

Les projets structurants de l'AML

Vincent Pradeau – DREAL / ECLAT

Anne Talha – DDTM 59 / SUCT

SOMMAIRE

Pages

- *Recenser les projets, pourquoi ?*
- *Critères de définition*
- *Recenser les projets, méthode*
- *Cartographie des projets structurants*
- *Premiers questionnements*

Recenser les projets structurants, pourquoi ?

Lecture commune des projets d'aménagement structurants (analyse globale et consolidée à l'échelle de l'AML) visant à :

- Définir les cohérences entre les projets d'aménagement et l'offre de déplacements, actuelle, future ;
- Définir les cohérences des projets entre eux ;
- Comprendre le pouvoir structurant des projets sur la trame urbaine ;
- Appréhender l'impact possible des projets sur l'attractivité de l'aire métropolitaine lilloise, globalement, et sur les différents éléments de la trame urbaine ;
- Afin de déterminer collectivement les synergies.

Critères de définition

• Projets ...

- D'équipements et d'aménagement :
répondant aux besoins de vie et de fonctionnement des populations, entreprises et activités économiques
- Localisables sur plan
- Hors transports, sauf lignes TCSP et pôles d'échanges (croisement ultérieur à prévoir avec le GT 3)
- Un peu au delà de l'intention : première ébauche, plan de financement, étude de faisabilité...

• ...Structurants

- *Lorsqu'ils exercent des effets d'attraction (et/ou de répulsion) sur les décisions de localisation des particuliers ou des entreprises.*
- *Selon leur échelle territoriale d'influence, ils sont d'intérêt infra-local, local, régional ou d'aménagement du territoire*

Échelles territoriales d'influence

Tentative de classement selon le niveau de rayonnement des projets :

– Échelle de l'Aire Métropolitaine Lilloise ou supérieure (niveau 1)

- Grands projets économiques (exemples : pôles d'excellence, grandes plate formes multimodales...) organisant l'économie de l'AML ou au delà
- Grands équipements (culturels, sportifs, universitaires, de santé, de recherche, pôle d'échange majeur...) dont le rayon de fréquentation visé dépasse largement l'échelle du SCOT (exemple : Louvre – Lens)

– Échelle du SCOT (niveau 2)

- Projets d'habitat « *d'une certaine ampleur* » (pas de critère précis, mais impact probable sur le marché local de l'habitat et / ou le « *changement d'image* », si reconnaissance de la qualité du projet au delà du SCOT (ex : RDH, Union, Raquet)
- Projets économiques majeurs à l'échelle du SCOT (en général identifiés comme tels dans ce dernier)
- Équipements appelés à être fréquentés essentiellement par la population du SCOT, ou à fréquentation trop spécialisée pour avoir un impact significatif sur la trame urbaine

– Échelle locale (niveau 3)

- Tous les autres projets

Recenser les projets, méthode proposée

- **Les DDTM (62 et 59) et la DREAL ont une connaissance partielle des projets à travers :**
 - Des orientations stratégiques des SCOT au stade de l'intention
 - Des dossiers de demande de financement qu'elles instruisent (FEDER, divers appels à projets)
 - De l'association aux PLU
 - De l'avis rendu sur les dossiers de ZAC, de l'ADS, etc.
- **Les 3 structures ont travaillé ensemble pour assembler leur connaissance, et ont consolidé leurs informations dans une base simple, structurée sous SIG (1 point = 1 projet, échelle 1/100 000)**
- **Elles ont ensuite tenté de définir le niveau de rayonnement de chacun d'eux (1-2-3)**
 - Niveaux 1 et 2 : recensement systématique
 - Niveau 3 : recensement facultatif, usage local
- **Les premiers résultats sont présentés ci-après (niveaux 1 et 2)**
 - Il s'agit bien d'un premier jet mis au débat, qui ne prétend ni à l'exhaustivité, ni à la perfection.

Calendrier

- Aujourd'hui, projets de rayonnement 1 (AML) et 2 (SCOT), cartographie AML
 - Premiers essais cartographiques
 - Premiers questionnements
- Entre les sessions 2 et 3
 - Mise à disposition du tableau des projets de rayonnement 1 et 2 sur la plate-forme collaborative de la DREAL pour enrichissement, amendements
 - Travaux cartographiques plus fins
- Session 3 (27 mai)
 - Actualisation de la présentation à l'échelle de l'AML
 - Zooms à l'échelle des SCOT, et « entre » les SCOT (articulation entre les SCOT, complémentarités existantes ou à rechercher)

Variables renseignées (en cours)

- [Identifiant, code commune, Intitulé](#)
- Code INSEE (commune principale)
- Communes du projet (libre)
- Sources de l'information (libre)
- Date de saisie, Objectifs, Description
- Porteur de projet, maître d'ouvrage, autres acteurs, Contacts
- Renvoi à d'autres projets liés (programme d'ensemble)
- [Rayonnement](#)
- Typologie (renouvellement urbain / extension)
- [Nature](#) (voir diapo suivante)
- Dimension (nb logements, SHON...)
- Échéance (année prévisionnelle d'achèvement)
- Commentaires
- CPER : O/N, ZAC : O/N, date de création
- Montant prévisionnel

[Dont : exploitées sous SIG](#)

Nature des projets

Projet à dominante économique dont :

Pôles de compétitivité et autres pôles d'excellence

Autres projets à dominante tertiaire

Projet logistique

Projet commercial non spécialisé

Projet commercial spécialisé

Zones à dominante industrielle

Les projets « transports » et les projets « trame verte / bleue » seront recensés dans le cadre des GT 2 et 3

Projet à dominante habitat dont :

Eco quartiers

Projets d'équipements de niveau métropolitain dont

Santé

Culture

Enseignement supérieur et recherche

Équipements sportifs (grand stade...)

Tourisme d'affaire, centres de congrès

Tourisme et loisirs

Parcs urbains

Transports



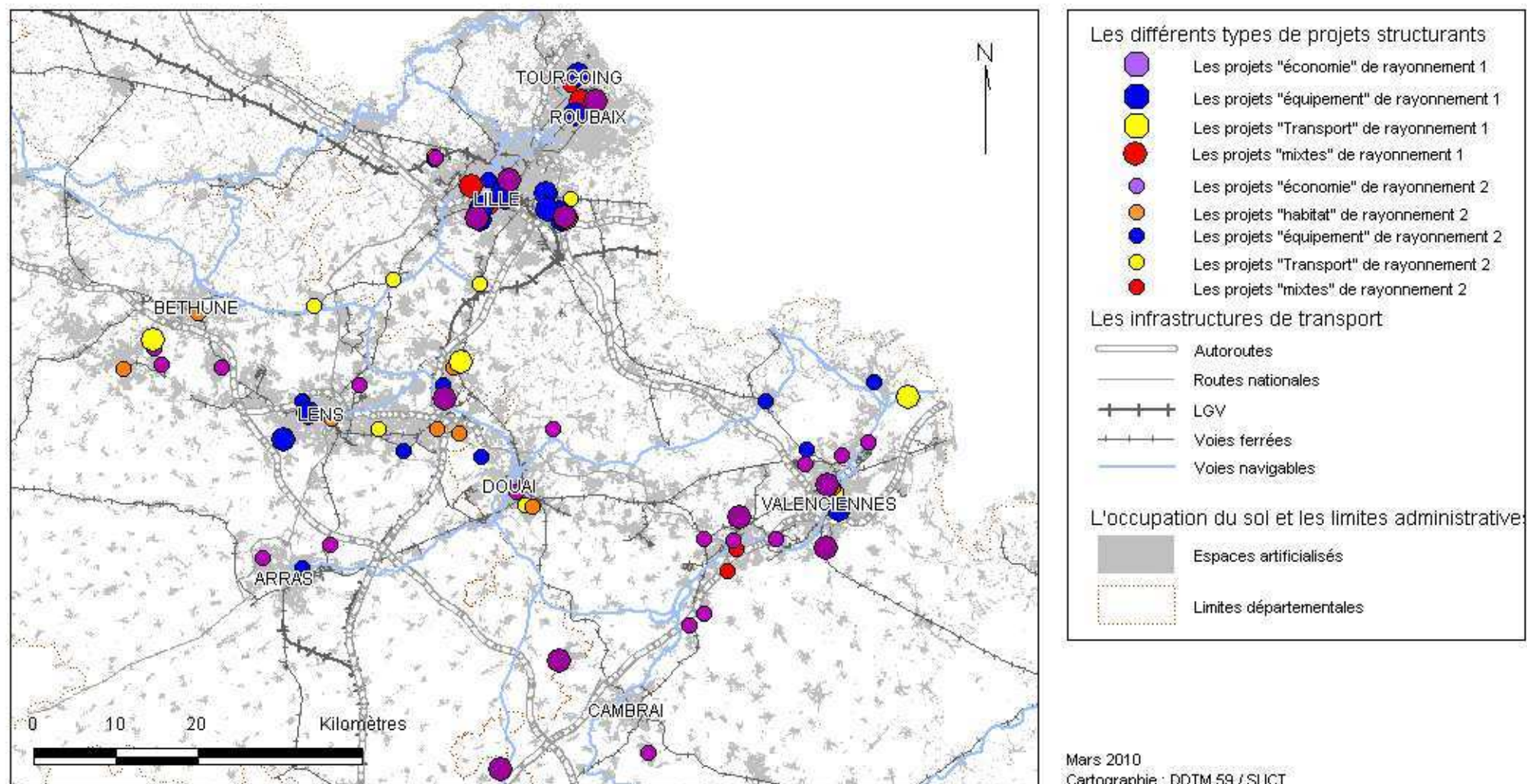
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Projets structurants de niveaux 1 et 2

Cartographie proposée

- Les projets d'aménagements et d'équipements dans la trame urbaine existante
 - Trame réelle : espaces artificialisés selon BD Sigale + infrastructures de transport
- Les projets et l'offre de TC (zoom sur le Nord)
 - Articulation des projets à l'offre globale
 - Projets et niveaux de service de l'offre TC
- La dynamique des projets structurants
 - Projets en regard de l'évolution de l'occupation des sols et des zones 1AU des POS/PLU
 - + infrastructures autoroutières
 - + offre TC à niveau de service satisfaisant (département du Nord seul)
- Synthèse
 - Lecture de la trame urbaine à travers les projets
 - Comparaison avec les dynamiques foncières

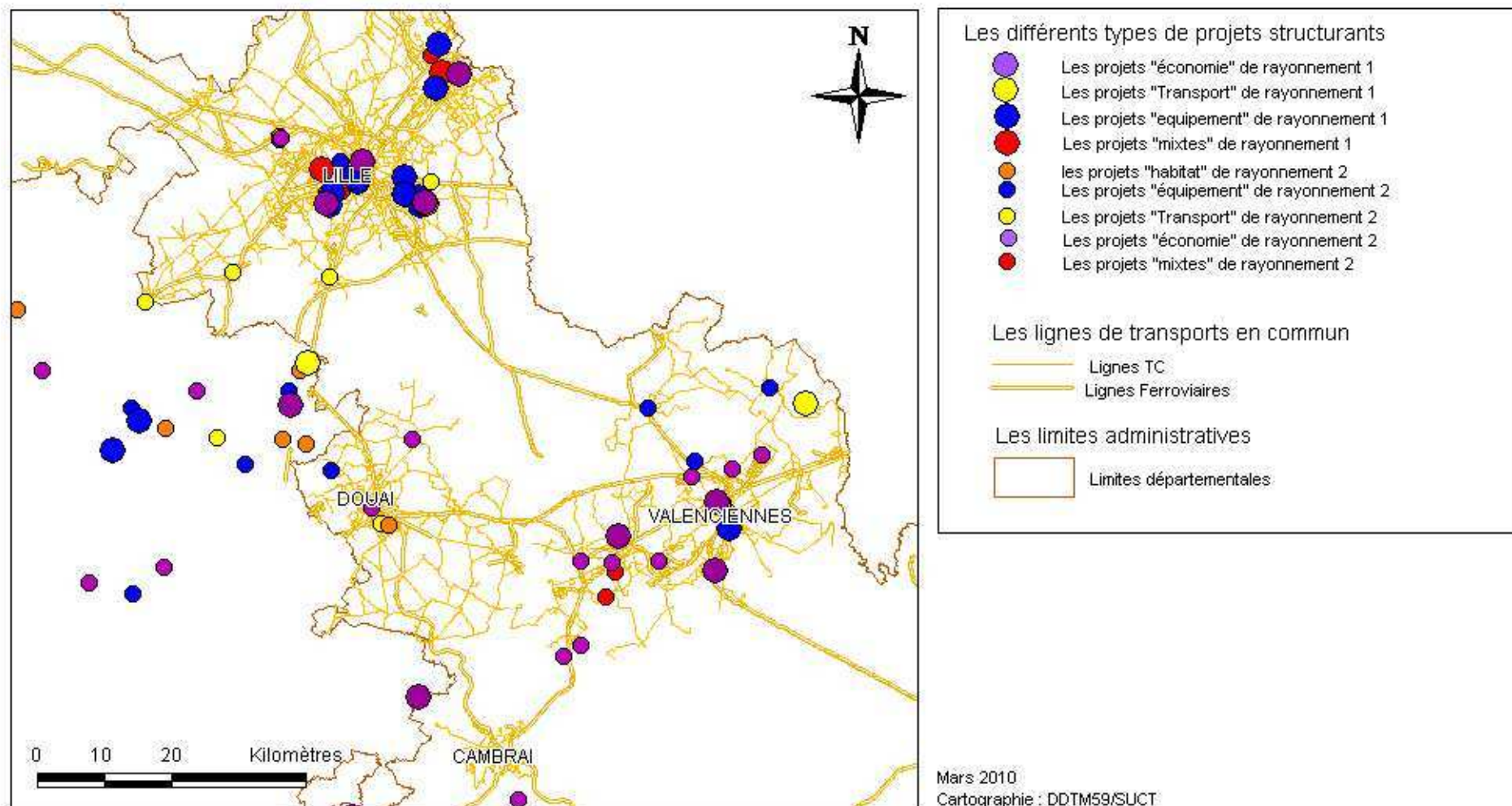
Les projets structurants de rayonnement 1 et 2 dans la trame urbaine existante de l'AML



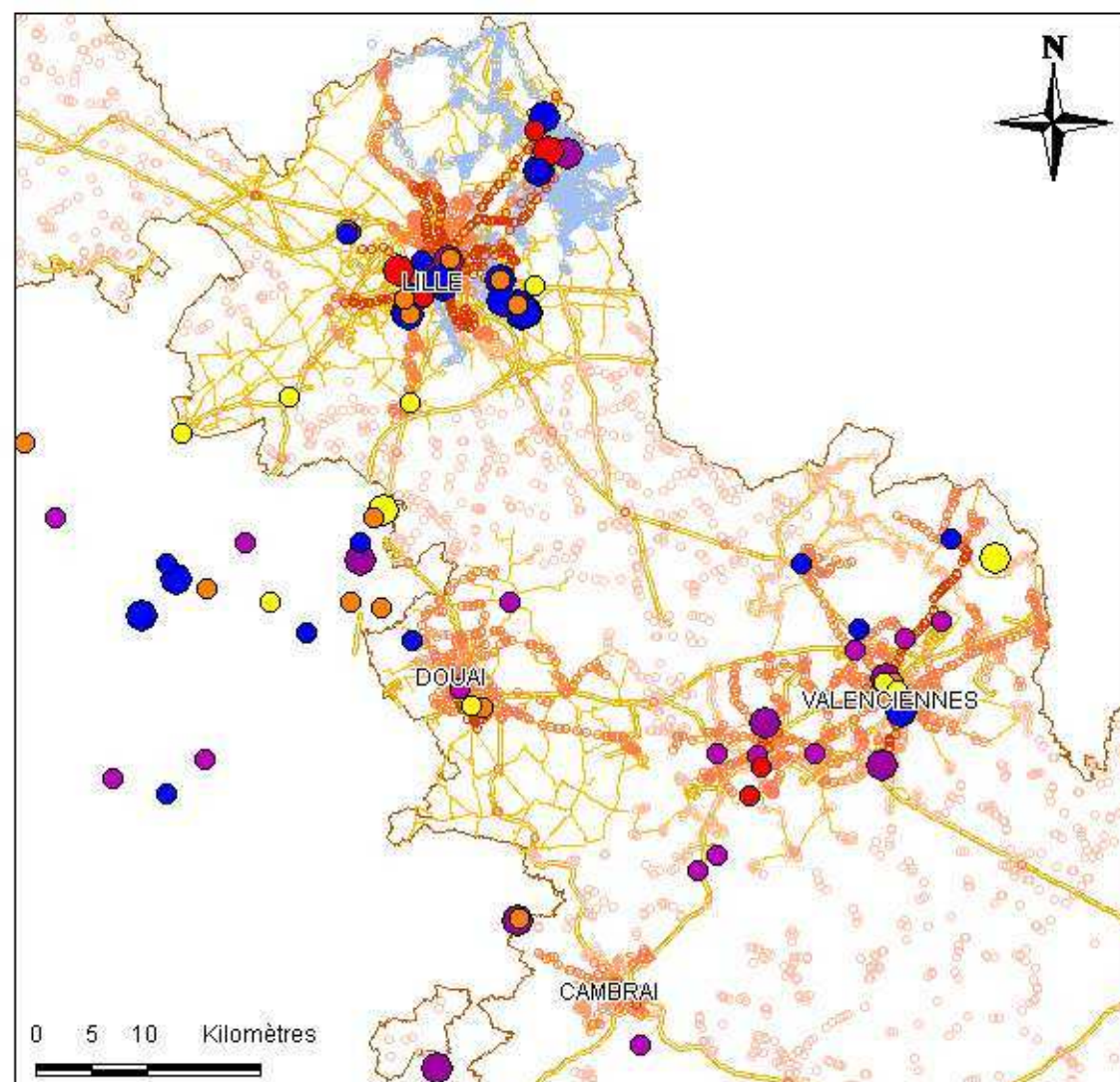
Les projets d'aménagements et d'équipements dans la trame urbaine existante

- Projets d'équipements et grands projets phares dans les villes historiques (tissu urbain, voire périphérie pour les projets d'équipements sportifs)
- Projets économiques : gros projets type « pôles d'excellence » concentrés sur Lille – Roubaix – Tourcoing (un peu sur Valenciennes), projets type « logistique » à proximité des échangeurs
- Liens entre Lille et ouest du Bassin Minier : axe A1 + enjeu TER (pôles d'échange)
- Globalement : « ancre » peu visible, l'ouest du bassin minier se détache de la partie est (plutôt un axe A1 « épaissi » à hauteur de l'arc sud), et un axe A2 / Escaut
- Des espaces interstitiels (entre Lille et Valenciennes, entre Douai et Valenciennes) pauvres en projets structurants de rayonnements

Les projets structurants de rayonnement 1 et 2 et l'offre de transport en commun de l'AML (département du Nord)



Les projets structurants de rayonnement 1 et 2 et le niveau de service des TC de l'AML (département du Nord)



Les différents types de projets structurants

- Les projets "économie" de rayonnement 1
- Les projets "équipement" de rayonnement 1
- Les projets "Transport" de rayonnement 1
- Les projets "mixtes" de rayonnement 1
- Les projets "habitat" de rayonnement 2
- Les projets "équipement" de rayonnement 2
- Les projets "Transport" de rayonnement 2
- Les projets "économie" de rayonnement 2
- Les projets "mixtes" de rayonnement 2

Le niveau de service des TC (aux arrêts)

- Fort
- Assez fort
- Moyen
- Assez faible
- Faible
- Niveau en cours de détermination

Les lignes de transport en commun

- Ligne TC
- Lignes TER

Les limites administratives

- Limites départementales

Mars 2010
Cartographie : DDTM 59 / SUCT

Les projets et l'offre de TC (zoom sur le Nord)

- Pas de liaison entre les PTU. Hors PTU, l'offre structurante est le réseau TER (=> importance des projets de pôles d'échanges)
- Les espaces interstitiels « pauvres » en projets structurants sont en général desservis par le seul réseau « Arc-en-Ciel » du CG 59

Définition du niveau de service

- Choix de deux indicateurs principaux pour le transport urbain:
 - Fréquence
 - Amplitude
- Fréquence: 4 classes
 - Classe 4: moins de 15 minutes
 - Classe 3: entre 15 et 30 minutes
 - Classe 2: entre 30 minutes et 1 heure
 - Classe 1: plus d'1heure
- Amplitude: calculer en heures pleines entre le premier et le dernier bus par exemple



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Définition du niveau de service

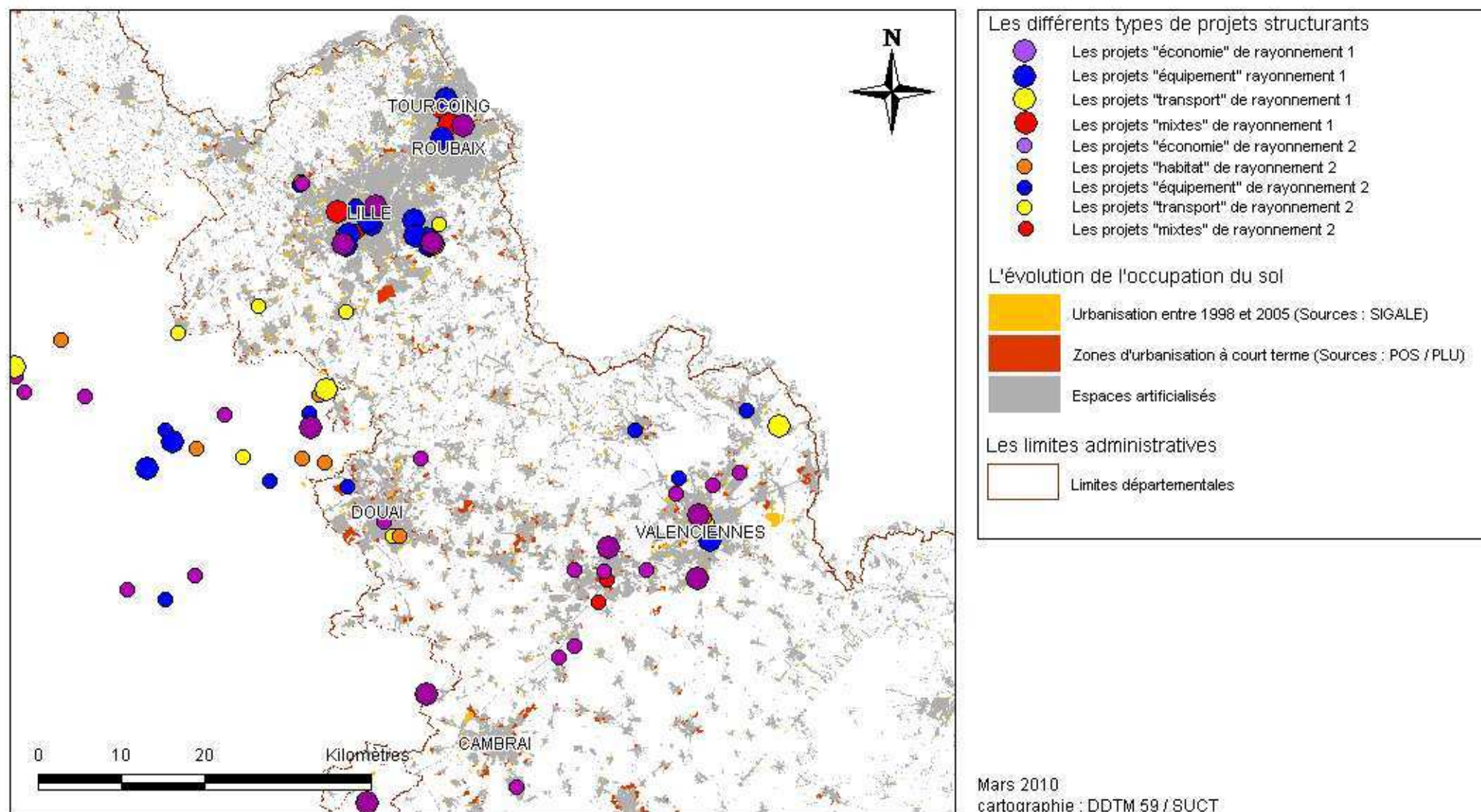
- Pour le TER, deux indicateurs:
 - Amplitude
 - Nombre de trains s'arrêtant dans une gare en une journée



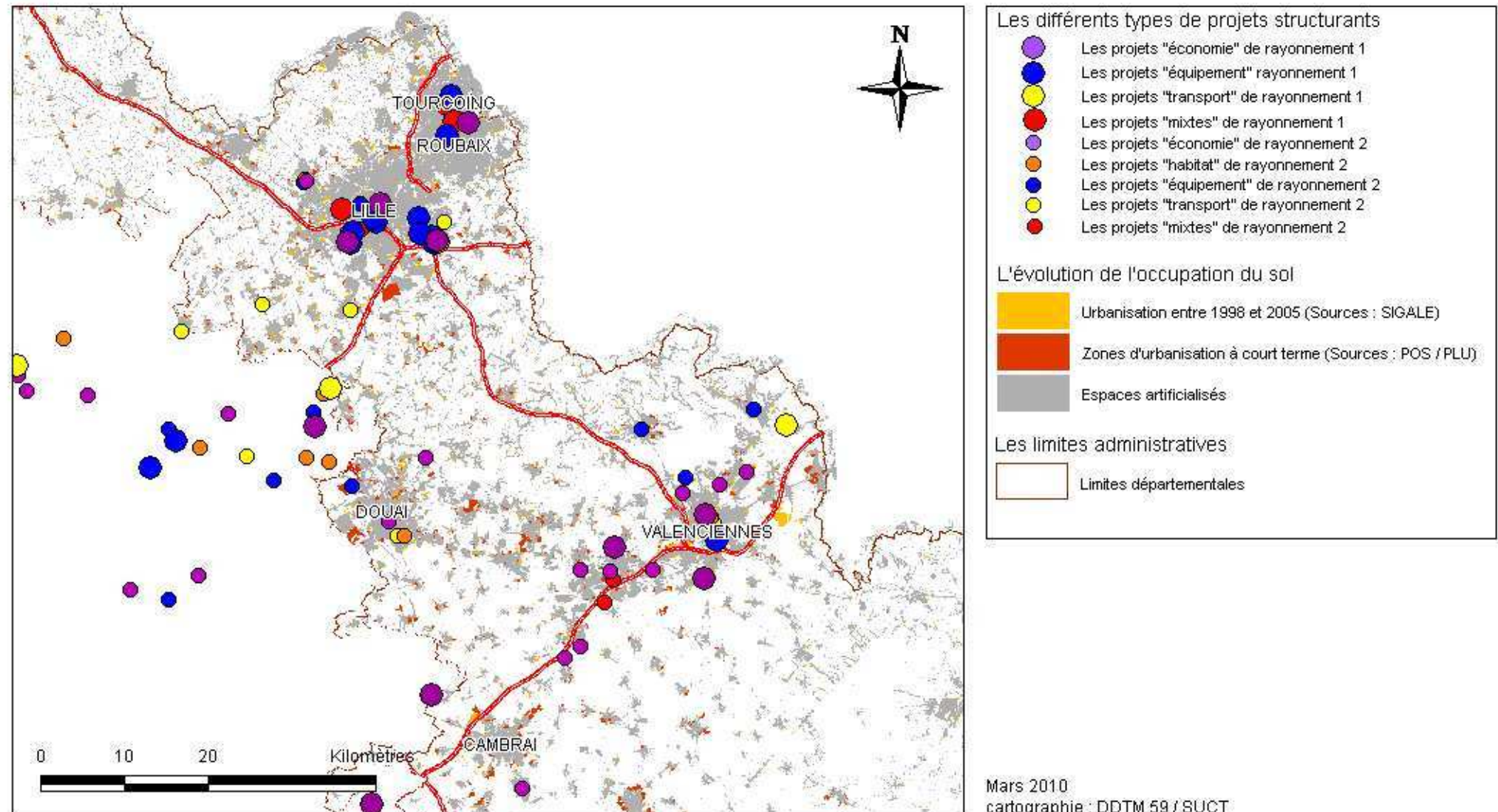
Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

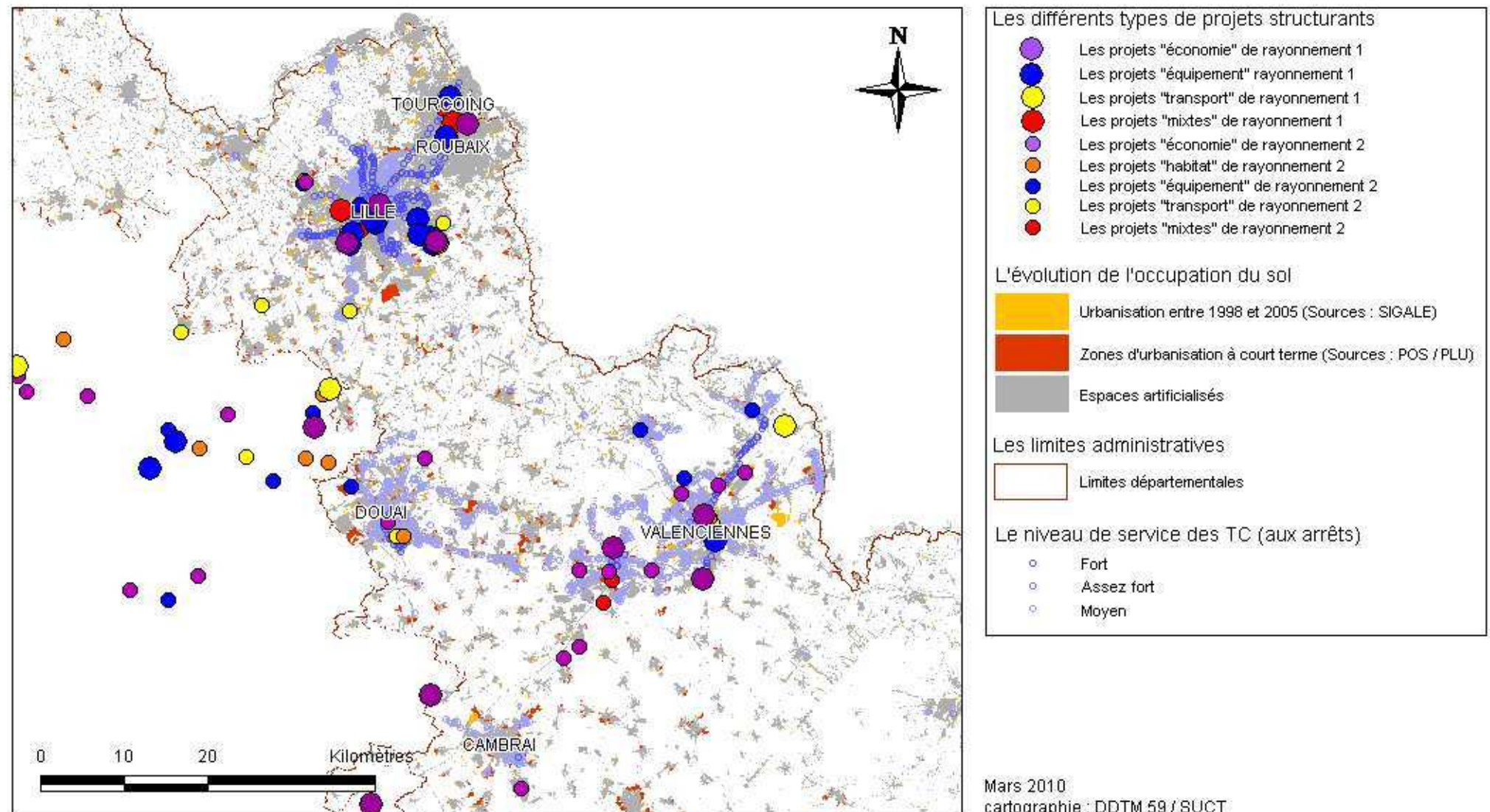
Les projets structurants de rayonnement 1 et 2 et l'évolution de l'occupation des sols dans l'AML (département du Nord)



Les projets structurants de rayonnement 1 et 2, l'évolution de l'occupation des sols dans l'AML et les infrastructures autoroutières (département du Nord)



Les projets structurants de rayonnement 1 et 2, l'évolution de l'occupation des sols dans l'AML et le niveau de service des TC (département du Nord)



La dynamique des projets

- Les espaces sans projets structurants identifiés ne sont cependant, ni épargnés par les consommations d'espaces, et font parfois l'objet d'ambitions de développement (Cf. zones 1AU des POS / PLU) :

-Oublis ?

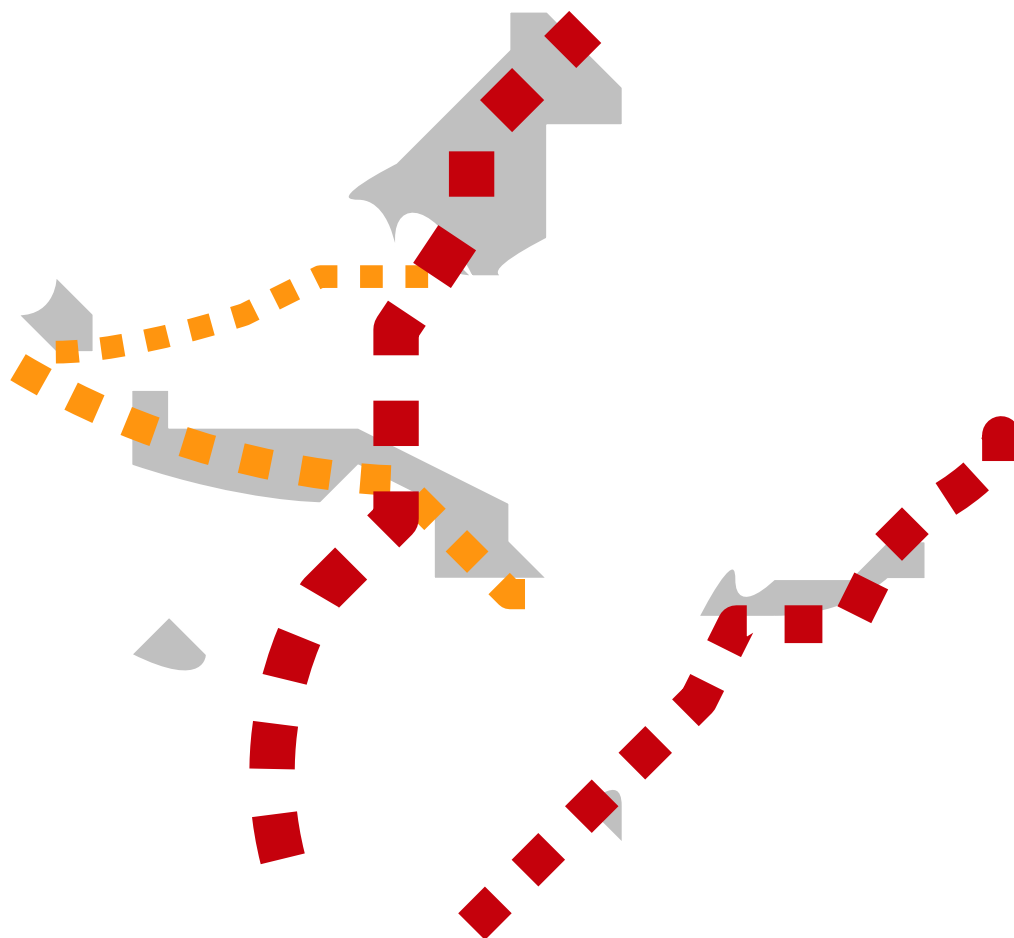
-Projets non structurants (exemple de la plupart des projets habitat)
?

-Projets abandonnés ?



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

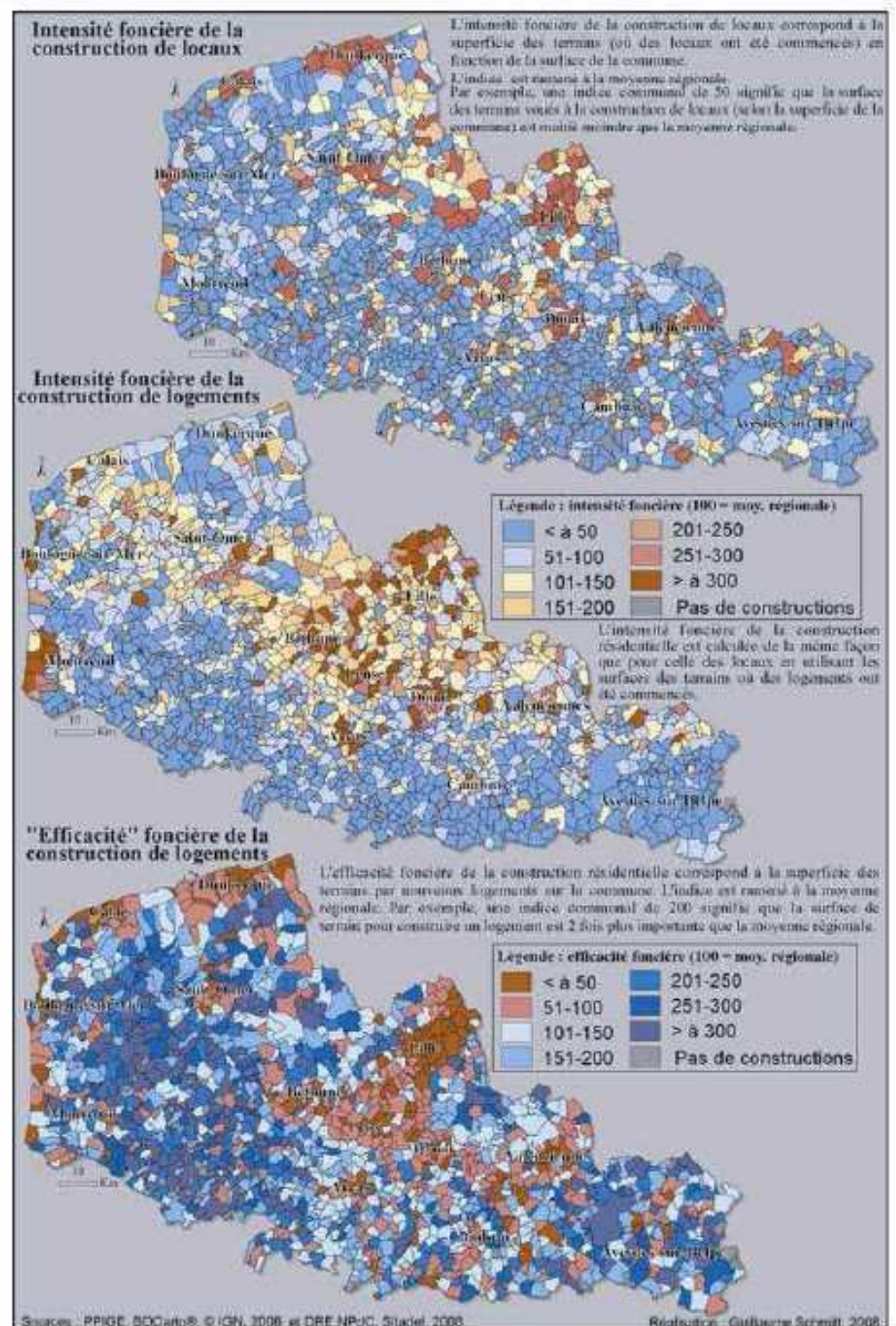


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**De : «valeurs et usages de l'espace :
approches méthodologiques des
dynamiques foncières dans la région Nord-
Pas-de-Calais »; G.Schmitt, novembre 2009**

L'intensité foncière de la construction de logements / locaux correspond à la superficie des terrains (où des logements / locaux ont été commencés) en fonction de la surface de la commune. L'indice est ramené à la moyenne régionale.

L'efficacité de la construction individuelle correspond à la superficie des terrains par nouveaux logements sur la commune. L'indice est ramené à la moyenne régionale.



Premier questionnement

- Un arc sud qui s'estompe dans sa partie est ?
 - On voit surtout apparaître un axe A2, qui semble peu articulé avec la triangulaire Lille - Béthune – Douai
- Quelle accroche à la trame urbaine des espaces interstitiels ? (*entre Douai et Valenciennes et surtout entre Lille et Valenciennes*) :
 - Des espaces avec peu ou pas de projets structurants
 - Mais des espaces occupés et convoités, soumis à une pression foncière à forte dominante résidentielle

A débattre...

- Quel pouvoir structurant des projets sur la trame urbaine ?
- Quel impact possible des projets sur l'attractivité de l'aire métropolitaine lilloise, globalement, et sur les différents éléments de la trame urbaine ?



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE