



PRÉFET DE LA RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service énergie climat logement aménagement

Affaire suivie par : Jean Christophe HOLDERIC

jean-christophe.holderic@developpement-durable.gouv.fr

Conclusions du Comité Technique du 06 mars 2013

Démarche cadre de cohérence pour l'aménagement et les transports sur l'aire métropolitaine de Lille

Ordre du jour:

- Rappel du calendrier des travaux passés et présentation des points clés du scénario des dynamiques engagées, dont une synthèse de l'étude conduite par les Conseils généraux du Nord et du Pas-de Calais, portant sur l'analyse des effets sociaux de la métropolisation
- Présentation méthodologique et orientations pour le Comité de Pilotage

Principales conclusions

1. formuler des choix de stratégie opérationnelle traduisant le niveau d'ambition à proposer aux élus ;
2. organiser à cette fin la tenue d'un Comité de Pilotage intégrant les EPCI dans les 2 mois en cohérence avec les calendriers de réflexions du SDRADT et du Programme opérationnel FEDER 2014-2020 ;
3. Affiner les propositions avec les ingénieries sur la base des diagnostics réalisés avant le Comité de Pilotage.

1. Rappel du calendrier des travaux passés, et présentation des points clés du scénario des dynamiques engagées

La DREAL rappelle les principaux éléments de calendrier et les enjeux de la démarche. Le dernier Comité de Pilotage a eu lieu en octobre 2010, le dernier comité technique a eu lieu en novembre 2011 et le groupe technique en octobre 2012.

La parution du projet finalisé sur les dynamiques engagées en juillet 2012 marque la fin de l'étape « préparatoire » au cadre de cohérence, pour envisager, moyennant quelques approfondissements thématiques, l'élaboration du cadre de cohérence en tant que tel.

La démarche se poursuit dans cette une période charnière marquée notamment par l'évolution de la loi de décentralisation et la préparation des programmes opérationnels 2014-2020.

Les participants ont rappelé leur adhésion aux principaux enseignements du scénario des dynamiques engagées, notamment son caractère non durable et non souhaitable pour l'aire métropolitaine.

Ils ont également souligné la nécessité de poursuivre ces réflexions partenariales, en entamant rapidement une phase plus stratégique et politique. Dans le calendrier stratégique et politique actuel (révision du SRADDT, préparation de la programmation européenne 2014-2020,

perspective des élections municipales en 2014), il est en effet important que le cadre de cohérence puisse rapidement émerger pour accompagner les démarches en cours, et renforcer leur cohérence d'ensemble.

2. Présentation synthétique de l'étude engagée par les Conseils Généraux (effets sociaux de la métropolisation)

Il s'agit d'une démarche exploratoire portée par les 2 départements dans le cadre d'un processus de concentration qui a vocation à s'ouvrir à d'autres partenaires.

Les objectifs, sont de mieux comprendre les « impacts sociaux » de la métropolisation et de questionner les phénomènes pour dégager de nouvelles politiques publiques qui prennent mieux en compte les problématiques sociales.

Les moyens sont de qualifier, mesurer, objectiver les impacts par 4 études avec l'Insee (contrastes sociaux et système métropolitain, migrations résidentielles et transformation sociale des territoires, impacts sociaux et dynamiques de l'emploi, impacts sociaux et attractivité) . Deux profils INSEE sont parus (Février 2012 (n°103) + Octobre 2012 (n°114)), et un troisième est prévu pour Juin 2013.

Un travail est en cours avec Acadie (cabinet d'études) sur l'élaboration de raisonnements et d'hypothèses pour interroger les politiques publiques et construire un référentiel d'analyse partagé .

Les principales conclusions mettent en avant des évolutions contrastées des profils sociaux des territoires : appauvrissement des centres urbains, amélioration dans le sud du Valenciennois, le Bavaisis, la deuxième couronne arrageoise, la Flandre intérieure... Le Bassin Minier n'est plus si homogène avec une amélioration relative de nombreux secteurs.

Des systèmes territoriaux de plus en plus interdépendants même s'ils conservent des fonctionnements et des vocations propres que les stratégies de développement local contribuent (utilement) à conforter.

La métropolisation est ce qui permet de comprendre cette interdépendance croissante : elle se caractérise par une mise en marché à l'échelle métropolitaine de l'offre et de la demande de travail, de logement ou encore de l'éducation

Cette mise en marché est avant tout une opportunité en ce qu'elle accroît l'univers des choix et les opportunités pour les ménages et les entreprises mais elle a pour corollaire une compétition plus grande entre les individus pour accéder aux meilleures places (concept de « lutte des places »)

Au terme de la première phase d'étude, les Départements sont confortés dans l'idée que la « question sociale métropolitaine » doit être considérée comme un facteur de développement métropolitain plutôt que comme un frein et qu'à ce titre elle devrait (sous réserve d'approfondissement et de partage) constituer un référentiel d'analyse collectif pour l'élaboration d'un « cadre de cohérence » de l'aménagement et des transports.

