

Concertation Plan de mobilité

RAPPORT D'ANALYSE de la concertation citoyenne

Questionnaire





CONCERTATION CITOYENNE du 26 avril au 13 juin 2021

La concertation avait pour objectif de recueillir les avis et attentes des citoyens en matière de changements de comportements liés à la mobilité, pour l'élaboration du nouveau Plan de Mobilité de la MEL.

Ce rapport d'analyse permettra ensuite de formaliser un bilan, qui sera publié sur ce site et indiquera les choix réalisés par la MEL, au regard de l'ensemble des contributions citoyennes.

Cette démarche s'inscrit dans le cadre de référence de la Charte de la participation citoyenne de la MEL.

Le Plan de mobilité, un outil pour :

- **Organiser** les déplacements de plus d'1 million d'habitants, auxquels s'ajoutent ceux des usagers de son territoire et le transport des marchandises.
- **Remplacer** l'[actuel Plan de déplacements urbains](#) qui arrive à échéance.
- **Etablir**, pour les 15 prochaines années, les orientations de la politique métropolitaine de mobilité, l'organisation du transport de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, et les actions à mettre en œuvre, pour tous les modes de déplacements.

Pour en savoir plus : la [synthèse du diagnostic mobilité](#) d'avril 2021.

Vous concerter car ... 5 millions de déplacements par jour, ça s'organise !

Vous avez contribué sous un angle n'ayant pas fait l'objet de concertation jusqu'ici : **le changement des habitudes de déplacement et les accompagnements envisageables pour les faire évoluer.**

Les objectifs :

- **Exprimer vos besoins** pour pouvoir faire évoluer les façons de se déplacer dans la métropole ;
- **Faire émerger des actions** visant à l'implication des métropolitains au quotidien dans l'évolution des pratiques de mobilité ;
- **Réfléchir aux leviers** qui inciteraient les métropolitains à faire évoluer leur comportement de mobilité.

Pour participer, vous pouvez contribuer via :

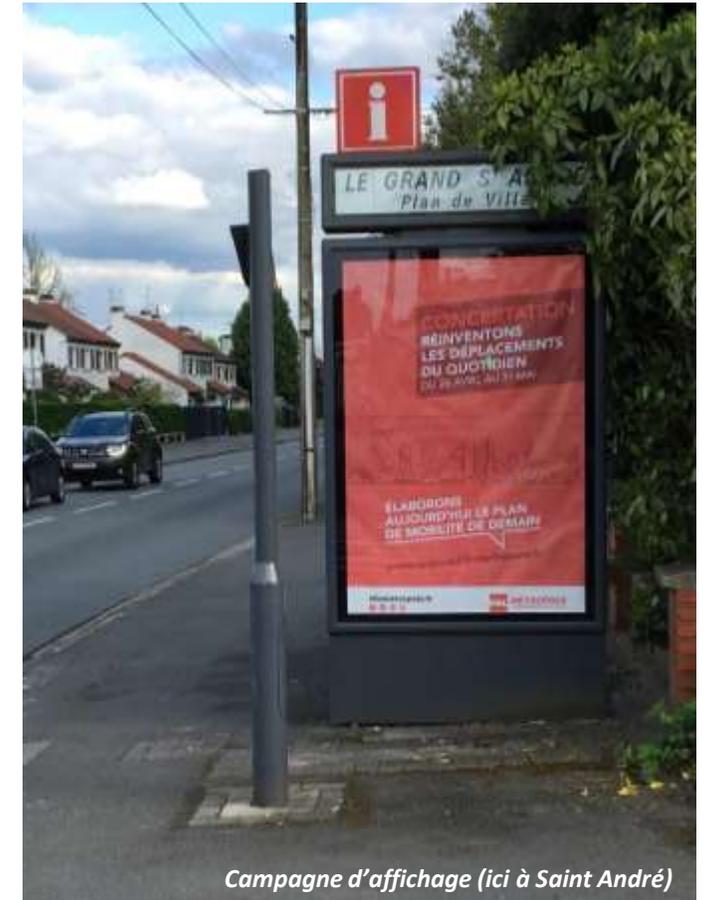
- ❑ **L'ESPACE DE CONTRIBUTIONS LIBRES** : donner son avis et ses propositions sur les changements d'habitudes de déplacements, pour des mobilités plus vertueuses réduisant leurs impacts sur l'environnement.
- ❑ **L'ESPACE CONTRIBUTIONS** dédié spécifiquement aux associations, entreprises et institutions
- ❑ **LE QUESTIONNAIRE** : pour faire part de ses besoins et attentes sur les changements de comportement de mobilité
- ❑ **LE QUIZZ LUDIQUE** : pour tester ses connaissances sur les mobilités dans la MEL, en 12 questions !
- ❑ **LES ATELIERS** : Intéressé par des ateliers sur la mobilité, il était possible de laisser ses coordonnées pour être recontacté.

- ✓ Du 26 avril au 13 juin
- ✓ Via la plateforme citoyenne MEL
- ✓ Proposée aux citoyens, usagers et aux acteurs du territoire

CHIFFRES CLES DE LA PARTICIPATION

➤ Principaux supports de la campagne de communication

- ✓ Brève dans le magazine MEL Mag n°31 (avril 2021)
- ✓ Affichage espace public
- ✓ Publications presse locale (Voix du Nord – Nord Eclair) : 2 insertions format papier et 1 semaine d’insertion format numérique (20 au 26 mai), 1 article
- ✓ Diffusion [info sur radio Metropolys](#) 19/05
- ✓ Posts sur les réseaux sociaux MEL (Facebook, Instagram, LinkedIn, Twitter) et réseaux sociaux métiers (PIA jeunesse, politique de la ville, développement économique)
- ✓ Articles sur le site internet [MEL](#)
- ✓ Relais publications via partenaires MEL : CCI, réseau Alliances, déclic mobilités, Préfecture Hauts-de-France, lettre du Préfet, DREAL Hauts-de-France, CERDD, etc.
- ✓ Newsletter auprès des abonnés à la [plateforme de participation citoyenne MEL](#)



Campagne d’affichage (ici à Saint André)

- **408 Contributions : 172 Propositions libres / 236 Réponses au questionnaire... et 35 candidats ont souhaité être recontactés dans le cadre d’une démarche design de politique** (engagée depuis le 22 septembre 2021)

RESULTATS

ANALYSE DU QUESTIONNAIRE

(236 RÉPONSES)

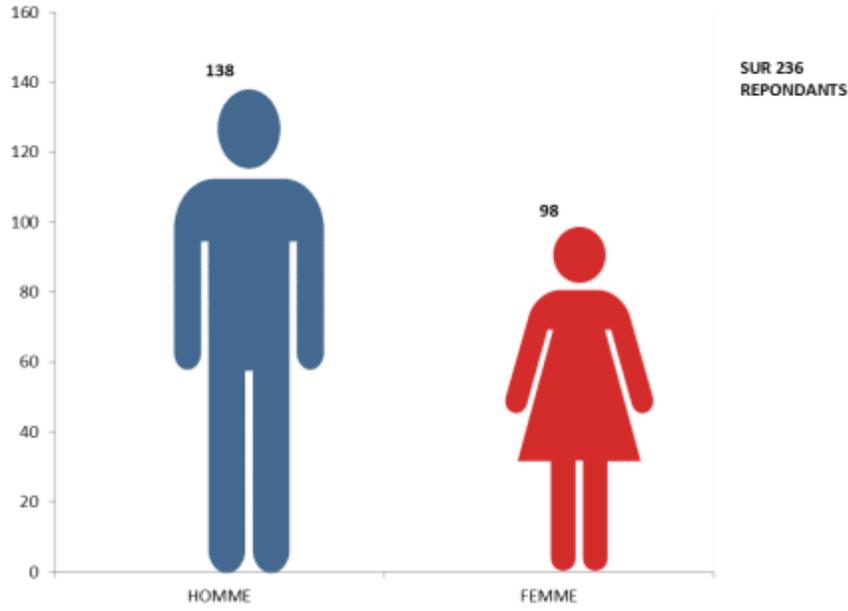


16 questions réparties en 4 champs :

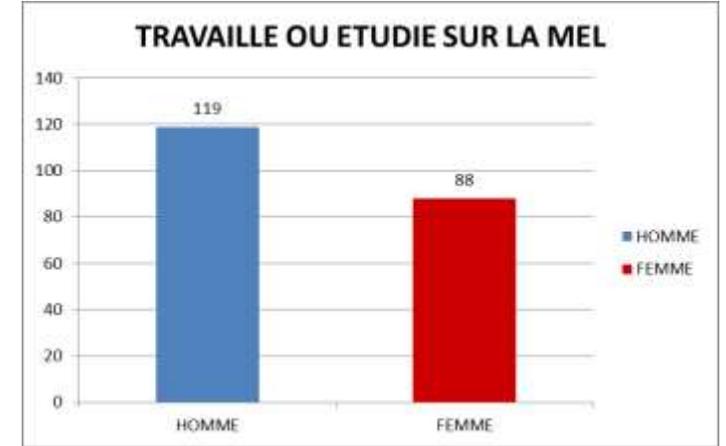
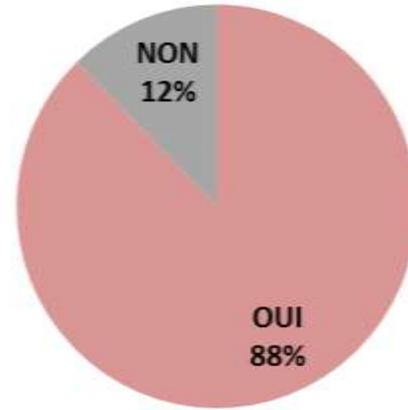
- ↳ Thème 1 : Pratiques habituelles de déplacement
- ↳ Thème 2 : Potentiel de changement de pratique
- ↳ Thème 3 : Opportunités de l'incitation, conseil, accompagnement
- ↳ Thème 4 : Test de propositions d'actions

