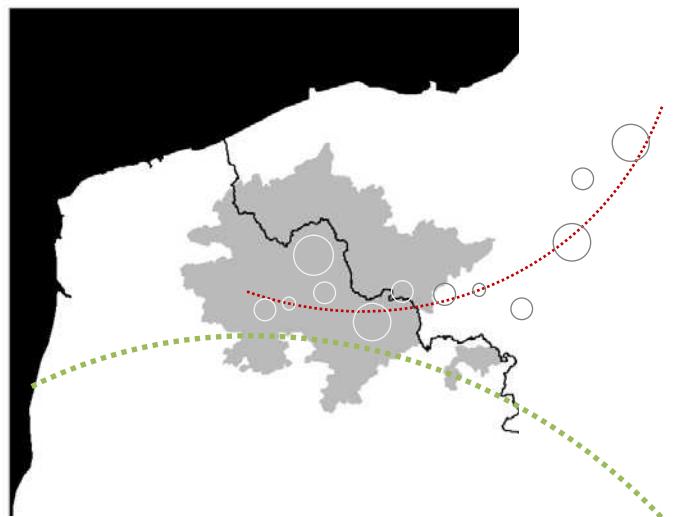


**1\_POUR UNE STRATÉGIE DE LA  
CONNAISSANCE\_18 FÉVRIER 2010**

**2\_TROIS GROUPES DE TRAVAIL POUR UN  
PROJET INTÉGRÉ\_12 MARS 2010**



**STUDIO □10**

**STUDIO ASSOCIATO  
BERNARDO SECCHI - PAOLA VIGANO'**

## **UNE ESQUISSE D'ÉTAT DES LIEUX**

**DÉMARCHE PRÉPARATOIRE À UN CADRE DE  
COHÉRENCE DE L'AMÉNAGEMENT ET DES  
TRANSPORTS POUR L'aire métropolitaine  
LILLOISE**

**MILAN/BRUXELLES  
AVRIL 2010**

## Une esquisse d'état des lieux<sup>1</sup>

Le deuxième tour de réunions avec les trois groupes de travail a essayé de donner un caractère plus systématique à l'énorme ensemble d'informations, de données, des cartes et d'analyses disponibles, d'orienter le travail des différents groupes de travail vers des thèmes qu'on peut reconnaître comme stratégiques, de croiser le résultat des travaux des différents groupes. Comme on pouvait s'y attendre, toute cette matière a encore une fois donné l'envie d'en savoir plus<sup>2</sup>. Ce qui, dans des limites raisonnables, sera toujours possible.

Les lignes qui suivent ne veulent pas être autre chose qu'une suggestion pour la construction d'une première esquisse d'un état des lieux partagé (étant donné qu'un état des lieux « définitif » sera présenté à l'Atelier Pivot du mois de juin)

C'est un support pour l'avancement du travail dans les réunions futures et, en particulier pour arriver d'abord à la construction de l'état des lieux partagé et cohérent et ensuite à la construction de scénarios pertinents puis à des projets cohérents<sup>3</sup>.

### *Trame verte et bleue*

Trois points ont émergé de la discussion du Groupe de Travail :

En premier lieu, il existe dans l'AML des projets partiellement réalisés qui nous enseignent beaucoup. L'exemple du parc de la Deûle en est peut-être le principal.

En second lieu : cet exemple a montré l'importance fondamentale de l'agriculture dans la constitution de la trame verte et bleue, aussi bien du point de vue du dessin du paysage que du point de vue de la mobilisation des acteurs concernés. Les effets de la trame verte et bleue sont importants du point de vue de la valorisation économique, culturelles et touristique<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Suite au débat lors de la réunion du Cotec du 24 mars dernier il est nécessaire, peut être, de mettre au clair le statut de ces notes: de la première *Pour une stratégie de la connaissance*, 18.02.2010, comme de la deuxième *Lille: trois groupes de travail pour un projet intégré*, 12.03.2010, de cette troisième et de celles qui suivront.

Elles sont signées par l'équipe Secchi-Viganò-Orgeco-Citec, donc elles n'engagent que l'équipe qui, d'ailleurs a été mandaté d'animer les groupes de travail et de reporter au Cotec et à l'Atelier Pivot les résultats de leur travail en essayant d'amener lesdits travaux vers la plus haute cohérence possible. Pour faciliter la réflexion de tous le partenaires il est opportun que ces notes circulent (si possible avant les réunions), mais il est hors discussion qu'elles doivent être validées par quelqu'un avant ou après les réunion. On peut discuter ce qui n'a pas encore été validé ; lorsqu'une une position a été validée on ne la discute plus.

Il est peut être possible de repérer dans ces notes des imprécisions ou des erreur (soit dans le domaine de l'interprétation, soit dans les données cités) ; dans ces cas on remerciera ceux qui nous les signalent. On donnera à ces notes un caractère cumulatif : c'est à dire que des thèmes contenus dans les notes précédentes peuvent être repris dans la note successive.

