennent en partie compléter le dispositif.

Les remarques seront intégrées au mieux dans les prochaines présentations et dans le document présenté au comité de pilotage.

2. Préconisations

Suite aux discussions et échanges, un travail de reformulation de ces préconisations doit être mené. En particulier, la notion de cadre de cohérence a été préférée à celle de « schémas » et il a été jugé qu'une priorisation devait être faite dans les thématiques à traiter, la distinction entre les propositions de « schémas » et les thèmes du plan d'action d'accompagnement n'étant pas toujours très claire ni souhaitable à ce stade.

Sur le fond, ces préconisations comportaient:

1) Une proposition de « **cadres de cohérences thématiques** » à établir sur un certain nombre de sujets:

- L'organisation d'un système de transport et de mobilité avec:
 - Une hiérarchisation du réseau au regard des types de trafic (transit, échanges, local..) et la réalisation des infrastructures multimodales qui pourraient apparaître nécessaires
 - L'intégration des systèmes de transports en commun et le développement des pôles d'échanges et parcs relais
- Le développement coordonné des ZAE, principalement à vocation industrielle, logistique ou commerciale, en lien avec les plates-formes, bi ou tri-modales.
- Le développement de l'accessibilité des ZAE, en lien avec les systèmes de transport en commun.

2) **Des plans d'actions d'accompagnement** sur des thématiques comme le développement du co-voiturage et des modes « doux » de transport, la mise en œuvre de mesures d'exploitation et de régulation visant la diminution de la saturation des grands axes routiers, la maîtrise foncière, l'élévation de la matrice environnementale et le renforcement des mesures de protection de la ressource en eau potable, ou encore la promotion et

l'accompagnement pour la mise en place d'une agriculture bio et le développement de circuits courts de distribution.

3) La définition d'une « **trame de fond** », basée sur les éléments de protection liés aux enjeux de la biodiversité et des espaces agricoles et de nature, de la ressource en eau potable et des risques, ainsi que sur les éléments ou hypothèses démographiques sur lesquelles assurer le cadre de cohérence.

Le statut de la « trame de fond » fait débat. Est-ce un cadre obligé et réglementaire (par référence par exemple au SRCE), un cadre primordial mais non obligé, une marge de manœuvre ... ? La position de l'État sur ce point doit être éclaircie. Plutôt que « trame de fond », on pourrait parler de « toile de fond ».

Il est toutefois rappelé qu'avait été acté, lors du dernier comité de pilotage, que les éléments de la trame « verte et bleue », incluant les espaces agricoles, les ressources en eau et les risques, ne devaient plus être ceux sur lesquels on ne fait que constater les incidences mais devaient être pris en considération dès le départ des réflexions comme composante structurante du territoire. S'agissant de cette « trame », il faut parler des friches industrielles.

3. Poursuite du travail

Au regard de l'avancement de la démarche, il apparaît que le travail pourrait se poursuivre sous la forme d'**un scénario** (plutôt que plusieurs scénarios, ce qui complexifierait l'exercice) **éolutif et construit de façon itérative** avec l'ensemble des partenaires de la démarche (Conseil Régional, Conseils Généraux, LMCU, EPCI et SCoT du territoire sous l'animation de l'AML, et explorant les réponses qui peuvent être apportées aux différentes problématiques à traiter:

- Système de Transport et de mobilité (dont hiérarchisation du réseau, dont connectivité TC)
- La densité urbaine en lien avec l'utilisation de l'espace et la gestion du foncier
- L'implantation des ZAE et leur raccordement au système de transport et de mobilité
- La ressource en eau
- Le financement

Le travail pourra être décomposé suivant les thèmes entre ce qui relève de l'action commune coordonnée (qui relevait des « schémas » proposés auxquels ont préférera des « cadres de cohérence »), et ce qui relève d'orientations et objectifs communs qui pourront être mis en œuvre individuellement.

Une organisation du travail doit être proposée au COPIL pour validation et permettre de donner un mandat clair pour continuer. La question de désigner un pilote pour chaque thème est posée.

Cette organisation sera basée sur une large participation des partenaires et devra intégrer les processus de validation nécessaires.

4. Conclusions

- Une re-formulation sera apportée dans la présentation et le document de synthèse en prenant en compte le mieux possible les observations émises en séance.
- Une proposition de programme d'action et de méthodologie de travail partenarial sera établie et fera l'objet d'une validation du comité technique, après accord des membres, par voie écrite.

5. Calendrier

- 19 décembre 2011: Présentation, par la DREAL de la synthèse des « dynamiques engagées » et préconisations en assemblée plénière de l'association AML
- 23 janvier 2012: AG de l'Association AML
- COPIL de la démarche : Recherche de date par le SGAR pour après le 23 janvier (Février)
- COPIL élargi : à réunir avant le 15 mars 2011

* * *

*

Participants: Voir liste jointe

Liste des participants

Nom	Prénom	Structure	Qualification
BAERT	Thierry	Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole	Responsable international / culture / AML
STARKMAN	Nathan	Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole	Directeur Général
DECAUX	Hervé	Association Aire Métropolitaine de Lille	Directeur
FAGNONI	Christel	Conseil Général du Nord	Directrice de la Prospective, de l'Aménagement, et de l'Économie
HOFFMANN	Hélène	Conseil Général du Nord	Chargée de Mission / Direction de la Prospective, de l'Aménagement et de l'Économie / Service Aménagement et Territoires
LEPERS	Didier	Conseil Général du Pas de Calais	Directeur Général Adjoint
ROSSIGNOL	Nicolas	Conseil Général du Pas de Calais	Directeur de la prospective et des Partenariats
DURUFLÉ	Yves	Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais	Directeur Général des Services
GUILLEMINOT	Bernard	Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais	Directeur Général Adjoint
HANNEBIQUE	Guy	Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais	D.G.A. - Directeur général aménagement régional et dynamiques territoriales
ADJRIOU	Chantal	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement	Responsable service connaissance
HOLDÉRIC	Jean-Christophe	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement	Chargé de mission démarche cadre de cohérence ECLAT / Division Aménagement Territoire /
LALAUT	Yves	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement	Directeur Adjoint
PASCAL	Michel	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement	Directeur
BONNET-GALZY	Marie Caroline	Lille Métropole Communauté Urbaine	Directeur Général des Services
FODOGNE	Simon	Lille Métropole Communauté Urbaine	Ingénieur principal développement de l'Eurométropole
DHAU DECUYPERE	Yves	Mission Bassin Minier	Directeur
FROGER	Vincent	Mission Bassin Minier	Directeur d'études observation / prospective
COUDON	François	Préfecture de Région	Adjoint au Secrétaire Général aux Affaires Régionales
STUSSI	Pierre	Préfecture de Région	Secrétaire Général aux Affaires Régionales