

**Synthèse des débats du séminaire technique de lancement
de la démarche préparatoire à un cadre de cohérence de l'aménagement et des
transports pour l'aire métropolitaine lilloise
Jeudi 8 octobre 2009 13h30-18h30 (amphithéâtre du CETE NP)**

*Cette synthèse reprend les interventions non exhaustives des participants, fait état des décisions permettant de poursuivre la démarche et liste les points qu'il reste à trancher.
Elle est également l'occasion de rappeler aux participants la nécessité de s'inscrire aux groupes de travail en renvoyant dans les meilleurs délais le bulletin d'inscription.*

Annexes

- Liste des participants (annexe 1)
- Contenu des interventions (annexe 2)
- Bulletin d'inscription (annexe 3)

1. Lancement de la démarche préparatoire à un cadre de cohérence

Introduction du séminaire par Monsieur Pierre Stussi, SGAR

- Ce séminaire constitue le lancement des travaux préalables à l'élaboration d'un cadre de cohérence. Il fait suite à la réunion du 15 mai 2009 à l'initiative du préfet de région, associant Mme la présidente de LMCU, présidente de l'association « Aire Métropolitaine de Lille », M. le président du Conseil Régional et MM les présidents des deux Conseils Généraux du Nord et du Pas-de-Calais.

- Le cadre de cohérence permet une approche commune, transversale et opérationnelle des enjeux. La DTADD n'est que l'un des outils et l'un des aboutissements possibles.

- Ce cadre de cohérence autorise une souplesse permettant d'intégrer les projets des territoires à moyen et à long terme, avec des aller-retour permanents entre les échelles locales (AML, SCOT, EPCI...) et la dimension transfrontalière (GECT).

Rappel des premiers éléments de constat par Monsieur Michel Pascal, DREAL

Pour prendre connaissance de cette intervention, se reporter à l'annexe 2 ci-jointe (contenu des interventions).

Cette intervention dresse le constat d'un phénomène de périurbanisation et de l'existence de moyens de déplacement des personnes déséquilibrés.

L'actualité du Grenelle rend donc nécessaire et opportune la démarche préparatoire au cadre de cohérence, afin de travailler conjointement à rendre compatibles entre eux des objectifs parfois contradictoires.

Débats

- M. JL Delecluse (Conseil Régional Nord-Pas de Calais)

* La terminologie du « cadre de cohérence » est conforme aux conclusions du comité de pilotage du 15 mai 2009.

* Les démarches entamées et leur état d'avancement (Schémas de Cohérence Territoriale, Schéma Régional des Transports, Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire...) ont besoin d'être prises en compte, même si elles doivent être réexpliquées.

* Les incohérences et les lacunes des différentes démarches des acteurs pourront ainsi ensuite être mises en évidence pour se donner les moyens d'agir.

* La proposition de calendrier pourrait se résumer ainsi : l'hiver sera consacré aux réflexions et le printemps sera réservé aux arbitrages.

- M. N Starkman (Agence de développement et d'urbanisme Lille Métropole)

* Il faut nuancer certains éléments de présentation, dont la «saturation des espaces périphériques».

* Un aller-retour entre technique et politique est nécessaire dès le diagnostic (description du territoire).

* Il est nécessaire d'avoir un débat sur le diagnostic, a fortiori sur l'aménagement, afin de se mettre d'accord sur les enjeux.

- M. JL Sehier (Lille Métropole Communauté Urbaine)

* Lille Métropole Communauté Urbaine est elle-même multipolaire.

* Le diagnostic mérite d'être débattu.

- M.P Stussi (SGAR)

* Je note la nécessité de partager une vision commune du diagnostic, avant de développer une vision stratégique, et l'importance de l'implication des politiques.

2. Intervention de Monsieur Bernardo Secchi en qualité d'expert

- L'AML comme toutes les métropoles doit se confronter à trois enjeux dont les solutions sont liées et relèvent de la responsabilité de l'urbanisme et de l'architecture :

* l'environnement (gestion de l'eau et de l'énergie)

* la mobilité

* les inégalités sociales.

Tous les autres thèmes s'y rattachent.

- Il faut travailler avec ce qui existe, avec l'inertie des idées et les préjugés. Pour autant, nous avons une responsabilité qui est de faire.

B Secchi expose trois types de scénarios :

* scénario « tendantiel » : mise au clair des tendances reconnues (en pointant les contradictions)

* scénario « ce qui arrive si » : évaluer les conséquences de ce que l'on propose en amont

* scénario « de l'imaginaire collectif » : faire émerger le désir.

Il propose, tout en écoutant les territoires et leurs acteurs, de travailler à l'élaboration des scénarios par provocations successives, en sachant qu'on ne peut pas prétendre à une cohérence systématique. Les choix seront soit opérationnels, soit conceptuels.

Le Grenelle met en évidence le concept de la ville compacte qui concerne tous les modes de d'occupation du sol (industrie/commerce/habitat). Il faudra une réflexion approfondie sur ce point.

Débats

- M. JL Delecluse (Conseil régional Nord-Pas de Calais):

* Il ne faut pas réinventer mais approfondir les réflexions (cf DRA maîtrise de la péri urbanisation).

- M. B Fontalirand (Conseil général du Pas-de-Calais)

* La question de l'inégalité sociale n'a pas été traitée à l'échelle de l'AML. La mobilité doit tenir compte des besoins des populations fragiles (mobilité de périphérie à périphérie).

- M. N Starkman (Agence de développement et d'urbanisme Lille Métropole)

* Le principe de la maîtrise de l'étalement urbain est un consensus idéologique, même si les SCOT n'en rendent pas compte dans tous les cas. La mise en œuvre de ce principe reste cependant problématique.

- M.L Dewitte (SCOT Grand Douaisis)

* L'application concrète des orientations du SCOT, ambitieux en terme de maîtrise de l'étalement urbain, reste difficile à faire accepter au quotidien par les élus.

- M. C Bartholeyns (CCI Grand Lille)

La carte de B Secchi met en évidence l'échelle de la réflexion qui doit être élargie au-delà des frontières régionales car l'AML est traversée par de grandes liaisons, en plus des changements à venir (plan ferroviaire, Canal Seine Nord Europe, projets de plateforme de stockage...), qui obligent à tenir compte des projets en périphérie de l'AML.

- Réponse de M. B Secchi (Bureau d'études Studio 9)

Le risque est de continuer à aggraver les inégalités sociales avec les politiques environnementales et de mobilité actuelles qui favorisent les plus favorisés, et la crise est de nature à accélérer ce phénomène.

La crise nous impose d'agir.

Les experts de l'économie parlent d'une crise qui a la forme d'un V, mais elle pourrait prendre la forme d'un W (Stieglitz, prix Nobel). Il faut se poser la question de ce que l'on fait si la courbe a finalement la forme d'un L. L'issue se joue dans un cadre plus vaste, ce qui n'exonère pas d'analyser les problèmes à l'échelle de l'aire métropolitaine.

3. Eléments de contexte nationaux suite au Grenelle de l'environnement

Intervention de Monsieur Philippe Baffert, MEEDDM / DGALN

- Il faut partir du projet, comme le font les PADD dans les SCOT. Le projet continue d'exister tout au long de la mise en œuvre du SCOT qui, lui, peut évoluer en fonction des changements qui interviennent sur le territoire.

Le projet de loi Engagement national pour l'environnement (dit « Grenelle 2 ») propose différentes évolutions des règles d'urbanisme. Quelques précisions concernent l'outil DTADD :

- La DTADD n'est pas un règlement supplémentaire, c'est un projet sur la base d'un accord entre les partenaires, projet qui dit comment on fait concrètement et pas seulement ce que l'on fait.

- La DTADD n'est pas un règlement, de surcroît non opposable. Les PIG peuvent être de toute nature, mais sont à utiliser à bon escient. Ils avaient pour objet de résoudre les conflits issus de la décentralisation, faisant de l'Etat un arbitre.

- Si la DTADD a été élaborée dans de bonnes conditions, puis fait l'objet d'un consensus, et enfin approuvée par décret en Conseil d'Etat, des PIG ne devraient pas être nécessaires. Les PIG arrêtés par le préfet ne sont ni obligatoires, ni a fortiori un passage en force, c'est une qualification du caractère d'intérêt général du projet.

Intervention de Madame Christina Garcez, MEEDDM / DGALN

- Ce séminaire est l'occasion d'échanger sur des expériences d'intervention menées sur de grandes aires urbaines de territoires littoraux ou de montagne.

- Il y a des aller-retour itératifs nécessaires entre diagnostic et projet : la vision est à construire avec les élus en proposant des choix, pour aller vite, même si le diagnostic n'est pas exhaustif.

Débats

- M. N Starkman (Agence de développement et d'urbanisme Lille Métropole)

Les équipes d'urbanistes de la région ont une longue expérience dans cette matière et souhaitent que le ministère en tienne le plus grand compte. Elle apprécie l'approche proposée par M. Secchi qui est moins directive et laisse la place aux particularités locales. La DTADD est un outil et non une fin.

4. Débats sur la proposition de méthodologie : Madame Chantal Adjriou, DREAL

Pour prendre connaissance de cette intervention, se reporter à l'annexe 2 ci-jointe (contenu des interventions).

Cette intervention propose des objectifs, des principes, et un cadrage des Groupes de Travail (GT) en complément de la présentation de l'atelier pivot faite par M. Secchi.

Réactions des participants (méthode, délais, périmètres, acteurs...)

Pierre Stussi ouvre le débat sur la méthode, le périmètre, les intitulés des GT, le lien entre les GT et l'atelier pivot, l'élargissement du périmètre des participants, la réunion politique à programmer etc.

- M. JL Séhier (Lille Métropole Communauté Urbaine)

* La méthode est très directive : il faut débattre avec le politique sur les objectifs de la démarche.

* La démarche présente un intérêt pour l'ensemble des partenaires mobilisés, mais elle est précipitée : il faut prendre en compte les échéances politiques pour assurer une validation.

- M. N Lenancker (Conseil régional Nord-Pas de Calais)

* Une clarification est nécessaire sur le positionnement des uns et des autres (Etat et collectivités départementales et régionales), sur les niveaux de validation et sur la responsabilité de la production.

- M. B Bonduelle (CRCI)

* Les entreprises sont absentes de la démarche alors que ce sont des acteurs majeurs de l'aménagement et des déplacements.

* L'aire métropolitaine est un bassin de vie et d'emplois qu'il faut doter d'une gouvernance réelle et cohérente qui n'existe pas aujourd'hui (50 décideurs) : la communauté urbaine est trop étroite et l'AML est trop large.

- M. O Dufournaux (Conseil général du Nord)

* La pertinence des critères du Grenelle n'est pas évidente. Il n'y a pas de difficulté à examiner la cohérence des projets entre eux.

* Il existe un décalage entre la vision globale de M. Secchi et l'objectif présenté par l'Etat.

- M. N Lenancker (Conseil régional)

* Il est proposé d'introduire la question des ségrégations dans tous les groupes.

* Il est proposé un calendrier des groupes qui sépare le travail entre la phase d'identification des tensions et celle des scénarios avec un comité de pilotage entre les 2. Il faut tronçonner le travail des groupes pour que le comité de pilotage soit au bon moment.

- M.L Dewitte (SCOT Grand Douaisis)
 - * Il faut intégrer le versant belge de l'AML
 - * Il faut intégrer les autorités organisatrices de transport
 - * Il faut intégrer les élus locaux qui gèrent le droit du sol
 - * Il faut intégrer les syndicat mixte de SCOT au comité technique et au comité de pilotage

- M. B Secchi (Bureau d'études Studio 9)
 - * Il y a un malentendu : d'ici février 2010, il faut effectuer une réflexion critique sur ce qui existe en mobilisant les savoirs des participants. Ce regard critique avant les élections régionales contribue à la campagne.
 - * Des élus et des techniciens seront présents dans l'atelier pivot.

- M. N Starkman (Agence de développement et d'urbanisme Lille Métropole):
 - * L'Etat doit mettre en regard le calendrier technique et politique et porter le diagnostic qui sera à valider par les élus.

 - * La démarche technique reste trop théorique : il faut prendre en considération ce qui existe et ce qui n'existe pas encore (continuités écologiques, SCOT métropole lilloise) afin d'éviter les impasses. Cela nécessite de revoir le calendrier.

 - * L'intitulé thématique des 3 GT ne pose pas de difficulté. Par contre, les objectifs territoriaux ne suffisent pas à comprendre seuls les politiques d'aménagement.

- M. C Mace (Communauté d'Agglomération de l'Artois)
 - * Les agglomérations et les syndicats mixtes de SCOT ne sont pas représentés.

- Mme C Adjriou
 - * Le calendrier et l'enchaînement des différentes instances seront revus.
 - * La participation et le mode d'association des SCOT dans la démarche est à trancher.
 - * Il n'y a pas d'antagonisme entre les travaux proposés pour alimenter la construction globale (en atelier pivot) et la vision globale de M. Secchi. Pour avoir une lecture d'ensemble, il faut disposer des éléments de connaissance.

5. Synthèse du séminaire et relevé de décisions par Monsieur Pierre Stussi, SGAR

- * Il faut se jeter à l'eau et s'engager dans la démarche. Il s'agit d'imaginer politiquement l'Aire Métropolitaine Lilloise du XXI^{ème} siècle et de déterminer comment y parvenir.
La place de l'humain peut devenir le fil conducteur des trois groupes de travail (ségrégation, droit à la mobilité etc.).

- * L'Etat a une posture de facilitateur, de synthèse, d'acteur, et éventuellement une posture régaliennne au besoin.

- * Le calendrier doit être «desserré» sans perdre de vue l'objectif d'efficacité dans le respect de l'échéance de juin 2010 retenue pour cette première phase des travaux préparatoires au cadre de cohérence.**
- * La représentativité doit être approfondie : ouverture aux CCI et aux syndicats mixtes de SCOT.**
- * Des comités de pilotage restreints sont possibles afin de faciliter les allers-retours entre le politique et le technique.**