

une métropole à taille humaine

programme d'Europe Écologie les Verts
pour la Métropole Européenne de Lille aux
élections municipales et communautaires
des 15 et 22 mars 2020



© Agence LightMotiv



CLIMAT



MOBILITÉS



NATURE



HABITAT



DÉMOCRATIE



EDITO

«L'attractivité», maître-mot des politiques métropolitaines : Grand Stade, Lille 3000, Miss France, Hello Lille, Lille Design... pour jouer dans la cour des grands, nous dépensons des millions en marketing territorial. Mais qu'est-ce que cette « attractivité » ?

Une concurrence exacerbée entre territoires à coup de moins-disant fiscal, de subventions ou de sacrifices du foncier, au résultat aléatoire et éphémère.

Cette compétition a de nombreux effets pervers qui vident les territoires voisins et détruisent notre qualité de vie... Plus nous sommes « attractifs », plus nous aggravons la congestion, l'artificialisation et la pollution de notre territoire, sans donner des emplois satisfaisants à notre population.

Nous voulons un autre projet pour notre métropole, un projet au service des citoyen.nes.

Nous voulons une métropole solidaire et rééquilibrée, dans un esprit de justice spatiale, et qui coopère avec les territoires voisins pour favoriser la décentralisation économique et le renforcement de leurs pôles urbains. Arrêter de toujours tout concentrer sur Lille, c'est le seul moyen de lutter efficacement contre la congestion de notre métropole.

Nous voulons une métropole pionnière dans la lutte contre le dérèglement climatique.

Ces dernières années, les six élu.es écologistes, dont la vice-présidente Christiane Bouchart, ont poussé l'adoption de textes structurants : le Plan climat pour arriver à la neutralité carbone d'ici à 2050, le Budget climatique pour mesurer nos efforts, le Schéma directeur des infrastructures de transports pour nous libérer de la voiture, la Zone à faible émission pour lutter contre la pollution, le Plan local d'urbanisme intercommunal pour protéger nos ressources. Le Plan local de l'habitat et le Plan de déplacement urbain doivent les compléter.

Nous voulons passer de la parole aux actes pour une métropole de la qualité de vie, une métropole douce, une métropole à taille humaine.

Jérémie Crépel, président du groupe EÉLV à la Métropole Européenne de Lille



Un nouveau modèle de métropole

Les dérèglements climatiques en cours et les enjeux sanitaires nous obligent à adapter notre territoire et à reconquérir la qualité de l'air et de l'eau. Le changement de modèle pour mettre le climat au centre des politiques publiques sera une priorité. Le Plan climat de 2019 pose les bases d'un véritable changement de modèle des politiques métropolitaines, et d'une ambition forte pour la réduction de nos émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) responsables du dérèglement climatique, la lutte contre la pollution et la protection de la ressource en eau. Nous mènerons cette transition de manière cohérente, équilibrée et solidaire afin d'anticiper les effets du changement climatique et d'améliorer la qualité de vie.

Des investissements verts généralisés

Un Conseil Citoyen du Climat orientera, suivra et évaluera les politiques pour atteindre la **neutralité carbone en 2050**, avec comme étape la réduction de 45% des émissions de Gaz à Effet de Serre dès 2030.

Des coopérations avec les territoires voisins feront de la MEL un moteur du développement soutenable. Nous mettrons la **transition écologique** des communes au cœur des contrats de co-développement. Grâce aux Contrats d'Objectifs et de Moyens, la coopération avec les acteurs économiques sera recentrée sur cet objectif.

Un **budget climatique ambitieux** évaluera l'impact climat de manière transparente avant le vote de chaque décision. Nous ferons ainsi converger nos finances autour d'un projet de territoire responsable et pleinement dédié à la transition, avec le zéro déchet, le développement des énergies renouvelables, le développement massif des transports en commun et des mobilités actives, la rénovation massive des logements et le boisement massif de l'ensemble du territoire, y compris urbain.



CLIMAT

Une économie post-croissance décarbonée

Nous réorienterons l'économie vers l'**économie circulaire et le réemploi** (zéro déchet), l'économie de la fonctionnalité, l'économie de la proximité, l'Économie Sociale et Solidaire, l'artisanat, et l'isolation des logements. Pour faire baisser l'impact carbone de notre territoire, nous conditionnerons les aides économiques au respect de critères sociaux et environnementaux, nous privilégierons les marchés publics clausés (social et environnemental), et nous travaillerons avec les entreprises du territoire, dont les PME, pour réduire les émissions.

Nous développerons l'**agroforesterie et l'agroécologie** en accompagnant les exploitants pour une meilleure qualité de l'eau. Nous investirons les friches pour des usages temporaires (énergies renouvelables, agriculture urbaine...).

