

22-C-0175

## Séance du vendredi 24 juin 2022

### DELIBERATION DU CONSEIL

## REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DEVENU PLAN DE MOBILITE - BILAN DE LA CONCERTATION VOLONTAIRE - ARRET DU PROJET DE PLAN DE MOBILITE 2035

### I. Rappel du contexte

Par délibérations n° 18 C 0290 du 15 juin 2018 puis n° 20 C 0351 du 18 décembre 2020, le Conseil de la métropole a décidé de prescrire la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la métropole européenne de Lille (MEL) en vue d'élaborer un Plan de Mobilité Métropolitain (PDM). La révision du PDU engagée a eu à tenir compte des modifications réglementaires issues de la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM - loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019) sur la portée, la définition et les objectifs des PDU devenus PDM, de l'évolution du ressort territorial de la MEL à 95 communes, de l'évolution des pratiques de mobilité en lien avec le territoire métropolitain depuis 2010, et enfin des conclusions de "l'évaluation à mi-parcours du PDU 2010-2020 et de la détermination des impacts des plans de circulation mis en œuvre sur le territoire de la MEL", validées lors du Conseil du 15 décembre 2017 par délibération n° 17 C 1050.

Pour rappel, l'évaluation du PDU 2010-2020 a pointé un avancement de la programmation partiellement satisfaisant, tandis que le bilan qualitatif a fait émerger un consensus sur les objectifs ambitieux à fixer au vu des enjeux de mobilité jugés comme majeurs, et une décorrélation entre les ambitions initiales et les réalisations effectives. L'évaluation a dressé le constat d'un usage en hausse de la voiture, expliqué par des facteurs démographiques, géographiques et sociétaux ; de timides avancées pour l'usage des transports collectifs tandis que les modes actifs ont été sous-utilisés mais identifiés comme présentant un potentiel réel à coût raisonnable.

L'évaluation du PDU 2010-2020 a également préconisé de poursuivre les efforts pour améliorer le cadre de vie des métropolitains. En effet, si la qualité de l'air s'est améliorée au cours de la période évaluée, l'évaluation du PDU a recommandé le maintien des efforts en matière de réduction des émissions polluantes, la réalisation de gains sanitaires et économiques en préservant la qualité de l'air, la réduction de l'exposition au bruit jugée comme néfaste pour la santé des métropolitains et inégale sur le territoire. L'évaluation du PDU a identifié plusieurs axes de progrès :

- Un besoin d'articulation entre les politiques de déplacements et les autres politiques publiques (aménagement du territoire, développement économique, habitat...) ;



- Une exigence de cohérence et de coordination entre l'ensemble des acteurs autour d'une gouvernance supra-métropolitaine ;
- Une approche globale et complémentaire des modes de déplacement pour un principe de subsidiarité efficace ;
- Une communication et une sensibilisation accrues des publics cibles (citoyens, usagers, entreprises, salariés, commerçants) pour enclencher des changements de comportements et un report modal plus importants.

La procédure de révision du PDM a veillé à tenir compte des conditions de réussite pointées par l'évaluation du PDU 2010-2020, à savoir : des mesures restrictives à la voiture devront être compensées au mieux par des modes de transports bien répartis sur le territoire, attractifs et accessibles ; les mesures du futur PDM devront s'appréhender sur le long terme pour produire des effets concrets ; les effets attendus dépendront d'un ensemble de mesures complémentaires et cohérentes.

## **II. Objet de la délibération**

La présente délibération vise à présenter le projet de Plan de Mobilité Métropolitain à horizon 2035 : les enjeux et ambitions de mobilité, le contenu du projet, le bilan de la démarche volontaire de concertation, et enfin les perspectives suite à l'arrêt du projet.