RESULTATS / PROFIL DES RÉPONDANTS

REONDANT : REPARTITION HOMME FEMME

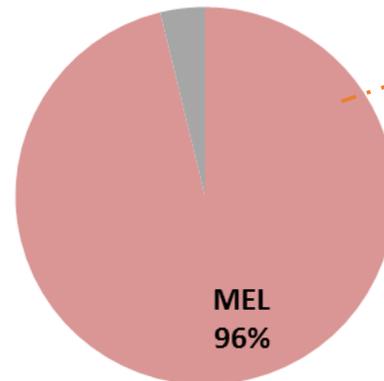


TRAVAILLE OU ETUDIE DANS LA MEL



RESIDENT

HORS MEL
4%



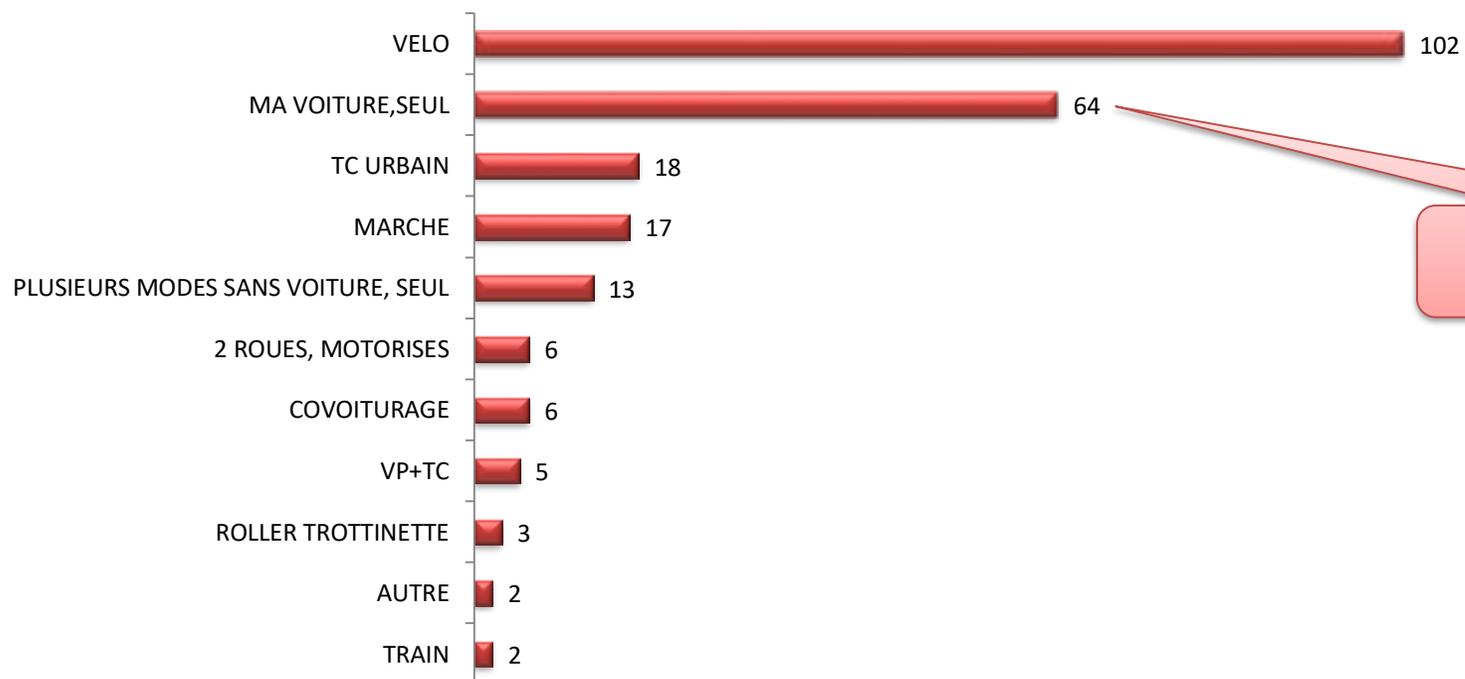
Dont plus d'1/3 est Lillois (Lille-Lomme-Hellemmes)

THEME 1 :
PRATIQUES HABITUELLES DE DEPLACEMENT

RESULTATS / PRATIQUES HABITUELLES DE DEPLACEMENT

1. POUR LES DEPLACEMENTS REGULIERS DU QUOTIDIEN, LE MODE PRINCIPAL DE DEPLACEMENT EST :
(utilisé quasiment tous les jours)

MODE PRINCIPAL DE DEPLACEMENT, AU QUOTIDIEN



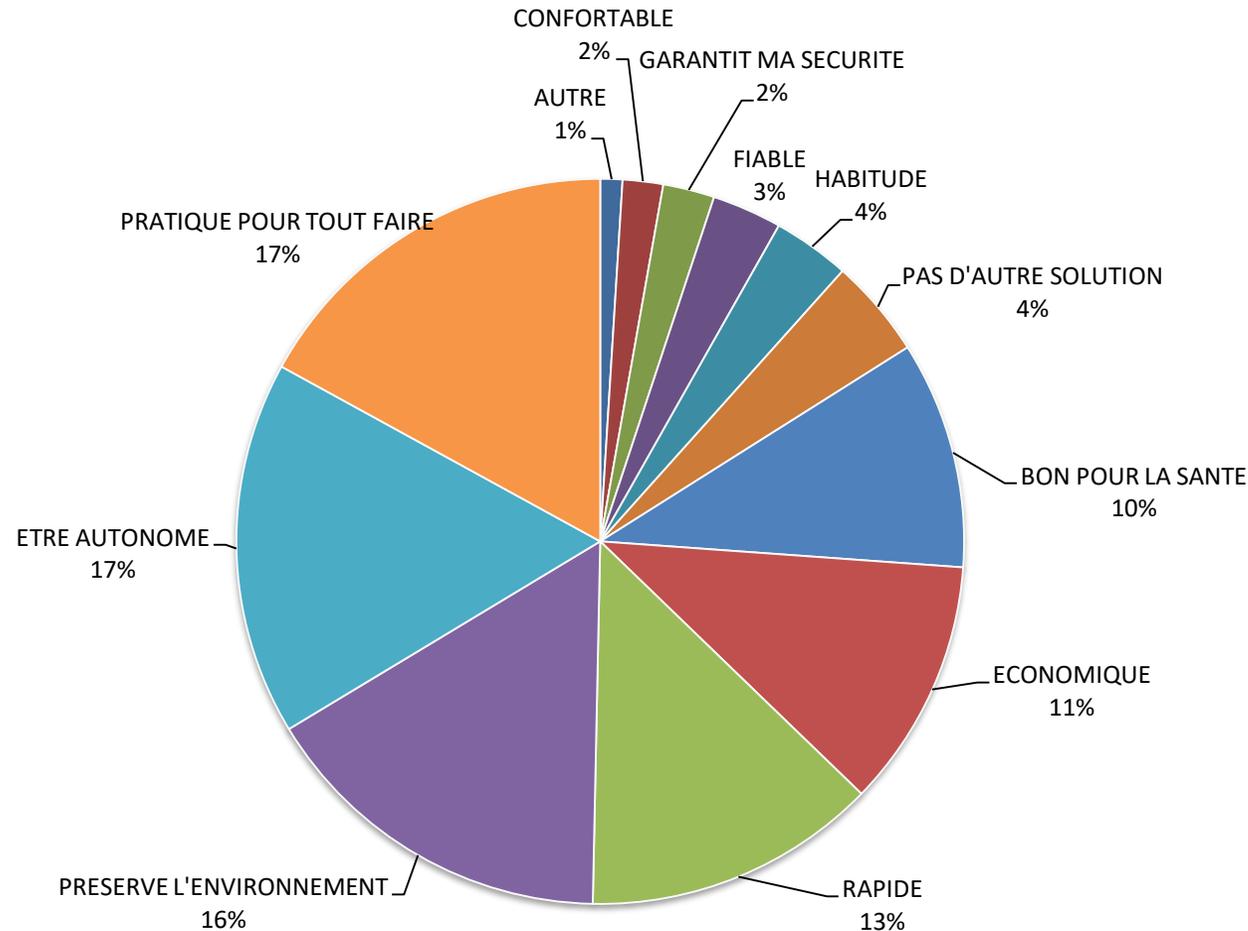
Le vélo
(43% des répondants)

La voiture « seul »
plus d'¼ des répondants

La majorité des répondants
utilisent comme mode principal
de déplacement un moyen autre
que la voiture « seul »

RESULTATS / PRATIQUES HABITUELLES DE DEPLACEMENT

2. LES RAISONS DE L'UTILISATION DE CE MODE PRINCIPAL, TOUS MODES CONFONDUS, SONT :

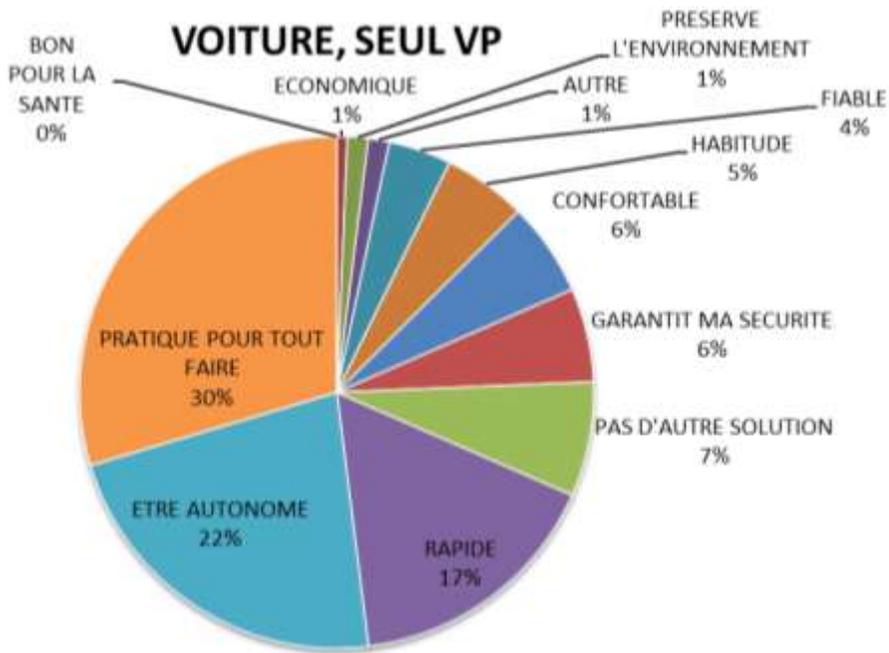


Le mode principal de déplacements est choisi principalement car :

- Pratique pour tout faire
- Etre autonome
- Préserve l'environnement
- Est rapide