Nous garantirons le zéro artificialisation, avec un **moratoire sur les bureaux à Lille**, et la réutilisation des friches industrielles et commerciales.



Une économie et des emplois relocalisés

Nous privilégierons un **développement économique local endogène** (ressources, savoir-faire et débouchés locaux). Plutôt que de chercher à attirer l'implantation de grandes multinationales sur le territoire, nous privilégierons les productions de qualité, marqueurs de l'identité locale (réputation et reconnaissance locale des produits), un **redéploiement du commerce de proximité** dans les quartiers, les centres-villes et les centres-bourgs, et des coopérations économiques par le développement de Pôles Territoriaux de Coopération Économique.

Pour relocaliser l'économie, nous créerons une **monnaie locale** portée par les citoyen.ne.s, avec la possibilité qu'elle soit également encaissée dans plusieurs régions (services publics, bibliothèques, piscines, transports en commun, eau, ...). Elle sera utilisée pour verser une partie des indemnités d'élu.es et des subventions.

Pour développer l'emploi local fondé sur les besoins réels des habitant.es, nous développerons l'expérience **Territoire Zéro Chômeur de Longue Durée** – sans attendre l'aide de l'État, mais en agissant pour l'obtenir – et les **programmes Kpa-Cité**, sur de nouveaux quartiers en politique de la ville.

Un nouveau contrat social

Les transports produisent 46 % des émissions de Gaz à Effet de Serre, dans une métropole qui compte plus de 1700 morts par an à cause de la pollution. Nous ne devons plus engager de nouveaux projets routiers. De toute façon, la métropole ne mettra pas fin à la thrombose sans remettre en cause un mode de développement qui concentre les activités sur son territoire.

Depuis 2014, l'effort consacré au développement des modes actifs (vélo et marche) et à la mise en place du Plan de Déplacements Urbains (PDU) reste insuffisant et se heurte à la mauvaise volonté de certains élu-es locaux.

Dès 2020, une grande conférence citoyenne co-construira un nouveau Plan de Déplacement Urbain fondé sur un nouveau contrat social de la mobilité : le développement et la gratuité des transports en commun, en contre-partie de la limitation de la voiture en ville.

La sobriété des transports passe également par l'action sur les déplacements inutiles : relocalisation de l'économie, urbanisme, urbanisme commercial favorisant le commerce de proximité, bourses d'échanges emploi-logement, développement du co-working... Pour accompagner le changement, nous créerons une Agence publique Lille Mobilités chargée de suivre les Plans de Déplacement des Entreprises et de développer des actions auprès des particuliers (Chronotesteurs, familles à déplacements positifs...).



MOBILITÉS

La priorité aux piétons et aux cyclistes

La marche et le vélo sont bons pour la santé, le climat et le porte-monnaie. Nous leur donnerons la **priorité dans l'aménagement des espaces publics** : d'abord les piétons, puis les cyclistes, les transports en commun, et enfin la voiture. Cette nouvelle philosophie doit s'appliquer à chaque chantier engagé sur la MEL. Le tourne à droite et le double sens cyclable seront généralisés. Une offre de stationnement vélo renforcée permettra l'intermodalité avec les transports collectifs et la possession de vélo dans les petits logements.

Pour sécuriser les cyclistes et les piétons, nous généraliserons le 30km/h en ville, comme à Grenoble. Nous créerons un **réseau express vélo métropolitain**, avec des trajets directs, sans coupure, sur lesquels les cyclistes auront la priorité. Nous accélérerons le Plan « Métropole cyclable 2020 » pour supprimer tous les points noirs (carrefours dangereux) avant la fin du mandat. Nous relancerons les V'lille et augmenterons l'offre de stationnement vélo sécurisée.

Un « Plan marche » créera des itinéraires piétons structurants, balisés avec des panneaux dédiés indiquant les temps de parcours, et des magistrales piétonnes. Nous ferons la promotion des bienfaits de la marche pour la santé.

Des transports en commun renforcés et gratuits en 2025

La gratuité universelle des transports en commun n'a de sens qu'avec le renforcement de l'offre des transports, dont le financement doit être assuré.

Dès 2020, nous mettrons en place la **gratuité pour les moins de 25 ans** et le premier niveau de la tarification solidaire. Les écologistes ont obtenu l'expérimentation de la gratuité des transports lors des pics de pollution. Cette gratuité doit être pérennisée et mise en œuvre dès le franchissement du seuil d'alerte. La tarification en fonction du revenu doit être revue pour simplifier son accès et diminuer les effets de seuils (création d'un nouveau pallier à 75 % du tarif).



Nous développerons des lignes de Bus à Haut Niveau de Service et des lignes express. Après le doublement de la ligne de métro (2023), l'offre de transport en commun sera significativement augmentée lors de la prochaine Concession de Services Publics (2025).

