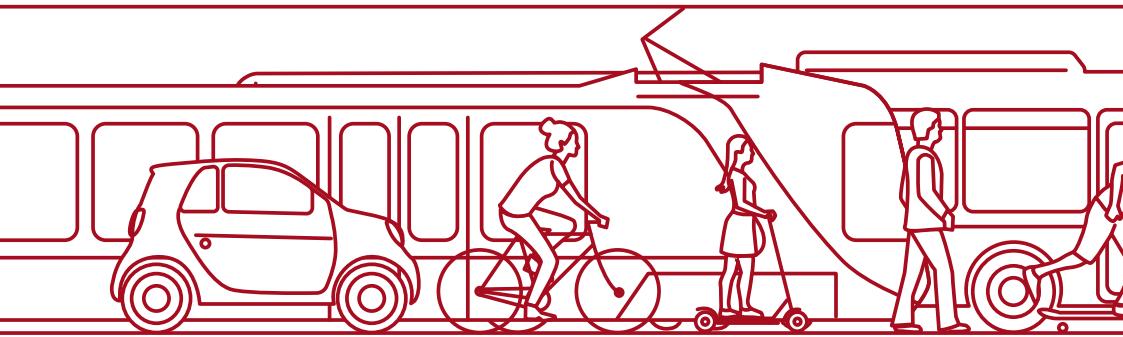


# DIAGNOSTIC MOBILITÉ

AVRIL 2021

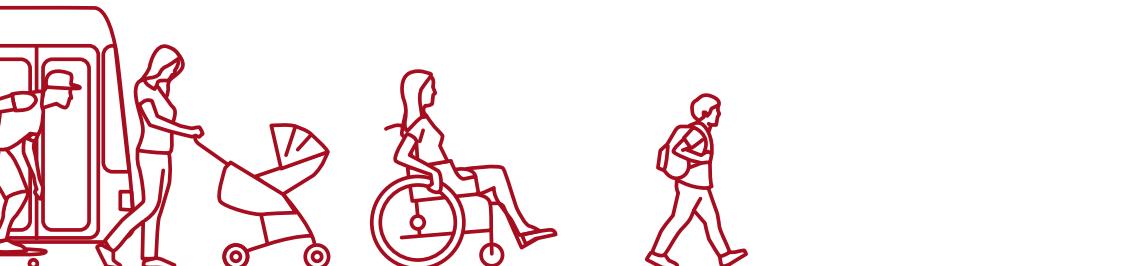


ÉLABORONS  
AUJOURD'HUI LE PLAN  
DE MOBILITÉ DE DEMAIN



# SOMMAIRE

<b>4</b>	<b>LE CONTEXTE DE RÉALISATION DU PLAN DE MOBILITÉ</b>
<b>6</b>	<b>RÉPONDRE AUX DYNAMIQUES DU TERRITOIRE</b>
<b>8</b>	<b>S'APPUYER SUR UN RÉSEAU DE TRANSPORT DENSE ET DIVERSIFIÉ</b>
<b>10</b>	<b>PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT ET AMÉLIORER NOTRE CADRE DE VIE</b>
<b>12</b>	<b>ENCOURAGER LES PRATIQUES VERTUEUSES</b>
<b>14</b>	<b>GLOSSAIRE</b>



# LE CONTEXTE DE RÉALISATION DU PLAN DE MOBILITÉ

## FAIRE MIEUX POUR 2035...

Le futur **Plan de Mobilité** de la MEL remplacera le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2010-2020 qui arrive à échéance. Le **Plan de Mobilité** dessine la stratégie de la métropole à horizon 2035. Il vise à organiser les déplacements de personnes et de marchandises, dans le cadre d'un projet de mobilité durable sur le territoire métropolitain. Le Plan de Déplacements Urbains 2010-2020 fixait des objectifs ambitieux qui n'ont pas été atteints : **comment faire mieux avec le futur Plan de Mobilité ?**



