

Démarche préparatoire à un Cadre de cohérence de l'aménagement et des transports sur l'Aire Métropolitaine de Lille

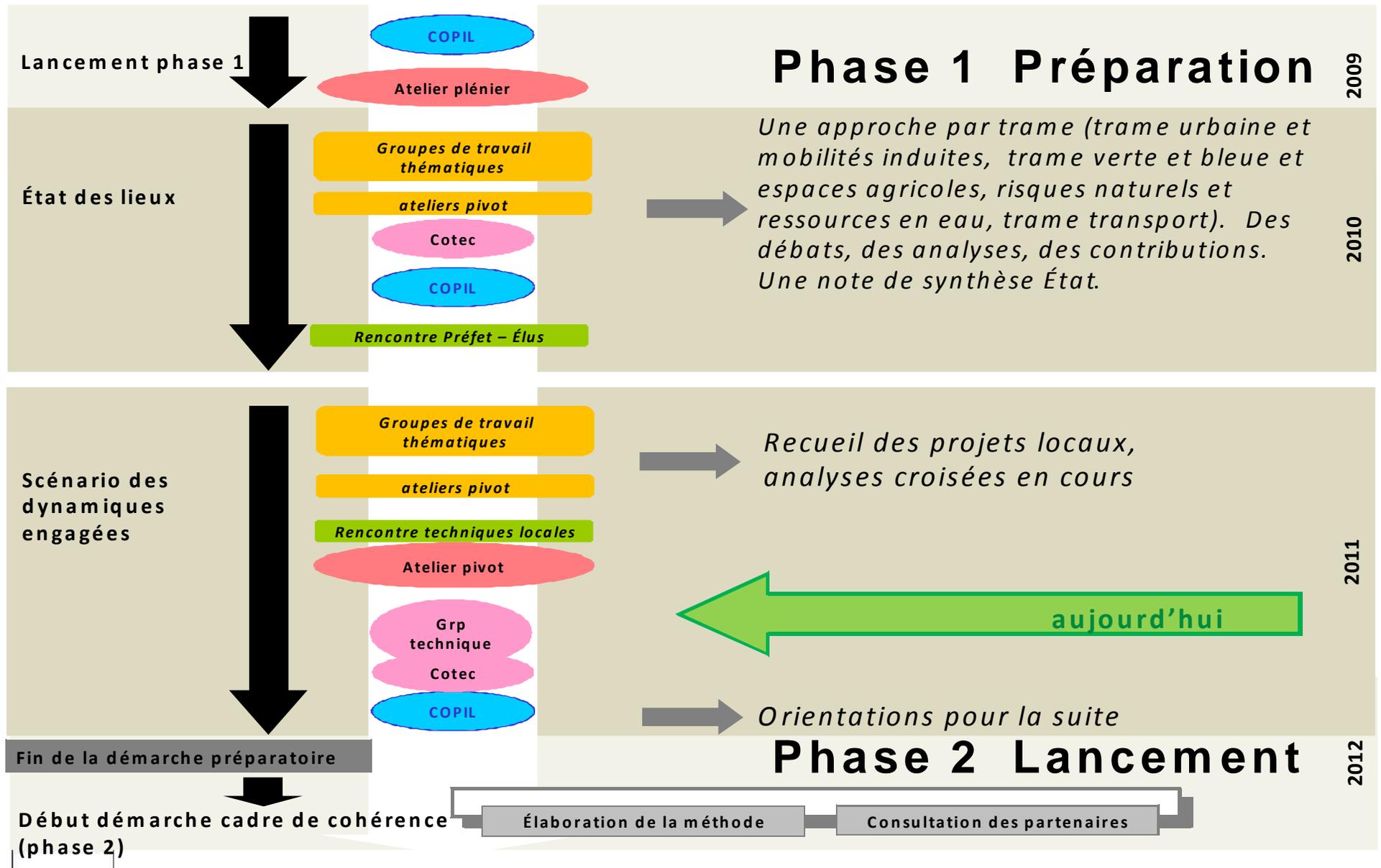
Association AML

**Assemblée Plénière
du 19 décembre 2011**

sommaire

- Avancement de la démarche
- Présentation des dynamiques engagées
- Propositions de préconisations pour la poursuite de la démarche