Une fois l'offre de transport en commun renforcée, si possible en 2025, au plus tard en 2030, nous déclencherons la **gratuité totale et universelle des transports en commun**. Pour alléger son coût, nous réclamerons à l'état la suppression de la TVA sur les transports, le rétablissement de l'assiette du versement transport, et le desserrement des contraintes budgétaires qui pèsent sur les collectivités locales.

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports prévoit **5 nouvelles lignes de tramway d'ici 2035**. Nous le mettrons en œuvre au plus vite et le compléterons pour faire passer le tramway à Lille-République et prolonger la ligne Tourcoing-Roubaix-Hem vers Halluin et Villeneuve d'Ascq.

Nous négocierons avec la région la mise en place d'un **RER métropolitain**, cadencé et aux horaires élargis en soirée, en exploitant la boucle ferroviaire autour de Lille, en construisant une nouvelle gare à Porte des Postes, et en améliorant les fréquences et la capacité des trains. La mise en place de la gratuité des transports en commun devra se faire en coordination avec la région.

Une ville libérée de la voiture

Dans une Zone de Faible Émission, progressivement élargie à l'ensemble du pôle urbain dense doté d'un bon réseau de transports en commun, **nous interdrons les véhicules les plus polluants**, puis les véhicules diesel à horizon 2030. Pour développer l'auto-partage, nous créerons des places de parking dédiées et **une voie réservée au covoiturage** sur les autoroutes à trois voies.

Une **politique de stationnement métropolitaine**, incluant le stationnement payant en ville, et une carte résidentielle avec tarification solidaire, favorisera le stationnement en ouvrage plutôt qu'en surface, pour libérer l'espace public de la voiture. Les amendes seront affectées au financement des transports en commun. Nous compléterons les parkings relais aux portes de la Métropole et du pôle urbain, à proximité des gares et des nouvelles jonctions de lignes de transport collectif, pour permettre aux habitants des communes périurbaines de rejoindre le réseau de transports en commun.

Enfin, **nous interdrons de façon effective le transit de poids-lourds par le centre urbain** de la MEL, développerons le transport fluvial (Port de Lille) et ferroviaire (Lomme) des marchandises, ainsi que le Centre multimodal de distribution urbaine, et la livraison du dernier kilomètre en mobilité propre (électrique, GNV, vélo-cargo, ...).



Donner à la métropole les moyens de la transition écologique.

Rénovation énergétique et construction de logements, schéma directeur des infrastructures de transports, gratuité des transports en commun, zéro déchet, économie du réemploi, protection de la ressource en eau, Gemapi, reconquête de la biodiversité, développement des énergies renouvelables : les besoins d'investissements dans la transition écologique sont considérables. **Mais ce sont aussi ces investissements qui créeront les emplois durables de demain.** Nous devons nous mettre en capacité de les financer.

Au cours du mandat 2014-2020, sobre en investissement, la Métropole a baissé son encours de dette et augmenté son épargne nette, ce qui lui donne des marges de manœuvre pour reprendre les investissements, notamment grâce au Green bonds. Le budget climatique, un dispositif innovant d'analyse budgétaire impulsé par les élu.es écologues, doit permettre de rediriger les dépenses vers les investissements les plus efficaces pour baisser notre empreinte carbone. Des marges de manœuvres existent d'ailleurs sur les politiques voiries, développement économique et rayonnement. Mais tout cela pourrait ne pas suffire.

C'est pourquoi nous interpellons l'État, particulièrement son ministre du Budget, pour qu'il donne aux collectivités les moyens de cette transition en rétablissant l'assiette du versement transport, en supprimant la TVA sur les transports en commun, en sortant les investissements de la transition écologique de la contractualisation et en créant enfin **une Contribution Climat Énergie versée par l'État demandée par toutes les associations d'élus.e-s pour financer cette transition**. Elle pourrait, par exemple, s'élever à 10 euros par habitant-es et par an soit 12 millions d'euros de subvention en faveur de la Métropole Européenne de Lille.

Sans ces mesures, la MEL serait sans doute contrainte d'utiliser le levier fiscal pour financer l'indispensable transition de notre territoire.

Une nouvelle offre de transports en commun

Les élus EÉLV ont obtenu la création d'un **Schéma Directeur des Infrastructures de Transports** (SDIT), avec plus de 2,5 milliards d'Euros d'investissements en faveur des transports en commun d'ici à 2035.

Malheureusement, la maire de Lille s'est opposée à ce que le tramway passe au coeur de Lille, à République. Quant à la majorité ville-neuvoise, elle n'a pas voulu que le tramway arrive à Pont de Bois.

