

Contribution à la démarche « cadre de cohérence - DTADD »

1^{ère} partie :

Faire de la démarche « cadre de cohérence - DTADD » une opportunité
pour le développement de l'aire métropolitaine de Lille

Contacts :

Jean-Louis Guérin - CRCI Nord-Pas de Calais - jlguerin@nordpasdecalais.cci.fr

Benoît Breux - CRCI Nord-Pas de Calais - bbreux@nordpasdecalais.cci.fr

Christophe Bartholeyns - CCI Grand Lille - c.bartholeyns@grand-lille.cci.fr

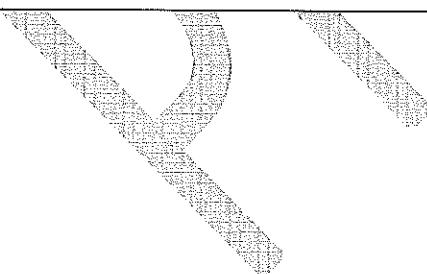


Cette note technique apporte les premières réflexions (en cours) formulées par le monde consulaire régional à l'égard de la démarche « cadre de cohérence – DTADD ». Ce document est encore à compléter et n'a de ce fait et à l'heure actuelle aucune prétention à l'exhaustivité. Il sera suivi d'une deuxième partie qui portera sur les préconisations (projets) du monde économique.

Par cette première contribution, le monde économique consulaire Nord-Pas de Calais interpelle les acteurs en charge de la réalisation d'un cadre de cohérence sur l'importance:

- d'intégrer au sein des différentes réflexions « cadre de cohérence » les **dynamiques économiques** observées de part et d'autre de l'aire métropolitaine de Lille.
- D'effectuer une démarche **prospective** « **développements économiques** » en lien avec les thématiques « aménagement et transport », sur l'aire métropolitaine de Lille

Sans quoi, le cadre de cohérence ne pourra apporter de réponse aux problématiques de mise en cohérence des différents projets et réflexions aménagement menés sur les territoires constitutifs de l'Aire métropolitaine de Lille.





Préambule :

L'aire métropolitaine de Lille apparaît indéniablement comme l'échelle pertinente en matière d'aménagement et de développement des territoires. En effet, au regard des flux internes de transports existants, cet ensemble forme un unique bassin de vie, un espace vécu et pratiqué par ses résidents. Ce cadrage géographique présente également le poids démographique et économique nécessaire à l'émergence et la mise en place d'une politique d'attractivité internationale.

Au cours des précédentes décennies, les politiques menées localement ont, cependant, été mises en place de manière indépendante ; aboutissant à la définition d'actions pouvant se révéler contradictoires et dans certains cas contre-productives.

Pour ces différentes raisons, le monde consulaire régional est favorable à la réalisation d'un cadre de cohérence pour l'aire métropolitaine de Lille. La Commission Régionale Aménagement Transport de la CRCI avait par ailleurs, et à plusieurs reprises, insisté sur les problématiques relatives au manque de cohérence des nombreuses réflexions effectuées sur chacune des composantes territoriales du Nord-Pas de Calais.

Une vision cohérente de l'organisation des trames urbaines, vertes et bleues de l'aire métropolitaine de Lille

L'état des lieux proposé offre l'image d'un territoire multipolaire et complexe composé d'un grand nombre d'ensembles géographiques, présentant en leurs seins de très nombreuses centralités :

- L'arc sud (Lens, Béthune, Valenciennes, Saint Amand, Hénin Beaumont, Maubeuge, Arras et Cambrai, etc.)
- L'agglomération lilloise (Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq)
- La Flandre (Kortrijk, Ieper, etc)
- La Wallonie (Tournai, Mouscron, etc.)

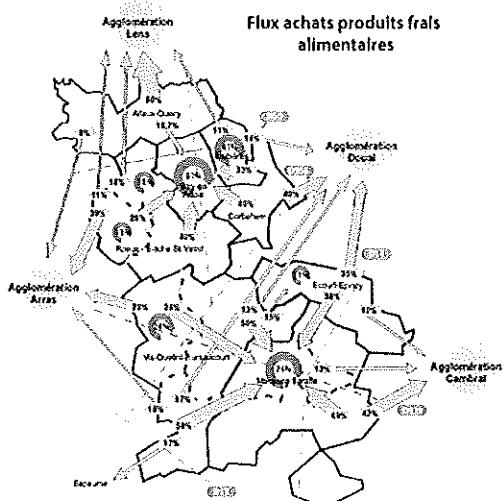
Cette analyse a le mérite d'apporter une vision assez objective de l'organisation des trames vertes, bleues, et urbaines de l'aire métropolitaine de Lille. Cependant, elle ne prend que peu en compte le mode de fonctionnement de cet ensemble.

L'importance du développement économique pour l'organisation des territoires

Les besoins d'infrastructures de transport sont indissociables de la dynamique de développement économique des territoires :

- Les flux domicile travail et les flux d'achats
15% à 25% des déplacements effectués par les usagers sont de type domicile-travail. La localisation des entreprises et des emplois (en centre-ville à proximité de zones résidentielles denses, ou de pôle d'emploi dans le périurbain) engendre des besoins différents en matière de mobilité. La répartition géographique des commerces entraîne aussi des flux de déplacement à l'échelle micro ainsi qu'à celle de la région.
- Un impact fort en matière de croissance démographique
L'attractivité économique participe au développement démographique des territoires. Les villes de Toulouse et de Lille ont par exemple connu au cours de la dernière décennie d'importantes augmentations de leur population, notamment en raison de leur attractivité économique. Les besoins en matière d'infrastructures de transport seront très différents que l'on observe un recul démographique ou une croissance démographique forte.

Exemple de l'analyse des flux d'achats sur le territoire du SCOT de Marquion Osartis



Comme l'indique cet exemple (l'analyse des flux d'achats sur le SCOT de Marquion Osartis), la localisation des lieux de ventes impacte directement sur la mobilité des résidents et sur les besoins en matière d'infrastructures de transport. En effet, faute d'une offre commerciale adéquate sur les territoires, les résidents vont effectuer leurs achats sur les agglomérations voisines.

Les réflexions relatives à l'urbanisme commercial et à l'offre commerciale des territoires sont donc à intégrer à toutes les réflexions d'aménagement, sans quoi :

- les besoins futurs en matière d'infrastructures de transport ne pourront être identifiés.
- les flux engendrés par les nouvelles zones commerciales (en projet) ne pourront être pris en compte dans la définition des besoins futurs.

Etablir une vision stratégique « développement économique » inscrite au sein des politiques d'aménagement/environnement et de transport

Le développement économique est une compétence partagée par différents échelons territoriaux. De ce fait, cette thématique est portée par un grand nombre d'acteurs indépendants ; spécificité ne permettant pas d'aboutir à la définition d'une politique économique cohérente et pertinente à cette échelle territoriale.

Dépenses par fonctions des collectivités locales en France en 2007 (millions d'euros)

	Régions	Départements	Communes	EPCI
Aménagement environnement	1 829.5	4021.5	11 009.8	6 357.9
Transport	5 947.7	8 843.7	259.6	1 749.5
Développement économique	1 821.2	1 854.9	1 391.4	1 127.9

Source : Rapport Balladur, 2008

De plus, et comme l'indique le tableau ci-dessus, les compétences développement économique, transport et aménagement environnement sont portées par des institutions différentes :

- Développement économique > principalement les Régions et les Départements, et secondairement les communes et les EPCI
- Transport > les Départements et les Régions
- Aménagement environnement > principalement les communes et de manière moindre les EPCI et les Départements

Pourtant, ces trois champs d'action apparaissent totalement indissociables.

Par conséquent, les politiques de développement économique et celles relatives à l'aménagement environnement et au transport, ont souvent été menées de manière dissociée et se révèlent peu cohérentes entre elles.

De ce fait, la mise en place d'un cadre de cohérence intégrant ces trois compétences peut être une opportunité pour la mise en place d'une stratégie d'aménagement et de développement pour l'aire métropolitaine, d'où la nécessité d'intégrer les éléments relatifs aux dynamiques de développement économique des territoires au sein de cette réflexion.

Ne pas limiter les réflexions relatives à la réalisation d'un cadre de cohérence

Les remarques du monde économique sur la démarche cadre de cohérence - DTADD sont de deux ordres :

- Sur l'importance de cette démarche (faire de la démarche cadre de cohérence DTADD un outil de développement des territoires)
- Sur les informations présentes au sein du cadre de cohérence (l'ajout de données économiques au sein de l'état des lieux)

De plus, le monde consulaire a identifié plusieurs préconisations spécifiques pour la suite des travaux à mener pour la définition de ce cadre de cohérence.



Plus qu'une mise en cohérence, un projet de développement pour l'aire métropolitaine de Lille

L'objectif présenté du cadre de cohérence est la mise en place d'un outil d'aménagement visant « à établir un cadre de construction partenarial pour permettre d'articuler, à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille, au mieux les politiques d'aménagement et les politiques de déplacements. L'objectif est non pas de remettre en cause les projets existants mais de définir les cohérences entre offres de déplacements et projets d'aménagement. »

La démarche cadre de cohérence DTADD doit s'inscrire et être inscrite au sein des réflexions menées sur les différentes échelles de territoires, notamment la **Directive Régionale d'Aménagement** (démarche portée par la Région Nord-Pas de Calais) dont la portée stratégique, les thématiques et le territoire recoupent très largement les champs de la démarche cadre de cohérence DTADD.

Par ailleurs, la mise en place de cette démarche de concertation devrait, ~~selon le monde économique~~, aller au-delà de ce simple projet de mise en cohérence pour en faire une ~~opportunité~~ pour l'attractivité de l'aire métropolitaine de Lille :

- un outil répondant aux problématiques liées aux évolutions des dispositifs législatifs (fin de la taxe professionnelle, loi LME, etc.),
- un projet d'aménagement cohérent et innovant pour l'aire métropolitaine de Lille,

La mise en cohérence ne fera pas l'économie d'une définition des objectifs

Les ambitions et le contenu final de cette réflexion diffèrent que l'on soit dans :

- **une mise en cohérence de forme faible** : la mise en cohérence des axes de réflexions
Il s'agit de vérifier que d'un côté on ne promeut pas le tout routier alors que de l'autre, on mise sur la réduction des émissions de CO2.
L'ambition finale n'est alors pas celle d'un projet de territoire, et est peu identifiée (accroître la cohérence des différents projets existants?)
- **Une mise en cohérence de forme forte**: la définition d'objectifs globaux et locaux et la mise en place d'actions visant à atteindre ces objectifs.
Dans ce cas, il sera nécessaire de hiérarchiser les priorités et les projets, et éventuellement d'identifier de nouvelles actions indispensables pour la mise cohérence des différentes démarches. Cette deuxième forme peut rendre l'ensemble des actions cohérent et efficace et aboutir à la définition d'un projet commun pour l'aire métropolitaine, (ambition qui semble difficilement atteignable par une simple mise en cohérence de forme faible).