Avancement de la démarche

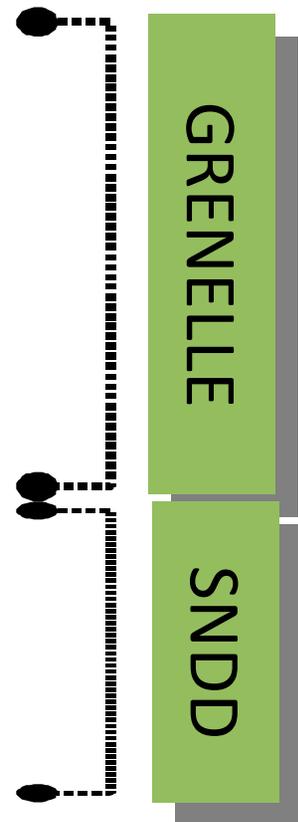


Les enjeux prioritaires

- La place réservée aux espaces naturels et agricoles, à la préservation de la ressource en eau et à la prévention des risques
- La maîtrise de l'étalement urbain et de la péri-urbanisation dans un contexte de foncier rare et au profit d'un développement humain et économique équilibré et cohérent des territoires de l'AML: Hypothèses démographiques, implantation des ZA, adaptation des offres de logement, création d'aménités, accessibilité par les TC
- La mise en place d'un « système de transport » permettant de diminuer la dépendance à l'automobile et d'organiser un réseau de PF multimodales en lien avec les ports pour le fret.
- Le positionnement de l'AML dans la « NWMA » et sa dynamique de développement transfrontalier

Les critères d'évaluation des production au cours de la démarche

- Réduction des émissions de gaz à effet de serre (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 NTIC
- La contribution au développement social équilibré des territoires et la réponse aux besoins de logement
- La contribution au développement économique équilibré des territoires
- La promotion des modes de développement écologiques favorables à la compétitivité et à l'emploi



Les dynamiques engagées

Le scénario des « dynamiques engagées »:

C'est une tentative de description d'une vision du futur, à 2020, voire 2030, à partir des dynamiques actuelles et de ce que dessine les projets recensés considérés comme réalisés à ces échéances