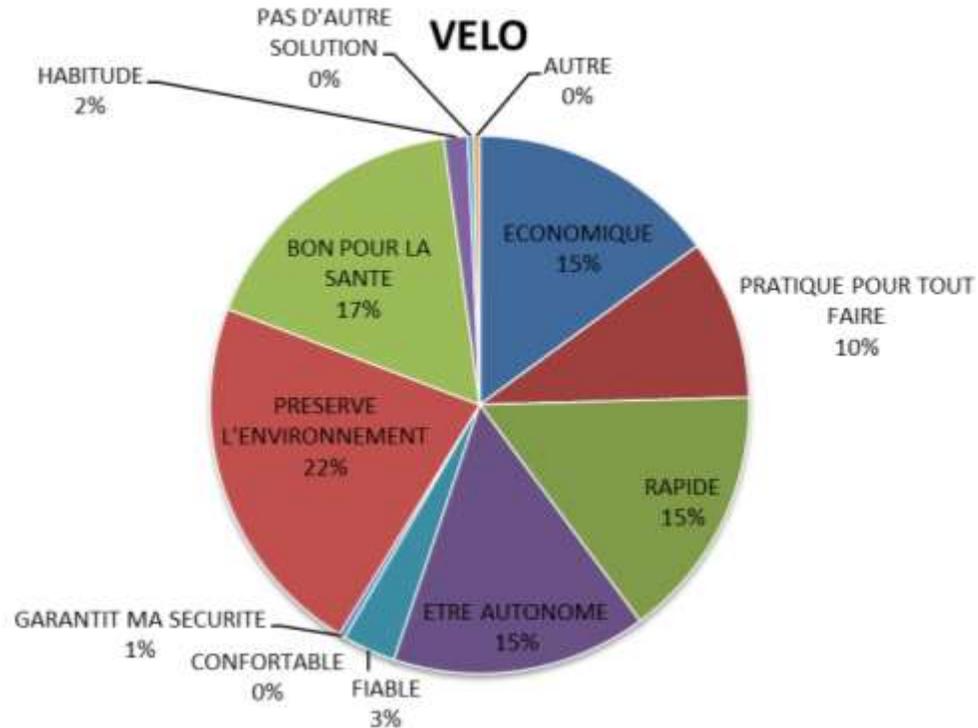
RESULTATS / PRATIQUES HABITUELLES DE DEPLACEMENT

2. LES RAISONS DE L'UTILISATION de la voiture « seul » (Véhicule Particulier) ou du vélo :



L'utilisateur de voiture / « seul » a fait son choix car ce mode de mobilité lui apporte **praticité, autonomie, rapidité**.

7% précisent ne pas avoir d'autre choix à leur disposition.



Le cycliste est certes plus sensible à **préserver l'environnement** mais aussi réalise ce choix de mobilité pour **la santé, la rapidité, son côté économique et se sent autonome**

A noter également :

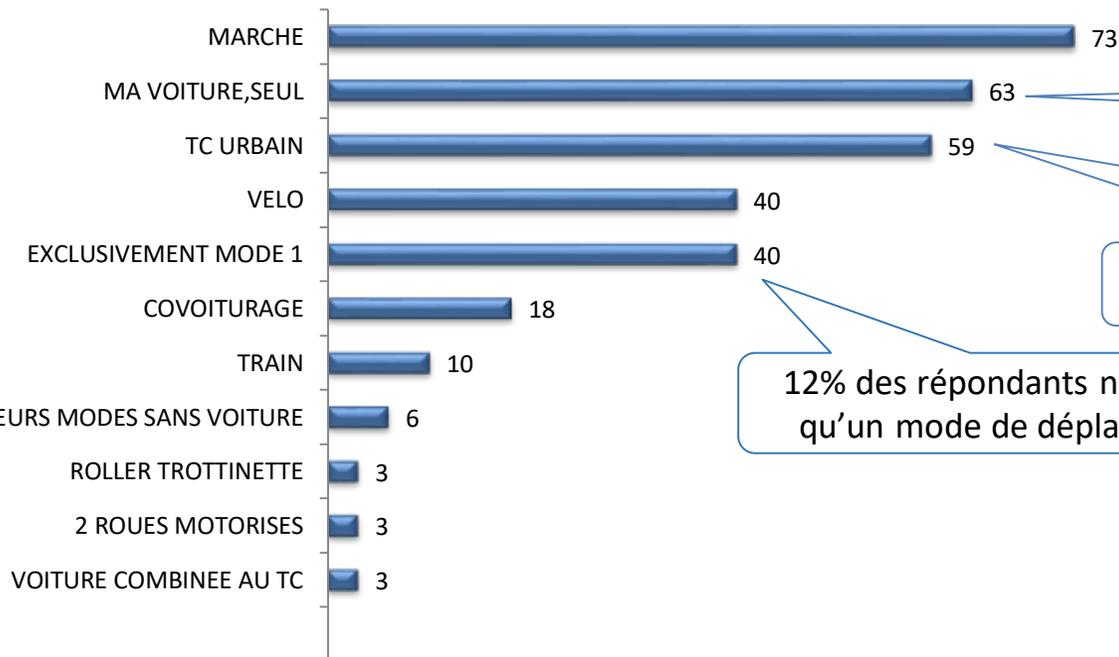
L'utilisateur de Transports Collectifs Urbains (TCU) est sensible à l'environnement mais priorise ensuite le côté pratique.

Le marcheur, lui priorise ce mode de mobilité pour la santé, l'autonomie et la préservation de l'environnement, puis pour son côté économique et pratique.

RESULTATS / PRATIQUES HABITUELLES DE DEPLACEMENT

3. POUR LES DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, LE MODE SECONDAIRE DE DEPLACEMENT EST : (utilisé au moins 2 fois par semaine)

MODE SECONDAIRE DE DEPLACEMENT



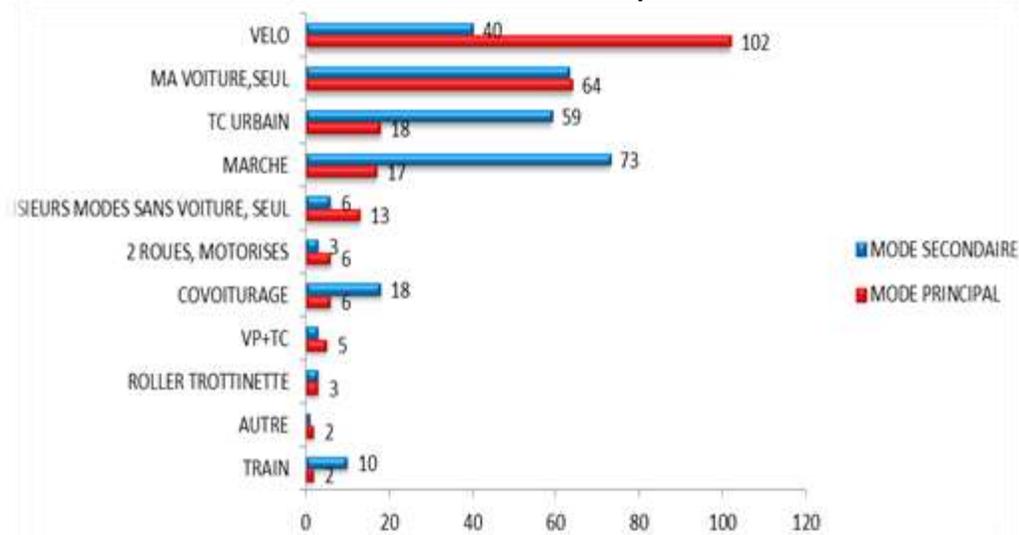
La marche est le mode le plus utilisé en mode secondaire (30 % des répondants)

La voiture « seul » est utilisée par ¼ des répondants

¼ des répondants utilisent les Transports Collectifs urbains (métro, tram, bus)