EÉLV souhaite donc compléter et réaliser au plus vite ce schéma. Dès le début du mandat, nous créerons de véritables **lignes de bus à haut niveau de service**, avec des voies réservées et des fréquences renforcées. Ce sera le cas pour la liane 1, les corolles (autour de Lille), la liane 4, ou la ligne Leers-Les Prés. Des lignes de **bus express** joindront Lille Flandres à Halluin ou Lesquin, ou encore Tourcoing à Armentières. Nous utiliserons les voiries existantes pour créer rapidement des couloirs réservés aux bus.

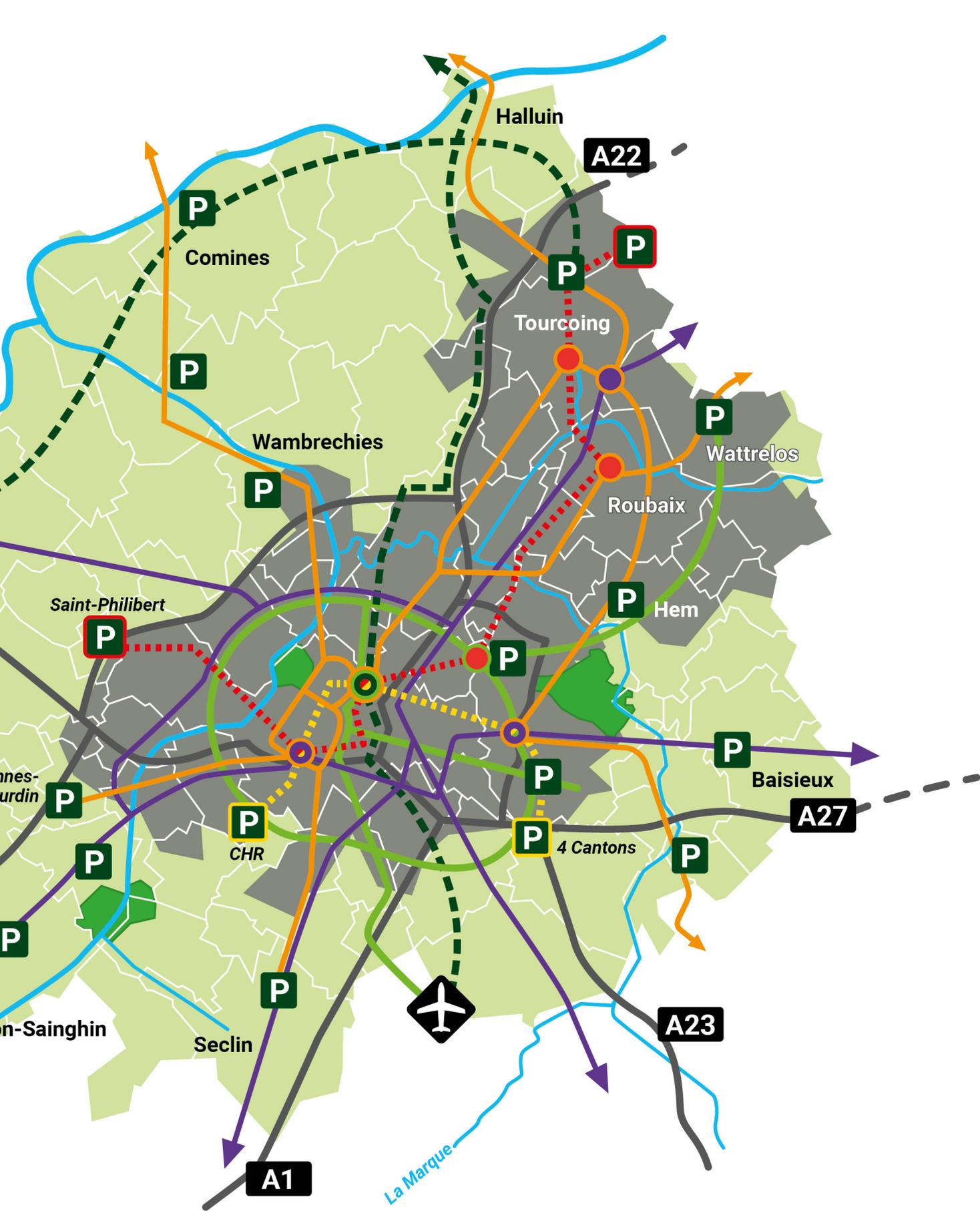
Côté **tramway**, la ligne Lille-Roubaix sera prolongée jusqu'à Wattrelos. Un nouveau réseau de tramways à trois branches permettra d'accéder à Lille depuis Hallennes-lez-Haubourdin et la RN41, Seclin, ou Comines.