- 1. Des ambitions majeures en matière de lutte contre le réchauffement climatique et contre les pollutions locales, atmosphériques et sonores**
- **Garantir à tous la possibilité de se déplacer, tout en agissant en faveur de l'environnement**

Le territoire métropolitain est un territoire au sein duquel les populations (résidents, actifs métropolitains comme extra-métropolitains, ...) se déplacent quotidiennement pour réaliser des activités : travailler, étudier, se faire soigner, se divertir, consommer des biens et des services, etc. Le diagnostic des mobilités ainsi que l'évaluation du PDU 2010-2020, ont montré que les pratiques de mobilité et de transports sur le territoire métropolitain, majoritairement centrées sur le mode routier, ont rendu difficile la maîtrise des émissions de GES attendue dans le cadre de la mise en œuvre de la politique de mobilité métropolitaine.

D'après le Bilan Carbone du territoire de la MEL de 2019, le transport routier représente 40% des émissions directes de GES, toutes activités anthropiques confondues. Les émissions de GES liées au transport ont augmenté de 7,2% entre 2006 et 2016. Quantitativement, les émissions journalières de GES liées au transport, sont passées de 4.525 tonnes équivalent CO2 en 2006 à 4.852 tonnes équivalent CO2 en 2016. Par ailleurs, les déplacements et transports routiers, restent des contributeurs importants à la pollution atmosphérique locale en engendrant 60% des émissions d'oxyde d'azote et 30% des émissions de particules fines.



La MEL, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), doit garantir à tous les usagers du territoire métropolitain de se déplacer dans de bonnes conditions tout en contribuant à la diminution des émissions de polluants atmosphériques, ainsi qu'à celle des émissions de GES liées au secteur des transports. Cette ambition s'inscrit dans le cadre fixé par la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique, à savoir la Stratégie Nationale Bas Carbone 2 (SNBC 2) de mars 2020, qui définit une trajectoire de réduction des émissions de GES jusqu'à 2050 pour atteindre la neutralité carbone.

**Conformément à l'article L1214-1 du Code des Transports, la révision du PDU 2010-2020 vise à établir un projet de PDM qui détermine des principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial métropolitain, afin de concrétiser les transitions environnementales et énergétiques cadrées nationalement par la SNBC 2 et, localement, par le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET), le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) et le Plan Climat Air Énergie Territorial métropolitain (PCAET).**

Le projet de PDM doit s'assurer que la voiture ne soit pas la seule manière efficace et confortable de circuler sur le territoire et que des solutions de mobilités diversifiées soient proposées aux habitants et usagers du territoire, tout en facilitant la cohabitation de tous les modes de déplacements dans l'espace public. Le projet doit proposer des solutions de mobilité afin de répondre aux besoins de mobilité émergents (adaptation aux évolutions démographiques), ainsi qu'aux mobilités liées aux modifications des modes de vie et du monde du travail.

**Les ambitions du projet de PDM visent à répondre, à l'horizon 2035, à 4 enjeux de mobilité majeurs :**

- organiser une mobilité, qui allie la qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire, avec le développement du territoire ; le projet de mobilité doit accompagner le projet de développement et d'aménagement du territoire, fondé sur un accroissement démographique volontariste (+115.000 habitants), l'augmentation du nombre d'emplois (+80.000 emplois), selon une spatialisation des développements définie par le Schéma de Cohérence Territoriale - SCoT - de Lille Métropole, et le Plan Local d'Urbanisme - PLU ;
- préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en GES, tant pour le transport de personnes que pour celui des marchandises ; il s'agira de favoriser les modes de déplacements collectifs (transports collectifs, covoiturage) ou actifs (marche à pied, vélo, ...) et de diversifier les sources d'énergie des véhicules motorisés : électrique, hybride, Gaz Naturel Véhicules (GNV), ...
- développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique, au maintien et à la création d'emplois et au rayonnement métropolitain ; les conditions de mobilité des personnes (en particulier des actifs) et des biens sur la métropole sont un élément nécessaire à l'activité économique et à l'emploi tandis que la filière transports constitue une filière économique en soi ;



**- proposer une mobilité pour tous, moyennant un prix abordable, à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité ;** cet enjeu s'inscrit dans la continuité du PDU 2010-2020 afin de veiller au "droit à la mobilité pour tous" et cible un objectif prévisionnel de maintien de la mobilité des métropolitains à 4 déplacements par jour et par habitant.