<sup>2</sup> en particulier il faut souligner que il manque encore tout type d'information pour la partie belge de l'aire métropolitaine

<sup>3</sup> Le mot cohérence pose quelque problème : tout d'abord de quelle cohérence parle-t-on ? d'une cohérence technique principale formelle assurant des continuités ; d'une cohérence attachée au respect des critères régaliens issus du Grenelle, ou encore d'une cohérence des prises de décision au sein de l'Etat, et avec les diverses collectivités. En fait, il y a plusieurs niveaux et échelles de cohérence dans des mailles territoriales différentes qui posent des questions de gestion plus ou moins délicates de conflits locaux. Il faut s'interroger si le but de parvenir à un schéma cohérent et consensuel est un objectif vraiment crédible.

Mais alors quel degré d'incohérence est acceptable?

<sup>4</sup> pour le parc de la Deûle : en trois ans, on a eu une augmentation de 88% de la valeur de vente des terrains; 600 000 passages par an, avec comme conséquence la nécessité de faire baisser, diluer la pression sur le milieu, afin d'en assurer la fonction écologique

(moyen : jouer sur l'agréable et le désagréable...), tout en laissant profiter au promeneur de l'entièreté du site. La valorisation des espaces autour de la trame verte peut engendrer un phénomène de *gentrification* Pour l'éviter et d'éviter de produire des zones élitistes plusieurs participant au GT pensent qu'il est nécessaire (et suffisant ?) de lier la trame verte au transport collectif.

En troisième lieu, la trame bleue a été malmenée dans le passé et mérite dès à présent une attention beaucoup plus forte.

**Première conclusion de ces considérations : la trame verte est bleue est partout, mais il s'agit d'une trame qui pose problème.**

L'agriculture de l'AML est confrontée à une dominance périurbaine marquée par une pression foncière ; un cloisonnement de l'espace par l'urbanisation et les infrastructures ; un « chevelu » hydraulique très développé avec peu de relief ; une propriété foncière morcelée où domine le fermage et, enfin, malgré toutes ces atteintes par une mise en valeur agricole de 50 à 65 % de la surface de l'AML selon les territoires<sup>5</sup>.

L'agriculture dans l'AML a, d'ailleurs, une fonction socio-économique importante : 13 800 exploitations sont une source d'emplois non négligeable (familiaux et salariés directs et induits ; 8 800 actifs à la production , soit 23 200 équivalents temps plein ; 27 000 emplois dans l'Industrie Agro-alimentaire. La proximité d'un puissant bassin de consommateurs (4 millions env. d'habitants au niveau régional, 3 millions env. dans le périmètre AML) suggère de renforcer les liens entre la production et la consommation (circuits courts, filières....).

En plus elle peut avoir un rôle paysager ; elle façonne et entretient le paysage (cadre de vie des habitants), contribue à la diversité des paysages et à l'équilibre entre la ville et la campagne.

Elle peut avoir un rôle aussi dans l'alimentation et la protection de la ressource en eau, dans la maîtrise de l'écoulement des eaux, dans la biodiversité.

Aujourd'hui il ne s'agit donc pas d'imaginer par une approche réductrice, seulement des couloirs, par exemple le long des parcours de l'eau, où d'imaginer un tressage du territoire par ces mêmes couloirs, mais d'étudier la « matrice » du territoire.

Dans la constitution de cette matrice les éléments de biodiversité liés à l'activité agricole sont importants et il faut bien comprendre qu'ils ne sont pas seulement des éléments à préserver, mais qu'il s'agit, comme pour l'eau, d'une ressource importante pour la valorisation du territoire<sup>6</sup>. Pour cette raison il faut que les agriculteurs soient des acteurs dans la gestion environnementale du territoire (lutte contre l'érosion et implication des agriculteurs dans les aménagements fonciers volontaires, liés à un ouvrage linéaire ou à l'érosion)<sup>7</sup>.

Dans cette perspective il faut quand même dire que toutes les études présentées montrent à l'évidence la possibilité de construire une trame verte (et bleue) dans des

---

<sup>5</sup> l'exploitation agricole peut être en relation avec la nature des sols et la topographie, mais, à l'état actuel, on ne dispose pas d'informations systématiques à ce propos

<sup>6</sup> Ce qui évite d'imaginer que le but principal de la trame verte et bleue soit d'approvisionner le territoire et ses habitants de lieux d'aménités.

<sup>7</sup> Les agriculteurs en effet demandent de passer de la phase inventaire à l'élaboration d'un projet en associant en amont la profession agricole et demandent en particulier, à partir des inventaires de biodiversité, de définir des priorités, de répertorier l'ensemble des sites non agricoles ( friches, espaces publics ou privés) en appliquant la notion de gestion différenciée, de répertorier les dispositifs existants, d'étudier et négocier enfin les dispositifs complémentaires si nécessaire en élaborant un programme d'actions et des mesures d'accompagnement. Il est possible de trouver des accords pour mailler des grands territoires agricoles par des chemins de promenades, en échange de la sécurité d'exploitation de ces terres. Ces négociations entre agriculture et urbain permettent de passer d'un état précaire au bail à long terme. Il serait donc possible de passer à l'acte partout où il est possible d'assurer des pérennités de l'exploitation, « ce qui vaut toutes les PACs ».

vastes territoires aux bords de la région<sup>8</sup>; plus difficilement dans son cœur fortement urbanisé<sup>9</sup>. Tout ça est très important mais c'est justement dans les zones les plus urbanisées qu'il faudrait essayer de faire un effort pour développer des connections biotopiques même de dimensions réduites. Une connaissance plus détaillée des terrains agricoles est, à ce propos, fondamentale<sup>10</sup>. L'étalement urbain, dont on parlera après, peut être géré et, les cas échéant contrasté, justement en le tramant par des *patches* et couloir verts où développer la biodiversité.