L'aire métropolitaine de Lille, l'un des territoires au plus fort taux de chômage de France

Le Nord-Pas de Calais a connu au cours de la deuxième partie du 20^{ème} siècle un fort déclin industriel ayant engendré une forte dégradation de la situation socio-économique de cette région. Ce territoire est très souvent situé à la dernière ou avant dernière place des différents classements nationaux : Indices de développement humain, PIB par habitant, part du PIB investi dans la Recherche et le Développement, espérance de vie, etc.

Malgré la mise en place de politique de développement ambitieuse notamment sur la métropole lilloise (gare TGV, transformation tertiaire, projet Euralille), la très grande majorité des zones d'emploi composant ce territoire présentent actuellement des taux élevés de chômage voire dramatiques.

Taux de chômage dans les zones d'emplois de l'aire métropolitaine de Lille en 2009

Classement national	Zone d'emploi	Taux de chômage
1	La Sambre Avesnois	16,8
2	Le Calaisis	16,7
3	Béziers-Saint-Pons	15,5
4	Lens-Hénin	15,3
5	Saint Quentin	15,2
7	Roubaix Tourcoing	15
10	Le Douaisis	14,5
11	Le Valenciennois	14,4
14	Le Cambrésis	13,9
31	Béthune-Bruay	12,6
59	Lille	11,4
139	Artois Ternois	9,7
246	Flandres Lys	8,3

Source : INSEE, 2009

Parmi les 348 zones d'emplois, la Sambre Avesnois, Lens-Hénin, Roubaix Tourcoing, et le Douaisis sont parmi les 10 territoires aux taux de chômage les plus élevés de France. Le Valenciennois et le Cambrésis sont 11^{ème} et 14^{ème}. Les zones d'emplois de Béthune Bruay et de Lille sont respectivement classées 31^{ème} et 59^{ème} avec des valeurs nettement supérieures à la moyenne nationale (respectivement de 12,6% et de 11,4 % contre 10,1% au niveau national). Seuls les territoires de l'Artois Ternois et de Flandre Lys présentent des situations comparables voire meilleures à celles observées au niveau français.

L'aire métropolitaine de Lille n'est pas un territoire totalement homogène en matière de taux de chômage (de 16,8% à 8,3%) mais présente dans sa globalité et sur la plupart des territoires constitutifs une situation catastrophique.

1.1 Faire du cadre de cohérence DTADD un outil répondant aux problématiques liées aux évolutions des dispositifs législatifs

Le remplacement de la Taxe professionnelle par la Contribution Economique Territoriale risque d'avoir un impact important sur l'aménagement du territoire. En effet, les collectivités étaient incitées, par l'apport financier que représentait la Taxe professionnelle, à accueillir sur leurs territoires des activités pouvant engendrer d'importantes externalités négatives (pollution sonore, visuelle, pollution de l'air, etc.). Le nouveau mécanisme qu'est la CET ne présente pas ce même effet d'incitation.

Le monde économique se préoccupe du désengagement potentiel de certains territoires pour le développement de nouvelles activités économiques en s'orientant sur la mise en place exclusive de zones résidentielles.

Par ailleurs, en plus de la fin de la taxe professionnelle, plusieurs dispositions législatives (inscrites au sein du Grenelle ou de la Loi de Modernisation Economique notamment le changement de seuil en matière de taille de commerce nécessitant une autorisation d'implantation) risquent d'impacter les politiques d'aménagement et de développement économique des territoires.

Dans ce contexte, la mise en place d'un cadre de cohérence à une échelle vaste (aire métropolitaine de Lille) intégrant ces nouvelles dispositions, apparaît comme une opportunité pour assurer la pérennité des dynamiques de développement économique lancées par le passé et à venir par l'ensemble des acteurs du territoire.

Enfin, la définition d'une politique d'attractivité commune à cet ensemble nécessite la mise en place d'une fiscalité cohérente, porteuse de développement. Elle doit permettre à l'aire métropolitaine de Lille de gagner en compétitivité par rapport aux agglomérations euro-régionales et plus généralement européennes.

Toutefois, les différentes politiques fiscales menées de part et d'autre de l'aire métropolitaine, et le « dumping » fiscal induit, ont eu des impacts négatifs en matière d'attractivité des territoires. Afin d'accroître la compétitivité de l'aire métropolitaine de Lille, il semble nécessaire de travailler à l'unification des taux d'imposition au sein même des EPCI. L'équité doit être renforcée (harmonisation des valeurs locatives cadastrales) tout en préservant le lien fiscal (les collectivités d'implantation doivent conserver un intérêt de développement).

1.2 Faire du cadre de cohérence DTADD un projet innovant pour l'aire métropolitaine de Lille

L'amélioration du cadre de vie est une nécessité pour faire de l'aire métropolitaine un territoire attractif d'importance européenne. La qualité du cadre de vie est difficilement quantifiable et dépend de nombreux éléments comme la qualité architecturale, la présence d'équipements de loisirs, d'une vie culturelle locale, l'existence d'espaces verts accessibles et d'une trame verte et bleue.

La trame verte de l'aire métropolitaine a très longtemps été considérée comme l'espace intersticiel entre les villes ; le tissu urbain s'étendant inexorablement au détriment des espaces ruraux alentours (à préserver et peu aménagés). Ce rapport entre ces espaces à préserver peu aménagés et les ensembles urbains en étalement permanent, semble évoluer au regard de l'évolution urbaine que présentent de nombreuses villes européennes et américaines. En effet, l'attractivité des centres-villes fait que l'on observe dans certains cas l'abandon de zones périphériques anciennement habitées, reprises par des espaces agricoles ou de nature. Cette capacité nouvelle d'extension/rétraction des tissus urbains doit être intégrée dans les réflexions sur l'élaboration d'un cadre de cohérence.

A titre d'exemple, dans la Ruhr, des champs deviennent pour 15 ans une mine à ciel ouvert pour l'exploitation de lignite ; des villages et des exploitations sont déplacés, avec l'engagement de reconstruire et de valoriser l'environnement de la métropole ; des forêts sont et seront plantées, des chemins de randonnées et pistes cyclables aménagés, les infrastructures routières et ferroviaires seront modernisées et détournées, les cours d'eau seront restaurés et assainis, un vaste plan d'eau se substituera à l'exploitation offrant un cadre naturel et une biodiversité bien supérieurs aux champs préexistants.

Les friches industrielles, souvent présentées comme des points noirs au sein de l'espace urbain, doivent être considérées comme des opportunités pour le développement de parcs ou d'espaces écologiques de qualité. Les espaces à l'abandon peuvent être ré-accaparés par la nature. La ville peut donc s'étendre mais aussi se contracter. L'empreinte urbaine peut évoluer si nécessaire sans pour autant engendrer une extension des surfaces urbaines. Dans certains cas, les développements urbains peuvent être justifiés et porteurs d'une refonte urbaine, économique et écologique pour le territoire.

1.3 Faire du cadre de cohérence DTADD un outil pour le développement économique de l'aire métropolitaine de Lille

Les développements économiques des territoires peuvent engendrer de fortes croissances des échanges. Au regard des politiques (pôle d'excellence, de compétitivité, etc.) mises en place sur les territoires constitutifs de l'Aire métropolitaine de Lille, les trafics sur certains axes vont connaître d'importantes croissances au cours des années à venir.

Les infrastructures de transport pourraient ne plus pouvoir répondre aux besoins de mobilité engendrés par les dynamiques de développement des territoires.

Les croissances et les créations des entreprises seraient alors bridées par ce facteur limitant (problème d'accès).

La photographie actuelle des trames vertes et urbaines, des projets d'infrastructures de transport, et des flux de personnes de l'aire métropolitaine de Lille, ne suffit pas à la définition d'une politique d'aménagement pertinente et cohérente pour l'aire métropolitaine.

Un état des lieux des dynamiques de développement économique observés doit être effectué. Les besoins futurs en matière de transports doivent donc être évalués pour ainsi permettre l'identification des projets permettant de répondre aux freins potentiels de développement.

2. Intégrer les dynamiques de développement économique

Prévenir les risques et valoriser les opportunités

L'économie fonctionne selon des cycles et de ce fait, l'aire métropolitaine connaîtra très certainement des périodes de croissance et de récession. En envisageant les évolutions que pourraient connaître un territoire, les démarches prospectives ont pour objectifs de : prévenir les crises, définir et valoriser les opportunités, identifier les freins au développement, etc. La mise en place d'une réflexion sur les transformations urbaines et les évolutions économiques futures de l'aire métropolitaine, en complément de l'état des lieux de la situation actuelle et des projets, semble indispensable pour faire de la DTADD un outil stratégique pour le développement de l'aire métropolitaine de Lille.

L'importance de mener une démarche prospective relative au développement économique

Une réflexion prospective ne doit pas être un simple prolongement des tendances observées. Elle doit également se baser sur une évaluation des opportunités et des potentialités de développement que présentent les actions « développement économique » (clusters, zones d'activités, etc.), les équipements d'attractivité existants ou en projets (universités, ports, plateformes multimodales, équipements de congrès, salles de spectacles, etc.), et les entreprises du territoire.

Par ailleurs, si aucune réflexion préalable n'est menée, certains « risques » économiques pourraient impacter durablement le territoire de l'aire métropolitaine de Lille, comme l'ont été la fin de l'extraction minière en région et la désindustrialisation textile de la métropole lilloise :

- **Le retrait éventuel de certaines activités industrielles** (délocalisation vers des pays à faible coût)
L'impact d'une délocalisation des industries automobiles pourrait être catastrophique pour certaines agglomérations du bassin minier.
- **Le développement éventuel de vastes friches commerciales** en périphérie de ville.
De nombreux experts estiment qu'en raison de l'évolution des modes de consommation (retour du petit commerce en centre-ville, développement du E-commerce), certaines zones commerciales périphériques risquent de perdre leurs dynamismes et devenir à long terme d'immenses friches urbaines.
- **L'impact d'une dégradation environnementale** (limitation du développement des entreprises)
La dégradation de l'environnement peut avoir un impact fort sur la localisation d'entreprises (notamment l'agro alimentaire) et d'importantes conséquences en matière d'aménagement du territoire (recul de l'agriculture, perte de compétitivité engendrer un recul démographique, etc.)

Ces risques, souvent peu pris en compte dans la réalisation des documents de planification, sont à inscrire au sein du cadre de cohérence pour ainsi identifier et apporter des **solutions innovantes et pertinentes en termes d'aménagement, de cadre de vie et de développement économique**.