Il se connectera au réseau de métro aux gares, République et Porte des Postes. Parallèlement, un réseau transversal desservira Halluin, Tourcoing, Roubaix, Hem et Pont de Bois. La ligne Ascq-Orchies sera réouverte en mode train ou en mode tramway suburbain.

Pour compléter ce réseau, nous proposons à la région d'utiliser la boucle ferroviaire autour de Lille afin de **créer un RER** métropolitain, avec des trains fréquents à grande capacité sur une plage horaire étendue, pour faciliter l'accès à la métropole. La nouvelle gare de Porte des Postes permettra d'augmenter les fréquences sans saturer Lille-Flandres.

Des **parkings relais** permettront de se garer facilement à proximité des gares ou des stations de transport en commun à l'entrée de la métropole.





-  RER
-  Tramway
-  Parking-relais
-  Bus à haut niveau de service
-  Liane express
-  Pôle d'échange
-  Métro ligne 1
-  Métro ligne 2

Un nouvel écosystème métropolitain

Trop souvent nature et ville sont opposées. Pourtant, la MEL se caractérise par un tissu urbain polycentrique et diffus qui a pour effet d'entremêler espaces bâtis et espaces ouverts, de nature variée (agriculture, activités et habitats peu denses, vastes délaissés d'infrastructures, friches industrielles...). Si cette intrication n'est pas valorisée pour l'instant, elle constitue un atout formidable pour faire de la MEL une métropole verte, une « ville paysage » - comme ont su le faire nos voisins allemands.

Il est temps de construire un nouvel écosystème en arrêtant toute artificialisation, en orientant les terres agricoles vers l'agriculture locale, zéro phyto en 2025 et 100% bio dans 10 ans, en transformant les délaissés en forêts et en permettant l'accès à la nature pour toutes et tous.

Des parcs urbains pour donner accès à la nature

De nombreux espaces de nature partagée permettront de préserver les écosystèmes et de renforcer les liens sociaux, associés à des relais nature offrant des activités de découverte participative. Il s'agit de faire monter progressivement ces espaces en qualité biologique et humaine, et de travailler leur accessibilité depuis les quartiers afin d'offrir à tous un droit à la nature urbaine : nous créerons **des parcs à Saint Sauveur, Lomme et sur la Zone de l'Union**. Outre ces nouveaux grands parcs urbains, nous voulons faire en sorte que chaque habitant de la MEL puisse accéder à un parc urbain à 5 min à pied en créant le principe de ce droit à la nature urbaine.

Des voies vertes et bleues pour la biodiversité

Des **allées vertes** permettront de se déplacer dans des environnements naturels silencieux à pieds ou en vélo. Les connexions entre les centres villes constituent des tronçons prioritaires : la voie verte des facs, la liaison Deûle - voie verte des facs, le val de Marque (de Villeneuve d'Ascq à Wambrechies), la liaison Citadelle - parc Lebas - futur parc Saint-Sauveur - Fives - parc du Héron, une voie sur tout le Sud de Lille, entre Saint-Sauveur et Bois Blancs le long du périphérique Sud, qui serait un élément majeur du projet de requalification du périphérique vers Lille Sud.

Les tracés sont déjà repérés depuis longtemps : **place aux actes !**

Nous intensifierons la **stratégie fluvestre**, déjà adop-

tée par la MEL, et le « Parc Bleu » porté par l'euro-métropole par l'accélération de la requalification des espaces urbains à proximité des voies d'eau - les canaux mais aussi les rivières secondaires (Marque, Petite Marque) et les anciennes becques (Neuville, Corbeau, Riez...) - pour que le bleu pénètre dans les quartiers.

475 hectares ont été identifiés comme mutables et constructibles, soit 24 km de « waterfront » mais les aménagements tardent à se concrétiser malgré la décentralisation qui permet à la MEL de gérer désormais ses voies d'eau. Il faut sortir de la déclaration d'intentions !

L'ensemble du réseau de rivières et canaux et de ses abords sera requalifié pour en faire des **lieux de protection de la biodiversité**, des espaces conviviaux culturels, (par exemple sur l'îlot Boscheti) et des circuits de loisirs sur des centaines d'hectares. La nuit, ces trames bleues deviendront des « trames noires » pour la faune nocturne. Nous créerons un circuit de loisirs et de tourisme fluvestre axé sur le canal de Roubaix, le canal de la Deule, la vallée de la Marque et prenant appui sur deux « pôles fluvestres » : **la Gare d'eau à Lille-Lomme et le quartier de l'Union à Roubaix-Tourcoing**. Nous créerons également des plages gratuites et sécurisées dans ces grandes villes.

Eaux de pluie, biodiversité, fraîcheur : stop au béton !

Nous garantirons le principe « zéro artificialisation nette » à l'échelle de la MEL : tout programme d'artificialisation des sols doit être compensé par un programme de renaturation permettant l'infiltration des eaux.

