

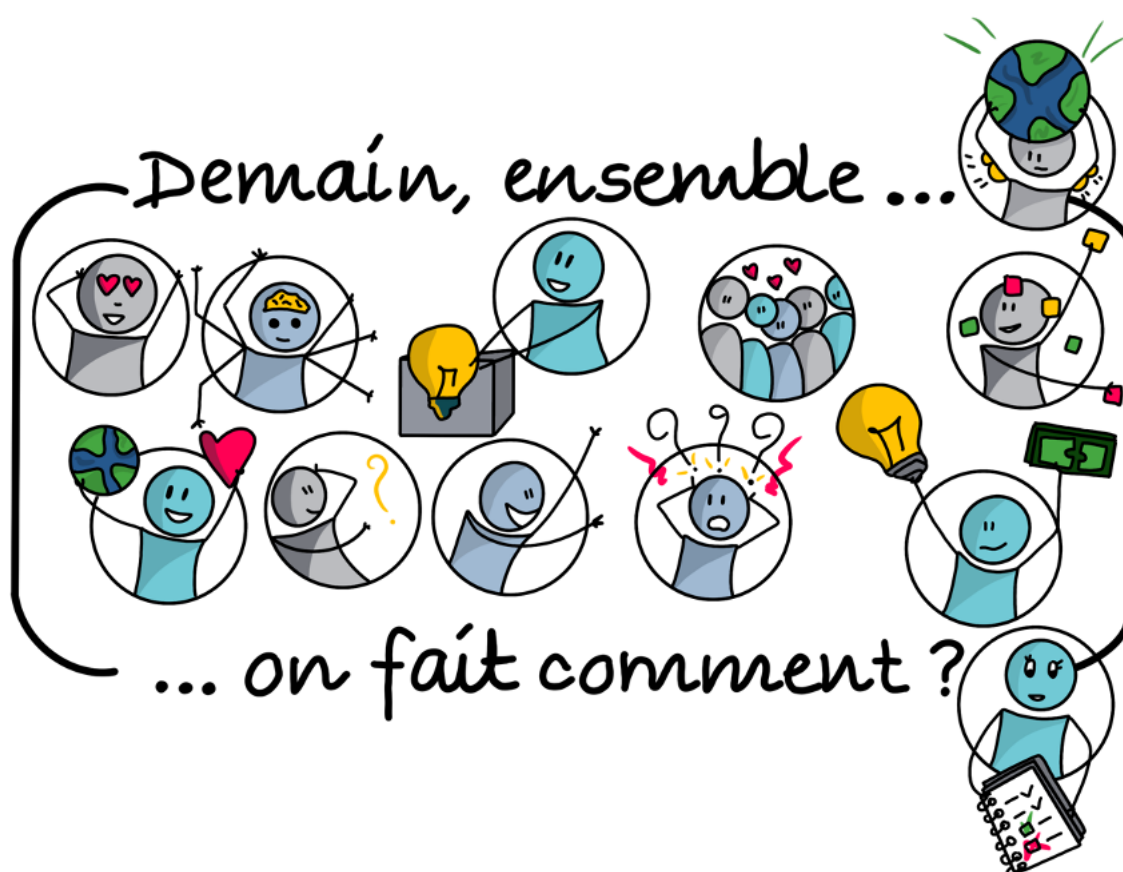
Conseil de Développement

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

# INVENTONS UN AVENIR RESPONSABLE, ÉQUITABLE ET DÉSIRABLE POUR LA MEL DES INCONTOURNABLES POUR UN PROJET MÉTROPOLITAIN




CONTRIBUTION DE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE FÉVRIER 2020

ENRICHIE PAR LE RETOUR SUR DEUX MOIS DE CRISE SANITAIRE



Cette contribution a été élaborée entre septembre 2019 et février 2020. Elle avait comme objectif de partager avec les élus communautaires issus du scrutin initialement prévu en mars 2020 les priorités que les membres du Conseil de développement souhaitaient voir prises en compte au cours du mandat à venir.

La crise sanitaire est venue bouleverser ce calendrier. Si l'ensemble des propositions restent d'actualité, le Conseil de développement les a réexaminées ces deux derniers mois à la lumière de la lourde expérience vécue. Ces nouvelles appréciations sont reprises en rose dans ce document. Nous y avons identifié :

- les incontournables renforcés par la crise 
- ceux qui nécessitent des inflexions indispensables 
- et enfin les nouvelles priorités à prendre en compte 

Le titre que nous avons choisi pour cette contribution « Inventons un avenir responsable, équitable et désirable pour la MEL » trouve un écho particulier au moment où tout le monde s'interroge sur le monde d'après.

4 En quelques mots...

7 Répondre à l'urgence climatique  
et à la transition énergétique

7 Poursuivre la lutte contre la précarité  
et l'exclusion

8 Exercer ses responsabilités de Métropole

9 Un projet pour la métropole

Pour mieux vivre dans la métropole

13 1. Un modèle de mobilité renouvelé

17 2. Une métropole attentive aux besoins vitaux des métropolitains

20 3. Une métropole nature

22 4. Une espace public agréable et apaisé

Pour une nouvelle gouvernance

25 1. Un pilotage stratégique, une mise en œuvre collective

27 2. Une métropole participative

31 3. Une collaboration interterritoriale

36 Présentation du Conseil de développement

Des défis  
à relever

Un  
impératif

Des  
incontournables

## En quelques mots...



Ce petit sigle décrit parfaitement la motivation des membres du Conseil de développement qui, durant les dernières années, ont travaillé, par saisines ou auto-saisines, sur des questions stratégiques du territoire et sur des actions touchant à la vie quotidienne des métropolitains. Les membres du Conseil de développement ont pu ainsi acquérir une vision assez complète des réussites dont il faut se réjouir et des atouts qu'il faut valoriser, mais aussi des obstacles qu'il reste à surmonter et des lacunes qui sont encore à combler.

Sur la base de cette appréciation de la situation de notre métropole, les membres du Conseil de développement ont jugé important, en ce début de mandat, de partager cette perception avec le nouvel exécutif de la MEL et l'ensemble des conseillers métropolitains.

Cette contribution s'organise essentiellement autour de l'impérieuse nécessité de **l'élaboration d'un véritable projet métropolitain, une vision pour l'avenir**, fédérant le territoire avec tous ses acteurs économiques et institutionnels, avec les habitants. **Ce projet doit être le véritable vecteur d'une communauté partageant les mêmes ambitions.**

Les réflexions du Conseil de développement se sont focalisées sur celles des politiques métropolitaines qui impactent le plus la vie des citoyens ou celles sur lesquelles ces citoyens peuvent agir au quotidien. Elles ne couvrent donc pas tout le vaste champ des compétences de la MEL. L'accent est donc mis les politiques et modes de faire qui appellent, aux yeux des membres du Conseil de développement une attention toute particulière et qui constituent :



**Le Conseil de développement forme le vœu qu'à l'issue du mandat qui s'engage, nous vivions dans une métropole :**

- ➔ **MOBILE** qui a repensé ses déplacements, qui a tourné le dos au tout voiture, même si celle-ci reste indispensable, qui a engagé le renforcement de l'offre de transports collectifs, qui a développé un ensemble très performant de liaisons deux roues;
- ➔ **VIGILANTE** qui veille aux besoins vitaux de tous et plus spécifiquement des plus fragiles en les accompagnant dans la rénovation énergétique de leur logement, en réduisant les risques pour la santé, en promouvant une alimentation saine;
- ➔ **NATURE** qui permet à tous ses habitants d'accéder à un ou des espaces de récréation, de nature, de calme immédiatement accessible depuis son logement, son travail, qui a sanctuarisé et élargi la place de la nature et de l'agriculture durable sur son territoire;
- ➔ **ATTRACTIVE** qui offre à tous, habitants, visiteurs, un espace public attrayant, apaisé, convivial, où chacun trouve sa place, propice aux rencontres, permettant d'accéder aux lieux majeurs de la métropole, mettant en valeur le patrimoine bâti métropolitain;
- ➔ **ENGAGÉE** qui construit sa réussite sur une ambition partagée par les responsables politiques et relayée auprès de tous les acteurs du territoire, mobilisés dans la même perspective;
- ➔ **COLLABORATIVE** qui fait de la participation de la population aux choix décisifs, aux modalités de mise en œuvre des politiques, à l'évaluation des résultats obtenus le cœur du moteur démocratique;
- ➔ **OUVERTE** qui met, enfin, en œuvre avec ses voisins de l'aire métropolitaine transfrontalière les politiques opérationnelles pour résoudre les difficultés qu'ils partagent, pour valoriser les atouts qu'ils ont en commun.

Les quatre premiers INCONTOURNABLES constituent des objectifs concrets qu'il faut absolument atteindre dans les années qui viennent. Les autres INCONTOURNABLES appellent les responsables politiques à innover fortement pour que la gouvernance de la MEL soit réinvestie en vue d'un pilotage plus stratégique.

**De façon transversale, les propositions du Conseil de développement sont traversées par 3 idées force.**

### Un projet construit et mis en œuvre ensemble

L'avenir de la métropole ne repose pas uniquement sur les politiques conduites par la MEL. En partageant la même vision du territoire, tous les métropolitains, institutions, entreprises, habitants, acteurs socio-culturels, ..., doivent par leurs décisions, leurs comportements, apporter leur pierre à la concrétisation de l'ambition partagée. Le succès est intimement lié à la définition et la mise en œuvre d'un projet pour tous et par tous. La sobriété énergétique, la mobilité, l'économie circulaire sont entre-autres autant d'exemples qui montrent la nécessité d'une action collective. Il n'est pas inutile de répéter qu'ensemble on va plus loin. Co-construit, animé en permanence, évalué régulièrement, ce projet métropolitain, validé politiquement par une délibération de la MEL doit être la colonne vertébrale de son action pour les années à venir.

Mais il est indispensable de se donner le temps nécessaire pour construire ce projet dans de bonnes conditions. **Le Conseil de développement demande instamment aux conseillers métropolitains d'engager cette co-construction le plus rapidement possible pour disposer du projet métropolitain dans les 6 mois qui suivront l'installation du Conseil métropolitain.**

### Un projet disruptif sur la mobilité

La majorité des propositions du Conseil de développement nécessitent un infléchissement ambitieux des politiques déjà engagées par la MEL. Toutefois l'une d'entre elles exige une véritable rupture pour répondre aux nouveaux enjeux métropolitains. Quand on écoute les attentes, les revendications des différents acteurs du territoire, un thème revient toujours en premier : la mobilité. **Dans les 6 ans qui viennent, la MEL doit s'engager dans une véritable révolution de son modèle de mobilité.** Une anticipation dans les transports collectifs, un investissement très conséquent dans les modes doux et une réflexion sur l'intermodalité sont absolument indispensables pour rattraper un retard incontestable, pour rendre la métropole humaine et accessible. Un moratoire sur la réalisation d'infrastructures routières mineures (hors entretien des voiries et des ouvrages d'art) pourrait fournir les moyens nécessaires à ce renversement de priorité.

### Un projet fondé sur la participation et la transparence

La MEL, comme toutes les intercommunalités, souffre d'un déficit de démocratie patent. Si elle est au centre de la vie des citoyens, elle en est peu visible, ses politiques mal connues et peu débattues. Elle doit donner à l'intérêt métropolitain sa place au cœur du débat démocratique par plus de participation et de co-construction de ses actions. Mais la parole des citoyens est toujours délicate à cerner. Pour y parvenir, il faut en permanence mobiliser tous les outils et instances concourant à cette expression, pour apporter une réponse adaptée à chaque débat posé. **À terme, il faut constituer, au sein de la MEL, un véritable écosystème de la démocratie participative.** Parallèlement, la MEL, pour renforcer sa visibilité auprès des habitants, doit aller également vers plus de transparence dans ses décisions, vers une meilleure information sur les enjeux à affronter, sur les raisons des choix effectués.

