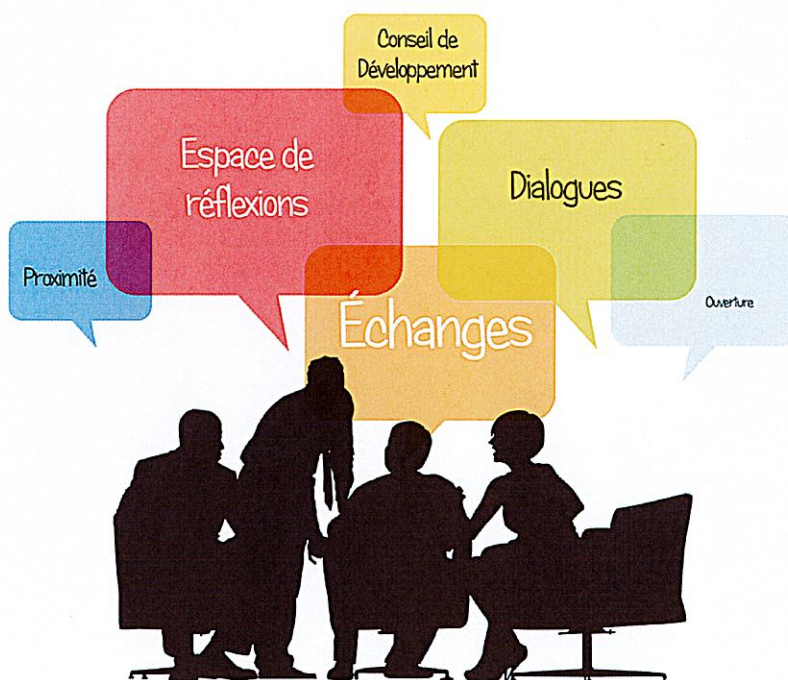


CONSEIL DE DEVELOPPEMENT



Rapport Annuel 2023

Conseil de développement de Communauté de Commune de Flandre Intérieure

En réunissant des habitants, associations et entreprises du territoire de la Flandre intérieure, le conseil de développement offre un espace de libre discussion et d'échanges.

Ses travaux collectifs ont pour vocation de faire des propositions et d'alimenter la réflexion des élus. Ils permettent d'apporter un autre regard parfois décalé, innovant et d'enrichir les projets.

Il va chercher la parole de ceux qu'on entend le moins et cherche à révéler les tendances émergentes et les attentes sociétales.

Il repère, valorise et met en lien les initiatives en faveur des transitions sociétales, économiques, écologiques et énergétiques et constitue une sorte de laboratoire de la coopération entre les habitants, les acteurs et les élus du territoire de la CCFI.

Y participer, c'est pouvoir donner son avis sur des projets qui nous concernent, c'est aussi faire la rencontre de personnes d'horizons divers, s'ouvrir à d'autres points de vue, s'informer et comprendre, et enfin et surtout...

RELEVER LE DEFI COLLECTIF DES TRANSITIONS

Avec le conseil de Développement venez construire un futur désirable ; solidaire et durable en Flandre Intérieure.



Le samedi 23 avril 2022 a eu lieu le conseil d'installation du
Conseil de développement.



En présence de Monsieur le Président de la CCFI et des élus
de l'exécutif, il était alors composé de 22 membres.



SOMMAIRE

A) Chiffres- clés 2023

B) Eléments de présentation du conseil de développement Cœur de Flandre

1. Rappel du rôle d'un conseil de développement
2. Provenance géographique des 28 membres du conseil de développement Cœur de Flandre

C) Le groupe ATTRACTIVITÉ

1. Les rendez-vous
2. Contributions et sujets abordés

D) Le groupe TECA

1. Les rendez-vous
2. Contribution et sujets abordés

E) Le groupe MOBILITE

1. Contributions et sujets abordés
2. Annexes

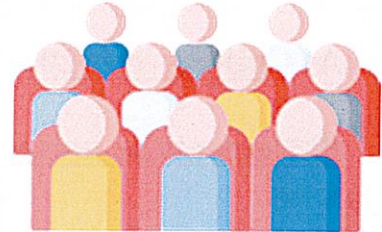
F) 14èmes rencontres des conseils de développement

1. Présentation
2. Synthèse

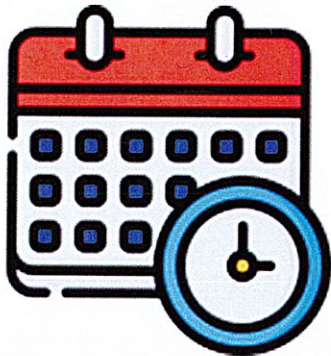
A) Chiffres –clés 2023



3 groupes



28 adherent.e.s



18 Réunions



+200 heures

de bénévolat

B) Eléments de présentation du conseil de développement Cœur de Flandre

1. Rappel du rôle du conseil de développement



Un conseil de développement est une instance composée de membres de la société civile il représente véritablement :

- Instance de démocratie participative,
- Outil de concertation,
- Obligation réglementaire mais forte volonté politique de la CCFI

Le rôle de cette instance est :

- Consultatif,
- Suivi du projet de territoire,
- Répond aux interpellations de l'exécutif de la CCFI
- Propositions ou suggestions,
- Réflexion sur différents sujets territoriaux.

Lieu d'échange et de débats, le conseil de développement participe notamment :

- à l'élaboration et au suivi du projet de territoire de la CCFI
- à la conception et à l'évolution des politiques locales de promotion du développement durable.

Le conseil de développement se compose de 28 membres :

Nom	Prénom	Commune activité ou d'habitation
BAUDE	Audrey	HAZEBROUCK
BOULANGER	Régis	THIENNES
BULTEL	Sébastien	EBBLINGHEM
CHARLEY	Marie-Pierre	ZUYTPEENE
CHEVALIER	Patrice	VIEUX-BERQUIN
CREPIN	Patrick	HAZEBROUCK
D'ORGEVILLE	Alain	NIEPPE
DUBOIS	Alain	HAZEBROUCK
DUCROCQ	Emilie	BAILLEUL
FOUQUET	Jean-Michel	SAINT JANS CAPPEL
FRULEUX	Mathilde	HAZEBROUCK
GAVOIS	Samuel	MORBECQUE
JEDNAK	Frédéric	HAZEBROUCK
MACOU	Hélène	HAZEBROUCK
PROVO	Joanne	HAZEBROUCK
RANCHY	Delphine	VIEUX-BERQUIN
RAUWEL	Annie	SAINTE MARIE CAPPEL
ROY	Emilie	METEREN
TORREZ	Béatrice	HAZEBROUCK
VAUGHAN-BEDOY	Yvonne	CAESTRE
VELUT	Frédéric	MORBECQUE
WALLAERT	Philippe	BAILLEUL
DUMORTIER	Sabine	BAILLEUL
LIONET	Christine	HAZEBROUCK
GHESTEM	Guy	STEENWOORDE
COUSIN	Oliver	MORBECQUE
REVILLION	Elisabeth	HAZEBROUCK
DAMOY	Christelle	HAZEBROUCK

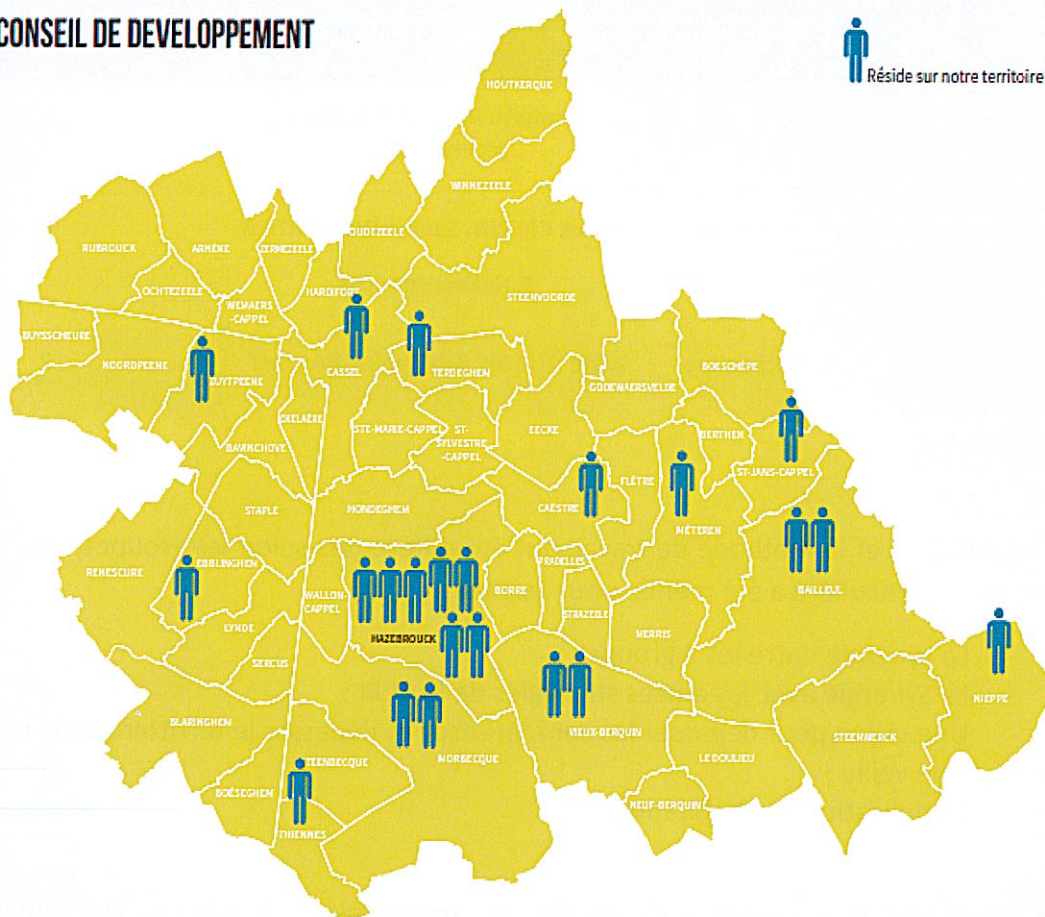
2. Provenance géographique des 28 membres du conseil de développement Cœur de Flandre



CONSEIL DE DEVELOPPEMENT



Réside sur notre territoire



À la suite de la réunion plénière du 23 avril 2022, le conseil de développement a formé trois groupes de travail.