Les dynamiques engagées

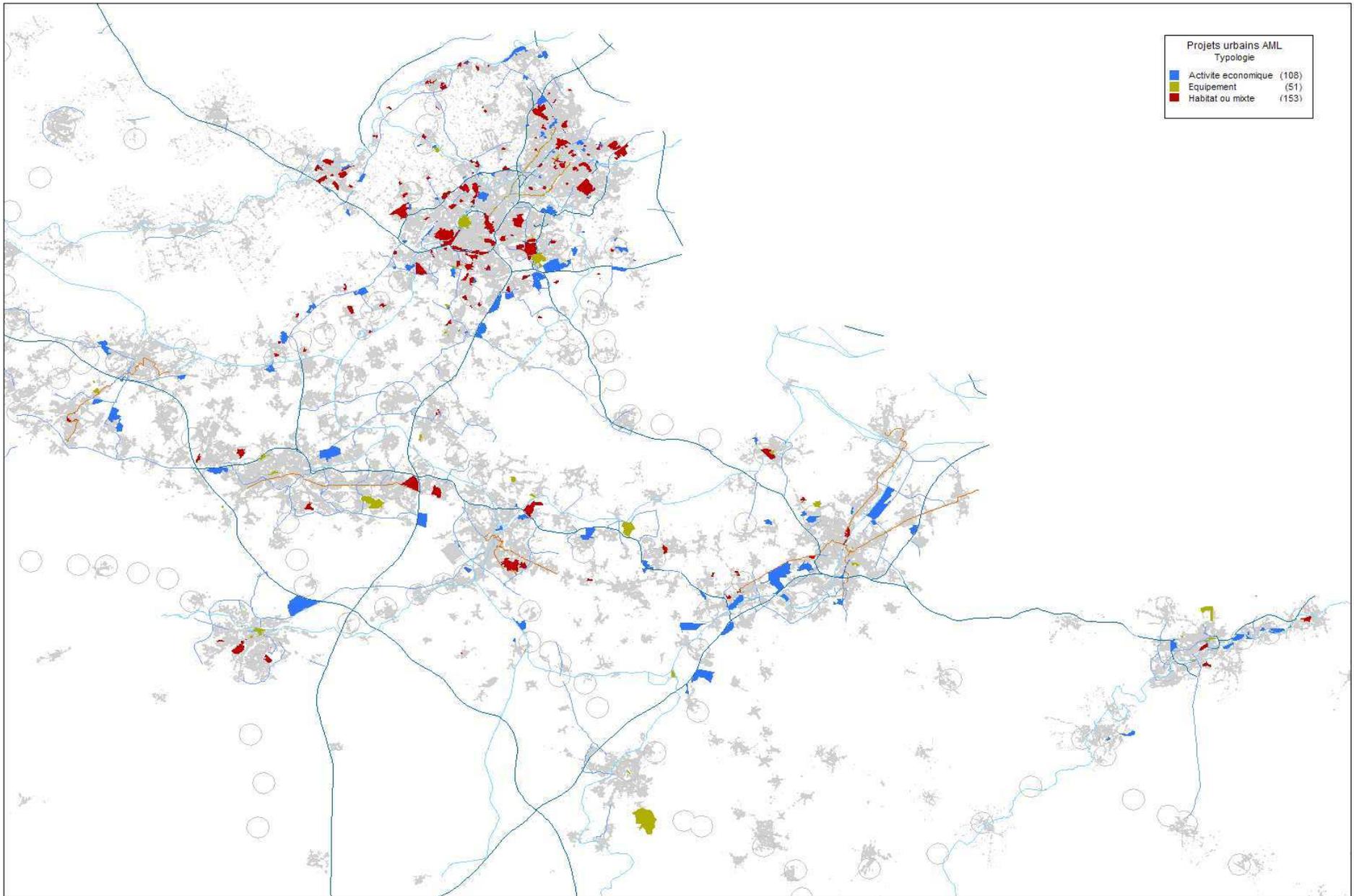
700 projets de territoire remontés par les partenaires interrogés pour analyser les dynamiques engagées:

Transports – infrastructures : 215 projets

Trame urbaine : 313 projets

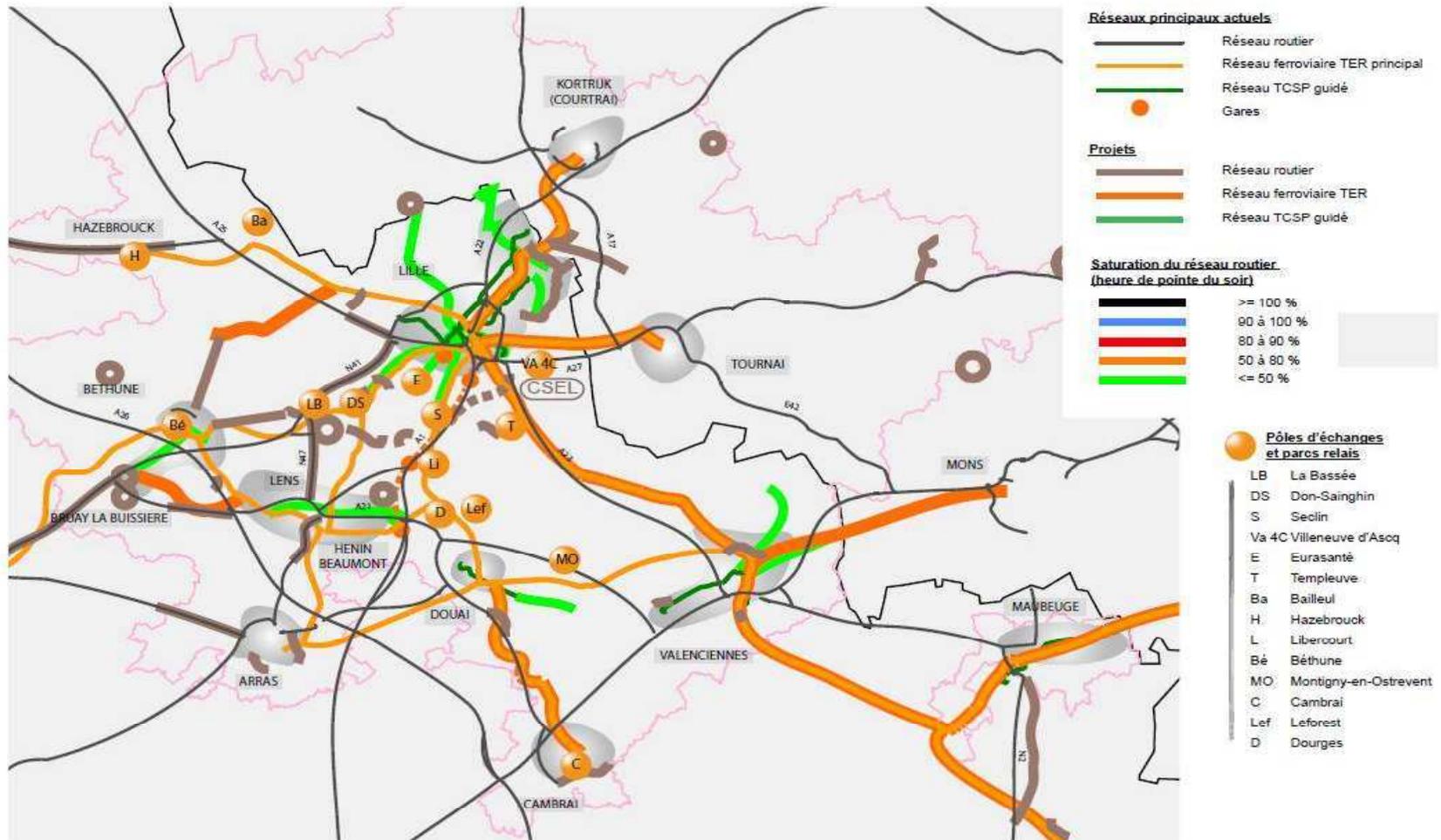
Trame verte et bleue: 172 projets

Projets trame urbaine

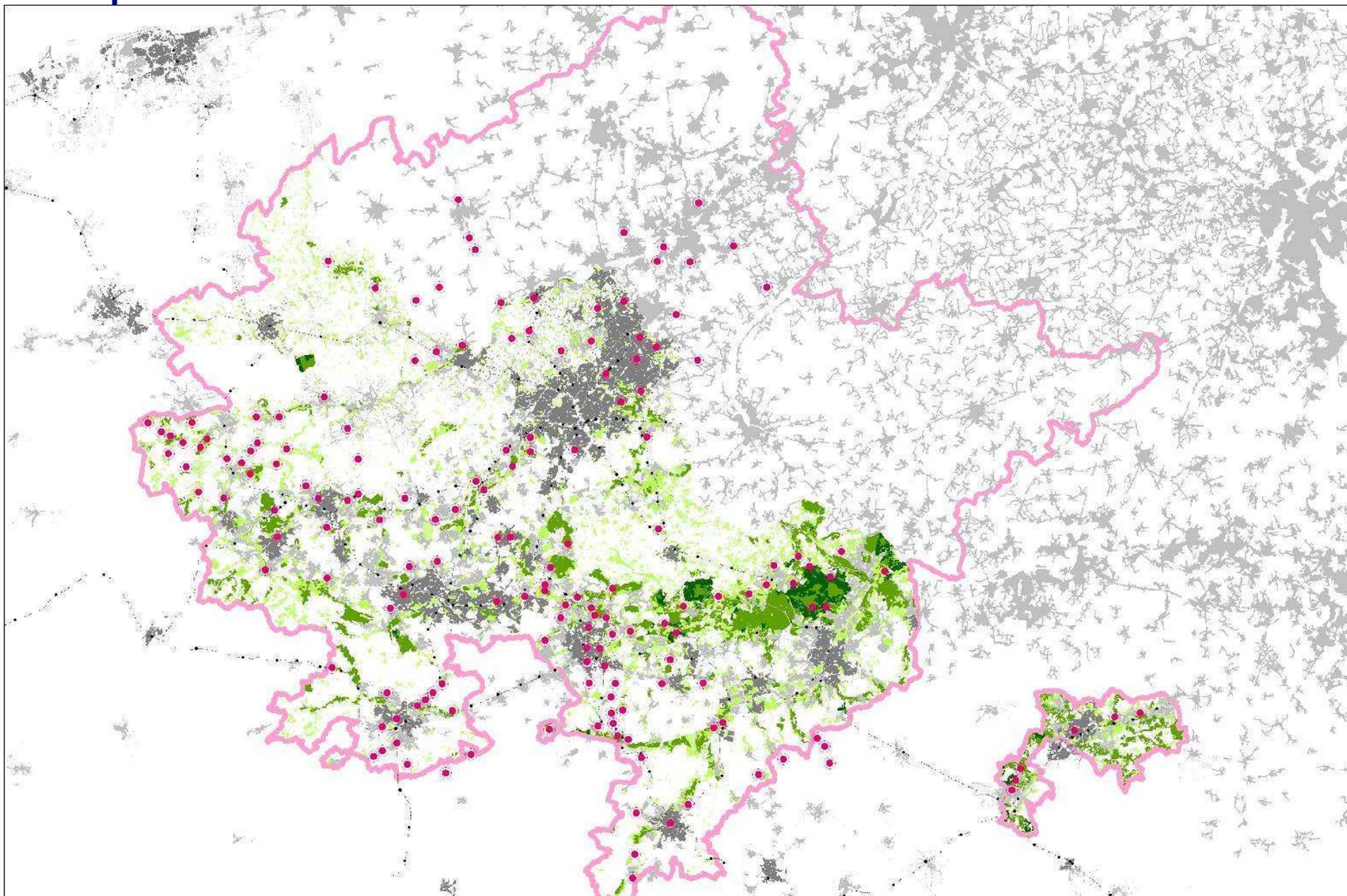


Projets trame transport

Voyageurs régionaux 2020



Projets trame verte

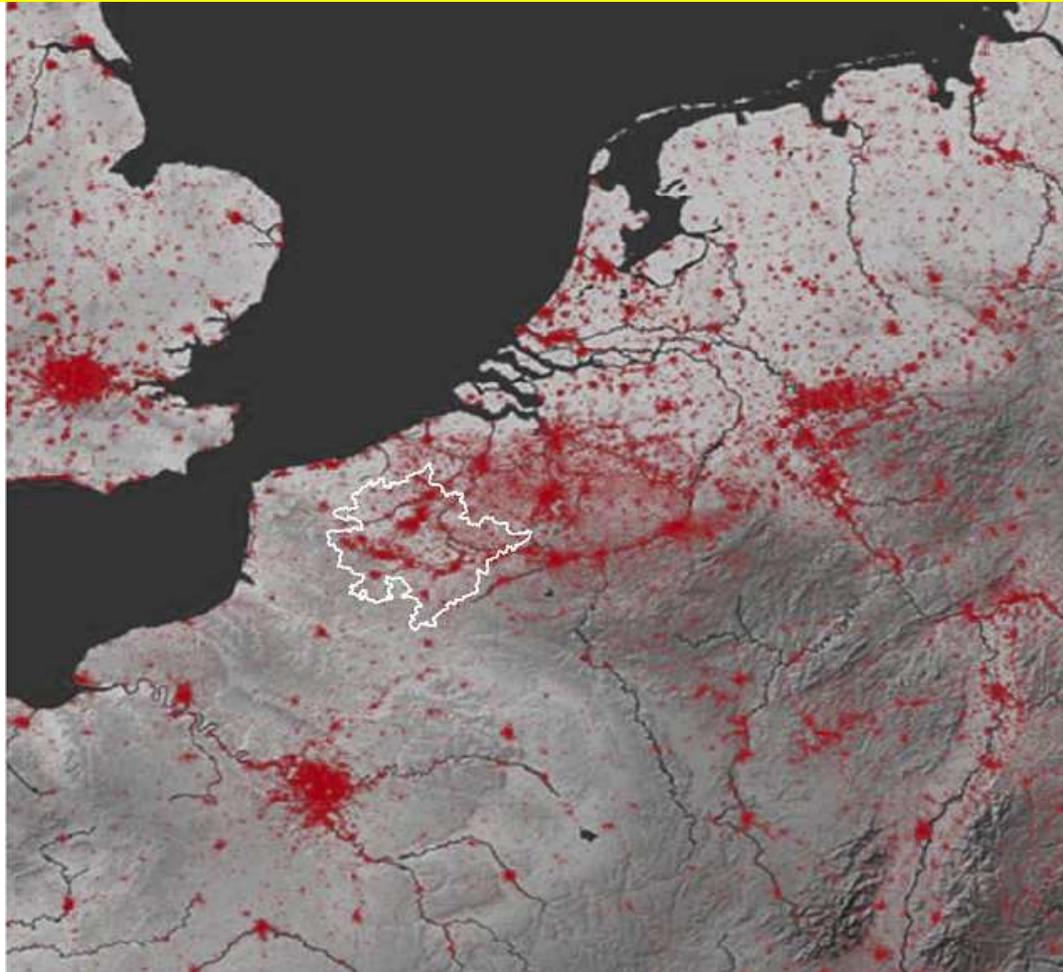


Une dynamique de métropolisation

- Une dynamique mondiale de métropolisation:
 - Des problématiques spécifiques à l'échelle de ce type de structuration urbaine (Transports – Accessibilité, péri-urbanisation, accès aux ressources, inégalités sociales,)
 - Des concepts qui évoluent (ruralité, centralité, mobilité, rapport à la nature, ...)
 - La recherche de nouveaux outils et modalités de gouvernance
- L'AML est dans une dynamique similaire, avec ses spécificités
- Des solutions à trouver pour un cadre de vie offrant aux populations présentes et à venir un environnement, des richesses et les conditions d'une vie sociale et économique équilibrée.