## ...EN AGISSANT DÈS AUJOURD'HUI...

La mobilité est l'un des leviers clés pour atteindre des **objectifs globaux** d'adaptation au changement climatique (émissions de gaz à effet de serre, dépendance énergétique...) et des **objectifs locaux** de cadre de vie (pollution locale, bruit, qualité des espaces publics, accessibilité...). Les actions définies devront prendre en compte la diversité des besoins des usagers sur l'ensemble du territoire de la MEL et produire des effets non seulement à horizon 2035, mais également à plus court terme. Les solutions apportées ne peuvent plus se réduire à la réalisation de nouvelles infrastructures : elles doivent également optimiser l'utilisation des réseaux existants en agissant sur les comportements de mobilité de chacun.

Un jour de semaine, Plus de la moitié des trajets se font en voiture. Cela représente 75 % de l'ensemble des kilomètres parcourus, et plus de 90 % des consommations énergétiques, émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

## ...AVEC TOUS LES ACTEURS DES MOBILITÉS

En plus d'une concertation réglementaire avec les différents acteurs (institutionnels, économiques, associatifs...) prévue en 2022, le nouveau **Plan de Mobilité** entend adopter une démarche de co-construction plus directe avec les habitants. C'est pourquoi cette phase de concertation propose aux métropolitains de partager le constat et les enjeux du futur Plan de Mobilité et de s'impliquer dans l'élaboration de son plan d'action tant ces questions touchent de près à nos modes de vie.

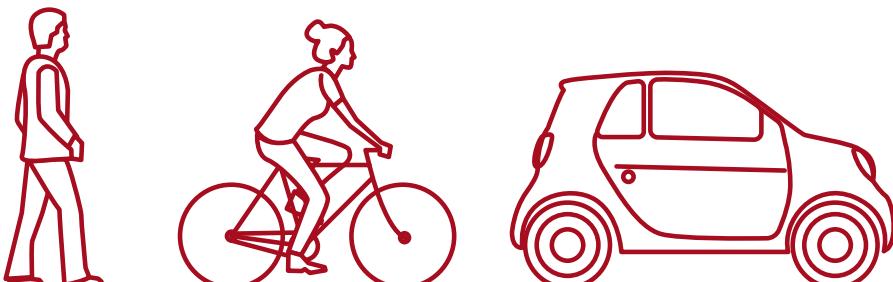
Aujourd'hui, on compte dans la MEL un peu plus de 1 million d'habitants âgés de 5 ans et plus réalisant chaque jour environ 4,1 millions de déplacements. La plupart de ces déplacements sont réalisés en voiture, et la part des déplacements en voiture augmente (57,5 % en 2016 contre 56 % en 2006). Pour le reste, on observe une baisse de la mobilité piétonne (30 % des déplacements en 2016 contre 32 % en 2006) et une légère hausse de l'usage des transports en commun (11 % contre 10 %), tandis que le vélo reste à un niveau modeste (1,5 % des déplacements).

# RÉPONDRE AUX DYNAMIQUES DU TERRITOIRE

## UNE NÉCESSAIRE PRISE EN COMPTE DE LA DIVERSITÉ DES COMMUNES DE LA MÉTROPOLE....

La MEL est un territoire dynamique composé de 95 communes à la fois urbaines et rurales. Sa structuration autour de plusieurs centralités urbaines la distingue des autres métropoles : on parle de « polycentrisme ». Ainsi, les agglomérations de Lille, Roubaix et Tourcoing forment un cœur métropolitain qui interagit quotidiennement avec des espaces à forte composante naturelle et agricole situé à proximité. Aussi, les comportements de mobilité diffèrent fortement selon le territoire : on ne se déplace pas de la même façon à Lille ou dans les Weppes, à Roubaix ou dans la vallée de la Lys. Il convient donc de prendre en compte la spécificité et la variété des dynamiques territoriales lorsqu'est envisagé l'avenir de la mobilité des métropolitains.

Les territoires de la MEL n'ont jamais eu des profils de mobilité aussi différenciés qu'aujourd'hui : à Lille, la part des déplacements réalisés en voiture, en baisse, est de 31 % ; en périphérie, elle atteint 64 % et tend à augmenter.



