

MUNICIPALES 2020

50

PROPOSITIONS
POUR LA PRÉSIDENTE DE LA
MÉTROPOLE EUROPÉENNE
DE LILLE



MEDEF
Lille Métropole
Réseau MEDEF Grand Lille

MUNICIPALES 2020 :
50 propositions pour la présidence
de la Métropole Européenne de Lille

SOMMAIRE

Avant-propos

p. 8

50 propositions :

01	Agir pour améliorer la qualité de l'air	p. 10	25	Promouvoir l'inclusion par le maillage des différents acteurs et actions	p. 86
02	Créer un label "éco-responsable" pour les événements professionnels	p. 12	26	Créer un guichet unique emploi dans chaque commune	p. 90
03	Instituer une part incitative de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM)	p. 16	27	Mieux communiquer et renforcer les liens entre les services sociaux des communes et les entreprises	p. 94
04	Exonérer de la TEOM certaines entreprises	p. 20	28	Proposer un contrat d'accompagnement Inclusion	p. 96
05	Mettre à disposition des salles de coworking avec accès WIFI pour permettre aux salariés de différer leur départ au travail.	p. 22	29	Développer l'entrepreneuriat dans les quartiers	p. 98
06	Former l'ensemble des élus à la transition écologique	p. 24	30	Créer un Campus de l'inclusion	p. 100
07	Mettre en place une alliance entre collectivités, industriels de la distribution et professionnels du recyclage	p. 26	31	Développer des visites d'entreprises à destination des élus	p. 102
08	Inciter les communes à se rendre autonomes sur le plan énergétique	p. 30	32	Inclure systématiquement une clause sociale dans la rédaction des Appels d'Offres	p. 104
09	Créer un « patron » de la mobilité	p. 32	33	Accroître la lutte contre l'illectronisme pour une métropole digitale inclusive	p. 106
10	Créer un hub multimodal métropolitain	p. 36	34	Accompagner le développement des emplois dans le digital	p. 110
11	Construire 10 nouvelles infrastructures de covoiturage	p. 40	35	Développer une offre de services pour attirer des talents internationaux dans le digital	p. 114
12	Intégrer des connexions innovantes de type Supraways	p. 44	36	Développer l'usage du digital par l'exemplarité de la MEL	p. 116
13	Investir dans les infrastructures eurorégionales	p. 46	37	Accompagner l'innovation et la transformation des entreprises	p. 120
14	Favoriser les moyens de transports doux en assurant la sécurité, l'accessibilité et la communication	p. 50	38	Développer le mentorat inversé dans la métropole	p. 124
15	Lancer une grande opération de communication « Lill'eau vert »	p. 54	39	Créer un groupement d'employeurs de thésards	p. 126
16	Faciliter la culture de la mobilité – vs mobilité 3.0	p. 56	40	Accompagner les entreprises sur les enjeux de l'intelligence artificielle	p. 130
17	Promouvoir l'Eau dans la métropole	p. 60	41	Promouvoir le clubster école-entreprise	p. 132
18	Intégrer la mobilité douce aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)	p. 64	42	Optimiser les ressources consacrées à l'attractivité	p. 134
19	Rapprocher les zones économiques des zones d'habitation	p. 68	43	Développer le tourisme d'affaires	p. 136
20	Utiliser le patrimoine public délaissé pour la mobilité douce	p. 72	44	Promouvoir les emplois locaux non délocalisables de la filière touristique	p. 138
21	Exonérer de Versement Transport (VT) toute entreprise mettant en place un service de mobilité douce pour ses salariés	p. 74	45	Promouvoir l'apprentissage des langues de nos pays voisins	p. 140
22	Valoriser les transports ferroviaires et imaginer le train de demain	p. 78	46	Fédérer les acteurs de la gastronomie par le digital	p. 142
23	Créer le train du futur by les Hauts-de-France	p. 82	47	Soutenir le développement de l'aéroport de Lille-Lesquin	p. 144
24	Créer une desserte en site propre entre le centre ville de Lille et l'aéroport de Lesquin	p. 84	48	Créer une conférence des exécutifs des acteurs économiques	p. 146
			49	Réindustrialiser la métropole	p. 148
			50	Engager une véritable stratégie de baisse de la fiscalité locale	p. 150

AVANT- PROPOS

Par Yann ORPIN,
Président du Medef Lille Métropole



Monsieur le Président ou Madame la Présidente,

Vous avez été élu(e) par vos pairs à la tête de l'une des plus importantes métropoles de France. Je vous prie de recevoir, au nom de toutes les entreprises métropolitaines, mes plus sincères félicitations.

Soyez assuré(e) de notre mobilisation pour que votre mandat soit couronné de succès. Plus que jamais les entreprises ont besoin de vos décisions afin de pouvoir se développer dans notre territoire. C'est pourquoi, pour alimenter vos réflexions, nous vous prions de bien vouloir trouver dans les pages qui suivent 50 propositions qui vous sont adressées. Vous constaterez qu'il y en a, en fait, bien davantage, mais nous avons voulu vous proposer un contenu synthétique.

Ces propositions, faites par des entrepreneurs qui ont souhaité contribuer au développement de notre métropole, sont le fruit de plusieurs mois de travail. Le caractère très hétéroclite de ces suggestions démontre, s'il en était besoin, que nous sommes profondément engagés dans la sphère sociétale et que l'économie touche tous les pans de notre vie.

Ces propositions démontrent également que les entrepreneurs d'aujourd'hui s'inscrivent dans les pas de leurs anciens, ces fameux « patrons du Nord » qui ont toujours voulu « prendre leur part » pour participer au développement de notre territoire. Je tiens à remercier tout particulièrement Cindy BROCHARD (Génération 2030), Sylvie CHEYNEL (Inclusion), Franck GRIMONPREZ (Aménagement, mobilités, environnement), Claire JOLIMONT (Digital) et Aurélie VERMESSE (Tourisme et attractivité), présidents des commissions qui, ont largement contribué à l'animation de ce travail collectif.

Digitalisation, aménagement du territoire, nouvelle économie, innovation, certaines propositions ne relèvent pas des compétences métropolitaines stricto sensu mais je suis convaincu que votre mobilisation permettra d'emporter l'adhésion des autres collectivités territoriales ou de l'Etat pour mettre en place ce qui est bon pour le développement harmonieux de la métropole. Nous avons voulu résolument être positifs, inventifs et ouvrir avec vous tous les champs des possibles.

Comptez, cher(e) Président(e), sur notre totale mobilisation à vos côtés pour développer la métropole.

QUALITÉ DE L'AIR

01.

**Agir
pour améliorer
la qualité de l'air
dans la métropole
lilloise**

“ Pour que chacun devienne acteur de la réduction du taux de CO2, les collectivités doivent renforcer les opérations de communication. ”

La qualité de l'air est devenue une préoccupation légitime des habitants de la métropole. Avec 36 jours d'épisodes de pollution en 2018 (11 de plus qu'en 2017), le traitement de la pollution de l'air est devenu un sujet prioritaire. Il contribue à l'attractivité de notre territoire et à la protection de la santé des populations.

Les études réalisées par ATMO Hauts-de-France (organisme qui mesure la qualité de l'air) et les actions prévues par le plan Climat Air Energie de la Métropole Européenne de Lille (MEL), permettent de donner un cadre pédagogique aux nombreuses actions d'ores et déjà engagées. Il faut aller plus loin.

Nous devons tous nous impliquer sur ce sujet, tant les citoyens que les entreprises. Mais pour que chacun devienne acteur de la réduction du taux de CO2, les collectivités doivent renforcer les opérations de communication. Cette communication doit être quotidienne ; elle ne doit pas se faire qu'en cas de pic de pollution. Le développement des panneaux lumineux sur les grands axes de transport constitue un moyen important et efficace de pédagogie. Ainsi sensibilisés, citoyens et salariés pourraient partager les solutions qui seraient ainsi dupliquées par d'autres.

Les transports sont l'une des principales sources de pollution de l'air. Il est fondamental de poursuivre l'amélioration de l'accessibilité aux transports en commun par un haut niveau de service et la promotion des mobilités douces. Le développement des parkings relais doit être amplifié pour permettre un meilleur accès aux transports en commun.

De même, la création d'un kit de sensibilisation « que faire en cas de pic de pollution ? » remis à l'ensemble des entreprises et des administrations permettrait d'agir immédiatement et de mieux faire connaître les actions que chaque salarié peut mettre en œuvre pour contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air.

ÉCO-RESPONSABILITÉ

02. Créer un label «éco-responsable» pour les événements organisés sur la métropole lilloise

De nombreux événements sont organisés tous les ans sur la métropole lilloise, ces événements sont une véritable vitrine pour l'attractivité de la métropole, mais ils engendrent un important bilan carbone.

La création d'un label « éco-responsable » a pour objectif d'accompagner et de sensibiliser les organisateurs à prendre en compte l'impact environnemental de leurs événements.

L'obtention de ce label répondra à un cahier des charges établi avec des experts du sujet (NF Environnement, AFNOR ...)

Il pourra ainsi devenir, à terme, un critère obligatoire pour tous les événements organisés sur la métropole y compris ceux organisés par la MEL.

TRAITEMENT DES DÉCHETS

03.

**Instituer
une part incitative
de la Taxe
d'Enlèvement
des Ordures
Ménagères
(TEOM)**

*“Moins je produis
de déchets,
moins je paie...”*

La TEOM est une taxe locale assise sur le foncier bâti perçue par la Métropole Européenne de Lille. Elle contribue à couvrir les dépenses de collecte et de traitement des déchets. C'est ainsi, pour la MEL, près de 150 millions d'euros qui sont perçus chaque année. Il est à noter que la MEL a baissé en 2019 le taux de la TEOM de 16.88 à 13.39%, soit une baisse de 35 millions d'euros de recettes.

Dans le cadre de son schéma directeur de prévention, de gestion et de traitement des déchets ménagers et assimilés, la MEL pourrait **mettre en place une fiscalité incitative en faisant varier le montant de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM). Cette démarche permettrait d'impliquer l'ensemble des acteurs dans une démarche respectueuse de l'environnement.**

Cette variation se fixerait en fonction du tri des déchets et de la quantité de déchets produits. Cette démarche permettrait de récompenser les pratiques vertueuses : "Moins je produis de déchets, moins je paie".

TRAITEMENT DES DÉCHETS

4

04. Exonérer de la Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM) les entreprises dont les besoins en collecte et traitement de déchets ne peuvent être satisfaits par la MEL

Les entreprises sont soumises au paiement de la TEOM alors qu'elles ne produisent pas d'ordures ménagères mais des déchets d'activité. Les services de la MEL de type « contrat communautaire à redevance spéciale » ne permettent pas aux entreprises de se faire collecter leurs déchets dans le respect de la réglementation. De fait, les entreprises subventionnent la collecte et le traitement des déchets des habitants de la MEL.

Il apparaîtrait juste que les entreprises dont les besoins en collecte et traitement de déchets ne puissent être satisfaits par la MEL soient exonérées de la TEOM. Ce serait une manière pour la MEL de contribuer à la compétitivité des entreprises du territoire.

DÉCONGESTION DU TRAFIC

05. Mettre à disposition des salles de coworking avec accès WIFI pour permettre aux salariés de différer leur départ au travail

La mobilité est un des sujets clés de ces élections municipales. Les pertes de temps liées à la congestion du trafic routier sont de plus en plus importantes et perturbantes pour l'économie métropolitaine. Les parents ou accompagnants doivent souvent réaliser un point d'étape avant d'arriver sur leur lieu de travail. Ces points d'étapes ne sont pas équipés de lieux qui permettent de travailler et de décaler l'accès au lieu de travail, ce qui pourtant fluidifierait le trafic.

Dans ce cadre, la MEL pourrait, en partenariat avec le Rectorat, le Conseil régional, le Conseil départemental et les communes suggérer la mise à disposition des parents/salariés ou indépendants, conduisant leurs enfants à l'école, des salles de coworking dans les bâtiments scolaires ou à proximité, avec accès internet pour leur permettre de travailler à distance, et ainsi différer leur départ sur leur lieu de travail.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

6

06. Former l'ensemble des élus à la transition écologique

La qualité de l'environnement et du bien-être arrive aujourd'hui très largement en tête des préoccupations des Français : **il devient ainsi nécessaire pour les élus de proposer de nouveaux projets de développement, engagés dans la transition écologique, pour leur territoire.**

En formant les élus de la MEL à la transition écologique, l'idée est de leur donner les outils pour les aider à prendre des décisions utiles à l'environnement en matière de mobilités plus douces, de biodiversité, d'économies d'énergie, de lutte contre les gaspillages. Cette sensibilisation pourrait se faire par des immersions dans des entreprises particulièrement actives dans ces domaines.

NOUVEAUX USAGES

07.

**Mettre en place
une alliance
entre collectivités,
industriels de la
distribution et
professionnels
du recyclage afin
de réinventer les
usages de
consommation**

*“Mieux consommer
pour moins jeter ne
se décrète pas.”*

Mieux consommer pour moins jeter ne se décrète pas. Les lois vont modifier l'offre des industriels, mais le marché peut accélérer la transformation des usages de consommation et réduire la quantité de déchets, et notamment la fraction de déchets non recyclables. La véritable innovation n'est pas nécessairement technologique, elle naît aussi avec de nouveaux usages.

Le plastique en est la meilleure illustration : il s'agit d'une famille de matériaux aux capacités de recyclage hétérogènes mais dont la fonction d'emballage est difficile à remplacer au regard des usages actuels. Le gaspillage alimentaire, les emballages jetables et l'insuffisance du réemploi sont les principales sources de production de déchets ménagers. Le territoire de la MEL rassemble 70% des centres de décisions de la grande distribution générale et spécialisée. Nous bénéficions de la présence des leaders mondiaux du retail sur la métropole.

Une alliance entre les collectivités, les industriels de la distribution et les professionnels du recyclage permettrait de travailler sur la réinvention des usages de la consommation pour :

- développer une offre de consommation qui développe des usages moins producteurs de déchets ;
- réinventer les emballages alimentaires et non alimentaires tout en optimisant leur capacité intrinsèque de recyclage ou de réemploi ;
- réinventer la consommation sans perdre de vue la création de valeur.

Cette alliance serait une première au niveau national : nous pourrions devenir une métropole pilote dans ce domaine et nos enseignes régionales, premières vitrines de ces innovations.

AUTONOMIE ÉNERGÉTIQUE

08

08. Inciter les communes à se rendre autonomes sur le plan énergétique

Aujourd'hui, les villes subissent directement les effets du changement climatique mais elles disposent aussi de plus de souplesses pour mettre en place des nouveaux modèles énergétiques.

Afin de réduire leur impact environnemental, les municipalités pourraient réaliser un audit énergétique de l'ensemble de leurs infrastructures (écoles, mairies, gymnases etc.) et ainsi **prendre les mesures nécessaires afin de tendre vers une autonomie énergétique**, en s'inspirant par exemple de territoires comme la Bretagne ou la Nouvelle Aquitaine précurseurs dans le domaine.

09. Créer un « patron » de la mobilité

Aujourd'hui, tous les acteurs du territoire agissent pour la mobilité. En France, celle-ci est orchestrée par différents niveaux de collectivités : intercommunalités et régions, auxquelles s'ajoutent des actions menées par des entreprises, des associations, etc. Mais la coordination dans le pilotage est absente.

Les communes, les groupements de communes, et les syndicats mixtes de transports sont les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Elles sont Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et gèrent les transports collectifs sur leurs territoires respectifs. La région est l'autorité compétente pour l'organisation des transports collectifs non urbains. L'exploitation des services de transports collectifs non urbains est assurée soit directement par la région soit par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec elle une convention, et le transport ferroviaire est assuré par SNCF Mobilités.

“ La politique mobilité aujourd'hui, c'est une multitude d'études et de projets, sans vision stratégique globale et sans réel décideur. ”

La coordination dans le pilotage est absente. Il en résulte une multitude d'études et de projets, sans vision stratégique globale et sans réel décideur en termes de politique de la mobilité.

La création d'une commission inter-régionale pour la mobilité, réunissant l'ensemble des acteurs permettrait une coordination politique.

Cette mission s'articulerait autour de plusieurs enjeux :

- définition de l'offre de transports et mobilité (dessertes, horaires, tarification) ;
- création de grandes aires de covoiturage régionales, exploitation de pôles d'échanges existants (parkings des entreprises, grandes surfaces, etc.) ;
- coordination des différents modes de transports (train, bus, tram, covoiturage, vélo ...) et infrastructures à construire pour favoriser les mobilités douces ;
- gestion de la saturation (ouverture des bandes d'arrêt d'urgence aux heures de pointe, communication sur le covoiturage et information en temps réel du trafic sur tous les axes de notre Région) ;
- communication et promotion des bonnes pratiques de tous les acteurs du territoire.

Un « patron » à la Mobilité doit être nommé, pour animer, mobiliser et responsabiliser les services de l'Etat, les Autorités Organisatrice de la Mobilité (AOM), les milieux économiques, l'administration et le monde de l'enseignement. Cette instance de concertation locale pourrait se réunir pour associer les milieux économiques et les AOM dans la décision de toute évolution de l'offre de mobilité mise en place, de la politique tarifaire et des taux de Versement Transport, afin d'adapter l'offre au plus près des besoins des employeurs et des salariés, du public comme du privé.

1 MOBILITÉ MULTIMODALE

10.
Créer
un HUB multimodal
métropolitain

*“ En 2018,
un automobiliste
lillois perd en moyenne
114 heures dans les
embouteillages aux
heures de fort trafic. ”*

La moitié des actifs qui travaillent dans la MEL sans y résider parcourent plus de 26,4 km pour se rendre au travail en 2014. En 2018, un automobiliste lillois perd en moyenne 114 heures dans les embouteillages aux heures de fort trafic. Le temps perdu dans les bouchons a augmenté de 7% en un an.

Il apparaît que les personnes qui se déplacent en voiture ont un fort besoin en mobilité et ont une forte attente pour utiliser un moyen de locomotion alternatif à la voiture.

Mais la périurbanisation s'étant structurée, pour l'essentiel, autour de la route et de l'usage de la voiture, elle offre peu de possibilité à d'autres modes de transport et manque d'infrastructures pour permettre la mobilité des salariés et le report modal. Résultat : 7 trajets sur 10 se font toujours en voiture, ce qui augmente la pollution, la saturation des routes et des systèmes économiques.

La mobilité pourrait être améliorée par la création de HUB autour des gares de Phalempin, Libercourt, Seclin, Pérenchies, Bailleul, Steenwerck, Nieppe, Strazeele (comme à Templeuve). **Il faut dépasser la seule fonction de transport des gares et créer des points de connexions stratégiques avec des bureaux, des espaces de coworking, des espaces commerciaux.** L'enjeu est de créer des lieux dans lesquels les gens ont l'habitude de se rassembler.

Des navettes de bus pourraient également être mises à disposition et emprunter les voies d'arrêt d'urgence pendant les heures de pointe pour effectuer des trajets quotidiens sur différents sites identifiés : zone commerciale d'Hénin Beaumont, parking Douvrin, parking du Conforama de Seclin, parking d'Avelin, zone commerciale de Faches Thumesnil. Les commerçants y seraient favorables

1 CO- VOITURAGE

11.

**Construire
10 nouvelles
infrastructures de
covoiturage ainsi
que des parkings
partagés**

“Permettre la fluidification du trafic tout en donnant la possibilité de travailler sur place...”

Construire des parkings silo et des parkings au sol de 500 à 2 000 places. Sur ces lieux, intégrer un “working café” ainsi qu’une aire de recharge électrique rapide. Le coût unitaire peut être estimé à 12M€ / aire, soit 120M€ pour les 10 infrastructures. Celles-ci permettraient aux automobilistes de l’extérieur de la métropole de faire du covoiturage. En créant et en utilisant des applications de mobilité, **cela permettrait d’attendre que le trafic se fluidifie tout en donnant la possibilité de travailler sur place**. Le prix du stationnement devrait être incitatif et donc réduit pour encourager les conducteurs au covoiturage.

Ces infrastructures devraient être construites à proximité des zones d’activités commerciales pour aider l’activité économique :

- Sur l’A1 : Carvin, Ikéa Hénin Beaumont, Avelin, Auchan Faches Thumesnil ;
- Sur l’A25 : Armentières, Nieppe, Auchan Englos ;
- Sur l’A22 : poste frontière de Neuville en Ferrain ;
- Sur l’A27 : poste frontière de Baisieux ;
- Sur l’A23 : Orchies.

Pour promouvoir la démarche, il faudrait développer la communication sur ces modes de transport et nous proposons que le “covoitreur” soit remboursé selon le nombre de ses covoiturages.

1 NOUVELLE MOBILITÉ 2

12. Intégrer des connexions innovantes de type Supraways

Ce mode de transport innovant évoqué par les acteurs économiques (MEDEF, Fédération des Promoteurs Immobiliers, CCI...) mérite d'être retenu pour la métropole. Il s'agit de couloirs aériens développés au-dessus des espaces publics à haut niveau de service.

Plus économiques et écologiques, les Supraways sont un moyen économique et efficace pour relier certains territoires. Ils répondent en effet aux enjeux de congestion, de pollution et de manque de moyens et d'espace. Ils peuvent devenir un réel outil de décongestion, de marketing et d'attractivité territoriale pour notre métropole.

1 FLUIDIFICATION DU TRAFIC

3

13.
**Investir
dans les
infrastructures
eurorégionales**

Selon le rapport de l'INSEE, il est constaté « Une intensification des flux domicile-travail en entrée et sortie de la MEL – juillet 2018 ». Les migrations pendulaires en sortie et vers la MEL se sont intensifiées depuis une dizaine d'années. Le nombre d'actifs qui viennent travailler dans la MEL a augmenté de 16%. Ce nombre peut monter à 70% en provenance de certaines communes de l'ancien bassin minier. Les distances parcourues pour se rendre au travail augmentent également, **ce qui place les Hauts-de-France en tête des régions françaises pour les distances parcourues dans les déplacements domicile – travail.**

En raison de ces déplacements, les autoroutes A1, A25 et A23 subissent un phénomène d'engorgement généralisé, qui trouve son origine dans la rencontre de nombreux points d'interconnexion. Ce phénomène impacte la densification du trafic sur les échangeurs de Seclin, Lesquin, Armentières et Orchies.

Absorbant un volume de trafic de 180 000 véhicules / jour en entrée de Lille, l'A1 n'est plus en capacité d'absorber un volume qui augmente pourtant aux abords de Lille (+ 20 000 véhicules au nord de Seclin et + 20 000 au nord de Lesquin). Il est à noter que 72 % des véhicules viennent ou partent de l'arrondissement de Lille.

En approche de Lille, l'A25 absorbe de 50 000 à près de 100 000 véhicules / jour ce qui constitue le principal lieu de congestion de l'autoroute et des routes annexes en termes d'intensité et de durée (saturation de 7h30 à 9h30 et 16h30 à 19h).

“ Les Hauts-de-France en tête des régions françaises pour les distances domicile / travail. , ,

En conséquence, il faut agir pour :

- **améliorer les grands axes existants et créer des voiries d'évitement; il est aujourd'hui essentiel d'investir dans des grands travaux de chaussée pour fluidifier la saturation ;**
- alléger l'échangeur de Lille-Hellemmes-Ronchin au regard des comptages Allegro donnés par la DIR ;
- doubler l'échangeur d'Englos et l'échangeur des 4 Cantons en venant de Tournai ;
- créer un autre échangeur pour desservir Lesquin, Vendeville et l'aéroport ;
- élargir les voies de circulation existantes dans leur terre-plein central et ouvrir les bandes d'arrêt d'urgence à la circulation des bus aux heures de pointe ;
- investir dans une autoroute dans l'Euro – Région pour désenclaver les Hauts-de-France, soulager l'axe autoroutier A1 et contourner la MEL.

TRANSPORTS

DOUX

14

14.

**Favoriser
les moyens de
transports doux
en assurant
la sécurité,
l'accessibilité et la
communication**

“ 60 % des salariés se déclarent prêts à utiliser le vélo comme moyen de transport au quotidien. ”

60 % des salariés se déclarent prêts à utiliser le vélo comme moyen de transport au quotidien selon l'ADEME. Les distances domicile / travail internes à la MEL sont en moyenne de 5,7 km (enquête mobilité MEL 2016). Ces distances peuvent être facilement accessibles à vélo. Pour autant, la part modale du vélo est de moins de 2% sur le territoire. Ce faible taux s'explique notamment par le manque de stationnement et le risque de vol accru. Pour lever ces freins, **il est aujourd'hui nécessaire de proposer des infrastructures sécurisées et accessibles, pour déployer la pratique du vélo. Et ainsi donc favoriser les moyens de transports doux en assurant la sécurité, l'accessibilité et la communication. Pour cela il faudrait :**

- inclure des solutions de stationnement dans toutes les politiques cyclables et dans les Plans de mobilité (PDM) ;
- sécuriser les moyens de transports doux en luttant contre le vol et les dégradations. 1 Français sur 5 renoncerait en effet à l'usage du vélo après un vol. Pour cela, il faut proposer des stationnements sécurisés à accès personnel, pour vélos, vélos à assistance électrique, vélo cargo et trottinettes, à proximité des lieux de travail et d'habitation. Ce stationnement doit être visible et intégré dans les espaces publics sur des places de stationnement de véhicules au profit des vélos. Par exemple, intégrer ce stationnement toutes les 10 voitures, et dans 5 ans toutes les 5 voitures ;
- intégrer des places de stationnement vélos/trottinettes, dans les projets de rénovation de logements ou d'espaces de bureaux ;
- développer un réseau cyclable structurant en aménageant les voies comme les berges de la Deûle et des zones protégées de chemins de fer, qui sont facilement aménageables et protégées du trafic routier. Ce réseau doit être balisé, fluide et il doit relier les pôles d'activités du territoire et les liaisons de transport en commun (en toute sécurité). (Exemple : 4 cantons > CRT Lesquin) ;
- mieux communiquer sur les axes de vélos qui existent, sur les zones de stationnement pour vélos et sur les liaisons entre les zones d'activité, pour faire un maillage vélo autour de la multimodalité.

LILL'EAU VERT

15. Lancer une grande opération de communication « Lill'eau vert » tous à vélo

Pour créer un plan d'investissement ou faire appel au mécénat pour contribuer à l'aménagement du réseau cyclable, nous pourrions lancer une grande opération de communication « Lill'eau vert » tous à vélo. Tous les acteurs se mobiliseraient autour de cette même journée : à l'école avec le passage du permis vélo pour les primaires – en se rendant à vélo pour ceux qui le peuvent au collège/lycée munis de leurs gilets fluo aux couleurs de l'opération (promotion de l'action sur les gilets fluo portés par les jeunes cyclistes) – et enfin pour tous les salariés (ou indépendants) qui se rendent sur leur lieu de travail. Ce même jour, il pourrait être proposé un accès V-Lille gratuit pour tout le monde.

MOBILITÉ

3.0

16

16.

**Faciliter
la culture
de la mobilité
- vs mobilité 3.0**

La mobilité est un enjeu essentiel de notre vie quotidienne et doit être encouragée par l'ensemble des acteurs du territoire. S'il existe des sites internet ou des applications de référence, ceux-ci n'ont pas bénéficié d'une assez bonne exposition pour être connus de tous. Plutôt que de réinventer ce qui existe et fonctionne très bien, il est nécessaire aujourd'hui de communiquer à tous les niveaux :

- en communiquant partout (villes, entreprises, administrations, écoles etc.) sur l'application mobile « Pass Pass Mobilité », qui doit devenir la référence en matière de mobilité. Celle-ci offre en effet toute l'information utile aux déplacements dans toute la Région (calcul d'itinéraires, horaires et tarifs des transports en commun, emplacement des parkings, vélos libre-service, autopartage, fil d'actualité, etc.) - Application gratuite sur Android et IOS ;
- en communiquant sur l'état du trafic sur les voiries grâce à l'affichage dynamique en temps réel pour informer le conducteur sur la saturation des voies, encourager le covoiturage, informer sur les aires de covoiturage à proximité ;
- en créant des Lab de nouvelles technologies pour mettre en place des actions de mobilité innovantes.

Pour les entreprises :

- en impliquant les salariés tout au long de l'élaboration du plan de mobilité (PDM) et en communiquant autour des actions mises en place ;
- en partageant le PDM avec l'AOM de référence et en ayant un référent à disposition pour échanger et faire évoluer le plan si nécessaire ;
- en menant des campagnes de publicité sur la mobilité et

les modes de déplacements doux en mettant en place des fiches d'accessibilité des sites / applications pour faciliter l'accès des collaborateurs aux informations. Et en proposant des alternatives possibles sur l'accès aux sites : voiture, bus, métro, tramway, vélos privés, V'lille, etc. ;

- en mettant à disposition des salariés des plateformes de covoiturage dans les entreprises et dans les regroupements d'entreprises. Cela peut être sur l'intranet ou sur un groupe dédié pour trouver des "covoitureurs" potentiels, avec partage d'itinéraires, d'horaires et de bonnes pratiques ;
- en banalisant l'utilisation des données cryptées par l'entreprise pour créer une base de données qui recense les habitudes des salariés volontaires et les conseille sur les moyens de transports et sur les meilleurs itinéraires.

“ Chaque organisation doit intégrer la mobilité dans sa stratégie et ne plus créer des déplacements sans avoir comme critère de trouver des solutions de mobilité. ”

LILLE en

EAU

17.

**Promouvoir
l'eau
dans la
métropole**

*“ La Métropole
de Lille doit
se réapproprien
l'eau. ”*

La métropole de Lille doit se réapproprier l'eau.

Lille (dont le nom provient historiquement de Isla, Insula, l'île) a été une ville traversée par de nombreux canaux progressivement recouverts pour des raisons d'hygiène notamment. Cela étant, **l'eau demeure un élément essentiel de notre géographie de l'Europe du Nord, de notre histoire et de notre économie. Elle peut contribuer au développement de l'image de la métropole.** De nombreux travaux ont été réalisés sur le sujet par le club Gagnants avec Pierre de Saintignon et les Voies navigables de France autour notamment de la reconquête de l'eau dans la métropole.

Dans ce cadre, il peut être proposé de :

- développer l'accueil des bateaux de croisières et des bateaux de plaisance ;
- poursuivre l'aménagement des canaux et voies navigables ;
- amplifier le « verdissement » de la métropole : création de parcs, d'espaces verts, notamment en milieu très urbanisé, développer les chemins de randonnées le long des canaux ;
- combiner l'usage de navettes fluviales avec des modes de transport doux ;
- remettre en eau l'avenue du Peuple Belge.

MOBILITÉ

DOUCE

18

18.

**Intégrer
la mobilité douce
aux Plans Locaux
d'Urbanisme
(PLU)**

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) définit un ensemble de règles urbaines et de prescriptions en termes d'aménagement à destination des communes. Il doit veiller à conserver l'équilibre entre préservation des espaces naturels et développement des espaces urbains. Le PLU n'incite bien souvent que peu à la mobilité douce, alors qu'il devrait en être un véritable levier pour rapprocher les espaces économiques et l'habitat.

Pour les parcs d'activités

La Métropole Européenne de Lille compte, à ce jour, 170 parcs d'activités avec des statuts différents, principalement commerciaux ou consulaires, sans oublier les différents parcs privés. Elle va investir 28 M€ sur 9 d'entre eux, qui feront l'objet d'une redynamisation. Les travaux porteront sur l'aménagement des voiries et des modes doux de circulation, la sécurité des bâtiments et le mobilier urbain. L'offre de services aux entreprises et aux usagers, la culture du collectif ou encore la mutualisation des ressources vont être renforcées.

Il faut aussi :

- **recenser le plan de déplacement et les besoins de chaque collaborateur de chaque entreprise afin de s'assurer que l'offre Mobilité faite aux salariés soit satisfaisante tant en qualité qu'en quantité ;**
- étudier le parcours du salarié entre son habitation et son lieu de travail pour faire sauter les points de blocage (discontinuité des pistes piétonnes, fréquence de desserte des bus insuffisante...);
- recenser les transports en commun ou transports partagés déjà utilisés sur les différents sites. Tout ceci avec la validation du « patron » de la Mobilité.

En fonction des informations il faudrait :

- installer des abris à vélo et trottinettes au sein des parcs, ou à proximité ;

- installer des stations de covoiturage au sein des parcs ;
- installer des navettes (plutôt électriques) qui permettent aux utilisateurs de se rendre vers un lieu stratégique de la métropole : gares, stations de métro/tramway/bus, parkings relais... ;
- limiter les déplacements : faire venir les services qu'attendent les collaborateurs au sein des parcs : Food trucks, primeurs, conciergerie...

Pour l'habitat, il faudrait :

- créer des stationnements sécurisés et accessibles pour les vélos, vélos électriques et trottinettes sur les espaces publics et privés, notamment à proximité des gares et dans les stations de transports collectifs ;
- favoriser les substitutions de places de stationnement classiques par des places équipées de véhicules électriques en autopartage ;
- permettre à travers le PLU2 pour les opérations neuves, de remplacer des places classiques par une place livrée avec un véhicule électrique. Ceci dans la proportion de 4 places classiques vs une place électrique et un véhicule. Ces mini flottes supposent les capacités de chargement nocturnes et de mise en place au sein de la copropriété en impliquant le syndic-gestionnaire ;
- **intégrer dans tous les PLU de la région la mobilité douce sur les opérations neuves. Il n'est plus possible de construire un bâtiment qui ne prenne pas en compte la mobilité. Les PLU doivent être adaptés ;**
- introduire la mixité dans le PLU (via une révision) pour permettre l'implantation, au sein de quartiers résidentiels, des commerces, des activités ou des équipements, vecteurs de développement économique et de réduction des déplacements motorisés.

1 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

19

19.
Rapprocher
les zones
économiques
des zones
d'habitation
à travers les Plans
Locaux d'Urbanisme
(PLU)

Le déficit d'emplois au sud pousse les actifs à chercher un travail éloigné de leur domicile, tandis que le nord de la métropole concentre les pôles principaux d'emplois. Cette concentration est une des causes de déplacements des salariés et par conséquent de la saturation du réseau. Le sud de la MEL est devenu un territoire davantage dortoir et résidentiel, mais avec un déficit d'emplois. **Il est donc aujourd'hui impératif de repenser l'aménagement du territoire afin de rééquilibrer l'espace de l'activité professionnelle et l'habitat.**

Outre améliorer le niveau de desserte et de services des transports dans toute la Région, il faut que les services de l'Etat, conjointement avec la Région et la MEL, mènent une vraie politique en :

- publiant en amont une carte de la mobilité sur les zones à favoriser pour développer l'habitat, au regard de la saturation des modes de mobilité existants et de l'engorgement du trafic ;
- optimisant les infrastructures sur les territoires périurbains pour renforcer la qualité du maillage et maximiser l'articulation des différents réseaux ;
- stoppant les implantations au Nord, et en encourageant l'implantation d'entreprises en périphérie de la MEL, sur les versants est, ouest et surtout sud pour relancer le développement économique de ces zones et ainsi réduire l'engorgement des routes et les émissions de GES et de particules. Sans préjudice du retour des commerces et services en centre ville, et favoriser l'accès au logement des

salariés dans ces centres, en développant l'offre locative et l'accès à la propriété abordable durablement sociale (BRS) ;

- créant des conditions favorables pour les entreprises, afin qu'elles s'installent en périphérie de la métropole (sur la route de la Bassée, Armentières, Seclin, Lesquin, Orchies, Luchin, etc.);
- **mettant en place des mesures d'incitation au déménagement**, à travers un recensement dans les entreprises des intérêts portés au déplacement au barycentre du lieu d'habitation des collaborateurs ;
- arrêtant les affectations de zones dans le PLU, et aussi permettre la mixité entre les terrains et libérer du foncier pour fluidifier la métropole.

4 ESPACES URBAINS

20. Utiliser le patrimoine public délaissé pour la mobilité douce : exemple de la SNCF

La reconquête des espaces urbains délaissés comme les friches (industrielle, ferroviaire, militaire, commerciale) est un enjeu majeur en matière d'urbanisme durable et de renouvellement urbain pour les collectivités, ce qui permettrait de :

- limiter l'étalement urbain en utilisant les espaces délaissés de la ville ;
- pouvoir offrir de nouvelles opportunités d'aménagement.

Majoritairement localisées en milieu urbain (proches des voies d'eau, des axes ferrés et des grands axes routiers) les friches constituent d'importantes réserves foncières pour développer des projets d'aménagement et de mobilité. Il s'agirait de mobiliser tous ces espaces fonciers (notamment les voies ferrées délaissées ou supprimées) pour y développer des voiries douces. La SNCF détient aujourd'hui 15 000 hectares de gares et voiries totalement délaissés et 1500 hectares sur la Métropole Européenne de Lille. Une partie pourrait être consacrée à cette reconquête.

Ex : Ligne Comines-Lille supprimée

21 VERSEMENT TRANSPORT

21.

**Exonérer
de Versement
Transport (VT)
toute entreprise
mettant en place
un service de
mobilité dédié à
ses salariés**

Dans les Hauts-de-France, les entreprises ont payé plus de 402 millions € de Versement Transport en 2018, pour financer les transports collectifs. Cet impôt pèse 278€/salarié/an en région et 450€/salarié/an dans la Métropole Européenne de Lille. Il constitue la principale ressource des Autorités Organisatrices de la Mobilité. Pourtant, les réseaux de transports collectifs laissent parfois à l'écart d'importantes zones d'emplois et les entreprises n'ont aucune visibilité, ni sur les dépenses, ni sur leur efficacité. Ce prélèvement est d'autant moins justifié :

- qu'il ne garantit pas un retour sur investissement aux entreprises en termes de services puisque les réseaux de transport ne desservent pas toutes les entreprises assujetties ;
- que les entreprises prennent déjà en charge 50 % du coût des abonnements des transports en commun des salariés.

Les entreprises et les inter-entreprises sont au cœur des problématiques de mobilité et ont donc une responsabilité et un rôle à jouer pour proposer des alternatives au recours à la voiture individuelle pour le trajet domicile – travail. **Pour être incitées à prendre des mesures en faveur de la mobilité qui engagent du temps et un coût financier, les entreprises devraient avoir un taux de VT réduit, pouvant aller jusqu'à la suppression, en fonction de leur contribution.**

D'ailleurs, selon la loi, toute entreprise qui assure le transport de ses salariés est exonérée de Versement Transport, acquittée au titre des salariés transportés (exonération du VT au prorata des salariés concernés). Pour que l'entreprise soit accompagnée et conseillée sur les meilleures démarches à mettre en place et sur le fléchage de son VT, nous proposons qu'un référent technique mobilité soit nommé et dédié par l'AOM.

Les mesures mises en place par l'entreprise pourraient être de :

- optimiser les déplacements professionnels des salariés au travers de leur Plan de mobilité (PDM). Ceci concerne à la fois les entreprises d'au moins 100 salariés, mais peut également concerner les entreprises de taille inférieure (éventuellement regroupées par une approche inter-entreprises ou réunies sur un même site) ;
- encourager, auprès de leurs salariés, dans leur PDM, la mobilité douce, le covoiturage, le vélo, les transports en commun et proposer des incitations financières en faveur des transports doux, qui s'ajoutent aux 50% du remboursement transport ;
- mettre en place des solutions de transport dédiées : navettes, bus, aires de covoiturage, autopartage dès l'embauche, etc. ;
- investir dans des aménagements « privés » sur site : accessibilité, sécurité et stationnement pour les vélos, les trottinettes, bornes de rechargement pour voitures électriques, vélos au sein des parcs d'activité / zones d'entreprises / espaces multi-entreprises ;
- favoriser la mise en place d'une flotte de véhicules pour les voitures de service et de fonction (hybrides, électriques) ;
- communiquer auprès des collaborateurs sur l'accès aux transports doux et sur les facilités offertes par les transports en commun (prise en charge de frais par l'entreprise, voie d'accès, applications dédiées...).

TRANSPORTS FERROVIAIRES

22. Valoriser les transports ferroviaires et imaginer le train de demain

Écologique, économique et capacitaire, le train permet de couvrir rapidement de longues distances, participe à désenclaver les territoires et représente une vraie solution de mobilité pour l'avenir. Pourtant, selon un rapport de la Cour des Comptes sur les TER Hauts-de-France, les dépenses importantes se sont paradoxalement accompagnées d'une baisse de la fréquentation. Aujourd'hui, le taux de remplissage des TER n'est en effet que de 25 %, en raison d'une qualité de service souvent considérée comme insuffisante par les usagers.

“ Redonner toute sa place au transport ferroviaire ”

Pour redonner toute sa place au transport ferroviaire, il est donc nécessaire de le moderniser et d'améliorer les conditions de trajet pour transformer ce temps contraint en un temps utile et agréable. Pour cela, il faudrait :

- restaurer la confiance des utilisateurs en proposant des trains qui circulent et à l'heure ;
- renforcer la qualité du service et notamment au sujet de la propreté et de la sécurité ;
- améliorer le confort des trains en prenant en compte les attentes des différents publics qui empruntent ce mode de transport (travailleurs, touristes, familles, etc). Proposer différents espaces modulables, ce qui permettrait de tenir compte de l'affluence et de s'adapter aux besoins des utilisateurs (espaces de dialogues, espaces calmes et confidentiels pour les personnes qui travaillent, etc.) ;
- faire un train connecté, fournissant l'accès à internet à chaque utilisateur, en train et en gare, ainsi que suffisamment de prises en bon état de fonctionnement ;
- favoriser le report modal en développant les pôles d'échanges et en construisant des infrastructures adaptées : parkings gares, compartiments à vélo, trottinettes dans les trains, proximité des réseaux de bus, métro, tram, etc. ;
- faire des gares de véritables centres ressources de la mobilité, permettant aux personnes d'attendre, de travailler, de discuter, et d'avoir toutes les informations nécessaires sur les déplacements (itinéraires, tarifs, horaires, aires de covoiturage, stationnement, etc.) ;
- développer des espaces de coworking disponibles, propres, accessibles et connectés pour tous, que ce soit dans les trains ou dans les gares.

TRAIN DU FUTUR

23. Créer le train du futur by les Hauts-de-France

Nous pourrions aller plus loin encore en imaginant le train du futur by les HDF : **une offre innovante pensée par les industriels HDF pour les usagers de la MEL et de la région**. Certains wagons prendraient la forme de showroom avec écrans digitaux, fauteuils ergonomiques, sièges connectés, offre médias (TV/radio/journaux locaux), le petit déjeuner pour les lève-tôt ou encore le sac de course (drive / épicerie locale) à récupérer en sortie de train dans un casier prévu à cet effet sur le trajet du retour.

Notre train du futur allie promotion économique et touristique – économique la semaine avec ses services ++ ou premium adressés aux usagers et travailleurs, et touristique le week-end en valorisant la région et ses savoir-faire tout au long du trajet (par ex Lille-Lens pour se rendre au Musée du Louvre).

Ses wagons pourraient prendre des allures d'événementiels lors de la semaine Ecole-Entreprise / ou encore la semaine de l'Industrie pour promouvoir les métiers de demain ou encore l'alternance.

2 NAVETTE LILLE-LESQUIN

24.

Créer une desserte en site propre entre le centre ville de Lille et l'aéroport de Lesquin

Les grandes villes françaises comptent une desserte de leur aéroport en site propre afin de faciliter l'accès des voyageurs et d'alléger les déplacements en voiture. Nice comme Toulouse possèdent un tramway, Lyon un métro. Lille doit aller plus loin que l'actuelle navette et développer un lien régulier et rapide vers son aéroport.

“ La solution supraways semble être la réponse la plus adaptée pour la desserte de l'aéroport. ”

INCLUSION

25

25.

**Promouvoir
l'inclusion par
le maillage
des différents
acteurs et actions**

Le taux de chômage demeure particulièrement élevé dans notre territoire (11,1 % dans le Nord avec 12,6 % sur le bassin d'emploi de Roubaix-Tourcoing et 9 % sur le bassin de Lille au 3ème trimestre 2019 (Insee), et davantage encore parmi certaines catégories de population comme les jeunes, les seniors, les demandeurs d'emploi de longue durée ou encore les personnes en situation de handicap.

En 2019, plus de 2 millions de personnes sont exclues du marché de l'emploi au niveau national (demandeurs d'emploi depuis plus d'un an). Près de 300 000 le sont dans la région, dont 176 000 demandeurs d'emploi depuis plus de 2 ans, sans compter les invisibles qui ne sont pas inscrits dans les structures d'accompagnement vers l'emploi.

La question de l'inclusion des publics est donc un sujet primordial aujourd'hui.

Mais qu'est-ce que l'inclusion ? Ce terme utilisé et popularisé depuis peu. Est-ce le contraire de l'exclusion ? La commission européenne propose la définition suivante : « L'inclusion active consiste à permettre à chaque citoyen, y compris aux plus défavorisés, de participer pleinement à la société, et notamment d'exercer un emploi. L'inclusion active vise à traiter différents problèmes : la pauvreté, la pauvreté des travailleurs, l'exclusion sociale, la segmentation des marchés du travail, le chômage de longue durée, les inégalités hommes-femmes. »

De nombreuses études démontrent les bénéfices de la diversité : par une dynamique de complémentarité des cultures, des expériences et des perspectives. On représente mieux la population, dans le « vivre ensemble » de la société toute entière...

De nombreux acteurs se mobilisent au quotidien pour l'inclusion des citoyens et de nombreuses initiatives locales sont mises en place. Cependant, ces actions sont la plupart du temps **réalisées de façon isolée**, les unes à côté des autres et ne sont ni coordonnées, ni reliées entre elles.

La MEL pourrait avoir un rôle de coordination, de fédération d'accompagnement et de promotion, aux côtés des maires, des acteurs de l'inclusion et du monde entrepreneurial. Il faudrait décloisonner ces projets et événements en invitant toutes les structures qui peuvent agir dans le secteur géographique de l'action. Il faudrait mobiliser le monde économique, social et politique pour mieux promouvoir ces actions avec les parties prenantes qui peuvent agir favorablement.

Dans ce cadre, le Medef Lille Métropole s'est associé à la MEL pour proposer le déploiement d'une action "100% Inclusion" sur le territoire associant différents acteurs sociaux, d'accompagnement des publics, de formations, du domaine du numérique et du monde de l'entreprise.

La démarche « 10% pour tout changer » mérite également d'être déployée sur la métropole au service d'une économie inclusive avec les dirigeants prêts à s'y impliquer : 10% pour tout changer pour que la révolution entrepreneuriale, sociale et écologique soit à la hauteur des enjeux sociaux et environnementaux. Les entreprises mobilisées dans cette initiative souhaitent passer du discours aux actions concrètes. Passer le seuil des 10% d'entreprises engagées sur le territoire permet de créer un point de bascule qui facilitera le changement systémique de notre société.

*“ On représente mieux la population
dans le vivre ensemble de la société
toute entière... ”*

26

GUICHET UNIQUE EMPLOI

26.

**Créer un guichet
unique emploi
dans chaque
commune**

*“Créer des guichets
uniques pour rendre
plus agiles les
démarches emploi...”*

Les élus en général et les maires en particulier sont nombreux à proposer des rencontres et permanences à destination des citoyens de leur ville. C'est l'occasion d'être à l'écoute de leurs préoccupations et difficultés, notamment dans le cadre de leur recherche d'emploi.

Ils rencontrent par ailleurs des entrepreneurs qui peuvent leur faire part de leurs difficultés de recrutement.

Les demandes et les offres d'emploi reçues par les élus pourraient être réceptionnées localement dans les communes pour être ensuite relayées en s'appuyant sur :

- les outils emploi déjà existants sur leur territoire (Pôle Emploi, Missions locales, Proch'Emploi...) qui pourraient rapprocher entreprises et candidats ;
- l'organisation de rencontres régulières de candidats reçus par les élus / entreprises du territoire ;
- la diffusion des offres / demandes sur un site commun MEL ou sur les sites des mairies ;
- la diffusion d'une newsletter à destination des entreprises reprenant les profils des demandeurs d'emploi reçus ;
- les réseaux d'entreprises qui pourraient relayer l'information.

L'objectif de ce guichet, qui peut être physique ou virtuel, est de créer des circuits courts, des contacts directs et de rendre plus agiles les démarches emploi, tant du côté des entreprises que des citoyens.

SERVICES SOCIAUX

27.

Mieux communiquer et renforcer les liens entre les services sociaux des communes et les entreprises

Le rôle des élus est capital pour mettre à jour la cartographie des entreprises de leur territoire. Les mairies doivent avoir une connaissance et un fichier de coordonnées des entreprises à jour.

Cette connaissance pointue du tissu économique permettra de **communiquer auprès des entreprises sur les différents sujets pouvant les intéresser : les aides destinées aux entreprises, les accompagnements au développement économique, les logements sociaux, les actions sociales et autres accompagnements proposés aux citoyens de la ville...**

Au-delà de la communication, les mairies peuvent aller encore plus loin avec les entreprises pour en améliorer les liens et les actions positives. Sur le plan social, les entreprises et surtout les PME peuvent en effet être démunies face aux **difficultés sociales rencontrées par certains de leurs salariés**. De nombreux accompagnements existent notamment dans les centres communaux d'action sociale (CCAS). Il est important de renforcer les liens entre ces structures et les entreprises à l'échelle communale afin de trouver des solutions.

CONTRAT ACCOMPAGNEMENT INCLUSION

28. Proposer un contrat d'accompagnement Inclusion

Il faudrait créer un contrat d'accompagnement Inclusion pour les publics en situation d'exclusion, en élargissant par exemple le contrat d'engagement réciproque proposé aux bénéficiaires du RSA et/ou le dispositif Garantie jeunes ce qui renforcerait les initiatives des entreprises sur l'inclusion. Ce contrat pourrait être proposé pour une durée variant de 6 mois à 1 an. Il offrirait aux entreprises la possibilité d'accéder à un dispositif d'insertion plus flexible et plus souple.

Cette proposition va dans le sens des projets du gouvernement qui prévoient la possibilité pour une entreprise d'ouvrir elle-même l'agrément d'insertion à partir du moment où les personnes rentrent dans les critères définis.

Ce contrat d'accompagnement pourrait être accompagné d'une formation selon les besoins.

L'objectif de ce contrat est avant tout de permettre à des personnes en situation d'exclusion de leur ouvrir les portes de l'entreprise, et de travailler sur le développement de leurs compétences et de leur employabilité.

ENTREPRENEURIAT ET QUARTIERS

29. Développer l'entrepreneuriat dans les quartiers

L'entreprise demeure un lieu fondamental de socialisation, d'intégration et de développement. Elle peut être une force de changement positif de la société y compris dans des quartiers marqués par des difficultés sociales fortes. Il est indispensable de développer l'envie d'entreprendre par des démarches simples et motivantes. Dans ce cadre, des démarches comme « Pour toi l'entrepreneur » à Lille ou les actions portées par le fonds de dotation animé par Pierre GATTAZ, "Y croire", doivent être développées et soutenues par la MEL.

CAMPUS DE L'INCLUSION

30. Créer un Campus de l'inclusion pour les dirigeants d'entreprise de la métropole lilloise

L'entreprise a un rôle majeur dans l'inclusion. D'ailleurs, les grands groupes considèrent l'inclusion comme une composante structurelle de l'entreprise. Les PME maillent leurs besoins avec leur territoire.

L'enjeu est aujourd'hui de développer l'inclusion dans toutes les entreprises du territoire.

Pour construire ensemble une société plus inclusive, il est important d'embarquer les entreprises à acheter inclusif, recruter inclusif, partager inclusif, bref entreprendre de manière inclusive.

C'est pourquoi nous proposons de mettre en place rapidement sur la métropole lilloise un campus de l'inclusion destiné aux dirigeants d'entreprise de façon à pouvoir les former et les accompagner sur ce sujet de l'inclusion.

La MEL pourrait être actrice et nous aider dans la mise en oeuvre, la création et la promotion de ce projet.

IMMERSION ÉLUS

31. Développer les visites de découverte des entreprises à l'attention des élus de la MEL

Le rapprochement des élus et des entrepreneurs est un élément essentiel pour améliorer la connaissance réciproque de leur métier et faire tomber les a priori pour :

- permettre aux élus de connaître les entreprises de leur territoire afin qu'ils puissent en connaître le fonctionnement, les besoins, pour lever les freins et accompagner leur développement. Par exemple, par la mise en relation avec le service d'aménagement du territoire pour étudier ensemble les projets de la ville et organiser la mobilité en tenant compte des projets des entreprises et de la commune ;
- de réaliser de vrais temps d'échanges entre les élus et les entrepreneurs, via des visites d'entreprises et de prendre le temps de mieux se connaître. Ainsi créer des ponts entre leurs deux mondes et permettre des décisions vertueuses pour les deux parties. En effet, des décisions concertées éviteraient des décisions contradictoires et même de co construire des projets partenariaux dont la mutualisation assurerait des économies d'échelles.

32. CLAUSE SOCIALE

32. Inclure systématiquement une clause sociale dans la rédaction des Appels d'Offres

Les acteurs publics choisissent leurs fournisseurs par le biais d'appels d'offres. Pour définir le prestataire retenu, des critères sont définis et celui qui reçoit la meilleure note est retenu.

La note est généralement basée sur 2 critères : technique et prix. Elle devrait être systématiquement basée sur un 3ème critère qui correspondrait à l'engagement sociétal et environnemental de la structure candidate.

Pour aller plus loin, cette clause RSE devrait représenter a minima 30% de la note pour s'assurer d'un impact suffisamment significatif.

INCLUSION NUMÉRIQUE

33.

Accroître
la lutte contre
l'illectronisme
pour une
métropole
digitale
inclusive

“ Vaincre l'illectronisme ”

« En 2019, 15 % des personnes de 15 ans ou plus n'ont pas utilisé Internet au cours de l'année, tandis que 38 % des usagers manquent d'au moins une compétence numérique de base et 2% sont dépourvus de toute compétence. **Ainsi, l'illectronisme, ou illettrisme numérique, concerne 17 % de la population. Une personne sur quatre ne sait pas s'informer et une sur cinq est incapable de communiquer via Internet.** Les personnes les plus âgées, les moins diplômées, aux revenus modestes sont les plus touchées par le défaut d'équipement comme par le manque de compétences. » «Source Etude INSEE du 30 oct. 2019 ».

De plus en plus de services (publics ou privés) sont dorénavant majoritairement (voire uniquement) accessibles en ligne pour prendre un rendez-vous ou avoir une information. Pour y parvenir, cela nécessite d'être à l'aise avec l'outil informatique et de naviguer aisément sur internet. Malheureusement à l'ère des réseaux sociaux (comme nous le révèle une récente étude de l'INSEE), ce n'est pas le cas pour 17% de la population. Pour vaincre l'illectronisme, la MEL pourrait :

- développer des classes numériques, pour permettre aux enfants dès le plus jeune âge de se familiariser de manière pédagogique avec les outils informatiques adéquats ;
- développer des tiers-lieux ouverts avec la présence de médiateurs numériques pour accompagner les citoyens éloignés du numérique ;
- mener une grande enquête sur la métropole, pour avoir un état des lieux des compétences et usages numériques et ainsi proposer des dispositifs adaptés à nos territoires. Cette démarche permettrait une communication ciblée et une mise en avant des dispositifs existants.

EMPLOIS ET DIGITAL

34.

Accompagner le
développement
des emplois dans
le digital

“ Le numérique est un des secteurs clés de l'économie métropolitaine. ”

Aujourd'hui le numérique est un des secteurs clés de l'économie métropolitaine.

Cependant malgré de nombreuses formations existantes, les entreprises peinent à recruter ou garder les cadres dans leurs entreprises. La technologie évolue rapidement parfois même plus rapidement que les formations. En 2019, le volume de recrutements dans l'informatique pourrait varier entre 58 790 et 63 260, soit une progression comprise entre 5 % et 13 % par rapport à 2018 (source APEC). Quand les salariés sont présents, les entreprises font face à un turn-over important à cause de la rareté des profils en raison du terrain de jeu mondial qu'il constitue. Il faudrait ainsi :

- **en lien avec le Rectorat, créer de nouvelles offres de formation ou compléter les offres existantes dans le domaine du digital ;**
- **créer un passeport digital métropolitain pour valider l'acquisition des connaissances autour des impacts du digital. (Personal branding, e-reputation, services en ligne...)**
- **dans les formations du digital, sensibiliser davantage les étudiants aux enjeux liés à la relation client (compréhension du besoin, collaboration, etc...).** Beaucoup de nos ingénieurs sont passionnés par la technique mais trop peu sont sensibilisés à l'importance de cette notion clé pour l'entreprise.

ATTRACTIVITÉ INTERNATIONALE

35. Développer une offre de services pour attirer des talents internationaux dans le digital

Avec les tensions du marché de l'emploi pour certains secteurs (notamment dans la recherche et le digital par exemple...) il devient important de développer l'offre d'attractivité internationale de la métropole pour offrir les services attendus à une population de cadres internationaux. En effet, nous ne pourrons pas concurrencer les rémunérations et avantages des sociétés et centres de recherche nord-américains, mais nous pouvons mettre en avant d'autres avantages comme notre mode de vie (art de vivre, accueil,...) l'implication au travail etc.... Avec Hello Lille et Lille's Agency il faudrait développer une offre globale qui permette à la fois d'accompagner les talents mais aussi leur conjoint(e) dans leur intégration (jusqu'au logement), leurs enfants et pérenniser les liens avec les écoles internationales qui se développent sur notre territoire pour leur offrir un kit global d'accompagnement et d'intégration. Accompagner aussi les commerçants, les collectivités pour développer leurs compétences linguistiques et avoir des informations accessibles en anglais. Ainsi nous serions plus attractifs pour attirer les talents internationaux et garder les talents de notre territoire en faisant de la MEL une Métropole Internationale.

EXEMPLARITÉ DIGITALE

36.

Développer
l'usage du digital
par l'exemplarité
de la MEL

*“ Et si on mesurait
l’empreinte digitale de
la MEL? ..*

Le digital constitue une véritable révolution. Les chefs d'entreprises savent que l'impact est majeur pour leur développement. Même si cette révolution commence à s'introduire au sein des collectivités locales, il faut accélérer son développement. Nous sommes convaincus que l'usage du digital peut améliorer le fonctionnement même de la collectivité et par conséquent le service rendu aux citoyens. L'exemplarité digitale de la MEL passerait par :

- des services en ligne pour les usagers tout en dématérialisant au maximum les démarches administratives pour **aller vers la e-administration** ;
- **la prise en compte dans chaque commande publique de la question du digital** pour inciter les entreprises à en prendre le virage ;
- la valorisation **des communes engagées dans cette démarche de digitalisation par un label** (à créer ou existant) qui valoriserait la démarche. Les critères de labellisation pourraient être : le site internet, les services en ligne (formalités administratives, bibliothèque, garderie, cantine, paiement en ligne...), la qualité des services digitaux, l'accompagnement des commerces de proximité sur la création et/ou l'amélioration de leur empreinte digitale (site internet, réseaux sociaux, paiement dématérialisé...);
- le positionnement de la MEL en tant que facilitateur du déploiement des réseaux (aider à finaliser le déploiement de la fibre optique pour tous, faciliter l'implantation de nouvelles antennes 4G et bientôt 5G pour avoir la métropole la mieux couverte d'Europe).

TRANSFORMATION DES ENTREPRISES

37.
**Accompagner
l'innovation et la
transformation des
entreprises
par le digital**

“ Privilégions le Back to Local dans le digital ”

Sur les 10 dernières années, les incubateurs et accélérateurs se sont multipliés afin d'accompagner la révolution digitale. Ce sont désormais des lieux vivants et iconiques pour les startups et la région avec leurs programmes d'accompagnement soutenus par l'argent public. Les startups se sont multipliées, des emplois ont été créés. Le financement de ces structures est principalement indexé sur le nombre de startups accompagnées. Ce sont encore une fois les startups qui sont largement soutenues alors même que les entreprises existantes ont des opportunités évidentes à saisir dans le digital.

Notons que le territoire métropolitain compte des entreprises d'exception et des compétences dédiées, pourtant méconnues des grands donneurs d'ordre qui vont chercher la compétence ailleurs en France et parfois à l'étranger...

Face à ce constat, nous proposons de :

1. **mettre en place des incitations fiscales sur une thématique dédiée pour attirer des investissements et rassembler « les meilleures » entreprises à potentiel ;**
2. **évaluer l'accompagnement public à l'innovation digitale :** faire un état des lieux de cette décennie pour identifier les bonnes pratiques de l'accompagnement et du financement public fléché vers les startups : comment aller chercher plus de performance ? Imaginer et adapter de tels dispositifs pour les TPE, PME et ETI ;
3. **privilégier le “Back to local”**, en favorisant la connaissance des acteurs et des compétences de notre territoire sur le digital.

REVERSE MENTORING

38. Développer le mentorat inversé dans la métropole

Démarche d'inspiration anglo-saxonne, le reverse mentoring permet la rencontre de dirigeants expérimentés avec de jeunes entrepreneurs. Ce dispositif a été développé dans de grands groupes avec succès. **L'objectif serait de créer des groupes de volontaires issus des entreprises métropolitaines PME, ETI et starts-up et de développer la démarche à titre expérimental avant de la généraliser.** Il faut ainsi mettre en lien les pôles de compétences, les incubateurs, les ruches d'entreprises et les syndicats qui accompagnent les entreprises pour créer ce lien et des sessions de rencontres. Allier l'expérience des entrepreneurs avec ceux qui portent des idées novatrices permettrait aux deux de pouvoir réussir leurs projets. Le MEDEF Lille Métropole en lançant, cette année, sa première promotion de Reverse Mentoring, se place au service de la MEL pour généraliser ce dispositif afin de mettre en lien les différents écosystèmes et ainsi inciter les entreprises à se transformer et à innover ensemble.

RECHERCHE APPLIQUÉE

39.
Créer
un groupement
d'employeurs de
thésards

*“ Il est fondamental
de progresser sur ces
collaborations encore
timides.. ”*

Le lien entre innovation et recherche au sein de l'enseignement supérieur doit être renforcé. Il s'agit d'un partenariat gagnant-gagnant. Or au-delà des dispositifs existants (CIFRE...), il est fondamental de progresser sur ces collaborations encore timides. Le dispositif des groupements d'employeurs de thésards pourrait permettre d'élargir la mise à disposition de doctorants au sein des entreprises.

Aujourd'hui un thésard en contrat CIFRE doit réaliser son contrat de trois ans dans une seule structure. Dans un monde qui accélère, cette période n'est plus adaptée au temps de l'innovation. Par ailleurs, l'étudiant(e) ne travaille que sur une partie précise en lien avec sa formation et sa compétence.

L'embauche de doctorants en convention CIFRE dans un groupement d'employeurs permettrait de les embaucher pour la durée de la convention. Pendant cette période ils seraient affectés à des missions plus courtes. L'entreprise pourrait ainsi avoir plusieurs compétences en même temps pour répondre à un besoin transversal et sur une durée plus courte. Il pourrait ainsi répondre à son besoin rapide d'innovation et de transformation. Les doctorants en thèse auraient de leur côté plusieurs expériences sur leur domaine de compétence et deviendraient ainsi plus employables.

4 INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

40. Accompagner les entreprises sur les enjeux de l'intelligence artificielle

Le Medef de Lille, en partenariat avec OPCALIA, l'Etat et le Conseil Régional, a mis en place un dispositif d'accompagnement des entreprises et de leurs salariés face aux enjeux de l'intelligence artificielle. 15 entreprises vont être accompagnées au cours de l'année 2020. Il faut développer cette démarche et pouvoir la proposer à l'ensemble des entreprises du territoire. **La MEL pourrait ainsi aussi accompagner des entreprises ou des collectivités dans cette démarche avec le MEDEF.**

ÉCOLE ENTREPRISE

41. Promouvoir le clubster école-entreprise

A l'initiative du Medef régional, des branches professionnelles et des organisations patronales se sont associées pour promouvoir l'entreprise auprès des élèves et des enseignants. En partenariat avec l'académie de Lille, des visites d'entreprises, témoignages, rencontres sont organisées. Autant d'initiatives prévues tout au long de l'année et autour de la semaine école-entreprise. Cette démarche touche 250 enseignants chaque année et 1200 élèves sur le territoire. Il faut aller plus loin en nous donnant l'objectif de doubler le nombre d'élèves et d'enseignants impliqués chaque année !

42. Optimiser les ressources consacrées à l'attractivité

L'Agence d'Attractivité Hello Lille créée par la MEL en février 2019 a insufflé une véritable dynamique de promotion de notre marque territoriale. L'agence doit désormais développer ses capacités d'intervention. L'essentiel de son budget provenant d'une subvention de la MEL, elle-même financée par les taxes de séjour récoltées par les hôteliers auprès de leurs clients, il serait utile d'être transparent sur l'utilisation de cette taxe.

Par ailleurs, la Métropole de Lille est la seule en France à compter encore 8 offices de tourisme. C'est une vraie déperdition de moyens. Il faudrait les regrouper pour devenir encore plus efficaces.

De même, les collectivités locales contribuant à l'attractivité sont nombreuses : communes, intercommunalités, conseil régional. **Il est fondamental d'associer les professionnels à l'ensemble des décisions pour amplifier les démarches partenariales.**

43. Développer le tourisme d'affaires

Le tourisme d'affaires représente aujourd'hui 70% des nuitées de l'hôtellerie de la Métropole. Il y a bien sûr les clients qui viennent en individuel pour des rendez-vous, mais le marché du MICE (Meeting Incentive Congress and Event) compte pour une part très importante dans ce marché. Ce segment d'activité doit être développé.

Trois propositions peuvent y contribuer :

- mutualiser le bureau des Congrès de l'office de tourisme de Lille (désormais intégré à l'agence d'Attractivité) avec le bureau des congrès de la région ;
- créer un nouveau centre de congrès complémentaire à Lille Grand Palais qui atteint le maximum de ses capacités (Pourquoi pas sur la friche FIVES CAIL ?) ;
- mutualiser la participation et l'organisation des salons et des voyages de prospection avec les actions portées par le Conseil Régional.

44. Promouvoir les emplois locaux non délocalisables de la filière touristique

La filière touristique y compris l'hôtellerie et la restauration peinent à recruter alors même qu'il s'agit d'emplois non délocalisables et qui permettent l'accès à un emploi pérenne avec des formations brèves.

Pour favoriser l'emploi et l'employabilité dans ce secteur, il convient de :

- développer l'attractivité des métiers de la restauration et du tourisme par la communication et le partage d'expériences ;
- développer des filières innovantes et concrètes qui peuvent également favoriser la réinsertion. L'exemple de la création de l'École Cuisine mode d'emploi(s) de Thierry Marx qui ouvre en janvier 2020 à Marcq-en-Baroeul pourrait être développé.

4 LANGUES ÉTRANGÈRES

45. Promouvoir l'apprentissage des langues étrangères de nos pays voisins : néerlandais, anglais, allemand...

La situation géographique stratégique de notre région et grande Métropole nous impose de mieux maîtriser les langues étrangères. Cela permet également de pouvoir attirer des talents étrangers qui peuvent se sentir mieux accueillis.

C'est un enjeu d'attractivité du territoire qu'il faut travailler avec Hello Lille. Il faut également élargir l'offre en prenant en considération la culture de ceux qui viennent visiter notre territoire pour améliorer l'accueil et donner envie de revenir sur notre métropole.

Sans en oublier l'enjeu économique lorsque l'on sait que nos centres villes fermentaient si nos voisins anglais et belges ne venaient plus.

46. Fédérer les acteurs de la gastronomie par le digital

Les restaurants sont un enjeu d'attractivité pour notre territoire et ils sont trop peu visibles sur les réseaux sociaux. Il ne sont pas dotés pour la plupart de site internet qui leur permette de valoriser leurs démarches responsables et la qualité de leur carte.

Il faudrait :

- accompagner les restaurateurs et valoriser nos richesses gastronomiques en les regroupant pour leur permettre de communiquer ensemble. L'agence d'attractivité Hello lille pourrait s'emparer du sujet. De même, Hello Lille pourrait créer des liens avec des startups qui pourraient répondre à ces besoins et aussi trouver des innovations pour accroître l'attractivité des métiers de bouches de la MEL ;
- mutualiser les outils de communication pour les centraliser et valoriser de manière globale l'ensemble de l'offre existante de la MEL.

4 ATTRACTIVITÉ MÉTROPOLITAINE

47. Soutenir le développement de l'aéroport de Lille-Lesquin

L'aéroport constitue un outil majeur pour l'attractivité de la métropole lilloise. Le développement de ses capacités d'accueil est un enjeu important pour le nouveau concessionnaire. Dans ce cadre, il est essentiel de soutenir son développement tant en matière d'offres de destinations desservies qu'en matière d'accueil des passagers. Il faut donc que les projets soient portés par l'ensemble des acteurs et en cohérence avec les projets actuels. Il convient aussi de travailler en commun pour s'assurer que le développement de l'aéroport se fasse avec la prise en compte de toutes les externalités et notamment la mobilité et la qualité de l'air.

48. Créer une conférence des exécutifs des acteurs économiques

Les compétences en matière de développement économique du territoire restent exercées par différents acteurs : Conseil régional, Métropole Européenne de Lille et communes, Etat, chambres consulaires, acteurs privés comme le Medef. Il est indispensable qu'une conférence annuelle des exécutifs s'organise pour coordonner les axes stratégiques d'action. Cette démarche, évoquée à plusieurs reprises, par le Comité Grand Lille notamment, permettrait de faire partager les constats et de construire ensemble les décisions.

49. Réindustrialiser la métropole

Le territoire métropolitain a connu une forte vague de désindustrialisation. Pour autant, l'industrie demeure un domaine important de création de valeur ajoutée, d'innovation et d'emplois. L'attention portée au développement harmonieux du territoire et à l'occupation des sols ne doivent pas empêcher l'installation d'entreprises industrielles.

La MEL doit poursuivre ses efforts en matière de soutien au développement de l'industrie.

500 IMPÔTS DE PRODUCTION

50.
**Engager
une véritable
stratégie de baisse
de la fiscalité
locale notamment
sur les impôts de
production**

“ Certains impôts locaux sont prélevés avant même que les entreprises ne gagnent le moindre centime...”

Depuis 2019, le taux de l'impôt sur les sociétés baisse progressivement au niveau national. Mais en parallèle, la fiscalité ne cesse d'augmenter au niveau local impactant directement la productivité et la compétitivité des entreprises. Pour la Métropole Européenne de Lille, la fiscalité locale représente 887 millions € prélevés sur les entreprises, soit une augmentation de 1,5% en un an, et de 4,2% sur la période 2016-2018. Au total, celle-ci pèse 2199€ en moyenne par salarié et par an. En comparaison avec des métropoles de même taille, la MEL paie plus du double de fiscalité par rapport à la Métropole Nice Côte d'Azur et se place à la 4ème position des métropoles françaises payant le plus de taxes locales.

Ce sont surtout les impôts de production, sur lesquels les collectivités ont la main par le vote des taux, qui pèsent lourdement sur les entreprises. Spécificité française, ils n'ont pas pour assiette le bénéfice dégagé par une entreprise, mais sont prélevés, avant même que celle-ci ne gagne le moindre centime :

- la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises pèse 682€ / salarié, qu'importe les bénéfices de l'entreprise ;
- le Versement Transport repose sur le facteur travail et représente 450€ / salarié, sans garantie en termes de services de transport ;
- les taxes assises sur les valeurs locatives pèsent 1 021€ / salarié, avec des taux en moyenne de 33,4% contre 25,2% au niveau national.

C'est pourquoi il est aujourd'hui urgent de baisser la fiscalité locale et de supprimer ou réviser les impôts de production, en réformant notre système fiscal pour :

- relancer la compétitivité de nos entreprises ;
- investir et moderniser notre appareil productif et faire plus de R&D ;
- soutenir l'emploi dans les territoires ;
- et favoriser l'attractivité fiscale de nos territoires pour attirer de nouveaux investisseurs.

Copyright MEDEF Lille Métropole
Édition MEDEF Lille Métropole

Directeur de publication : Arnaud Cousin
Coordination éditoriale : Marion Sigier
Conception graphique et PAO : Claire Ennelin
Impression : Atelier reprographie Resalliance Services

MUNICIPALES 2020 :

50 propositions pour la présidence de la Métropole Européenne de Lille

Ces 50 propositions pour la prochaine présidence de la Métropole Européenne de Lille sont le fruit de réflexions et de débats d'un collectif d'entrepreneurs engagés au sein du MEDEF Lille métropole.

Voulant contribuer au débat démocratique, tout au long du second semestre 2019, ils ont échangé librement sur l'avenir du territoire dans lequel ils vivent.

Ils ont eu à cœur d'apporter leur contribution pour développer l'attractivité de la métropole, facteur clé de l'économie afin d'y attirer des talents et d'y créer de la richesse au service de tous.

Des propositions concrètes et simples, qui traitent à la fois des sujets environnement, aménagement du territoire, mobilité, développement économique, tourisme, attractivité, fiscalité, digital, inclusion et innovation.



Pour toute question sur ces propositions
suivez-nous sur les réseaux sociaux



ou écrivez-nous à l'adresse suivante :
municipales2020@medef-lille-metropole.fr