Une dynamique de métropolisation



Dynamiques urbaines

- Une évolution prévisionnelle de la démographie et du nombre des ménages qui demandera un rythme encore soutenu de construction de logements neufs, avec des différences selon les territoires
- Des besoins encore importants de renouvellement du parc ancien inadapté (20% de la construction neuve) et de réhabilitation, notamment énergétique, des logements (SRCAE: 60000 logts/an)
- Mais certains risques de déséquilibres apparaissent entre les territoires, notamment par les rythmes de construction neuve
- Des objectifs de densité encore faibles (20 à 30 logts /ha) au regard des objectifs du Grenelle et dont l'augmentation représente un champ d'innovation pour la « Ville de demain »

Dynamiques urbaines

- Une dynamique de « renouvellement urbain » contrebalancée par un phénomène d'étalement urbain par remplissage des « dents creuses »
- Une dynamique de péri-urbanisation et d'imperméabilité des sols qui se poursuit, notamment pour le logement individuel
- Une consommation des espaces agricoles, et de certains espaces naturels, en augmentation par rapport aux tendances passées, notamment par les projets de ZAE (1450 ha à 2020),
- Des espaces de friches qui sont principalement utilisés dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain ou d'équipements

Dynamiques transport

- Une augmentation de la saturation des axes routiers magistraux aux approches de Lille aux heures de pointes et un niveau de service qui se dégrade
- Une capacité de report de ces trafics supplémentaires vers le TER qui n'apparaît pas à la hauteur des enjeux
- Des besoins de déplacements domicile – travail transversaux au bassin minier pour lequel les offres de transport capacitaires n'offrent pas de réponses satisfaisantes
- Un faible taux de desserte TC des projets de ZAE
- Une forte incidence dans les simulations du taux de « co-voiturage » (taux de remplissage des véhicules)



Dynamiques transport

- Des projets de pôles d'échanges importants, mais ...
- Une intégration des systèmes de transport qui reste encore à développer
- Des ZAE dont l'implantation n'est pas concertée, coordonnée et hiérarchisées en lien avec les grandes PFM, dont les ports, et pour lesquelles, les sites physiques de croisement de 2 ou 3 modes pourraient être privilégiées
- Des potentialités de trafic fluvial encore sous-exploitées
- Un fret ferroviaire qui ne pourra se développer qu'en favorisant la création d'opérateurs de fret de proximité

Dynamiques trame verte et bleue

- Des projets qui renforcent lentement la matrice écologique et paysagère ou peuvent contribuer à la constitution d'une trame écologique régionale
- Des pressions encore fortes en matière de pollution sur la ressource en eau potable
- Des mesures d'amélioration de la qualité de la ressource qui restent encore à mettre en œuvre
- Une gestion des risques, notamment inondation, qui se heurte encore à des difficultés de mise en œuvre

Synthèse des dynamiques engagées

- **Quelle vision peut-on dégager des dynamiques engagées à 2020?**
 - Les efforts importants sur les TC ne permettent pas d'enrayer **la saturation du réseau routier magistral**: diminution de l'attractivité de l'AML et une dépendance à la voiture toujours forte
 - Malgré la mise en service du CSNE et des PFM, **l'utilisation du fluvial progresse peu**, notamment dans les échanges internes à l'AML
 - **Des zones d'activité qui se développent de façon non coordonnée** en laissant de côté les ZAE obsolètes et augmentant les pressions sur les terres agricoles et sur le réseau routier
 - **Une péri-urbanisation qui se poursuit** et qui accentue les inégalités sociales entre les territoires tout en consommant et artificialisant toujours plus de terres agricoles et naturelles
 - **Des rythmes de construction de logements** et de requalification de l'habitat qui apporte des déséquilibres entre territoires au regard des évolutions démographiques
 - **Un système de transport insuffisamment intégré** au niveau de l'AML et qui ne permet pas de répondre aux objectifs de diminution des émissions de GES et de dépendance à la voiture

Synthèse des dynamiques engagées

- **A 2020? (suite)**

- **Une matrice** environnementale et paysagère **et des lieux d'aménités qui progressent** mais ne permettent pas de structurer le territoire et de former des corridors écologiques de qualité à l'échelle de l'AML
- **L'alimentation en eau potable de l'AML s'effectue de plus en plus par des sources éloignées** du territoire et qui peuvent être remises en question du fait du réchauffement climatique
- Certains aménagements sont encore soumis aux risques liés aux inondations

- **A 2030?**

- **La réalisation de grosses infrastructures de transport (RER, CSEL, ...)** pourrait être à même, si les études en cours en démontrent le bien fondé, de favoriser un transfert plus important vers le fer et une meilleure hiérarchisation du trafic au sein de l'AML et une diminution de la saturation des grands axes.
- **Les autres dynamiques dégagées à 2020 se poursuivent**





Préconisations pour un cadre de cohérence

Préconisations pour un cadre de cohérence

- Poursuivre la démarche dans le cadre d'un partenariat élargi qui intègre les différents temps de validation, pour:
 - Construire de façon itérative un scénario de cadre de cohérence
 - Proposer des réponses à l'échelle AML
 - Éviter un processus qui place le traitement des questions environnementales comme simple résultante

Préconisations pour un cadre de cohérence

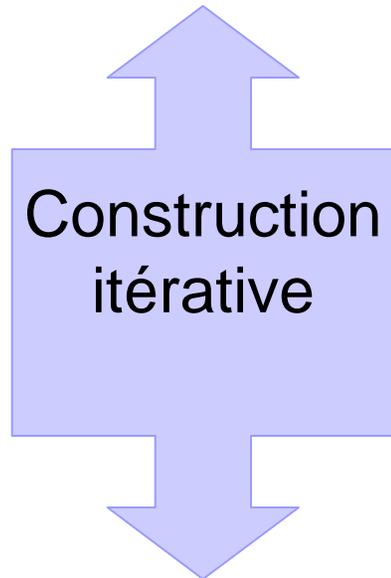
un scénario

Réponses globales aux enjeux et
problématiques

+

Plan d'actions commun

la « trame de fond »



Préconisations pour un cadre de cohérence

Des réponses globales aux enjeux et problématiques de l'AML:

- La hiérarchisation du réseau d'infrastructures routières au regard des types de trafic (transit, échanges, local..) et la définition des infrastructures multimodales complémentaires
- L'intégration des systèmes et le développement des pôles d'échanges et parcs relais, et de l'accessibilité des ZAE
- Le développement coordonné des zones d'activités, principalement à vocation industrielle, logistique ou commerciale, en lien avec les plates-formes, bi ou tri-modales.

Préconisations pour un cadre de cohérence

Plan d'actions thématique:

- Maintien de l'accessibilité
- Développement des modes alternatifs à la route
- Préservation de la ressource en eau
- Maîtrise de la consommation foncière et optimisation de l'utilisation des sols
- Élévation de la « matrice environnementale et paysagère »

En interrogeant systématiquement la « trame de fond »

Préconisations pour un cadre de cohérence

Plans d'actions thématiques (1)

- Maintien de l'accessibilité:
 - mesures fortes en faveur du covoiturage (objectif $>1,7$ passager par véhicule)
 - Accompagnement pour le renforcement des actions concernant les modes doux
 - Renforcement des mesures d'exploitation pour la gestion de la congestion (gestion d'une « saturation optimale » à 70 km/h)
 - ...

Préconisations pour un cadre de cohérence

Plans d'actions thématiques (2)

- Développement des modes alternatifs à la route
 - Sensibilisation et mobilisation des opérateurs de fret de proximité
 -

Préconisations pour un cadre de cohérence

Plans d'actions thématiques (3)

- Maîtrise de la consommation foncière et optimisation de l'utilisation des sols:
 - Comptes fonciers,
 - ...

Préconisations pour un cadre de cohérence

Plans d'actions thématiques (4)

- Élévation de la matrice environnementale
 - Promotion et accompagnement pour le développement de l'agriculture biologique, en priorité dans les zones sensibles des champs captants et le développement de circuits courts de distribution
 - Accompagnement de la charte « Ville Durable »
 - Développement et partage des outils de transcription de la trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme
 -

Préconisations pour un cadre de cohérence

Plans d'actions thématiques (5)

- Préservation de la ressource en eau:
 - Renforcement des mesures de protection des zones de captage et de diminution des pressions liées à la pollution
 - Accompagnement des agriculteurs pour l'adaptation des pratiques permettant la diminution des pressions de pollution sur la ressource en eau
 -

En prenant en compte systématiquement la « trame de fond » comportant notamment :

Préconisations pour un cadre de cohérence

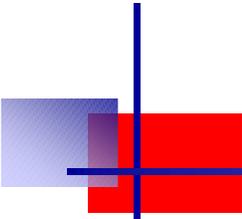
« la trame de fond »

- Les zones d'enjeux « eau potable » et périmètres de captage, notamment dans le sud de Lille
- Les espaces à forte valeur écologique, à préserver dans le cadre du SRCE
- Les espaces agricoles
- Les zones potentielles d'aménités environnementales et paysagères
- Les zones nécessaires à la prévention des risques

Préconisations pour un cadre de cohérence

Des mesures transversales nécessaires

- **Action foncière coordonnée** pour permettre d'accompagner la mise en oeuvre du cadre de cohérence
- Prise en compte des **capacités financières** pour la mise en oeuvre des projets
- **Recherche de nouveaux outils et modalités de pilotage et de coordination** permettant de gérer ces problématiques sur le territoire de l'AML à la bonne échelle
- **Intégration du cadre de cohérence** dans les stratégies territoriales



Démarche préparatoire à un Cadre de cohérence de l'aménagement et des transports sur l'Aire Métropolitaine de Lille

Merci de votre attention

