

# Démarche préparatoire pour un cadre de cohérence de l'aménagement et des transports pour l'aire métropolitaine lilloise

GT 3 : Armature des transports

Session 4, 9 novembre 2010 :

Lancement de l'analyse des divergences et convergences

# Rappel des grandes phases de la démarche

## Trois phases:

- **Phase 1 – Préparation : phase de mise en commun, aboutissant à une vision partagée du territoire de l'AML**
  - **Étape 1: État des lieux (Éléments de connaissance et recensement des projets)**
  - **Étape 2: Analyse des convergences/divergences**
  - **Étape 3: Construction de scénarios**
- **Phase 2 - Élaboration d'un cadre de cohérence partagé**
- **Phase 3 - Si nécessaire, élaboration d'une DTADD accompagnée de PIG pour sa mise en oeuvre**

# Les étapes depuis la session 3 du GT (28 mai)

- **8 juillet : production par la DREAL de rapports d'étape sur l'état des lieux et l'inventaire des projets (GT1, GT2, GT3)**  
*Note : l'état des lieux n'est pas définitif et peut toujours être actualisé et complété*
- **Fin septembre : production d'un rapport de synthèse de l'État sur l'état des lieux, présenté à l'atelier pivot du 7 octobre, au COTEC du 12 octobre, et au COPIL du 18 octobre (bref rappel du contenu)**
- **Début octobre : Rapport des bureaux d'études "État des lieux, un regard extérieur"**
- **7 octobre : atelier pivot, discussion de la synthèse État et du rapport des bureaux d'études**
- **11 octobre : présentation de la synthèse État à l'AG de l'association AML**
- **18 octobre : COPIL, précédé par le COTEC du 12 octobre (bref retour)**

# Les prochaines étapes

- **8 et 9 novembre : réunion de chacun des 3 GT pour avancer sur l'analyse des projets (cohérences et incohérences)**
- **25 novembre après midi : atelier pivot**
- **Puis, avant le COPIL de mai 2011,**
  - **élaboration du scénario de référence : "dynamiques engagées" à l'horizon 2030 : analyse des cohérences et incohérences au regard des tendances actuelles (prendre collectivement conscience des incohérences que comporte le « fil de l'eau »).**
  - **définition d'hypothèses pour la construction d'autres types de scénarios possibles.**

# Quelques enjeux relevés à l'issue de l'état des lieux global

## Trame verte et bleue

- **Les surfaces artificialisées représentent près de 25 % du territoire de l'AML, en augmentation continue depuis 1990.** L'amélioration environnementale des aménagements pourra participer à l'élévation de la qualité de la matrice écologique de la trame verte et bleue.
- Les espaces boisés et milieux humides ne représentent que 9 % du territoire, en légère augmentation. Cette augmentation est liée au développement des mares et étangs à vocations cynégétique et piscicole (dont la richesse écologique n'est pas comparable à celle des milieux humides naturels, en régression), ainsi qu'à la progression des espaces boisés en remplaçant des espaces ouverts et de cultures (plus de 50 % de la superficie totale de l'AML), également en régression.
- La composante « bleue » de la TVB est constituée des cours d'eau et des zones humides. Cette composante bleue est fortement réduite sur l'AML par rapport au territoire régional global. Donner plus d'espace à l'eau signifiera aussi favoriser une remise en état écologique des cours d'eau.
- Des **enjeux en matière de qualité de l'eau** émergent du fait de la forte pression anthropique sur les milieux : concordance des aires de protection des points de captage avec la trame urbaine.

La protection de la ressource en eau, l'accès à cette ressource, et la constitution de la TVB apparaissent comme des enjeux indissociables.