Le Plan Local d'Urbanisme sera révisé avec un coefficient végétal de 30% à l'horizon 2030 (parcs, rues, murs, toits) pour favoriser l'infiltration des eaux, redynamiser la biodiversité et limiter les chaleurs estivales. Il comprendra des mesures contraignantes



NATURE

pour favoriser une gestion alternative des eaux de pluie : restauration des sols de pleine terre là où les surfaces artificielles ne sont pas ou plus nécessaires (aires de jeu, parkings, pieds d'arbres, etc.), mise en place de chaussées et de revêtements poreux, fossés végétalisés. Nous y adopterons également un **coefficient de biotope** contraignant et non facultatif comme aujourd'hui : lors des nouvelles constructions ou des réhabilitations, ce coefficient de biotope permettra de favoriser l'infiltration des eaux, de redynamiser la biodiversité.

150 fermes de maraîchage bio sur 300 hectares en 6 ans

Nous réserverons le foncier disponible pour ces installations. Un **centre de sensibilisation et d'expérimentation** (unités de transformation, atelier paysan pour entretenir les machines, grainerie collective...) complétera les formations, accompagnera les paysans et sensibilisera les habitants à consommer local et bio. Nous utiliserons le **levier de la commande publique** comme débouché à ces fermes.

Des zones agricoles sanctuarisées, comme la plaine des Périseaux à Fâches-Thumesnil, permettront la combinaison d'usages agricoles et récréatifs pour favoriser la cohabitation entre paysans et urbains. L'apiculture promouvra l'abeille noire locale.

Des contrats de réciprocités villes/campagnes

Ils seront signés avec les territoires nourriciers, les villes gardiennes de l'eau et le bassin Scarpe-Escout afin d'aider ces territoires « réserves » à créer un nouveau modèle de développement et à financer leurs services publics. Nous construirons **une vraie politique d'autonomie alimentaire** avec les territoires ruraux voisins, avec des baux environnementaux et des projets alimentaires territoriaux incluant le levier de la restauration collective et les circuits courts.

Un projet culturel libéré du marketing territorial

Face au péril climatique et à un modèle consumériste dévastateur, la culture est une condition indispensable pour imaginer et raconter le périlleux 21e siècle. C'est un **droit fondamental qui répond à un besoin de créativité, de sens, de connaissance, d'identité**. Parce que nous produisons de la culture, nous produisons de la société.

La politique de l'offre, un rôle « d'attractivité » aux retombées non vérifiées, les injonctions à participer à de grands rassemblements festifs concourent à une consommation culturelle qui n'élargit pas durablement les publics et peut se révéler vaine.

Une **compétence culture élargie** priorisera donc les musées, les conservatoires, la lecture publique et l'éducation culturelle, en lien avec les communes, la région et le département. Nous aiderons les lieux et productions à maîtriser leurs consommations d'énergie avec des financements éco-conditionnés (bilan carbone, circuits courts de créations locales et régionales...).

Nous devons construire collectivement ce qui aujourd'hui relève encore parfois du fait du prince, ou de l'histoire héritée des politiques culturelles. Un **rééquilibrage des financements** enrayera le poids excessif des plus grands équipements face aux structures plus modestes qui jouent un rôle très important dans l'infusion artistique sur les territoires. Une programmation culturelle plus lisible et décentralisée mettra en réseau les structures, en dialogue permanent avec les réseaux de la culture.

A côté d'investissements et fonctionnements « gourmands », certains champs culturels peinent particulièrement à être soutenus : arts plastiques, art des jardins, culture technique et scientifique... Nous voulons permettre aux initiatives indépendantes de se déployer plus facilement, notamment en encourageant les occupations éphémères, et en rééquilibrant la part des grands événements qui accaparent les ressources.

Un fonds d'appui soutiendra les projets artistiques et lieux de culture indépendants.



Construire pour mieux vivre

Santé, hygiène, intimité, lieux sociaux, accès aux droits : vivre dans un logement de qualité à un prix abordable est la première condition de l'inclusion sociale. Nous améliorerons fortement l'offre en rénovant massivement et en créant des programmes sur les friches et les bureaux vides, tout en co-construisant tous les projets avec riverain.e.s et opérateurs. Nous définirons une part incompressible d'habitat participatif dans toutes les opérations de construction de logements, de réhabilitation et de locatif dit social, afin d'impliquer les habitant.e.s.