**C'est donc dans la zone centrale de la région qu'il faudrait aller plus en profondeur et en détail dans nos analyses.**

Une réflexion sur la biodiversité implique d'ailleurs une connaissance plus approfondie du régime des eaux<sup>11</sup>, des eaux de surface et de celles souterraines, à partir peut être des deux axes structurants de la Lys et de l'Escaut et en particulier à partir des zones inondables dans différentes hypothèses de leurs crues (vicennale, centennales et aussi cinq centennales)<sup>12</sup>.

Une carte des zones inondables (dans les différentes hypothèses) n'est pas seulement nécessaire pour une analyses correcte et une évaluation des risques (par exemple pour tout ce qui, logement ou activité, est localisé à l'intérieur desdites zones); les zones inondables sont aussi celles où prévoir des zones humides, thématique prédominante pour la TVB et où peut se développer de la biodiversité, surtout si on décide, dans la phase scénarios et projet de « donner plus d'espace à l'eau »<sup>13</sup>. L'eau d'ailleurs est une ressource importante pour l'agriculture et pour la vie des habitants de l'AML. Il est surprenant que des territoires riches d'eau doivent aller acheter l'eau potable ailleurs<sup>14 15</sup>.

<sup>8</sup> Dans ce cas les analyses, très correctement ont concerné toute la région Nord-Pas de Calais ce qui prouve la nécessité, comme on verra aussi pour les autres groupes de travail, d'élargir le périmètre d'étude au-delà de la AML proprement dite.

<sup>9</sup> Il faut dire que le relevé de l'état existant (lieux protégés, etc.) montre dans les parties "périphériques" de la région une structure spatiale de *patches* plutôt que de couloir et trames, même si il révèle aussi des potentialités à ce propos. Un analyse plus poussée de la "matrice" du territoire pourrait nous dire si l'hypothèse à cultiver est celle de la trame ou des *patches*.

<sup>10</sup> En effet 61% de la région est constituée par des surfaces agricoles. Il s'agit dans la pluspart des cas et surtout dans les zones périurbaines, comme on a déjà dit, de petites et moyennes fermes, donc d'une quantité importantes d'agriculteurs avec lesquels sera nécessaire évaluer les possibilités d'intégrer les espaces agricoles dans la TVB. Le problème concerne surtout les limites des PLU, là où les communes repoussent tout ce qu'elles ne veulent pas voir.

<sup>11</sup> Sur les eaux et leur qualité, avec toute les conséquences pour ce qui concerne les ambiances humides comme habitat pour les différentes espèces aquatiques et terrestres on a vu, dans le premier tour des GT, des analyses très fines et on en a des propositions très intéressantes. Des cartes plus détaillées des eaux (des rivières jusqu'aux petits canaux d'irrigations) seraient indispensables pour étudier les relations entre la trame verte, l'exploitation agricole de la région et la trame bleue.

<sup>12</sup> Des données et cartes à se propos existent certainement même si on les a pas évoquées dans la réunion du Groupe de Travail. Il suffit les sortir et entamer une réflexion à partir d'elles. Il faut noter que ces données sont un peu complètes: pas de plus hautes eaux connues (c'est en cours dans les dd tm), ni de cartographie pour le moment des cuvettes d'affaissement (bassin minier) (en cours mission bassin minier), ni de relevés propres et harmonisés en SIG des inondations constatées. Tout ceci est en cours de réalisation.

<sup>13</sup> Il faut souligner que la "philosophie" des ingénieurs qui s'occupent de ces problèmes a récemment changée d'une manière radicale et d'une approche de « résistance » à la crue (qui fait confiance au "béton") on est passé à une approche de « résilience » qui vise à donner plus d'espace à l'eau.

<sup>14</sup> Il faut signaler le manque d'une carte des lieux de captage

<sup>15</sup> Des changements tactiques sont en train de se faire au niveau des zones d'activité, par exemple, où des efforts peuvent être faits en terme de gestion des eaux et de surfaces d'infiltration. Mais combien de surface imperméable existe, et qui en sont les responsables ? Selon plusieurs intervenant, il faut arrêter de réfléchir en termes de zoning et introduire dans le plan d'urbanisme le concept du pourcentage écologique et d'une trame verte et bleue comme un tissu sous-jacent à tout projet. Dans certaines villes flamandes, il ne s'agit pas d'un service, mais d'une pensée qui traverse tout leur organisme.

