

Yves Lalaut (DREAL NPDC) commence la séance de travail par un bref rappel du contexte et du calendrier passé (ex : nomination du Président de l'AML René Vandierendonck, précédent atelier pivot du 7/10, session 4 des 3 groupes de travail les 8 et 9/11, prochain atelier pivot en janvier 2011 etc.).

L'ordre du jour proposé est le suivant :

- Présentation des éléments constitués pour engager le scénario « Dynamiques Engagées » (DE) (DREAL NPDC) ;
- Présentation de l'étude péri-urbanisation (Conseil Régional) ;
- Propositions pour d'autres scénarios (Studio 10/CITEC/ORGECO).

**Retour sur le comité de pilotage du 18 octobre 2010 (DREAL Yves Lalaut)**

- Implication plus importante des collectivités souhaitée -> échéancier recalé en conséquence (prochain comité de pilotage (COPIL) en mai 2011)
- Rappel des enjeux prioritaires retenus (voir le cadre de travail proposé sur le site internet DREAL/accès professionnel/cadre de cohérence AML (login : aml, mot de passe : aml5962)
- Rappel des critères d'évaluation et de la « grille de cohérence » proposée par Studio 10/citec/orgeco
- Possibilité de retravailler l'état des lieux en cours de travail, de façon partenariale
- La liste de projets n'a pas soulevé de discussion
- Ordonnancement des 3 trames = Trame verte et bleue (TVB), Trame urbaine (TU), Trame transports (TT)
- Projections démographiques (présentation INSEE au prochain atelier pivot)
- Horizon temporel retenu = 2030
- programme de travail : prochain COPIL en mai 2011, avec l'analyse des cohérences/incohérences au regard du scénario « dynamiques engagées » (scénario 0) + construction d'hypothèses pour d'autres scénarios
- un groupe de travail TVB supplémentaire sur les aspects agricoles (avec la DRAAF et les DDTM) dont les éléments seront présentés au prochain atelier pivot

**Propositions et premiers éléments de réflexion sur le scénario « Dynamiques Engagées » (DE) – (DREAL Yves Lalaut)**

Ce scénario a une vertu pédagogique : montrer les conséquences d'une évolution au « fil de l'eau ».

Il y aura la possibilité d'une échéance intermédiaire à 2020 pour les projets déjà engagés.

L'objectif est la construction d'une image à l'horizon 2030.

L'intérêt de la démarche sera de montrer les impacts et les logiques au regard des critères d'évaluation.

Cela nécessite de finaliser une liste de projets pour construire ce scénario. Les exemples seront à choisir ensemble dans l'objectif d'une co-construction. Un travail « inter-atelier » apparaît nécessaire sur ce point.

Pour l'urbain, il n'est pas suffisant de partir des projets. Il faudra vraisemblablement croiser avec les éléments des SCOT et des PLU.

## Débats

**Bernard Guilleminot (Conseil Régional)**

Le double horizon gêne pour donner du sens. A 2030 on pourrait parler de tendances lourdes. Si l'on change d'horizon, il faut changer de vocabulaire. 2020 s'impose à nous pour les dynamiques engagées. Pour l'horizon 2030 il est nécessaire de construire des scénarios différenciés (voitures, TC...) pour davantage de pédagogie.

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

2030 est le terme choisi par les élus en comité de pilotage.

Toutefois, 2020 apparaît effectivement pertinent pour les dynamiques engagées, on verra comment prolonger pour 2030.

**LMCU (Jean-Louis SEHIER)**

La notion de « dynamiques engagées » est à préciser. L'horizon 2020 est compréhensible, mais perd de son sens à 2030 et plus (« tendance lourde » ?). A 2030, pour plus de pédagogie, il serait opportun de faire quelques scénarios différenciés sans établir UN scénario zéro type.

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

C'est juste, d'où le point d'étape à 2020. Néanmoins le vocabulaire a été choisi par le comité de pilotage. Il faudra sans doute retravailler à l'après 2020.

**LMCU (Jean-Louis SEHIER)**

Quelle acceptation du mot « scénario » ici ?