3 Groupes de travail =
 1 Groupe Attractivité
 1 Groupe Commission Transition Ecologique – Climat –
 Alimentation (TECA)
 1 Groupe Mobilité

Les 28 membres du CoDév se sont répartis de manière libre dans ces commissions et ont désigné 2 coordinateurs / animateurs par groupe.

Groupe de travail	Composition	Coordinateurs	Réunions de travail réalisées (mai à septembre 2019)
Mobilité	12 membres	Elisabeth REVILLON & Alain D'ORGEVILLE	5
Attractivité	15 membres	Patrick CREPIN, Sabine DUMORTIER & Hélène MACOU	6
TECA	16 membres	Alain DUBOIS & Delphine RANCHY	7

L'organisation et la méthode de travail ont été différentes selon les groupes, néanmoins une attention particulière a été menée pour assurer :

- La synergie entre les 3 groupes ;
- La Synergie avec les autres stratégies de la CCFI ;
- Une vision pour dépasser les compétences et dépasser le territoire de la CCFI ;
- Une veille ;
- L'implication des habitants ;

Le développement durable a été un thème transversal aux travaux et aux réflexions des 3 commissions.

C) Le groupe ATTRACTIVITE

1. Les rendez-vous

Réunions Conseil Développement Attractivité

- 10 février 2023
- 7 avril 2023
- 28 avril 2023 – **Annulé faute de participants**
- 26 mai 2023
- 27 juin 2023 – **Annulé faute de participants**
- 26 octobre 2023
- 28 novembre 2023 (avec les 3 commissions)

Réunions Ateliers de travail CCFI - Attractivité

- 8 décembre 2022 - Immobilier professionnel
- 6 février 2023 - Accueil des nouveaux arrivants
- 10 mars 2023 - Emploi / Recrutement
- 6 juillet 2023 - AfterWork
- 28 septembre 2023 - Image CA

Réunions Synthèse avec équipe CCFI - Attractivité

- 17 Mars 2023
- 18 septembre 2023

Les Membres

15 Membres à l'origine

Membres Actifs :

- Patrick CREPIN (Animateur)
- Sabine DUMORTIER (Animatrice)
- Béatrice VEIT-TORREZ
- Annie RAUWEL
- Émilie DUCROCQ
- Guy GHESTEM

2. Contributions et sujets abordés :

1) Contribution atelier « Immobilier »

Réseaux Sociaux : question « Pourquoi résidez-vous sur le territoire »

Les membres du Conseil de Développement ont posté la question sur les réseaux sociaux, dans des groupes de population du territoire, afin de percevoir les réactions à ce type de question et collecter l'intérêt de résider sur le territoire.

Ci-dessous les résultats et le questionnaire :

Raison	Nbre post	Nbre like	+/-
J'y suis né	28	30	+
Proximité famille	1	1	+
Je m'y sens bien	32	34	+
Gare/Axe routiers	14	11	+
Commerce Proximité	8	8	-
Stationnement Gare	1	1	-
Accueil Population	2	1	+
Végétalisation	2	1	+
Proximité/éloignement	1	3	+/-
Activités Loisirs	6	1	+
Proximité travail	6		+
Ne sais pas	1	3	+/-
Beauté	1		+
Cout de l'immobilier	3	3	+
Convivialité	8	8	+

Comment cultiver un territoire générateur d'avantages compétitifs pour maintenir les entreprises et favoriser la création de valeur et d'emplois ?

- Ressources compétentes idéalement, résidant sur le territoire
- Un territoire où il fait bon vivre pour attirer les salariés
- Avoir des organismes de formation pour maintenir et développer les compétences en adéquation avec les besoins
- Des lycées professionnels forment aux métiers dont le territoire a besoin, pour maintenir des jeunes sur le territoire.
- Développer des spécialités sur le territoire
- Constat d'un manque de formations supérieures en Flandre sur nos coeurs de métier
- Développer une antenne d'universitaire permettant de répondre à ce besoin.
- Créer un écosystème pour attirer les étudiants. Bar ouvert le soir, loisir de qualité, transports en commun,...
- Favoriser la circulation et la fluidité des transports.
- Penser à favoriser les innovations et la veille sur les innovations. Ex nouveaux matériaux de construction, nouvelle manière de consommer pour les particuliers et les entreprises (exemple élimination des déchets) => faire de notre territoire un territoire pilote d'expérimentation innovantes.
- Analyser les raisons pour lesquelles une entreprise a envie de s'installer à la campagne ex : Boeschepe
- Penser à la cohérence entreprises/population/services => sur la question de la santé
→ prévoir des centres de santé pluridisciplinaires.

2) Contribution Atelier « Emploi, Recrutement »

Selon vous, quels sont les atouts, les forces du territoire ? Ses facteurs d'attractivité ? (Cadre de vie, accessibilité dynamisme économique, valeurs...)

- Identité

- Jaune → Flandre
- Vert → Nature
- Accessibilité
 - Routière
 - Ferrovière
- Qualité de l'offre scolaire
 - Lycée Public/Privé
- Courage/Valeur travail = identité du territoire
- Richesse du tissu associatif
- Les Monts de Flandre
- Situation géographique (entre Lille & DK & Belgique)

Selon vous, quels sont les freins à l'attractivité du territoire ? (Quand une entreprise rate un candidat, quelles en sont les raisons ? Quels sont les motifs de refus ?

- Disparition des services vers DK ou Lille
 - Trésor Public
 - CMA
 - Tribunal
- Mobilité jusqu'au dernier kilomètre
 - Ok dans les grandes villes (gare) mais pas dans les villages
- Bassin d'emploi restreint à une population majoritairement ouvrière → peu d'évolutions potentielles possibles
- Image de ruralité peu vendeuse pour un emploi avec une rémunération attractive (beaucoup d'emploi à bas salaire ou précaires).

Concernant le territoire, quelles informations sont demandées par les candidats au moment du recrutement ? Par les nouveaux salariés à leur arrivée dans l'entreprise, la structure ?

- Possibilité de télétravail
- Solutions de mobilité (Transport en commun, covoiturage,...)
- Horaires de travail

Quels éléments de séduction (cadre de vie, équipements, activité touristique,...) mettez-vous en avant pour recruter ?

- Horaires et rythmes de travail
- Niveau de rémunération par rapport au cout de la vie sur le territoire (logement,...)

Quelles actions menez-vous (visites, livret d'accueil,...) pour présenter le territoire auprès de vos nouveaux salariés ?

- Communication de la plaquette Destination Cœur de Flandre
- Parrainage
- Habitants/Collaborateurs → identification d'ambassadeurs

Quelles actions pourrait mener le territoire pour renforcer son attractivité ? (équipements, infrastructure, services....) Quelle valeur ajoutée de la CCFI ?

- Répliquer les expériences type Industrie 4.0
- Clarifier les filières qui recrutent sur le territoire
- Créer des filières de formation en adéquation avec l'écosystème du territoire (batiment, mécanique, agri,...
- Compagnonage
- Mettre en évidence et proposer des métiers d'avenir
- Clarifier et communiquer sur les missions et ressources de la CCFI
- Guichet digital des services à mettre en valeur (accessibilité pour tous)
- Guichet digital, mais pas que... Donner accès à l'information à tous. Donc ne pas oublier ceux qui n'ont pas accès au digital.
- Travailler sur la démarche durable
- Sortir de la situation dans laquelle la CCFI est réduite aujourd'hui en terme d'image à la « gestion des déchets »

Quelles actions et outils de communication peuvent être mis en place à l'échelle du territoire ?

- 1 application pour diffuser les évènements, les points d'intérêts...Marketing territorial.

3) Contribution Atelier « Accueil Nouveaux Arrivants »

QUELLES SONT LES INFORMATIONS DEMANDEES PAR LES PUBLICS ?

(entreprises, touristes, habitants...)

- Quels sont les interlocuteurs administratifs ?
- Démarches administratives relatives à l'état civil
- Comment s'inscrire sur les listes électorales
- Mode opératoire pour le traitement des déchets (gestion des poubelles)
- Quels sont les transports en commun disponibles et comment fonctionnent-ils ?
- Quelles sont les associations qui existent et que proposent-elles ?
- Demandes d'informations sur les animations/activités pour les enfants (centres de loisirs, activités périscolaires, cantine, écoles...)
- Quel est le centre des impôts dont dépend le territoire ?
- Quel est le schéma de création d'entreprise ?
- Quelles sont les aides à la création d'entreprise ?
- Quel est le foncier disponible ?
- Quelles sont les règles d'urbanisme ?
-

QUEL NIVEAU DE REPONSE APPORTEZ-VOUS ? SUR QUEL SUPPORT(S) DE COMMUNICATION VOUS APPUYEZ-VOUS ? QUEL NIVEAU DE REPONSE ATTENDEZ-VOUS ?

- Support papier (flyer)
- Sites internet (mairie, CCFI, CCI CMA, Conseil Départemental, Conseil Régional, associations)

- Moteur de recherche internet
- Réseaux sociaux (groupe)
- Le niveau de réponse doit être concret (mode opératoire, formulaire / procédure, contact téléphonique, email,...)

QUELLES ACTIONS MENEZ-VOUS POUR ACCUEILLIR ? (VISITE DE LA COMMUNE, POT D'ACCUEIL,...) QUELLES ACTIONS ATTENDEZ-VOUS ?

- Pack de bienvenue (à l'échelle de la commune, voir du territoire)
- Suggestion
 - Identifier des référents qui ont vécu récemment la même expérience de nouvel arrivant.
 - Pack de bienvenue par « persona », profil de nouvel arrivant (municipal, communauté de communes, jeunes, familles, entreprises...)

QUELS MANQUES EVENTUELS EN MATIERE D'INFORMATIONS ?

- Manque de centralisation et de synthétisation de l'information (il y en a partout)
- Difficile d'identifier qui est en charge de quoi dans les différents services administratifs (communes, CCFI, associations,)

QUELS SONT LES ELEMENTS D'INFORMATIONS NECESSAIRES QUE LE TERRITOIRE POURRAIT APPORTER ?

- Annuaire des services par thèmes (ex santé, jeunesse, tourisme, activité économique, emploi, ...)
- Une application mobile qui permet à partir d'un moteur de recherche d'aller à l'essentiel
- Programmation culturelle

COMMENT ? AVEC QUELS OUTILS ?

- Bulletin municipal
- Internet
- Application mobilité sur le territoire / maillage (exemple application City Mapper)
- Guichet unique pour l'entreprise
- Campagnes d'affichage et postales pour toucher tous les publics
- Harmoniser les services (entre les différentes communes du territoire)
- Courte vidéos de présentation des différents services
- Sondage via les associations sportives (C'est quoi la CCFI ?)

4) SUJET : Communauté de Communes vers Communauté d'Agglomération, comment maintenir l'avantage d'une qualité et d'un prix de l'eau avantageux ?

- Sujet à voir avec les équipes de la CCFI

5) SUJET : Avec le vieillissement de la population du territoire et le vieillissement des soignants, praticiens, comment maintenir une qualité de soins de proximité sur le territoire ?

- Constat :
 - De plus en plus de médecins généralistes et spécialistes prennent leur retraite sans trouver de remplaçant.
 - La population installée sur le territoire vieillit (40% de plus de 60ans) sans arrivée de jeune famille.
- Quels sont les critères pour attirer des soignants, praticiens sur le territoire ?
- Comment maintenir un niveau de service digne dans les EPHAD du territoire ?
- Que souhaite un médecin pour s'installer sur un territoire ?
 - Temps de travail lui permettant de disposer d'une vie perso (famille, activité)
 - Suffisamment de patients pour vivre mais pas trop pour disposer de temps libre
 - Ne pas être seul
 - Disposer des services de soins dans une proximité proche
 - Voir comment identifier les critères d'attractivité des soignants ?

6) Contribution atelier « image de la CA »

Portrait chinois « Et si la CA était » : 1 symbole, 1 ou des couleurs, 1 matière, 1 ambiance, 1 trait de personnalité, 1 végétal ?

Retours :

Symboles : Un rond dans un octogone en pointillé, un lion, des triangles (cônes de houblon), un trèfle, un lion, un cœur, un lion avec 50 triangles

Couleurs : or, turquoise, noir, jaune, blanc, orange, violet, vert, bleu

Matières : bois, brique, lin, pavé, forêt, terre

Ambiance : festive, nature, chaleureux, calme, convivialité, simplicité, joie, estaminet

Trait de personnalité : festif, amical, têtu, courageux, optimiste, exigeant, joyeux, accueillant, travailleur, fier, solidaire

Végétal : houblon, saule, pommes de terre, jacinthe, tilleul, mûres, blé,

Raconte-moi la CA... 10 bonnes raisons pour venir vivre ici (éco, soc, habitat, sport... tout est envisageable)

Gastronomie – cadre de vie – nature – paysages – espace – mobilité, transports, accessibilité – attractivité scolaire (Bac +2) – position géo – emploi – commerces – services – sécurité – population diversifiée – terre de sportifs – habitat – hospitalité, fraternité – produits locaux – accueil, fêtes, traditions – domaine associatif – jeunesse – authenticité – solidarité – culture et patrimoine – ville à la campagne – circuits courts – infrastructures pour les jeunes – taille humaine – soins de proximité – au cœur du monde

7) Sujet « Pérennisation du Codev »

Sur le premier semestre, on constate une baisse de la mobilisation dans les 3 commissions CoDev

Le besoin d'une campagne de recrutement pour intégrer de nouveaux membres dans les 3 collèges du Conseil de Développement devient de plus en plus nécessaire. Le collège Mobilité a suspendu toute réunion jusqu'au mois de Septembre 2023, n'étant que 2 membres actifs et assidus.

Action : relancer l'équipe CA sur les actions de recrutement planifiées.

Comme il y a de moins en moins de participants au CoDev, nous avons mobilisé l'ensemble des collègues lors d'une rencontre le 28 novembre 2023: **8 personnes présentes !**

Le ressenti est général, à savoir l'impression de faire du « sur place », un manque d'inspiration, une baisse de la motivation...

Après les étapes de conceptualisation, nous avons besoin de concret, de Co Travailler avec la CA, d'être interpellés, guidés... Nous avons besoin de savoir ce que la CA attend de nous.

Lors du Congrès National des CoDev qui s'est tenu à Nancy en novembre dernier et auquel l'un des membres a pu participer, quelques thématiques nous interpellent sans être exhaustives. Quelle place pour le Codev ?

Quelques exemples :

- Dans le cadre de la gouvernance EAU

Comment impliquer les acteurs du territoire dans les décisions liées à la gestion de la ressource eau ?

Serait-il judicieux d'ouvrir la réflexion aux citoyens ? Sur quelles thématiques ?

- Dans le cadre de la mobilité : Réflexion sur les modes alternatifs

- Dans le cadre de la redevance incitative : réflexion sur la lutte contre le gaspillage et la réduction des déchets. Quelle stratégie pour favoriser l'adhésion des usagers ?

EN CONCLUSION :

Peut-on voir le passage en CA et la dynamique de communication associée à ce changement pour saisir l'opportunité d'associer les habitants au projet de territoire ?

Comment renforcer la place de la démocratie participative au sein de la CA ?

Comment intégrer les jeunes au sein des CoDev ?

Une question essentielle s'impose à nous : Comment mobiliser de nouveaux membres, de nouvelles ressources pour pérenniser le CoDev de la CA ?

D) Le groupe TECA

1. Les rendez-vous

Réunions commissions

- mardi 24 janvier : Commission TECA
- vendredi 27 janvier : Vœux de la CCFI
- mardi 21 février : Commission TECA
- mardi 21 mars : Commission TECA
- mardi 18 avril : Commission TECA **ANNULE**
- mardi 23 mai : Commission TECA **ANNULE**
- mardi 20 juin (avec réserve pour Alain Dubois) : Commission TECA **ANNULE**
- mardi 19 septembre : Commission TECA
- mardi 24 octobre : Commission TECA
- mardi 21 novembre : Commission TECA

Rencontres hors CODEV

Rencontre avec les maires

BAILLEUL	Monsieur	Maire	Antony	CAUTIER	3 avril 2023 à 17h45
BERTHEN	Monsieur	Maire	Regis	DONDEYNE	vendredi 17 février 18h00
BOESCHEPE	Monsieur	Maire	Luc	VAN INGHELANDT	Jeudi 30 mars à 15h00
CASSEL	Monsieur	Maire	Dominique	JOLY	
FLÊTRE	Monsieur	Maire	Philippe	MASQUELIER	samedi 11 mars 2023 à 9.00
GODEWAERSVELDE	Monsieur	Maire	Antoine	VERMEULEN	vendredi 3 mars à 18h00
METEREN	Madame	Maire	Elizabeth	BOULET	Lundi 13 mars à 17h15
OXELAËRE	Monsieur	Maire	Stéphane	DIEUSART	Lundi 20 février à 18h30
SAINTE-MARIE-CAPPEL	Monsieur	Maire	Bertrand	CREPIN	Lundi 27 février à 18h00
SAINT-JANS-CAPPEL	Monsieur	Maire	César	STORET	vendredi 10 février à 17h30
TERDEGHEM	Madame	Maire	Virginie	DELESTRE	Mercredi 1er mars à 8h00

Reste à rencontrer les maires de Bailleul, de Hardifort et de Steenvoorde

Rencontres sur invitation

17 01 2023 : Rencontre avec le DGS de la Ville de Loos en Gohelle sur le thème de la SAS « Mine de Soleil »

30 03 2023 : Invitation de Stéphane Dieusaert sur le thème « Avantages et inconvénients de l'agrivoltaïsme » - Réunion à Oxelaere.

13 06 2023 : Réunion sur la photovoltaïque avec le Pôle Métropolitain des Flandres.

Juin 2023 : Rencontre avec le service CCFI chargé du Plan Alimentaire Territorial (Delphine Ranchy).

2. Contribution et sujets abordés

Préserver et valoriser ses paysages des Monts des Flandres

Parce qu'il présente des sites remarquables, classés ou référencés comme tels, le territoire de la CCFI peut prétendre à candidater à différents labels, outils de planification ou classements remarquables au plan national.

Quatre dispositifs en particulier s'offrent au territoire :

- La labellisation en Parc Naturel Régional
- La mise en œuvre d'un Plan Paysage
- Le transfert des sites inscrits en sites classés pour une labellisation en Grand site national

Tous ces dispositifs sont complémentaires ou constituent une étape intermédiaire.

La commission Transition Ecologique – Climat – Alimentation (TECA) propose

Face aux risques de dégradation des paysages de Flandre intérieure, la CCFI a vocation à porter une mission sur leur devenir dans l'intérêt de son attractivité économique et touristique, de sa résilience face aux dérèglements climatiques et pour le bien-être de ses habitants.

C'est pourquoi, la commission TECA souhaite proposer l'engagement de cette réflexion par les élus de la CCFI et leur apporter des pistes de travail au travers de l'un ou l'autre des quatre dispositifs cités.

Pour ce faire, elle proposera lors du second semestre 2023 d'organiser et d'animer un séminaire ou un atelier avec l'ensemble des maires

Dans ce cadre, la commission a rencontré une dizaine de maires et doit en rencontrer trois autres dont l'avis général à cette organisation est positif.

L'agroécologie

- Faire connaître les pratiques agro-écologiques innovantes sur le territoire de la CCFI
- Faire connaître l'agro-écologie auprès des particuliers
- Faire connaître l'agro-écologie auprès des milieux scolaires

Transition écologique – Climat et PME

Objectif : Convaincre l'ensemble des acteurs des PME et des TPE de la nécessité de lutter contre le réchauffement climatique

Economie circulaire pour les TPE et les commerçants

Objectif : Mise en place d'un écolabel technique CCFI « Zéro Déchet » avec cahier des charges incluant l'accompagnement, la formation et l'apport d'une méthodologie de mise en pratique

E) Le groupe MOBILITE

1. Contribution et sujets abordés

Une première synthèse des premières préoccupations du groupe a été réalisé, la diffusion du rapport mobilité du 1er conseil de développement de la CCFI en 2019 et un établissement d'une première liste d'enjeux et de propositions.

Le triple rôle de la CCFI :

- mettre en place des actions de sa compétence ;
- tenter de motiver d'autres acteurs ayant d'autres compétences ;
- Coordonner ou chercher un coordinateur.

Le groupe de travail mobilité a adopté en juin dernier une première série de dix propositions. Deux concernent l'ensemble des modes, six les modes actifs et deux les bus et cars. (Cf annexes)

Il était prévu :

- **un éventuel amendement de ces propositions selon les observations qui seraient formulées;**
- **de nouvelles propositions résultant de l'examen d'autres thèmes.**

Thèmes proposés pour travaux complémentaires :

- TER,
- Covoiturage, autopartage, taxis, transport à la demande, navettes,
- Lignes de mobilité (proposition du précédent conseil de développement)

Complémentarité des modes et promotions,

- Télétravail,
- Plans de mobilité,
- Mobilité solidaire
- Transport de marchandises (entreprises, particuliers)

En raison de l'absence de retour d'observations, et surtout faute de temps disponible, le groupe de travail ne s'est pas réuni depuis la production de cette première série de propositions.

Ses travaux doivent maintenant être repris, pour consolider et élargir les propositions formulées, mais aussi rechercher comment elles peuvent se concrétiser.

Un aspect important, déjà évoqué, sera de rechercher :

- à élargir, d'une façon ou d'une autre, le groupe de travail (par exemple en associant ponctuellement des participants pour un thème particulier, comme cela a été fait avec l'ADAV) ;
- à associer les habitants pour les raisons évoquées dans la « proposition 10 »

« La contribution des habitants est un apport précieux en raison de la diversité des besoins, des expériences, des connaissances de chacun.

Plus un territoire les mobilise, plus il peut s'appuyer sur « une intelligence collective » et donc bénéficier d'un atout pour construire son présent et son avenir.

Des groupes de travail réunissant quelques habitants, permettant d'initier et de structurer cette participation, sont indispensables mais insuffisants. »

ANNEXES

Sommaire

Annexe 1 :

- Réseau express Grand Lille – Réseau Espace Grand Lille (2025)

Annexe 2 :

- La loi Services Exprès Régionaux Métropolitains : Principal dates

Annexe 3 :

- Lignes de transports collectifs transfrontaliers : deux expérimentations

Annexe 4 :

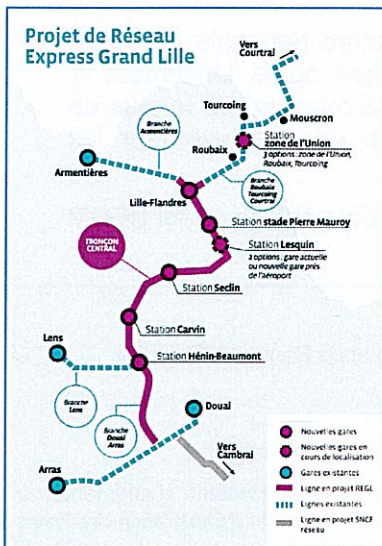
- Propositions de modifications de texte

ANNEXE 1

RESEAU EXPRESS GRAND LILLE - REGL (2015)

Un débat public a été organisé du 2 avril 2015 au 22 juillet 2015⁹ sur le projet de Réseau Express Grand Lille. Les conclusions ont été rendues le 22 septembre 2015.

Le **15 octobre 2015**, « la Région Nord-Pas-de-Calais a pris une délibération rendue publique mi-décembre, décidant de poursuivre le projet REGL en tenant fortement compte des conclusions d'un débat considéré unanimement comme utile et de bonne qualité. »



Selon le rapport Le projet était la reprise « apparu il y a plusieurs années sous la forme d'abord d'une infrastructure ayant pour vocation essentielle de désenclaver le bassin minier et de faciliter le lien vers Lille. Connue initialement sous le nom de « Lien ferroviaire rapide Lille Bassin Minier » ... il s'est transformé progressivement en un projet régional de service de très grande envergure : le Réseau Express Grand Lille (REGL). »

Le rapport relève parmi les avis « Favorable sous conditions », « Les Villes d'Hazebrouk, Bailleul et de Pérenchies, Communauté de Communes de Flandres inférieure, Conseil de Développement du pays cœur de Flandres, si extension de la desserte à certains territoires du Nord-ouest. ». Proposition qui fut retenue.

L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai a participé au débat en rappelant les enjeux transfrontalier à la Commission nationale du débat public (en particulier en avril 2015).

Coût prévisionnel : environ 2 milliards d'euros

Date de mise en service envisagée : Horizon 2030

En dépit d'une large concertation et d'un accord, ce projet ne se concrétisa pas.

Le 8 juin 2021, la Voix du Nord écrivait sous le titre « RER Lille-Bassin minier : projet au point mort », « L'investissement – entre un et deux milliards d'euros – est clairement reparti en dessous de la pile de dossiers, depuis des études lancées en 2017 pour prolonger le projet vers la Picardie et la Belgique. »

Cette situation s'explique, outre le coût du projet, par la fusion de la région Nord-Pas-de-Calais avec la Picardie, qui obligea de resituer le projet dans un cadre géographique élargi et d'en débattre avec les élus et élus issus des élections du 6 et du 13 décembre 2015.

⁹ Après une saisine le 23 octobre 2014 de la Commission nationale du débat public par le Conseil régional du Nord-Pas de Calais, maître d'ouvrage.

Trois Observations...

Importance du ferroviaire

La Loi SERM confirme l'importance du ferroviaire pour répondre aux besoins de mobilité de masse et contribuer à la décarbonation des transports.

Long terme ... mais aussi court terme

La construction d'une gare souterraine et d'une nouvelle ligne ferroviaire nécessitent des financements importants, des études et une longue procédure qui reportent la mise en service du SERM lillois à une date relativement lointaine. Mais d'autres aspects (pôles d'échanges, pistes cyclables, covoiturage et bien d'autres...) sont déjà en place depuis longtemps⁶, prévus⁷ ou envisageables à court terme. C'est pourquoi la loi SERM peut, dès à présent, inciter et contribuer à améliorer progressivement « la mobilité du quotidien » sans attendre un futur encore en partie hypothétique.

Partage d'expériences

L'étude simultanée d'une dizaine de SERM sous une structure nationale devraient favoriser la diffusion de « bonnes pratiques » déjà en place ou le lancement d'expérimentations (y compris d'innovations technologiques) là où elles ont le plus de chance de réussir. Elle permettrait ainsi à chaque région de s'appuyer sur les réussites et les échecs des autres pour réussir son projet.

Les thématiques concernées sont celles correspondant aux objectifs de la loi SERM qu'elles soient citées ou non dans son texte.

Quelques exemples de thématiques possibles à partager ... ?

- Actions pour limiter les pointes de congestion (Cf. Bureau des temps de Rennes et de Rennes Métropole)
- Pôle d'échanges
 - Attractivité des pôles d'échanges (services aux usagers, offre de télétravail...)
 - Desserte par des réseaux privilégiant la localisation des habitants aux frontières administratives.
- Innovations des systèmes de signalisation et de gestion de l'exploitation des trains permettant d'augmenter le nombre et la régularité des trains (Cf. adoption pour les RER B, D de NExTEO - Nouveau système d'Exploitation des Trains Est-Ouest, développé, à l'origine, par SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et la RATP pour le RER E.)
- Nouveaux types de train et de motorisation (batterie ou hydrogène)
- Conduite automatique (routière et ferroviaire)

Le CEREMA⁸ facilite dès à présent cet échange car parmi, ses diverses missions, il propose un centre de ressources. De plus, il organise régulièrement des visioconférences sur les thématiques de la mobilité permettant une participation élargie et une consultation ultérieure.

Conséquences...

En s'appuyant sur une action nationale qui actualise la problématique des réseaux de transport régionaux, favorise la diffusion de bonnes pratiques et de techniques efficaces on peut espérer renforcer progressivement, dès à présent, l'offre actuelle de transport et donc la « la mobilité du quotidien ».

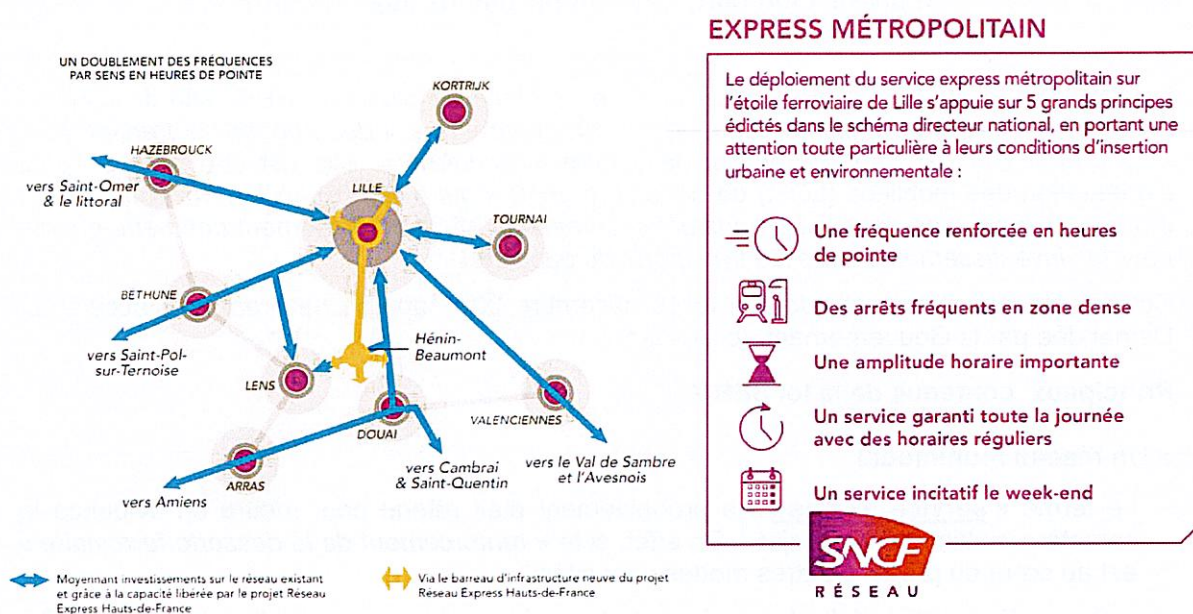
⁶ A titre d'exemple, le pôle d'échanges d'Armentières a été ouvert en 2008

⁷ Comme les Hubs transfrontaliers du projet Transmobil (Interreg V)

⁸ « Le Cerema, établissement public relevant du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport. » Il est présent dans chaque région, donc en Hauts-de-France, par une direction régionale - cerema.fr

Un projet à 10 ans

Le projet (actuel) du SERM lillois (*l'étoile ferroviaire de Lille*) a été présenté par SNCF Réseau :



Son volet ferroviaire est très proche du « Réseau Express Grand Lille / REGL (Cf. annexe 1) adopté en 2015. Le REGL incluait déjà une nouvelle ligne entre Lille et Henin Beaumont ainsi qu'une nouvelle gare souterraine à Lille. Cette gare permettrait de relier sans changement des gares situées de part et d'autre de Lille⁵. Elle réduirait également l'actuelle saturation de Lille-Flandres aggravée par sa déserte en cul de sac. Le débat public avait également permis, entre autres, qu'Hazebrouck, Kortrijk, Tournai soit mieux pris en compte que dans le projet initial.

Mais il s'en distingue, en autres, par la multimodalité intégrée au projet, la conduite parallèle d'une dizaine de réseaux comparables en France, une structure nationale et la publication d'une loi pour organiser leur mise en place.

Le REGL était prévu pour 2030 et son coût estimé à 2 milliards d'euros. Le SERM reporte l'échéance vers 2040 (?) pour un coût plus important (5 à 7 milliards d'euros ?).

En dehors de la capacité d'emprunt de la SGP, le financement des SERP reste à préciser. Ce point a été soulevé tant localement qu'au niveau national.

« ...si ce texte est une première pierre pour la réalisation des Serm, il ne règle toutefois pas totalement l'épineuse question de leur financement. C'est la raison pour laquelle le Sénat a tenu à ce qu'une première réponse y soit apportée via l'organisation d'une conférence nationale de financement des Serm d'ici quelques mois. Attaché à ce que les actes soient conformes aux promesses, le Sénat restera vigilant sur ce sujet. »

Sénat 9 novembre 2023 (après l'accord entre députés et sénateurs sur le projet de loi SERM)

⁵ Cet objectif est appelé « **diamétralisation** »

Quelques observations relatives à la loi SERM (Loi relative aux services express régionaux métropolitains)

Janvier 2024
Alain d'Orgeville 5/1/2024

Un projet « lointain », des opportunités aujourd'hui ?

L'objet de la loi SERM est de faciliter la mise en place de plusieurs RER¹ afin de « mieux desservir les grandes agglomérations », tout en cherchant à « décarboner les transports », et à offrir « d'autres alternatives que la voiture individuelle ». Elle est une suite à la loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 « qui a fixé l'objectif de doubler la part modale du ferroviaire dans les grands pôles urbains en affichant également une nette priorité pour les investissements dans les transports du quotidien. »²

Cette a été définitivement adoptée le 18 décembre 2023 après une procédure accélérée. Demandée par le Gouvernement. (Cf. annexe 2).

Principaux contenus de la loi SERM

■ Un réseau multimodal

Le terme « **service express** » a probablement était retenu pour mettre en évidence le caractère multimodal du projet³. En effet, si le « *renforcement de la desserte ferroviaire* » est au cœur du projet d'autres modes sont cités.

*« Cette offre multimodale de services de transports en commun publics, hors région Île-de-France, s'appuiera prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Elle comprendra obligatoirement une offre de cars express "à haut niveau de service" et des réseaux cyclables. Les SERM pourront aussi inclure "des services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage" et des services de transports guidés (métros, tramways, téléphériques...). Les gares ou pôles d'échanges multimodaux existants seront adaptés. D'autres seront créés. Ils devront offrir des voies et des aires réservées au covoiturage, des parkings pour vélos.... Les sénateurs ont précisé qu'ils devront être accessibles aux voyageurs handicapés. »*⁴

■ Une structure commune : la Société des grands projets (SGP)

La Société du Grand Paris en charge depuis 2010 de la réalisation du Grand Paris Express « *élargira sa compétence aux SERM et deviendra ainsi la Société des grands projets - SGP* ». La loi le justifie par « *une expérience unique en matière de conception et de réalisation d'un réseau de transport décarboné* ».

■ Une large concertation

La mise en place des SERM devront faire feront l'objet d'une concertation entre l'État, les régions, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les départements. Les maires concernés seront consultés en amont. La participation de représentants d'associations d'usagers est également évoquée.

¹ Réseau express régional

² Extrait de l'exposé des motifs de la loi SERM (Assemblée nationale 25 avril 2023)

³ Il évite aussi l'image négative de l'actuel RER de la région parisienne.

⁴ <https://www.vie-publique.fr/loi/290687-rer-services-express-regionaux-metropolitains-proposition-de-loi-serm#:~:text=Les%20SERM%20pourront%20aussi%20inclure,%C3%A9changes%20multimodaux%20existants%20seront%20adapt%C3%A9s>

ANNEXE 2

La loi SERM : Principales dates

26 décembre 2019 : Publication au Journal officiel de la « LOM » (Loi d'Orientation des Mobilités).
« Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres. »¹⁰

Octobre 2020 : En application de la LOM, SNCF Réseau remet au Gouvernement un rapport sur la mise en place de RER (Réseau Express Régional) qualifié aussi de SEM (Services Express Métropolitains¹¹ dans dix métropoles régionales¹².

27 novembre 2022 : annonce par le Président de la République de RER dans 10 métropoles.

Décembre 2022 : Rapport du Comité d'orientation des infrastructures.

25 avril 2023 : Dépôt d'une proposition de loi¹³. Son introduction précise que ce dépôt a été rendu « possible et crédible » par la publication du rapport Comité d'orientation des infrastructures.

25 mai 2023 : Le Gouvernement engage la procédure accélérée.

16 juin 2023 : Adoption, après modifications, par l'Assemblée nationale .

23 octobre 2023 : Adoption, après modifications, par le Sénat.

25 septembre 2023 : Annonce d'une participation de l'Etat de 700 millions € à ce projet.

8 novembre : Accord sur un texte de la commission mixte paritaire (Assemblée-Sénat)

15 novembre 2023 : Adoption par l'Assemblée nationale

18 décembre 2023 : Vote du Sénat

¹⁰ <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites> .

¹¹ « Etoiles ferroviaires et services express métropolitains schéma directeur »
<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/EF%26SEM-SD%20VF%2006%2004%202020.pdf>

¹² Aix-Marseille, Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Nantes, Nice (Côte d'Azur), Rennes, Strasbourg, Toulouse.

¹³ Déposé par Jean-Marc Zulesi, député des Bouches du Rhône, Président de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire depuis juin 2022.

Lignes de transports collectifs transfrontalières : deux expérimentations

Point à janvier 2024
A.d'Orgeville 16/1/12/2024

La Région flamande a entièrement financé l'expérimentation pendant un an de deux lignes transfrontalières exploitées par de Lijn : leper – Armentières et Poperinge – Hazebrouck.

leper – Armentières (Ligne 72)

Du 1er septembre 2022 au 31 août 2023 la ligne (existante) 72 a été prolongée de 3 km, soit un allongement de l'itinéraire d'environ 8 %, afin de desservir le pôle d'échanges d'Armentières.

Ce parcours étant situé en milieu urbain, de Lijn a pu utiliser ses bus. Il ne semble pas que des difficultés techniques et administratives particulières aient été rencontrées.

La fréquentation étant insuffisante, l'expérimentation n'a pas été poursuivie.

Evocation d'un voyage le lundi 19 septembre 2022

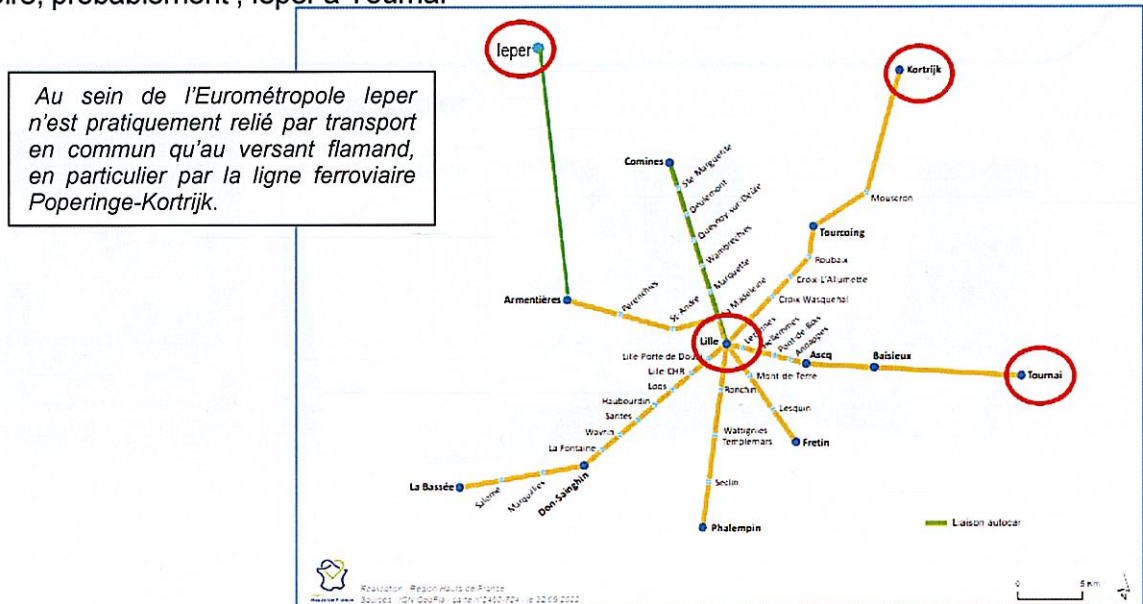
Aller (vers 15 H) : 2 voyageurs au départ d'Armentières, puis 2 de plus au Bizet belge jusqu'à Ypres.

Retour (vers 16 H) : Au départ, un bus articulé, bondé de scolaires (sièges et couloirs occupés). Il se vide progressivement jusqu'à Messines (Flandre). Quelques passagers descendent au Bizet (Wallonie), un seul descend à Armentières.

On ne dispose pas (à ce jour), d'analyse de la fréquentation et des motivations des montées descentes.

Cette expérimentation ne semble pas avoir fait l'objet d'une véritable concertation transfrontalière entre les acteurs concernés. Il est par contre certain que la presse locale du versant français ne l'a jamais évoquée. La seule information au pôle d'échanges d'Armentières était un poteau « de Lijn » (implanté quelques semaines après le début de service) avec une affichette des horaires en néerlandais. Contrairement au pôle d'échanges d'Ypres, les panneaux d'annonces de celui d'Armentières n'ont jamais intégrés les départs et arrivées des bus belges,

On ne connaît aucune action pour promouvoir les sites et services qui étaient accessibles par la ligne bus sauf une affichette dans le bus qui n'évoquait qu'Armentières : « *Met lijn 72 naar Armentières* », sans rappeler l'accès facile vers Lille par le TER en 15 minutes pour le prix d'un ticket de métro. Cette liaison « *Lijn 72 + TER* » était pourtant la plus rapide pour relier leper à Lille par transport en commun, voire, probablement, leper à Tournai



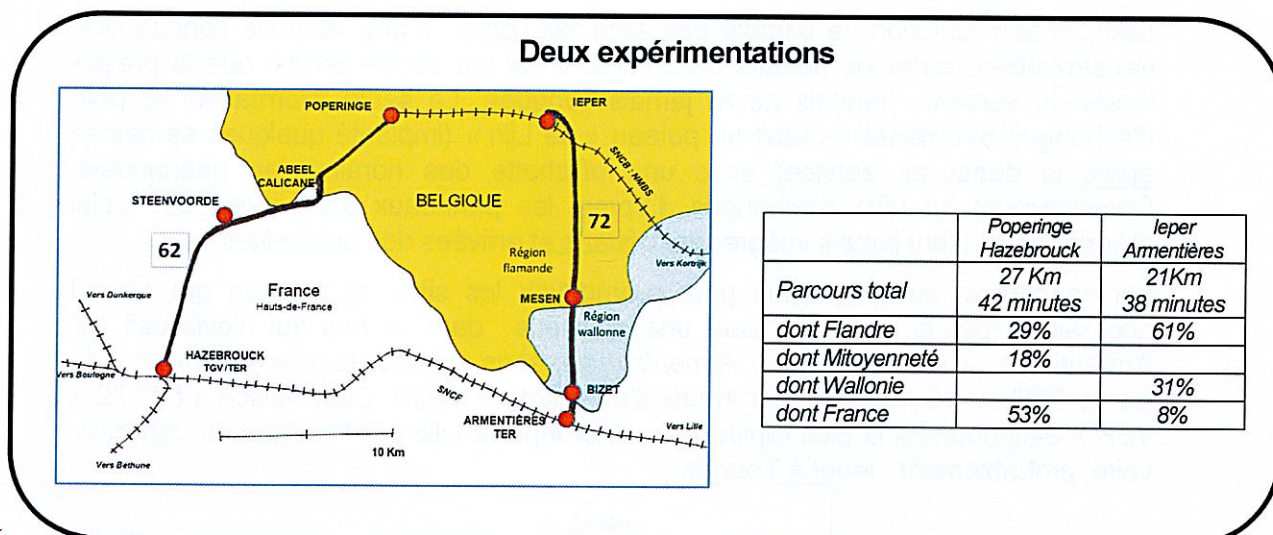
Poperinge – Hazebrouck (Ligne 62)

Cette ligne a été mise en service le 1^{er} septembre 2023. Son ouverture avait été retardée par la réglementation française qui impose aux passagers le port de ceintures de sécurité hors zones urbaines. De Lijn, ne disposant que de bus - donc non équipé de ceintures - a dû rechercher deux autocars pour répondre à cette exigence. Il s'agit d'une ligne nouvelle et non d'un prolongement de la ligne 60, Abele, Poperinge, Vlamertinge, Ieper.

Contrairement à « Ieper – Armentières », cette expérimentation a fait l'objet d'une convention entre les régions Flandre et Haut-de-France et divers acteurs locaux. Les élus locaux ont été régulièrement informés de ce projet et la presse locale l'a suivi : annonce initiale, difficultés liées à la réglementation française, d'où l'expression « *L'autobus nommé désir est devenu réalité* » utilisé par un journaliste en relatant la mise en service (cf. annexe).

Les élus belges et français insistent sur les relations transfrontalières, les visites de part et d'autres de la frontière, le centre nautique de Poperinge, l'accès au TGV Hazebrouck-Paris « *Sneller naar Marseille dan met de auto* ». On pourrait rajouter, pour le versant français, l'accès au réseau ferroviaire belge vers Kortrijk, Bruxelles...

On ne sait pas si des actions de promotion sont prévues.



Observations

- Il est surprenant qu'après des dizaines d'années de coopération transfrontalière l'expérimentation de la ligne Ieper- Armentières n'ait pas fait l'objet d'une véritable concertation (avant, pendant et après) avec le versant français, ni même d'une communication. Par contre, l'implication des élus a été plus « significative » pour l'expérimentation Poperinge – Hazebrouck : conventions entre le bourgmestre de Poperinge et le maire d'Hazebrouck (également président de la CCFI), délégations d'élus inaugurant la ligne, création d'un logo, publication de la CCFI, relais dans la presse locale...
- Sauf s'il y a une forte attente, l'ouverture d'un nouveau service de bus suppose une action de promotion, en particuliers vers les habitants habitués à utiliser leur voiture. Celle-ci sera fonction de l'objectif que l'on se fixe :

Un avantage direct pour l'habitant ?

Permettre à une population sans voiture d'accéder à un emploi, à un service, à un loisir ou à une population motorisée d'éviter le coût et les contraintes d'un déplacement en voiture.

Une ambition collective ?

Réduire la circulation automobile dans le cadre des enjeux climatiques et énergétique.

Si « un avantage direct » participe à « l'ambition collective », l'inverse n'est pas toujours le cas. De plus, dans les deux cas, il faut changer les habitudes. Les conditions de ce changement d'habitudes ont été étudiées par plusieurs chercheurs.

L'Université de Picardie Jules Verne a mené des travaux sur la transformation des non-usagers en usagers :

Pour qu'un habitant passe à un service qu'il n'utilise pas encore, il faut mettre en œuvre quatre leviers :

1/ Les conditions : le service doit exister et être connu.

2/ L'aptitude : il faut avoir la capacité de l'utiliser (apprendre à utiliser un vélo en ville, être ouvert à l'autopartage...).

3/ Les habitudes : il faut un déclencheur, un événement qui incite à tenter ce mode (suspension de permis, opération de promotion, déménagement...).

4/ La norme sociale : donner une valeur à ce changement individuel en le situant dans un contexte plus large (participation au plan climat, pratique des voisins, des collègues de travail...).

D'après un résumé de ces travaux par un représentant de l'ADEME lors du colloque « Mobilité courante : quelle politique de mobilité, d'intermodalité et de multimodalité mettre en œuvre sur les territoires ? » organisé en octobre 2014, à l'Université de technologie de Compiègne, par le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise.)

Pour inciter à changer les habitudes et à développer l'usage des alternatives à la voiture individuelle il faut donc, en tenant compte des préconisations de ces chercheurs :

- Faire connaître ce service.
- Mettre en place des actions pour développer « l'aptitude », « les habitudes », « la norme sociale » en associant les élus locaux, les générateurs de trafics, les habitants.
- Se donner le temps pour que ces nouvelles pratiques aient une chance de se diffuser.
« On ne se débarrasse pas d'une habitude en la flanquant par la fenêtre ; il faut lui faire descendre l'escalier marche par marche ». (Mark Twain)
- Analyser régulièrement la fréquentation de la ligne pour évaluer et éventuellement adapter les actions ou les offres en fonction des résultats.

La promotion active du bus 62 pour « découvrir Noël à Poperinge » illustre l'un des types d'actions à multiplier car nécessaires pour favoriser le développement de l'usage des bus ou des cars, lignes nouvelles, ou lignes en place.

Envie de découvrir Noël à Poperinge ? Allez-y avec le bus 62 !

12/12/2023 (cc-flandreinterieure.fr)

NOËL À POPERINGE
Embarquez avec le bus **62**

HAZEBROUCK ST-SYLVESTRE-CAPPEL STEENVOORDE POPERINGE

2,50€ le trajet, gratuit pour les - de 6 ans.
Achat par CB uniquement, à bord du bus
ou sur le site www.delijn.be/fr/

ccfi

HAZEBROUCK POPERINGE

2001764788/001

Logo: Vlaanderen, ccfi, HAZEBROUCK, Poperinge

Les journées raccourcissent, le froid s'installe, pas de doute c'est bientôt Noël ! Partez à la découverte de l'ambiance conviviale du marché de Noël de la ville de Poperinge en prenant le bus 62 ! Au programme, du 15 décembre au 7 janvier : un marché de Noël intérieur, une patinoire couverte, de la musique et des animations.

2 bonnes raisons d'utiliser la ligne de bus n°62 :

- Pour accéder facilement à Poperinge depuis Hazebrouck, Saint-Sylvestre-Cappel, Steenvoorde, Callicanes ou Abele, à des tarifs intéressants.
- Pour passer un moment festif chez nos voisins belges : patinoire couverte, musique, animations... Tout est prêt pour s'amuser en famille !

HAZEBROUCK ET LA FLANDRE

Mercredi 13 décembre 2023

LA VOIX DU NORD

Bonjour

MONTEZ DANS LE BUS

Ce week-end, on vous en reparlera, la météo annonce une « pluie » de pères Noël sur les églises en Flandre intérieure, des descentes sont prévues à Hazebrouck, Steenvoorde et Merville. Mais si pour changer, l'envie vous prenait d'aller voir de l'autre côté de la frontière, les festivités en mode belge ? Le village de Noël de Poperinge commence justement samedi. Au programme : marché de Noël à l'intérieur et patinoire couverte. Et les anima-

tions durent jusqu'au 7 janvier. Argument de taille : vous n'avez même pas à vous soucier du transport (et donc du stationnement). Depuis septembre, un car (circulant jusqu'alors très souvent à vide) assure tous les jours la liaison entre la Grand-place de Poperinge et Hazebrouck (les enfants de moins de 6 ans voyagent gratuitement). Départ de cette ligne 62 toutes les deux heures depuis la gare d'Hazebrouck (pour 2,50 euros le trajet), dimanche compris. Ça se tente, non ? **M. L.**

Météo

Matin 8°C



Après-midi 10°C



Demain

Matin 6°C



Après-midi 8°C



PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS DE TEXTE

Seuls les paragraphes modifiés sont repris.

Je comprends mal certaines affirmations, en particulier du paragraphe « *Globalement, nous constatons une forte inertie...* », mais je suppose qu'elles correspondent à des situations ou des débats que je ne connais pas. Je dois donc les accepter et me limiter à proposer des nuances ou des compléments.

MOBILITÉ

1/ Notre lecture de la situation :

Le réseau ferré **transfrontalier** existant **se limite aux liaisons** ~~permet la connexion entre les centres névralgiques Lille, Kortrijk et Tournai. Mais on~~ **On y** constate des défauts d'horaires (fréquence et interconnexion), **de** tarification. **Pire encore, l'accessibilité aux personnes à besoins spécifiques (situations de handicaps, poussettes, vélos, femmes enceintes, personnes âgées) n'est pas toujours possible. On retrouve ce problème sur certaines gares dont non des moindres (Tournai). Enfin l'aménagement des gares et de leur environnement immédiat et de leur desserte (lignes de bus, accès par modes doux) n'est-ne sont pas toujours pensés pour permettre optimiser l'intermodalité, ou bien de façon très disparate. Il faut en particulier veiller à ce que les usagers puissent rejoindre le pôle le plus proche par les bus d'un réseau cohérent, donc sans frontières, et par des accès mode doux sécurisés.**

Globalement, nous constatons une forte inertie pour faire évoluer la situation. Pour certains aspects on peut parler d'une stagnation, voire d'une régression au fil des années malgré les remontées nombreuses déjà effectuées. Pour organiser son voyage aisément, l'usager manque d'outils simples et fiables pour planifier son déplacement, combiner les divers modes, profiter des différents réseaux, et qui soient disponibles dans sa langue. Certes des dispositifs performants ont été mis en place depuis plusieurs années et ils s'améliorent régulièrement. Toutefois ils ne sont pas encore assez connus et peuvent encore être améliorés.

2/ Des initiatives et solutions d'ici et d'ailleurs :

- *Pour le vélo, les Ravel en Wallonie et les points nœud en Belgique sont un aussi un cas intéressant que l'on pourrait transposer en France plus largement que maintenant.*

3/ Un premier petit pas immédiat et indispensable :

Je trouve en que ce « premier pas » n'est pas aussi immédiat que ça... la pose de panneaux suppose une étude d'emplacement et un temps de conception, de commande puis de mise en place. De plus est-ce la première urgence ? Pour moi, l'urgence c'est d'abord de s'accorder sur les objectifs et de lancer le plus tôt possible les concertations nécessaires à l'amélioration des liaisons trains, bus et vélo en termes d'équipement, d'information et de promotion. Mais ne connaissant pas les raisons de ce choix je me limite à cette observation.

4/ Des orientations éminemment souhaitables à moyen terme :

- *Publier une carte commune numérique, en lien avec les GECT voisins, des réseaux des transports collectifs de l'ensemble du territoire, première étape de l'élaboration d'une centrale de mobilité eurométropolitaine. En assurer la plus large diffusion possible.*

Carte ADULM, transports transfrontaliers. Cette carte ne permet pas de visualiser le réseau transfrontalier actuel :

Seules les voies ferrées Lille Kortrijk et Lille Tournai sont représentées de façon lisible (pointillés) ainsi on voit mal l'enjeu d'Armentières et l'existence de la ligne leper-Comines-Kortrijk.

Seule des « petits bouts » de lignes Illévia sont représentées (Exemple : on ne voit pas les lignes allant jusqu'au Bizet français, ou desservant la vallée de la Lys...)

La desserte du pôle d'échanges d'Armentières par une prolongation de la ligne 72 (leper – Bizet belge) était une expérience abandonnée depuis septembre 2023.

La pénétration de la ligne 6 du TEC en territoire français (centre d'Armentières, Houplines Frelinghien) est marginale (2 course par jour ? L'une le matin vers Comines, le retour le soir - à vérifier -. Elles semblent être à sont liées à une clientèle scolaires.

PROPOSITIONS DE TEXTE SUPPLEMENTAIRES

LA MOBILITÉ



Il est compréhensible que pour alléger la fiche toutes les propositions relatives à la mobilité ne peuvent être reprises. Si certaines peuvent être présentées lors d'une phase ultérieure, deux sont peut être à évoquer au moins brièvement car importante pour l'amélioration des liaisons ferroviaires Lille - Kortrijk et Lille – Tournai.

■ **La recherche d'indicateurs** pour l'accompagner» : certains sont simples (temps de parcours, fréquence, amplitude, taux de retard...), d'autres restent à définir.

■ **La loi SERM** qui sera le cadre de son amélioration. Loi d'autant plus importante qu'elle dépasse le seul volet ferroviaire. Il faut donc veiller à ce que l'Eurométropole et en particulier son versant belge soient pleinement associé.

Proposition de texte à insérer en 3 ou 4 ou 5 selon les choix stratégiques fixés par les auteurs des fiches actuelles :

« Définir des indicateurs permettant de suivre les améliorations apportées aux liaisons ferroviaires Lille - Kortrijk et Lille – Tournai. »

« Veiller à ce que le versant belge de l'Eurométropole soit pleinement associé à la mise en place du Service express régional métropolitain – SERM - futur RER métropolitain. »

LA LANGUE DES VOISINS



La problématique linguistique n'est pas abordée dans la fiche actuelle... c'est pourtant l'un des enjeux de l'Eurométropole Lille – Kortrik – Tournai , c'est aussi l'un de ses défis.

LA LANGUE DES VOISINS

1/ Notre lecture de la situation :

En mars 2002, la COPIT proposait une « *stratégie pour une métropole transfrontalière* ». Parmi les objectifs proposés figurait la levée de « *l'obstacle de la langue* », car « *de nombreux efforts restent à accomplir pour favoriser la pratique du néerlandais chez les Francophones et soutenir celle du français chez les Néerlandophones* ».

Depuis, quelques actions concrètes ont été mises en place par divers acteurs, dont l'Eurométropole et son Forum (cf point 2). Mais les résultats sont largement insuffisants. Le constat de la COPIT est donc toujours d'actualité vingt deux ans après. La situation c'est même aggravée car depuis décembre 2018, la télévision flamande (VRT) est « interdite » au versant français de l'Eurométropole, l'accès par câble ou internet nécessitant une adresse en Belgique !

Or l'enjeu linguistique est toujours important : transformer une contrainte en atout et développer l'interculturalité. Il s'agit aussi de favoriser une équité linguistique « *qui met tous les acteurs au même niveau et contribue ainsi à une atmosphère de travail respectueuse où chacun peut s'exprimer sereinement* » pour reprendre une citation de l'espace transfrontalier Espagne – France – Andorre, qui utilisent au moins trois langues (Français, Espagnol, Catalan).

2/ Des initiatives et solutions d'ici et d'ailleurs :5

Diffusion par L'Eurométropole d'un guide de conversation « français néerlandais », création de l'Association des amis du néerlandais à la suite d'une action du Forum en 2013, mis en place d'un Babel café, diffusion régulière d'un mail présentant un mot ou une expression (l'instant néerlandais).

3/ Un premier petit pas immédiat et indispensable :

Rappeler que l'enjeu linguistique est toujours d'actualité.

Promouvoir les actions déjà en place (Cf. point 2).

Utiliser les documents bilingues produits par l'Eurométropole (en particulier « Flash info 'Eurométropolis' », « Francobelge.news »...) à des fins linguistiques ; rédiger quelques articles bilingues dans un langage simple et des phrases courtes pour faciliter leur compréhension.

Chercher une solution légale pour permettre l'accès à la VRT au versant français de l'Eurométropole.

4/ Des orientations éminemment souhaitables à moyen terme :

Lancer un appel à contribution auprès des enseignants, mais aussi des habitants motivés pour définir une série de conseils permettant de mieux utiliser les documents bilingues (Cf. point 3).

En profiter pour recueillir leurs avis sur l'apprentissage de « la langue du voisin » motivation, difficultés, propositions d'amélioration. Reprendre ainsi la contribution du Forum en 2013 en l'actualisant et en prenant aussi en compte le versant flamand.

Améliorer les documents rédigés dans une langue « simplifiée » en s'appuyant sur le savoir faire de Wablieft « *Het centrum voor duidelijke taal* »¹, voire en recherchant une collaboration ?

Amorcer une réflexion sur « l'intercompréhension », pratique de communication par laquelle chacun s'exprime avec la langue qu'il maîtrise et comprend la langue de son interlocuteur. Ce qui correspond au souhait d'un enseignant flamand qui en mars 2000, après une réunion d'une action interreg (écoles techniques sans frontières), écrivait « *Je demande à nos amis français de parler lentement et d'utiliser des mots et expressions communes* ».

5/ Pour aller plus loin :

Évaluer régulièrement les actions réalisées ou en cours pour les améliorer et les compléter.

¹ <https://www.wablieft.be/nl>

QUESTIONS

VRT

Les chaînes des télévisions françaises et celles de la RTBF sont accessibles (gratuitement) à tout habitant de l'Eurométropole. Par contre, depuis le 1 décembre 2018, il faut habiter en Belgique pour accéder à la VRT.

En effet la VRT, ne diffusant plus par la TNT, propose un accès par internet qui nécessite, aujourd'hui, une adresse en Belgique. Il est possible de contourner cette interdiction en déclarant une adresse belge virtuelle par un site spécialisé (VPN)... Cette pratique, qui n'est pas sans risque (choix du site VPN, légalité ?) revient à frauder !

Jadis il fallait frauder pour ramener une plaque de chocolat de Belgique, aujourd'hui c'est pour accéder à la VRT !

Comment supprimer cette nouvelle frontière² ? : Admettre une adresse frontalière ? Créer un VPN officiel ? Adapter la législation sur les droits d'auteurs ?...

Pour trouver la bonne réponse les élus ont-ils posé le problème et contacté les interlocuteurs concernés ?

Expérimentation de la ligne de bus leper – Armentières (septembre 2022- septembre 2023)

Cette expérimentation a été particulièrement discrète, au moins sur le versant français : aucun article de presse ne l'a évoqué, aucun « générateurs de trafics » n'a été informé. Elle a été abandonnée, en septembre dernier, faute de fréquentation. Elle permettait pourtant d'améliorer la liaison leper – Lille par transport en commun.

Les porteurs de cette expérimentation ont-ils essayé de l'intégrer dans une démarche partenariale transfrontalière ?

Les différents acteurs de la mobilité transfrontalière ont-ils tenté de conforter l'expérimentation en échangeant avec leurs porteurs ?

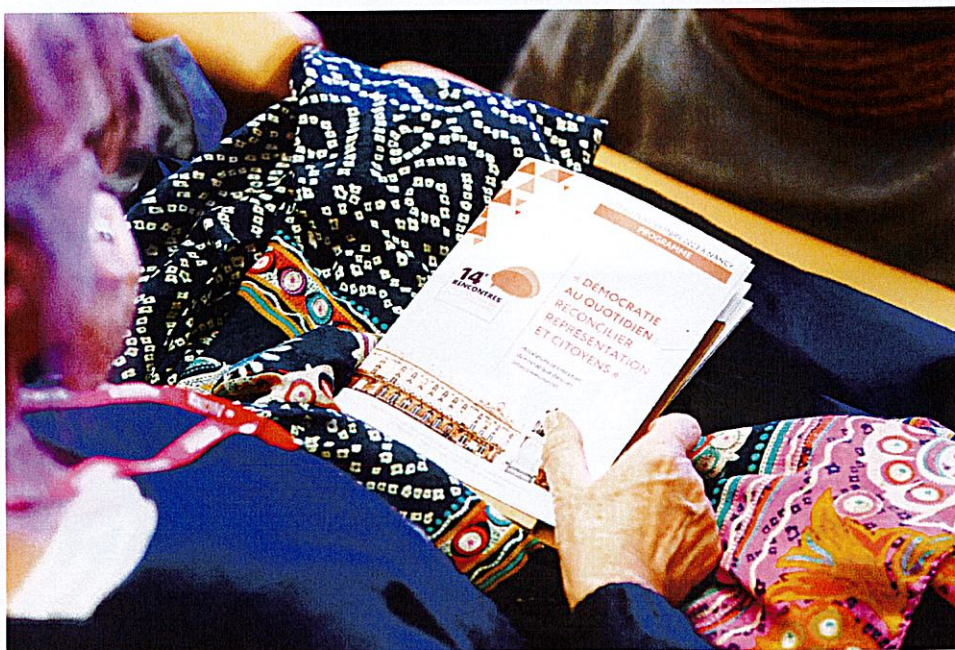
Comment reprendre cette expérimentation dans une véritable démarche transfrontalière ?

² La télévisions flamande était librement accessible dans l'espace transfrontalier français depuis ses origines, il y a plus de 50 ans.

F) 14èmes rencontres des conseils de développement

1. Présentation

Pendant 3 jours du **13 au 15 novembre 2023**, les conseils de développement se sont rassemblés pour des échanges dynamiques, des tables rondes stimulantes et des ateliers inspirants. Ensemble, nous avons exploré des solutions pour revitaliser la démocratie au quotidien, renforcer les collaborations, partager des expériences et trouver l'inspiration pour façonner l'avenir de la démocratie intercommunale.



Ce sont 260 participants, 76 Codev, 13 ateliers et 3 tables rondes.

Mesdames Sabine DUMORTIER (membre du Codev) et Sophie Boutez (technicienne CCFI) y ont participé.

2. Synthèse

OUVERTURE DES RENCONTRES

Mathieu KLEIN, Président de la Métropole du Grand Nancy

Stéphanie GRUET, Conseillère déléguée de la Métropole du Grand Nancy à la participation et la coopération citoyenne

Lamia BENKORTBI et **Georges BONILLA**, membres du Bureau du Conseil de développement durable de la Métropole du Grand Nancy

Bruno ARBOUET, Co-président de la Coordination nationale des Conseils de développement

Dominique FAURE*, Ministre déléguée chargée des Collectivités territoriales et de la Ruralité

- ✓ Question émise au CoDev par les élus de Nancy : Comment rendre acceptable et juste une idée, un changement ... ?

Dans un contexte de crise de la démocratie, les CoDev proposent une démocratie participative.

Comment faire accepter les décisions politiques ? La CONCERTATION ?

Notion d'éducation populaire

- ✓ Constat :

Désenchantement de la participation démocratique mais le besoin de démocratie est fort

Les transitions majeures génèrent de l'anxiété

Pour faciliter les transitions, en plus de toutes les initiatives multiples, les CoDev sont une forme de respiration démocratique pour les territoires.

Voir Manifeste de la CNCD



DU LOCAL AU NATIONAL : QUELLES COOPÉRATIONS POUR FAIRE VIVRE LA DÉMOCRATIE AU QUOTIDIEN ? (Plénière)

Pierre GOGUET, Questeur du CESE

Dominique VIENNE, Président du CESER de la Réunion et des CESER de France

Christine AZANKPO, Co-présidente de la Coordination nationale des Conseils de développement

Du local au national mais attention aux particularités de chaque territoire !

Pour faire participer les citoyens, il faut les intéresser. Ils doivent se sentir concernés.
Ex, les jeunes : 85% des jeunes sont non votants !!!

Comment associer les habitants aux politiques publiques ?

Faire reconnaître les CoDev. 95% des français ne les connaissent pas ! Il faut donc leur donner de la visibilité.

Notre pouvoir d'agir nécessite de travailler sur l'éducation, la place du citoyen dans la démocratie

Quelles coopérations pour faire vivre la démocratie au quotidien ?

LES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT, MOTEURS DE LA DÉMOCRATIE AU QUOTIDIEN ? (Plénière)

Hervé MARCHAL, professeur des universités en sociologie à l'Université de Bourgogne

Marie-Christine JAILLET, présidente du Codev de la métropole de Toulouse

Denis HENRY, Vice-Président du Pays de la Déodatie

Exemple du CoDev de Toulouse

50 membres très impliqués qui ouvrent sur saisine de la métropole ou auto-saisine

X membres moins impliqués qui apportent leur contribution au groupe, X qui viennent aux plénières, conf débat...

Notion de parité complexe surtout / aux jeunes

Coopération si besoin (ex : la mobilité sur le territoire)

Regard du sociologue :

Multiplier les formats d'expression : entretiens, radio, sondages de rue, presse locale...

L'objectif est d'accéder à des personnalités parfois émergentes, de construire de la donnée par rapport à des personnes qui peuvent parfois se sentir illégitimes dans les réflexions.

Le CoDev est un animateur, un contributeur du débat public

SIGNATURE D'UNE CONVENTION DE PARTENARIAT

Entre la CNCD et le CESE

QUELLE GESTION DURABLE DE L'EAU ? (Atelier)

Découvrez la synthèse des travaux du groupe de travail « eau » de la CNCD, qui réunit une vingtaine de conseils de développement depuis juin 2022. Cette restitution sera l'occasion de partager des témoignages et des retours d'expérience.

Guy Jourden, Conseil de développement de la métropole et du Pays de Brest

Jean Verger, Conseil de développement du Pays de Lorient

Eric Guagliardi, Conseil de développement de Mont de Marsan agglomération

Marc Vidore et **Laurent Lefay**, Conseil de développement de la Métropole du Grand Paris

Animation : **Pauline Soubieux**, CNCD

Résumé du travail de la CNCD cf Doc

Objectifs :

- ✓ Définir l'apport des CoDev dans les débats sur les problématiques liées à la gestion de l'eau
- ✓ Comprendre les enjeux auxquels sont confrontés les territoires à MT et LT
- ✓ Approfondir, faire en sorte que les CoDev s'emparent du sujet pour mieux appréhender la thématique de l'eau sur le territoire

(Ressource : Observatoire territorial et citoyen sur site CNCD)

Différents ateliers :

Gouvernance de l'eau

Sensibilisation et mobilisation des citoyens

Utilisation et partage de l'eau

Préservation et réutilisation de l'eau

Gestion des risques et préservation des milieux

Qualité et prix de l'eau

Amènent à 12 interpellations (doc)

LES DÉMARCHES DE PROSPECTIVE TERRITORIALE DANS LES CODEV ET LES CESER (Atelier)

Conseils de développement et CESER, différents par leur composition et leurs modes de fonctionnement, partagent une même volonté de faire avancer les territoires, au service du bien commun. Plusieurs témoignages de membres de conseils de développement et de CESER viendront nourrir ce temps de partage d'expérience.

Marie-Claude Briet-Clémont, CESER Grand Est

Marie-Pascale Deleume, CESER Bretagne

Jean-Luc Léger, CESER Normandie

Conseils de développement du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire

Georges Bonilla et **Jean Pierre Schmitt**, C3D du Grand Nancy

Animation : **Clara Henry** et **Sylvain Dexant**, Codev Toulouse métropole

Qu'est-ce que la prospective ?

Outil d'anticipation mais pas de prévision qui a une finalité : l'action

Imaginer le territoire en 2050... Mettre en image, poser des hypothèses

L'objectif est de permettre aux politiques de décider de ce que pourra être son territoire avec notre éclairage

Cette démarche n'est possible que s'il y a projet

Méthodologiquement, faire faire l'exercice aux élus

Pour les prochaines années, l'élu aura un rôle majeur dans la gestion des transitions

Plus seulement dans la gestion d'une collectivité !

Il est essentiel qu'il anime le territoire avec les citoyens et là, certains seront en difficulté

Comment organiser la consultation citoyenne ?

La prospective permet le débat

CARTE BLANCHE AU C3D DU GRAND NANCY (Plénière)

Expérimentation « Forum ouvert » sur la thématique du renouvellement urbain par exemple (cf site CoDev du Grand Nancy)

ID : « Place du marché »

Partenariat avec les étudiants (50 000 étudiants à Nancy)

MOBILISER LES MEMBRES ET FAIRE VIVRE LES PROPOSITIONS DU CODEV (Atelier)

Comment suivre et faire vivre les propositions du conseil de développement auprès des élus, des services, des acteurs locaux et des habitants ? Comment mobiliser les membres dans la durée ? Partagez vos expériences et recommandations !

Dominique Chuffart, Codev de la métropole de Rennes

Sandrine Lacoffrette et **Christine Devalois**, Codev du PETR Épinal coeur des Vosges

Pauline Soubieux, CNCD

2 questions posées

- ✓ Qu'est-ce qui vous motive à être membre du CoDev ?
- ✓ Si vous aviez une baguette magique, quelles propositions pour faire vivre les propositions du CoDev

DÉCARBONATION ET ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE : COMMENT IMPLIQUER LE CITOYEN JUSQU'À LA PRISE DE DÉCISION ? (Plénière)

Béatrice Auxent, Conseil de développement de la Métropole européenne de Lille

Adeline Humeau, IdéÔ Mauges

Alexandre Faure, Conseil de développement de la Métropole du Grand Paris

Stéphanie Gruet, Conseillère déléguée de la Métropole du Grand Nancy à la participation et la coopération citoyenne

Alexandre Florentin, Conseiller de Paris délégué à la résilience et aux enjeux climatiques

Animation : Christine Azankpo, Coordination nationale des Conseils de développement

- Mission Paris à 50° Vidéo Alexandre Florentin
- Exemple du Grand Nancy / consommation d'eau
- Prochain thème de travail : ZFE Plateforme ouverte sur le site du Grand Nancy pour avis citoyen.
- CoDev comme vecteur de médiation élus/citoyen MEL / au plan climat

CONSEIL
DE DEVELOPPEMENT