Des approches scénarii tel qu'un non départ des retraités vers l'extérieur de la région peuvent également intégrer cette réflexion. L'impact d'un tel phénomène en matière de développement économique (accroissement des activités d'économie résidentielle, cf étude Davezie) pourrait en effet être extrêmement bénéfique en matière d'économie résidentielle.

Une démarche pérenne et évolutive pour l'aire métropolitaine de Lille

Enfin, certaines réalisations ont des temps de latence qui exigent une vraie planification stratégique sous peine de voir se créer des goulets d'étranglement, voire des paralysies obérant des perspectives de développement (saturation de certains axes, contraintes de capacité, insuffisances de formation ou de moyens...). Il importe de valoriser les infrastructures futures par la mise en place éventuelle de nouvelles opérations (à identifier et répondant aux problématiques économiques actuelle et à venir).

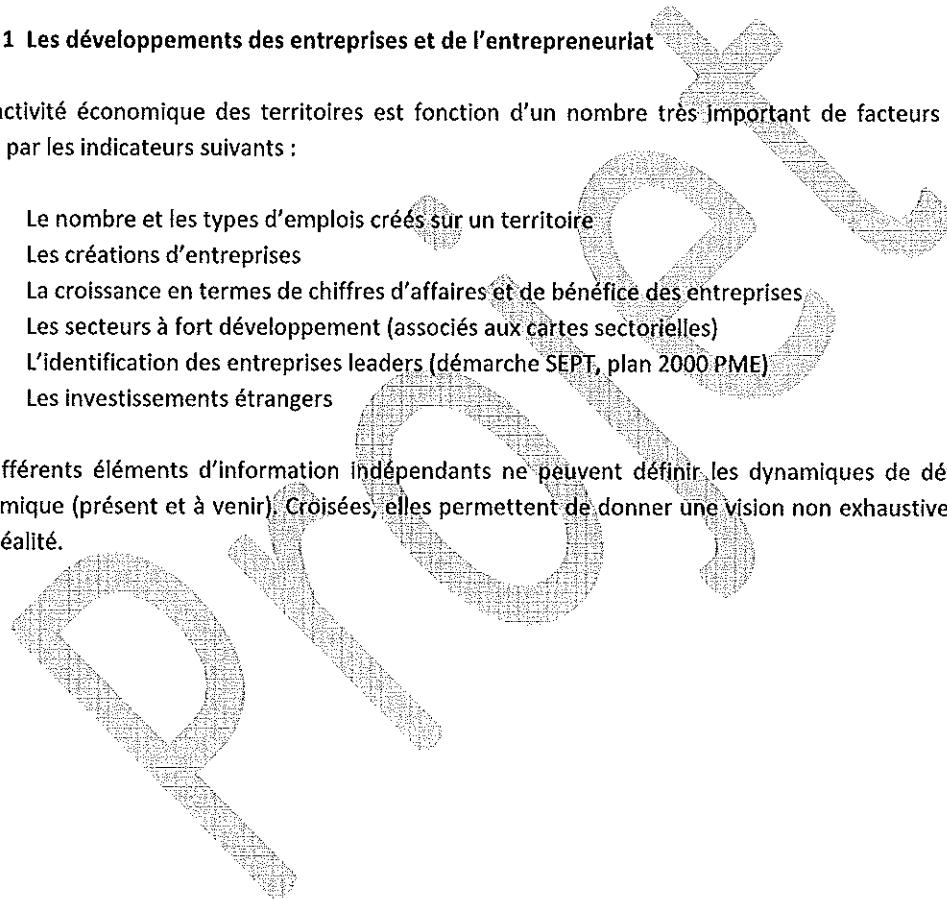
Cette réflexion ne doit pas figer l'aire métropolitaine de Lille. La mise en cohérence doit être, un pré-requis à la définition des politiques publiques, évolutive (intégration permanente de nouveaux projets) et pérennisée dans le temps.

2.1 Les développements des entreprises et de l'entrepreneuriat

L'attractivité économique des territoires est fonction d'un nombre très important de facteurs pouvant être révélé par les indicateurs suivants :

- Le nombre et les types d'emplois créés sur un territoire
- Les créations d'entreprises
- La croissance en termes de chiffres d'affaires et de bénéfice des entreprises
- Les secteurs à fort développement (associés aux cartes sectorielles)
- L'identification des entreprises leaders (démarche SEPT, plan 2000 PME)
- Les investissements étrangers

Ces différents éléments d'information indépendants ne peuvent définir les dynamiques de développement économique (présent et à venir). Croisées, elles permettent de donner une vision non exhaustive mais proche de la réalité.



L'identification des entreprises porteuses de développement

La démarche SEPT (Stratégie Economique Pour les Territoires)

Depuis 2006, les CCI du Nord-Pas de Calais se sont engagées dans une démarche de diagnostics du tissu économique et d'analyse stratégique des entreprises baptisée SEPT (Stratégie Economique Pour les Territoires). Les entreprises sont analysées afin d'en définir leurs caractéristiques et leurs potentiels de développement.

Plusieurs objectifs sont poursuivis :

- Hiérarchiser les activités présentes sur le territoire en fonction de leur potentiel de développement ou de leurs vulnérabilités. Cela permet de mettre en évidence les priorités d'accompagnement du tissu économique.
- Identifier, éventuellement dans le cadre de partenariats locaux, les actions les plus pertinentes pour répondre à ces enjeux et les mettre en œuvre
- Renforcer la connaissance et la prise en compte des enjeux communs à plusieurs territoires (filières, types d'entreprises, problématiques technologies, marchés services, etc.) et alimenter ainsi la construction d'actions communes
- Apporter aux partenaires locaux (collectivités et structures intercommunales en particulier, mais aussi la Région et les organisations professionnelles) l'expertise des chambres de commerce et d'industrie

Cette analyse permet de :

- caractériser les principaux secteurs d'activités présents dans les territoires,
- comparer les profils sectoriels des zones d'emplois au profil sectoriel régional et au profil national pour mettre en évidence les spécialisations locales et les dépendances sectorielles en termes d'emploi
- mettre en évidence les phénomènes de différenciation du territoire ou au contraire de perte de compétitivité.

Elle permet de plus par la localisation des entreprises « conquérantes de l'innovation » d'identifier les territoires potentiels moteurs de développement économique.

Le plan 2000 PME

Le Plan 2000 PME est une démarche portée par de nombreux acteurs du développement local (Conseil Régional Nord-Pas de Calais, CCI Grand Lille, etc.). Cette initiative a pour objectif d'accompagner dans leurs développements près de 2000 petites et moyennes entreprises identifiées comme des moteurs potentiels de développement.

L'ambition de cette démarche est de permettre à ces sociétés, par un accompagnement spécifique et la mise en place d'actions permettant de lever leurs freins au développement, d'atteindre une certaine masse critique leur permettant de se développer à l'international et de mener des actions de recherche et développement.

Ces 2000 PME seront identifiées à la suite d'un vaste audit touchant les entreprises régionales, selon une grille d'analyse précise.

Ces entreprises moteurs de développement, vont pour certaines et par leur croissance engendrer de nouveaux flux de transport qu'il convient d'identifier pour y apporter une réponse (et limiter les freins à leur croissance).

Les secteurs moteurs de développement et les cartes sectorielles

Entreprises et Développement (CCI Grand Lille) travaille sur la définition des activités moteur de développement économique en région Nord-Pas de Calais :

- les secteurs entraînants
- les secteurs entraînés/viseurs
- les secteurs transformateurs
- les secteurs induits.

Le développement « secteurs entraînants » ont un effet moteur sur les autres secteurs entraînés, induits et transformateurs.

Secteurs entraînants <ul style="list-style-type: none">AutomobileConstruction ferroviaireIndustrie Agro-alimentaireIndustrie des biens d'équipements mécaniquesMétallurgieEducation, santé, action sociale et administration	Secteurs entraînés/suiveurs <ul style="list-style-type: none">Industrie des biens intermédiairesCommerceTransportsTravaux PublicsIndustrie des biens de consommationIndustrie de biens d'équipements
Secteurs transformateurs <ul style="list-style-type: none">EnergieEducationServices aux entreprisesActivités financières et immobilières	Secteurs induits <ul style="list-style-type: none">Services aux particuliersBâtiment

Source : Entreprises et Développement, 2009

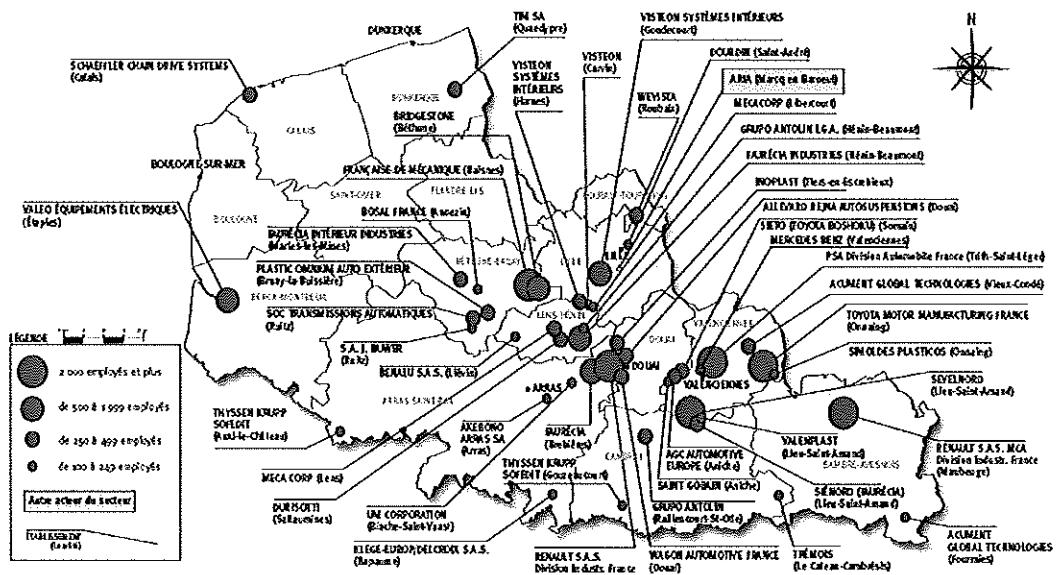
La localisation géographique des « secteurs entraînants » au sein du Nord-Pas de Calais et l'identification des spécialisations territoriales peuvent mettre en exergue des dynamiques économiques territorialisées. Pour autant, leurs présences ne suffisent pas à définir les potentiels d'attractivité des territoires ; une surreprésentation pouvant même être un risque.

En effet et par exemple, le développement des activités automobiles au niveau du bassin minier (zones d'emplois de Béthune Bruay, Lens Hénin, Douai, et Valenciennes) a permis à ce territoire d'amoindrir les effets du recul des industries traditionnelles. Ces ensembles présentent cependant pour la plupart des taux de chômage élevés et semblent connaître de faible croissance de l'emploi (excepté à Valenciennes).

Ces territoires sont pour certain et au final dépendants d'un petit nombre d'acteurs peu attachés à l'aire métropolitaine de Lille. Ce secteur est dépendant/composé principalement par quelques grands groupes internationaux (et des équipementiers) dont les sièges sociaux et les ingénieries (pas ou peu de service de conception localisé en Nord-Pas de Calais) sont situés en dehors de la région (risque de délocalisation dans des pays à bas coût).

Par ailleurs, le Nord-Pas de Calais ne disposant pas spécifiquement d'une ingénierie propre à la conception automobile, cette région risque de ne pouvoir profiter de l'opportunité que présente la mutation de ce secteur : le développement des voitures électriques et de moteurs hybrides.

Principaux acteurs de l'industrie automobile



Source : DREAL, enjeux pour l'industrie du Nord-Pas de Calais

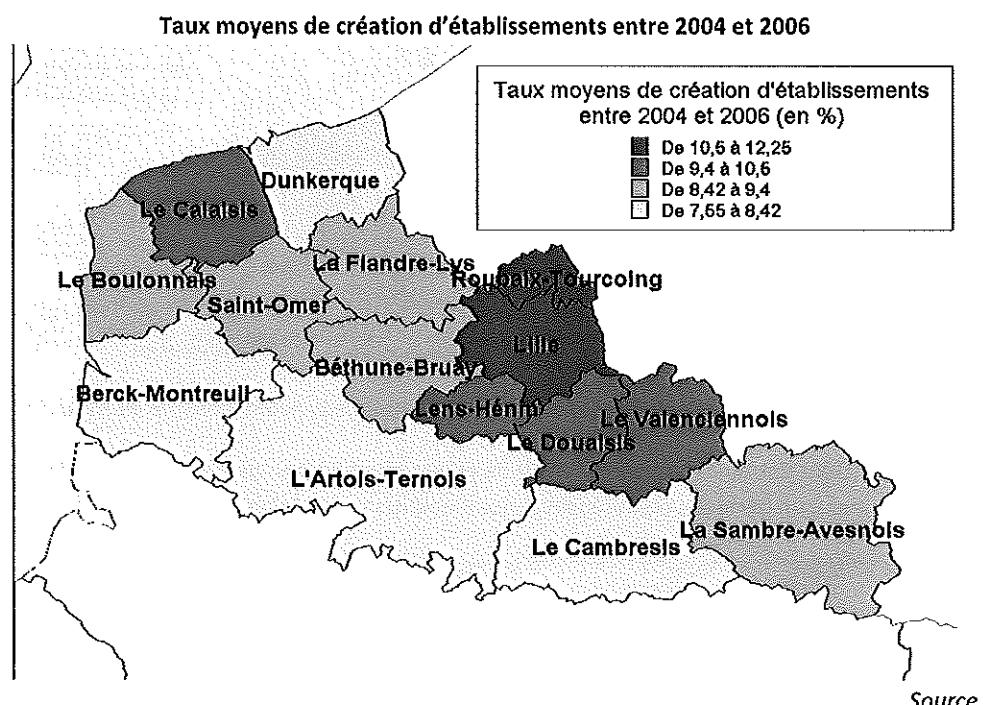
Le départ de ce « secteur entraînant » pourrait avoir de graves répercussions en matière de développement du territoire, et participer à un déclin de nombreuses zones d'emplois de la région Nord-Pas de Calais.

Les créations d'entreprises en Nord-Pas de Calais

La CRCI Nord-Pas de Calais et l'INSEE travaillent conjointement sur les problématiques relatives aux créations d'entreprises en Nord-Pas de Calais, l'un des moteurs potentiels de création d'emploi et de dynamiques de développement économique.

De plus, un territoire où les créations d'entreprises sont nombreuses, a plus de chance de voir apparaître des nouveaux acteurs économiques majeurs.

La carte ci-dessous met en exergue le dynamisme de l'aire métropolitaine de Lille par rapport aux territoires de la région. En effet, les taux moyens de création d'établissements entre 2004 et 2006 sont sur ces zones d'emplois, supérieurs à la majorité des territoires du Nord-Pas de Calais.



Par ailleurs, depuis et en raison de la création du statut d'auto-entrepreneur (qui facilite la création d'entreprise), on observe une croissance importante du nombre de créations en région. Cependant ces sociétés ont pour la plupart des durées de vie faibles et n'engendrent qu'un nombre restreint d'emplois nouveaux.

Afin d'évaluer l'impact de ces créations d'entreprises, ces premières informations doivent être complétées par les taux de pérennité et les croissances des sociétés créées.

Le taux de chômage et la croissance de l'emploi par zone d'emploi en Nord-Pas de Calais

Les taux de chômage et leurs évolutions sont assez révélateurs des situations sociales des territoires, mais ne suffisent pas pour définir les dynamiques économiques présentes.

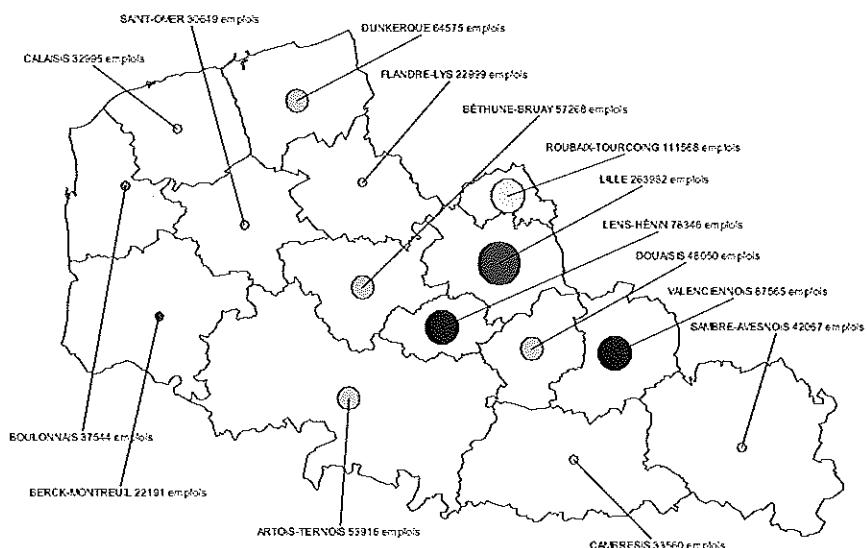
En effet, ces indices s'intéressent uniquement à la proportion de demandeurs d'emploi, une part dépendant de nombreux éléments et en particulier de l'adéquation entre les profils recherchés et ceux des chômeurs. Par exemple, on peut citer la ville de Roubaix qui présente plus d'emplois que de personnes actives, lorsque le taux de chômage y est supérieur à 20%, les personnes employées provenant des territoires alentours.

Le nombre d'emplois sur un territoire et son évolution révèlent davantage les dynamiques économiques locales actuelles. Ces créations d'emplois proviennent : du développement des entreprises locales, des investissements extérieurs (implantation d'entreprises), et des créations d'entreprises.

Des valeurs élevées des croissances de l'emploi ne sont pas synonymes de taux de chômage faibles :

- le valenciennois présente un taux de chômage de 14,4% et a connu une forte croissance du nombre d'emplois (entre +20 et +30%),
- la Flandre Lys possède la plus faible proportion de chômeur de l'aire métropolitaine et l'une des croissances de l'emploi la moins importante.

Evolution et nombre d'emplois par zone d'emploi en région Nord-Pas de Calais



Croissance de l'emploi entre 1998 et 2008

- Entre +20% et +30% (2)
- Entre +15% et +20% (2)
- Entre +10% et +15% (2)
- Entre +5% et +10% (5)
- Entre 0% et 5% (5)

Source : CRCI Nord-Pas de Calais, mai 2010

La mise en place d'une réflexion prospective ne se limite pas à l'observation de la continuité des tendances actuelles. Cet indicateur doit de ce fait, être complété par d'autres informations (actions des politiques publiques, projets structurants, etc.).

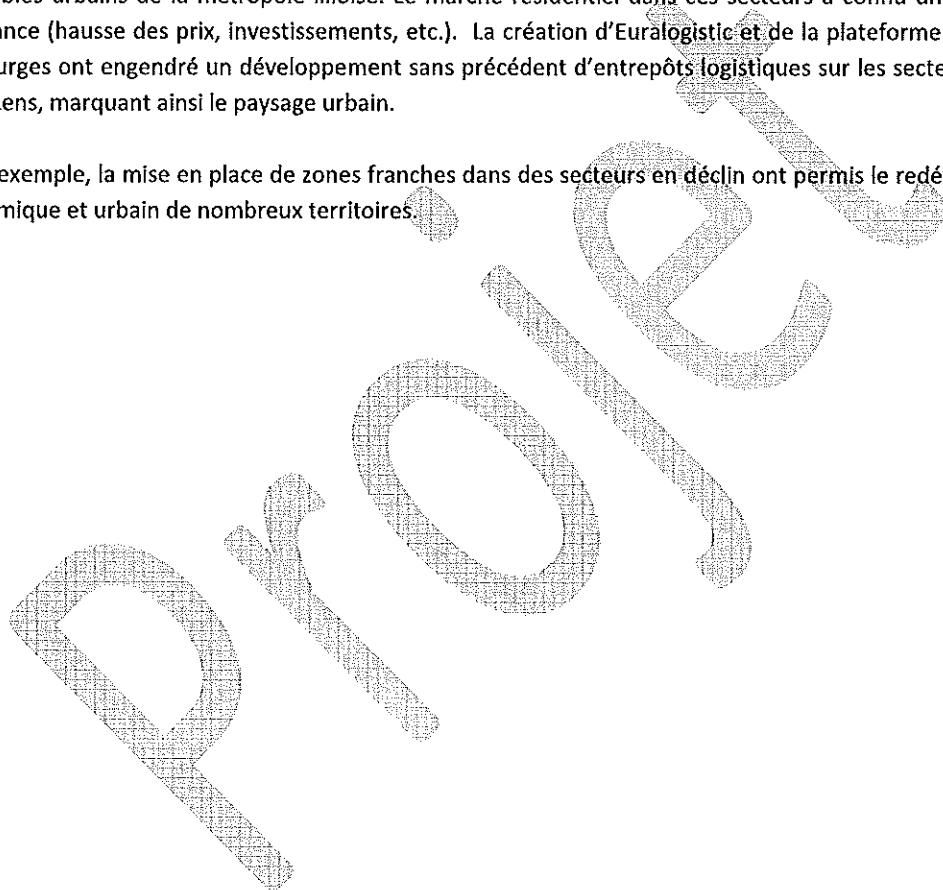
2.2 Les politiques publiques en matière d'attractivité économique (clusters, zones d'activités spécifiques, zones franches, etc.)