La trame vert et bleue offre aussi des lieux où prévoir des espaces d'aménité, ce qui a une certaine importance pour l'attractivité de la région, et induit en général une hausse de la valeur de l'immobilier, ce qui pourrait avoir des effets sur les inégalités sociales, mais ce qui est plus intéressant, c'est que les gens vivent mieux dans un tel cadre.

### *Trame urbaine*

Les nombreuses et nouvelles cartes présentées, toutes très intéressantes et qui pour le deuxième tour des GT on été ultérieurement développées, ont montré que pour l'état des lieux (qui n'est jamais neutre et sous-entends donc toujours une interprétation) il y a deux ou trois problèmes qui demandent un approfondissement.

Le premier concerne la « forme » de la métropole, son contenu et son évolution. Comme on l'a déjà dit, il est exclu qu'on puisse lire le territoire de l'AML comme celui d'un centre urbain radio-concentrique. On peut plutôt y reconnaître différentes « parties » :

- ✓ le noyau central (Lille-Roubaix-Tourcoing) lui-même très contrasté;
- ✓ le « bassin minier » qui tend à se spécialiser,
- ✓ un arc qui s'étend jusqu'à l'est en Wallonie et au-delà en Allemagne ;
- ✓ une zone d'étalement urbain privilégié entre le noyau central et l'arc minier
- ✓ et au-delà de celui-ci des villes moyennes avec une autonomie partielle.

En réalité la situation est beaucoup plus complexe et cette trame urbaine est, peut-être, en train de se défaire ; elle existe mais a été mise à mal ces dernières décennies, jusqu'au point de devenir douteuse. Ce n'est pas seulement le logement individuel, mais toutes les activités et tous les usages, qui s'étalent en produisant des différences. On a observé par exemple que l'étalement urbain à l'ouest est différent de celui à l'est ; que même dans le bassin minier existent des différences ; que Lille n'est pas Roubaix, etc.<sup>16</sup>

Le travail sur ces différences apparaît important parce qu'elles correspondent probablement à des différences morphologiques et typologiques pour ce qui concerne le bâti<sup>17</sup>, à des différences sociales accentuées pour ce qui concerne les habitants, à des différences de relations avec le noyau central et les établissements publics qu'y sont localisés (Université, écoles, hôpitaux, etc.).

Le deuxième concerne l'évolution probable, possible et désirable de cette « forme ». Les analyses démographiques de l'INSEE pour l'AML ne sont pas très enthousiasmantes puisque l'AML se développe moins que toutes les autres grandes agglomérations françaises. L'attractivité résidentielle de l'AML par rapport aux autres

---

<sup>16</sup> On a observé, par exemple, que les interventions publiques sortent de la structure urbaine traditionnelle : les logements sociaux sont épars. Le discours public de densification s'écarte souvent des pratiques. Il ne s'agit pas d'une bataille contre le périurbain, mais de la spécialisation sociale définitive du territoire : échec des discours sur la mixité urbaine et sociale ; logement social dans la ville, le privé à la campagne.

<sup>17</sup> Il faut bien souligner qu'une politique de réduction de la consommation d'énergie (Grenelle) implique une action très forte sur le stock du bâti existant. En générale et en première approximation on peut penser que, de ce point de vue, le stock soit plus ou moins performant selon l'âge de construction et ses caractères typologique, mais on n'a pas d'informations (même par échantillon) à ce propos.

métropoles françaises et belges est encore très faible. La métropole n'est pas suffisamment productrice de développement et ne parvient pas à retenir ses habitants.

Le vieillissement de la population et les difficultés économiques persistantes rendent difficile d'imaginer que la population de l'AML puisse se développer d'une manière forte et autonome. Dans un scénario pas trop extrême il faut tenir en compte la possibilité que dans le futur proche la population de l'AML baisse sensiblement<sup>18</sup>. Pourtant il semble que le noyau central attire plus que le bassin minier et donc que la « forme » de la métropole évolue d'une manière asymétrique ou déséquilibrée (par rapport à son histoire économique et industrielle qui avait fortement dopé le bassin minier). Le thème de l'attractivité devient toujours plus important aussi bien pour le noyau central que pour le bassin minier<sup>19</sup>.

### *Trames et réseaux des transports*

Si au premier tour le groupe s'était concentré sur les demandes de déplacements, notamment des résultats d'enquêtes et de comptages, dans ce deuxième tour le GT a porté davantage sur les offres de transport, aussi bien en transport de voyageurs qu'en transport de marchandises, sans oublier les demandes, surtout les éléments explicatifs des déplacements générés. Préalablement, une liste des études disponibles recensées entretemps a été présentée : elle montre la richesse des réflexions et les partenaires impliqués<sup>20</sup>. La DREAL a proposé une série d'indicateurs pour effectuer le diagnostic, portant à la fois sur l'organisation du territoire, les accessibilités, les niveaux de service, la caractérisation des différentes demandes et des comportements de mobilité.

Les indicateurs proposés sont nombreux et précis. Il est peut-être préférable de les hiérarchiser afin de leur donner une meilleure lisibilité et compréhension.

Un travail d'analyse thématique croisée permettrait de dégager des renseignements qui ne sont qu'implicites dans des cartes mono-thématisques. A titre d'exemple, en matière ferroviaire, il serait utile d'analyser la fréquentation rapportée au nombre de services proposés et croisée à la densité urbaine. De là on verrait mieux l'efficacité des lignes ferroviaires et le potentiel à gagner.

En terme de motorisation, il est évident que les ménages ruraux disposent d'un taux de motorisation plus élevé (en moyenne) par rapport aux ménages citadins, ce qui ne signifie pas que les zones rurales s'exposent à une plus grande difficulté de circulation ou risque de bouchon. Pour que ce paramètre traduise correctement une certaine vérité, il faudrait rapporter le parc automobile à la superficie pour arriver à une « densité de motorisation », croisé ensuite avec soit les emplois, soit avec le nombre d'habitants, ou

---

<sup>18</sup> Selon l'INSEE des 500 000 actifs actuels 1/3 sera à la retraite en 2020, quand il y aura 95 000 ménages en plus et 114 000 personnes seules en plus

<sup>19</sup> Que faire, par exemple, de l'arrivée du Louvre de Lens ? Construire la ville autour ? Le sentiment général est que si ce n'est pas possible, on passe à côté de tout. Le projet de TCSP est lui aussi un grand équipement qu'il faut réussir à accompagner. Il s'agit d'un enjeu par rapport aux flux vers le périurbain. Si le bassin minier rate Lens, tout sera bloqué pendant 50 ans. D'ailleurs le problème du

bassin minier est de garder les quelques cadres qui y habitent et de faire venir des gens de la métropole.

<sup>20</sup> Les éléments de diagnostic suivants ont été présentés en réunion: accessibilité des gares et périmètres d'influence, localisation spatiale des emplois 2006, mouvements domicile – travail et domicile – étude, possession de véhicules par ménage, niveau de fréquentations ferroviaires.

les deux à la fois. Ce ratio reflète ensuite la pression qu'exerce l'automobile sur l'espace de l'AML, et de là on pourrait définir des seuils pour les différents types d'espace que l'on souhaite mettre en place.

Cette notion de densité est plus représentative que les paramètres habituellement utilisés, tels que le parc automobile, le volume de trafic, le taux de motorisation, etc.

Concernant l'accessibilité des gares : il faudrait compléter cette accessibilité par le niveau de fréquentation, croisée avec la densité urbaine, comme le nombre d'habitants touchés par une gare.

Lorsque l'on parle de l'attractivité du transport ferroviaire, le phénomène de saturation est à analyser, car en France dans certaines régions, les trains commencent à être saturés en périodes de pointe, mais ils sont moins visibles et moins spectaculaires par rapport à la route.

Par ailleurs, il est nécessaire d'inclure une analyse de tarification des transports collectifs, une des clefs de réussite de l'intermodalité. Doivent être examinés les niveaux tarifaires, leur intégration au sein d'un système global, l'objectif à viser est un réseau uniifié pour les usagers quelque soit le type de réseau.

La CCI de Lille a souligné la nécessité d'une desserte en TC de l'aéroport de Lille. Par ailleurs, il ne faut pas négliger la concurrence belge en matière de transport de fret fluvial, les autorités subventionnant beaucoup de ports fluviaux en Belgique.

Quant au fret ferroviaire, le constat montre que certains embranchements vont disparaître du fait de leur abandon par la SNCF. L'intérêt du fret ferroviaire se situe évidemment au niveau de la massification de flux et de la distance de transport. Tout effort forcé serait voué à l'échec.

LMCU a souligné l'importance des déplacements de courte distance d'après les résultats de l'enquête ménages. Les déplacements domicile – travail sont souvent d'une distance plus importante. Ces déplacements de faible distance relativisent les éléments de conclusion issus de l'analyse des flux de pointe, et repositionnent le débat dans les zones urbaines. Or ces déplacements ne sont visiblement pas liés à la pratique de deux roues dont la part modale est en baisse constante depuis deux décennies sur la LMCU.

Apporter des réponses adéquates à des déplacements de courte distance, c'est déjà résoudre une partie du problème de déplacements en ville.

Néanmoins sous l'angle de l'environnement, les déplacements de longue distance ont un impact plus fort sur le gaz à effet de serre, et la réduction des volume de ces déplacement auront donc un impact plus significatif sur la réduction des gaz à effet de serre. La question qui est ainsi posée est la suivante : est-il pertinent et nécessaire de s'attaquer au problème de saturation automobile ? Le phénomène n'est présent qu'aux heures de pointe. Le changement de comportement ne vient-il pas du changement de notre manière à appréhender les problèmes de transport ? Car malgré les phénomènes de saturation observés, le réseau de voirie dispose encore de réserve en dehors des heures de pointe.