La priorité au logement social et à l'accession sociale à la propriété

Dans la Métropole, 57 % des ménages sont éligibles au logement social, mais les logements sociaux ne représentent que 24 % du parc. 71 % des demandeurs de logement social sont éligibles aux logements très sociaux, mais leur part n'est que de 4 % ! Lors de la révision du Plan Local de l'Habitat, nous établirons des objectifs ambitieux priorisant la population locale. Nous maintiendrons l'exigence de **mixité sociale** en rendant ces logements plus désirables et en garantissant une **mixité fonctionnelle** (habitat, équipements, services, commerces, entreprises, transports). Pour fluidifier l'accès, nous mettrons en œuvre la cotation des demandes de logement social et nous créerons une bourse d'échanges pour les locataires du parc social.

Le premier **Office Foncier Solidaire** opérationnel de France permet la production de logements au coût abordable, en dissociant la propriété du sol de la propriété des murs et de lutter contre la spéculation immobilière. Nous en ferons un outil central de l'accession sociale à la propriété, en augmentant la part de l'accession sociale dans les opérations engageant des fonds publics.

Le soutien massif à la rénovation

Nous combattons ainsi les dérèglements climatiques et la précarité énergétique, dont souffrent au moins 15 % des ménages métropolitains. La concession de service public (CSP) de rénovation énergétique de l'habitat privé reste effective jusque 2022. Cela nous laisse deux ans pour créer une **structure de tiers-financement** avec des fonds publics et privés, qui prêtera aux ménages sur la base des économies que les travaux réalisés leur permettront de faire, afin que l'opération soit financièrement indolore.

La MEL prendra un rôle d'animation pour conjuguer développement local, amélioration du cadre de vie et transition énergétique, avec des entreprises locales performantes.

Le recyclage des logements vacants

Sur le territoire, **plus de 38 000 logements sont inoccupés**. La MEL a traité 2 390 logements vacants ces trois dernières années. Les moyens dédiés à cette politique seront démultipliés.

Un Plan logement des jeunes et des étudiant.e.s

Avec la Région, nous créerons des **campus universitaires vivants et attractifs** pour les étudiant.e.s, en mettant en concordance les politiques de logement, de mobilité et d'implantation de services et de loisirs sur les campus. Cela contribuera à l'affaiblissement de la pression sur les loyers.

Nous programmerons la **création de 990 places en structures dédiées et 270 en logements autonomes** pour les jeunes en errance, mères isolées ou en parcours d'insertion.

Nous accompagnerons la mise en œuvre de la disposition de la loi Égalité et Citoyenneté autorisant les bailleurs sociaux à construire, acquérir et gérer des résidences universitaires. Nous mettrons en place une **bourse au logement des jeunes** tout en élargissant l'offre.

Un plan de résorption des camps et des bidonvilles

Sur le territoire de la MEL, 2 830 personnes se déclarent à la rue, en campement ou en squat, 13 510 personnes sont sans domicile stable. En partenariat avec la Préfecture et les associations d'accompagnement, nous proposerons à ces familles une **contractualisation**, à l'image des exemples toulousain et strasbourgeois.

Nous porterons une politique volontariste de création de **nouveaux camps sas**.



HABITAT

Réinventer la citoyenneté

Faire ensemble, réconcilier les habitant·e·s avec la puissance publique, penser et mettre en place des politiques et des projets en adéquation avec les besoins : la vie démocratique ne doit pas être réservée à un cercle d'initiés.

Saint-Sauveur, les Muchaux, les champs capotants du Sud de Lille : après un mandat d'opposition démocratique, nous ambitionnons de faire du mandat 2020-2026 celui de la co-construction comme colonne vertébrale de notre Métropole.

Des métropolitain·e·s mieux représenté·e·s

La Métropole concentre nombre de compétences décisives pour le quotidien : déchets, transports, habitat et urbanisme, ou encore air et climat. Et pourtant, le vote des habitant·e·s de la MEL ne pèse pas le même poids selon leur commune de résidence. Et pourtant, l'enjeu métropolitain n'est pas porté dans le débat des municipales.

Les écologistes soutiennent auprès de l'Etat la mise en œuvre du **suffrage universel direct et proportionnel pour l'élection des conseillers et conseillères métropolitaines**, afin que les électeurs puissent choisir le projet et la vision qu'ils souhaitent pour leur métropole – comme les lyonnais·es.

Chaque commune continuera à être représentée grâce à la conférence des maires.

Un Référendum d'Initiative Métropolitaine

Pour un meilleur partage des pouvoirs, nous organiserons des référendums d'initiative métropolitaine et des **budgets participatifs**. En préalable, accès à l'information, débats publics citoyens, et délibérations publiques viendront éclairer les propositions soumises à référendum. Une nouvelle **Commission Métropolitaine du Débat Public** garantira la qualité de la concertation à toutes les échelles, de l'accessibilité de l'information, et de la qualité des débats pour une démocratie éclairée.

Dans cet esprit, nous rendrons transparentes toutes les dépenses de communication territoriale, créerons un **droit de pétition métropolitaine**, et rendrons les enquêtes et les gros projets lisibles et accessibles au plus grand nombre.

Un Conseil de Développement ouvert sur la société

Indispensable à la démocratie métropolitaine, le Conseil de Développement de la MEL peut et doit s'ouvrir davantage à la société et toutes ses composantes. Nous encouragerons le tirage au sort pour renouveler ses membres.

La création du **Conseil Citoyen pour le Climat** et du Conseil Scientifique, prévue par le futur Plan Climat Air Energie Territorial, devra ainsi être le point de départ d'une **démocratie locale plus ouverte**, plus représentative, connectée aux enjeux climatiques et de justice sociale afin de bâtir, ensemble, la société métropolitaine de demain, et de créer les conditions d'un engagement de tous les acteurs métropolitains dans la lutte pour le climat.



DÉMOCRATIE

Résilience, coopération et intégration au cœur d'une métropole sportive

Le sport peut être un réel facteur d'émancipation, la pratique sportive se doit d'être vecteur d'éducation populaire, de bonne santé, de plaisir et de lien social. Au-delà de la compétition sportive et de son importance pour les parcours des sportifs et de leurs clubs, la première expérience du sport doit favoriser la coopération et ainsi permettre d'accompagner la découverte et l'apprentissage d'un parcours sportif permettant aux jeunes de découvrir une diversité de disciplines. Nous favoriserons la pratique sportive famille par un événement annuel festif fondé sur la coopération.

Les critères d'attribution des subventions des clubs seront réévalués en fonction de l'égalité femmes-hommes et de pratiques vertueuses quant à la transition écologique à travers l'attribution de labels. Nous accentuerons l'accompagnement des clubs féminins et proposerons une politique de formation pour les clubs subventionnés. Dans un souci de sobriété, nous privilégierons des équipements mutualisés à taille humaine. La Mel ne soutiendra aucun équipement écocide. Nous créerons une piscine olympique de taille raisonnable sur le site de l'Union et reconstruirons sur site la piscine Max Dormoy.

Pas d'écologie sans les écologistes. Les 15 et 22 mars, votez !

Aujourd'hui, tout le monde se prétend écologiste, et particulièrement en campagne électorale. Pourtant, entre 2014 et 2020, les 6 élu·es écologistes se sont souvent sentis seul·es, dans une assemblée de plus de 180 élu·es. Seul·es pour défendre le budget des transports en commun et du V'lille – la concession des transport Ilevia – que tous les autres acceptaient d' « optimiser », avec le désastre qu'on connaît. Seul·es pour s'opposer aux portiques de contrôle d'accès du métro, dès le début de leur mise en place, quand beaucoup parlent aujourd'hui de gratuité. Seul.es pour s'opposer aux projets de bétonisation à Saint-Sauveur, aux Muchaux ou ailleurs. Seul·es, au départ, pour protéger les champs captants et notre eau potable. Seul·es encore, pour s'opposer au nouvel échangeur de Templemars.

Malgré tout, **les écologues ont aussi su convaincre et remporter des victoires** : tarification solidaire des transports en commun, schéma directeur des infrastructures de transports, plan climat, plan santé environnementale, zone à faible émission, protection des champs captant : autant de victoire écologistes qui n'auraient certainement pas été obtenues sans le travail de ces élu.es de conviction.

Alors les 15 et 22 mars prochains, n'oubliez pas. Quand vous votez écologistes, vous votez deux fois : une fois pour faire élire des écologistes aux responsabilités, une fois pour inciter les autres élu·es à prendre en compte les enjeux écologistes. Malgré le mode de scrutin peu démocratique, nous pouvons profiter de ces élections pour augmenter le poids de l'écologie à la Métropole Européenne de Lille et la rendre incontournable.

Partout où vous le pourrez, votez pour les candidat·e·s Europe Écologie Les Verts : à Hellemmes, Lille, Lomme, Marcq en Baroeul, Ronchin, Roubaix et Tourcoing, une liste EÉLV ou une liste d'union portée par EÉLV ; à Armentières, Faches-Thumesnil, Hem, La Madeleine, Mons-en-Baroeul, Villeneuve d'Ascq, et Wambrechies une liste d'union ou une liste écologiste et citoyenne soutenues notamment par EELV.

Vous nous aiderez à construire une métropole douce, une métropole à taille humaine.



Simon
Jamelin
Hellemmes



Stéphane
Baly
Lille



Véronique
Deleplanque
Lomme



Odile
Vidal-Sagnier
Marcq-en-Baroeul



Virginie
Drapier
Ronchin



Christian
Carlier
Roubaix



Katy
Vuylsteker
Tourcoing



Karima
Chouia
Hem



Timothée
Lebon
Mons-en-Baroeul



Élodie Viedart
(citoyenne)
Wambrechies