# Des défis à relever

- 1. Répondre à l'urgence climatique et à la transition énergétique***
- 2. Poursuivre la lutte contre la précarité et l'exclusion***
- 3. Exercer ses responsabilités de Métropole***

# 1. Répondre à l'urgence climatique et à la transition énergétique

L'urgence climatique est devenue une réalité partagée par une très grande part de la population, tant ses effets sont devenus visibles sur notre territoire et dès maintenant. Si cette prise de conscience est tout à fait réelle, elle interroge les politiques publiques mises en œuvre par la MEL, encore trop peu déclinées en fonction de l'urgence climatique. La nécessaire transition écologique nous amène à nous interroger sur la notion même de développement qui doit maintenant répondre à de toutes nouvelles préoccupations et notamment :

- Des **enjeux de sobriété**, qu'il s'agisse par exemple de la consommation d'énergie dans l'habitat, dans les transports, dans l'activité économique, d'une gestion économe du foncier, ou encore de la ressource en eau tant quantitativement que qualitativement;
- Des **enjeux de limitation des gaz à effet de serre**, pour réduire leurs émissions liées aux activités économiques, humaines, animales et mieux les stocker par des moyens naturels;
- Des **enjeux inhérents aux paradigmes des nouveaux modèles économiques**, pour produire moins de déchets, développer l'économie circulaire et le réemploi, renforcer la place de l'économie de la fonctionnalité.

## 2. Poursuivre la lutte contre la précarité et l'exclusion

Que ce soit en termes de pauvreté, de chômage, de mortalité, de potentiel fiscal, les indicateurs concernant la métropole ne sont pas bons. Ces difficultés s'accompagnent d'une ségrégation spatiale qui tend à se renforcer. La métropole a ainsi l'obligation de traiter, comme dans beaucoup d'agglomérations et à l'échelle de plus d'un million d'habitants, ces problèmes de requalification sociale, urbaine et économique. Depuis de nombreuses années, la MEL a engagé ce combat au travers de la ville renouvelée, de la politique de la ville, de l'habitat social, avec de véritables succès, mais aussi avec des parties du territoire métropolitain qui concentrent encore beaucoup de problèmes. On ne peut se satisfaire d'un territoire à plusieurs vitesses, l'ambition d'une métropole solidaire, rééquilibrée et inclusive doit déterminer de nombreux choix et plus particulièrement en adaptant ses politiques en matière d'habitat, de mobilité, de qualité de la vie, d'accompagnement du développement économique, ...

De façon indirecte, la lutte contre la pauvreté et la précarité rejoint aussi les enjeux liés au vieillissement et à la santé, ces deux dimensions étant particulièrement sensibles pour les populations en difficulté.



*La situation sociale difficile, illustrée essentiellement par la faiblesse des revenus et les conditions d'habitat, de certains métropolitains était sans nul doute connue, mais de façon confuse. Leur précarité alimentaire, leur difficulté d'accès au numérique ont été éclairées par la crise que nous venons de traverser. Les deux derniers mois sont venus mettre en lumière ces acteurs de la vie quotidienne qui sont restés mobilisés pendant les deux mois du confinement, caissiers, éboueurs, personnel soignant, livreurs,...*

*La métropole ne sera réellement inclusive que si l'attention vis-à-vis de nos concitoyens les plus fragiles est intégrée à la totalité des politiques et actions métropolitaines.*

### 3. Exercer ses responsabilités de Métropole

Le 1<sup>er</sup> janvier 2015, Lille Métropole Communauté urbaine (LMCU) est devenue la Métropole Européenne de Lille (MEL).

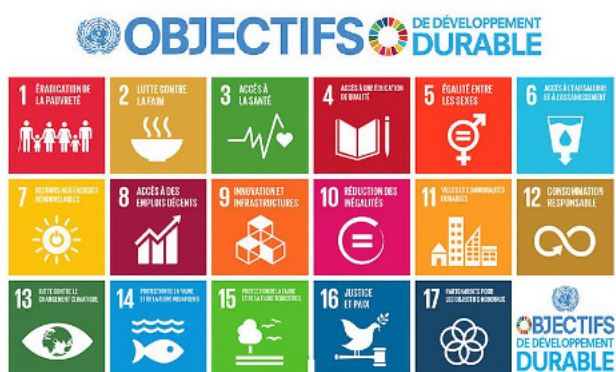
Plus qu'un simple changement de dénomination et même qu'un élargissement de ses compétences techniques, cette transformation constitue un véritable saut qualitatif dans la conception même des fonctions conférées à cette institution. Au cours des décennies passées, une offre très structurée de services collectifs, la réalisation de grands équipements d'infrastructures tels que le métro ont donné corps à la communauté urbaine devenue un outil très efficace de gestion du territoire. Depuis les métropoles ont dû intégrer de nombreux domaines au projet collectif qui couvre maintenant des champs extrêmement larges : économie, écologie, éducation, culture, social, transport, savoir, innovation... De nombreuses lois sont venues confirmer et conforter ces responsabilités. Ce sont donc une vision prospective et stratégique et un projet se saisissant de tous les champs du développement durable et solidaire qui doivent constituer l'axe structurant et la volonté fédératrice de la métropole. Il s'agit de **faire de l'institution MEL, le porteur de la stratégie et du projet d'avenir de tout le territoire et de tous les métropolitains.**

De fait, ce sont de nouvelles responsabilités qui sont ainsi confiées à la MEL :

- **responsabilités vis-à-vis de son territoire** pour mobiliser et exercer pleinement toutes les compétences requises pour définir la stratégie et les politiques publiques qui permettront à la **MEL** de jouer pleinement son rôle dans la cour des grands, aux côtés des autres métropoles françaises et européennes ;
- **responsabilités vis-à-vis de ses habitants** pour garantir à tous la construction d'une métropole équitable et solidaire, ainsi que pour renforcer l'appropriation, actuellement trop faible, de ce qu'est la MEL et de ce qu'elle fait pour les citoyens ;
- **responsabilités vis-à-vis des territoires voisins** pour construire avec eux les partenariats contribuant à la mutation et au développement des agglomérations de l'aire métropolitaine transfrontalière et plus largement de la région Hauts-de-France.

En outre, le qualificatif d'européenne apposé à côté de métropole ne doit pas rester lettre morte. Au cœur de la plus grande agglomération transfrontalière d'Europe, la métropole doit constituer ce laboratoire de l'Europe de la proximité, de l'Europe au quotidien pour le plus grand bénéfice de la population, des acteurs économiques, ...

*De façon plus globale, n'oublions pas que notre territoire, notre population, nos activités vivent en interrelation avec tous les autres, proches, lointains, voire très lointains. Adoptés par l'ONU en septembre 2015, les 17 Objectifs de développement durable (ODD) visent à assurer une transition écologique et solidaire de notre monde à l'horizon 2030. Ils couvrent l'intégralité des enjeux du développement durable tels que le climat, la biodiversité, l'énergie, l'eau mais aussi la pauvreté, l'égalité des genres, la prospérité économique ou encore la paix, l'agriculture, l'éducation, ... L'action de la MEL et de tous les acteurs du territoire doit évidemment s'inscrire dans cette contribution au futur.*





## Un projet pour la métropole

# Un impératif

### Notre constat pour le territoire métropolitain.

➔ Dans une majorité de contributions, le Conseil de développement a regretté l'**absence d'un projet pour la métropole**, rendant impossible la mise en perspective des documents de planification, des politiques et des actions métropolitaines. Aucune vision de l'avenir de l'agglomération n'apparaît clairement et ce qui est présenté s'apparente plutôt à **une collection de projets thématiques dans la métropole mais pas à un projet pour la Métropole**.

Tout au plus a-t-on pu constater, à propos du Schéma de cohérence territoriale, au mieux un **consensus « mou »**, fruit certainement d'équilibres savamment négociés.

➔ Il est indispensable de construire **une vision stratégique de la MEL du futur** qui constituerait la boussole des politiques métropolitaines et le socle de l'adhésion des citoyens métropolitains. **Plus que tout autre chose, le projet incarne la métropole**. Sans cette vision, il est **délicat voire impossible de mesurer la cohérence des différentes approches** entre elles et de s'assurer qu'elles concourent toutes à un même objectif.

En outre, savoir où l'on va, l'exprimer clairement, partager cette ambition avec le plus grand nombre possible d'acteurs du territoire, afficher ses ambitions à l'extérieur, sont autant d'éléments fondateurs d'une image dynamique et responsable qui n'est pas sans influence sur l'attractivité du territoire, tant pour les activités économiques, que les étudiants, les futurs habitants, les visiteurs, ...

➔ Définir ce qu'est un projet métropolitain n'est pas chose simple. Pour sa part, le Conseil de développement souhaiterait trouver dans cette vision quels sont **les objectifs à atteindre à moyen terme notamment en matière de développement et de cohésion sociale, de gestion du territoire et de transport, d'environnement et de ressources**. Ce que souhaitent savoir les membres du Conseil de développement c'est quel sera leur cadre de vie dans les prochaines années, dans quel environnement ils vivront, comment ils se déplaceront, quelles sont leurs perspectives d'avenir sur la métropole, pour eux, leurs enfants, leurs parents, ... Ces perspectives devront être également adaptées à la diversité du territoire métropolitain, et apporter à chacun la réponse qui correspond à sa situation particulière.

➔ À l'inverse le Conseil de développement a quelques certitudes :

- Un projet métropolitain ne doit pas être la simple addition de 95 projets communaux, l'ambition métropolitaine génère des responsabilités dépassant la seule coopération intercommunale;
- Un projet métropolitain ne peut se réduire à un programme qui n'est qu'une liste de moyens sans que l'on sache vraiment où l'on va;
- Un projet métropolitain n'est pas la présentation de quelques grands projets, certes intéressants en tant que tels, mais qui apparaissent déconnectés les uns des autres.

## Des orientations immédiates et concrètes pour les 6 ans à venir.

Le Conseil de développement estime qu'il faut se donner le temps de construire cette vision dans les meilleurs conditions. Il propose de consacrer **le second semestre 2020 à l'élaboration de ces perspectives stratégiques partagées en associant les acteurs métropolitains à ce débat (mondes institutionnel, économique, académique, société civile)**. Outre la présente démarche du Conseil de développement, des organismes divers se sont déjà engagés dans des réflexions de cet ordre : Comité Grand Lille, Medef, Université de Lille, professionnels de l'urbanisme et de l'architecture, ... Il faut profiter de cette dynamique pour co-construire le projet métropolitain et accroître les chances de le partager avec le plus d'acteurs possibles. Seul un tel projet métropolitain permettra l'adhésion indispensable de tous les acteurs autour d'une ambition partagée. Il devra comporter en lui les conditions et facteurs de succès et les engagements des uns et des autres à y contribuer. Cet accord devra être traduit en objectifs concrets, en moyens identifiés et déclinables dans les différentes compétences de la MEL et accompagné par un dispositif de pilotage et d'évaluation. Il devra être validé politiquement par une délibération du conseil métropolitain. **Le Conseil de développement demande instamment aux conseillers métropolitains d'engager cette co-construction le plus rapidement possible pour disposer du projet métropolitain à la fin du second semestre 2020.**



*À l'issue de ces derniers mois, l'importance d'une vision prospective n'est plus à démontrer. Sortir du courttermisme, de la seule gestion du quotidien est indispensable dans un monde où se multiplient les aléas. On ne peut pas tout prévoir, on vient de le vivre, mais la puissance publique a la responsabilité de réduire, autant que possible, les incertitudes. Un véritable projet métropolitain systémique, prévoyant, inventif, partagé est encore plus indispensable que précédemment pour mieux se préparer aux changements climatiques, sociaux, économiques qui sont devant nous, pour construire le monde de demain.*

- ➔ Un projet pour la métropole peut susciter de l'intérêt et, le Conseil de développement le souhaite, de l'enthousiasme et de l'adhésion lors de sa construction et sa définition. Mais il ne prendra véritablement son sens que s'il est mis en œuvre par les politiques ou actions concrètes, suivi dans sa réalisation, réorienté si besoin. La gouvernance de la MEL doit disposer **d'une instance politique de pilotage stratégique du projet métropolitain qui soit à même de l'animer, de le faire vivre au jour le jour**, notamment en expertisant les décisions du conseil métropolitain au regard de la conduite du projet. De façon régulière, cette instance de pilotage stratégique doit **s'élargir aux autres acteurs du territoire** qui concourent eux aussi à la mise en œuvre du projet métropolitain pour dresser un état des lieux partagé.
- ➔ Mieux comprendre les évolutions du territoire est parallèlement indispensable pour saisir avec une réalité qui est faite aussi de ressentis, d'impressions. Il faut donc enrichir le système de référence classique fondé essentiellement sur des statistiques numériques par **des indicateurs plus globaux ou subjectifs (indice de développement humain, empreinte écologique, mesure du bien-être, des liens sociaux, ...)** et intégrant le long terme. L'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM) pourrait être chargée de concevoir ce tableau de bord élargi.
- ➔ Ce projet métropolitain doit être partagé les citoyens de la MEL. Il est indispensable d'aller vers eux au plus proche. Pourquoi ne pas réaliser **un tour de la MEL en 95 communes** qui permettrait de le faire connaître, d'en débattre de façon pédagogique, mais aussi ludique et festive.

## Des points de vigilance, des pistes d'action ultérieures.

- ➔ Une MEL comptant 95 communes amènera systématiquement des difficultés de gouvernance. Avec environ 20 % de la population totale, le poids de la commune centre est beaucoup plus faible que dans les autres métropoles et le nombre des communes de petite taille démographique y est par contre beaucoup plus important. L'intégration récente des Communautés de communes des Weppes et de la Haute Deûle amplifie cette situation. Cet éparpillement rend d'autant plus délicate la construction d'un projet stratégique et interroge sur des formes différentes de représentation des communes au sein de la MEL.



# Des incontournables

## ***Pour mieux vivre dans la métropole***

- 1. Un modèle de mobilité renouvelé***
- 2. Une métropole attentive aux besoins vitaux des métropolitains***
- 3. Une métropole nature***
- 4. Une espace public agréable et apaisé***

# 1. Un modèle de mobilité renouvelé

## Notre constat pour le territoire métropolitain.

- ➔ La métropole bénéficie d'une **bonne accessibilité** en termes de densité d'infrastructures :
- Cinq liaisons autoroutières couvrent toute la rose des vents convergent au sein de la métropole,
  - Le nœud ferroviaire à grande vitesse met la métropole en relation rapide avec Paris et plus largement les grandes métropoles françaises, ainsi qu'avec Londres, Bruxelles et au-delà Cologne, Anvers, Rotterdam, Amsterdam ;
  - Accessibles par TGV ou par route, les aéroports internationaux de Roissy-Charles de Gaulle, Bruxelles-Zaventem, Charleroi offrent une connexion au monde entier et Lesquin poursuit sa progression ;
  - Des canaux à grand gabarit permettent les échanges avec Dunkerque, Anvers et, dès que la liaison Seine Nord Europe sera réalisée, Paris.

Mais cette accessibilité est dépréciée par **l'encombrement des réseaux** : la thrombose des infrastructures autoroutières est récurrente aux heures de pointe, et même au-delà, quel que soit l'axe, le réseau ferré lui aussi à la limite de la saturation obère ainsi le renforcement de l'offre de transport collectif et le développement du fret ferroviaire. Les déplacements essentiellement en automobile (57 % de l'ensemble des déplacements) sont **consommateurs de ressources rares, notamment énergétiques et d'espace**. Ils sont source de risques et de nuisances : rejets de gaz à effet de serre, **pollution de l'air**, bruit, insécurité, dégradation des paysages urbains et ruraux, ...

- ➔ La métropole est couverte par un réseau de transports collectifs associant métro, tramway et bus. Ce réseau a été adapté à la nature multipolaire de la métropole. Globalement, si la partie centrale très urbaine est correctement desservie, les territoires plus périphériques le sont moins. Le maillage actuel en transports collectifs apparaît ainsi à certains métropolitains comme générateur d'inégalités territoriales. Le Conseil de développement constate également une **absence d'investissements** majeurs dans les transports collectifs depuis 20 ans. **L'adoption en fin 2019 du Schéma directeur des infrastructures de transport (SDIT)** à l'horizon 2035 laisse percevoir des éclaircies mais dans combien de temps ? Il apparaît à l'évidence qu'aucune nouvelle infrastructure majeure de transport collectif ne sera inaugurée au cours du mandat.
- ➔ La MEL annonce 700 km de pistes cyclables au sein de son territoire. En exécution du PDU 2010/2020 il est vrai que l'offre en la matière a été largement développée et le réseau V'lille a été élargi. Mais de fait à l'exception de quelques itinéraires le long de la Deûle et de la Marque, du Grand Boulevard et de très rares pistes urbaines, **l'essentiel du réseau se compose d'un simple marquage sur la chaussée**. Ces aménagements sont peu sécurisés, souvent discontinus, s'interrompent lors des croisements ou des ronds-points, ils sont bien utiles aux livreurs ou autres automobilistes pour de courtes haltes. Brefs ils ne répondent que très imparfaitement aux attentes des cyclistes et n'incitent pas à passer à l'utilisation du vélo pour les déplacements des métropolitains. À titre d'information, la **Métropole de Bordeaux** a consacré ces dernières années **23 euros/habitant/an** aux aménagements en faveur du vélo, Amsterdam, dont le réseau est déjà largement développé **27 euros** et la **MEL un peu moins de 7 euros/habitant/an**. Le compte n'y est vraiment pas.
- ➔ Les métropolitains expriment aussi fortement une **demande en mobilité qui est légitime et porteuse de vie sociale** en permettant l'accès à des lieux multiples, à l'activité, à des services, à des aménités, ... Mais pour eux, cette mobilité doit pouvoir s'exercer dans des conditions différentes des modalités actuelles, plus respectueuses des enjeux d'aujourd'hui.

## Des exemples, des initiatives inspirantes venues d'ici et d'ailleurs.

- ➔ Depuis 20 ans, Strasbourg est reconnue comme pionnière sur les mobilités en France. Sa politique volontariste de mobilité durable visant à encourager les usages de solutions de déplacement multimodales, s'appuie sur un projet majeur : le développement du tramway. Cette politique a intégré en parallèle la restructuration du réseau de bus, le développement de l'autopartage, la promotion du vélo ou encore l'encouragement de l'intermodalité.
- ➔ Depuis la fin des années 90, Gand est un exemple en matière de mobilité. Lors du 1er plan de mobilité, les grandes lignes ont été définies : développement des transports en commun, de l'usage du vélo et gestion du trafic automobile notamment grâce au stationnement. Sur les 10 dernières années, ce plan a permis une diminution de la part modale de la voiture de 14 points, alors que celle du vélo gagnait 8 points.
- ➔ À Nantes, deux lignes de « Busway » offrent une qualité de service proche du tramway, mais d'un coût d'investissement plus raisonnable. Ce sont des bus à haut niveau de service, de grande capacité, circulant très majoritairement en site propre, selon les mêmes principes de fonctionnement qu'un tramway. En outre dix lignes de Chronobus bénéficient d'un parcours en site propre partout où c'est possible, d'une fréquence élevée, d'une priorité constante sur la voiture et utilisent des véhicules de dernière génération.

## Des orientations immédiates et concrètes pour les 6 ans à venir.

- ➔ Le **Plan de déplacements urbains (PDU)** qui a vocation à déterminer l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement sur le territoire métropolitain est en cours de révision. **Sa conception et son approbation sont urgentes** pour fournir un cadre au programme d'investissements des prochaines années, notamment en affirmant les priorités des projets envisagés. Pour y parvenir, un large processus de concertation avec les habitants, le monde économique, ..., est indispensable, tout un chacun étant à la fois bénéficiaire et acteur des choix de mobilité.

Le Conseil de développement estime indispensable d'investir fortement et immédiatement dans les **transports collectifs** pour, en partie, combler le retard de quelques 20 ans d'immobilisme :

- Pour apporter des débuts de solution le Conseil de développement juge nécessaire d'engager immédiatement la réalisation des voies de bus en site propre, partout où cela est possible, en préfiguration des lignes à haut niveau de service;
- Le Conseil de développement propose d'accélérer les études de transports collectifs lourds prévus au Schéma directeur des infrastructures de transport. Pour cela, parmi les nombreuses propositions retenues dans ce SDIT (tramway, métro, ...), le Conseil de développement préconise de privilégier celles qui s'inscrivent dans des projets plus vastes, notamment de renouvellement urbain;
- Enfin pour assurer une offre de service équitable, il semble utile de poursuivre la diversification des moyens de transports pour répondre aux attentes différentes selon les territoires notamment les plus périphériques, selon le moment du déplacement dans la journée en heure pleine ou creuse, ...
- Au regard du regain d'intérêt pour le transport en bus « Macron », la création d'une gare routière proche du TGV et du métro offrirait des conditions d'attente confortables et sécurisées.



*Le développement des transports collectifs reste une priorité, mais les conditions actuelles d'usage, distanciation physique, peur de la contamination, vont en réduire l'attrait. Le risque d'un développement de l'usage de l'automobile, notamment pour les moyennes et longues distances, est important. Pour surmonter ces obstacles en maintenant l'objectif de réduction du trafic automobile, il faut rechercher une augmentation de l'offre, métro, tramway, bus, ... (sans être polémique, le doublement de la ligne 1 du métro selon le calendrier initial aurait été un atout majeur dans la gestion de la situation actuelle).*

Le Conseil de développement préconise également d'encourager très fortement les **modes doux notamment 2 roues** durant le mandat :

- Plutôt que de disperser les efforts, il est indispensable dans les 6 ans qui viennent de concentrer les moyens sur l'**aménagement des 5 ou 6 liaisons stratégiques** assurant la desserte d'une part importante du territoire métropolitain et au-delà. Cet objectif doit être concrétisé par la réalisation de véritables pistes 2 roues en site propre, continues, avec un revêtement de bonne qualité, prioritaires, sécurisées, en évitant autant que possible les conflits avec les autres usagers de l'espace public, automobilistes, piétons, ...
- Des réseaux plus locaux, permettant de rejoindre, à partir de chez soi et par déplacement doux, **les besoins de base** (école, commerces, travail, santé, ...) **en moins de 15 minutes** pourraient apporter des solutions innovantes dans certains centres villes ou quartiers ; également des relations vélo entre villages et vers les pôles d'échanges pourraient concourir à un meilleur fonctionnement des territoires les plus ruraux;
- Parallèlement, il faut accompagner et encourager la pratique du vélo en fournissant **les services adaptés** : une signalétique unique et lisible, des solutions de stationnement sécurisées, des lieux permettant l'entretien et la réparation des vélos, une aide à l'acquisition ou la location de vélos, ...



*S'il est une action qui est partagée de façon très générale, c'est la nécessité de faciliter les modes actifs et plus particulièrement la pratique du vélo. Il y a urgence à combler ce retard pris par la MEL dans ce domaine vis-à-vis d'autres métropoles. L'intention d'un ambitieux Plan vélo, que le Conseil de développement appelle de tous ses vœux, doit être transformé en actes, marqués par une très forte amélioration qualitative des réalisations. Dans ce cadre, la pérennisation des solutions transitoires mises en œuvre actuellement par les municipalités, qui malheureusement manquent de cohérence entre elles, doit être soumise à l'appréciation des citoyens et des usagers.*

➔ Même si une circulation dense est consubstantielle d'une dynamique de métropole, le niveau de congestion, l'importance des pollutions engendrées imposent une réduction significative des flux routiers, en conjuguant plusieurs démarches :

- La **régulation de la circulation sur le réseau routier express** doit être amplifiée par la mise en place la plus rapide de la modulation dynamique des accès et de la vitesse sur toutes les autoroutes et voies express ;
- En même temps il faut agir pour faciliter **le partage de véhicules, le co-voiturage** de faible et moyenne distance en développant des applications numériques spécifiques, en créant des zones de stationnement dédiées, en leur réservant une voie sur les routes express, au moins lors des heures de pointe ;
- Face au succès des équipements existants, la MEL doit **accroître le nombre de places dans les parking relais et en créer de nouveaux**, notamment facilement accessibles aux habitants des territoires les moins denses pour leur permettre d'accéder à leur destination en transport collectif.
- Même si sa mise en œuvre pose des difficultés, la mise en place **du péage positif** ne doit pas être abandonnée, au regard des résultats obtenus à Rotterdam par exemple.



*Si le recours à la voiture individuelle va être le réflexe de beaucoup pour échapper aux contraintes concernant les risques inhérents aux déplacements collectifs, la MEL dispose d'outils forts pour réduire ce retour à l'usage de la voiture, comme piloter une politique concertée des temps de la ville entre entités publiques, grandes entreprises, établissement d'enseignement, sous forme d'une Conférence des temps par exemple. Elle pourrait également encourager le télétravail en s'appuyant et en élargissant la démarche engagée en 2016 et accélérer la réalisation d'espaces de coworking, de tiers lieux de proximité pour ceux qui ne peuvent travailler à domicile.*



La période de confinement a également vu le développement du e-commerce et des livraisons à domicile, entraînant l'augmentation du trafic des véhicules de distribution. L'accélération de l'optimisation et de la mutualisation de ces livraisons, à l'instar du Centre multimodal de distribution urbaine est indispensable et urgente.

L'ambition affichée pour renouveler le modèle de mobilité est certes très importante, mais elle est à la hauteur des nouveaux enjeux auxquels tous doivent répondre ainsi qu'aux attentes de très nombreux métropolitains dans leur vie quotidienne ou familiale, dans leur activité. Elle suppose des choix majeurs et difficiles. Pour le Conseil de développement **deux décisions politiques sont indispensables** :

- Les moyens consacrés aux investissements en faveur des transports en commun ou du vélo ont été dramatiquement faibles **ces dernières années**. Pour disposer **des financements nécessaires** au renforcement de l'offre de transport collectif et à la réalisation d'un véritable plan vélo le Conseil de développement propose de décider d'un **moratoire sur le mandat des investissements pour de nouvelles infrastructures routières mineures** (ronds-points par exemple).
- Si l'on veut aller vite et rattraper le retard accumulé, il faut réduire les obstacles à une mise en œuvre rapide des décisions. Le Conseil de développement propose d'instaurer **le transfert automatique du pouvoir de police des maires en matière de circulation et de stationnement à la MEL** pour les infrastructures structurantes de transport collectif et les pistes cyclables majeures. Cette possibilité pourrait être expertisée et expérimentée dans le cadre du pacte de gouvernance introduit récemment dans le code général des collectivités territoriales par la récente loi « Engagement et proximité ».

### Des points de vigilance, des pistes d'action ultérieures.

- ➔ Le développement de l'usage des transports collectifs et du vélo ne pourra être effectif si parallèlement **la circulation et le stationnement**, de compétence municipale, sont en partie contraints dans les secteurs urbains et les plus denses et plus particulièrement par la limitation de l'offre de stationnement concernant les non-résidents, par la limitation de la vitesse, ...
- ➔ Les **acteurs économiques doivent être eux aussi des acteurs majeurs de cette ambition**, en généralisant les plans de déplacement d'entreprise y compris dans celles comptant moins de 100 salariés, en offrant des solutions de stationnement des vélos sur leur emprise, en incitant au télétravail pour ceux qui le peuvent, en modulant les heures de début et de fin de l'activité, en renforçant la flexibilité dans les lieux de travail, ...

#### Bande cyclable...



... à Lille...



... à Kortrijk...



## 2. Une métropole attentive aux besoins vitaux des métropolitains

### Notre constat pour le territoire métropolitain.

- ➔ Comme évoqué en introduction, la situation sociale de la métropole présente bon nombre de sujets d'inquiétude : une population pauvre qui continue à s'appauvrir, un taux de chômage important toujours autour de 3 points au-dessus de la moyenne nationale, des territoires qui se sentent délaissés, dégradés, ... L'âge et la qualité de l'habitat sont aussi des préoccupations qui dégradent les conditions de vie des habitants.
- ➔ La MEL accompagne ou conduit depuis longtemps des actions pour aller vers une métropole plus solidaire. Dans le cadre de la politique de la ville huit quartiers ont fait l'objet d'investissements importants et cela depuis 2004. Le nombre de sites couverts sera à court terme porté à 13 lors de la mise en œuvre complète du **Nouveau programme de renouvellement urbain** qui se dessine depuis 2017. Les politiques générales de la MEL sont également mobilisées au profit des plus fragiles comme au travers de la tarification sociale des transports collectifs.
- ➔ Mais il existe également des difficultés plus diffuses qui méritent toute l'attention de la puissance publique. Notamment les **maisons en bande des années 30**, dites habitat industriel, abritent des ménages très souvent modestes. Ce sont de véritables passoires thermiques qui pèsent lourdement sur le budget des habitants.
- ➔ En application de la Stratégie agricole et alimentaire votée en 2016, la MEL a mis en œuvre un **Projet alimentaire territorial** qui vise à offrir un meilleur système alimentaire aux métropolitains : permettre à tous d'accéder à un mieux manger, maintenir l'agriculture sur le territoire. Parallèlement, un site d'excellence, Euralimentaire, dédié aux produits frais et locaux et à leur logistique, est en cours de développement.
- ➔ Selon l'Agence atmosphérique pour la qualité de l'air (ATMO), l'agglomération de Lille a en 2019 **connu 60 jours de pics de pollution sur les PM2.5**, alors que l'Organisation mondiale de la santé recommande de ne pas franchir cette limite de pollution plus de 3 fois dans l'année. Cette pollution de l'air serait responsable de 1.700 décès prématurés sur la métropole. L'année 2019 a été aussi marquée par la sécheresse, un niveau bas des nappes phréatiques un déficit pluviométrique et des températures élevées qui ont conduit des **restrictions de l'usage de l'eau**, ressource essentielle pour tout un chacun.
- ➔ Face aux difficultés sociales, la métropole n'est pas non plus dénuée d'atouts. Le Conseil de développement a notamment identifié **un tissu associatif dense** et très actif, une **forte proportion de jeunes**, ainsi que de nombreuses initiatives, publiques et privées, petites et grandes, pour renforcer **le mieux vivre ensemble**.

### Des orientations immédiates et concrètes pour les 6 ans à venir.

Au sein de l'objectif général de l'amélioration de l'habitat, le Conseil de développement préconise de mettre en place un ambitieux programme **de rénovation énergétique de l'habitat industriel, notamment ouvrier, dans lequel la MEL tiendrait le rôle central**. Pour y apporter une réponse efficace, il importe de lutter contre l'extrême éparpillement des responsabilités dans les processus de réhabilitation. Maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, financeurs, entreprises, tout cela constitue une nébuleuse dans laquelle le propriétaire ou le locataire sont complètement perdus. En l'absence d'autres intervenants, la MEL est l'institution la mieux placée pour être **ce tiers-organisateur qui coordonne l'ensemble du processus de la réhabilitation thermique**, de la conception à la réalisation en passant par le financement et qui offre des solutions clé en main aux habitants. En outre la MEL a aussi la capacité technique de grouper au sein d'un îlot plusieurs opérations de réhabilitation pour en récolter les économies d'échelle. Cette initiative de la MEL est indispensable pour tenir les objectifs de réhabilitation tels que fixés dans le Plan climat air énergie territorial (PCAET) et envisagés dans le Programme local de l'habitat (PLH3).



*Assurer la rénovation thermique de l'habitat industriel ouvrier prend dans la situation actuelle une acuité toute particulière. C'est une politique qui conjugue objectifs économiques par la création d'emplois locaux non délocalisables, objectifs sociaux en réduisant la facture de ménages très modestes, dont certains sont certainement ces acteurs de la vie quotidienne, mobilisés pendant les deux mois du confinement, et enfin d'objectifs écologiques en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines. L'engagement de cette politique doit être une priorité pour le nouveau Conseil métropolitain.*

- ➔ Si de nombreuses communes sont concernées par les difficultés sociales, quelques territoires ont le triste privilège d'en concentrer beaucoup. Il s'agit notamment de la couronne Sud de Lille, de Roubaix, de Tourcoing. Le Conseil de développement propose de faire de ces territoires la **grande cause de l'habiter métropolitain**. Il faudrait concentrer les actions de rénovation du parc existant dans ces quartiers, y renforcer ce qui fait la qualité de l'habiter (transports, commerces, services, aménités, ...). Leurs établissements d'enseignement doivent devenir des lieux d'excellence et des catalyseurs de mixité. Il faut mettre en avant de façon positive leurs atouts et leurs dynamiques : zéro déchet, entreprises de pointe, équipements culturels, ...



*Que ce soit pour le télétravail, ou pour l'enseignement distance, ou pour l'accès aux services médicaux et administratifs, ou simplement pour se distraire, le confinement a mis en lumière l'accès inégalitaire au numérique et plus particulièrement dans les quartiers concentrant les difficultés sociales. Permettre à tous les foyers de bénéficier d'un accès au haut débit doit maintenant constituer un objectif à très court terme.*

- ➔ La promotion immobilière privée a tendance à se concentrer là où la demande est la plus forte et la plus solvable. En conséquence, les territoires moins attractifs sont plus délaissés et les opérations de construction plus complexes à monter. Le Conseil de développement propose d'introduire dans les opérations d'une certaine taille dans les secteurs porteurs l'obligation pour les promoteurs de réaliser également **un investissement sur les marchés moins porteurs sous forme d'un bouquet foncier** comprenant des parcelles en situation dynamique et d'autres plus délaissées.
- ➔ La capacité d'être mobile et de rejoindre à partir de son domicile son travail, un lieu d'enseignement, des commerces ou des équipements publics constitue également un vecteur d'intégration et de solidarité. Le Conseil de développement propose que toute réalisation de développement spatial, habitat, activité, ou commerce d'une certaine taille soit conditionnée à l'**existence de moyens de déplacements collectifs** à proximité immédiate et si nécessaire d'ajuster ces moyens à la nouvelle population attendue.
- ➔ Une **alimentation saine et à un coût abordable** constitue un atout pour renforcer le sentiment de bien-être dans un territoire. Pour que chaque métropolitain puisse y accéder, divers leviers sont à la disposition de la MEL :
- **encourager** les pratiques culturelles vertueuses par la promotion d'une agriculture sobre en produits phytosanitaires et le développement de l'agriculture biologique ;
  - **favoriser** les circuits courts pour les produits alimentaires que ce soit dans la restauration scolaire ou administrative, mais aussi dans les grandes entreprises, dans la distribution, grandes surfaces, commerces de proximité, marchés, sous forme par exemple d'une labellisation ;
  - **promouvoir** une production agricole urbaine par la multiplication des jardins familiaux ou partagés, des fermes urbaines, ...



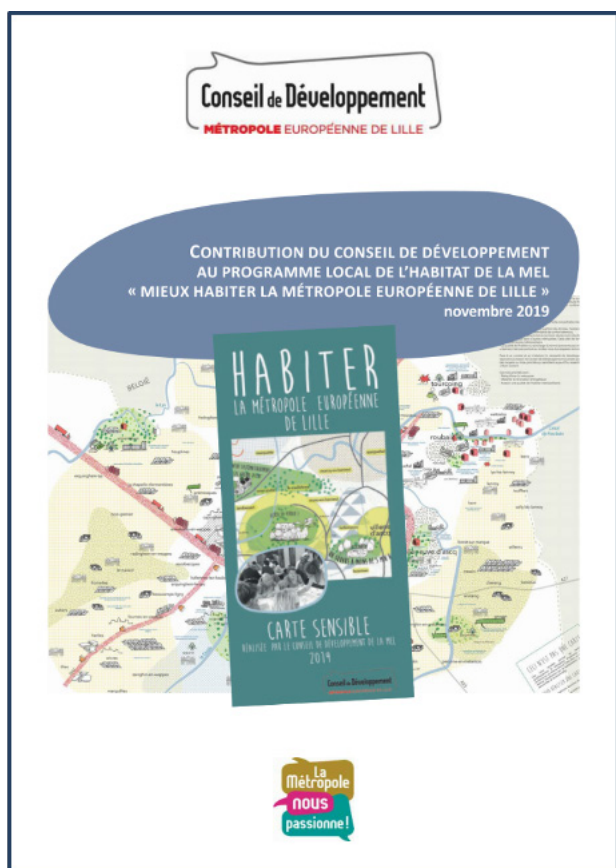
Avec la réduction des échanges, l'accès à l'alimentation a été une préoccupation très présente. Le patriotisme alimentaire, les circuits courts ont été largement plébiscités. Il faut enraciner ces bonnes pratiques et la MEL peut y contribuer au travers de diverses actions : favoriser les productions locales consommables dans la métropole et à un coût raisonnable, renforcer l'éducation à l'alimentation, montrer l'exemple, faciliter le rapprochement entre producteurs et consommateurs.

- ➔ Les propositions de Conseil de développement, énoncées précédemment, visant à repenser fondamentalement notre modèle de mobilité par une **réduction des déplacements automobiles** devraient également avoir pour effet de **diminuer la pollution atmosphérique** dont une partie est due au trafic routier (oxydes d'azote, particules fines, ...) et de rendre l'air de la métropole plus respirable...



Malgré la quasi-disparition du trafic routier, la métropole a connu des épisodes de pollution aux particules fines. Il est indispensable d'aller plus loin dans l'identification des sources et dans la recherche de solutions pour les réduire.

- ➔ En cette période de changement climatique, l'eau va être de plus en plus une ressource vitale pour la population et certaines activités économiques, notamment celles concourant à l'alimentation. Le Conseil de développement a déjà mis en avant deux priorités essentielles pour lui qu'il s'agit de mettre en œuvre sur le long terme : **sécuriser l'alimentation en eau de la métropole et préserver la qualité de l'eau consommée.**



### 3. Une métropole nature

#### Notre constat pour le territoire métropolitain.

- ➔ Avec près de la moitié du territoire métropolitain consacré à l'agriculture et à la nature, la métropole de Lille fait figure d'exception dans le paysage français des grande agglomérations, offrant l'image d'un très important **système urbain qui englobe de larges fractions de campagne**. À côté des parcs historiques, Citadelle, Parc Barbieux, ..., la métropole s'est également enrichie les 15 dernières années de réalisations importantes, le Parc de la Deûle, les Prés du Hem, la Chaine des lacs. Leur fréquentation porte témoignage du besoin de nature pour les métropolitains. Si on ajoute l'importance de l'habitat individuel et des espaces verts privatifs qui en sont le prolongement, le qualificatif de métropole nature semble déjà acquis.
- ➔ Mais dans le même temps, les habitants émettent **un fort sentiment de déficit de nature**, de perte de contact avec celle-ci. Plusieurs sources viennent conforter cette analyse. Elle très certainement principalement émise par les habitants de la partie la plus densément urbanisée de la métropole. On y trouve des pans entiers de l'espace bâti, notamment ceux issus du développement industriel du XX<sup>ème</sup> siècle voire certains grands ensembles, malheureusement dépourvus de nature de qualité. Également, si beaucoup se réjouissent de la création des grands parcs évoqués plus haut, ils sont aussi nombreux à regretter la difficulté de leur accessibilité autrement qu'en voiture.
- ➔ Au-delà de leur vocation récréative dans laquelle on a souvent confiné les « espaces verts », une présence forte de la nature dans l'espace urbain permet de **renforcer la biodiversité, de diminuer les ilots de chaleur, d'améliorer la santé des habitants**.

#### Des exemples, des initiatives inspirantes venues d'ici et d'ailleurs.

- ➔ **Vitoria-Gasteiz** est une commune moyenne du Pays Basque espagnol. C'est une ville dense dont le centre d'origine médiévale est entourée de 64 petits hameaux. Depuis 30 ans, tous les quartiers nouveaux de Vitoria ont été construits en suivant des plans successifs d'urbanisation qui ont tous privilégié les parcs et espaces verts, l'arbre en ville, les zones de promenade. Elle est considérée comme l'une des villes les plus vertes d'Europe. Tous les habitants habitent à moins de 300 m d'un espace vert public. Vitoria-Gasteiz a été Capitale verte de l'Europe en 2012.
- ➔ Lancé en 2013, le Programme Nature en ville de **la république et du canton de Genève** vise à favoriser la biodiversité et à améliorer le cadre de vie dans l'espace urbain en maintenant et en développant des milieux favorables à la flore et la faune indigènes. Il s'organise autour de 3 axes stratégiques : contribuer à la qualité de l'agglomération verte, assurer les continuités biologiques depuis les espaces ouverts jusqu'au cœur de l'espace urbain, intégrer les dimensions sociale et pédagogiques dans de nouvelles dynamiques. Tous les acteurs de la ville, institutions, habitants, professionnels, associations, scientifiques, ... ont été appelés à y contribuer.

#### Des orientations immédiates et concrètes pour les 6 ans à venir.

- ➔ En première urgence, le Conseil de développement suggère une protection la plus stricte possible l'espace non bâti notamment en renforçant la **gestion économe, durable et de qualité du territoire** métropolitain. Cela concerne tout particulièrement la protection de l'espace agricole toujours fragile car objet de nombreuses convoitises en bannissant toutes les extensions commerciales et d'activités sans rapport avec l'urbain existant. Les besoins nouveaux de construction pourront être couverts par le recyclage du foncier, la densification du tissu existant, l'utilisation des dents creuses et une extension très limitée et maîtrisée de la tache urbaine.



Même si la maîtrise de l'urbanisation a progressé, la dispersion des activités, de l'habitat sur le territoire métropolitain reste un facteur favorisant l'usage de la voiture individuelle. Alors que la reprise de l'activité risque d'accroître l'usage de la voiture, pour ne pas aggraver ce problème à l'avenir et favoriser les transports en commun et les modes doux, il est urgent de réinterroger certains projets de développement dans l'espace périurbain. Ce sont les plans d'urbanisme d'aujourd'hui qui font les mobilités de demain.

Pour répondre à la soif de vert des habitants, le Conseil de développement propose de **garantir à tout habitant de la métropole un espace de récréation et de nature à 5 minutes de chez lui**. Cette exigence, qui doit respecter le plus possible le foncier agricole, pourrait être remplie par les collectivités, MEL ou communes, sur des parcelles leur appartenant ou, par l'intermédiaire d'une obligation dans le PLUI, d'une rétrocession **à l'euro symbolique d'un espace collectif de nature et de détente** réalisé dans les opérations d'une certaine importance.

- ➔ Parallèlement le Conseil de développement insiste sur la nécessité de verdir toute la ville, trottoirs, façades, toitures, délaissés, de planter le long des boulevards et des avenues, de soutenir l'agriculture urbaine, les jardins partagés, ... autant d'initiatives dont les habitants peuvent être les initiateurs et les acteurs.



**Confinement et températures exceptionnellement hautes ont mis en exergue la nécessité de tous de rester en contact avec la nature. Dans les espaces particulièrement denses et minéraux de la métropole, il serait souhaitable de la retrouver sur « le pas de sa porte ».** Pour y arriver il faut mobiliser tous les acteurs de la ville, habitants, commerçants, entreprises, institutions, ..., pour qu'ils soient parties prenantes d'une végétalisation de l'ensemble de l'espace urbain.

- ➔ La métropole peut également renforcer la séquestration du carbone en encourageant **le couvert végétal de l'espace agricole** en toutes saisons, la plantation de haies, ...



Plantations urbaines à Barcelone



Des espaces centraux très minéraux ...  
... des secteurs résidentiels très verts.



## 4. Un espace public agréable et apaisé

### Notre constat pour le territoire métropolitain.

- ➔ L'espace public constitue un élément fondamental de la construction de la ville, c'est la « sauce » qui en lie tous les ingrédients, qui offre la solution de continuité entre les composants urbains, logements, commerces, équipements, ... L'ensemble de la métropole et notamment ses parties les plus urbaines et les plus denses semblent vouer **une véritable soumission à l'automobile** que l'on retrouve partout. Corrélativement, les secteurs piétonniers sont réduits à la portion congrue. Si l'on compare nos villes importantes à des communes de même taille chez nos voisins belges ou néerlandais, la différence est flagrante.
- ➔ Hormis pour quelques exemples limités et récents, **la conception même des espaces publics apparaît comme peu imaginative**, privilégiant l'aspect technique sur l'agrément, le confort, la sécurité pour les usagers. Les aménagements sont très souvent stéréotypés. L'absence de mobilier urbain ou de médiocre facture est patente. On relève de nombreux **conflits d'usage**, notamment entre piétons et pratiquants de nouveaux modes de mobilité, entre vélos et automobiles, ... Pour traverser certains axes importants, le temps réservé aux piétons et aux cyclistes est très réduit au regard de celui accordé aux automobilistes, etc.
- ➔ Des **problèmes récurrents d'entretien** viennent ternir l'appréciation portée aux espaces publics, tant pour les plus importants d'entre eux que pour ceux de la vie quotidienne. De la même façon, les interventions successives sur l'espace public, pour remédier à des dégradations ou après les interventions des concessionnaires de réseaux, à force de rustines successives, laissent souvent en place un patchwork de matériaux divers donnant **une piètre idée de ces espaces et de l'attention qui leur est portée**. Une propreté trop souvent insuffisante vient s'ajouter à ce constat. Pour le Conseil de développement **beaucoup d'espaces publics sont indignes d'une métropole européenne**.
- ➔ Les professionnels de l'urbanisme, du paysage et de l'environnement de la MEL, constatant que le paysage urbain de la métropole apparaît aujourd'hui comme un collage épars, appellent à **faire de la MEL un démonstrateur international d'architecture**. Ils proposent de mettre en place une charte de la qualité architecturale, urbaine, paysagère et environnementale et un « cercle de qualité » qui accompagne la mise en œuvre des projets. Ils demandent à la présidence de la MEL d'être garante de cette qualité.
- ➔ Quelques **réalisations récentes sont de qualité** mais elles restent très peu nombreuses : Place Louise de Bettignies à Lille, Boulevard de Cambrai à Roubaix. Mais force est de constater que l'enjeu de la place de la voiture en ville reste d'actualité, des espaces de grande qualité lui ont été récemment redonnés comme malheureusement à Roubaix.

### Des exemples, des initiatives inspirantes venues d'ici et d'ailleurs.

- ➔ À Barcelone la municipalité souhaite reprendre des rues aux voitures, réinventer la vie de quartier et réduire le bruit et la pollution. Elle a mis en place des supermanzana ou superbloc. Le principe est simple : dans tout le quartier, la taille de la chaussée dédiée à l'automobile a été réduite au minimum, les intersections transformées en places publiques dotées de jeux pour les enfants et rendues aux riverains. Tout est fait pour décourager
  - ➔ les voitures de passer par ces rues : vitesse limitée à 10 km/h, boucles interdisant de traverser le quartier, ...
- Le concept de vélorue a été inventé dans les années 1980 en Allemagne. Il s'agit de rues résidentielles où la priorité est donnée à la circulation des vélos et où tout dépassement de cycliste par les automobilistes est interdit. Il sécurise les utilisateurs de deux roues et incite les automobilistes à utiliser d'autres itinéraires. Ce concept a été souvent mis en œuvre en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique comme à Kortrijk récemment. La vélorue a fait son apparition à Strasbourg depuis 2017 et à Bordeaux depuis 2018. Une première vélorue a été ouverte à Lille, dans le quartier de Fives au début de cette année.

## Des orientations immédiates et concrètes pour les 6 ans à venir.

Le Conseil de développement considère qu'il est indispensable et urgent **d'enrichir la conception même des espaces publics** au-delà de leur rôle simplement fonctionnel : pratiques, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, paysage et patrimoine bâti, jour/nuit, impact climatique, ... Réfléchir à leur usage, à la façon dont ils sont partagés, comment on peut y cohabiter, comment la sécurité de tous y est assurée, tels devraient être les points de départ d'une démarche associant architectes, paysagistes, techniciens et bien évidemment les usagers et les riverains. Pour les espaces publics les plus symboliques promouvoir **une consultation internationale de concepteurs** permettrait d'apporter des regards nouveaux sur ces éléments de la ville, majeurs pour l'attractivité des territoires et le bien être des habitants.

➔ Le Conseil de développement estime également qu'il faut donner de l'espace à l'espace public et pour cela il faut **rompre avec l'omniprésence de l'automobile dans la ville**.

Il nous semble nécessaire de réinterroger les villes, ou tout au moins les plus importantes d'entre elles, les habitants, les usagers, sur **la place de l'automobile dans les centres** des grandes et moyennes communes. Il faut redonner à ces espaces centraux une vocation mettant plus en avant les piétons, les modes déplacement doux, les transports collectifs. Une réflexion sur la place qui y est accordée au stationnement, générateur de trafic routier (« je trouverai bien une petite place ! ») pourrait être une façon d'aborder cette délicate et controversée question. Que pèsent quelques dizaines de places de stationnement au regard de plusieurs centaines de chalands (à condition qu'ils aient une possibilité de parking à proximité). Une large consultation et/ou un grand débat pourrait alimenter les échanges.

L'introduction de la zone à faibles émissions permettra à terme de réduire significativement la pollution dans les secteurs où elle sera effective. Mais elle risque d'être sans effet sur le nombre des véhicules si les plus polluants sont remplacés par d'autres respectant les normes.

La limitation de la vitesse dans les espaces urbains les plus denses peut aussi avoir un effet modérateur sur le trafic dans ces secteurs.



*L'absence de bruit, notamment celui dû à la circulation, a réjoui beaucoup d'entre nous et c'est un confort qu'il faudrait pouvoir offrir en permanence aux métropolitains. Réduire le trafic, limiter la vitesse, choisir des revêtement de chaussée adaptés, faire la chasse aux véhicules bruyants sont autant de solutions à intégrer aux politiques municipales et métropolitaines.*

➔ La disponibilité d'espace par réduction ou suppression de la circulation et du stationnement est une opportunité de développer **les espaces piétonniers ou mixtes**. Cela concerne au premier chef les centres-villes de taille importante ou moyenne, mais aussi la proximité des principaux équipements culturels, sportifs, ... Dans les secteurs plutôt résidentiels, l'expérience de la vélorue, conduite de façon récente à Lille, sera à évaluer avant un déploiement plus large.

➔ Des solutions innovantes sont à explorer avec les communes comme la **réappropriation de l'espace public par les riverains pour des usages temporaires**, lors d'événements commerciaux (périodes de soldes ou de fin d'année), à l'occasion de fêtes locales ou de quartier. De même, une interdiction de circulation à proximité des écoles lors des entrées et sorties des élèves outre l'impact sur la santé des enfants pourrait avoir un effet pédagogique pour leurs parents.

➔ Depuis septembre 2017, l'Atelier Espaces publics au sein du Conseil de développement s'intéresse **au fonctionnement et à l'usage des espaces publics** et aux possibles améliorations à apporter tant dans leur réalisation que dans leur entretien. Dans quelques semaines, elle pourra être le support d'un échange avec les élus métropolitains et les services de la MEL.



# Des incontournables

***Pour une nouvelle gouvernance***

- 1. Un pilotage stratégique,  
une mise en œuvre collective***
- 2. Une métropole participative***
- 3. Une collaboration interterritoriale***



# 1. Un pilotage stratégique, une mise en œuvre collective

## Notre constat pour le territoire métropolitain.

- ➔ Pour l'usager, qu'il soit métropolitain ou visiteur, la métropole renvoie toujours l'image d'un **territoire émietté**, constitué de la simple juxtaposition de 90 (maintenant 95) communes. Quelques exemples : il y a autant de politiques de stationnement que de communes et une même rue peut être soumise à 2 voire 3 règlements différents ; l'accès à certains équipements municipaux d'un intérêt collectif dépassant largement le territoire communal est différent selon que l'on y est résident ou non, ...  
La MEL en tant qu'établissement public de coopération intercommunale est certes une **institution au service des communes** mais elle est aussi attendue pour être également **un service collectif pour toute la population métropolitaine**. Elle est perçue plus comme une structure de redistribution des ressources publiques qu'en tant qu'instrument d'intégration métropolitaine.
- ➔ Au sein de l'institution beaucoup de politiques, dont certaines très stratégiques, sont mises en place en se fondant essentiellement **sur leur propre logique interne, se préoccupant encore insuffisamment des interactions avec les autres domaines d'action** : des projets sectoriels importants, des stratégies thématiques, des ambitions affichées, des événements de grande envergure, mais sans la vision globale qui mettrait en perspective ces approches.  
L'institution MEL fonctionne ainsi sur la base d'une **gouvernance en silos**. Si elle permet une certaine efficacité, elle montre aussi très vite **ses limites**. Le Conseil de développement avait déjà mis en avant cet écueil en développant il y a quelques années la notion d'habiter associant aux stricts besoins en matière d'habitat la mobilité, les services, la qualité de la vie, ... D'autres domaines s'inscrivent de plus en plus dans une logique transversale : transition énergétique, santé, attractivité, jeunesse, ...
- ➔ Des actions stratégiques n'atteindront leur pleine efficacité que par la **conjonction de compétences relevant de plusieurs niveaux territoriaux** à l'exemple de la mobilité qui concerne la Région (TER), la MEL (infrastructures, transports collectifs, PDU) et les communes (plans de circulation, stationnement).
- ➔ L'institution MEL est trop souvent présentée comme la seule responsable du devenir de la métropole. Mais **l'avenir du territoire repose sur les actions combinées de tous les acteurs locaux** : puissance publique certes, mais aussi acteurs économiques, monde académique, habitants. Sans un projet partagé, leur volontariat, leurs comportements, leurs actions quotidiennes n'auront pas l'efficacité et l'efficience suffisante pour répondre à des objectifs ambitieux.

## Des orientations immédiates et concrètes pour les 6 ans à venir.

Le Conseil de développement pense qu'il est indispensable de **sortir de la gouvernance fonctionnant quasi exclusivement en silos**. Il est essentiel de concilier les approches verticales, vitales pour conserver une forte compétence technique, et horizontales pour répondre efficacement aux défis évoqués précédemment. Pour mettre en œuvre cette transversalité le Conseil de développement propose de désigner à côté des vice-présidents relevant de compétences techniques **des vice-présidents en charge des grandes orientations stratégiques**. L'une d'entre elles est évidente : il s'agit du défi du changement climatique qui interroge beaucoup de compétences de la MEL. L'existence d'une vice-présidence développement durable et l'élaboration du PCAET en montrent la voie. L'initiative du budget climatique qui permet une évaluation ex-ante de l'impact des politiques de la MEL constitue une avancée certaine. Une mesure et une évaluation régulières des résultats atteints doit compléter cette première approche. Un dispositif du même ordre serait bienvenu sur le thème de la cohésion sociale, autre défi majeur du territoire.

→ Sur ces thématiques transversales, le Conseil de développement estime qu'il faut conduire régulièrement une information, des échanges et des concertations avec les acteurs du territoire qui eux aussi concourent à atteindre les objectifs fixés. Notamment pour la lutte contre le changement climatique, le Conseil de développement propose d'organiser de façon régulière, tous les 2 ans par exemple, des **Conférences ouvertes partenariales (COP22, COP24, ...)**, en clin d'œil à l'Accord de Paris, pour mesurer l'avancement de cette politique transversale et adapter les modalités d'action de la MEL et des autres acteurs.

À côté du bureau qui est l'outil indispensable pour réguler le fonctionnement de l'institution, la gouvernance de la MEL doit être complétée par une **instance politique de pilotage stratégique du projet métropolitain**. Comme évoquée tout au début de la contribution, cette création est impérative pour animer ce projet métropolitain que nous appelons de nos vœux.

→ Pour valoriser le positionnement de la MEL, qui n'est pas trop éloignée d'un contact avec les habitants (que l'on peut reprocher aux instances régionales) et qui a une perception des problèmes plus large qu'au niveau communal, le Conseil de développement propose de faire de la MEL **un opérateur de synthèse (tiers de confiance) dans les politiques et actions publiques mobilisant beaucoup d'acteurs différents**, comme évoqué dans plusieurs contributions : Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) Energie, guichet unique pour l'accompagnement de la réhabilitation de l'habitat privé, ...

→ Sur des dispositions intéressant directement les citoyens tels que le stationnement, l'accès à certains équipements, le Conseil de développement préconise de mettre en place sur l'ensemble du territoire de la MEL ou des sous-ensembles, **des chartes de coopération sur certaines compétences communales articulées avec les politiques de la MEL** pour en uniformiser l'application et faciliter la vie des usagers. Les contrats de co-développement initiés sur la MEL ou le pacte de gouvernance introduit par la loi « Engagement et proximité » pourraient en être les supports.

## 2. Une métropole participative

### Notre constat pour le territoire métropolitain.

- ➔ La **MEL reste une institution très mal connue des habitants** de l'agglomération, alors qu'elle assure une part majoritaire des services de la vie quotidienne. Des actions de communication pour faire connaître la MEL ont certes été réalisées mais elles restent au niveau du symbole. Pourtant la désignation des conseillers siégeant au Conseil métropolitain s'effectue au suffrage universel direct selon la technique du fléchage pour les communes de plus de 1.000 habitants. Mais **l'absence des préoccupations intercommunales** est patente dans les intentions et les déclarations de très nombreux candidats. La lecture des professions de foi du 1<sup>er</sup> tour des récentes élections est éclairante à ce propos. Les propositions se concentrent quasi exclusivement sur les projets communaux, ignorant complètement les questions métropolitaines. Même parfois des « promesses » sont faites sur des compétences relevant strictement de la MEL sans que celle-ci soit évoquée.
- ➔ Par de nombreux canaux, les citoyens ont émis une très forte attente pour une démocratie plus qualitative. Cette soif de débat, voire de participation à la construction de la décision publique questionne tous les niveaux institutionnels et la MEL n'y échappe pas. Pour le territoire métropolitain, la participation doit faire partie du paysage institutionnel, **la démocratie participative doit s'exercer là où se situe le pouvoir d'agir**, c'est-à-dire au niveau intercommunal.  
La MEL a commencé à répondre à cette préoccupation par la création et la montée en régime de la **Direction de la relation avec les usagers-Citoyenneté-Jeunesse (DRUCIJ)**. Cette direction, avec des moyens encore limités, a pu développer des démarches innovantes pour le territoire : plateforme de la participation citoyenne, Fab-MEL, MEL à l'écoute de ses habitants, ... Une **charte de la participation, qui pose clairement les enjeux, les finalités et les objectifs de la participation citoyenne** a été approuvée par le conseil métropolitain.  
La réussite de initiatives a montré l'intérêt des métropolitains pour ces démarches et leur capacité à enrichir le débat local.
- ➔ Le Conseil de développement de la MEL existe depuis 2002. Depuis cette date il a produit de nombreuses contributions en réponse aux saisines de la MEL ou en auto-saisines.  
Les relations de la MEL avec le Conseil de développement sont régulées par le **Cadre de coopération**, qui fonctionne bien. Ces dernières années le Conseil de développement a gagné en crédibilité tant auprès des élus que des services. Les échanges conduits ces derniers mois avec le président, les vice-présidents et les conseillers métropolitains dans le cadre de la Commission des suites ont montré **l'intérêt grandissant des élus** pour les travaux du Conseil de développement.  
Mais aussi ils ont montré que cette reconnaissance n'est pas générale. Notamment elle n'est pas partagée par l'ensemble de la gouvernance de la MEL et le rôle du Conseil reste insuffisamment connu par les conseillers métropolitains.
- ➔ La DRUCIJ et le Conseil de développement ont initié ensemble la mise en place du **Réseau des acteurs de la participation** qui rassemble les instances permanentes de démocratie participative présentes sur le territoire : conseils de quartier, commissions municipales diverses, conseils citoyens. Le réseau a pour objet de partager les travaux conduits par les uns et les autres, de s'enrichir de leurs expériences, de développer des visions communes sur des questions partagées. Il constitue également une plateforme commune et ouverte pour partager les outils et coordonner les actions.

## Des exemples, des initiatives inspirantes venues d'ici et d'ailleurs.

- ➔ À Montréal, des dispositifs de participation citoyenne indépendants sont les interlocuteurs directs des élus. Il s'agit des tables de quartier, au nombre d'une trentaine, qui font vivre la participation citoyenne de façon stable et pérenne. Elles ont été créées à la fin des années 1980 de la volonté d'associations et d'habitants de se regrouper « autour de la table » pour croiser leur analyse des problématiques du quartier et sont devenues les interlocuteurs privilégiés des mairies d'arrondissement. Les tables sont responsables du développement social local : la lutte contre la pauvreté, l'accès au logement, l'intégration des migrants, des jeunes, des aînés, la mobilisation environnementale... A partir d'un diagnostic de quartier, les tables mettent en place une démarche participative avec les habitants pour définir les priorités du quartier en matière de transport, d'habitat, de services de proximité...
- ➔ Depuis sa création en 2002, le pays de la Haute Sarthe (50.000 habitants) intègre les membres de son conseil de développement dans ses commissions thématiques. Cette gouvernance en mode «horizontal» met côte à côte les entrepreneurs, associations, éducateurs... qui font vivre le pays et ceux qui le pilotent au plan politique. Dans chacune des huit commissions thématiques du pays siègent indistinctement des élus locaux et des membres du conseil de développement, émanant des structures représentatives du territoire : entreprises, associations, acteurs de la formation... Le président du conseil de développement est également membre de droit du bureau du pays. Après quinze ans de fonctionnement intégré entre élus et membres du conseil de développement, le bilan est positif. Seul point à surveiller, l'indispensable sensibilisation au cadre institutionnel du pays.

## Des orientations immédiates et concrètes pour les 6 ans à venir.

- ➔ Le Conseil de développement appelle à engager en priorité **un programme de communication sur le rôle majeur de la MEL dans la vie quotidienne des métropolitains.**  
La première interrogation porte sur le sigle MEL qui n'a aucune résonance dans l'esprit d'une très large majorité des habitants. A côté de la marque territoriale Hello Lille qui fait son chemin, il faut donner à l'institution MEL **un nom commercial qui parle aux métropolitains. Lille-Métropole avait commencé à être reconnu, pourquoi ne pas y revenir ?**  
Pour renforcer les relations directes entre le citoyen et la MEL, le Conseil de développement réitère ses propositions : pavoiser aux couleurs de la MEL (ou de Lille-Métropole ?) sur les panneaux routiers ou d'accueil des visiteurs en gares, à l'aéroport, aller au plus près des habitants, dans l'espace public, sur les marchés, dans les lieux d'enseignement pour leur expliquer ce que fait la MEL (ou Lille-Métropole ?)



*Alors que la MEL a assuré la continuité des services publics, transports collectifs, collecte des déchets, ..., elle a été complètement invisible aux yeux du grand public durant ces 2 derniers mois, laissant le devant de la scène aux maires. Il est regrettable de ne pas avoir saisi cette occasion pour mieux faire connaître la MEL, si centrale dans la vie des métropolitains.*

La participation des citoyens à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques métropolitaines constituera un marqueur du mandat qui s'engage. En réponse à son absence au moment des élections en raison du mode de scrutin, il est indispensable de faire vivre un **débat démocratique citoyen permanent tout au long de ces 6 années.**

**Mais la parole des citoyens est toujours délicate à cerner et une part non négligeable de la population reste difficilement accessible.** Le Conseil de développement estime que cet objectif ne pourra être atteint que dans le cadre de la création d'un véritable écosystème de la participation qui mobilise et conjugue tous les outils disponibles.

De façon générale, **les questions stratégiques ou à fort impact sur les citoyens doivent faire l'objet de grands débats** dès lors qu'on leur donne l'ampleur, le temps et les moyens pour construire une véritable contribution collective. Le Conseil de développement l'a déjà évoqué pour le projet métropolitain, la mobilité et le stationnement.

Sur les questions plus ouvertes, les dispositifs déjà déployés (plateforme de participation citoyenne, démarches d'intelligence collective, ...) ou plus innovants (jury citoyen, panel, referendum, ...) doivent être plus systématiquement utilisés.

Encore à l'état de réflexion, la création d'une **Commission métropolitaine du débat public**, devra être conduite à son terme, avec comme missions de fixer la déontologie de la participation sur la MEL, d'apporter la garantie du bon déroulement des processus de concertation et de participation et d'accompagner les maîtres d'ouvrages ne disposant pas d'une forte ingénierie en la matière.

Sur des bases territoriales à définir, le Conseil de développement préconise la mise en place **d'un budget participatif métropolitain** tant pour l'intérêt propre des propositions des acteurs locaux que pour rappeler l'existence et le rôle de la MEL.



*Après cette période de confinement, tous les efforts vont être tournés vers la reprise des activités économiques et sociales. Mais il ne faut pas sacrifier la démocratie participative à l'urgence de la relance. Qu'il s'agisse de la reprise de l'activité ou du développement de nouveaux secteurs, de la réactivation de la vie locale et du vivre ensemble, les citoyens ainsi que le Conseil de développement peuvent apporter aux élus un point de vue spécifique, ce pas de côté indispensable pour construire le monde d'après.*

- ➔ Cette montée en régime des ambitions passe par un renforcement de l'information des élus sur l'apport de la participation et de la **capacité des services à en conduire les processus**. Parallèlement, la place dans l'organigramme, le rôle et les moyens du service de la MEL en charge de la participation (DRUCIJ actuellement) devront être adaptés aux ambitions affichées.
- ➔ Pour sa part, le Conseil de développement sollicite un renforcement de sa **place au sein de certaines instances de gouvernance** et notamment : association plus systématique aux démarches d'échanges avec les métropolitains, **présentation du programme de travail annuel du Conseil de développement au comité de pilotage stratégique du projet métropolitain**, participation à la Conférence des maires, présentation des contributions lors des réunions des comités de pilotage et de suivi des schémas métropolitains ou des commissions thématiques comme cela vient d'être fait pour le SDIT et le PLH3.

### Des points de vigilance, des pistes d'action ultérieures.

- ➔ La démocratie participative est une activité qui connaît des bouleversements permanents et des innovations constantes. Il faut être attentif à ne pas sacrifier la participation aux sirènes de la mode. Il y a peu, les civic-tech se vantaient d'offrir des solutions clés en mains à tous les problèmes. Actuellement on ne parle plus que de jury citoyen ou de tirage au sort. La vérité est certainement qu'à chaque question posée, il faut trouver l'outil le plus adéquat et qu'en conséquence, il est indispensable de pouvoir tous les mobiliser. Il faut sortir du raisonnement pervers : j'ai la solution, quel votre problème ? pour aller à j'ai une question, comment peut-on y répondre.
- ➔ Actuellement, pour les communes de plus de 1.000 habitants, la désignation des conseillers siégeant dans le conseil métropolitain s'effectue selon une modalité du suffrage universel direct loin d'être satisfaisante, le fléchage lors des élections municipales. Pour les plus petites, c'est le conseil municipal qui désigne son représentant. Au total il y a au moins un conseiller métropolitain par commune. Ces modalités, mises en œuvre depuis les élections municipales de 2014, ne constituent pas une solution satisfaisante.

L'élection des conseillers métropolitains directement par les citoyens est non seulement une nécessité démocratique, mais également la seule façon de poursuivre la modernisation des structures des pouvoirs locaux en favorisant l'adhésion des citoyens : il faut passer du citoyen communal au citoyen métropolitain.

C'est un débat important qu'il est nécessaire d'engager. Pour sa part, le Conseil de développement préconise que les membres du conseil métropolitain soient :

- **pour** moitié d'entre eux élus au suffrage universel direct, par scrutin de liste sur une circonscription unique,
- **pour** moitié d'entre eux désignés au sein des communes en recherchant un dispositif permettant d'éviter la surreprésentation des communes de très faible importance démographique.

Synthèse de la 1<sup>re</sup> rencontre du R.A.P. : « Réseau des Acteurs de la Participation »  
Direction Relations avec les usagers, Développement, Inclusion - 24 Avril 2019

**Document de travail**  
**R.A.P. :**  
**« Réseau des acteurs de la participation »**



MEL  
MÉTROPOLÉ  
EUROPEENNE DE LA SEINE-SAINT-DENIS

Conseil « Développement »  
MÉTROPOLÉ EUROPEENNE DE LA SEINE-SAINT-DENIS

es chiffres clés

BUDGET PARTICIPATIF

650 PROJETS DEPOSES

239 SOUMIS AU VOTE

11 495 VOTANTS

44 PROJETS

ORÇAMENTO PARTICIPATIVO

budget participatif

À vous de décider

Entre interrogation et enthousiasme

14 mai 2019 à la Corderie de Marcq-en-Baroeul

PARTICIPONS BUDGET LA VIE DE LA CITÉ !

BUDGET PARTICIPATIF

La Métropole nous passionne!

Expérimentation Quartiers Est

Le Conseil de développement organise son 14<sup>e</sup> Café métropolitain

Conseil « Développement »

### 3. Une collaboration interterritoriale

#### Notre constat pour le territoire métropolitain.

- ➔ La place de la métropole se pose dans un environnement très large : l'Europe, la France, la région Hauts-de-France, les territoires voisins et belges. C'est l'articulation de la métropole avec ces territoires proches qui impacte le plus les citoyens métropolitains. **Lille n'est pas une île et l'avenir de la métropole est intimement lié au destin les territoires qui l'entourent.**
- ➔ Avec les territoires de l'ancien bassin minier, Béthune, Lens, Douai, Valenciennes et avec l'Arrageois, la métropole constitue l'aire métropolitaine de Lille. Ensemble ils partagent de **nombreux problèmes** qui ne peuvent trouver de solutions viables qu'à l'échelle interterritoriale comme l'accessibilité et la mobilité, le marché de l'habitat, la pollution.  
Tous ces territoires sont acteurs **de grands projets** où la coopération est indispensable et la concurrence dévastatrice : la trame verte et bleue, le Réseau express Grand Lille, la gestion de la ressource en eau, la réalisation du canal Seine-Nord-Europe et des zones d'activités qui l'accompagnent.  
Également tous ces territoires sont porteurs **d'atouts ou d'avantages comparatifs** qui, pris individuellement localement, n'atteignent pas la taille critique mais qui prennent une toute autre dimension dans une approche partagée : la richesse des équipements culturels, les activités économiques d'excellence, ... et qui méritent d'être valorisés de façon collective.  
Malgré quelques avancées récentes et très timides de coopérations bilatérales, un constat s'impose : **rien ne bouge réellement** et avec la disparition de l'Association Aire métropolitaine la situation même régresse.
- ➔ En devenant métropole en 2015 la MEL a hérité de nouvelles **responsabilités vis-à-vis des territoires voisins** pour constituer la locomotive puissante contribuant à la mutation et au développement des agglomérations de l'aire métropolitaine. Il faut construire **une relation gagnant/gagnant** car il n'y aura pas de grande métropole dans une région en difficulté et la mutation des territoires en conversion a besoin d'une locomotive puissante.
- ➔ **L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai (ELKT)** est née sous sa forme institutionnelle le 28 janvier 2008 concrétisant plus de 20 années de prise de connaissance réciproque, de réflexion commune, d'expérimentation de collaborations. Cette création a fait naître l'espoir d'un territoire intégré partageant des valeurs et des atouts, offrant des opportunités, rendant la vie quotidienne plus facile et plus riche, ...  
Mais un constat s'impose également pour cette échelle : **un résultat pour le citoyen qui est très faiblement perceptible**. On peut y voir le résultat de l'absence d'orientations politiques stables, de la complexité introduite par des frontières qui restent encore malheureusement encore bien présentes pour certains aspects, ou encore de la difficulté de la construction de projets partagés par 14 institutions éminemment différentes.  
Toutefois, **le Parc Bleu** qui se concrétise petit à petit depuis 2 ans constitue **une belle opération**, ambitieuse, au service des eurométropolitains, la seule peut-être depuis la création de l'Eurométropole. Il donne réalité à la trame verte et bleue attendue depuis longtemps par les citoyens. Cette réalisation est significative de la capacité de l'ELKT à conduire des actions présentant une réelle dimension transfrontalière.

#### Des exemples, des initiatives inspirantes venues d'ici et d'ailleurs.

- ➔ Le **Pôle métropolitain de Lyon** a été créé le 16 avril 2012. Il rassemble les métropoles de Lyon et de Saint-Étienne, les communautés d'agglomérations de Vienne-Condrieu, Porte de l'Isère et Villefranche-Beaujolais-Saône et la communauté de communes de l'Est lyonnais. Son but principal est l'amélioration de la qualité de vie des citoyens à travers quatre objectifs : favoriser l'emploi, améliorer la mobilité, garantir la qualité de vie et proposer une offre culturelle d'excellence.  
Le pôle a adopté une démarche ouverte et pragmatique articulée autour d'une gouvernance souple et évolutive, fondée sur l'implication des élus et vice-présidents des EPCI ainsi que des 172 maires de l'aire métropolitaine (assemblée générale des maires). Cette gouvernance associe les forces économiques des territoires et la société civile à travers de la conférence économique métropolitaine et la conférence métropolitaine des conseils de développement.

- ➔ Trait d'union ferroviaire entre Genève et la Haute Savoie du Nord, le **Leman-Express** est le plus grand RER d'Europe. Il gomme la frontière pour proposer une offre véritablement transfrontalière. Inauguré fin 2019, il compte 6 lignes totalisant 230 km de voies, 45 gares (dont 17 en France) dans un rayon de 60 km autour de Genève. Entre cette dernière et Annemasse, il offre jusqu'à 6 trains par heure et par sens de 5h à 0h30 en semaine et 20h/20h le week-end. Ce sont 25.000 personnes par jour qui ont emprunté cet axe en janvier 2020.



**LEMAN EXPRESS**

- ➔ **L'IBA Basel 2009-2020 : Imaginer et bâtir l'avenir ensemble.** L'IBA Basel est une initiative pour le développement de l'agglomération tri-nationale de Bâle. Elle est portée par de nombreux acteurs et elle est financée par 19 collectivités territoriales allemandes, suisses et françaises. Elle a été lancée par l'Eurodistrict tri-national de Bâle. Il s'agit d'un processus de développement des visions de développement stratégique et urbanistique s'étalant sur une période de 10 ans. IBA Basel 2020 a cherché à contribuer au développement de l'espace tri-national grâce à la réalisation de projets exemplaires et de grande qualité dans les domaines de l'architecture, de l'aménagement de la ville et du paysage

### Des orientations immédiates et concrètes pour les 6 ans à venir.

- ➔ Pour l'ensemble des habitants de ces territoires, les problèmes que pose le fonctionnement de ce vaste ensemble sont majeurs et **la recherche de solutions pour y répondre ne peut plus attendre**. Pour encourager un dialogue qui aurait dû trouver sa place il y a longtemps, le Conseil de développement préconise d'utiliser en priorité la mobilité comme catalyseur de coopération. Réseaux routier, ferroviaire, fluvial, itinéraires en modes doux, ... sont largement partagés ainsi que les problèmes qu'ils connaissent. Les solutions doivent être, au même titre, partagées.

Loin des postures hégémoniques ou défensives, les intercommunalités et autres collectivités constituant l'aire métropolitaine doivent apporter **une vision stratégique collective de ce territoire**, déterminante pour l'avenir des citoyens de ce vaste territoire. Dans un premier temps **un dispositif de gouvernance ouvert à toutes les parties** (métropole, communautés d'agglomération et de communes, pôles métropolitains et région notamment) sous forme d'une conférence métropolitaine devrait définir des orientations stratégiques des politiques des institutions représentées. Ce mode de coopération doit être léger, flexible, adaptable à chaque thème. Les Conseils de développement qui existent dans presque tous ces territoires pourraient apporter leur contribution à cette démarche. Dans un second temps les outils opérationnels devront être mis en place à l'échelle adéquate : autorité organisatrice de la mobilité, groupe projet, opérateur dédié, ...

- ➔ La société civile tant sur le versant français que du côté des wallons et des flamands appelle à inscrire le programme de **l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai dans des perspectives tout à la fois plus ambitieuses et plus pragmatiques**. Dans sa contribution au Schéma de coopération transfrontalière la société civile transfrontalière, Forum de l'Eurométropole, Conseils de développement de la MEL et de la Wallonie Picarde, Transforum, préconisait de mettre en œuvre **un plan d'actions prioritaires et concrètes** qui profiteraient directement aux citoyens et leur permettrait d'apprécier la valeur ajoutée pour eux de l'Eurométropole. Parmi ces actions, certaines pourraient être accélérées par plus d'initiatives de la part de la MEL comme par exemple :

- déployer la C'Art sur l'ensemble du territoire eurométropolitain;
- pérenniser et renforcer l'action Belg-Job-Story, plateforme numérique offrant un socle de connaissances pour faciliter l'accès au marché flamand du travail;
- au-delà des intentions récréatives et ludiques, élargir les ambitions du Parc Bleu à des thématiques économiques, culturelles, ...





*Toutes ou presque toutes les relations franco-belges devenues impossibles, des plots de béton, la police aux points de passage, une telle situation n'était pas imaginable, même dans les pires cauchemars. Pourtant c'est celle qu'ont connu les habitants de l'Eurométropole dans ces deux derniers mois. Face à cela on peut légitimement s'interroger sur la fonction de cette institution qui depuis plus de 12 ans réunit toutes les autorités publiques, y compris les plus hautes, des deux pays. Les temps qui s'apaisent doivent être mis à profit pour dresser le bilan, faire l'analyse de cette situation et proposer des pistes pour éviter une telle paralysie.*

### **Des points de vigilance, des pistes d'action ultérieures.**

- ➔ Les politiques et actions relevant des collaborations interterritoriales sont complexes, demandent beaucoup de coordination et nécessitent de s'inscrire très souvent sur le long terme. Pour relever ces défis, il est indispensable de garantir la continuité des actions mises en œuvre malgré les changements de gouvernance qui pourraient intervenir dans l'un ou l'autre des partenaires. C'est particulièrement vrai pour l'Eurométropole, dotée d'un dispositif de présidence tournante tous les 2 ans et qui appelle en conséquence à un projet politique partagé au moins sur le moyen terme.

## Nous aurions pu en parler :

- ➔ De **l'enseignement supérieur et de la recherche**, qui présentent avec un nombre d'étudiants importants un point fort de la métropole mais aussi une faiblesse en raison du poids des 3<sup>ème</sup> cycles et du nombre de chercheurs.
- ➔ De l'accompagnement **du développement économique et de l'emploi** qui sont des questions centrales dans le débat public.



*Le renforcement de la résilience métropolitaine sera au cœur des réflexions sur la relance de l'économie locale. Le Conseil de développement, qui a récemment finalisé ses travaux sur la croissance de l'économie circulaire et du réemploi et sur la place de la société civile dans les processus d'innovation, pourra rapidement présenter ces réflexions qui s'inscrivent dans ces préoccupations.*

- ➔ De la **gratuité pour les usagers des transports collectifs**, thème très souvent évoqué en ce moment, mais qui fait l'objet de positions contrastés. C'est un sujet qui mérite un débat de fond qui doit dépasser les positions de principe pour bien mesurer les impacts sociaux et économiques d'une telle décision. La co-construction du projet métropolitain au travers de sa dimension mobilité ainsi que les échanges pour l'élaboration du PDU devront être l'occasion de traiter cette question avec sérénité.
- ➔ Du **handicap**, dont la réelle prise en compte est un des piliers d'une métropole inclusive. L'habitat, l'espace public, la mobilité, ..., sont autant de compétences de la MEL qui à ce titre méritent un regard particulier.
- ➔ De la culture et du sport.
- ➔ ...



## Conseil de Développement

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Le **Conseil de développement de la Métropole Européenne de Lille** est une **instance de démocratie participative** qui, depuis près de 20 ans, contribue à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques et actions métropolitaines. Il est composé de **165 citoyens bénévoles** issus des milieux socio-culturels, du monde économique et d'habitants

de la métropole intéressés par l'action de la MEL pour le territoire et les citoyens.

C'est un lieu de débat et d'expression citoyenne qui s'appuie sur l'expertise d'usage de ses membres. Il fonde son fonctionnement sur l'intelligence collective qui lui permet de construire des contributions argumentées à l'attention des élus métropolitains. Ceux-ci peuvent le saisir pour toute contribution sur les politiques métropolitaines et le Conseil de développement peut également s'autosaisir de toute question concernant le territoire.

Ces dernières années, le Conseil de développement a notamment produit à la demande des élus des contributions sur :

- ➔ Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) et le plan local d'urbanisme (PLUI);
- ➔ La politique de la MEL envers la jeunesse;
- ➔ La santé environnementale;
- ➔ Le Plan climat air énergie territorial (PCAET);
- ➔ Le Programme local de l'habitat.

Les auto-saisines du Conseil de développement ont, elles, concerné :

- ➔ L'attractivité du territoire;
- ➔ La démocratie participative;
- ➔ Le vivre ensemble;
- ➔ La rénovation énergétique de l'habitat.

Actuellement le Conseil de développement reste fortement impliqué dans l'élaboration du Programme local de l'habitat (PLH3) et du Plan de déplacements urbains (PDU), ainsi que dans la mise en œuvre du Plan climat air énergie territorial (PCAET).

Parallèlement, le Conseil de développement finalise des réflexions sur **l'économie circulaire, sur l'innovation et sur les espaces publics**. Ces contributions seront présentées aux élus et services de la MEL avant la fin de l'année.



La  
Métropole  
nous  
passionne!

Conseil de développement  
2, boulevard des Cités Unies - CS 70043  
59040 Lille Cedex

Tél. : +33 (0)3 20 21 25 52  
Email : conseildev@lillemetropole.fr  
Site : www.conseildveloppement-lillemetropole.fr

Directeur de la publication : Gérard Flament  
Rédaction : les membres du Conseil de développement.  
Crédits photos, maquette et mise en page : MEL.  
Impression : Ressources partagées - 2, boulevard des Cités Unies - CS 70043 - 59040 Lille Cedex.

Dépôt légal : janvier 2016 ISSN/200166615.

IMPRIMÉ SUR PAPIER RECYCLÉ.