12% des répondants n'utilisent qu'un mode de déplacement

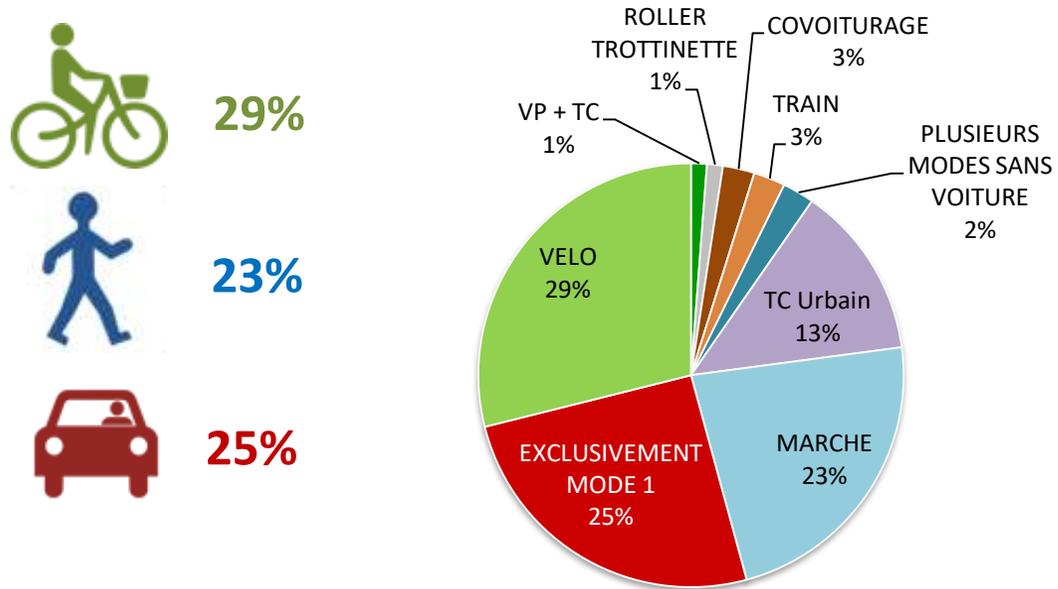
COMPARAISON MODE PRINCIPAL / MODE SECONDAIRE



RESULTATS / PRATIQUES HABITUELLES DE DEPLACEMENT

3. MODE DE DÉPLACEMENT SECONDAIRE

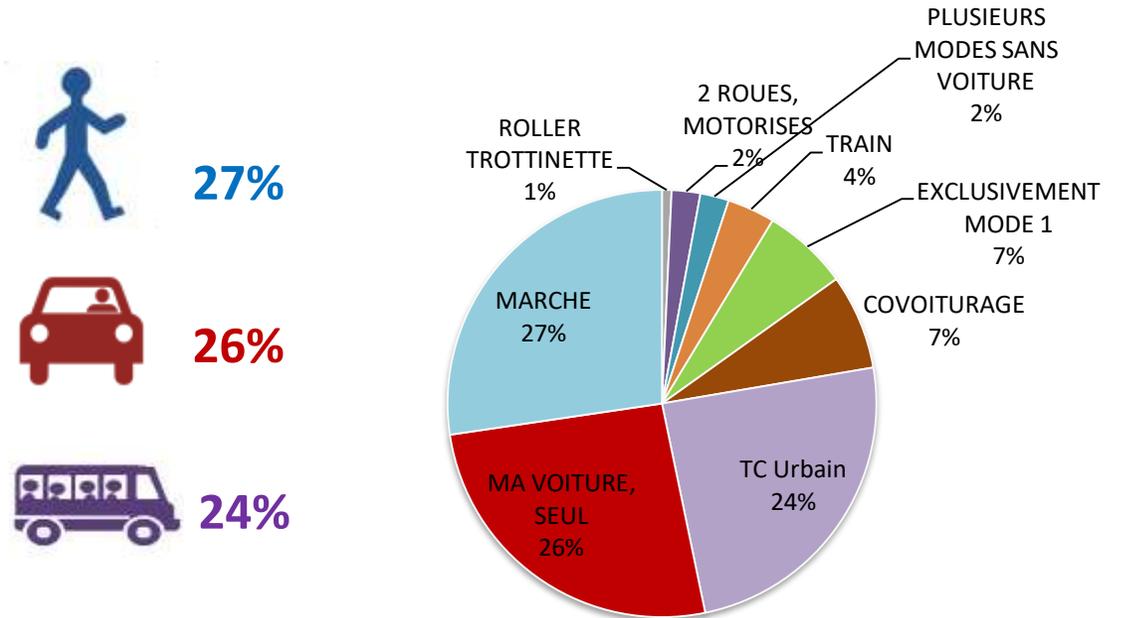
Les utilisateurs de la voiture 'seul' en mode principal, utilisent en mode secondaire :



Les **automobilistes en voiture 'seul' en mode principal**, utilisent principalement **le vélo ou la marche en mode secondaire**. A noter également, ils sont les seuls à n'utiliser dans une proportion importante (1/4), aucun autre mode.

Les utilisateurs des autres modes, varient plus leur choix de mode de déplacement.

Les utilisateurs du vélo en mode principal, utilisent en mode secondaire :



Les **cyclistes en mode de déplacement principal**, utilisent de manière sensiblement égale **la voiture 'seul', la marche et les TC urbains comme second mode de déplacement**.

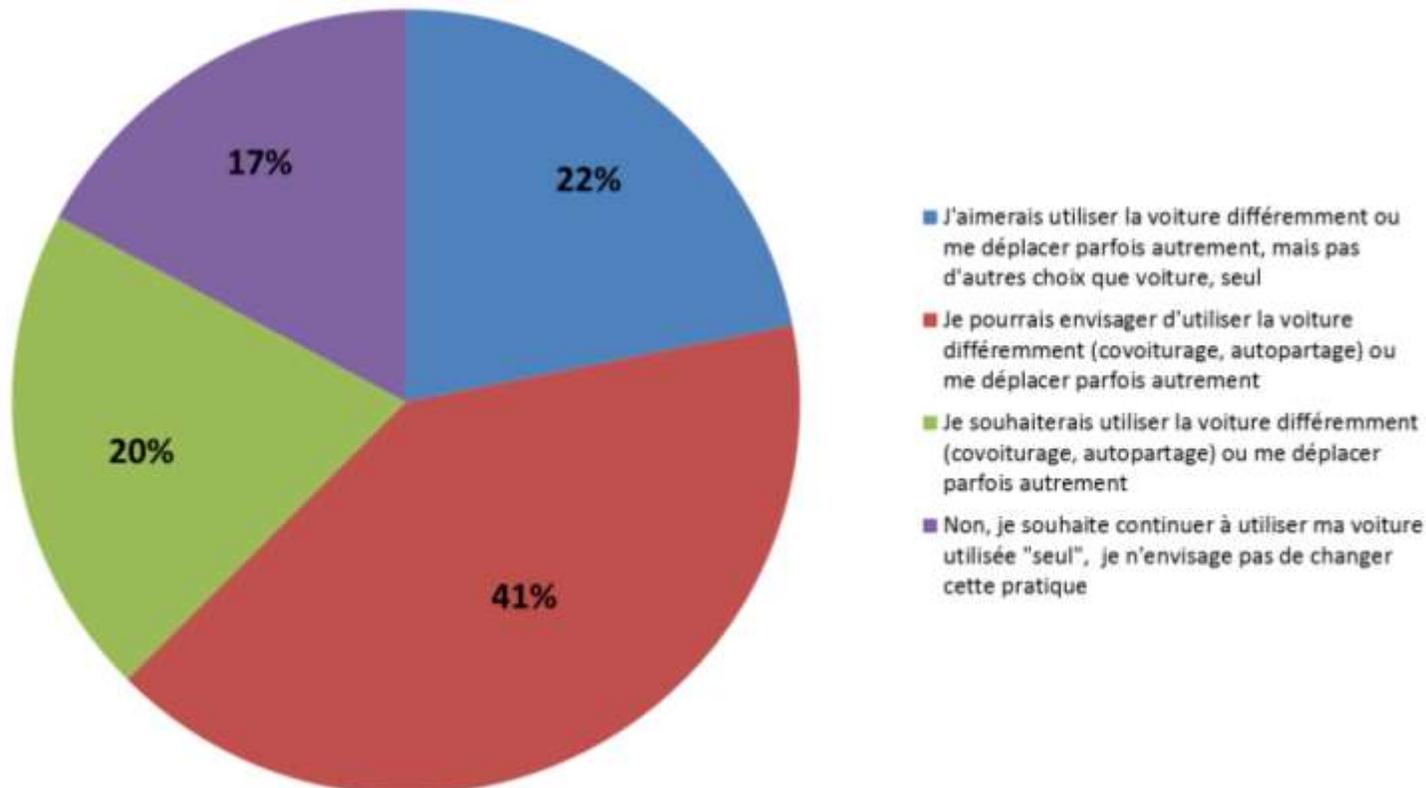
THEME 2 : POTENTIEL DE CHANGEMENT DE PRATIQUES

RESULTATS / POTENTIEL DE CHANGEMENT DE PRATIQUES USAGERS VOITURE, « SEUL »

4. PART DES UTILISATEURS DE VOITURE « SEUL » ENVISAGEANT DE SE DEPLACER AUTREMENT, MEME OCCASIONNELLEMENT

Un potentiel de changement important chez les usagers de la voiture :

61 % « pourraient envisager » (41%) ou « souhaiteraient » (20%) utiliser la voiture différemment ou se déplacer parfois autrement



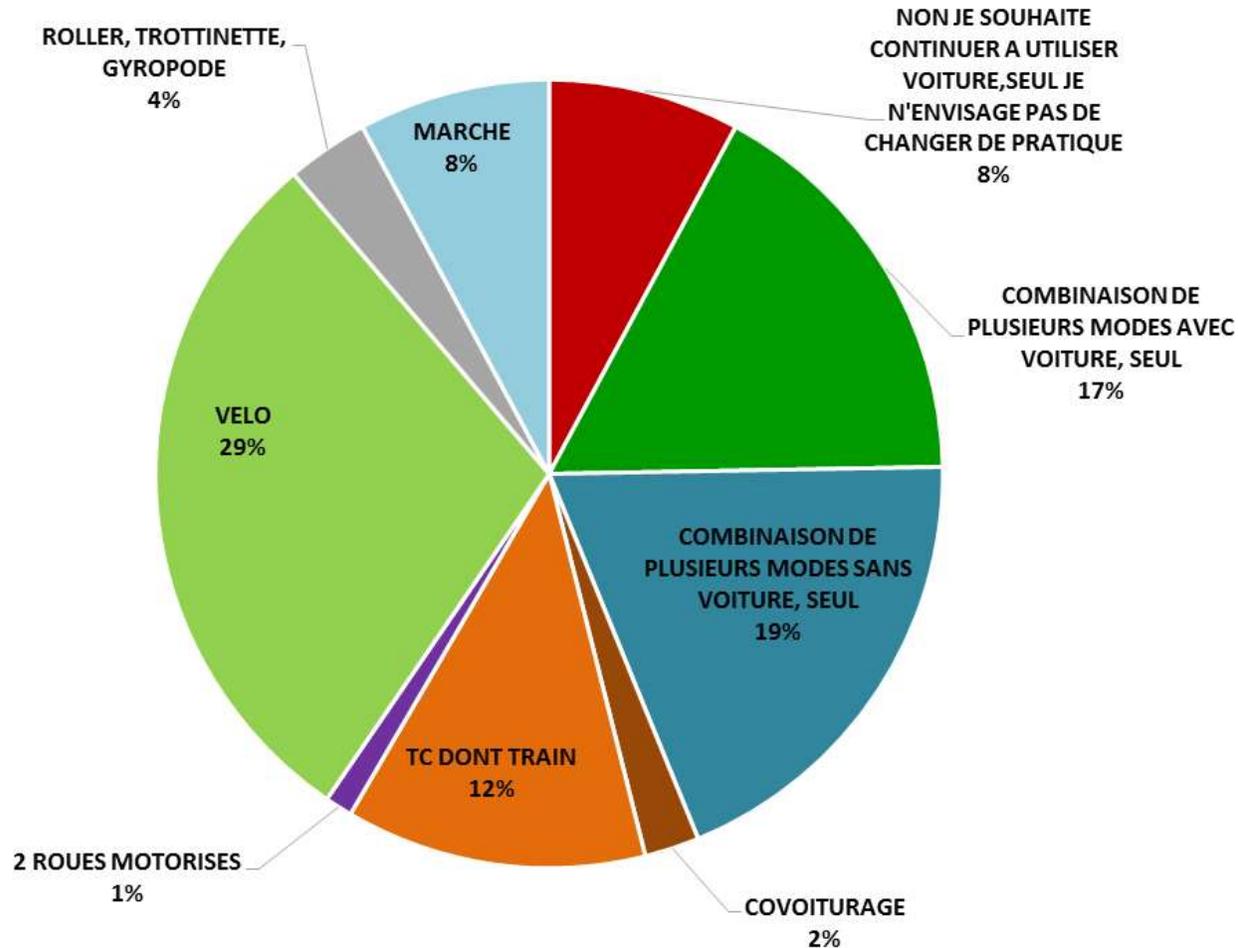
Les freins émis au changement de mode de déplacement sont :

- Temps de trajet (15%)
- Insécurité (11%)
- Pas pratique pour les courses (11%)
- Pas pratique pour la famille (11%)

- Financier (8%)
- Aménagement défectueux, inexistant (8%)
- Météo (7%)
- Horaire de travail (7%)
- Covid (7%)

RESULTATS / POTENTIEL DE CHANGEMENT DE PRATIQUES USAGERS VOITURE, « SEUL »

5. MODE DE TRANSPORT QUE LES UTILISATEURS DE VOITURE « SEUL » AIMERAIENT ESSAYER POUR SE DEPLACER REGULIEREMENT :



Un potentiel notamment vers :

- **LE VELO (29 %)**
- ainsi que vers l'**USAGE COMBINE DE PLUSIEURS MODES** (intermodalité : 36%)
sans voiture (19%) ou avec voiture (17%)
- Dans une moindre mesure **LES TRANSPORTS COLLECTIFS (12%)**

Les freins exprimés à l'usage de ces modes sont en lien avec :

- Insécurité (26%)
- Financier (20%)
- Durée du trajet (18%)
- Manque d'infrastructure (18%)
- Difficulté d'accès à l'offre (18%)

RESULTATS / POTENTIEL DE CHANGEMENT DE PRATIQUES

USAGERS VOITURE, « SEUL »

6. POUR LES UTILISATEURS DE VOITURE « SEUL »,
LA PRINCIPALE MOTIVATION POUR MOINS UTILISER CE MODE EST :

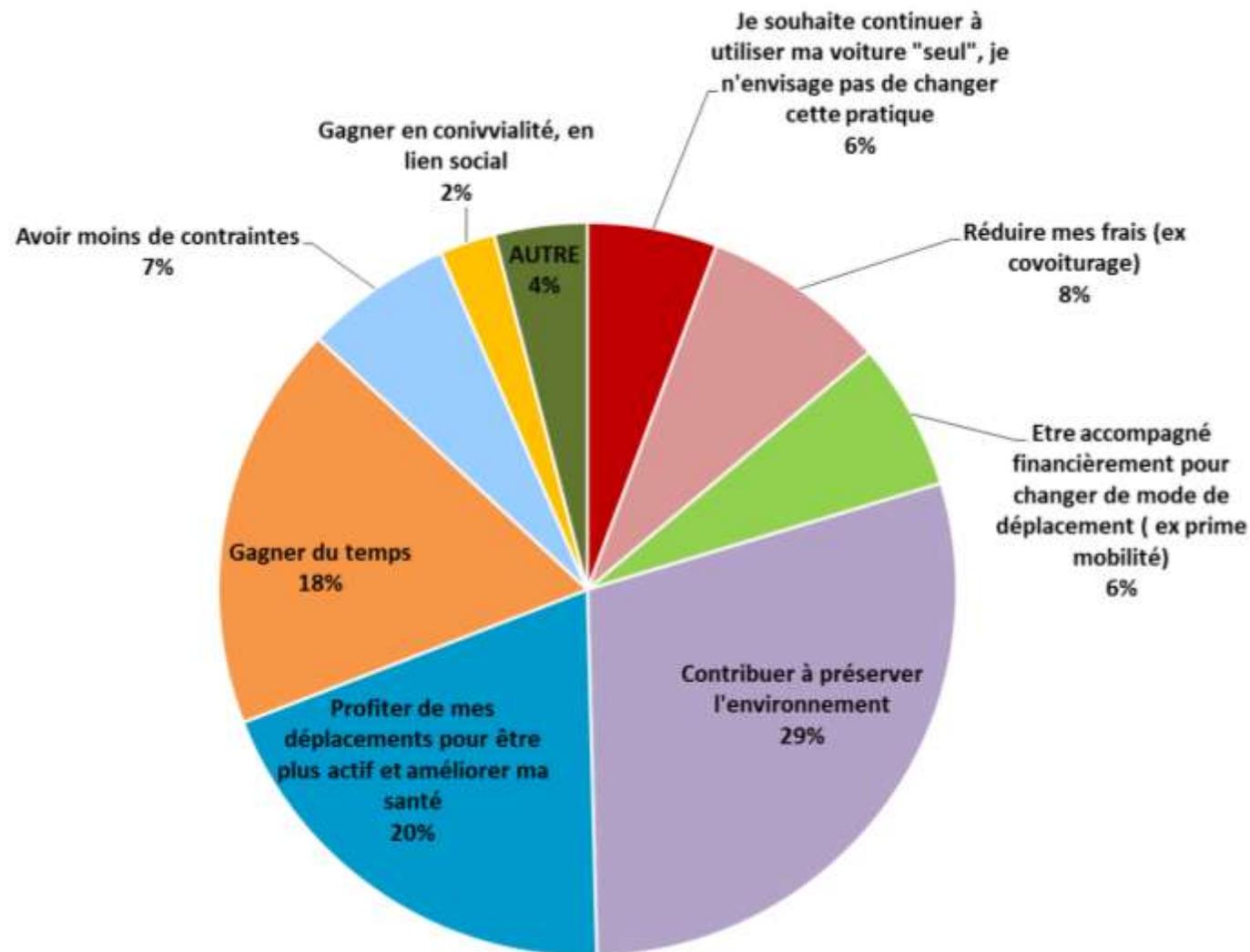
Une motivation portée
principalement par :

la préservation de l'environnement (29%)

&

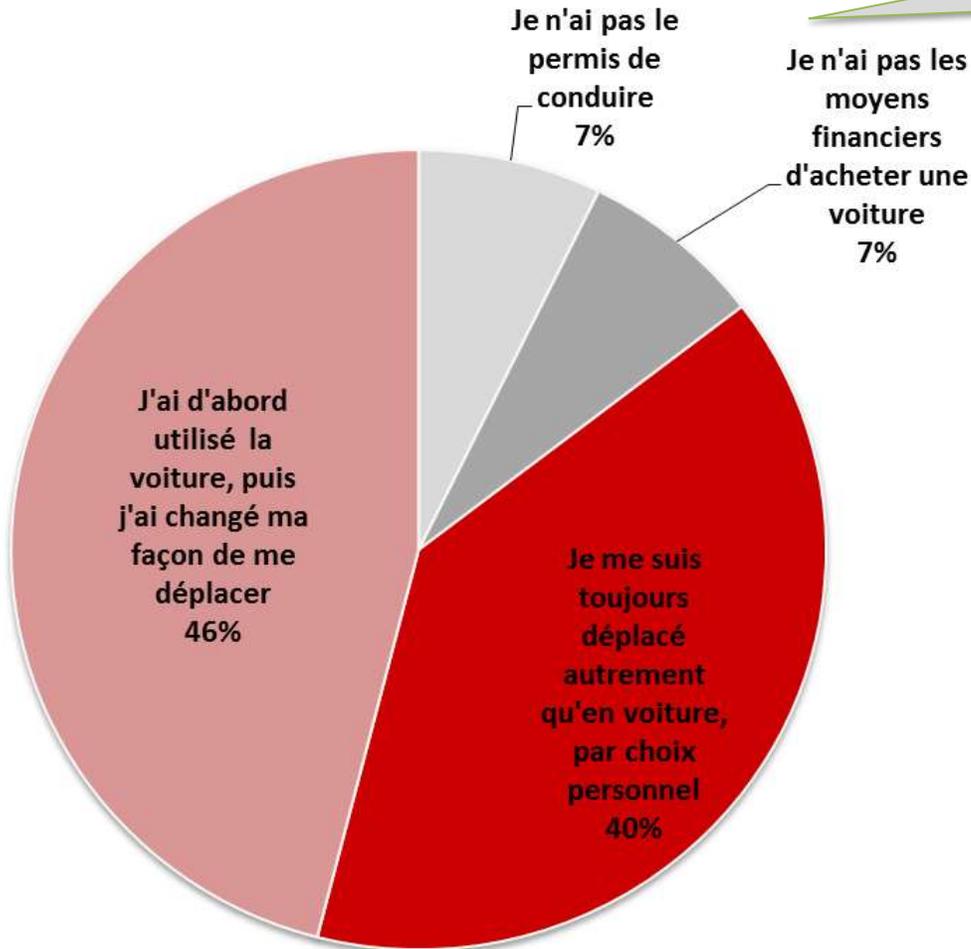
la santé (20%)

Mais aussi pour **gagner du temps (18%)**



RESULTATS / POTENTIEL DE CHANGEMENT DE PRATIQUES. USAGERS DE MODES DE DEPLACEMENT AUTRES QUE « VOITURE / SEUL »

7. LES UTILISATEURS DE MODES AUTRE QUE VOITURE « SEUL » ONT ÉTÉ AMENÉS A CHOISIR LEUR MODE DE DEPLACEMENT CAR :



Seulement 14 % utilisent les modes alternatifs à la voiture « seul » par contrainte

Les principales raisons exprimées de l'usage de modes hors voiture, seul :

- Proximité des lieux fréquentés (24%)
- Gain de temps (24%)
- Préserver environnement (15%)
- Financier (10%)
- Santé (10%)

RESULTATS / POTENTIEL DE CHANGEMENT DE PRATIQUES. USAGERS DE MODES DE DEPLACEMENT AUTRES QUE « VOITURE / SEUL »

8. LES UTILISATEURS DE MODE AUTRE QUE VOITURE, « SEUL » ESTIMENT QUE LES PRINCIPAUX FREINS A UNE PLUS FORTE UTILISATION DE LEUR MODE DE DEPLACEMENT SONT :

Freins à la marche :

Stationnement sur trottoir

Itinéraire peu lisible ,

Qualité des infrastructures,

Inconfort (pollution, bruit)

Des freins financiers :
manque d'aides à l'achat
ou à la réparation

Freins aux TC :

Infrastructures, Réseaux et
offres pas assez
développées,

Capacité d'accueil (métro,
bus),
Temps de trajet,
Insécurité

**Frein lié à la
distance** entre
les lieux
fréquentés

Freins à l'intermodalité

Difficulté d'accessibilité à vélo aux
gares et stations TC

Peu de places vélo dans TC

Peu intermodalité entre les TC

Manque parking P+R,

RESULTATS / POTENTIEL DE CHANGEMENT DE PRATIQUES.