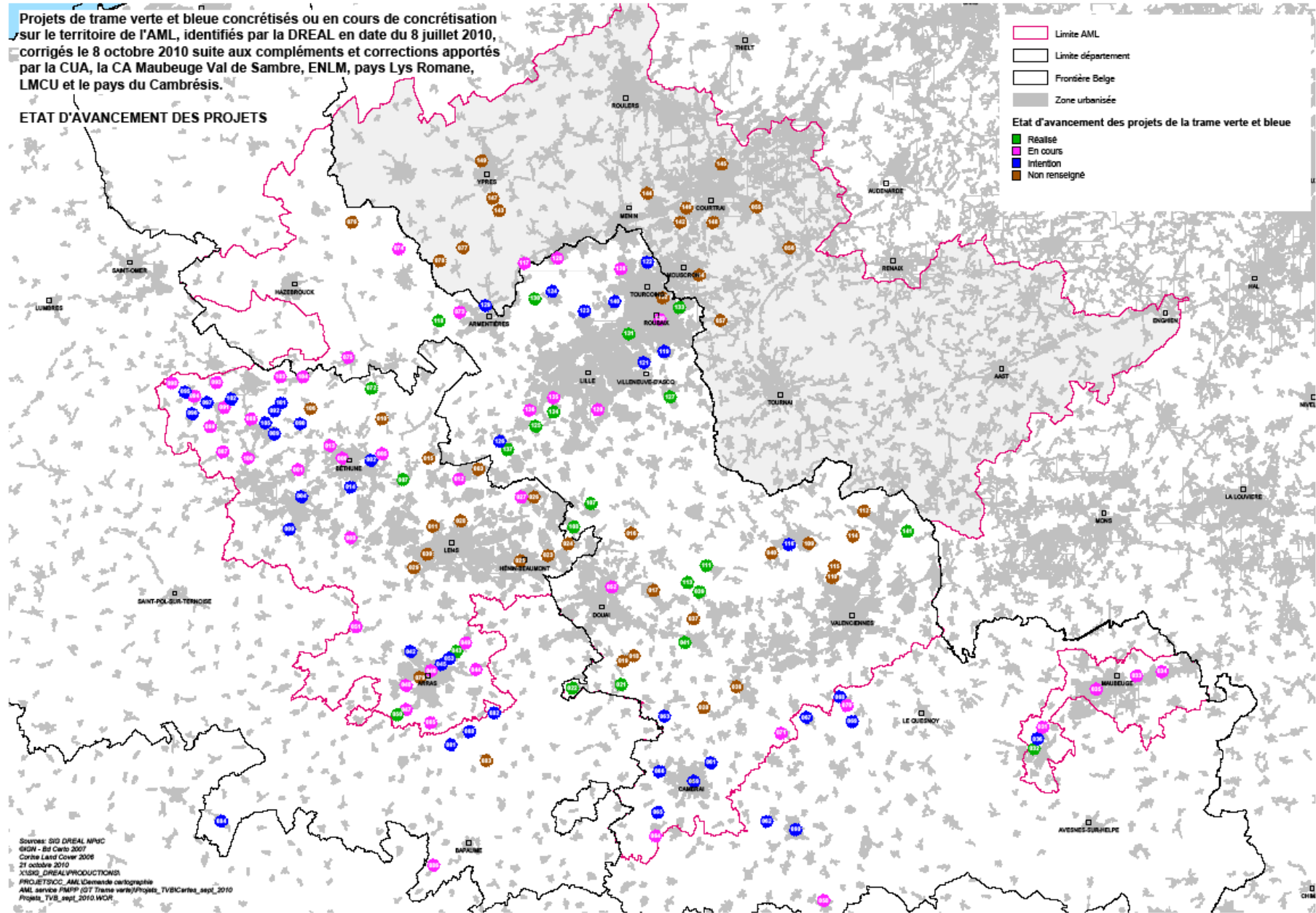
- L'AML est particulièrement concernée par les **risques naturels et miniers**.
- Les projets de TVB présentés montrent que la constitution de corridors à plus ou moins haute valeur écologique et l'amélioration du niveau écologique de la «matrice» du territoire sont possibles, et même programmées.

Projets de trame verte et bleue concrétisés ou en cours de concrétisation sur le territoire de l'AML, identifiés par la DREAL en date du 8 juillet 2010, corrigés le 8 octobre 2010 suite aux compléments et corrections apportés par la CUA, la CA Maubeuge Val de Sambre, ENLM, pays Lys Romane, LMCU et le pays du Cambrésis.

### ETAT D'AVANCEMENT DES PROJETS

Limite AML  
 Limite département  
 Frontière Belge  
 Zone urbanisée

**Etat d'avancement des projets de la trame verte et bleue**  
■ Réalisé  
■ En cours  
■ Intention  
■ Non renseigné



Sources: SD DREAL NPIC  
 IGN - Ed Cartho 2007  
 Carte Land Cover 2006  
 21 octobre 2010  
 N:\SDG\_ORIGINA\PRODUCTIONS\PROJETS\CC\_AML\Demande cartographie  
 AML service PMPF\GT Trame verte\Projets\_TVBCartes\_sept\_2010  
 Projets\_TVBC\_sept\_2010.WCM

# Quelques enjeux relevés à l'issue de l'état des lieux global

## Trame urbaine

- La question du rapport de l'AML avec les territoires qui l'entourent se pose avec d'autant plus d'acuité que les barrières frontalières tendent à s'effacer.
- De 1968 à 2006, par une série de renouvellements et de diversifications de son tissu économique, l'AML est parvenue à maintenir sa population et son niveau d'emploi. **Ces fortes perturbations économiques n'ont pas permis l'émergence d'un nouveau modèle social, économique, culturel et urbain partagé**, les mutations se traduisant surtout en migrations internes liées à l'emploi, générant des différenciations marquées au plan de la répartition de la richesse.
- La configuration topographique de l'AML a favorisé un phénomène **d'étalement urbain**. Facilitée par le développement des autoroutes, en l'absence de modes de transport alternatif efficaces sur ces parties de territoire, la périurbanisation a été le fait des classes moyennes : phénomène de ségrégation socio-spatiale.
- L'étalement urbain est le fait des zones d'activité et des zones commerciales. L'implantation des zones d'activité est orientée par la desserte routière et par l'ouverture sur le péri-urbain où résident les salariés.
- **Les dynamiques urbaines à l'oeuvre sur l'AML depuis 40 ans peuvent être regroupées en deux grandes tendances** (et les projets d'aménagement poursuivent ces deux tendances, porteuses de modèles distincts voire opposés) :
  - La première s'observe depuis 1975 et se présente comme une **extension spatiale de la trame urbaine**. En fin de période, entre 1998 et 2005, l'artificialisation de l'AML a progressé de 5,1%, évolution essentiellement due à l'extension urbaine
  - La seconde a commencé à se déployer à partir de 1990 et se présente comme un **recentrement de la trame urbaine** sur son armature principale : reconquête sociale et économique des agglomérations historiques, initiée par des investissements publics.

# Premiers éléments de cohérence ou incohérence

- **Au sein de la trame transports**

- Articulation entre modes de transport, que ce soit en voyageurs ou marchandises
- Utilisation partagée du réseau transport pour les marchandises et voyageurs
- Impacts de la réalisation d'infrastructures non cohérentes (efficacité, coût global)
- Interconnexions et interopérabilité des réseaux.

- **Interactions entre trame transports et TVB**

- Fractionnement du territoire : implantation et linéaire des infrastructures de transport au regard des infrastructures écologiques
- Impact des pollutions liées aux transports sur la trame verte et bleue
- Accessibilité aux espaces d'aménités pour les populations
- Participation de la trame transport à la TVB, par des aménagements environnementaux.

- **Interactions entre trame transports et trame urbaine**

- Articulations entre développement urbain et offre de transport multimodale.

La structuration plus forte de l'armature urbaine de l'AML représente un levier stratégique pour diminuer la longueur des déplacements liés à l'accès à l'emploi, aux commerces et aux services. La maîtrise de l'urbanisation passe par une organisation volontariste et coordonnée de l'accessibilité

- Articulation entre développement urbain et demande de mobilité.
- Effets de la localisation des activités industrielles et tertiaires (emplois), des services, des zones commerciales, sur la mobilité et les transports.
- Interaction entre structuration de la trame urbaine et organisation logistique des approvisionnements : points de rupture de charges et logistique urbaine.
- Extension urbaine, périurbanisation et mobilités induites.

## Premiers éléments de cohérence ou incohérence

- **Certaines interactions portent simultanément sur les trois trames, mais s'adossent à la trame verte et bleue**, traduisant le caractère particulier de cette trame dans l'analyse qu'il conviendra de réaliser dans la suite de la démarche.

Ces interactions sont liées au fait que les aménagements urbains et les infrastructures de transport sont consommateurs d'espace et générateurs de pollutions pouvant avoir un impact sur les espaces naturels et agricoles, les zones d'expansion des crues, ou la qualité des ressources en eau pour l'alimentation.

Par exemple :

- Interdépendance entre aménagement urbain, demande de mobilité induite et offres de transport qui en découlent, et la protection contre les risques naturels : risques d'inondation, risques liés aux mouvements de terrain et risques miniers, ... avec leurs incidences aux plans social et économique.
- Interdépendance entre les pollutions diffuses générées par l'activité urbaine et les transports, et la préservation de la qualité de l'eau, en particulier la protection de la ressource en eau pour la consommation humaine.
- Impacts, positifs ou négatifs, des aménagements urbains et des infrastructures de transport, au regard de la consommation d'espaces, qu'ils soient agricoles ou participant à la matrice écologique, et donc sur les potentialités d'amélioration de la trame verte et la préservation de la biodiversité.

Une stratégie d'ensemble est à imaginer à l'échelle de l'AML afin d'augmenter « la mobilité » globale de la population, c'est à dire sa capacité d'accès à l'information, aux services, aux commerces, à l'emploi, ..., tout en réduisant l'impact de cette mobilité en termes de consommation d'espace, de pollution (GES), de temps perdu dans les transports, de stress, d'insécurité, dans un objectif d'amélioration de la qualité et du cadre de vie de la population.

## Quelques débats autour de la trame des transports

- Le développement économique se fait encore souvent par l'aménagement de nouvelles ZA aux dépens de terres agricoles. Ces ZA sont presque toujours desservies par le seul mode routier et l'insuffisante hiérarchisation du réseau routier conduit leurs promoteurs à rechercher un accès rapide aux autoroutes, d'où les demandes de nouveaux échangeurs.
- L'insuffisante hiérarchie du réseau routier induit la cohabitation de différents types de trafics sur les autoroutes (local, d'échange, de transit) et leur saturation aux abords des agglomérations. Toutefois, programme d'actions visant à renforcer la hiérarchie du réseau ne risquerait-il pas d'entraîner une relance des investissements routiers et des trafics ?
- Le fonctionnement en étoile du nœud ferroviaire lillois a conduit à centrer sur Lille les dessertes TER et à programmer certains investissements sur le CPER (accessibilité de Lille Flandres, contournement fret de Lille). A l'échelle de l'AML, un autre type de fonctionnement peut-il être étudié ? (dessertes diamétrales, boucles).
- Les arrêts TER les moins fréquentés ne peuvent-ils pas dans certains cas présenter un potentiel de densification de l'habitat alors que l'évolution de la desserte TER a tendance à abandonner ces points d'arrêt et à proposer une offre plus consistante et accélérée entre gares principales autour desquelles l'habitat est déjà dense ?

## Quelques débats autour de la trame des transports

- L'articulation entre TER et transports collectifs urbains pourrait-elle, à l'échelle de l'AML, s'orienter sur une desserte améliorée des zones d'activité (ex : bus desservant les ZA entre les gares de Seclin et de Lesquin) ?
- Alors que les villes tournaient autrefois le dos à la voie d'eau, le bord à canal est devenu attractif depuis quelques années pour des fonctions qui peuvent entrer en concurrence : le transport et la logistique, les fonctions résidentielles, les aménités naturelles et les loisirs.
- La mobilité reste en enjeu économique et social fort, mais n'est-il est souhaitable de stabiliser le nombre de déplacements par personnes et par jour, tout en diminuant les distances parcourues, en particulier pour le domicile – travail réalisé en voiture et en augmentant le taux d'occupation des véhicules ?  
Toutefois, la métropolisation se nourrit des déplacements, ce qui tend à confirmer un besoin accru de transports collectifs à l'échelle de l'AML.
- L'équipement automobile des ménages de l'AML est en moyenne inférieur au niveau national : un rattrapage est-il envisageable ? Avec quelles conséquences ?
- Si la saturation du réseau autoroutier peut jouer un rôle régulateur vis-à-vis de l'augmentation du trafic, elle génère également un surcroît de consommation de carburant et des émissions de GES accrues. Une saturation optimum (70 km/h) peut-elle être organisée ?

## Quelques débats autour de la trame des transports

- Le recours à l'automobile dans l'AML ne doit-il pas être limité le plus possible pour deux types de déplacements : les déplacements quotidiens domicile – travail, dont la longueur continue à augmenter (40 % des émissions de GES pour 20 % des déplacements), et les déplacements très courts qui pourraient aisément se faire à pied ou en 2 roues ?
- Les 2/3 des mouvements de marchandises sur l'agglomération lilloise sont liés à la présence des habitants et impliquent donc une grande proximité : le fait d'éloigner la logistique des villes n'a-t-il pas pour effet d'accroître les flux routiers ? L'importance des flux de PL entre les arrondissements de Lens et de Lille en serait une des conséquences.
- Le constat de la circulation à vide de nombreux véhicules de transport routier de marchandises ne plaide-t-il pas pour une démarche d'aménagement logistique à l'échelle de l'AML, articulée avec des centres de distribution urbaine ?
- Les flux ferroviaires fret transfrontaliers sont peu importants, contrairement au fret routier, car le mode ferroviaire est paradoxalement peu présent sur l'axe Nord – Sud entre les ports du Benelux et la région parisienne. Sans pour autant préparer une concurrence stérile avec Seine Escaut, l'organisation d'un corridor ferroviaire N-S à travers l'AML est-elle à rechercher ?
- 60 faisceaux ferroviaires dans la région, environ 40 dans l'AML : faut-il les sauvegarder ?

## **Des projets qui font débat, des débats entre projets : liste non exhaustive !**

- **Quel projet global pour le sud de LMCU, autour du couloir majeur de trafics ?**  
**3 nouvelles zones de développement totalisant 220 ha supplémentaires et pouvant aller jusqu'à 500, développement de l'habitat (Seclin, Wattigies, Lesquin,...), parc des Périseaux, territoires agricoles avec zone de protection éloignée des champs captants, zone de bruit de l'aéroport, projet d'échangeur de Templemars et CSEL (avec quelles fonctions ?), projet de RER, éventuelle nouvelle gare TGV au sud, projet de tram-train.**
- **Quel projet global pour le centre de l'Arc Sud ?**  
**Sainte-Henriette, porte sud de l'AML pour l'A1 et le TGV ; jonction des 2 réseaux de TCSP ? Gare RER avec parking, autre lieu pour l'éventuelle gare TGV au sud ?**
- **Quelles cohérences entre projet de tram-train, cadencement TER, projet de RER ?**
- **Quelles cohérences entre les réseaux de TCSP ? Entre TCSP et TER ?**
- **Quels transports dans le secteur de la lys frontalière : rôle de la RN58 (débouché de l'ex-projet A24) ? La Liane et le tram-train ne devraient-ils pas rejoindre Comines (B) en direction d'Ypres ?**
- **Réouverture ferroviaire Valenciennes – Mons : faire cohabiter ferroviaire voyageurs, ferroviaire fret et TCSP ?**
- **Lys moyenne : complémentarité ou concurrence entre les projets :**
  - liaison routière La Gorgue – Estaires – A25
  - réouverture ferroviaire voyageurs Merville – Armentières
- **Contournements routiers de Bauvin, Provin, sud Annoeullin et trame verte et bleue ?**
- **Les solutions telles que le télétravail et l'utilisation des TIC sont-elles à développer, tout en veillant à maintenir un niveau minimum de mobilité socialement nécessaire ?**

# Quelle méthodologie de travail pour l'analyse des cohérences et incohérences des projets de transport à l'échelle de l'AML ?

- L'enjeu est de définir les cohérences entre offres de déplacement et projets d'aménagement, tout en facilitant le développement de la trame verte et bleue.
- **Il ne s'agit pas de remettre en cause les projets arrêtés par chaque partenaire,** mais bien de les envisager dans une analyse globale consolidée afin de déterminer collectivement les synergies.
- L'analyse des cohérences et incohérences internes à la trame des transports constitue une **étape vers l'élaboration du scénario de référence "dynamiques engagées" à l'horizon 2030.**
- Des projets très divers : taille, nature, caractère structurant, niveau de conception, échéance de réalisation. **On tentera donc d'opérer quand cela est possible des regroupements de projets car il n'est pas possible d'analyser individuellement chacun des quelques 272 projets recensés.**
- On analysera les projets
  - avec une grille de lecture proposée pour l'ensemble des 3 trames
  - complétée par les différentes dimensions de la cohérence rappelées par les bureaux d'étude
  - et bien sûr en se référant à l'état des lieux et aux outils cartographiques (repérage des secteurs présentant des enjeux forts ou des tensions particulières entre les 3 trames).
- Production partagée (cf COPIL) : « rechercher la cohérence implique une dimension collective », « le travail sur les projets ne peut être que partenarial ».

# Les critères d'évaluation définis pour la démarche

*La méthodologie de travail adoptée fin 2009 a prévu la prise en compte d'un certain nombre de critères : des critères environnementaux issus du Grenelle, des critères prenant en compte le développement social des territoires, le cadre de vie et les conditions de vie des populations, des critères de développement économique, notamment en matière d'emploi. S'y ajoutent des critères de cohérence.*

## ➤ **1) Critères « Grenelle »**

- Réduction des émissions de GES (20 % d'ici 2020) et de la dépendance aux hydrocarbures
- Création et/ou amélioration de la trame verte et bleue
- Réduction de la consommation d'espace
- Diminution des déplacements dépendant des hydrocarbures en favorisant les transferts modaux et l'accessibilité par les TIC

## ➤ **2) Autres critères relatifs au développement durable**

- Contribution au développement social équilibré des territoires et réponse aux besoins de logement
- Contribution au développement économique équilibré des territoires
- Promotion des modes de développement écologiques favorables à la compétitivité et à l'emploi.

# Les critères d'évaluation définis pour la démarche

## ➤ **3) Critères de cohérence**

La recherche des éléments de cohérence ou d'incohérence entre projets d'aménagement et de transports comporte de nombreux aspects à prendre en compte (cf. Agence Studio 10):

- **Cohérence technique et physique : des actions qui se superposent en s'excluant réciproquement**
- **Cohérence des stratégies développées et de leurs conséquences : risque de conséquences contradictoires**
- **Cohérence des projets au regard des effets attendus**
- **Cohérence des projets avec les moyens disponibles (faisabilité)**
- **Cohérence des temporalités de mise en œuvre.**

## ➤ **4) Contribution au renforcement de la place de l'AML dans la North-West Metropolitan Area**

- *Prendre garde à la difficulté d'arriver à une évaluation « consensuelle » si on se contente d'une démarche qualitative sujette à la subjectivité et donc critiquable. Si on veut aller plus loin vers une évaluation plus objective quantitative, comment procède-t-on et avec quel outil ?*

*Les critères globaux retenus pour la démarche pourraient être déclinés en critères quantitatifs plus fonctionnels (Cunxiao ZHANG, Citec)*

# Les critères d'évaluation définis pour la démarche

*Approche proposée par Studio 010 / ORGECO / CITEC*

Une première structure d'analyse pourrait concerner:

- **la cohérence de la trame des transports voyageurs et fret et de leurs évolutions futures**, grâce aux différents projets, aux objectifs de développement économique et d'intégration internationale de l'AML,
- **la cohérence de la dite trame aux objectifs établis par le Grenelle**; réductions des émissions, via la diminution du trafic automobile et poids lourds, le développement du transport par voie d'eau et le développement d'un réseau de transports publics plus dense et performant;
- **la cohérence de la trame des transports routiers et TC à une vision partagée d'évolution de la trame urbaine**; prise en compte de ses effets sur l'étalement urbain, mais aussi prise en compte de ses effets sur la demande de déplacements dans une aire métropolitaine spatialement et socialement assez articulée;
- **la cohérence de la trame des transports aux contraintes établies par la trame verte et bleue et aux projets envisagés concernant soit la trame verte et bleue, soit la trame urbaine.**

# Comment décliner les critères retenus : la fiche d'évaluation « Grenelle » des projets du SNIT

**A) Identité du projet** : intitulé, caractéristiques, coût, mode de financement, état d'avancement (études), fonctionnalités recherchées

**B) Caractérisation vis à vis des grands axes d'une politique des transports cohérente avec les orientations du Grenelle**

*(Note : les objectifs et sous objectifs sont assortis d'indicateurs quantifiables)*

- **Objectif 1 : poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire et fluvial à haut niveau de service dans une perspective européenne**
  - accompagner le développement du trafic en garantissant la qualité du service offert par des opérations de modernisation des lignes existantes (ou par la création de voies ou lignes nouvelles)
  - améliorer les interfaces intermodales voyageurs
  - améliorer l'efficacité des chaînes intermodales fret
- **Objectif 2 : renforcer la multipolarité des régions**
  - moderniser le réseau ferroviaire classique pour assurer des échanges équilibrés entre les pôles
  - veiller à atténuer l'effet frontière
  - proposer aux territoires des infrastructures et des services adaptés aux besoins de leur population et à leur économie.

# La fiche d'évaluation « Grenelle » des projets du SNIT

## **- Objectif 3 : mieux organiser les déplacements dans les aires métropolitaines**

- dans le cadre de dispositions d'urbanisme contraignantes pour lutter contre l'étalement urbain, aménager des infrastructures de contournement des aires métropolitaines en forte croissance
- favoriser les interconnexions avec le réseau de transport existant
- créer des axes de TC à haut niveau de service pour réduire la part des déplacements en VP sur les voies radiales / ne pas concurrencer les projets de TC

## **- Objectif 4 : maîtriser les nuisances locales induites par l'usage des infrastructures de transport**

- détourner le trafic des zones denses
- améliorer la sécurité des usagers et/ou des riverains
- améliorer le bilan des pollutions locales pour les riverains
- résorber certains aspects des phénomènes de ségrégation sociale

# La fiche d'évaluation « Grenelle » des projets du SNIT

## **C) Caractérisation du risque environnemental lié à la réalisation du projet**

- Risques sur la qualité de l'air et les nuisances sonores (note de 0 à 4)
- Risques de périurbanisation (note de 0 à 4)
- Risques d'artificialisation sur les zones naturelles et agricoles (idem)
- Exposition aux risques technologiques ou naturels (idem)
- Risques sur les paysages et le patrimoine protégés (idem)
- Risques sur la qualité de l'eau (idem)
- Risques sur les émissions de GES (idem)
- Risques sur les zones protégées (idem)
- Risques de fragmentation des surfaces non artificialisées (idem)

## **D) Caractérisation socio-économique**

- Impacts sur l'emploi (construction, exploitation)
- Avantages et coûts pour les entreprises et les personnes
- Impacts sur l'accessibilité des PMR

## **E) Projets alternatifs envisageables et projets concurrents**

# Rappels sur le recensement des projets

Sur proposition de la DREAL, les projets ont été inventoriés, cartographiés (voir cartes) et répartis :

- selon deux grandes catégories : voyageurs et marchandises, par mode et type de projet :
  - Voyageurs : projets routiers, ferroviaires, TCSP, vélo, intermodalité, projets immatériels (tarification, billettique, information...),
  - Marchandises : projets routiers, ferroviaires, voie d'eau, intermodalité, projets immatériels,
- par degré de maturité en distinguant 3 classes :
  - les projets engagés (également appelés « coups partis » : procédures administratives et financières bouclées),
  - les projets avec validation politique (notamment ceux inscrits à un document de planification),
  - projets en questionnement (autres projets).

# Les 272 projets recensés à l'échelle de l'AML

*Note : pour les projets en questionnement, la liste n'est pas exhaustive*

## ROUTE

**35 engagés, 80 avec validation politique, 14 en questionnement**

## CHEMIN DE FER (voyageurs et fret)

**12 engagés, 25 avec validation politique, 7 en questionnement**

## TC URBAIN

**11 engagés, 5 avec validation politique, 3 en questionnement**

## VOIES NAVIGABLES

**10 engagés, 5 avec validation politique, 4 en questionnement**

## INTERMODALITÉ (voyageurs et fret)

**13 engagés, 24 avec validation politique, 5 en questionnement**

## VÉLO (vélo-routes et voies vertes)

**1 engagé, 9 avec validation politique**

## PROJETS NON MATÉRIELS

**7 engagés, 2 avec validation politique, 6 en questionnement**

# Analyse par groupes de projets

*L'analyse globale s'appuie sur un regroupement des projets, toutefois, une sélection de projets à analyser individuellement sera faite et certains aspects relatifs à des projets pris individuellement pourront être relevés.*

## LES GROUPES DE PROJETS

- **GR1 : nouvelles liaisons routières et autoroutières de niveau 1 ou 2 et aménagements de capacité**
- **GR2 : déviations et contournements routiers d'agglomérations (identifier ceux qui participent à un même itinéraire)**
- **GR3 : nouveaux échangeurs sur réseau de niveau 1**
- **GR4 : autres projets routiers (requalifications, reconstructions, suppressions de PN ...)**
  
- **GF1 : nouvelles lignes ferroviaires**
- **GF2 : réouvertures de lignes ferroviaires**
- **GF3 : doublement ou modernisation de lignes ferroviaires**
- **GF4 : création de gares ou points d'arrêt ferroviaires voyageurs**
- **GF5 : améliorations de l'offre ferroviaire voyageurs**
- **GF6 : nouveaux services ferroviaires fret**
- **GF7 : autres projets ferroviaires**

# Analyse par groupes de projets

- **GT1 : nouvelles lignes de TCSP guidé (ou prolongements de lignes)**
- **GT2 : nouvelles lignes de BHNS**
- **GT3 : nouveaux services de TC urbain**
- **GV1 : vélo-routes et voies vertes**
- **GM1 : aménagement de pôles d'échanges voyageurs et parcs relais**
- **GM2 : nouveaux terminaux de fret bi- ou tri-modaux, quais fluviaux**
- **GM3 : nouveaux sites logistiques multimodaux urbains**
- **GI1 : gestion dynamique du réseau routier de niveau 1**
- **GI2 : intégration tarifaire voyageurs, billettique, information multimodale et centrale de mobilité**
- **GI3 : cadencement TER**
- **GI4 : développement du covoiturage**
- **GI5 : développement du télétravail et politique des temps de travail**
- **GI6 : péage urbain, taxe PL, tarification multimodale**
- **GN1 : canal Seine Nord**
- **GN2 : aménagements de capacité sur le réseau navigable**
- **GN3 : autres projets sur le réseau navigable**

# Analyse par groupes de projets :

GR1 : nouvelles liaisons routières et autoroutières de niveau 1 ou aménagements de capacité

## Exemples :

*R7: Aménagement à 2x2 voies de l'extrémité au raccordement avec RD301 et A26 - A21 (État),*

*R37 : Mise à 2x2 voies de la RD642 phase 1 section 1 ( A25 <=> Hazebrouck) : contournement sud de Borre et Pradelles (CG59)*

*R2 : Aménagement à 2x3 voies de l'A25 entre Englos et La Chapelle d'Armentières (État)*

## Critères « Grenelle »

- Réduction des émissions de GES et de la dépendance aux hydrocarbures : **NON (sauf réduction temporaire bouchons)**
- Création et/ou amélioration de la trame verte et bleue : **NON, effets négatifs**
- Réduction de la consommation d'espace : **NON, effets négatifs directs et induits**
- Diminution des déplacements dépendant des hydrocarbures : **NON, effets négatifs**

## Autres critères

- Contribution au développement social équilibré des territoires (besoins logement) : **oui**
- Contribution au développement économique équilibré des territoires : **OUI**
- Promotion des modes de développement écologiques (compétitivité et emploi) : **non**

## Cohérences

- Cohérence technique et physique : **oui au sein du réseau routier, NON par rapport au TER**
- Cohérence des stratégies développées et de leurs conséquences : **Voir trame urbaine**
- Cohérence des projets au regard des effets attendus : **oui (fluidité, sécurité routière)**
- Cohérence des projets avec les moyens disponibles (faisabilité) : **RAS**
- Cohérence des temporalités de mise en œuvre : **oui**
  
- Complémentarités ou concurrences avec d'autres projets de transport : **selon projets**

# Analyse par groupes de projets :

## GR2 : déviations et contournements routiers d'agglomérations

### Exemples :

**R31 : Contournement est de Cantin - RD643 (CG59)**

**R39 : Contournement de Billy-Berclau - RD163 (CG62)**

**R35 : Contournement de Bauvin/Provin - RD39 (CG59)**

### Critères « Grenelle »

- Réduction des émissions de GES et de la dépendance aux hydrocarbures : **NON (sauf réduction des bouchons dans les agglomérations contournées)**
- Création et/ou amélioration de la trame verte et bleue : **plutôt non, selon projets**
- Réduction de la consommation d'espace : **NON, effets négatifs directs et induits**
- Diminution des déplacements dépendant des hydrocarbures : **NON, possibilité d'induction**

### Autres critères

- Contribution au développement social équilibré des territoires (besoins logement) : **oui**
- Contribution au développement économique équilibré des territoires : **OUI**
- Promotion des modes de développement écologiques (compétitivité et emploi) : **non**

### Cohérences

- Cohérence technique et physique : **oui au sein du réseau routier, NON par rapport au TER**
- Cohérence des stratégies développées et de leurs conséquences : **Voir trame urbaine**
- Cohérence des projets au regard des effets attendus : **oui (fluidité, sécurité routière)**
- Cohérence des projets avec les moyens disponibles (faisabilité) : **RAS**
- Cohérence des temporalités de mise en œuvre : **à vérifier**

- Complémentarités ou concurrences avec d'autres projets de transport : **selon projets**

# Suite de la démarche

**Proposition : réunir un sous-groupe pour :**

- **Élaborer et proposer une grille d'analyse des projets adéquate**
- **Lister les projets à analyser individuellement**
- **Tester l'analyse sur plusieurs projets et groupes de projets.**

# La proposition du CETE Nord - Picardie

*Note : travail programmé pour le 1er trimestre 2011*

**En quoi un projet modifie-t-il l'accessibilité d'un territoire ?**

- **Élaboration d'une méthode de diagnostic et d'évaluation de la contribution d'un « Nième » projet à la cohérence d'ensemble des enjeux du territoire :**
  - **analyse de compatibilité – complémentarité des transports : gains d'accessibilité / choix modal et choix horaires des acteurs du territoire (modélisation, cartes d'accessibilité)**
  - **analyse de cohérence / convergence au regard des enjeux de trame verte et bleue, économiques et démographiques : estimation des impacts et des effets externes (coupures, pollutions, vulnérabilité du territoire, risques)**