Les questions posées aux politiques publiques, notamment en matière d'aménagement, de transport ou de TVB :

- Est-ce que les projets et les dynamiques engagées contribueront à faciliter ou à freiner l'accès aux ressources métropolitaines pour les individus ?
- Est-ce que les projets et les dynamiques engagées contribueront à spécialiser davantage ou au contraire à diversifier les profils sociaux des territoires?

Quatre enjeux principaux identifiés pour les politiques publiques qui pourraient être intégrées à la réflexion comme variables clés dans le cadre de l'élaboration du cadre de cohérence :

- Accès des femmes au travail, eu égard au faible taux d'activité féminin en région et ses impacts sur la précarité des ménages ;
- Développement et sécurisation des emplois accessibles; développement de l'économie résidentielle ;
- Accessibilité territoriale ; mixité sociale et fonctionnelle des espaces ;
- Sécurisation des parcours, en particulier pour les « débutants », notamment pour les jeunes (premier emploi, logement autonome, passage au statut d'étudiant ou apprenti).

3. Présentation méthodologique et orientations pour le Comité de pilotage

Les participants ont souligné à nouveau la nécessité de poursuivre les réflexions partenariales, en entamant rapidement une phase plus stratégique et politique.

Dans le calendrier stratégique et politique actuel (révision du SRADDT, préparation de la programmation européenne 2014-2020, perspective des élections municipales en 2014), il est en effet important que le cadre de cohérence puisse rapidement émerger pour accompagner les démarches en cours, et renforcer leur cohérence d'ensemble.

Si l'objectif de la démarche est partagé par tous (renforcer la cohérence entre les différents projets d'aménagement et de transport à l'échelle de l'AML), il reste encore à en préciser l'ambition.

La mobilisation prochaine (au mois de mai 2013) d'un comité de pilotage de la démarche, élargi à l'ensemble des EPCI de l'AML, constituerait l'occasion de mobiliser les élus autour de la définition de cette ambition et autour de la consistance attendue pour le cadre de cohérence. Cette base politique permettrait alors de définir une feuille de route pour la poursuite des travaux.

Cette ambition devra s'appuyer sur les nombreux potentiels identifiés à l'échelle de l'AML (notamment en termes d'accessibilité et de positionnement européen, de valorisation de l'eau, d'articulation du développement autour du rail), dans l'objectif de renforcer son attractivité à l'échelle européenne. La réflexion devra s'articuler avec celles engagées dans le cadre des commissions politiques et techniques de l'association AML.

Une fois précisée l'ambition du cadre de cohérence, il conviendra d'analyser les écarts existants, thématique par thématique, avec le scénario des dynamiques engagées, pour proposer des leviers et des outils pour améliorer la synergie des projets, à l'échelle métropolitaine.

Il a été jugé important que ce travail s'appuie d'abord sur les stratégies existantes ou en élaboration aux différentes échelles (régionale, départementale, agglomération), ainsi que sur les projets déjà en cours ou identifiés. Les dimensions de la réflexion jusqu'ici peu développées (notamment sur les volets économiques et sociaux), pourraient être complétées dans un second temps.

Par ailleurs, il a été clairement réaffirmé que le cadre de cohérence n'est pas une procédure que l'Etat imposera aux collectivités. Elle ne débouchera sur des outils contraignant tel que la DTADD que s'il y a consensus pour estimer que c'est l'outil adapté au service d'une ambition partagée par le territoire de l'AML. Il s'agit donc de définir préalablement l'ambition collective à l'échelle de l'AML, en s'appuyant sur les volontés exprimées aux différentes échelles, et de la traduire par une stratégie opérationnelle permettant aux différents acteurs de développer leurs projets en bénéficiant d'une mise en synergie à l'échelle métropolitaine.

Fin de la réunion à 17h30

liste des participants page suivante

Participants :

PASCAL Michel	DREAL
DAVID Patrick	Préfecture de région
DECAUX Hervé (excusé)	Association AML
LABIT Julien	DREAL
HOLDÉRIC J-Chr	DREAL
VALERE Xavier-Yves	Préfecture de région
BORTOLOTTI Serge	Conseil général du Nord
POTEL Emmanuel	Conseil général du Nord
LEPERS Didier	Conseil général du Pas-de-Calais
ROSSIGNOL Nicolas	
HANNEBIQUE Guy	Conseil régional
RYCKEBUSCH Gilles	Conseil régional
BONNET-GALZY Marie Caroline	LMCU
MACKOWIAK Dany	LMCU
CLOS Oriol	Agence d'urbanisme de Lille métropole
BAERT Thierry	Agence d'urbanisme de Lille métropole
BERTRAM Catherine	Mission Bassin Minier
FROGER Vincent	Mission Bassin Minier
DUVILLIER Quentin	Association AML
DEGERMANN Jacques	RCT – Initiatives Durables
WEILL Frédéric	RCT – Initiatives Durables