L'attractivité économique des territoires est fonction de très nombreux éléments souvent difficiles à définir, pouvant être quantifiables ou non quantifiables.

Les collectivités ont mis en place des politiques publiques visant le développement, la création ou la venue de nouvelles entreprises. Ces actions (offre de foncier à prix très faible, services aux entreprises, démarches de clusters) peuvent en plus d'être moteur d'important développement économique, avoir de fortes répercussions spatiales (et urbaines).

Par exemple, les zones d'activités d'Euratechnologie et d'Eurasanté participent au renouveau de vastes ensembles urbains de la métropole lilloise. Le marché résidentiel dans ces secteurs a connu une importante croissance (hausse des prix, investissements, etc.). La création d'Euralogistic et de la plateforme multimodale de Dourges ont engendré un développement sans précédent d'entrepôts logistiques sur les secteurs de Douai et de Lens, marquant ainsi le paysage urbain.

Autre exemple, la mise en place de zones franches dans des secteurs en déclin ont permis le redéveloppement économique et urbain de nombreux territoires.



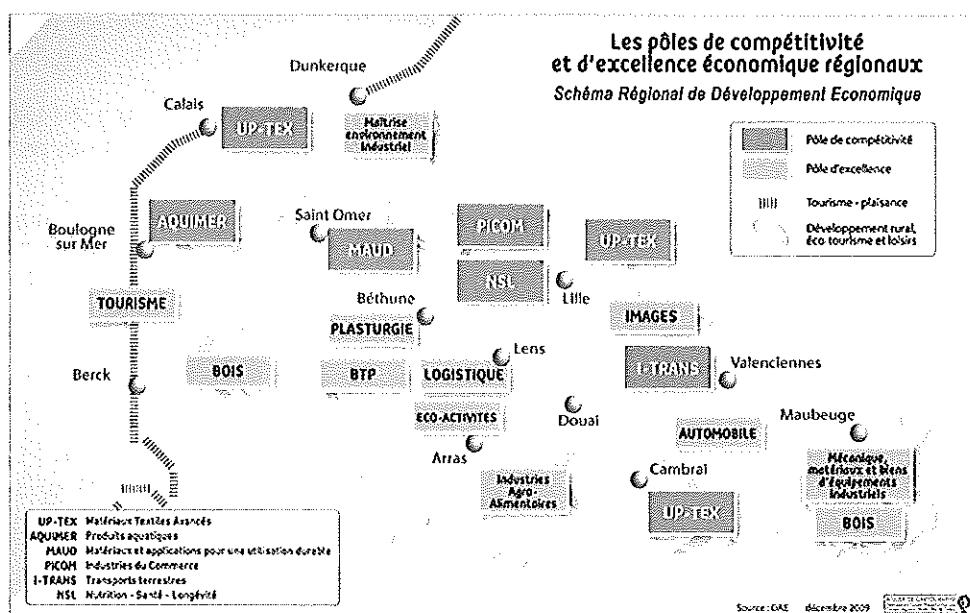
Les clusters dans le Nord-Pas de Calais

Le Nord-Pas de Calais dispose de 7 pôles de compétitivité dont 5 sur l'aire métropolitaine de Lille : I-Trans (transport terrestres innovants), Up-Tex (textile innovant), Picom (Industrie du Commerce), Team² (matériaux durable), MAUD (matériaux à usage domestique), NSL (Nutrition Santé longévité).

La région a identifié et inscrit au sein du Schéma Régional de Développement Economique de nombreuses démarches de clusters intitulées « pôles d'excellence économique régionaux ».

Plusieurs agglomérations du territoire ont mis en place des actions similaires (souvent associées à des zones d'activités dédiées) non labellisées par la région et par l'Etat.

Au final, le Nord-Pas de Calais présente l'une des concentrations de projets de clusters la plus importante de France.



Nota : carte antérieure à la mise en place du pôle de compétitivité Team² (zone d'emploi de Lens Liévin) sur le recyclage des matériaux

Source : Schéma Régional de Développement économique, Conseil Régional Nord-Pas de Calais, 2008

Cependant, cette région présente l'une des parts de PIB investi dans la recherche et développement (0,7% contre 2,2 au niveau national) la plus faible de France. Cette proportion n'a pas réellement évolué depuis la mise en place de ces initiatives.

Même si leurs impacts actuels en matière de développement territorial apparaissent encore limités, les démarches de clusters risquent d'impacter fortement sur les dynamiques de développement locales (investissement prioritaire sur ces différents secteurs).

La part des cadres des fonctions métropolitaines dans l'emploi total

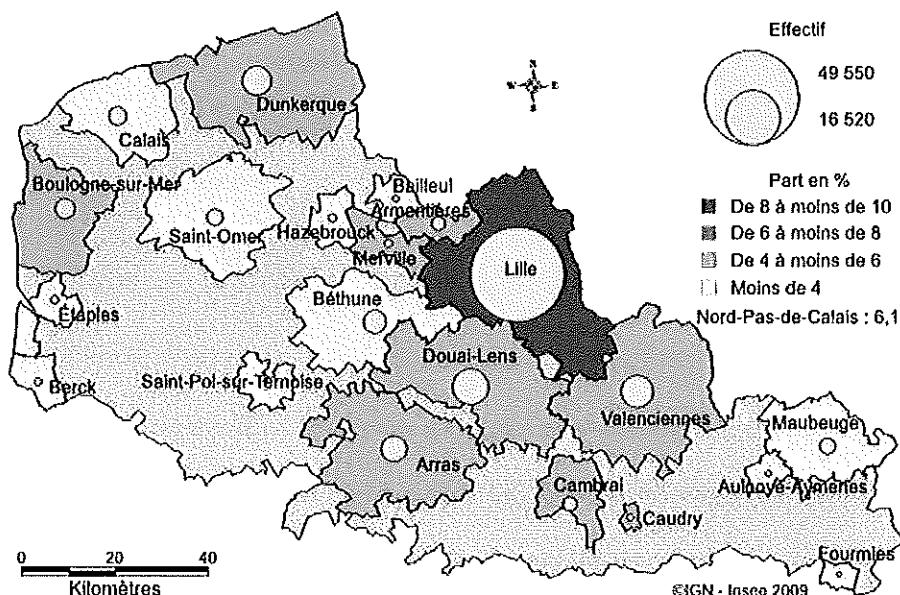
Les emplois présents sur les territoires constitutifs de l'aire métropolitaine diffèrent de part et d'autre de cet ensemble.

La part des emplois tertiaires et notamment la proportion de cadres des fonctions métropolitaines (emplois associés au phénomène de métropolisation et à la présence de services à haute valeur ajoutée) varie considérablement d'un territoire à l'autre.

L'agglomération lilloise présente une proportion d'emploi de cette nature de deux à trois fois supérieure aux autres territoires de l'aire métropolitaine (de 3,7 % pour Maubeuge, à 5,9% pour Arras, contre 9,9% au sein de l'agglomération lilloise), qui reste inférieure ou égale à la majorité des métropoles françaises d'importance (d'un point de vue démographique) similaire (Lyon 12,1%, Toulouse 13,7%, Marseille 9,5%, Bordeaux 9,5%, Nantes 10,5%).

Depuis 1982, Lille concentre de plus en plus les cadres des fonctions métropolitaines sur son territoire : plus d'un emploi stratégique sur deux en région s'y situe, le poids de ce territoire passant de 50% à 56% en 2006.

Part des cadres des fonctions métropolitaines dans l'emploi total et effectifs en 2006 par aire urbaine



Source : INSEE, les emplois métropolitains dans le Nord-Pas de Calais, 2009

La métropole lilloise semble être le centre tertiaire et métropolitain de l'aire métropolitaine de Lille. Depuis les années 90, ce territoire a mené une politique active et volontariste de développement de ces activités ayant renforcé le rôle central de la métropole lilloise. Il convient donc de mener des politiques permettant de préserver cette dynamique métropolitaine et de l'accroître en permettant aux différentes composantes de l'AML d'intégrer cette transformation économique.

2.3 Les équipements d'attractivité existants et en projet (universités, centres d'expositions et de congrès, grands équipements sportifs, infrastructures de transport, équipements culturels et touristiques)

Certains équipements structurants présentent un rôle triple pour les territoires :

- Ils répondent à un besoin identifié (gare – accessibilité du territoire, stade de foot – équipement sportif pouvant accueillir des spectateurs, équipement de congrès – lieux permettant l'organisation de manifestation, etc.)
- Ils sont porteurs d'une image et/ou de compétences (les universités permettent le développement de compétence, les stades de foot offrent une image dynamique) qui peuvent participer à la localisation et au développement à proximité d'entreprises (de très nombreuses zones d'activités sont situées à proximité de grands équipements).
- Ils sont porteurs de dynamique de développement économique. Par exemple, la gare TGV de Lille et le projet Euralille, la plateforme multimodale de Dourges et le développement de vastes zones logistiques aux alentours ont engendré d'importantes retombées économiques pour les territoires et ont eu un impact important en matière d'aménagement des territoires.

La mise en place de services associés et/ou d'une politique d'accompagnement spécifique est nécessaire à la réussite d'un projet d'équipement structurant.

Par exemple, la réussite économique d'un projet tel que le canal Seine Nord Europe dépendra très largement de la capacité des territoires à faire de cette infrastructure un outil économiquement compétitif, par entre autre la mise en place d'actions spécifiques notamment de services associés.

En effet, le transport fluvial en France n'est économiquement pas ou peu compétitif par rapport à la route. Cependant, de nombreux pays d'Europe du Nord-Ouest (notamment en Allemagne, en Belgique, et au Pays Bas) ont su rendre compétitifs les modes alternatifs à la route (fluvial et ferroviaire), par la mise en place de services spécifiques et d'infrastructures adéquates. Ces actions ont nécessité des financements ayant permis d'arriver à un seuil de trafic permettant une rentabilité massifiée¹.

De ce fait, la réflexion développement économique – aménagement transport doit également intégrer les politiques d'accompagnement des grands projets d'infrastructures.

L'état des lieux du cadre de cohérence doit donc s'attacher à l'identification des équipements d'attractivité et des démarches d'accompagnement (services, etc.) pour qu'ainsi pour la suite de la rédaction de ce cadre de cohérence, ces éléments structurants puissent apparaître comme des moteurs potentiels de développement et d'attractivité pour l'aire métropolitaine de Lille.

¹ Seuil permettant à une activité économique d'être rentable sans nécessité de subventionnement

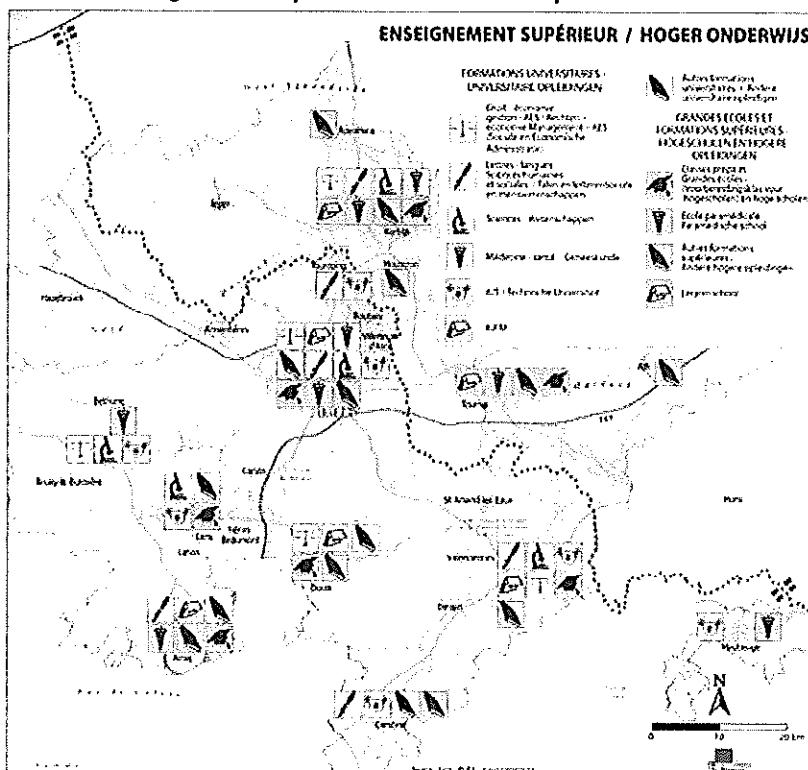
Les équipements d'enseignement supérieur dans l'aire métropolitaine de Lille

Après avoir connu des pourcentages de bacheliers et de diplômés faibles, l'académie de Lille a vu ses effectifs étudiants doubler au cours des 20 dernières années. L'Aire métropolitaine compte aujourd'hui près de 150.000 étudiants, dont près de 15.000 sur le versant belge. Ces étudiants se répartissent principalement dans six universités françaises et une en Belgique et au sein de nombreuses formations supérieures.

Cependant le rayonnement de l'enseignement supérieur métropolitain demeure limité en raison de la dispersion des établissements et des moyens.

A l'exception de Lille1 et de Lille2, associées respectivement avec des zones d'activités de la Haute Borne et d'Eurasanté, les universités de l'aire métropolitaine de Lille ne semblent pas être des moteurs de dynamique économique. Les liens entre les laboratoires de recherche, les formations et les entreprises semblent encore trop peu nombreux.

L'enseignement supérieur dans l'aire métropolitaine de Lille



Source : Appel à coopération de l'aire métropolitaine de Lille, Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole, 2005

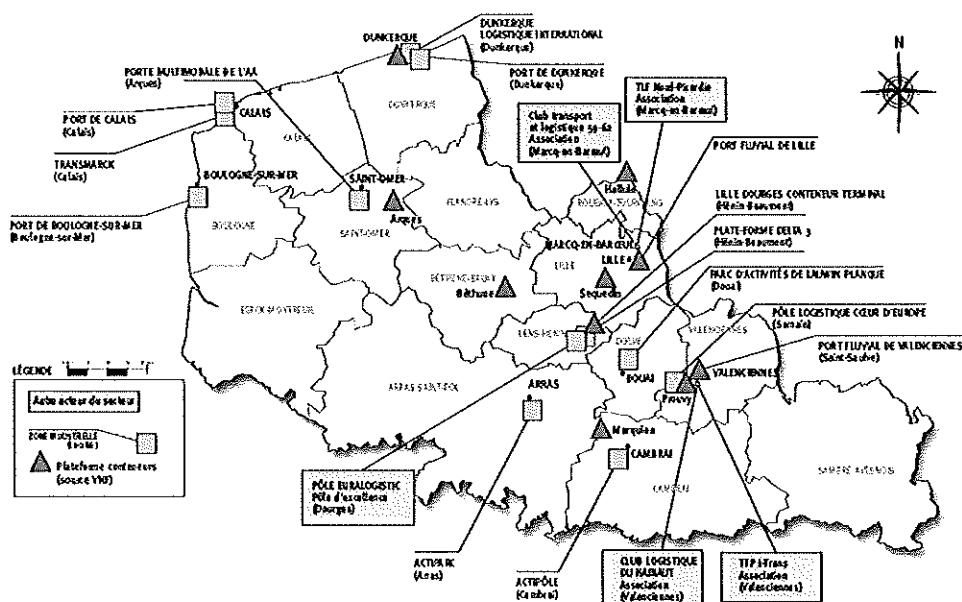
Le monde des entreprises et des universités a très longtemps été séparé. Cette situation a eu entre autre pour conséquence une absence de valorisation économique des campus universitaires.

Ces constats (la dispersion des sites et l'absence de lien avec les entreprises du territoire) semblent cependant évoluer. Les politiques mises en place depuis quelques années visant le développement des liens entre le monde économique et les universités, ainsi que la proposition faite dans le cadre du grand emprunt, de mettre en place un vaste campus international regroupant les différentes universités lilloises, sont des actions pouvant participer au rayonnement et à la croissance économique de l'aire métropolitaine de Lille.

Les grands équipements de transport sur l'aire métropolitaine de Lille et dans le Nord-Pas de Calais

Le Nord - Pas de Calais présente une situation géographique privilégiée. Au croisement des principaux axes de transport européens, cette région est directement connectée par la route, le fer et l'eau aux principaux ports européens et possède plusieurs portes d'entrées maritimes. Elle dispose également de nombreuses infrastructures de transport de grande qualité (550 km d'autoroutes, 1552 km de voies ferrées, 3 grands ports maritimes, 576 km de canaux fret, 1 aéroport international, etc.).

Principales Infrastructures du secteur Transport-Logistique



Source : DREAL, Enjeux pour l'industrie du Nord-Pas de Calais, 2009

Le Nord-Pas de Calais est cependant confronté à de nombreux enjeux/problématiques pouvant nuire au développement de ses activités et plus généralement de ce territoire. Ces problèmes résultent principalement des dynamiques et des constats suivants :

- L'intensification des échanges internes à l'Aire Métropolitaine de Lille, entre la Métropole lilloise et l'Artois.
- l'intensification des échanges de transit ferroviaires, fluviaux, et surtout routiers, au sein de la région
- l'absence de solutions alternatives ambitieuses au mode routier pour le transport de personnes et surtout de marchandises

De ce fait, plusieurs des principaux axes routiers sont quotidiennement congestionnés, notamment aux entrées des agglomérations du Nord-Pas de Calais et plus particulièrement de Lille Métropole.

En l'absence d'une politique de transport ambitieuse desservant les zones urbaines denses mais aussi les zones d'activités économiques, l'aire métropolitaine de Lille ne pourra profiter de son avantage géographique exceptionnel et ne devenir qu'une zone de transit Nord sud et ouest est européen.



3 Faire du diagnostic de la démarche cadre de cohérence DTADD un outil pour la définition des politiques publiques de l'aire métropolitaine de Lille

- Définir les principaux centres de développement/ les spécificités des territoires de l'aire métropolitaine de Lille

De part leurs poids démographiques, les infrastructures existantes et les entreprises présentes sur chacun des territoires, les ensembles constitutifs de l'aire métropolitaine de Lille possèdent des spécificités leur conférant des rôles différents : zone à fort développement tertiaire métropolitain, zones résidentielles, zones commerciales, zones agricoles, etc.

La plupart des documents d'urbanisme mis en place sur les composantes de l'aire métropolitaine de Lille ont en partie occulté le cadrage métropolitain. Les territoires constitutifs se sont longtemps considérés comme des centres porteurs de dynamiques de développement indépendant les uns des autres. Passer d'une vision locale à une vision métropolitaine doit apporter une plus grande cohérence entre les différentes réflexions menées localement.

De plus, l'analyse d'éléments tels que la densité et les natures des emplois par zone d'emploi met en exergue les divergences entre territoires en matière de dynamique et de nature de développement économique. Les ensembles constitutifs de l'aire métropolitaine ne sont pas homogènes et nécessitent de ce fait la mise en place de politiques d'attractivité différentes.

Les politiques de développement économique – aménagement à réaliser sont très différentes que l'on soit sur une intercommunalité aux revenus par habitant élevés ou faibles, aux taux de chômage de 7 ou de 16 %, ou encore que l'on observe une proportion d'emplois métropolitains supérieures, de 4 ou de 10%.

Par ailleurs et en raison de caractéristiques propres (accessibilité internationale exceptionnelle, grands équipements d'attractivité), plusieurs zones disposent de potentiel de développement très important notamment celles pouvant tirer partie de la situation géographique exceptionnelle de ce territoire (plus 100 millions d'habitants à moins de 300 kilomètres).

Il convient donc d'identifier et d'inscrire au sein du cadre de cohérence, les spécificités économiques des territoires et les zones à caractère stratégique pour l'aire métropolitaine de Lille.

- Hiérarchiser (et éventuellement proposer) de (nouveaux) projets

En raison de la conjoncture nationale et internationale (crise économique, déficit budgétaire), il apparaît difficile de mener de front l'ensemble de ces projets. Par conséquent, afin de faciliter le développement des territoires et des entreprises, il nous semble indispensable de mener une réflexion sur la hiérarchisation des projets, en faveur des opérations permettant de répondre aux différents « freins potentiels de développement ». Ainsi sans remettre en cause les différentes actions, certains projets pourraient être menés de manière prioritaire (par une réorientation éventuelle des financements publics).

Identifier les conditions de succès (actions complémentaires)

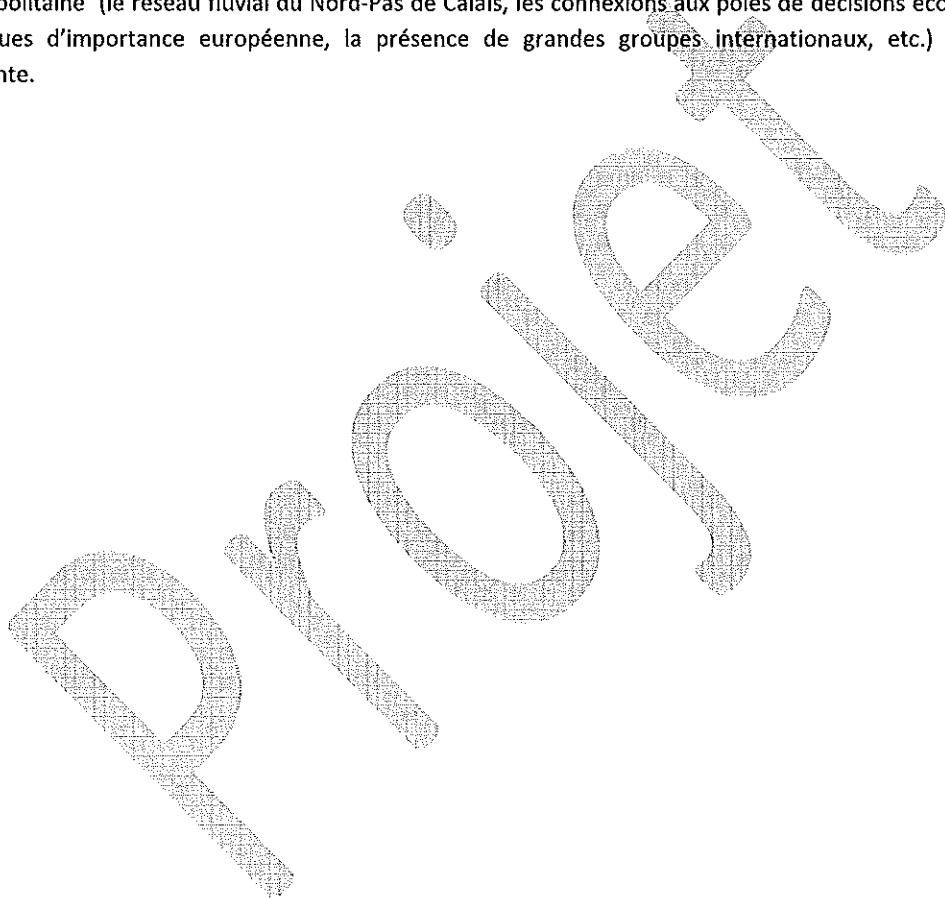
Plusieurs goulets d'étranglements ont été identifiés de manière récurrente au sein des différentes réflexions menées sur les territoires constitutifs de l'aire métropolitaine de Lille ; notamment l'engorgement de l'autoroute A1. Les causes de ce phénomène de saturation sont connues : l'importance des échanges entre le

bassin minier et la métropole lilloise, le trafic de transit en provenance des ports maritimes nord européen vers le sud de l'Europe, l'absence de solution alternative économiquement compétitive à la route.

Le cadre de cohérence et la DTADD doivent permettre la définition des politiques/actions permettant de répondre à ces freins.

En se basant sur le listing des projets portés par les collectivités locales, certains freins au développement ne pourront être évités.

Répondre à ces problématiques potentielles peut nécessiter la définition de nouveaux projets d'infrastructures de transport routier (A24, contournement sud de Lille), ferroviaires (barreau ferroviaire minier), et/ou fluviales (relèvements des ponts à 7 m 40), sans quoi la valorisation de toutes les opportunités qu'offre l'aire métropolitaine (le réseau fluvial du Nord-Pas de Calais, les connexions aux pôles de décisions économiques et politiques d'importance européenne, la présence de grandes groupes internationaux, etc.) ne sera pas efficiente.



Conclusion de la première partie : une politique d'aménagement concertée, cohérente et innovante permettant le développement de l'aire métropolitaine

Les politiques mises en place sur chacun des territoires constitutifs de l'aire métropolitaine de Lille ont longtemps été effectuées de manière indépendante, pouvant aboutir à la définition et à la réalisation d'actions non cohérentes voire contradictoires. Par ailleurs, les réflexions développement économique et aménagement transports ont généralement été effectuées de manière disjointe. Pourtant l'analyse des dynamiques de peuplement et d'urbanisation met en exergue qu'il est illusoire de dissocier **les politiques d'aménagement transport des actions de développement économique**.

La composante économique est d'autant plus importante pour la définition d'une politique d'aménagement transport pour l'Aire métropolitaine de Lille (l'échelle pertinente pour la mise en place d'action de développement) qu'elle est constituée de nombreux territoires (nombreuses centralités urbaines) interdépendants (au regard des flux de transport et économique) et aux spécificités différentes (existence d'une réelle hiérarchie des espaces principalement en fonction des poids démographiques, économiques de ces différentes composantes).

Certaines villes, agglomérations, ou zones, en raison de spécificités propres (grands équipements, situation géographique privilégiée) sont ou peuvent être des moteurs de dynamiques économiques. Ces différentes caractéristiques peuvent être en partie identifiées par l'intégration de données pas encore présentes au sein du cadre de cohérence : des statistiques économiques, les grands équipements d'attractivité, et des politiques de développement économique des territoires.

Par ailleurs, la réussite d'un projet n'étant pas systématiquement et uniquement dépendante de la création même d'une infrastructure, il semble nécessaire d'intégrer à cette réflexion les actions d'accompagnement et les politiques de développement économique des territoires (services associés, clusters, etc.).

La mise en place d'une réflexion prospective est un autre pré-requis pour la réussite de la démarche cadre de cohérence DTADD. Elle est entre autre nécessaire pour l'identification de freins potentiels de développement, enjeux sur lesquels les territoires devront prioritairement apporter une réponse.

Il reste à souhaiter que cette démarche soit l'occasion d'aborder des sujets non consensuels (3^{ème} gare, place du routier) de manière ouverte. Un regard critique sur l'expérience des 1000 hectares menée par Lille Métropole Communauté Urbaine serait également le bienvenu afin d'évaluer les enseignements à en tirer.

De plus, au regard des problématiques relatives au déficit public actuel, les différents projets identifiés ou à définir devront être hiérarchisés pour ainsi définir les actions à mener prioritairement sur l'aire métropolitaine de Lille.

Les actions à mener peuvent être de plusieurs ordres :

- La création de nouvelles infrastructures de transport routières, ferroviaires et/ou fluviales
- La mise en place d'une fiscalité incitative et cohérente
- La définition de nouvelles zones d'aménagement

A la suite de ces différentes réflexions, il sera nécessaire de réfléchir à la manière de concevoir le développement de ce territoire :

- Faut-il se concentrer sur le développement d'un ou plusieurs centres ?
- Quels sont les moteurs du développement de l'AML ?

Ces questions devront inévitablement être posées pour la réalisation de la DTA, pour en faire non pas une simple mise en cohérence mais une opportunité pour le développement de l'aire métropolitaine de Lille.



Un exemple à suivre : la démarche « Transports et mobilité en Ile-de-France à l'horizon 2025 »

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris a mené une réflexion prospective sur le « transport et la mobilité en Ile-de-France à l'horizon 2025 », pour contribuer à la définition des projets d'aménagement transport en cours en Ile de France (notamment le Grand Paris). Cette initiative a participé à la définition des besoins futurs en matière de transport identifiés par les entreprises afin de limiter au maximum les freins potentiels de développement et valoriser les opportunités que présente ce territoire.

Le tableau suivant reprend les préconisations (principales positions et déclinaisons) de ce rapport :

Principales positions	Déclinaisons
1 – Répondre aux besoins de mobilité des salariés franciliens et des entreprises, ainsi qu'aux objectifs de développement des territoires	Comprendre les évolutions de la mobilité en Ile-de-France Prendre en compte la spécificité des mobilités professionnelles Rendre l'état du réseau existant en adéquation avec les exigences de déplacements des Franciliens
2 – Encourager la transition vers une mobilité durable en favorisant l'innovation technologique et les pratiques de mobilité partagée	Intégrer le développement technologique dans la mobilité individuelle durable Développer les pratiques liées au management de la mobilité Renouveler les pratiques individuelles de mobilité
3 – Soutenir les réponses apportées par les acteurs publics aux défis de la mobilité et du développement métropolitain	Inscrire l'amélioration des réseaux de transport dans le développement métropolitain (Grand Paris)
4 – Prendre en compte le niveau actuel de contribution des acteurs économiques pour aboutir à un rééquilibrage du financement du système de transports collectifs	S'orienter vers un financement équilibré des projets de transports Rendre cohérente la tarification des transports collectifs avec le niveau du service rendu
5 – Faire émerger une nouvelle gouvernance des mobilités en Ile-de-France pour viser une cohérence et une complémentarité des mobilités individuelles et collectives	Faire émerger une gouvernance nouvelle des mobilités en Ile-de-France : coordonnant mobilités individuelles et collectives

En se basant sur une réflexion prospective pertinente, ce travail a permis la définition de projets économiques et d'infrastructures, permettant d'accroître l'accessibilité des zones économiques de l'Ile de France, de valoriser des opportunités de développement de la région parisienne en renforçant la mise en cohérence des différentes démarches d'aménagement de cette région.



Annexes de la première partie:

- 1. Quelques projets d'intérêt identifiés par le monde économique du Nord-Pas de Calais**
- 2. Motion CRCI « Agissons aujourd'hui pour construire durablement la mobilité nécessaire au développement des entreprises »**





Quelques projets d'intérêt identifiés par le monde économique du Nord-Pas de Calais

I- Les nouveaux axes de structuration du territoire régional

1- Littoral-Métropole RN42 et A25

2- Littoral-Cambrai RN39

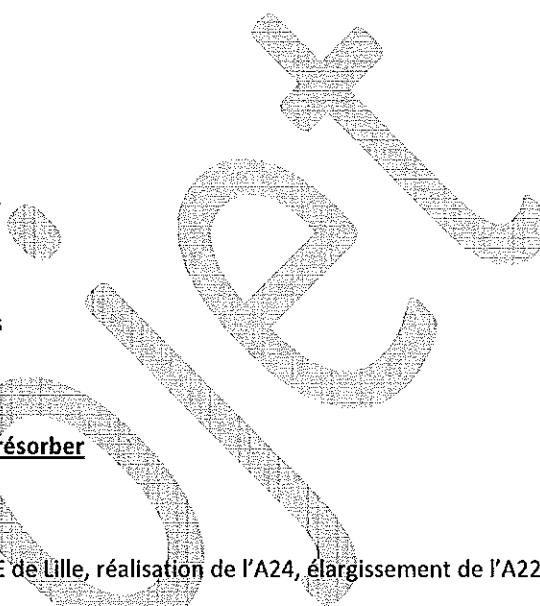
3- Dunkerque-Avesnes

A25, A23, RN49, RN2

4- Liaison Amiens-Béthune- Lille-Courtrai A24

5- Canal Seine-Nord-Escaut

6 - Ligne ferroviaire fret Valenciennes – Mons



II- Goulets d'étranglement et points noirs à résorber

1- Accès et transit métropole

lilloise élargissement A25, contournement SE de Lille, réalisation de l'A24, élargissement de l'A22, réalisation de Douai-Orchies, Tournai

2- A16 entre Calais et la Belgique, (traversée agglo de Dunkerque)

3- A21 (Douai-Valenciennes) ; ralentissements dus aux ronds-points encore existant (partie est et d'une portion à simple voie)

4- RN50 entre Douai et l'A1 et rocade sud de Douai (accidentogène)

5- Accès et traversée du Valenciennois liaison A23-A2, et saturation du viaduc de Trith-Saint-Léger (contournement nord de Valenciennes)

6- Traversée du Cateau et de Maubeuge

7- Contournement de La Bassée et achèvement RN41

8- Dunkerque-Saint Omer : D600 accidentogène

9- Nœuds ferroviaires de Libercourt et d'Hazebrouck

10- Liaison fluviale Condé-Pommereul et écluse de Quenoy-sur-Deûle

11- RN2 Maubeuge Avesnes-sur-Helpe (accidentogène)

12 - ½ échangeur autoroutier A2/A23

13- Contournement (à finir) de Valenciennes CD75

14- Achèvement RD 41 La Bassée – Béthune

15- Achèvement RD945 Béthune – Lestrem

16 - Liaison RD41 – RD 301

17 - A25 : - Rénovation des échangeurs 15 15 (Wormhout) 16 (Bergues), entre les échangeurs 11 (Méteren) et 13 (Steenvoorde) et entre les échangeurs 10 (Bailleul) et 11 (Méteren)

- Elargissement à 2 x 3 voies

18 - A16 : amélioration de la desserte entre Calais et la Belgique (traversée de l'agglomération Dunkerquoise : flux de transit camions vers les ports de Dunkerque, Calais et Boulogne)

19 - Echangeur A16 RN225

20- Echangeur A16 vers Dunkerque centre et les plages

21- Engorgement des entrées et sorties Petites Synthe – Grande Synthe

22- Reconfiguration des pistes cyclables avec des jalonnements plus pertinents (pb d'insécurité)

23- Création d'aires de stationnement pour camions

24 - Développement des plateformes logistiques multimodales Saint-Saulve – Escaumont et Denain

25 - Relèvement des ponts sur l'Escaut au nord de Saint-Saulve

III- Desserte des zones d'activités : les besoins

1- Sur l'axe Arras-Cambrai RN39 : contournement de Cambrai

2- Dans le SE de la région : RN2 et contournement de Maubeuge

3- Dans le sud de la métropole lilloise Contournement SE de Lille

4- Sur l'axe Lille-Béthune (Port fluvial) et Vallée de la Lys : A24 et aménagement de la Lys moyenne

5- Pour la desserte de la future plate-forme de Marquion : Voie ferrée, RN43, notamment contournement de Cantin

IV- Amélioration de l'état des réseaux

1-RN42 entre Saint-Omer et l'A25

2- L'A25

3- RN39, de Montreuil à Arras puis d'Arras à Cambrai

4- Ponctuellement RN17 (Avion...)

5- Echangeur A16 – A25 et l'A16 pour partie

6- L'A2 entre Denain et la Belgique

7- Contournement Nord de Maubeuge et raccordement à la Belgique (axe Ruhr-Le Havre via Charleroi-Maubeuge-Avesnes-St Quentin-Amiens)

8- Postes frontières de Rekkem, Baisieux et de l'A2

9- Partie Est de l'A21 non encore aux normes autoroutières





Bureau CRCI du 4 février 2010

/ MOTION

Demandes du monde économique aux acteurs et décideurs publics du territoire

**« Agissons aujourd'hui pour construire durablement
la mobilité nécessaire au développement des entreprises »**

Région Nord-Pas de Calais ↳ aire métropolitaine de Lille

Sur proposition de la CRCI Nord – Pas de Calais et de la CCI Grand Lille, la Commission Régionale Aménagement du Territoire / Transports a travaillé sur le sujet de la mobilité, et a soumis à l'accord du Bureau la motion suivante.

« Ayant pris connaissance des réflexions en cours et constatant :

- l'importance que prendront les décisions à venir dans l'aménagement d'une chaîne de mobilité durable à l'échelle du territoire multipolaire que constitue l'aire métropolitaine de Lille et la région Nord-Pas de Calais dans son ensemble,
- la position très spécifique de notre territoire transfrontalier, au carrefour des échanges de l'Europe du Nord Ouest, aux portes de la France, du Royaume Uni et de trois grandes métropoles-capitales (Grand Paris, Grand Londres, Bruxelles),
- la concentration des échanges vers et par la métropole lilloise, qui n'ont cessé de s'intensifier ces dix dernières années,

- l'importance pour l'ensemble de la Région de réussir un développement multipolaire relié à la façade portuaire du rang nord-ouest européen, en relation avec les fonctions métropolitaines qui sont concentrées à Lille (au cœur d'un bassin de vie de près de 5 millions d'habitants) ;

Les Présidents et Elus des Chambres de Commerce et d'Industrie de la région Nord-Pas de Calais interpellent les acteurs et décideurs publics quant à leur volonté d'agir de concert pour construire une mobilité durable, économiquement efficace et compétitive sur le plan international.

A l'heure où les entreprises préparent leur adaptation à la nouvelle donne économique qui découlera des accords internationaux sur le climat (lois « Grenelle de l'Environnement ») et aux évolutions technologiques/organisationnelles que génère la mondialisation ; les représentants du monde économique s'inquiètent du retard pris dans l'étude et la mise en œuvre de solutions concrètes pour construire durablement la mobilité nécessaire aux entreprises.

Notre enjeu est de réussir à l'échelle régionale la révolution des transports verts impulsée par l'Union Européenne, qui cible :

- la lutte contre la congestion des grandes agglomérations,
- l'organisation massifiée des flux sur les grands axes de transport internationaux,
- la construction d'une offre multimodale compétitive et fiable, suivant la logique de la co-modalité,
- une juste régulation de la concurrence qui existe entre les différents modes et services de transport qui utilisent une même infrastructure (trafic passager >< trafic fret, trafic intra régional >< trafic international).

En constatant :

- **l'engorgement quotidien du nœud autoroutier régional principal sur la métropole lilloise**, les dégradations étant telles que l'Etat s'oblige à interdire de nouvelles implantations,
- **l'absence de solution alternative ambitieuse permettant de desservir les sites congestionnés**, tant pour les personnes que les marchandises,
- **le désengagement de la desserte conventionnelle des entreprises de la région au niveau ferroviaire**, avec un report vers les grandes plateformes de concentration de la région parisienne et du port d'Anvers,
- **l'absence de subvention d'équilibre suffisante pour le transport combiné de marchandises en région**, qui est en situation de concurrence frontale avec le dispositif NARCON qui existe côté belge vers Anvers,
- **la décision de la France de mettre en place une écotaxe kilométrique pour les poids lourds**, sans mesure d'accompagnement aux frontières ni compensation d'investissement sur le territoire,

- **la fragilisation excessive de l'offre de transport**, du fait des écarts de performance, de prix et de réglementation,
- **le développement des flux sur les grands ports maritimes**,
- **l'intensification des échanges ferroviaires internationaux** transitant par Lille et le Tunnel sous la Manche,
- **l'intensification des échanges fluviaux interrégionaux** sur le corridor Seine-Delta du Rhin et de l'Escaut,
- **l'intensification des échanges routiers** entre pôles urbains et depuis/vers les grands centres logistiques et de transport multimodaux,
- **l'intensification des échanges internes à l'Aire Métropolitaine de Lille**, entre la Métropole et l'Artois.

Nous, représentant le monde économique,

- 1) **ne pouvons plus nous permettre l'atomisation des réflexions, initiatives et projets**, en subissant les oppositions d'intérêts locaux et l'absence de décisions qui en résulte,
- 2) **ne pouvons laisser concevoir un développement de la métropole qui ignorera les enjeux de mobilité de la région**, en situation de revitalisation,
- 3) **sommes convaincus qu'il n'existe d'autre voie que de concevoir une stratégie globale de coopération, de régulation et d'investissement**, nécessaire pour soutenir le développement concurrentiel de nos entreprises. Cette cohérence doit être assurée à moyen terme sans pour autant négliger le court terme ; car des réglementations inadaptées ou trop tardives pourraient entraîner des reports irréversibles vers d'autres réseaux ou lieux d'implantation.

En conséquence, nous appelons les acteurs et décideurs publics du territoire à :

- **clarifier les démarches de coopération à l'échelle régionale et métropolitaine**, notamment en poursuivant l'initiative relayée par le Préfet de Région d'une réflexion collégiale visant à construire un « cadre de cohérence » à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille,
- **hiérarchiser les réflexions avec un objectif d'efficacité**, pour accélérer les prises de position politiques et la concrétisation d'un certain nombre de projets prioritaires, nécessaires pour organiser au mieux la mobilité des hommes et des marchandises,
- **ouvrir ces réflexions aux acteurs économiques** qui sont susceptibles d'utiliser et de mettre en œuvre de nouvelles solutions en matière de mobilité durable,

- garder en mémoire le positionnement frontalier de notre région et d'intégrer cet élément dans leurs réflexions ou prises de décisions, et ce afin de préserver la compétitivité et l'attractivité de notre territoire,
- réunir leurs efforts pour permettre, dès aujourd'hui, la meilleure valorisation possible des zones d'aménagement qui sont programmées le long des axes de transport existants, dans l'esprit de valoriser les investissements passés et d'optimiser les externalités positives pour le territoire et les entreprises de la Région.

Dans cet esprit nous faisons 3 propositions :

- 1) que les pouvoirs publics sollicitent le concours de l'Etat pour mener, à l'échelle du Nord-Pas de Calais, une expérimentation ambitieuse sur le moyen d'organiser la co-modalité dans le transport régional et international des marchandises. Notre position de porte d'entrée de la France et de hub logistique/portuaire européen en puissance, la réalisation du canal Seine-Nord et la mise en cohérence de notre façade portuaire, justifient pleinement cette expérimentation au titre des engagements du Grenelle de l'Environnement,
- 2) que l'étude partenariale sur l'amélioration de la desserte à grande vitesse de l'aire métropolitaine de Lille soit accélérée et menée à son terme. Cette réflexion doit dépasser toute contingence politique locale, car l'évolution de ce mode de transport déterminera le positionnement de notre région pour les 30 prochaines années,
- 3) que la Région et les collectivités, dont Lille Métropole, réunissent leurs efforts et leurs moyens pour réaliser sur le corridor nord-sud « métropole-bassin minier » une solution ambitieuse permettant de désengorger et revitaliser l'A1. Ce corridor réunit l'ensemble des modes de transport (autoroute, voie d'eau, TGV, aérien, TER, Tram-train, bus), il constitue l'opportunité unique de créer, en partenariat avec le pôle de compétitivité I-Trans, un démonstrateur des technologies de mobilité intelligente qui se généraliseront à l'horizon 2020. »

La présente motion a été adoptée lors du Bureau de la CRCI le 4 février 2010.