Les éléments présentés par la DREAL permettent de poser une première base de débat. Avec les contributions apportées en séance par les participants ainsi que les résultats de l'enquête ménages 2006, il est possible d'en tirer les enseignements suivants :

- la région Nord Pas de Calais dispose d'un réseau TER dense et l'utilisation en est assez importante. On relève surtout que les services ne convergent pas tous vers Lille en raison de l'organisation spatiale de la région qui présente, en plus de LMCU, plusieurs centralités urbaines régionales importantes, comme Arras, Lens, Valencienne, Hénin-Beaumont, etc. c'est un atout essentiel pour la bonne desserte en TER de l'AML ;

- parmi les projets recensés<sup>21</sup>, il semble que le développement d'infrastructure ferroviaire de transport de voyageurs se déploie surtout sur un axe nord/ouest – sud/est, comme Lille – Valencienne – Maubeuge d'un côté, et Douai – Lens – Béthune de l'autre. Malgré la forte influence de Lille, les programmes se répartissent toutefois sur l'AML de manière relativement équitable ;

- en matière de fret ferroviaire, les améliorations prévues sur l'axe reliant Dunkerque, Béthune, Lens, Cambrai, Maubeuge mettront en place un itinéraire d'acheminement de fret ferroviaire intéressant en desservant des sites logistiques au sud de l'AML. Il reste néanmoins la complémentarité à trouver avec la voie d'eau partant du port de Dunkerque jusqu'à Cambrai. Une des difficultés majeures de fret ferroviaire est la massification des flux, or la dispersion des sites logistiques sur le territoire de l'AML ne favorise pas son développement. Par ailleurs, contrairement au fret routier, les flux transfrontaliers de fret ferroviaire en échange avec le Benelux sont peu importants ;

- le réseau routier, bien qu'il soit très dense et constitué surtout de 2X2 voies ou plus, est confronté à un phénomène de saturation récurrent aux heures de pointe à cause de la concentration des demandes. La présence de trafic PL accentue cette situation de saturation. Les temps de parcours aux heures de pointe mettent en évidence les conséquences de la saturation sur les conditions de circulation sur le réseau structurant de l'AML. Néanmoins, il faut être prudent dans l'amélioration des conditions de circulation automobile, l'étalement de la demande et les reports potentiels permettraient de résoudre en partie des difficultés. Toutefois l'étalement de la demande pourrait ne pas être la bonne solution en terme d'impact environnemental ;

- en matière des comportements de mobilité<sup>22</sup>, pour la première fois en 2006, on observe une inversion de l'évolution du taux de mobilité. La part modale VP est également en diminution par rapport à 1998 pour arriver à 56%. Cependant le nombre de déplacements effectués en voiture reste important, de 2,12 déplacements par jour, certes en baisse par rapport à 1998, mais en hausse comparé à celui de 1987.

---

<sup>21</sup> la DREAL a groupé les projets recensés en trois classes : coups partis, en discussion, en questionnement. Ventilés en trois modes : route, fer et voie d'eau pour le transport de fret, et route, fer et TCSP pour le transport de voyageurs.

<sup>22</sup> Il faut noter que la plupart des analyses se focalisent sur le nombre de déplacements, laissant de côté les flux de proximité, alors que 60% des déplacements sont inférieurs à 3km. A ce propos il faudrait étudier en détail les déplacement des retraités : dans la population des retraités, le taux de possession du permis est bas, et s'atténue dans les années à venir. Les retraités d'ailleurs ne constituent pas un catégorie homogène : jusque 75 ans, leur mobilité est forte, et a lieu en dehors des heures de pointe. Au-delà de 75 ans, pas de mobilité.

- les parts modales VP varient de 33% à Lille, 52% à Tourcoing/Roubaix, à plus de 60% en banlieue de Lille. En dehors de la LMCU, la voiture présente une part modale proche de 2 tiers parmi les déplacements effectués, elle reste indispensable malgré les ambitions de développement des transports collectifs. Il est nécessaire de réfléchir sur l'articulation et les points d'accrochage entre la voiture et le TER en les positionnant à leur juste échelle<sup>23</sup> ;
- le temps de déplacements est de 15 minutes pour les voitures, en hausse de 2 minutes par rapport à 1998. Ce temps de parcours est relativement peu par rapport au temps moyen des transports collectifs qui est de l'ordre de 30 à 35 minutes. Etant donné que la vitesse moyenne estimée des déplacements en voiture est de 15km/h, la distance moyenne des déplacements en VP est donc de 3,8km, ce qui signifie qu'une part importante de déplacements effectués en voiture pourraient se faire en vélo ou à pied, la portée de la marche à pied peut aller jusqu'à 2,5 voire 3km, ce qui correspond à un temps de parcours de l'ordre d'une demi-heure à trois quarts d'heure ;
- la distance moyenne des transports en commun avoisine de 5km, supérieure à celle de la voiture, ce qui semblerait surprenant à première vue, c'est probablement le résultat d'une plus grande rigidité des transports collectifs par rapport à la voiture ;
- en termes de portée des déplacements, la distance moyenne de tous les déplacements est de 2,9km, et seulement 6% de déplacements ont une distance de plus de 10km. Les déplacements domicile – travail ont une distance moyenne de 5,3km, soit presque le double de la distance moyenne de tous les déplacements. Or ces déplacements pour motif travail ont lieu aux heures de pointe où la saturation du réseau de voirie est la plus importante, donc le temps de parcours important. La réduction de gaz à effet de serre passerait en premier lieu par une solution alternative efficace pour assurer ces déplacements domicile- travail : soit une relocalisation des emplois par rapport aux habitats, soit une offre de TC (ferroviaire surtout) crédible et attractive ;
- parmi les déplacements effectués pour motif « travail », la part modale VP s'élève à 72%, contre 56% pour l'ensemble des déplacements. En plus des offres alternatives crédibles qui sont TER et TCU, il faudrait également limiter l'offre de stationnement au lieu de travail, un des leviers les plus efficaces. L'enquête ménage révèle qu'à 15h, 40% du parc automobile sont stationnés au lieu de travail ou d'étude ;
- les transports collectifs urbains progressent dans LMCU, et captent une part modale proche de 10%, ce pourcentage correspond à l'ensemble de LMCU, et varie évidemment d'une commune à l'autre en fonction de la densité urbaine et de l'offre proposée. En dehors de LMCU, les TC ont une part modale de l'ordre de 5%, donc très faible. Ce niveau de part modale est à relativiser car l'efficacité des transports

---

<sup>23</sup> Toute ces analyses semblent offrir, ici comme dans d'autres métropoles, l'image de deux mondes séparés fournie par les déplacements (les deux sphères de la mobilité) : d'un coté les déplacements sur des distances plus longues en rapport avec le choix du lieu de travail et, de l'autre coté, les déplacements qui concernent la vie sociale et le quotidien, d'habitude déplacement de proximité. D'un coté on cherche maximiser la vitesse, de l'autre à valoriser l'espace.

collectifs dépend de deux facteurs : densité urbaine et niveau d'offre de transport. Il semble que dans les pôles urbains dits secondaires, il existe également des secteurs de forte densité urbaine, l'offre TC doit être envisagée à la bonne échelle. Au-delà des secteurs denses, il faut améliorer et optimiser les transports départementaux et le TER avec une bonne intermodalité ;

- parmi les déplacements en TC, 65% sont effectués en un seul mode. Les pratiques VP/TC restent marginales à la fois en pourcentage et en nombre de déplacements. On note toutefois que 3 000 déplacements VP / TER sont effectués par jour par les 24 000 recensés. Là également le potentiel de progression demeure très important. Il faut y ajouter la tarification unifiée qui constitue une des clés de réussite de la multimodalité ;

- compte tenu de la faible distance moyenne des déplacements, une des pistes d'amélioration serait de favoriser les déplacements en vélo dont la part modale est en constante diminution, passant de 19% en 1965, 4% en 1987, à 2,4% en 2006. La marge de progression est donc importante, la culture déplacements en vélo reste à développer ;

- le schéma de vélo-route de la région n'est pas la bonne démonstration, il répond à un besoin surtout de loisir. Pour les besoins quotidiens, il faut se mettre à l'échelle de chaque entité urbaine et proposer un réseau cyclable permettant d'inciter l'usage de vélo dans les déplacements quotidiens urbains ou à l'échelle communautaire ou communale. Comme ce qui a été dit ci-dessus, la marge de progression dans ce domaine est très importante ;

- la voie d'eau est affichée comme une alternative intéressante pour le Fret, mais son volume stagne, en parallèle, le transport routier de marchandise continue sa croissance très soutenue. L'AML dispose des atouts dans ce domaine avec de nombreuses implantations de ports intérieurs et autres quais fluviaux sur le réseau à grand gabarit. Là il est probablement nécessaire de combiner l'offre de transport, les mesures de fiscalité et la planification des sites logistiques afin de permettre une massification. Une analyse plus ciblée sur la nature de marchandises à transporter est à mener pour que la voie d'eau devienne réellement attractive, elle transporte aujourd'hui essentiellement des matériaux de construction et des céréales. De là se pose la question d'intermodalité pour les frets (ferroviaire et voie d'eau), l'acheminement vers la destination finale se fait probablement par la route.

### *Questions transversales*

Nos réunions ont posé plusieurs interrogations qui concernent en même temps tous les groupes de travail et auxquels on n'a pas encore réussi à donner une réponse claire ; peut-être serait-il utile dans les prochaines réunions des Groupes de Travail d'essayer de d'y apporter une réponse au moins provisoire.

*Mobilité et démographie* : quels liens entre évolution des mobilités et stabilité démographique globale accompagnée du vieillissement et du très grand âge, et de la multiplication des petits ménages ?

Ces populations sont elles plus dépendantes des transports collectifs ?

Comment les besoins de personnes âgées modestes dépendantes des services publics et de la proximité vont ils être satisfaits ?

Leurs besoins vont-ils accentuer les réponses de proximité, et à quelle échelle ? Pourquoi ne vont-ils pas favoriser l'habitat collectif ? Faut-il multiplier les résidences genre « béguinage » ?

Quel est le volume démographique de référence selon les différentes politiques : transports collectifs, équipements publics, logements : 5000/10000/15000 habitants ?

*Mobilité et emploi* : combien d'emplois vont évoluer et se déplacer dans l'espace, sachant qu'un grand nombre est lié à la composition démographique et à la répartition très diffuse des populations ?

Les « grands projets » repérés vont-ils modifier profondément la donne où ne jouent ils qu'un rôle marginal dans le volume et la géographie des mobilités ?

Quels effets en terme de besoins de mobilité sachant que 22% seulement des revenus sont imputables à l'économie productive locale ?(laboratoire de l'œil janvier 2009)

Comment vont évoluer les emplois publics ? Sont ils facteur d'étalement urbain où de concentration ? (voir le discours DRA)

L'augmentation massive de l'emploi féminin va-t-elle renforcer le besoin de transports collectifs, accentue-t-elle la proximité des emplois de service et des emplois domestiques ?

Quelles relations entre l'évolution des mobilités et un volume d'emplois globalement stable ?

Comment la localisation de certaines surfaces commerciales perturbe le rôle des centralités traditionnelles, comment leur desserte en transports collectifs est elle assurée ? Peut-elle être sensiblement améliorée ?

*Mobilité et aménagement du territoire* : comment répondre aux problèmes concentrés aux heures de pointe, alors que la mobilité est très composite et éclatée dans l'espace (34% seulement des déplacements sont uniquement domicile travail) : où sont les points noirs et les pointes ?

Hors l'agglo de Lille, il n'y a pas de pôle urbain fort mais une nébuleuse de communes qui n'ont pas la taille ni l'attractivité nécessaire ; doit on concentrer les efforts sur Lille élargi pour conforter sa fonction locomotive ou disperser les investissements sans rapport avec leur efficacité réelle ?

Quelles évolutions de la mobilité et de la mixité sociale si la métropole gagne 30 000 habitants et si simultanément le bassin minier en perd 50 000 ?

Faut il favoriser ce « rééquilibrage » au profit de la métropole encore bien fragile pour entraîner la région ?

Tous les territoires peuvent ils afficher la même volonté de croissance dans les SCOT ? Quelles complémentarités de fait s'installent entre la métropole et le bassin minier central « l'arc sud » pour le tertiaire comme pour l'habitat ?

Quel est l'impact des infrastructures de la mobilité sur la trame verte et bleue ? sont elles d'obstacle aux flux des eaux des crues ? quelle est la partie du réseau grandes infrastructures et du réseau capillaire qui risque d'être submergée pendant les crues ? quelles les conséquence sur le fonctionnement global de la région ?

Dans une région urbaine traditionnellement diffuse est-ce qu'on n'exagère pas le phénomène d'étalement ?

Le vrai problème n'est il pas plutôt la force du modèle dominant de la maison avec jardin, notamment dans le bassin minier qui copie les cités minières, et la mauvaise gestion de la densité avec le rejet des bâtiments collectifs ?

Quel est le vrai moteur de l'étalement urbain : la défaillance des villes qui ne produisent pas un cadre de vie correspondant aux aspirations dominantes, l'effet indirect de certaines politiques publiques (faibles COS dans les PLU, application mécanique de la loi SRU, remplissage désordonné des franges communales...)

La Région comme les communes affirme qu'il est possible de freiner l'extension constante des aires urbaines en développant davantage de mixité fonctionnelle dans chaque commune, en respectant la cohérence nécessaire entre les services, les emplois locaux les compétences et les besoins des résidents pour diversifier les fonctions des communes périurbaines et pour enrayer la désertification des communes rurales.

Sous couvert d'atténuer les besoins de déplacement des navetteurs, de volonté de réintroduire des emplois et des services pour rattraper l'évolution démographique dans les communes périurbaines ne pousse-t-on pas aussi de fait à une forme d'étalement urbain ?

**Au cours de cette seconde étape trois questions fondamentales et nouvelles sont cependant venues qui interrogent les fondements mêmes de notre démarche :**

- ✓ **au prétexte de définir un usage plus économe du sol, sommes nous réunis pour mettre tout le péri urbain au banc des accusés ? et si c'était le cas ne risquons nous pas de nous engager dans une voie sans issue ?**
- ✓ **Qu'est ce qu'un projet structurant du point de vue de son rayonnement territorial, de son contenu, de sa localisation ?**
- ✓ **Devant la force des évolutions observées et le poids du déjà là, ne doit on pas prendre pour ligne directrice de la réflexion l'objectif d'accessibilité généralisée et de diversification de l'offre de mobilité ?**

**STUDIO 010**  
**BERNARDO SECCHI**  
**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 BRUSSEL/BRUXELLES  
T +32 2 350 82 26  
EMAIL: SECCHI.VIGANO.BELGIO@SECCHI-VIGANO.IT

**ORGECO**  
**SIMON RONAI**

155, AVENUE JEAN LOLIVE  
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: CITED@CITEC.CH

**STUDIO 010**