- **Des objectifs de mobilité nécessairement ambitieux pour concrétiser les transitions énergétiques et environnementales**

Au vu des enjeux sociaux et environnementaux, de l'armature urbaine du territoire et des potentiels identifiés quant à la pratique des modes de déplacements moins émissifs en GES, le projet de PDM vise à trouver une place à tous les modes de déplacements qui ont tous leur rôle à jouer dans le système de mobilité métropolitain, utilisés seuls, en intermodalité, ou en multimodalité. **La métropole européenne de Lille dispose de trois leviers à mobiliser conjointement : agir sur les comportements de mobilité, à la fois sur les modes des déplacements et sur les distances parcourues ; optimiser les réseaux et infrastructures de transports ainsi que leur réglementation ; et faire évoluer le niveau d'occupation des véhicules circulant sur le territoire tout en développant des conditions favorables à la mutation des technologies de ces derniers.**

**Ainsi, le projet de mobilité au travers d'objectifs de mobilité ambitieux, veille à contribuer, dans ses domaines d'actions, à la transition énergétique et environnementale de la métropole lilloise.** En effet, les marges d'évolution de l'utilisation de la voiture personnelle sont possibles et supposent de combiner :

- l'évolution des modalités d'usage des modes de déplacements, vers un usage moindre de la voiture particulière au profit des transports collectifs et des modes actifs, en fonction des distances à parcourir et des territoires, mais également vers un usage différent, partagé, au profit du covoiturage ;
- la mutation des typologies de véhicules, vers des véhicules moins émissifs en GES et en polluants atmosphériques.

*Mobilités des métropolitains : viser un report modal vers les modes actifs et les transports collectifs*

Concrètement, l'ambition est de **faire évoluer l'usage de la voiture d'ici à 2035, de manière à ce que les résidents de la MEL réalisent quotidiennement, à minima, 20% des déplacements en transports en commun, 32% à pied et 8% à vélo, et au maximum, 40% des déplacements en voiture personnelle**, ceci en compatibilité avec les objectifs de mobilité du SCOT de Lille Métropole et ceux du Plan Climat Air Énergie Territorial de la métropole.

*Déplacements d'échanges : viser un usage accru du ferroviaire et du covoiturage*

Pour les déplacements des métropolitains vers d'autres territoires et les déplacements des extras métropolitains vers la MEL, l'objectif correspond à un scénario ambitieux d'évolution des pratiques sur les déplacements d'échanges, grâce au développement des services ferroviaires - services Trains Express Régional (TER) dans un premier temps puis à terme, services Réseau Express Régional



(RER), ainsi que du covoitage. **Ce scénario suppose un report de 50.000 déplacements quotidiens réalisés en voiture personnelle vers le TER/RER, couplé à une augmentation du taux d'occupation de 1,4 à 1,6 personnes par véhicule, grâce à une politique de développement du covoitage très volontariste. Cette politique limiterait à 51% la part des trajets réalisés en voiture en tant que conducteur contre 62% en 2016.**

*Déplacements de biens : viser un report modal vers le fluvial et le ferroviaire*

**Concernant le transport de marchandises**, les projections de trafic provenant de la SNBC 2 prévoient à horizon 2035, une augmentation de 19% des flux de marchandises par rapport à 2016, pour atteindre 19 millions de tonne.kilomètre en 2035. **La MEL vise, par rapport à 2016, un report modal cumulé vers les modes ferroviaires et fluviaux à hauteur de 20% pour les flux d'échanges et de 30% pour les flux de transit.**

*Parc automobile : une mutation des sources d'énergie nécessaire*

Les ambitions en matière de mobilité des biens et des personnes, à horizon 2035, s'accompagnent d'une **mutation nécessaire du parc automobile basculant d'un parc essentiellement constitué de véhicules fonctionnant au diesel à un parc majoritairement constitué de véhicules hybrides non rechargeables (20%) et véhicules électriques et hybrides rechargeables (30%).**

*Réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques : des objectifs ambitieux dépendants de la mutation du parc automobile et du niveau de report modal vers les modes moins émissifs*

**Les objectifs du projet de Plan de Mobilité en matière de lutte contre le changement climatique visent à réduire de 37% les émissions de GES en 2035 par rapport à 2016, tous déplacements confondus, personnes et marchandises, sur le territoire de la MEL.** Ces objectifs seront atteints à la condition de combiner une mutation du parc automobile, aux reports modaux vers les modes de déplacements moins émissifs, tels que précédemment décrits, et obtenus grâce au principe du mode de déplacement à adapter en fonction de la distance à parcourir.

Les objectifs en matière de qualité de l'air, tous types de flux confondus (personnes et marchandises), dépendent de **l'atteinte des objectifs de reports modaux et de mutation du parc automobile qui permettront des bénéfices importants en matière d'émissions de polluants atmosphériques :**

- 70% d'émissions de monoxyde de carbone (CO) ;
- 62% d'émissions de Composé Organiques Volatiles (COV) ;
- 71% d'émissions d'Oxydes d'azote (NOX) ;
- 82% d'émissions de Particules en suspension (PM - Particulate matter).

*Réduction des émissions sonores et santé des métropolitains : l'impact du niveau d'usage des modes de déplacements actifs et collectifs*

Par ailleurs, **la réduction du volume de déplacements quotidiennement réalisés en modes motorisés ainsi que l'évolution des sources d'énergie de ces véhicules, contribueront à améliorer le cadre de vie et la santé des**



**métropolitains.** En effet, elle contribuera à une moindre exposition des populations au bruit. Elle participera également à l'amélioration de la sécurité des déplacements notamment ceux des usagers vulnérables. Enfin, la pratique accrue des modes actifs (marche à pied et vélo) aidera à la pratique physique quotidienne des métropolitains, facteur essentiel de maintien d'une "bonne santé".

## 2. Une démarche de révision du Plan de Mobilité Métropolitain participative

- **Une démarche de révision transversale**

**Le Code des Transports précise que la démarche de révision du Plan de Mobilité, doit être transversale et nécessairement structurée autour de cinq étapes** détaillées ci-après et au cours desquelles des partenaires précis sont associés :

- l'élaboration d'un projet de Plan de Mobilité (PDM),
- l'arrêt du projet de PDM,
- la tenue de consultations obligatoires et à la demande,
- la tenue d'une enquête publique,
- et enfin l'approbation du PDM.

Dans ce cadre, **un comité de pilotage présidé par le Vice-Président "Mobilités et transports publics"** a animé la démarche en réunissant régulièrement, les représentants des services de l'État, de la Région Hauts-de-France, du Département du Nord, de l'Agence d'Urbanisme de Lille Métropole (ADULM), d'Ilevia, de la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF), de Voies Navigables de France (VNF), de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Grand Lille, de l'Eurométropole Lille - Kortrijk - Tournai, de Hauts de France Mobilités, et enfin en associant les Vice-Présidents métropolitains en charge de l'Aménagement du territoire et de la Stratégie d'urbanisme ; du Logement et de l'Habitat ; de l'Économie et emploi, recherche, enseignement supérieur ; des Voies - qualité des Espaces publics ; du Climat - Transition Écologique et Énergie ; de l'Aménagement et ville renouvelée.

**Le comité de pilotage (COPIL) a permis de partager, débattre, et enfin valider les principales orientations du projet de PDM, axées sur la constitution d'un projet de transition pour les mobilités métropolitaines.** Les membres ont, à cette occasion, pu prendre connaissance et réagir aux éléments de diagnostic des mobilités métropolitaines ainsi qu'à l'exposé des enjeux et du "porter à connaissance" des services de l'Etat. Les enjeux environnementaux pointés par l'évaluation environnementale y ont été partagés tandis que l'évaluation des pistes d'action effectuée dans ce même cadre, a permis de présenter leur incidence sur l'environnement.

**Le COPIL a validé les orientations stratégiques afin de répondre aux enjeux de mobilité identifiés pour le territoire. Il a acté les objectifs de mobilité du projet de PDM ainsi que la structure du plan d'actions visant à atteindre ces objectifs. Enfin, le COPIL a été l'occasion d'exposer et de débattre des expressions issues des démarches de concertation volontaires menées auprès des**



**citoyens, auprès des Maires des 95 communes constitutives de la MEL, et auprès de partenaires susvisés.** Il a été le lieu de partage des démarches complémentaires à la révision du PDM, dédiées à l'élaboration de stratégies métropolitaines majeures en matière de mobilité (stratégie métropolitaine en faveur de la marche à pied, stratégie métropolitaine d'électromobilité, etc.).

- **Des démarches volontaires de concertation, en amont de l'arrêt du projet**

**Dans le cadre des modalités précisées par le Code des Transports et par l'article L121-17 III du Code de l'Environnement, la métropole européenne de Lille a mené une démarche de concertation volontaire associant le public dès l'élaboration du projet en amont de son arrêt, en s'attachant également à partager des informations sur la mobilité métropolitaine. Le bilan de la concertation volontaire est détaillé en annexe.**

La concertation volontaire a visé à associer largement le public et les usagers du territoire, afin de recueillir leurs expressions sur l'évolution des usages et l'identification de leviers en faveur du changement de comportements de mobilité. **Les contributions ont confirmé l'opportunité de mobiliser certains leviers d'actions : pour se déplacer davantage en transports collectifs, grâce à l'amélioration de l'offre et du niveau de services des transports publics ; favoriser la pratique de la marche à pied grâce à la qualité et la sécurité des aménagements piétons ; accompagner la pratique du vélo grâce à des aménagements cyclables continus et sécurisés.**

La concertation a, par ailleurs, permis d'alimenter la démarche d'élaboration du projet de Plan de Mobilité en pointant la nécessité de la **prise en compte des expériences d'usages lors des déplacements du quotidien** qui peuvent soit inciter à l'usage de certains modes, soit, au contraire, faire renoncer à l'usage d'autres modes.

### 3. Les perspectives suite à l'arrêt du projet de Plan de Mobilité 2035

L'arrêt du projet de Plan de Mobilité, permettra d'engager la tenue d'une phase de consultation de personnes publiques. **Le projet de Plan de Mobilité arrêté, sera soumis pour avis aux conseils municipaux, départementaux et régionaux, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'État concernés. Cette étape de consultation, inclut la consultation de l'État belge** du fait des incidences notables sur l'environnement, que la mise en œuvre du Plan de Mobilité pourrait potentiellement générer. Le dossier de projet de Plan de Mobilité arrêté, sera ainsi transmis à l'État belge, par le Préfet.

**Les personnes publiques devront rendre leur avis dans un délai de trois mois après transmission du projet de Plan de Mobilité. Passé ce délai, l'avis est réputé favorable.** Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection

de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

**Les avis recueillis à l'occasion de la phase de consultation seront joints au dossier d'enquête publique, qui devra être réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. La métropole européenne de Lille devra, éventuellement, modifier le projet de Plan de Mobilité pour tenir compte des résultats de l'enquête publique en vue d'approuver définitivement le Plan de Mobilité.**

**À compter de cette approbation, la métropole européenne de Lille mettra en œuvre le Plan de Mobilité à horizon 2035.** Rendre compte des actions réalisées, des modifications ou encore des évolutions des projets de mobilité, s'avèrera nécessaire pour maintenir l'objectif commun et poursuivre la dynamique fédératrice engagée dans le cadre de la procédure de révision. Une gouvernance métropolitaine pour suivre les actions mises en œuvre et partager les expériences innovantes sera constituée, amenant chacun à agir et transformer les mobilités sur le territoire métropolitain.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

- 1) de tirer le bilan de la concertation volontaire ;
- 2) d'arrêter le projet de Plan de Mobilité Métropolitain à horizon 2035 ;
- 3) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à procéder aux formalités de mise en œuvre de l'enquête publique.

**Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS**

Le groupe Métropole Ecologiste Citoyenne et Solidaire s'étant abstenu.