USAGERS DE MODES DE DEPLACEMENT AUTRES QUE « VOITURE / SEUL »

9. LES UTILISATEURS DE MODES AUTRES QUE VOITURE, « SEUL » ESTIMENT QUE L'ADHESION D'UN PLUS GRAND NOMBRE AUX MODES DE DEPLACEMENTS ALTERNATIFS A LA VOITURE POURRAIT ETRE SUSCITE PAR :

« Développer des aménagements cyclables de qualité, sécuritaire (piste, voie, stationnement) »

« Limiter la place de la voiture
Limiter la vitesse pour les voitures,
Pénaliser le stationnement illicite »

Mesures financières :
« Aide achat Vélo a Assistance Electrique, équipement vélo ,
Abonnement et ticket TC : prix réduits »

« Campagnes de prévention, information, sensibilisation »

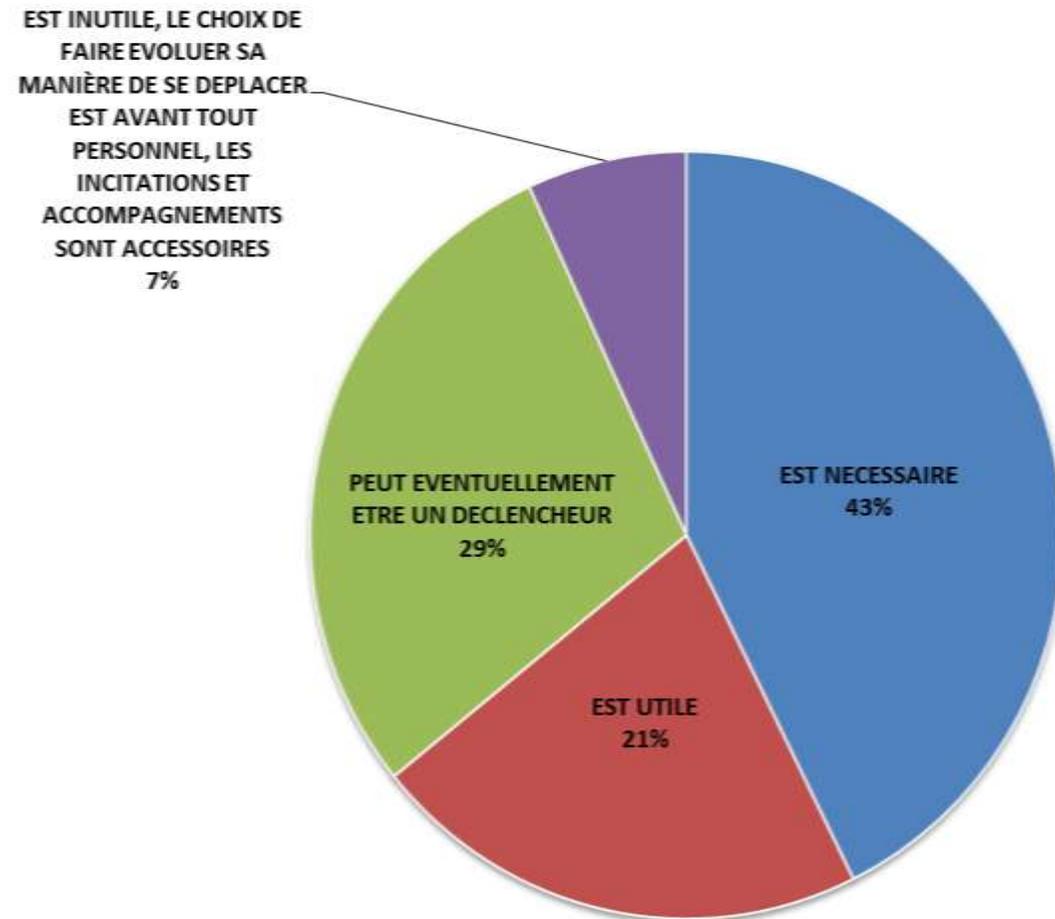
« Aménagement des trottoirs, qualité, largeur
Priorisation piéton pour voies partagées »

« Développer des nouvelles offres et infrastructures de TC (lignes, fréquence, capacité d'accueil) »

« Participation citoyenne dans les décisions »

**THEME 3 : OPPORTUNITE DE L'INCITATION, DU
CONSEIL, DE L'ACCOMPAGNEMENT POUR FAVORISER
L'EVOLUTION DES HABITUDES DE MOBILITE**

10. UN ACCOMPAGNEMENT SPECIFIQUE POUR INCITER AU CHANGEMENT DES HABITUDES DE MOBILITE EST CONSIDERE :



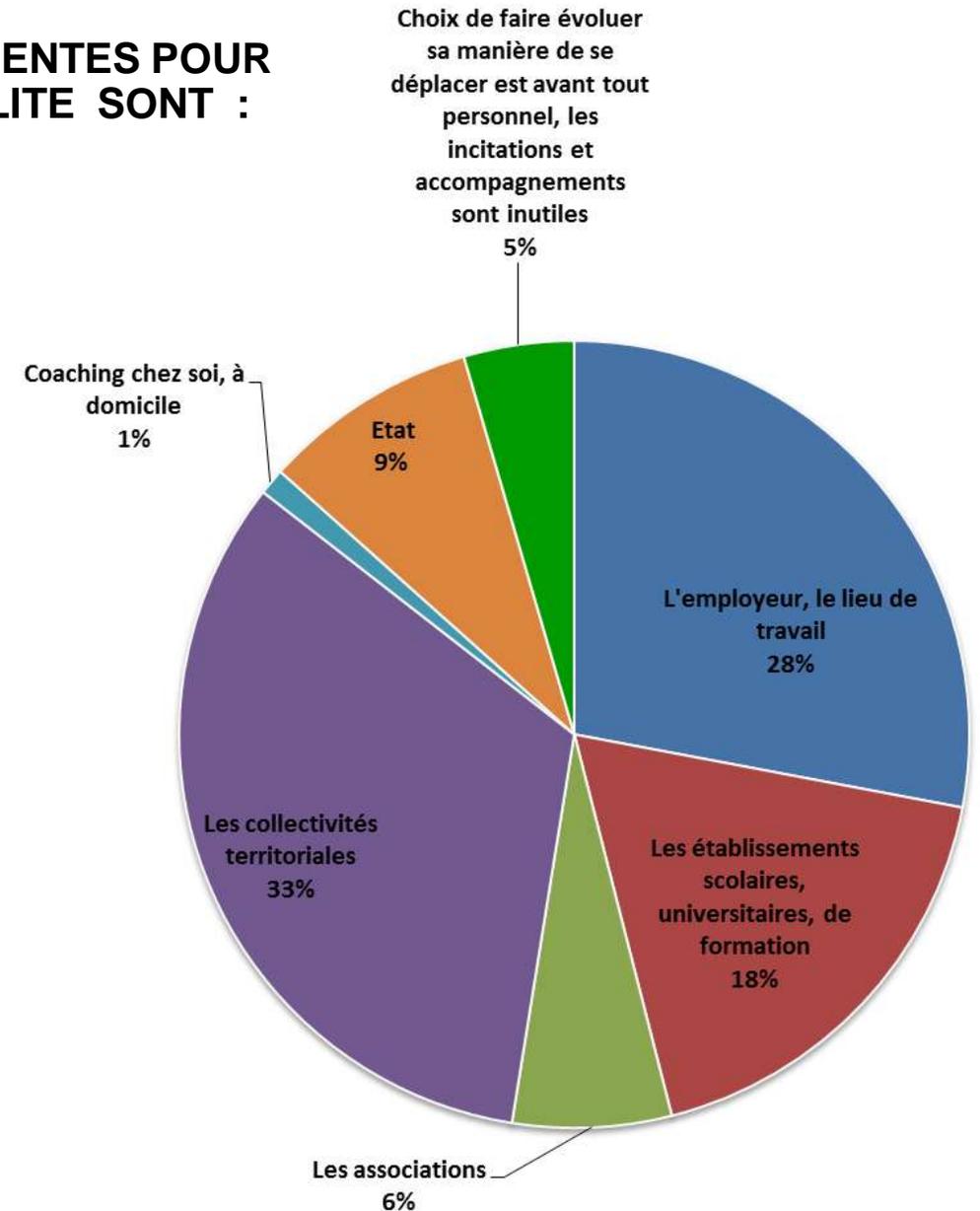
L'accompagnement est estimé **nécessaire** pour 43% de l'ensemble des répondants (et 50 % des répondants cyclistes estiment cet accompagnement nécessaire)

« Peut être éventuellement un **déclencheur** » pour 29%.

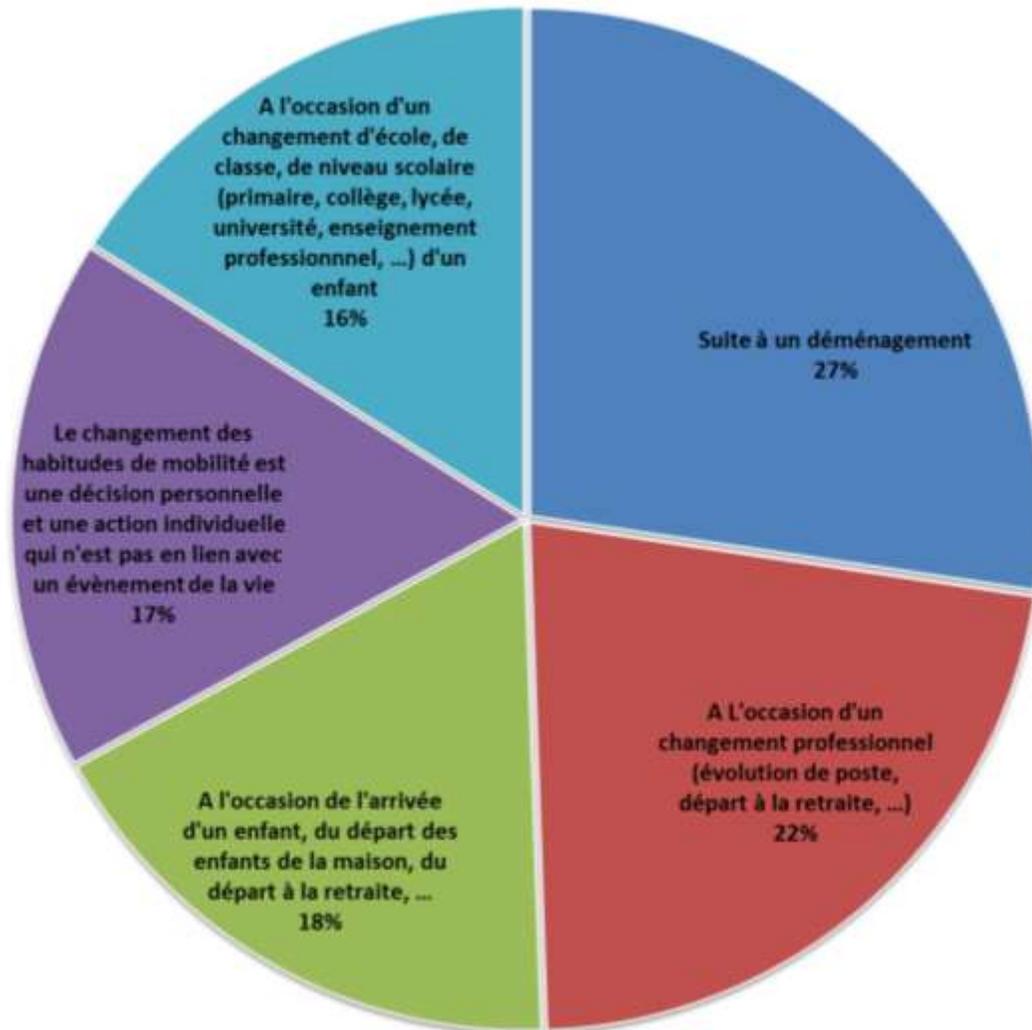
Seul 7% des répondants pensent qu'il **est inutile** estimant le choix avant toute chose, individuel

11. SELON LES REpondANTS, LES STRUCTURES LES PLUS PERTINENTES POUR ACCOMPAGNER VERS UN CHANGEMENT DES HABITUDES DE MOBILITE SONT :

- **Les collectivités territoriales** sont positionnées en tête (environ 1/3)
- Suivies par **l'employeur** (environ 1/4) et **les établissements scolaires.**



12. SELON LES REpondANTS, LES MOMENTS PROPICES POUR ETRE ACCOMPAGNE, ETRE CONSEILLE
SUR LE CHANGEMENT DES HABITUDES DE DEPLACEMENT SONT :



Le **déménagement** apparaît comme un événement de la vie personnelle engendrant **le plus de potentiel pour un changement du mode de déplacement.**

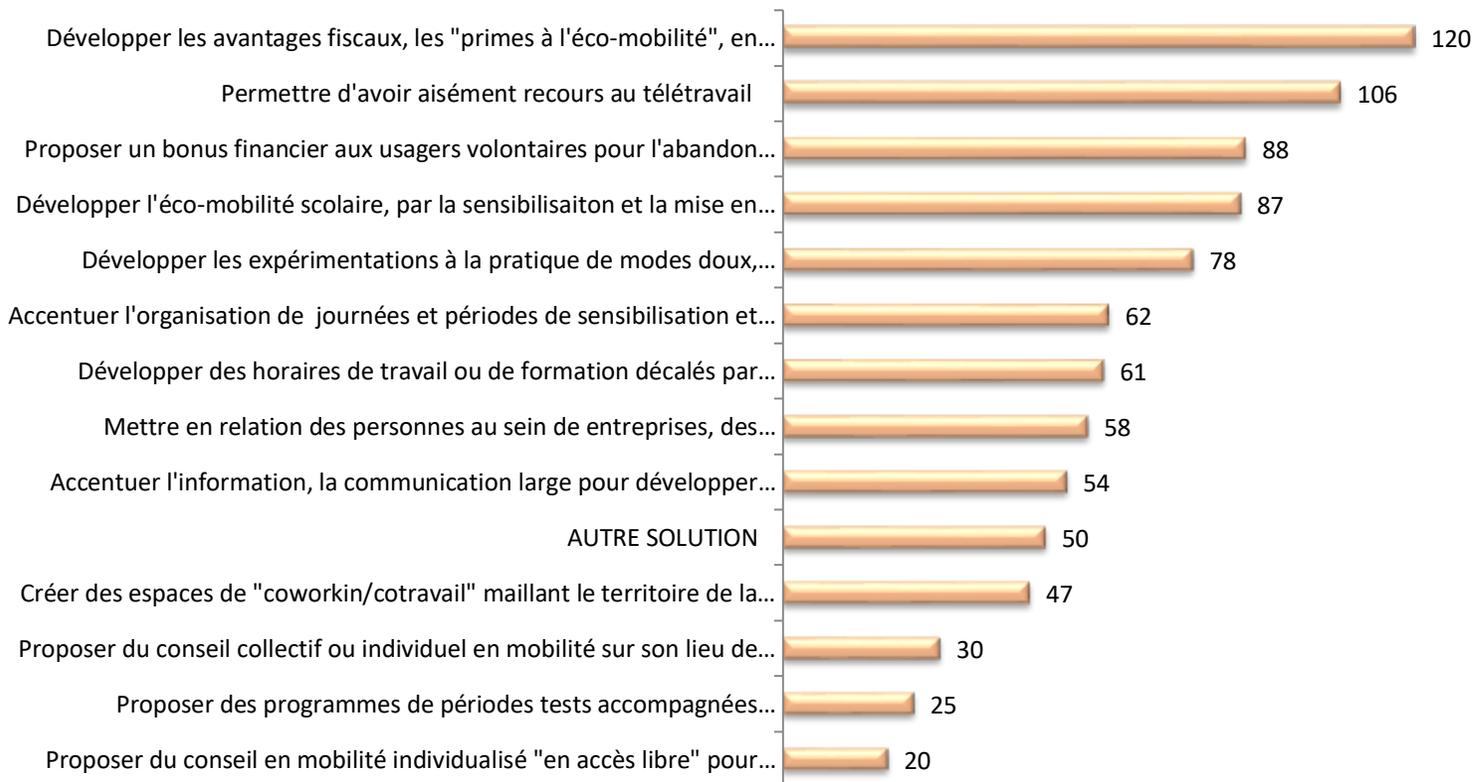
Cependant, les réponses sont globalement équilibrées : tout changement dans la vie personnelle peut être un moment propice pour être conseillé, accompagné, pour faire évoluer son mode de déplacement.

A noter :

Le déménagement apparaît comme l'évènement engendrant le plus de changement modal pour les cyclistes, les marcheurs et utilisateurs de Transport Collectif Urbain. Nous retrouvons aussi ces données dans certains commentaires apportés, par ex. Habiter proche du lieu de travail ou près d'une offre de Transport Collectif, favorise le changement pour un mode alternatif à la voiture.

**THEME 4 : TEST DE PROPOSITIONS D' ACTIONS
REPARTIES EN 4 SUJETS**

POUR UTILISER DIFFEREMMENT LA VOITURE PARTICULIERE ET MODIFIER SES HABITUDES DE MOBILITE



Parmi 13 actions proposées, 3 thèmes ressortent dans les choix des répondants :

1. Des **mesures à caractère financier** : le développement d'avantages fiscaux, de primes en faveur des modes, alternatifs à la voiture utilisée 'seul' (120 choix), ainsi que la proposition de bonus financier pour l'abandon de la voiture aux heures de pointes (voire plus généralement) (88)
2. Avoir aisément recours au **télétravail** (106)
3. Le développement de l'**éco-mobilité scolaire** (sensibilisation / actions au quotidien pour les plus jeunes) (87 choix) et plus généralement la proposition d'**expérimentations à la pratiques des modes doux**, et en particulier des **expérimentations à la marche urbaine comme mode de déplacement quotidien** (78)

POUR UTILISER DIFFEREMMENT LA VOITURE PARTICULIERE ET MODIFIER SES HABITUDES DE MOBILITE



Les usagers Voiture particulière, 'seul', (mode principal) priorisent :

Parmi les 13 actions proposées, les propositions les plus choisies par les répondants usagers 'VP – seul' :

1. **L'organisation des temporalités et espaces de travail et formation** ressort avec un intérêt fort, avec les sujets du **télétravail** (32), des **horaires décalés par rapport aux heures de pointe** (15), maillant le territoire (14)
2. **Les mesures à caractère financier** : le développement d'avantages fiscaux, de primes en faveur des modes alternatifs à la voiture utilisée 'seul' (29 choix), ainsi que la proposition de bonus financier pour l'abandon de la voiture aux heures de pointes (voire plus généralement) (20)
3. Le développement de l'**éco-mobilité scolaire** (sensibilisation / actions au quotidien pour les plus jeunes)