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

C'est ouvert au débat. Pour le scénario DE, c'est une tendance, un scénario d'évolution, on n'ira pas plus loin. Pour les autres, c'est à débattre et choisir. L'intervention de l'agence Studio 10 apportera des éclairages sur ce point.

**Bernardo Secchi (Studio 10)**

Les problèmes de vocabulaire sont évidents et il faut les traiter avec souplesse.

Un scénario n'est ni une prévision ni un projet. Strictement le scénario c'est « qu'est-ce qu'il arrive, si... ? ».

Un scénario est une « exploration du futur ». C'est un outil pour comprendre les conséquences et prendre les décisions.

Exemple : si on augmente le transport public, est-ce que cela diminuera le trafic voiture. On Analyse les conséquences, les « side-effects ».

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

Ce qui justifie, sans doute, la volonté des élus d'avoir des « hypothèses pour construire des scénarios » plus que des scénarios tout faits.

**Thierry Baert (ADULM)**

Comment déterminer la part des éléments exogènes incertains et lourds dans le déroulement des scénarios ? (Ex : évolution du prix de l'énergie, intégration européenne ou non, changement climatique, évolution de la finance mondiale, etc.).

**Bernardo Secchi (Studio 10)**

Il faudra en tenir compte dans le déroulement des scénarios. C'est un aspect qui n'a pas été assez pris en compte dans d'autres travaux précédemment. Le plus important n'est pas de discuter de ces éléments en général, mais de discuter les différents projets et leurs conséquences, y compris en fonction de ces éléments extérieurs.

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

Ce sont des éléments à garder en tête dans l'analyse, et non une discussion à part entière, effectivement.

**Christophe Bartholeyns (CCI Grand Lille)**

A quel moment intègre-t-on ces tendances justement ?

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

Au fil de la réflexion d'ici avril.

**Simon RONAI (ORGECO)**

Certaines tendances propres à l'AML ont déjà été réfléchies, présentées et intégrées dans les groupes de travail (GT).

C'est le cas de la **démographie** (population stabilisée et vieillissante, augmentation du nombre de ménages, cf présentation INSEE), de l'**ouverture sur la Northern West Metropolitan Area** (plutôt que de comparer aux 7 autres métropoles françaises comme on le fait habituellement), du développement des **moyens nécessaires à un rattrapage économique** de l'AML. Ces trois sujets constituent des marges de manœuvre locales et c'est le plus important. Les autres éléments extérieurs sont généraux et concerneront tout le monde (donc s'appliqueront aussi à l'AML). La question de la mobilité est une question parmi d'autres. On prendra tous les éléments en compte, mais on insistera sur les leviers disponibles.

#### Chantal ADJRIOU (DREAL NPDC)

Il faudra s'appuyer sur une vision la plus objective possible, sans pouvoir pour autant se lancer dans de la prospective systémique.

Les vertus du scénario DE sont importantes pour la construction des autres scénarios et surtout des différentes hypothèses.

#### Jeff Van Stayn

Ce qu'il faut prendre en compte c'est justement l'incertitude, en particulier la réversibilité des hypothèses.

#### Bernardo Secchi (Studio 10)

C'est l'essentiel. Il y a 40 ans, l'aménagement se basait sur des « prévisions » (qui se révélaient fausses). Aujourd'hui on se fonde sur l'analyse par scénario (méthode héritée de la 2ème guerre mondiale pour contrecarrer les incertitudes).

#### Présentation de l'état actuel du scénario DE – DREAL (Chantal Adjriou)

Avec les différentes séances de travail, on possède déjà de la matière exploitée. L'ordonnancement des trames a été choisi, mais pour un scénario DE, on peut raisonner à l'envers, c'est à dire à partir des transports à 2020 et de l'impact sur la trame urbaine puis sur la TVB. Pour l'instant, le travail s'est réalisé « en chambre ».

- **Trame transport : une cartographie des transports en 2020 (Philippe Rigaud – DREAL)**

- Rappel des conclusions du GT3 du 9 novembre 2010, à savoir 272 projets de transports recensés.  
- 3 horizons : horizon certain pour les « coups partis » ; horizon plus commode à 2030 ; pour 2020, il est proposé de retirer des projets et faire une sélection des projets dits « structurants » avec les partenaires pour les transports et pour les autres trames (difficile à définir). Cette analyse est indépendante de la taille des projets -> la chaîne des projets a été intégrée.  
- **actuellement = une liste des projets « engagés » réalisables à 2020** (NB : la durée moyenne de mise en service d'un projet est de 15 ans)

#### Chantal ADJRIOU (DREAL NPDC)

La liste méritera un examen approfondi de tous les partenaires d'ici le prochain atelier pivot

#### Yves Lalaut (DREAL NPDC)

De même, il est rappelé que la liste ne vaut pas « avis » et n'influence pas la réalisation effective des projets. L'objectif est d'être raisonnables collectivement et de choisir un nombre de projets « travaillable » en termes d'analyse.

#### Débats

#### Hélène HOFFMANN (Conseil Général du Nord)

On peut manquer d'éléments sur les projets structurants si on se limite au projet en lui-même. Il est nécessaire de compléter par l'existant lié au projet (ex : l'axe routier de part et d'autre du projet routier).

**Simon RONAI (ORGECO)**

Il serait intéressant que chaque institution explique sa logique, sa **finalité stratégique, derrière chaque projet**. Cela permettra une analyse en cohérence et incohérence. Prévoir une « réunion d'explication », le travail ne peut être fait de l'extérieur par un bureau d'études.

**Jeff Van Stayn**

Ce travail d'explication concerne également les services de l'Etat (notamment la maîtrise d'ouvrage).

**Chantal ADJRIOU (DREAL NPDC)**

La DREAL a besoin des réactions des partenaires sur les hypothèses.

**Michel Leblanc (DREAL NPDC)**

La carte des projets est le résultat des hypothèses sur la base des éléments détenus par le service DII de la DREAL. Pour le réseau de l'Etat, les résultats sont plus certains, car ils engagent l'Etat. Il faudra ensuite qualifier la carte en terme de « fonctions » et d'itinéraires. Introduire la fonction (= la « dynamique ») et la « finalité » permet de déterminer si la voie est structurante.

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

Certains incidences ne sont d'ailleurs pas toutes prévisibles comme les usages des réseaux, les comportements. Un travail du CETE est prévu là-dessus.

**Christophe Bartholeyns (CCI Grand Lille)**

Il serait intéressant d'élargir le périmètre pour intégrer par exemple les projets de Londres, Paris, le Tunnel sous l'Escaut d'Anvers, le RER pour Bruxelles International, etc car ces projets ont une influence immédiate sur les flux AML à 2020.

**Bernardo Secchi (Studio 10)** Ce sera vu au chapitre NWMA.

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)** Ces éléments sont à intégrer dans les modèles du CETE comme « conditions aux limites » car ces modèles ne sont pas aussi larges.

**Bernard GUILLEMINOT (Conseil Régional)**

Il faut avoir conscience que 2020 n'est qu'un horizon intermédiaire.

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

Il faut intégrer évidemment les projets à échéance...2022. C'est l'intérêt de la discussion et de la construction collective. Faire l'analyse avec ce que l'on a, et aboutir à une discussion collective.

**CRCI**

La finalité des nouveaux projets est d'augmenter la capacité de transport. Mais quel est le lien avec les perspectives de croissance de flux, même si c'est une prévision ? Est-ce qu'on vise des effets de rattrapage des autres régions ?

Peut-on prévoir des données cadres pour les flux et le transport à l'horizon 2030 ? Cela donnerait une clef d'évaluation du caractère structurant des projets.

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

L'horizon 2030 c'est de la prospective plus que de la prévision. Plusieurs études internationales sur les transports marchandises à 2050 existent et présentent des hypothèses concordantes qui peuvent être utilisées.

**Bernardo Secchi (Studio 10)**

Le rôle du prestataire n'est pas de choisir les hypothèses mais justement de les expliciter (dans leurs conséquences, etc).

- **Trame urbaine (Jean-Christophe Holderic DREAL NPDC)**

Les questions qui se posent sont multiples : utiliser les éléments des SCOT et des PLU ? intégrer de la rétrospective ? Quel choix des projets ?

Le groupe de travail s'est penché sur l'évolution des formes urbaines, sur les objectifs, sur les éléments des SCOT, sur la NWMA, sur l'intégration des évolutions démographiques.

- Echanges sur la liste des projets. 150 projets consensuels recensés comme structurants.
- Choix d'aller plus loin en intégrant les projets soumis à étude d'impact (environ 25). Les petits projets ne sont pas toujours perçus comme structurants par les partenaires. Mais leurs effets de chaîne ne sont pas neutres. En effet, ces 25 projets représentent 70% de l'extension urbaine de la liste et 17% des constructions de logements de la liste.
- Une rétrospective de l'évolution urbaine depuis 1900 élaborée par le CETE NP récemment sera prochainement analysée et présentée.
- La question est de savoir comment se positionner collectivement sur la liste : c'est le travail à venir.

**Christophe Bartholeyns (CCI Grand Lille)**

Il est temps de compléter l'analyse avec la Belgique et interroger les intercommunales belges de l'AML. C'est le rôle de l'association AML.

**Philippe Rigaud (DREAL NPDC)**

C'est partiellement fait dans le domaine des transports.

**Hervé DECAUX (AML)**

Les collectivités belges privilégient l'Eurométropole plutôt que l'AML, néanmoins il est possible de les interroger.

La question est posée de savoir ce qu'est l'extension urbaine ?

Comment déterminer l'extension urbaine ? C'est la part d'habitat et d'économique dans l'extension ?

**Jean-Christophe Holderic (DREAL NPDC)**

C'est l'extension en dehors de la ville « pure » et l'artificialisation dans les interstices ou dans le tissu urbain, y compris dans le cadre de projets de TCSP. Il reste donc à caractériser et à donner quelques chiffres sur la nature de l'extension.

A partir de quand est-on dans le projet ? C'est quoi une Intention ? Faut-il une validation par un conseil (municipal, régional, etc.) ou un dépôt d'un permis ?

**Philippe Rigaud (DREAL NPDC)**

La typologie choisie pour le GT3 sur les transports a différencié 3 catégories : engagé, en validation, et en projet. Tout n'est pas cartographiable (ex : une politique de tarification ou de temps) ; d'où l'intérêt de travailler à part de la grille Grenelle pour le SNIT.

**Jean-Christophe Holderic (DREAL NPDC)**

La même typologie a été appliquée pour la trame urbaine. Des réponses et des allers-retours des partenaires sont nécessaires pour stabiliser la liste. Les SCOT ne sont pas intégrés comme des « projets » en tant que tels.

**Michel Leblanc (DREAL NPDC)**

Il faut disposer d'une liste « validée ».

- **Trame verte et bleue, espaces agricoles, ressource en eau et risques naturels (Elodie Renoult DREAL NPDC)**

Présentation des cartes réalisées sur les projets TVB de la région, des zonages réglementaires, de l'étude biotope sur les potentialités écologiques. En superposant ces 3 trames on a le plus petit dénominateur commun. Un recollement des projets de TVB a également été fait.

Une carte des projets concrets de TVB a été réalisée qui les classe selon « l'intention », « la validation », et « la réalisation ».

Classement en fonction d'un projet « vecteur de continuité écologique » et d'un projet « vecteur de renaturation, d'aménité, etc ». Il faut vérifier que les projets de la première classe soient bien dans les corridors du projet TVB de la région. Ces éléments sont donc à compléter et à stabiliser par les partenaires en fonction des retours.

Des compléments ont déjà été faits pour la trame bleue (cours d'eau, réservoirs biologiques, zones humides du SDAGE, etc). Il faudra y ajouter les « zones d'opportunité » dans les zones inondables (car moins de potentiel de développement humain) et recenser les ouvrages hydrauliques.

**Chantal Adjriou (DREAL NPDC)**

Des compléments sont en cours sur les risques et les éléments hydrauliques. Un prochain GT « espaces agricoles » sera organisé, pour compléter les éléments sur l'agriculture au-delà de la question de la nature des sols (économie, etc).

**Christophe Bartholeyns (CCI Grand Lille)**

Il faudrait intégrer les espaces à vocation de mutation (de l'agricole vers le naturel par exemple) et intégrer les carrières.

**Elodie Renoult (DREAL NPDC)** Oui, c'est possible

**Thierry BAERT (ADULM)**

Comment intégrer les risques industriels ?

**Chantal Adjriou (DREAL NPDC)**

On a les données et on peut superposer, en revanche pas d'image à construire à 2020.

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

Propose de travailler sur des exemples de territoires à des échelles différentes pour faciliter l'analyse et la superposition des trames.

A grande échelle il y a des éléments généraux intéressants, mais moins de lisibilité.

**Conseil régional : présentation de l'étude prospective à 2050 (Philippe Bouchez)**

Cette étude a été réalisée dans le cadre du prochain SRADT. Les études sur le facteur 4 et sur les aménités vont dans le même sens. Elles montrent l'évolution de l'urbanisation à 2030/2050, dans le cadre de la DRA maîtrise de la périurbanisation. Elle porte sur l'épanouissement des habitants et la résilience de la ville.

- **Présentation de la démarche**

L'accent a été mis sur l'aspect social, au-delà des approches fonctionnelles traditionnelles. Une ville durable sera-t-elle acceptable pour les habitants ? Sera-t-elle **résiliente** ? (= capacité à réagir après un choc)

Le bureau d'études a enquêté auprès des acteurs. Il en résulte un « **rejet de la ville** »

Comment rendre la ville attractive du point de vue de l'épanouissement de l'habitant, en tant qu'individu ? Est-ce conciliable avec tous les objectifs (de mobilité par exemple) ?

Préconisations :

- prendre en compte l'identité du territoire
- prendre en compte la « vie » de l'habitant en tant qu'individu (lieux d'épanouissement, développement d'espace « à penser », mobilité, etc)

- mettre en cohérence les politiques

- **4 problématiques pour le NPDC**

- renforcer la cohésion dans la ville  
- renforcer la sobriété du système urbain en énergie  
- renforcer à la fois l'attractivité et le bien être de l'habitant en tant qu'individu

- **Les leviers pour une ville « résiliente »**

- la formation, en particulier pour s'adapter aux crises  
- avoir un système de solidarité dans le même but  
- la sobriété  
- développer la capacité à l'implication collective et citoyenne  
- s'appuyer sur des savoirs faire propre à chaque type de territoire

Une note de synthèse sur cette étude sera prochainement mise en ligne sur le site de la Région.

## Débats

### **Simon Ronai (Orgeco)**

L'étude part des conditions de vie et des d'aspirations et présente 4 modèles de ce que pourrait être la trame régionale (libérale, retour au local, ville intégrée, ville atomisée).

Ce sont des hypothèses intéressantes à mettre en perspective avec la démarche AML.

Les 4 scénarios méritent de rentrer dans la réflexion.

### **Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

Intérêt de croiser le scénario DE avec cette étude.

### **Thierry BAERT (ADULM)**

Les prévisions de l'INSEE sur la démographie ne sont pas acceptées par les élus en tant que telle. Il serait souhaitable d'intégrer également l'hypothèse d'un regain de l'activité.

### **Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

C'est un fait mais il faut rester aussi dans le raisonnable et les élus s'y sont accordés lors du comité de pilotage. Par exemple, la somme de toutes les hypothèses démographiques des SCOT apparaît aux yeux de tous... déraisonnable.

### **Présentation Studio 10 (Bernardo Secchi)**

- **méthodologie**

\* un état des lieux peut toujours être amélioré au fur et à mesure ;

\* la connaissance du territoire est étudiée au travers des projets (derrière il y a un acteur, qui a ses objectifs, sa logique) et cela impacte la question de la cohérence.

En effet, les incohérences physiques sont rares. **Les vraies incohérences ne sont pas attribuables à des erreurs mais à une confrontation d'objectifs individuels contradictoires. Il est important de faire expliciter les intentions des acteurs, de montrer les conséquences, de les confronter à la réalité, et d'inciter à la cohérence globale par des choix individuels conséquents.**

Ainsi, quelle logique émerge des projets ?

Par exemple, pour les transports, dans les mots, tout le monde partage l'objectif de réduire le transport de fret routier. Or les pôles d'échanges en projet ne sont pas tous à l'intersection des réseaux routiers et ferroviaires : il y a ici une incohérence possible.

Autres exemples : le risque lié à l'eau. On peut envisager une tendance « lourde » liée au réchauffement climatique. Importance de la pollution comme phénomène (remarque : la pollution du bassin minier belge semble bien supérieure à celle du bassin minier français).

XXXX interrogation sur la représentation cartographique des zones polluées NPDC du bureau d'études

Relation intéressante entre le développement urbain des espaces et la nature des sols (en particulier pour les lieux d'aménités). Quelle est la cohérence ici ?

- **Zoom sur le projet de SCOT de Lille (Simon Ronai ORGECO)**

Comment provoquer un regain d'attractivité ?

La question de la cohérence entre les objectifs et les tendances réelles est abordée, notamment en matière de démographie. Autre question : celle de la définition des concepts comme la multipolarité.

Est-ce que les objectifs de ce SCOT sont compatibles avec ceux des SCOT voisins ? Les objectifs apparaissant à travers les éléments préparatoires du SCOT de Lille renforcent la concurrence avec les territoires voisins (garder la population, renforcer la polarité, etc). Or cela peut-il s'articuler logiquement avec les objectifs des SCOT voisins ?

Y-a-t-il une cohérence de la planification (résidentielle, commerciale, etc) à l'échelle de l'AML ?

#### **LMCU**

Attention les analyses sont fondées sur le document préparatoire au diagnostic du SCOT de Lille. Il faut actualiser.

#### **Débats**

##### **Benoît Breux (CRCI)**

Il est nécessaire de faire une étude prospective sur les besoins futurs préalablement, il en découlera la pertinence des projets.

##### **Bernardo Secchi (Studio 10)**

Le BE ne propose pas d'objectifs, il essaie d'expliciter les objectifs de chaque acteur au travers des projets.

##### **Benoît Breux (CRCI)**

Il n'émerge pas d'objectif commun : faut-il en partager un ici ?

##### **Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

La démarche consiste à élaborer des hypothèses et à apporter le maximum d'éléments d'analyses ; les choix d'objectifs reviennent à chaque institution en charge de la mise en œuvre des politiques. La démarche vise à s'assurer que le projet réponde bien en terme de cohérence à l'objectif de départ dans le respect des indicateurs qui ont été fixés.

##### **Chantal Adjriou (DREAL NPDC)**

Il y a nécessité de réagir aux incohérences manifestes pour faire des hypothèses et des choix (ex : les ZA ne sont pas connectées aux modes de transports choisis, il faut les faire muter, or on veut du fluvial, donc celles inondables peuvent muter dans cet objectif....). Ces choix seront-ils pris, doivent-ils être pris ? Et surtout s'ils sont pris, qu'engendrent-ils ?

##### **Thierry Baert (ADULM)**

Il est pertinent de pointer les incohérences de façon neutre. Il faut rester dans un cadre technique, ce ne sont pas des objectifs généraux. Il faut travailler sur des données certaines.

**Bernardo Secchi (Studio 10)**

C'est juste. Il faut être clair : l'objectif du BE n'est pas de juger les projets mais d'expliquer la cohérence ou l'incohérence des projets au regard des objectifs choisis au départ, surtout quand les compétences s'enchevêtrent. Aujourd'hui, il est proposé une méthode pour débattre de l'incidence des projets (et faire les choix, par les personnes compétentes).

**Christophe Bartholeyns (CCI Grand Lille)**

Le calage des ZA ne se fait pas sur les infrastructures mais sur l'offre de service. Cela permettra de déterminer comment optimiser les réseaux au regard de cette offre.

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

Il faut prendre aussi en compte la question de l'échelle. Si l'objectif est la mise en place d'un réseau de transports, il se construit en fonction de l'échelle et de la logique à mettre en œuvre (ex : quel type de distribution ?).

**Christophe Bartholeyns (CCI Grand Lille)**

Il faut croiser également avec la « capacité » des réseaux. La présence de l'infrastructure ne suffit pas, il faut analyser sa capacité à rendre le service voulu. Il y a des limites aux infrastructures, au-delà de leur localisation.

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

Cependant les marges de manœuvre permettent de faire des hypothèses.

**Chantal Adjriou (DREAL NPDC)**

Peut-on reconstruire le scénario Studio 10 sur l'offre de service plutôt que sur la localisation ?

**Christophe Bartholeyns (CCI Grand Lille)** C'est possible

**Chantal Adjriou (DREAL NPDC)**

Proposition du CETE de travailler sur la « caractérisation » des territoires. Cela semble une bonne base pour élaborer des scénarios.

**Christophe Bartholeyns (CCI Grand Lille)**

Il faudrait plutôt regarder les zones qui ont plus de raisons ou de capacité d'être confortées dans la nouvelle articulation avec l'offre de service

**Simon Ronai (ORGECO)**

ça met de côté la concurrence territoriale et les jeux d'acteurs.

**Bernardo Secchi (Studio 10)** Quelle est l'échelle pour parler de concurrence ?

**Yves Dhau Decuyper (MBM)**

La logique spatiale et la logique des acteurs doivent être superposées et ne s'excluent pas.

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

C'est la vertu de cette discussion. Définir des hypothèses ou des scénarios différents à proposer à l'analyse et aux élus. Le scénario DE n'est pas la construction d'un modèle mais l'observation de l'évolution de la situation pour mesurer les cohérences ou incohérences. Ces éléments peuvent aider à analyser ce que pourraient être des scénarios d'évolution.

**Bernardo Secchi (Studio 10)**

Ces débats sont toujours périlleux. La spatialisation a une vertu. On peut s'étonner de la quantité de zones à muter choisie, mais s'il y a un objectif de maintien de l'agriculture, pourquoi ne pas exploiter le stock foncier mutable disponible ? Il faut le regarder en profondeur.

**LMCU**

Une grande partie du potentiel des ZA c'est la mutation interne des zones elles-mêmes. Ex : 70 hectares d'espaces verts dans la zone de Seclin. Faut il renouveler ou muter 70hectares de terres agricoles ?

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

Des limites existent comme le type de pollution et les coûts. De même il **faut intégrer la limite de « capacité à faire » de chaque acteur**. Rester raisonnable dans la prise en compte du volontarisme

**LMCU**

En effet les limites financières sont importantes. Le gros problème c'est le coût de fonctionnement, plus que le coût d'investissement (qui peut toujours se différer). Il faut raisonner sur le spatial, le service, ET sur la capacité à financer le fonctionnement de l'équipement, notamment transport

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)** Et intégrer les coûts d'entretien.

**Michel Leblanc (DREAL NPDC)**

Il faut faire le coût global. Or on a 14 AOT pour le transport collectif régional. Quelle est la limite de la rentabilité ?

Xxxx la mobilité détermine-t-elle l'aménagement ou le contraire ?

Xxx : aménager autour de l'offre de transport ou construire l'offre autour de l'aménagement ?

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

Cela renvoie à la capacité de réversibilité sur des investissements qui paraîtraient impertinents ? Il faut par ailleurs tenir compte de l'existant, surtout à une échéance de 20 ans ou 30 ans compte-tenu des limites financières de chaque partenaire.

Xx Concernant un TCSP desservant une zone agricole, faut il aménager la zone agricole (pourtant sanctuarisée) ou abandonner le TCSP ?

**Jean-Louis SEHIER (LMCU)**

Souligne à nouveau l'importance de faire des comparaisons. Quand ? Comment ?

**Yves Lalaut (DREAL NPDC)**

On attend des propositions, même si quelques pistes ont d'ores et déjà été identifiées.

**Conclusion**

Importance de consulter les éléments sur le site internet DREAL (Accès professionnel / rubrique cadre de cohérence AML), et de faire des retours et des propositions avant le prochain atelier pivot prévu en février 2011, date à déterminer.

Avancer entre deux par des échanges en vue du comité de pilotage programmé au mois de mai 2011.