

# UN PÔLE MÉTROPOLITAIN AMBITIEUX ANIMATEUR D'UN RÉSEAU DE TERRITOIRES

— CONTRIBUTION DES 3 AGENCES D'URBANISME —



Monsieur le Président,

C'est avec attention que nous avons écouté votre discours lors du comité syndical du 29 septembre 2020 suite à votre réélection au poste de Président du Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale (PMCO).

Nous saluons votre initiative de donner au pôle une nouvelle perspective, une trajectoire et nous vous remercions de la confiance que vous accordez aux agences d'urbanisme en les sollicitant pour contribuer à l'écriture de cette nouvelle page pour le pôle, travail que vous allez mener avec les présidents des EPCI membres.

Notre contribution, que vous tenez dans les mains sous un format synthétique, privilégie un positionnement du pôle en tant qu'animateur d'un réseau de territoires élargi.

Le SRADDET, adopté par la région, identifie le littoral des Hauts-de-France comme un espace d'enjeu où le pôle pourrait devenir l'interlocuteur privilégié de la Région. L'intégration de la Baie de Somme dans le périmètre du PMCO y trouve une entière légitimité : unicité du littoral régional, réseau de grands sites, attractivité touristique... De plus, cette posture d'interlocuteur privilégié de la Région permet de renforcer le dialogue métropolitain avec la MEL en renforçant activement les synergies avec la Flandre intérieure; et avec le second pôle régional d'Amiens, indispensable à la construction de la vision régionale.

En tant qu'animateur d'un réseau de territoires élargi, plusieurs prérequis nous paraissent nécessaires tant en organisation technique que politique. Vous découvrirez à la lecture de cette contribution nos différentes propositions.

Les enjeux de la façade littorale régionale articulée avec la MEL sont nombreux. Six (sans ordre d'importance) ont plus particulièrement retenu notre attention au regard du potentiel de partenariat qu'ils offrent :

- la gouvernance du pôle,
- la santé,
- le développement économique et en particulier l'organisation portuaire,
- la culture et le tourisme,
- le réchauffement climatique,
- la mobilité.

Il nous semble également qu'ils sont source d'opportunités à saisir telles que :

- de travailler selon de nouvelles modalités (« à la carte », selon des orientations de travail définies par la gouvernance du pôle, ...)
- de positionner le pôle comme un outil plus opérationnel (recherche de financements, notamment)
- d'asseoir le pôle par le développement de temps forts d'animation du réseau de territoires élargi grâce à l'implication de nos 3 agences (en réactivant des groupes de travail pour retrouver de la proximité et pour renforcer activement les synergies territoriales vers la MEL, avec la Flandre intérieure, et avec la Baie de Somme).

C'est par ces quelques idées développées tout au long de ce document que nous introduisons notre contribution à un renouveau du pôle métropolitain : échelle de territoire à laquelle nous croyons fortement, notamment au regard des ambitions et objectifs affirmés dans le SRADDET.

Veuillez agréer Monsieur le président nos salutations distinguées et accepter nos sincères félicitations pour votre réélection à la présidence du Pôle métropolitain de la Côte d'Opale.

**Claude ALLAN**

Président de l'Agence d'urbanisme  
et de développement économique  
Boulogne-sur-Mer Développement  
Côte d'Opale

Insérer signature

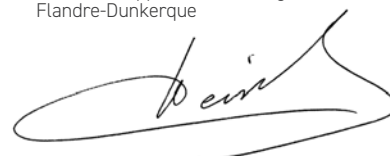
**Joël DUQUENOY**

Président de l'Agence d'urbanisme  
et de développement Pays de  
Saint-Omer - Flandre intérieure

Insérer signature

**Bernard WEISBECKER**

Président de l'Agence d'urbanisme  
et de développement de la région  
Flandre-Dunkerque





# UN PÔLE MÉTROPOLITAIN AMBITIEUX, ANIMATEUR D'UN RÉSEAU DE TERRITOIRES ÉLARGI



© Conception AGUR - Basemap ESRI

*Un périmètre à réaffirmer : révélateur des atouts métropolitains stratégiques et de nouvelles opportunités*

**Isabelle RICHARD**  
Directrice de la Planification Stratégique

**VERS UN REPOSITIONNEMENT DU PÔLE AXÉ SUR LA PROXIMITÉ ET LE DÉVELOPPEMENT DE SYNERGIES TERRITORIALES INTERNE ET EXTERNE**

Le Pôle pourrait mettre en oeuvre :

- des missions «à la carte» selon les besoins, les spécificités et l'intérêt des territoires : développement économique, tourisme et culture, santé,

- mobilité, réchauffement climatique,
- une définition des orientations de travail par les élus du pôle selon la gouvernance établie (conférence des présidents et/ou échelon intermédiaire niveau VP),
- l'organisation de temps forts partenariaux (conférences ou assises métropolitaines annuelles, réactivation des groupes de travail thématiques) avec les acteurs et partenaires du territoire,
- l'animation de l'observation métropolitaine : outil de connaissance du territoire métropolitain et de définition de stratégies métropolitaines,
- l'organisation de séquences de travail avec la Région en lien avec la mise en œuvre du SRADET et le PRADET,
- le renforcement de synergies littorales vers la Baie de Somme, et métropolitaine vers la MEL, en étroite relation avec la Flandre Intérieure.

**D'UNE ÉQUIPE TECHNIQUE QUI MANQUE D'INGÉNIEUR-RESSOURCE À UNE ORGANISATION TECHNIQUE ANIMATRICE D'UN RESEAU ÉLARGI**

En s'appuyant sur :

- les trois agences d'urbanisme pour l'animation du nouveau réseau de territoires élargi. Dotées de ressources internes (l'ensemble de leurs collaborateurs), la mobilisation de son réseau régional (Urba8) et national, (la FNAU) est également une ressource d'expertise au service du pôle,
- Une équipe dédiée, spécifiquement, à l'administration générale du pôle à plein temps,
- des personnes en charge des missions socles.

**D'UN PÔLE PEU PRO-ACTIF DANS L'OPÉRATIONNALITÉ À UN PÔLE FACILITATEUR, OUTIL DE RECHERCHE DE FINANCEMENT.**

Divers financements peuvent être sollicités tels que :

- contrat État/Région (si éligible)
- fonds européens structurels et d'investissement via la Région,
- appels à manifestation d'intérêt et/ou à projet,
- programmes européens Interreg...

**Constats peu favorables à une mobilisation territoriale d'ensemble :**

- Actions qui limitent l'implication générale des territoires (missions socles avec personnel dédié : SAGE, Service de défense contre la mer, PAPI) ,
- Activité « très discrète » du Pôle (peu d'événements ou de séances de travail).

**Enjeux :**

- Redéfinir l'intérêt commun.
- Animer le territoire.
- Constituer une force technique d'animation.
- Renforcer l'implication des territoires.
- Reconstruire une relation de proximité pôle/territoires

# AMÉLIORER L'OFFRE DE SOINS ET RÉPONDRE DAVANTAGE AUX BESOINS LIÉS AU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

L'enjeu de la santé est devenu une préoccupation prioritaire pour la population et les politiques locales. Le bien-être des habitants est déterminé par des facteurs individuels, par notre système de soins mais surtout par notre environnement, c'est-à-dire le contexte socio-économique, politique, social, culturel et naturel.

**Laurence DESATIS**

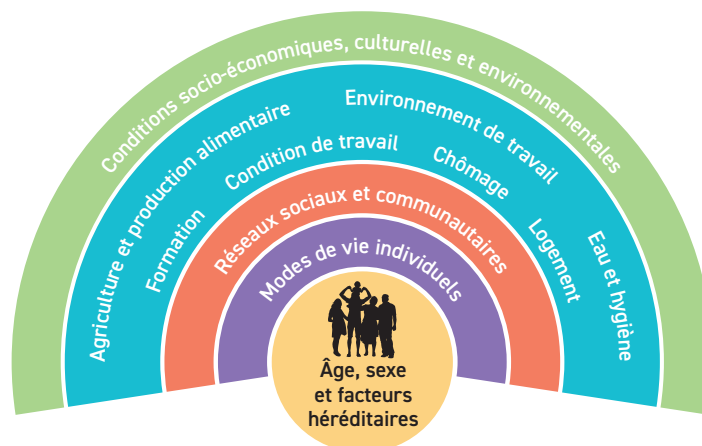
Chargée de mission Observation-Évaluation

## DES ENJEUX EN MATIÈRE DE SANTÉ RELEVANT DE LA QUALITÉ DE L'AIR ET DE L'ATTRACTIVITÉ TERRITORIALE

Le territoire du Pôle métropolitain est caractérisé par une offre de soins parfois localement insuffisante alors que le taux de mortalité prématurée par cancer est élevé. En effet, la densité de médecins généralistes et de spécialistes reste inférieure à la moyenne nationale dans certains secteurs géographiques de la Côte d'Opale, y compris les agglomérations. De plus, les territoires sont confrontés à la problématique du non remplacement des médecins suite aux départs en retraite.

Par ailleurs, d'un point de vue environnemental, la Côte d'Opale est marquée depuis quelques années par une légère dégradation de sa qualité de l'air ce qui a des conséquences non négligeables sur l'état de santé de la population.

Les enjeux d'amélioration de la qualité de l'air et d'attractivité du territoire pour l'installation de médecins et spécialistes de la santé constituent des défis à relever pour permettre l'amélioration de l'état de santé de la population.



- Sphère des facteurs matériels et structurels
- Sphère des influences sociales et locales
- Sphère individuelle

Le modèle des déterminants de la santé de Whitehead & Dahlgren (1991)  
Extrait du guide « Agir pour un urbanisme favorable à la santé, concepts & outils »  
Guide EHESP/DGS, ROUÉ-LE-GALL Anne, LE GALL Judith, POTELON Jean-Luc et CUZIN Ysaline, 2017

## DE NOUVEAUX OUTILS À MOBILISER

Parmi les propositions d'actions, il s'agira en premier lieu pour le territoire métropolitain de se doter d'un Contral local de santé (CLS) associant l'ensemble des acteurs du secteur et permettant la création d'un observatoire de la santé en partenariat avec l'OR2S de façon à disposer de données territoriales à l'échelle du Pôle métropolitain.

Cet outil d'observation pourra être partagé avec l'outil CISTERRES (Cartographie d'Indices de vulnérabilité et de résilience au Service des TERRitoires en Environnement et Santé) développé par la Faculté de pharmacie de Lille à l'échelle communale sur la Région Hauts de France. À travers le CLS, des actions pourront être déclinées pour permettre l'installation de

professionnels de santé pour les spécialités où les manques auront été identifiés. La coopération avec les groupements hospitaliers régionaux permettra d'identifier les besoins à satisfaire; et une véritable politique de promotion du territoire pourra être menée en lien avec les organismes universitaires régionaux.

D'un point de vue plus global, pour permettre un environnement plus favorable à la santé de la population, il peut être envisagé de mener des réflexions communes à l'échelle du Pôle métropolitain pour renforcer la prise en compte des déterminants de santé dans les documents stratégiques de planification en s'appuyant notamment sur le guide « Agir pour un urbanisme favorable à la santé » - École des Hautes Études en santé publique - 2014.

## AGIR FACE AU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION



De la même façon que la tendance nationale, l'espace métropolitain Opale est confronté au phénomène du vieillissement de sa population. Ce constat est davantage marqué dans certains secteurs comme le Montreuillois, le Boulonnais et le Dunkerquois. Dans ce contexte, chaque territoire met en œuvre sa politique de soutien au vieillissement de la population en développant des services et des logements spécifiques. Cependant, il apparaît difficile d'avoir une vision globale de l'offre en logements au regard des besoins à venir. Un outil de connaissance partagée relatif au parc de logements (accessibles, adaptés, adaptables) à l'échelle du Pôle pourrait ainsi être développé entre les agences d'urbanismes et les bailleurs sociaux. En complément, des réflexions communes entre les agences pourraient également être menées pour favoriser un environnement urbain adapté aux seniors à travers des réflexions et échanges de bonnes pratiques en termes d'aménagements adaptés aux seniors (mobilier urbain, services spécifiques, logement).



# UN CORRIDOR DE DÉVELOPPEMENT, CLÉ D'ENTRÉE POUR UN PÔLE MÉTROPOLITAIN RENOUVELÉ ?

*Nous proposons ici un scénario de renouvellement du Pôle métropolitain structuré autour du corridor de développement de « l'Axe nord ».*



©GoogleEarth Studio

**Imaginons un scénario selon lequel, le pôle renouvelé connecterait les différents foyers de croissance encore insuffisamment reliés à notre façade maritime. Tous ses membres auraient pour enjeu commun de maximiser les retombées économiques de l'axe nord (économique, touristique, culturel...) sur leurs territoires respectifs.**

**Jean-François VEREECKE**

Directeur général adjoint  
Docteur en économie

Aujourd'hui, ce que l'on appelle de plus en plus communément « Axe nord » est constitué d'un ensemble portuaire maritime, d'infrastructures multimodales et de territoires de vocations économiques diversifiées. Ces derniers constituent autant de foyers de croissance et forment un hinterland tirant encore peu bénéfice de cette situation exceptionnelle.

En façade maritime, on trouve la première place européenne de transformation des produits de la mer, le premier port de passagers, une plateforme multi-énergies, 3<sup>e</sup> port de marchandises français. L'ensemble représente environ 100 millions de tonnes de trafic, un volume comparable à Amsterdam. Un ensemble en croissance avec notamment les projets CAP2020, Calais port 2015 et la perspective du canal Seine-Nord.

Les infrastructures multimodales sont notamment constituées des 145ha de zone logistique aménagée de Dunkerque, du million de m<sup>2</sup> d'entrepôts de Dourges (y compris l'extension en cours) et des quatre plateformes incluses au décret d'utilité publique du Canal Seine-Nord. On y compte également le Port de Lille, une entité qui dispose à elle seule de douze sites bi-modaux (fleuve/route) ou tri-modaux (fleuve/fer/route).

L'hinterland est, quant à lui, encore à conquérir. Il est constitué de pôles industriels et tertiaires majeurs, mais dont une part de marché conséquente est captée par les ports d'Anvers et Rotterdam dont l'hinterland s'est fortement étendu. Ces ports captent plus de 50% de l'ensemble des importations françaises en conteneur. Aujourd'hui, seuls 50% des marchés des hinterlands Nord et Ile de France sont couverts par des ports français. De même, Ports de Lille s'inscrit avant tout dans l'hinterland fluvial, ferroviaire et routier des ports de Rotterdam (200 km), d'Anvers (130 km), de Zeebrugge (110 km).

Un point important est la création de l'association Norlink port, dont la mission est d'assurer la promotion des infrastructures et de rapprocher les ports.

## UN RÉSEAU DE TERRITOIRES POUR L'AXE NORD

En face de cette jeune institution, il serait possible d'imaginer un équivalent territorial dont la vocation serait de rapprocher les territoires et mieux les relier à cet hinterland et ceci au bénéfice des retombées économiques locales. Sur ce plan, les bénéfices attendus seraient nombreux (cf. *encadré*). Ils le seraient également dans le domaine environnemental (gestion concertée de l'eau, trait de côte, risques, écosystèmes...), touristique (avec une offre intégrée, accessible à la journée et unique en France) et plus généralement en termes d'attractivité (visibilité de l'ensemble maritime, stratégie d'image...).

## DES ENJEUX ÉCONOMIQUES MAJEURS

*Nous nous situons dans un contexte de ralentissement de l'économie mondiale qui pourrait se traduire par une stabilisation de la globalisation des échanges. Concrètement, pour les ports, on peut se demander s'il existe encore des réserves de croissance.*

*Dans ce contexte, faute de ces perspectives, il est essentiel d'optimiser les retombées territoriales. Ainsi, ce scénario viserait notamment :*

- *un développement des chaînes de valeurs à une échelle plus pertinente que les intercommunalités;*
- *une organisation des territoires dans la perspective d'ouverture du canal Seine Nord-Europe selon une approche complémentaire et concertée avec Norlink port,*
- *la mise en relation des écosystèmes du futur pôle afin d'élargir les solutions reposant sur des synergies interentreprises et/ou territoriales (ex. besoins en matières carbonées, déploiement de l'hydrogène etc.),*
- *la coopération pour faire face aux chocs et incertitudes (Brexit, pandémie...),*
- *l'organisation de la logistique de demain (articulation hub-numérique-mise en réseau des chargeurs / internet physique).*

# DE LA VULNÉRABILITÉ À LA RÉSILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les Hauts-de-France font partie des régions françaises les plus vulnérables au changement climatique. Celui-ci est déjà en marche et l'espace métropolitain en ressent déjà les effets : vagues de chaleur, sécheresses, montée du niveau de la mer, inondations...



grands objectifs sont déjà partagés par les intercommunalités du territoire métropolitain à travers notamment les Schémas de cohérence territoriale ou les Plans climat-air-énergie :

- réduire les émissions de gaz à effet de serre,
- se préparer et s'adapter aux évolutions pour les territoires et les activités.

Au-delà des constats et objectifs communs sur chacun des territoires respectifs, il est sans nul doute possible d'aller plus loin par un travail collectif pour accroître la résilience. Plus encore, certains sujets tels que la montée du niveau de la mer le nécessitent et l'imposent de par les enjeux partagés.

De même, une attention particulière sur la sécurisation en eau potable devra être portée. L'interdépendance autour de cette ressource pour les territoires constituant le Pôle Métropolitain

ainsi que les territoires voisins nécessite une approche prospective et concertée.

C'est dans cette optique que les agences ont d'ores et déjà réfléchi à plusieurs pistes d'actions pour relever ensemble et dès aujourd'hui les défis de demain.

Amélioration de la connaissance et suivi des effets du changement climatique, mutualisation des outils, partage d'expériences, diffusion d'innovations, développement de partenariats universitaires, réponse à des appels à projets européens, définition de stratégies communes sont autant de leviers d'actions que nous pouvons mettre en place ensemble.

## Nicolas ROCHAS

Directeur d'études Connaissance du territoire - Coopération internationale

## Le climat et l'hydrologie du bassin Artois-Picardie en 2070, par rapport au début de l'ère industrielle

Les enjeux environnementaux, économiques et sociaux sont énormes. Près de 500 000 habitants vivent en dessous du niveau de la mer dans le delta de l'Aa et sur la Côte d'Opale comme à l'échelle mondiale, 70% de l'activité économique est météo sensible. Le coût des conséquences du dérèglement pourrait être selon les scénarios jusqu'à 20 fois plus cher que celui de l'action pour les prévenir.

Face à ces enjeux, l'échelle du Pôle Métropolitain se révèle particulièrement adaptée pour engager une stratégie coordonnée en lien avec les territoires voisins s'appuyant sur des mesures d'atténuation mais également des mesures d'adaptation au changement climatique.

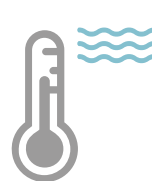
Pour relever les défis liés aux changements climatiques, deux

### TEMPÉRATURE DE L'AIR



+ 2°C

### TEMPÉRATURE DE L'EAU



+ 1,6°C

### NIVEAU DE LA MER



+ 40 cm

### PLUVIOMÉTRIE (ANNUELLE)



-5 à -10 %

### DÉBIT DES RIVIÈRES



-25 à -45 %

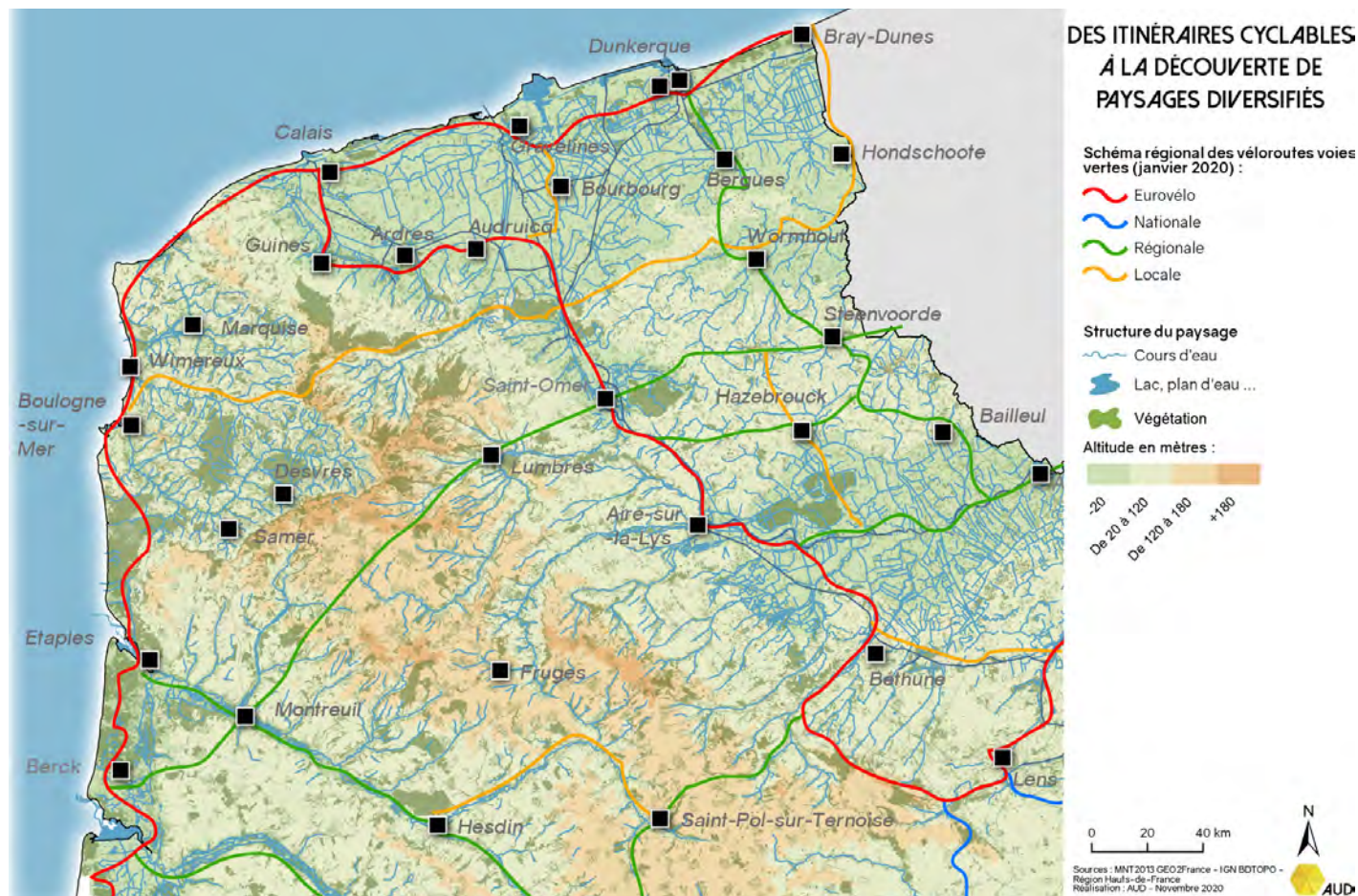
### RECHARGE DES NAPPES



-6 à -46 %



# UN TERRITOIRE LIÉ À L'EAU, UN TERRITOIRE PROPICE AU BIEN-ÊTRE



## Eugénie RUCKEBUSCH

Directrice d'études Projets et Territoires

Le littoral de la Côte d'Opale et l'hinterland s'étirant du Montreuillois, à l'Audomarois et la Flandre disposent de paysages emblématiques. L'eau y est un marqueur fort participant à l'identité des lieux : de la mer aux grandes rivières et fleuves (Authie, Bresle, Canche, Aa...) et leurs milieux humides associés, à un réseau dense de petits cours d'eau naturels ou de canaux et fossés artificiels (Boulonnais, Flandre, Audomarois...). Ces paysages s'accompagnent d'un patrimoine bâti (ex : Bergues, Gravelines, Montreuil-sur-Mer, Watten...) et d'un terroir riche et diversifié. Cette qualité fait l'objet de reconnaissances variées à travers des labels de type *Villes et Pays d'art et d'histoire* (Boulogne-sur-Mer, Calais, Pays de Saint-Omer), *Village patrimoine*, *Parc naturel régional*, *Grand site de France* avec les 2 Caps ou UNESCO au titre du

patrimoine mondial ou de *Man and Biosphere* (les beffrois, le marais audomarois).

### VALORISER LE SLOW-TOURISME

Ce cadre de vie dispose donc d'un fort potentiel pour le développement d'un tourisme du mieux-être qui repose sur ces aménités naturelles et prône la qualité des relations sociales, une alimentation plus qualitative et autoproduite, des activités de plein air et les mobilités douces. Dans ce mouvement dit « slow » et du tourisme vert, les collectivités de ce grand territoire développent ainsi des actions ponctuelles ou des stratégies globales sur les sports de nature et des activités découvertes (activités nautiques du littoral, sports de nature en Pays de Lumbres...), sur la gastronomie (valorisation de la pêche à Boulogne, mise à l'honneur de la betterave dans le Montreuillois, brasseries et culture du houblon dans l'Audomarois et la Flandre...) ou la santé et le bien-être (équipement de type thalassothé-

rapie dans le Boulonnais, travail avec des sophrologues dans le cadre du projet Tendances sur le Dunkerquois).

### POUR UN DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE À GRANDE ÉCHELLE

Ces activités diversifiées développées sur le littoral et à l'intérieur des terres apparaissent complémentaires, et pourtant n'amènent pas une pratique touristique à l'échelle de ce grand territoire telle qu'elle peut exister sur le tourisme de mémoire par exemple. Il serait donc intéressant d'afficher cette complémentarité pour promouvoir une destination plus large et attractive par sa diversité de paysages et d'activités. Elle s'appuierait sur la mise en réseau de certaines filières, telles que la valorisation de la gastronomie, et la mise en tourisme des véloroutes voies vertes qui relient nos territoires. Cette articulation est d'autant plus intéressante qu'elle répondra aux aspirations d'une clientèle locale / régionale mais aussi belge et néerlandaise.

## DES ITINÉRAIRES CYCLABLES À LA DÉCOUVERTE DE PAYSAGES DIVERSIFIÉS

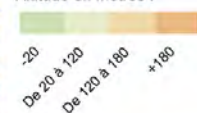
Schéma régional des véloroutes voies vertes (janvier 2020) :

- Eurovélo
- Nationale
- Régionale
- Locale

### Structure du paysage

- Cours d'eau
- Lac, plan d'eau ...
- Végétation

Altitude en mètres :



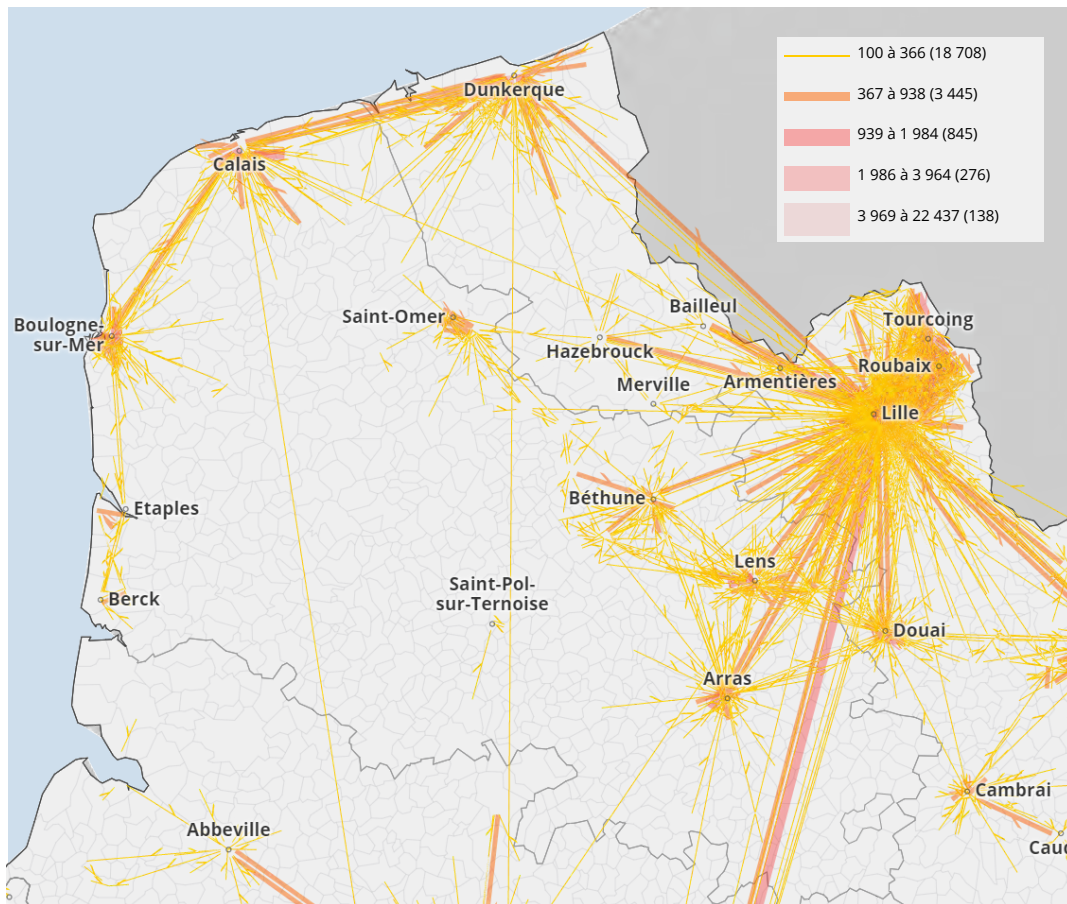
0 20 40 km

Sources : MNT 2013, GEO2France - IGN BDTOPO - Région Hauts-de-France  
Réalisation : AUD - Novembre 2020



*Fin janvier, le Schéma régional des véloroutes et voies vertes actualisé a été voté au Conseil régional. Il fait à présent apparaître de manière complémentaire aux euro-veloroutes (développés sur le littoral, de la Belgique à la Baie de Somme, et de l'arrière-pays, du Calais à la métropole lilloise) un réseau régional transversal dont l'objectif est de relier, à terme, la Belgique, la Flandre Intérieure, l'Audomarois, le Montreuillois et la Baie d'Authie.*

# RENFORCER LA MOBILITÉ DANS L'ESPACE MÉTROPOLITAIN MAIS AUSSI VERS LILLE ET PARIS



Carte des flux domicile-travail 2017

©IGN - INSEE 2020

## Laurence DESATIS

Chargée de mission Observation-Évaluation

### UNE NOUVELLE DONNE !

Les déplacements des actifs sur le territoire du Pôle métropolitain ont évolué au cours des dix dernières années. Les distances quotidiennes domicile-travail s'allongent. Ainsi, à travers le nouveau découpage des zones d'emploi par l'Insee (2020), une extension de celles-ci est constatée dans le Dunkerquois, le Boulonnais et le Montreuillois. Ces territoires ont vu leur aire d'attractivité liée à l'emploi gagné vers l'arrière-pays. Les zones d'emplois de Dunkerque et Lille sont devenues limitrophes, l'ancienne zone d'emploi de Flandre Lys a disparu et

est maintenant sous l'influence des deux pôles d'emploi voisins. En parallèle, les mobilités quotidiennes par le réseau ferré entre les agglomérations de la Côte d'Opale et le pôle lillois sont devenues plus intenses. Les lignes TER au sein de l'espace métropolitain ont également toute leur importance dans les déplacements quotidiens des actifs et des jeunes. Cependant, cette offre de mobilité ne répond pas toujours aux besoins en terme de cadencement des trains tant pour les lignes TER que pour les grandes lignes vers Lille ou Paris.

### UNE CONNAISSANCE À DÉVELOPPER POUR MIEUX AGIR

Pour répondre à l'enjeu de desserte ferroviaire de l'espace

métropolitain, tant à travers les lignes intérieures que vers l'extérieur, il est proposé dans un premier temps la réalisation d'une étude relative à l'offre ferroviaire existante (analyse des grilles horaires, définition des pôles d'échanges structurants, niveau de services proposé...). Au regard de cette analyse, des adaptations pourraient être proposées en termes d'amplitudes horaires des trains, de tarifications éventuellement multimodales (tarif couplé entre le TER et le réseau de transports urbains) mais aussi du transport avec le vélo, des équipements en recharges électriques...

Un regard pourrait également être porté sur l'extension possible des usages du réseau Flixbus et celui des bus scolaires en termes de mobilité des actifs et des étudiants.

## RENFORCER LES PÔLES MULTIMODAUX

*Face à l'intensité des déplacements de la population, l'enjeu est celui de la réduction de l'empreinte écologique en développant l'usage des transports en commun et des mobilités douces.*

*Chaque agglomération du pôle métropolitain affiche une volonté forte de développer des pôles multimodaux en organisant un maximum de flux vers les gares ferroviaires.*

*Ces pôles, à la fois points d'entrée entre les agglomérations de l'espace métropolitain et portes de sortie vers les métropoles Lilloise et Parisienne, sont à développer ou renforcer.*

*Une identité commune à ces pôles pourra être proposée : bonne accessibilité par la voiture et ses usages (covoiturage, autopartage) et proposition de services innovants (numérique renforcé, espace de coworking,...*).

Face à l'enjeu de la mobilité dans les espaces ruraux et la possibilité donnée par la Loi d'orientation des mobilités aux communautés de communes de prendre la compétence « Mobilité », il est proposé d'animer un groupe de travail sur la mise en place de solutions de mobilité spécifiques en s'appuyant sur des retours d'expérience de territoires.