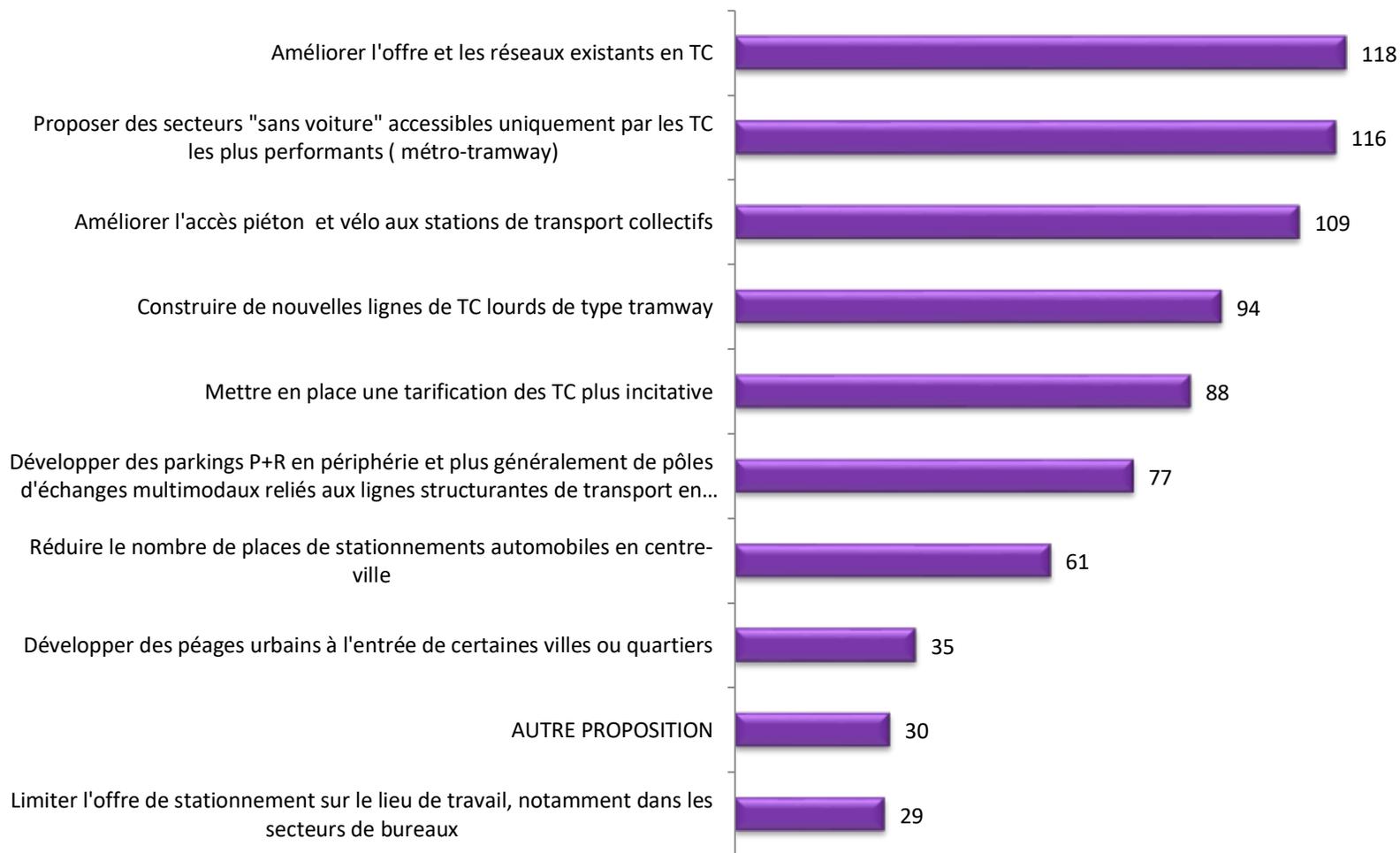


Les usagers vélo (mode principal) priorisent

Parmi les 13 actions proposées, 3 thèmes ressortent dans les choix des répondants usagers vélo:

1. **Développer les avantages fiscaux**, les "primes à l'éco-mobilité", en faveur des modes alternatifs
2. **Développer l'éco-mobilité scolaire**, par la sensibilisation et la mise en œuvre d'actions au quotidien pour les plus jeunes
3. Enfin **proposer un bonus financier aux usagers volontaires** pour l'abandon de l'usage de leur voiture pendant les heures de pointe, ou même plus généralement

POUR SE DEPLACER DAVANTAGE EN TRANSPORT COLLECTIF (TC)



Parmi 9 actions proposées, 4 thèmes ressortent des choix :

1. Le sujet de **l'amélioration de l'offre et des réseaux de transport collectif** domine les choix des répondants, concernant à la fois les réseaux existants (118 choix), ainsi que la construction / l'aménagement de nouvelles lignes 'TC lourds' de type tramway (94)
2. Le **développement de secteurs sans voiture accessibles par les transports collectifs les plus performants** (métro – tramway) est également plébiscité (116 choix)
3. Le sujet de **l'amélioration de l'accès piétons et vélo aux stations de transports Collectifs** (109)
4. Enfin la mise en place d'une **tarification des transports collectifs plus incitative** ressort également (88 choix)

POUR SE DEPLACER DAVANTAGE EN TRANSPORT COLLECTIF



Les usagers Voiture Particulière, 'seul', (mode principal) priorisent

Parmi 13 actions proposées, les propositions les plus choisies par les répondants usagers 'VP – seul' :

1. Améliorer l'offre et les réseaux existants en TC
2. Construire de nouvelles lignes de TC lourds de type tramway
3. Améliorer l'accès piéton et vélo aux stations de transport collectifs



Les usagers de vélo (mode principal) priorisent

Parmi 13 actions proposées, 3 thèmes ressortent dans les choix des répondants usagers vélo:

1. Proposer des secteurs "sans voiture" accessibles uniquement par les TC les plus performants (métro-tramway)
2. Améliorer l'accès piéton et vélo aux stations de transport collectifs
3. Réduire le nombre de places de stationnements automobiles en centre-ville

POUR MARCHER DAVANTAGE



Parmi 9 actions proposées, 3 thèmes principaux ressortent des choix :

1. La **qualité des parcours piétons**, plus agréables, plus propres, plus sécurisants (notamment en évitant les conflits d'usages avec la voiture) et en travaillant les ambiances urbaines (149)
2. **Dédier aux piétons des aménagements et continuités spécifiques** (109), des **secteurs permanents sans voiture** (112), des **secteurs priorités et des réglementations** en faveur d'un meilleur partage de l'espace public, notamment en secteurs attractifs de centre-ville / cœur, et abords de stations TC structurants et pôles d'échanges (75)
3. Et la **conception d'aménagements répondant au besoin de tous** (85)

POUR MARCHER DAVANTAGE



Les usagers Voiture Particulière, 'seul' (mode principal) priorisent

Parmi 13 actions proposées, les propositions les plus choisies par les répondants usagers 'VP – seul' :

1. Travailler sur l'ambiance urbaine des parcours de marche pour les rendre plus agréables, plus propres, plus sécurisés (empêcher le stationnement des voitures sur les trottoirs, passages piétons, luminosité...) et de meilleure qualité (nature en ville, trottoirs plus larges, etc...)
2. Dédier aux piétons des aménagements spécifiques : cheminements identifiés et continus, indication des temps de traversée des feux piétons, ponctués de zones piétonnes, circuits pédestres avec temps de marche indiqué, etc...
3. Concevoir de nouveaux aménagements d'espaces publics pour répondre aux besoins de tous les usagers et en améliorant la sécurité de tous



Les usagers de vélo (mode principal) priorisent

Parmi 13 actions proposées, 3 thèmes ressortent dans les choix des répondants usagers vélo:

1. Travailler sur l'ambiance urbaine des parcours de marche pour les rendre plus agréables, plus propres, plus sécurisés (empêcher le stationnement des voitures sur les trottoirs, passages piétons, luminosité...) et de meilleure qualité (nature en ville, trottoirs plus larges, etc...)
2. Développer des secteurs "sans voiture" permanents
3. Concevoir de nouveaux aménagements d'espaces publics pour répondre aux besoins de tous les usagers et en améliorant la sécurité de tous

POUR SE DEPLACER DAVANTAGE A VELO



Parmi 11 actions proposées, 3 thèmes principaux ressortent des choix :

- 1. Poursuivre le développement de réseaux continus avec des solutions adaptées** (site propre, vélorues, maillage) (193), et **améliorer les aménagements existants**, les rendre plus confortables, plus larges, plus continus (144)
- 2. Développer des secteurs permanents sans voiture** (82), aussi **à vitesse très apaisée pour un meilleur partage** avec la voiture à faible vitesse (60)
- 3. Proposer des solutions de stationnement** (y compris sécurisé) à développer notamment à proximité des stations TC, équipements et secteurs attractifs (74), et des stationnements sécurisés dans les secteurs de logements (64).

POUR SE DEPLACER DAVANTAGE A VELO



Les usagers Voiture Particulière, 'seul', (mode principal) priorisent

Parmi 13 actions proposées, les propositions les plus choisies par les répondants usagers 'VP – seul' :

1. Poursuivre le développement de réseaux cyclables continus sur toute la métropole, avec des solutions adaptées (pistes cyclables dédiées, maillage, vélorue, ...)
2. Améliorer les aménagements vélos déjà existants en les rendant plus confortables, plus larges, plus continus
3. Poursuivre le développement du stationnement des vélos (sécurisé et sur espace public) à proximité des stations de TC, des équipements et secteurs attractifs



Les usagers de vélo (mode principal) priorisent

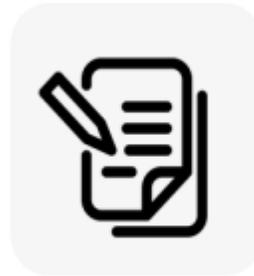
Parmi 13 actions proposées, 3 thèmes ressortent dans les choix des répondants usagers vélo:

1. Poursuivre le développement de réseaux cyclables continus sur toute la métropole, avec des solutions adaptées (pistes cyclables dédiées, maillage, vélorue, ...)
2. Améliorer les aménagements vélos déjà existants en les rendant plus confortables, plus larges, plus continus
3. Développer les secteurs "sans voiture" permanents

RESULTATS

ANALYSE DES CONTRIBUTIONS LIBRES

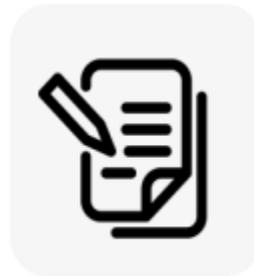
(172 RÉPONSES)



L'analyse des contributions libres est à consulter sur la [plateforme de participation citoyenne](#).

ET APRES ?

**LES SUITES DU CALENDRIER DU PROJET DE
PLAN DE MOBILITÉ**



Les propositions et les avis recueillis permettent **d'alimenter les réflexions politiques et techniques** pour élaborer le Plan de mobilité.

Les **résultats de cette concertation dématérialisée sont rendus publics** par la MEL via sa plateforme de participation citoyenne.

Cette 1^{ère} phase de concertation proposée par la MEL sera poursuivie à présent par une démarche de conception participative / design de politique publique avec la **constitution d'un groupe de citoyen** (à partir des personnes s'étant déclarées volontaires) pour imaginer des solutions concrètes leviers de changement de comportement pour notre mobilité demain :

⇒ ***Comment faire évoluer nos habitudes de déplacements pour qu'ils soient plus vertueux, plus respectueux pour notre environnement et notre cadre de vie ? Comment changer nos comportements, nos pratiques de mobilité ?***

Le projet de plan de mobilité sera proposé aux élus du Conseil métropolitain mi-2022, pour engager ensuite :

- une **concertation réglementaire sur le projet**, comprenant une phase de consultation des collectivités, partenaires et acteurs du territoire, puis une enquête publique, incluant une phase de recueil d'avis et de contributions ouverte à tous ;
- une phase technique et politique **d'adaptation éventuelle du projet avant son adoption définitive** par le Conseil métropolitain, prévue début 2023.

**À VOUS
LA PAROLE !**





MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE