

Démarche préparatoire à un cadre de cohérence de l'aménagement et des transports sur l'AML



Synthèse Etat de la phase1: Etat des lieux et recensement des projets

* * *

Comité de pilotage du 18 octobre 2010



Rappel de la démarche

« L'ambition première est de mettre en place un cadre de construction partenarial pour permettre d'articuler au mieux, à l'échelle métropolitaine, les politiques d'aménagement et de déplacements »:

- **Phase 1 - Préparation:**

- **Etape 1:** Etat des lieux (Eléments de connaissance et recensement des projets)
- **Etape 2:** Analyse des convergences/divergences
- **Etape 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 œuvre

Productions de la phase 1

- Rapports d'étape produits par la DREAL sur la base des travaux des GT thématiques (juillet 2010):
 - « Trame verte et bleue, espaces agricoles, risques naturels et ressource en eau »
 - « Trame urbaine: Développement des espaces urbains et économiques et mobilités induites »
 - « Trame armature des transports »
- Liste des projets pour chaque trame (juillet 2010)
- « Un regard extérieur »: Analyse de l'équipe « Studio10 / CITEC / ORGECO » accompagnant la démarche (août 2010)
- Synthèse de l'état des lieux de l'Etat (sept. 2010)

La synthèse Etat

- Le rappel des objectifs et un point de l'avancement de la démarche (p.4)
- Une synthèse de l'état des lieux établi pour chaque trame sur la base des rapports d'étape (TVB: p.6, TU: p.10, TT: p. 12)
- Un état de lieux du recensement des projets par trame (p.17)
- Une première analyse des interactions relevées entre trames et des principales problématiques transversales (p.18)

Quelques interactions potentielles au sein des trames

- Trame verte et bleue:
 - Espaces naturels ou agricoles / Ressource en eau
 - Espaces naturels ou agricoles / Risques naturels
 - Trame verte et bleue / espaces d'aménités, Loisirs
- Trame urbaine:
 - Implantation logements, services, activités / besoins de mobilité
 - Structuration urbaine / cadre de vie et évolution démographique
- Trame transports:
 - Articulation entre modes de transport (interconnexions, interopérabilité)
 - Articulation « voyageurs » / « marchandises »

Des interactions transversales entre trames

- Trame verte et bleue / Trame urbaine:
 - Impacts de l'activité urbaine sur la trame verte et bleue (richesse en biodiversité, qualité de l'eau, zones inondables, consommation d'espace, ...)
 - Capacité de la TVB à offrir des espaces d'aménités à la population urbaine proche
 - Organisation de circuits courts alimentaires
 - Participation des projets urbains (« nature en ville, HQE, ...) à la constitution de la TVB (amélioration de la matrice environnementale)
- Trame verte et bleue / Trame transports:
 - Fractionnement du territoire / continuités écologiques
 - Impact des pollutions et des aménagements sur la TVB
 - Accessibilité aux espaces d'aménités
- Trame urbaine / Trame transports:
 - Structuration urbaine / organisation logistique des marchandises
 - Extension urbaine, périurbanisation / déplacements induits

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

Les critères d'évaluation des productions 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

G
r
e
n
e
l
l
e



3 thèmes à approfondir

- La trame verte et bleue sur un territoire fortement urbanisé et anthropisé
- L'organisation équilibrée de l'espace entre les diverses activités: Habitat, emplois, services, commerces, loisirs, ...
- Le phénomène de « double sphère » de mobilité

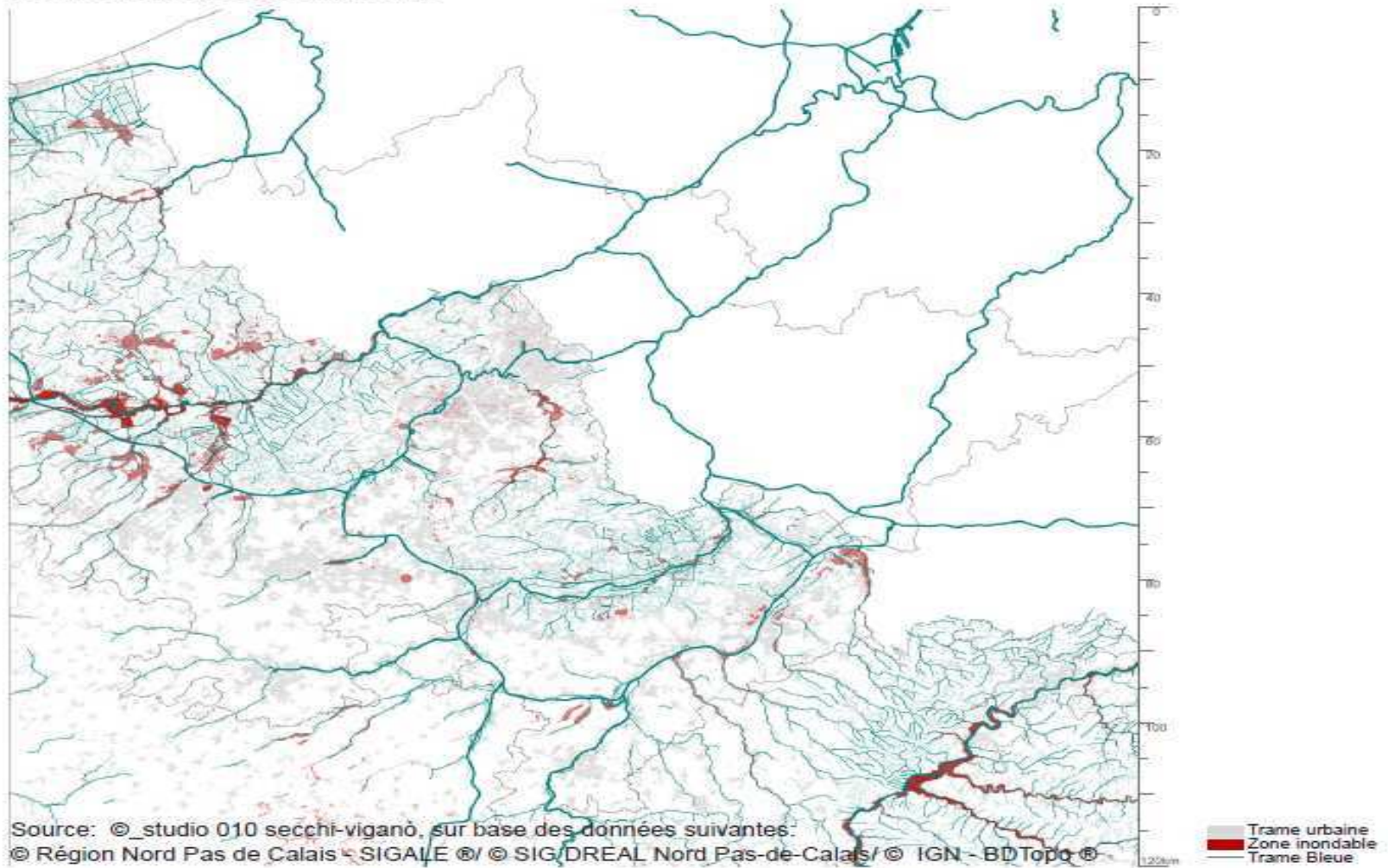


La trame verte et bleue

- 2/3 des communes de l'AML sont soumises à un risque naturel (inondations et risques miniers)
- La qualité de l'eau pour la consommation en fait une ressource « fragile », avec des puits de prélèvement situés principalement sur les zones les plus fortement artificialisées
- Les espaces de haute qualité écologique sur le territoire de l'AML sont rares

Les zones inondables

La trame bleue et les zones inondables

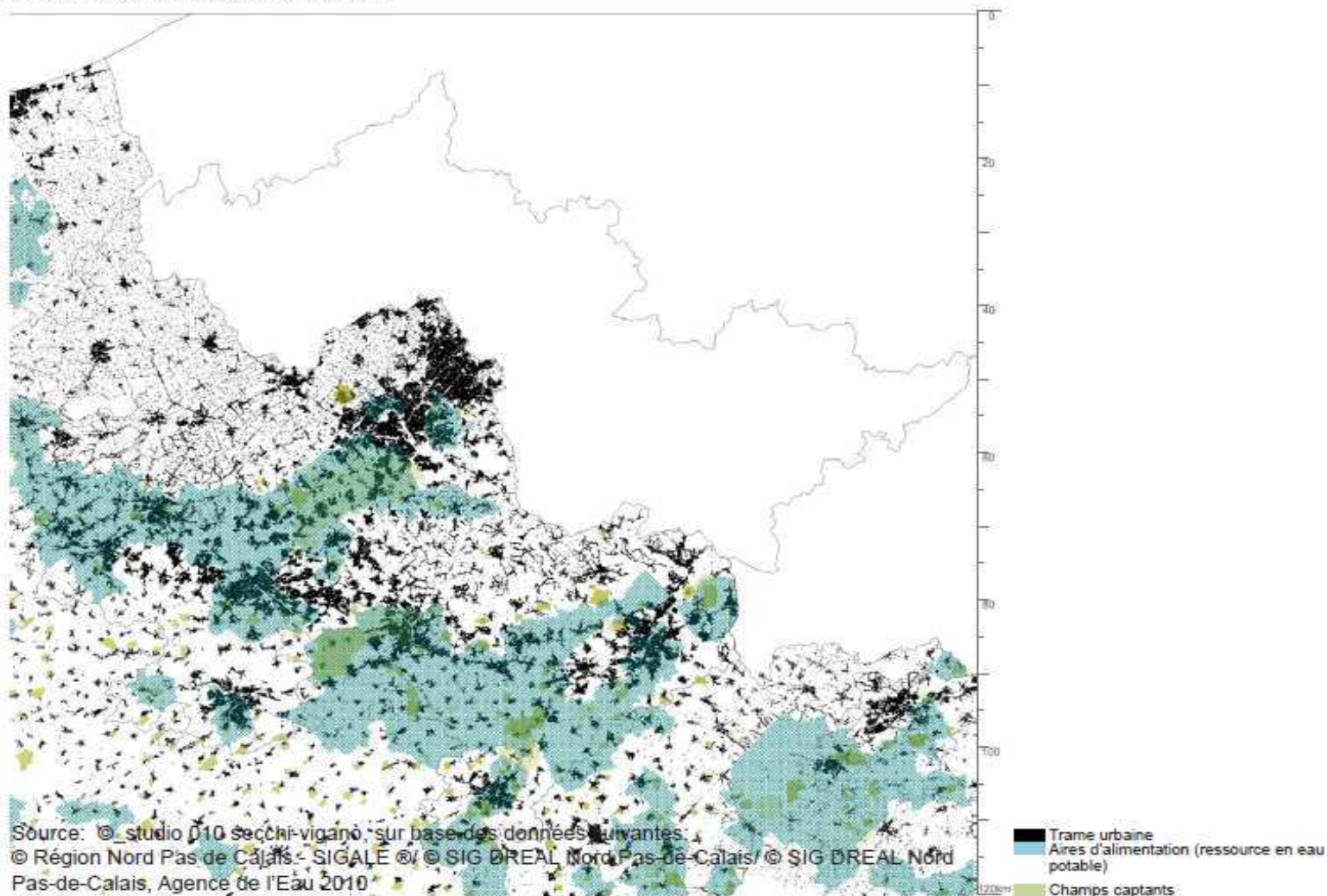


Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

10

La ressource en eau

Aires d'alimentation et champs captants



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

11



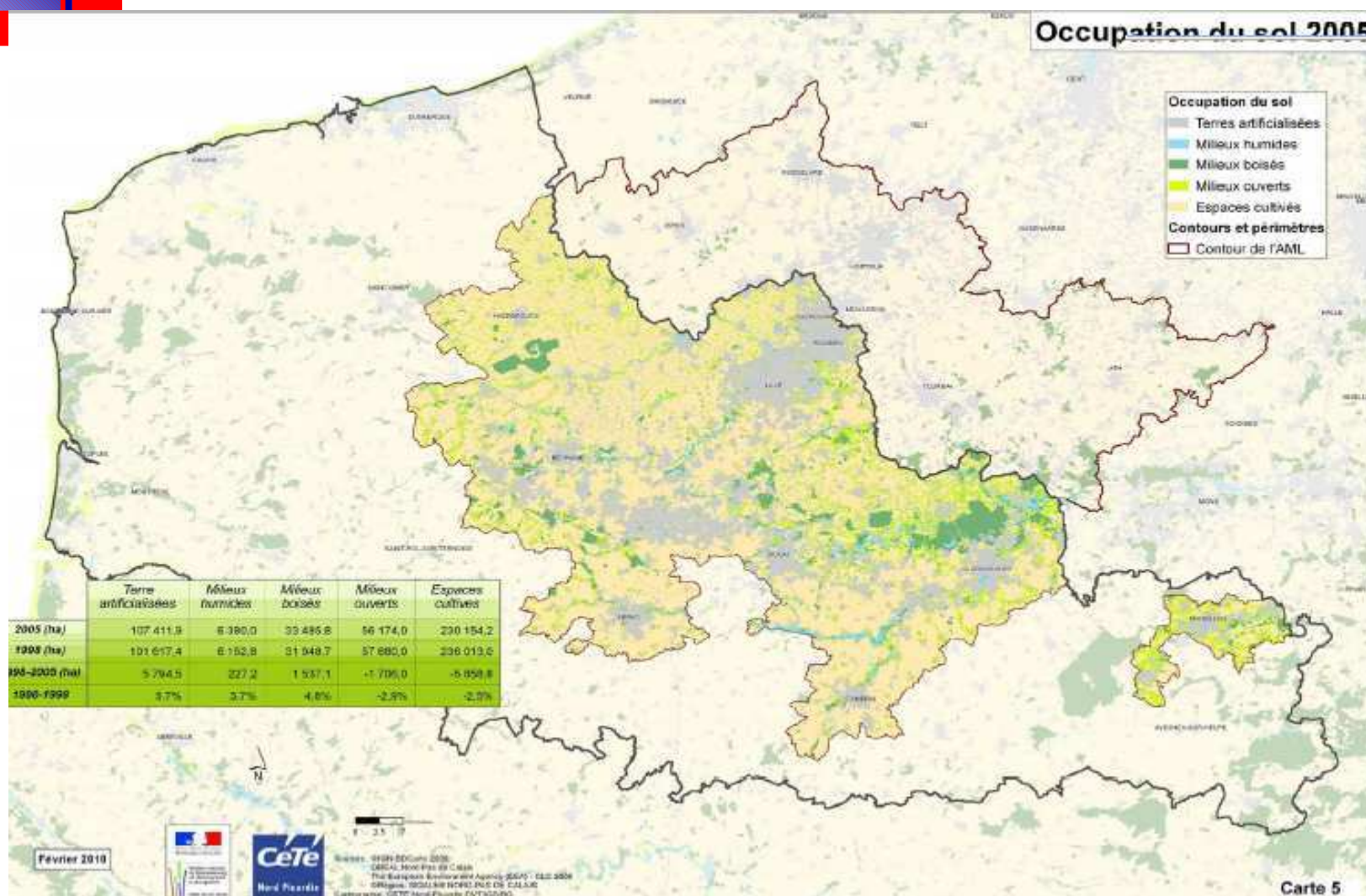
L'utilisation de l'espace

- **Une structuration de l'espace lié au contexte historique particulier du territoire:**
 - Des centres historiques en cohérence avec un réseau hydrographique dense.
 - Un habitat traditionnellement diffus
 - Un mode de fonctionnement lié à l'histoire industrielle
- **Des phénomènes d'étalement urbain et de périurbanisation qui font apparaître:**
 - Des pressions en termes d'habitat (Ouest et Sud-est de Lille)
 - Une pression importante des ZA, ZC, zones logistiques, le long des autoroutes et en franges d'agglomération, déconnectée du réseau de TC
 - Des besoins de déplacements accrus
 - Des disparités socio-spatiales

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

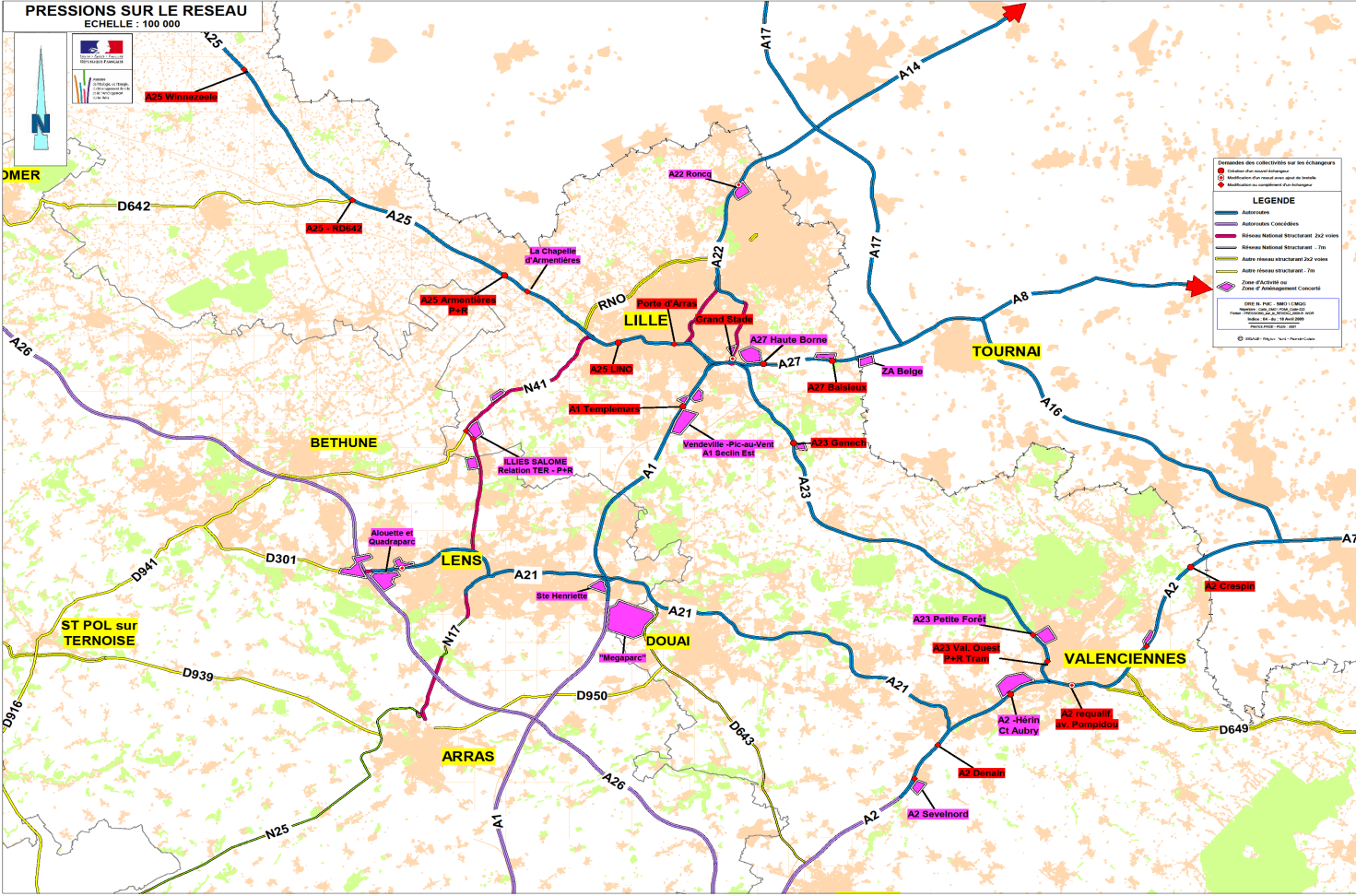
13

L'occupation des sols

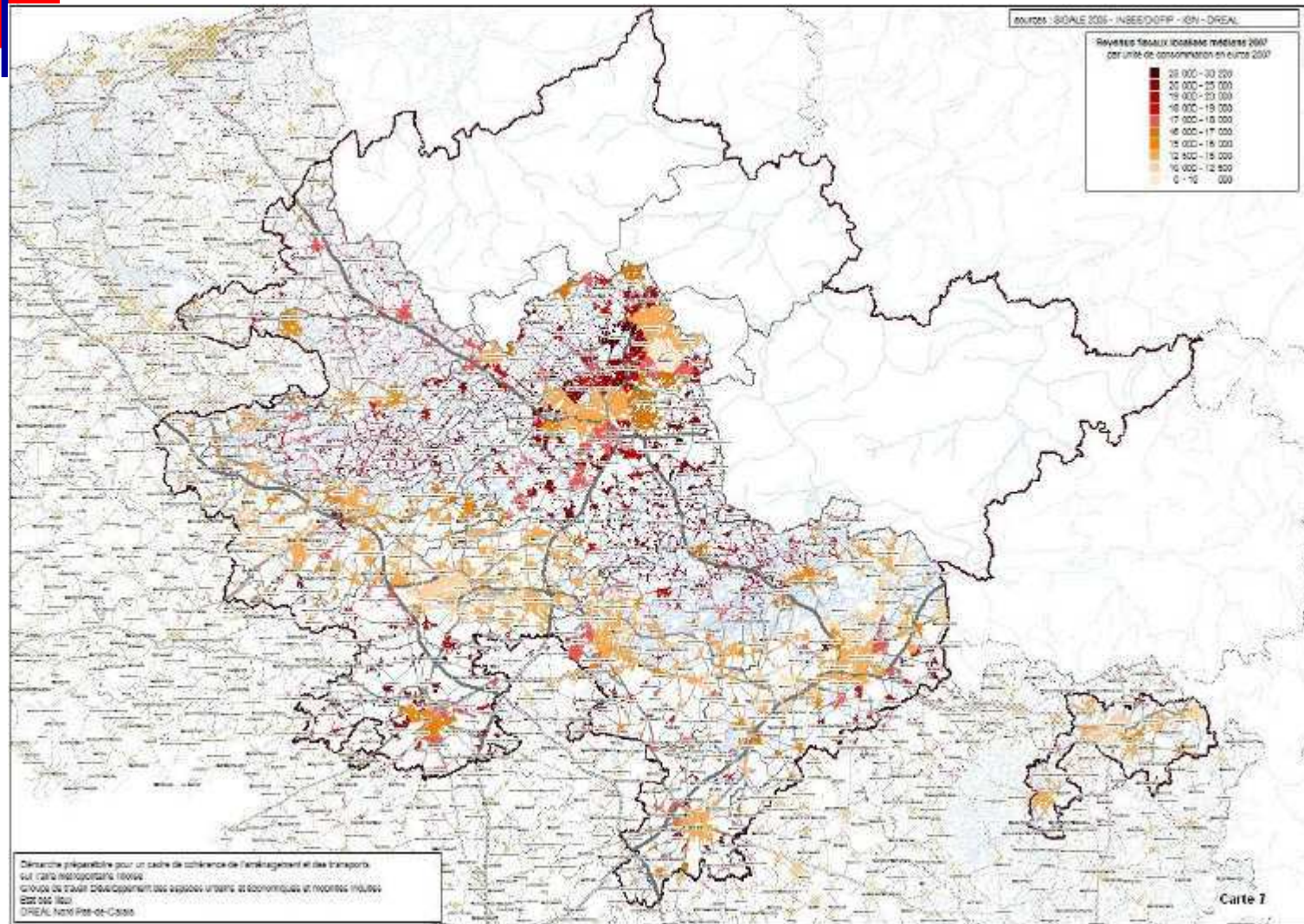


Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

14



Les revenus fiscaux



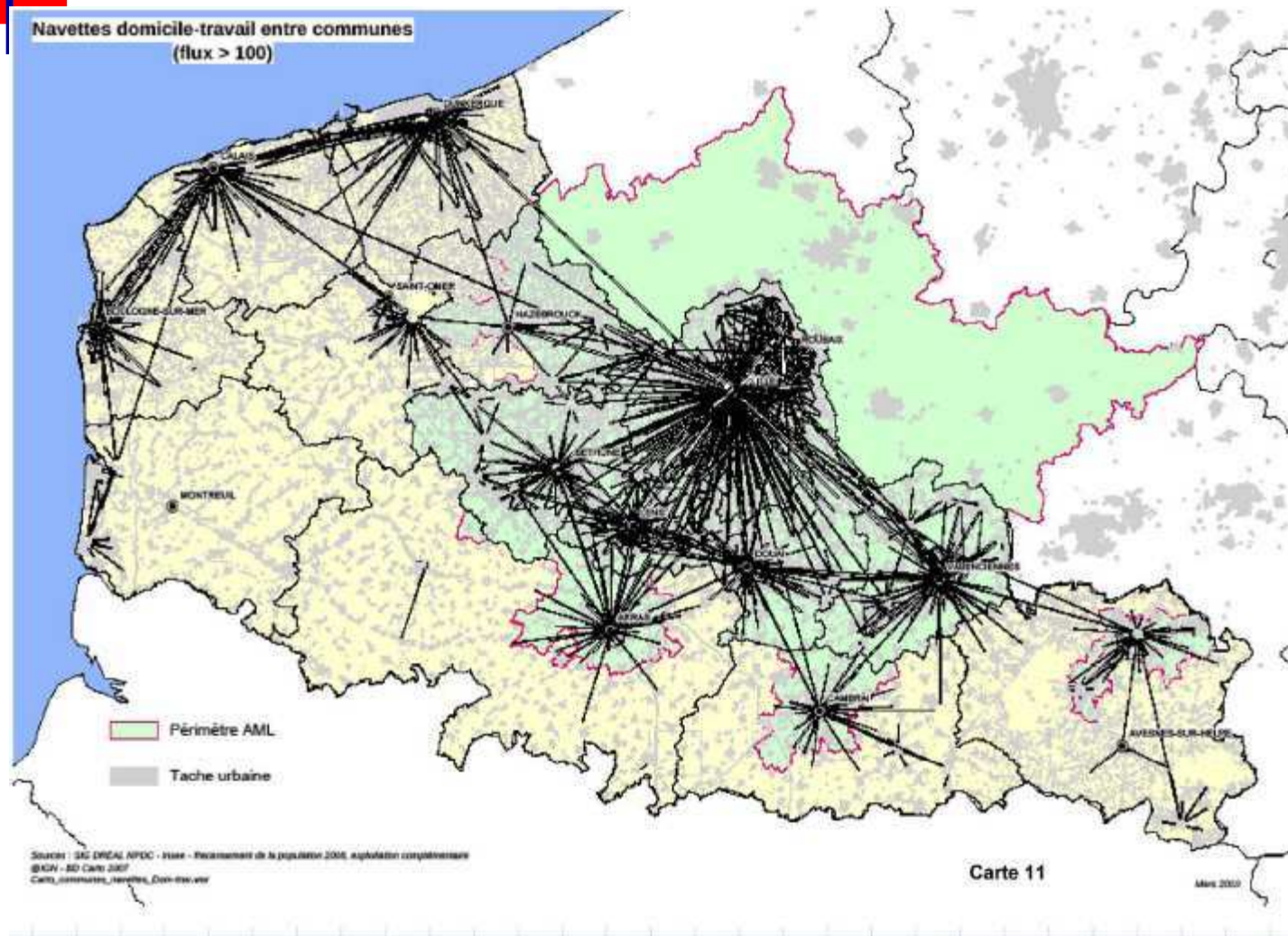
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

16

La « double sphère » de mobilité

- **Les déplacements «domicile-travail» et professionnels:**
 - Des distances parcourues de plus en plus longs (plus de 17 km en moyenne dans le périurbain sur LMCU), notamment entre l'arrondissement de Lille et l'arc sud
 - Des problèmes de congestion de pointes journalières sur les grands axes routiers (40 % des émissions de GES)
 - Des impacts sociaux et économiques (temps perdu, stress, risques)
- **Les déplacements « domestiques »:**
 - Des déplacements plus courts (3 à 4 km en moyenne) en urbain (74% des distances parcourues en voiture et 71% des émissions de GES)

Les déplacements Domicile / travail ...



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

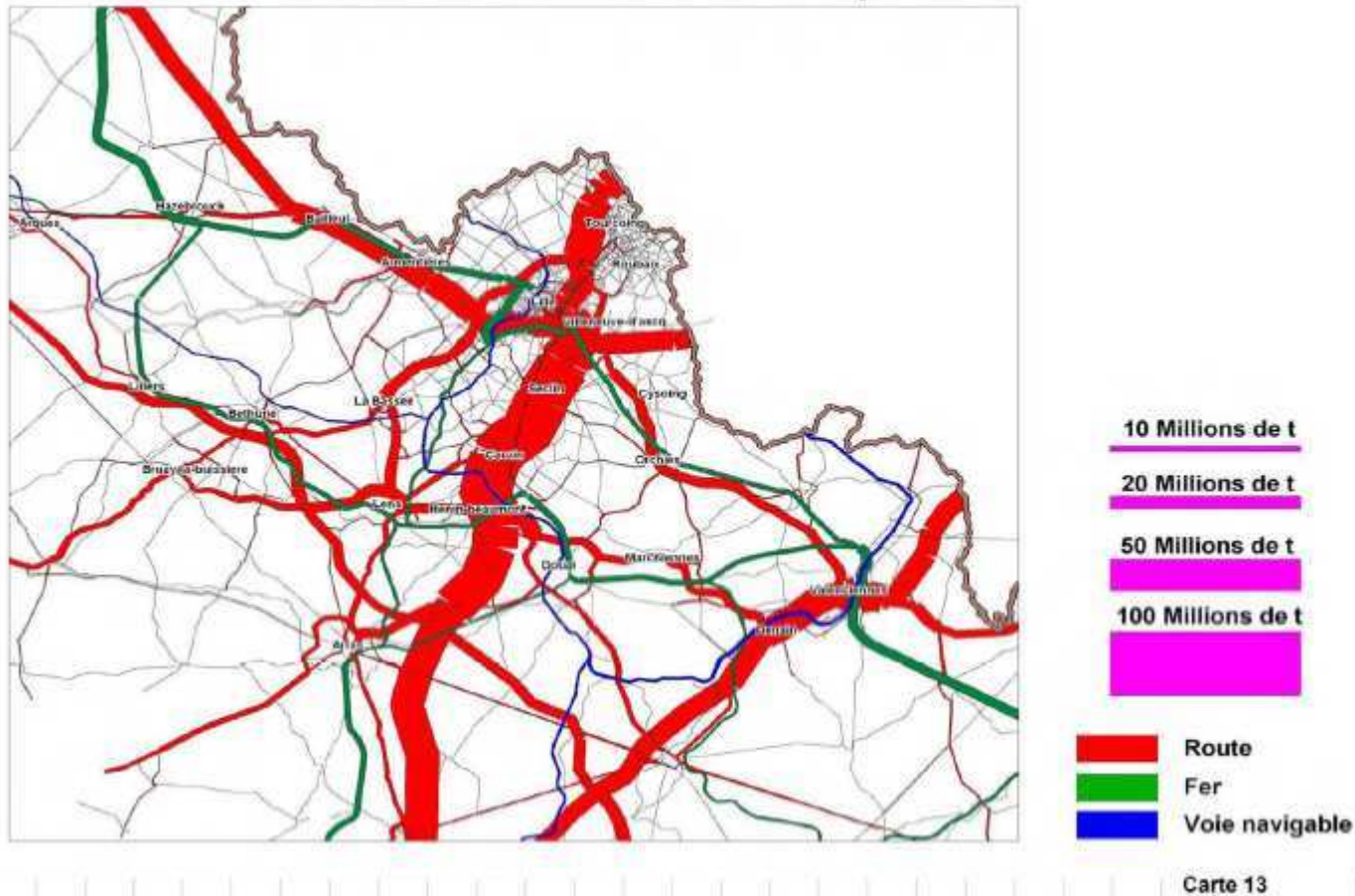
18

Le transport de marchandises

- 2/3 des mouvements de transports de marchandises sur l'agglomération lilloise sont liés aux besoins des habitants
- 1/3 des circulations de transports routiers de marchandises se font toutefois à vide
- L'éloignement des centres logistiques des centres villes, dans une optique de densification urbaine et d'optimisation des flux, génère un allongement des distances de transport, le plus souvent par route, et l'augmentation des émissions de GES
- Des défauts de hiérarchisation du réseau et le manque de cohérence entre l'aménagement des ZA et leur desserte en TC participent également aux phénomènes d'engorgement

Les trafics marchandises ...

Trafic marchandises annuel - Tonnes transportées



Source : Diagnostic transport de l'AML, DRE - CETE (2008)

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

20

Des problématiques à analyser (1)

- Des espaces naturels à protéger et conforter:
 - Zones d'expansion des crues, ressources en eau, réservoirs de biodiversité, corridors écologiques
 - Zones agricoles favorisant l'amélioration de la matrice environnementale et paysagère du territoire et s'orientant vers la mise en place de circuits courts de distribution
- L'amélioration globale de la matrice environnementale du territoire de l'AML, déjà fortement artificialisé
 - Introduction de la « nature en ville »
 - Amélioration environnementale des projets d'aménagement



Des problématiques à analyser (2)

- **La maîtrise de la consommation d'espace**
 - Une stratégie globale de l'offre foncière destinée aux zones d'activités: gestion du stock, localisation, accessibilité, modes de transport, gestion de l'existant ...
 - La structuration plus forte de l'armature urbaine de l'AML:
 - Diminution de la longueur des déplacements liés à l'accès à l'emploi, aux commerces et aux services,
 - Raccordement des ZA et ZC aux réseau de TC

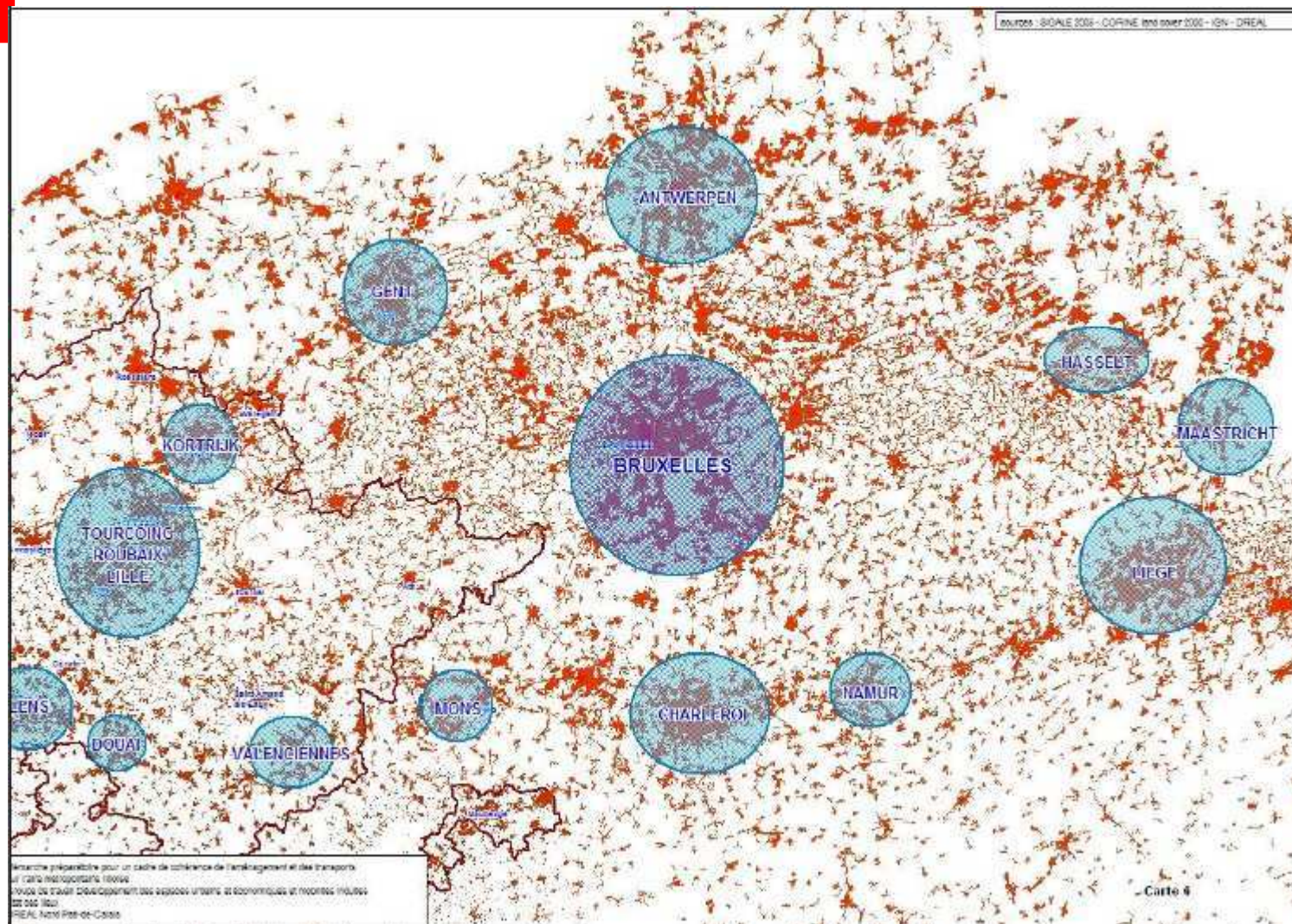
Des problématiques à analyser (3)

- **Le développement de l'offre de transport alternatif:**
 - A l'échelle de l'AML, avec d'autres types de fonctionnement à examiner (dessertes diamétrales, boucles)
 - L'amélioration de la cohérence des TC, en lien avec les liaisons rapides interurbaines: Interopérabilité, développement des pôles d'échange et articulation avec le réseau routier
 - Un transfert pour partie sur des modes doux des déplacements courts (60 % de déplacements < de 3km sur LMCU)
- **Une démarche d'aménagement logistique** à l'échelle de l'AML, articulée sur des centres de distribution urbaine

Un positionnement porteur d'atouts

- **Une position géographique au sein de la North-West-Metropolitan-Area (NWMA) et un réseau d'infrastructures dense**
 - Un réseau hydrographique et des voies navigables qui irriguent l'ensemble du territoire et des centres historiques de l'AML
 - Un réseau de plates-formes logistiques portuaires et fluviales multimodales que viendra renforcer la future liaison Seine-Escaut et le renforcement du corridor ferroviaire NS à travers l'AML.
- **Une opportunité pour conforter la place de l'AML comme porte d'entrée du Nord de la France, pour les marchandises et pour les liaisons voyageurs à grande vitesse**

Carte de l'anneau des villes ... une réalité morphologique

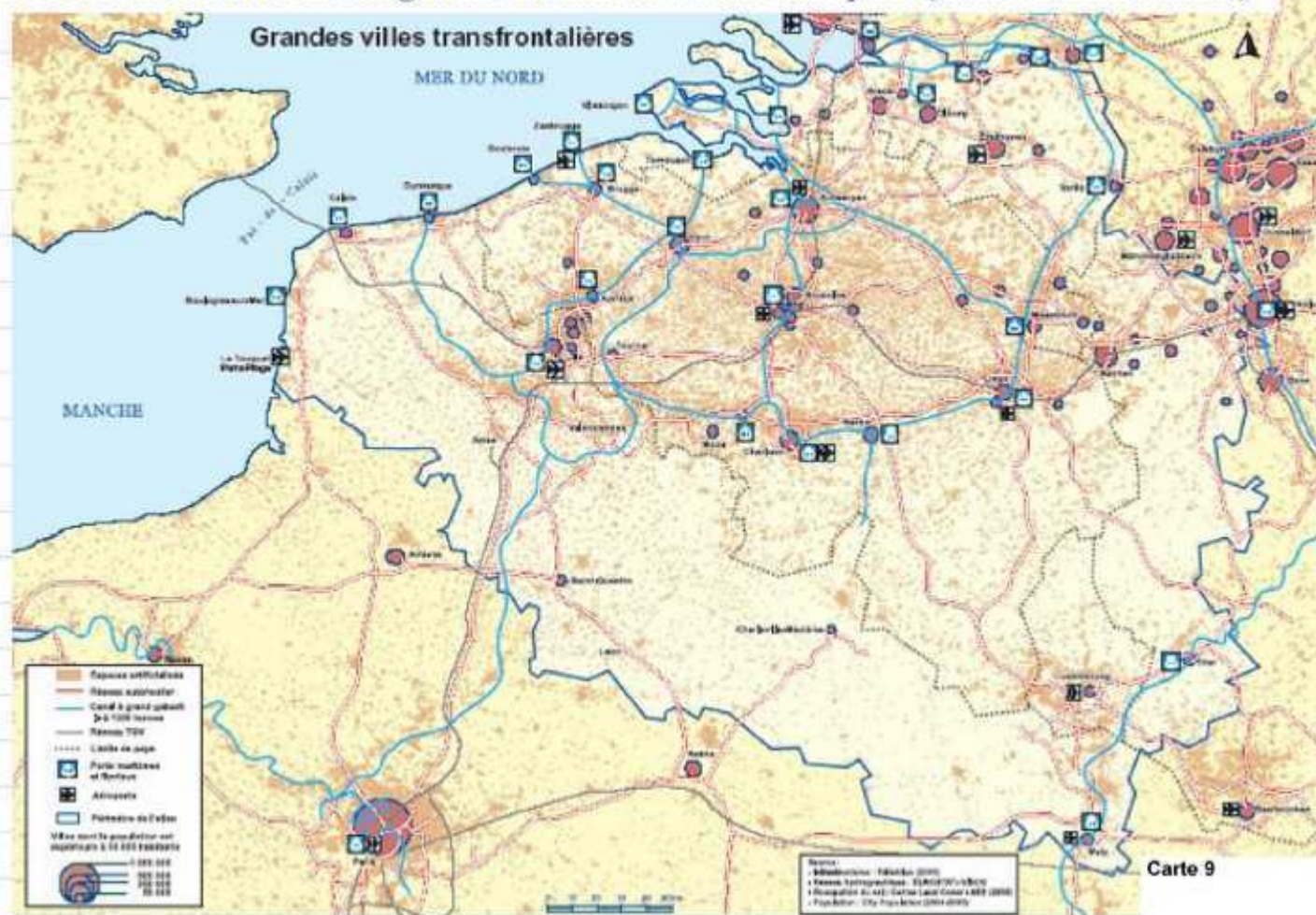


Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

25

Les infras et l'urbanisation ...

Les infrastructures et l'urbanisation de l'espace transfrontalier : une position favorable de l'AML sur les grands réseaux de niveau européen (Atlas transfrontalier)



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

26

En guise de conclusion

- Quelle place doit-on réserver à la préservation des espaces naturels et agricoles, à l'amélioration de la « matrice », à la préservation de la ressource en eau, à la prévention contre les risques, sur les territoires de l'AML ?
- Comment peut-on optimiser l'implantation des activités et coordonner leur accessibilité par les transports alternatifs dans le cadre d'un développement social et économique équilibré du territoire ?
- Comment assurer la cohérence des offres de transport pour mettre en place un « système de transport » qui réponde aux besoins de mobilité en diminuant la dépendance à l'automobile ?
- Comment mettre à profit le positionnement de l'AML dans la « NWMA » dans la dynamique de développement ?

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

27