

Madame, Monsieur

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de nous avoir transmis ces états des lieux provisoires préparatoires à un cadre de l'aménagement et des transports sur l'aire métropolitaine lilloise.

Par ce message, nous rééditons également l'attachement de la CRCI à une meilleure coordination des démarches et réflexions relatives à l'aménagement, aux transports, aux développements économiques et plus généralement à l'attractivité des territoires constitutifs de la région Nord-Pas de Calais et notamment de l'aire métropolitaine de Lille ; et par conséquent soutenons la démarche de « cadre de cohérence – DTADD » entreprise par la DREAL.

Par ailleurs, la CRCI souhaite exprimer sa satisfaction de voir intégrer au sein de ces réflexions quelques éléments relatifs aux dynamiques de développement économique de l'aire métropolitaine de Lille.

Ces trois documents reflètent cependant, et d'une excellente manière, le travail effectué par les trois groupes de travail. Certaines critiques incombent de ce fait à l'organisation méthodologique de cette réflexion : la réalisation d'un état des lieux par la compilation d'informations en provenance et sélectionnées par les collectivités locales peut en effet occulter une partie des problématiques et des enjeux réels des territoires.

Nos remarques portent avant tout sur les documents relatifs aux groupes de travail n°1 « développement des espaces économiques et mobilités induites » et n°3 « trame de transports », thématiques sur lesquelles la CRCI travaille principalement.

Le monde consulaire régional regrette cependant l'absence de liens établis et explicites entre l'amélioration du cadre de vie et l'attractivité de l'aire métropolitaine de Lille, au sein du document relatif au groupe n°2 (trames vertes et bleues, identification des continuités écologiques souhaitables et des opportunités de les concrétiser sur l'aire métropolitaine Lilloise). En effet, le cadre de vie, thématique dans lequel la trame verte et bleue doit s'inscrire, est un facteur déterminant de l'attractivité des territoires. La mise en place d'une trame verte et bleue cohérente doit être effectuée de manière concertée avec les besoins en matière de développement économique (disponibilité foncière, accessibilité) ; être un moteur de développement économique et non un frein pour les entreprises.

1. Développement des espaces urbains et économiques et mobilités induites

Les remarques formulées par la CRCI sur le document n°1 (développement des espaces urbains et économiques et mobilités induites) sont de deux types :

- **sur les informations pouvant être transmises par le monde consulaire pour compléter ce**

diagnostic :

- *Les données communales sur les établissements économiques*

Ces données sont disponibles par le biais du fichier consulaire.

- *Les données concernant la valeur ajoutée par secteurs d'activités sur l'AML*

Il n'existe pas de données de cette nature au niveau du territoire de l'AML. Cependant ces informations sont disponibles au niveau de la région Nord-Pas de Calais et de l'arrondissement de Lille. L'aire métropolitaine de Lille représentant à peu près 80% du PIB régional, l'arrondissement plus de 40%, ces différents éléments peuvent donner des estimations des poids des différents secteurs en matière de valeur ajoutée sur l'AML.

(Pièces jointes : ZE – AML, Moteur NPDC métropole lilloise)

- *Les profils des zones d'activités et des zones d'emplois*

La CRCI a réalisé une étude sur les différents commerces de plus de 300 m² et par extrapolation des zones d'activités commerciales de la région, et dispose également de données sur les zones d'activités économiques en Nord-Pas de Calais.

(Pièce jointe : Commerce de plus de 300 m²)

- **sur la nécessité de se focaliser davantage sur les dynamiques économiques locales et sur l'écosystème économique de l'aire métropolitaine de Lille**

- *L'économie productive*

La partie relative à l'économie urbaine de l'AML se focalise principalement sur l'économie présente en Nord-Pas de Calais. Les secteurs propres à l'économie productive sont abordés dans seulement deux paragraphes (sur huit) alors que ces activités sont les moteurs du développement économique de l'AML.

(Pièces jointes : moteur NPC – métropole lilloise, CR-Atelier - CEP-020310, spécificité des ZE NPDC)

- *L'écosystème économique*

L'aire métropolitaine est un ensemble composé de zones d'emplois au profil très hétérogènes. Par exemple, les problématiques économiques de l'agglomération lilloise sont différentes de celles de Kortrijk, de Béthune, et de Valenciennes.

Cependant, ces ensembles sont interdépendants les uns des autres : les entreprises du valenciennois peuvent être, par exemple, clientes des entreprises lilloises et de l'arrageois, et réciproquement.

L'analyse des dynamiques de développement par type d'activité en région Nord-Pas de Calais montre la dépendance des activités de services à l'égard de l'industrie. Le

développement de la zone d'emploi de Lille, où la part du secteur tertiaire est très élevée, est par conséquent très lié à l'activité de certains territoires sur lesquels les activités industrielles présentent des proportions importantes (Valenciennes, Béthune, etc.).

Pour ces différentes raisons, la CRCI suggère : d'intégrer une analyse des développements et des transformations économiques des différentes zones d'emplois constitutives de l'aire métropolitaine de Lille, et d'expliciter les nouveaux moteurs de développement et les interdépendances économiques de ces ensembles.

(Pièces jointes : moteur NPC – métropole lilloise, ZE – AML, spécificité des ZE NPDC, cadres métropolitains NPDC)

- *Les créations d'entreprises*

Cette première version n'intègre pas les dynamiques de créations des entreprises alors qu'elles ont été un handicap fort pour l'AML, et peuvent très largement participer au rattrapage économique de ce territoire.

(Pièces jointes : ZE - AML)

2. La trame des transports

La CRCI souhaite faire de la démarche « cadre de cohérence – DTADD » une opportunité pour le développement futur de l'AML. De ce fait, le monde économique régional regrette l'absence de projets nouveaux pouvant apporter un réel avantage compétitif pour la région Nord-Pas de Calais. Seuls quelques projets identifiés par la CRCI (projets repris en annexe de la contribution CRCI – CCI Grand Lille) ont été repris dans cette liste. Il est par exemple regrettable de ne pas trouver des projets tels que l'A24, qui semble nécessaire pour le devenir de ce territoire au regard des problématiques d'accessibilité présents et futurs.

Par ailleurs, ce document n'intègre pas d'analyse économique sur les différents modes de transport. Les modes alternatifs ont en effet un coût pour le transport de marchandises bien supérieur à la route. La mise en place d'une politique transport doit de plus intégrer des éléments autres que les infrastructures (aides, services existants, etc.). Le risque encouru par la mise en place d'une politique strictement axée sur le ferroviaire et le fluvial pourrait être un report des activités de transport et de logistique en Belgique et de ce fait marginaliser l'aire métropolitaine au sein des flux de transport nord/sud et ouest/est européen.

(Pièces jointes : doc technique NARCON, lettre à Monsieur Percheron NARCON)

Vous en souhaitant réception et restant à votre entière disposition,

Nous vous prions d'agréer, Madame Monsieur, nos salutations distinguées.

Benoît Breux
Chargé de mission Transport Logistique
CRCI Nord-Pas de Calais
2 palais de la Bourse - 59001 Lille
03 20 63 79 37