## **...ET DES RELATIONS INTENSES AVEC LES TERRITOIRES VOISINS DE LA MEL**

La MEL est au cœur d'un bassin de mobilité transfrontalier avec des relations intenses – et en croissance – avec les agglomérations voisines, françaises comme belges. Les mobilités d'échanges (c'est-à-dire entre la MEL et les territoires voisins) représentent 15 % du nombre total de déplacements mais 25 % des consommations énergétiques du transport de voyageur. Cela oblige à penser l'avenir de la mobilité au-delà des frontières de la Métropole.

Au quotidien, on dénombre 170 000 trajets domicile-travail entre Lille Métropole et le sud de l'aire métropolitaine (Béthune, Lens, Douai, Valenciennes). Sur chacune de ces relations, seuls 10 à 15 % des actifs utilisent le TER, le reste préférant majoritairement la voiture.

## **UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE QUI ENTRAÎNERA UNE HAUSSE DES DÉPLACEMENTS**

À l'horizon 2035, ce sont au total 100 000 nouveaux habitants qui s'ajouteront aux 1,17 millions de métropolitains actuels et 80 000 nouveaux emplois qui sont attendus. La croissance démographique prévue devrait engendrer 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires (soit, une augmentation de 12 %). Il faut travailler dès à présent à la bonne intégration de ces futurs déplacements dans nos réseaux de transport.

Ces 500 000 déplacements supplémentaires par jour pourraient être réalisés à hauteur de 290 000 en voiture pour seulement 55 000 en transports en commun, en se basant sur les pratiques de mobilité actuelles.

# S'APPUYER SUR UN RÉSEAU DE TRANSPORT DENSE ET DIVERSIFIÉ

## UNE OFFRE IMPORTANTE DE TRANSPORTS COLLECTIFS TROP PEU UTILISÉE...

Le territoire de la MEL présente une offre en infrastructures de transport dense qui facilite les déplacements à toutes les échelles (locale, métropolitaine, nationale et même internationale). Ces réseaux irriguent le territoire au plus près des centres urbains. En particulier, l'offre en transports collectifs combine les réseaux Ilévia (Bus, Métro, Tram) et TER (train) accessible via la carte « Pass Pass », et assure une desserte de qualité comparable aux grandes métropoles françaises alors que la fréquentation reste cependant à des niveaux inférieurs.

Le réseau Ilévia supporte environ 564 000 trajets quotidiens réalisés par les habitants de la MEL dont environ 60 % en métro ; une hausse de 16,6 % depuis 2006, qui ne suffit cependant pas à combler le retard vis-à-vis d'autres métropoles : 11 % des déplacements de la MEL sont réalisés en transports en commun, contre 15 % à Nantes Métropole ou encore 19 % dans la métropole lyonnaise.



## **...ET UNE VOIRIE QUI TEND À UN MEILLEUR ÉQUILIBRE AVEC LE VÉLO...**

Les 5 000 kilomètres de voirie sont le support de la mobilité des métropolitains. La MEL s'est engagée dans un rééquilibrage des usages de la voirie avec la création de voies réservées aux bus et le développement de bandes et pistes cyclables. On compte aujourd'hui 850 kilomètres d'aménagements cyclables, dont 100 km réalisés lors des 6 dernières années et 17 points durs résorbés (30 millions d'Euros investis).

Suite au premier « déconfinement » (printemps 2020), la MEL a aussi décidé de mettre en place des voies cyclables supplémentaires. Au total, 32 km d'aménagements cyclables transitoires ont été réalisés en un temps record au printemps et à l'été 2020.

## **...MAIS DES PRATIQUES TOUJOURS DOMINÉES PAR LA VOITURE**

Les pratiques de mobilité de la population métropolitaine prise dans son ensemble ont peu évolué au cours des dernières décennies. Cette apparente stabilité cache cependant de fortes disparités d'évolution. Globalement, ces évolutions ne vont pas dans le sens d'une moindre utilisation des modes routiers qui sont ceux qui augmentent le plus entre 2006 et 2016 au détriment des mobilités actives (marche et vélo) notamment.

En 2016, les habitants de la Métropole Européenne de Lille réalisent 2,4 millions de déplacements en voiture par jour, soit 82 000 de plus depuis 2006. Les métropolitains possèdent environ 500 000 véhicules sur le territoire et quasiment autant de vélos. Pourtant les voitures sont 30 fois plus utilisées que les vélos par les métropolitains pour la réalisation de leurs déplacements quotidiens.

# PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT ET AMÉLIORER NOTRE CADRE DE VIE

## UNE DIFFICILE MAITRISE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)...

Le territoire métropolitain présente un bilan mitigé en matière de nuisances liées à la mobilité. En effet, on peut constater une forte baisse des émissions de polluants de l'air (pollution locale) dues aux progrès technologiques (motorisation des véhicules plus propre) qui compense encore la hausse des déplacements en automobile. Par contre, cette croissance des déplacements automobiles soutient une hausse continue des émissions de GES. Le transport des marchandises, fortement dépendant des modes routiers, contribue aujourd'hui à hauteur du tiers des émissions de GES liés au transport dans la MEL. La responsabilité du transport de marchandises dans les émissions de GES tend à augmenter sur le territoire, et pourrait continuer d'augmenter notamment en raison de la tendance à la hausse des livraisons à domicile, liée au boom du e-commerce.

Les émissions de GES des trafics voyageurs et marchandises dans la MEL ont augmenté de +6,8 % entre 1998 et 2006 et de nouveau de +7,2 % entre 2006 et 2016.



## **... COUPLÉE À UNE PRÉOCCUPATION GRANDISSANTE POUR LES POLLUTIONS LOCALES**

La lutte contre la pollution locale doit s'appréhender à la fois à une échelle large, celle de la Métropole, et à une échelle très fine (celle du quartier, de la rue) dans les zones enregistrant des concentrations de polluants bien au-dessus de la moyenne. Il en va de même de la pollution sonore. Celle-ci n'est bien souvent palpable qu'à une échelle fine, celle de « points durs » (sortie d'autoroute, etc.) sur lesquels peuvent être envisagées des interventions en faveur de la réduction du bruit.

Le secteur des transports, notamment routiers, est un contributeur important à la pollution atmosphérique locale. Il génère 60 % des émissions d'oxydes d'azote et 30 % des particules fines.

## **DES GÉNÉRATIONS PLUS ÂGÉES QUI UTILISENT DAVANTAGE LEUR VOITURE**

Les plus de 55 ans d'aujourd'hui sont sensiblement plus motorisés que les seniors d'il y a 10 ou 20 ans. De plus, cette tranche de population, qui compte de plus en plus de personnes du fait du vieillissement de la population, circule davantage en voiture. Pour les plus jeunes, on constate une moindre autonomie dans la mobilité et une circulation motorisée (comme passager) plus importante. Ainsi, le léger gain dans le bilan environnemental des mobilités des actifs ne compense pas l'augmentation des émissions de GES et consommation énergétique des seniors et des plus jeunes.

En 2016, les métropolitains âgés de 55 ans et plus réalisent chaque jour 120 000 déplacements en voiture de plus qu'en 2006, soit, en 10 ans, une augmentation des émissions de GES de +15 % pour les 55-65 ans et de +40 % pour les 65-80 ans

# ENCOURAGER LES PRATIQUES VERTUEUSES

## LA MARCHE COMME VECTEUR DE DÉPLACEMENT POUR TOUS LES PUBLICS

La mobilité à pied des habitants de la MEL reste élevée en comparaison des autres métropoles françaises. C'est le deuxième mode de déplacements des métropolitains, pesant pour 30 % des déplacements quotidiens. L'usage de la marche est cependant en recul chez les populations les plus jeunes (-15 % pour les 11-17 ans) et pour les populations âgées (-25 % pour les 65-79 ans). Si les plus jeunes n'acquièrent pas l'habitude de marcher dès le plus jeune âge, et si les seniors continuent de remplacer la marche par l'automobile, le recours à la marche pourrait continuer de décroître sur notre territoire à l'avenir. Or, les déplacements à pied présentent d'indéniables bénéfices pour la santé et pour l'environnement, et la marche est un mode accessible au plus grand nombre, adaptée à de nombreuses situations (28 % des déplacements des métropolitains font moins de 1 km, soit moins de 15 minutes à pied). De plus, le piéton participe directement à l'animation des villes et villages, de leurs espaces publics comme de leurs commerces. La marche constitue donc un enjeu prioritaire dans l'accessibilité et le dynamisme des territoires.

## LE VÉLO COMME ALTERNATIVE CRÉDIBLE ET ADAPTÉE À DE NOMBREUSES SITUATIONS

Le vélo peut remplacer de nombreux déplacements automobiles de courtes et moyennes distances. Des adaptations du vélo traditionnel peuvent également permettre de faciliter la pratique cycliste pour les déplacements plus longs (vélo à assistance électrique, speedbike, etc.), ou pour les déplacements nécessitant le transport d'objets encombrants (vélo-cargo, triporteurs, etc.). Dans ce contexte, il s'agit alors de fournir aux métropolitains des conditions de pratiques du vélo adaptées à leurs besoins : infrastructures cyclables sécurisées, stationnement, services d'entretiens, etc.

Le marché des vélos électriques en France représente aujourd'hui 45 % des ventes totales de vélos. Lors de l'année 2019, les marchands de cycles ont vendu 388 000 vélos électriques (+23 % par rapport à 2018).

## **DE NOUVEAUX MAILLONS DE LA CHAINE DES MOBILITÉS...**

Ces dernières années ont été marquées par l'essor d'engins de déplacements personnels (EDP), d'abord mécanique, mais de plus en plus souvent électriques, à l'image de la trottinette. Ces mobilités à faible impact environnemental permettent d'augmenter la portée des mobilités actives (marche et vélo classique) et se combinent facilement avec les transports en commun. Si ces tendances sont encore émergentes, il est crucial d'en anticiper les conséquences sur la mobilité de demain, afin d'agir dès à présent pour s'assurer de leur bonne adéquation aux objectifs de mobilité durable.

Les ventes de trottinettes électriques ont bondi de 105 % en France pour atteindre près de 500 000 unités en 2019.

## **...ET UN RENFORCEMENT DES MOBILITÉS EN PARTAGE**

Les nouvelles formes d'usage de l'automobile sont encore confidentielles pour les déplacements quotidiens mais constituent un véritable levier pour une mobilité plus durable. Parmi les usages partagés de l'automobile, le covoiturage fait partie des modes aux potentiels les plus prometteurs malgré les freins bien connus à sa généralisation. En effet, deux automobilistes qui covoiturent divisent peu ou prou par deux leurs émissions de polluants, tout comme le coût de leur déplacement. Pourtant, il n'est pas toujours aisé de s'organiser pour covoiturer. C'est pour faciliter le covoiturage que la MEL développe un réseau d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire métropolitain comptabilisant à ce jour plus de 300 places réparties sur 15 aires de covoiturages.

En autopartage, une voiture remplace entre 5 et 8 voitures personnelles, libère entre 1,5 et 3 places de stationnement et évite une dizaine de milliers de kilomètres automobiles par an.

L'autopartage, proposé à travers une quarantaine de stations sur la MEL, repose sur l'idée qu'une même voiture peut être utilisée par plusieurs conducteurs différents. Ainsi au lieu de posséder sa propre voiture (et de l'utiliser par réflexe pour tous ses déplacements) on n'en loue une, pour une ou quelques heures, uniquement quand on en a vraiment besoin, en utilisant la marche, le vélo ou les transports en commun pour ses autres déplacements du quotidien.

**ET SI DEMAIN DANS LA MEL, LE DÉPLACEMENT « TOUT SEUL DANS SA VOITURE PERSONNELLE » N'ÉTAIT PLUS LA RÈGLE, MAIS L'EXCEPTION ?**

## GLOSSAIRE

<b>BAAC</b>	Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels
<b>BHNS</b>	Bus à Haut Niveau de Service
<b>CMI</b>	Carte Mobilité Inclusion,
<b>CO</b>	Monoxyde de Carbone
<b>COV</b>	Composés Organiques Volatiles
<b>CSNE</b>	Canal Seine Nord Europe
<b>DEEM</b>	Diagnostic Energie Emissions des Mobilités
<b>ED</b>	Enquête Déplacements. Nom donné à l'Enquête Ménages Déplacements de la MEL
<b>EDP ou EDPM</b>	Engins de Déplacement Personnel, Motorisés ou non
<b>EMC<sup>2</sup></b>	Enquête Mobilité Certifiée Cerema
<b>EMD</b>	Enquête Ménages Déplacements. Méthodologie d'enquête pour recueillir la mobilité des habitants d'un territoire selon une méthodologie élaborée par le CEREMA
<b>EVP</b>	Equivalent Voiture Particulière
<b>FPS</b>	Forfait Post Stationnement
<b>GES</b>	Gaz à Effet de Serre
<b>GNV</b>	Gaz Naturel pour Véhicule
<b>GPS</b>	Global Positioning System
<b>IRIS</b>	Ilots Regroupés pour l'Information Statistique
<b>IRVE</b>	Infrastructure de Recharge pour Véhicules Electriques
<b>LAPI</b>	Lecture Automatique de Plaques d'Immatriculation
<b>LAURE</b>	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996
<b>LCTEV</b>	Loi de transition énergétique pour la croissance verte
<b>LIANE</b>	nom commercial des lignes de Bus à Haut Niveau de Service du réseau Ilévia, « Ligne A Niveau Elevé de service »
<b>LOM</b>	Loi d'Orientation des Mobilités de 2019
<b>LOTI</b>	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982
<b>MaP</b>	Marche à Pied
<b>MaaS</b>	Mobility as a Service
<b>NOx</b>	Oxydes d'azote
<b>NVEI</b>	Nouveaux Véhicules Électriques Individuels
<b>OMPHALE</b>	Outil Méthodologique de Projection d'Habitants, d'Actifs, de Logements et d'Elèves
<b>PAVE</b>	Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
<b>PCAET</b>	Plan Climat-Air-Energie Territorial
<b>PDA</b>	Plan de Déplacements d'Administrations
<b>PDE</b>	Plan de Déplacements d'Entreprises
<b>PDES</b>	Plan de Déplacements d'Etablissements Scolaires

<b>PDM</b>	Plan de Mobilité
<b>PDME</b>	Plan de Mobilité Employeur
<b>PDS</b>	Plan de Déplacements Scolaires
<b>PL</b>	poids-lourds
<b>PLH</b>	Programme Local de l'Habitat
<b>PLU</b>	Plan Local d'Urbanisme
<b>PM</b>	Particules totales en suspension
<b>PMR</b>	Personnes à Mobilité Réduite
<b>PM10</b>	Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres (en anglais particulate matter 10)
<b>POC</b>	Proof Of Concept (preuve de concept)
<b>PPA</b>	Plan de Protection de l'Atmosphère
<b>PPBE</b>	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
<b>SCoT</b>	Schéma de Cohérence Territoriale
<b>SDA</b>	Schéma Directeur d'Accessibilité des transports collectifs
<b>SDIT</b>	Schéma Directeur des Infrastructures de Transport
<b>SNBC</b>	Stratégie Nationale Bas-Carbone
<b>SRU</b>	Loi Solidarité et Renouvellement Urbains de 2000
<b>TAD</b>	Transport à la Demande
<b>TIC</b>	Techniques de l'Information et de la Communication
<b>TC</b>	Transport collectif
<b>TCSP</b>	Transport en Commun en Site Propre
<b>TCU</b>	Transport collectif urbain. Pour la MEL, le nom commercial du réseau TCU est Ilévia
<b>TER</b>	Train Express Régional
<b>TMV</b>	Transport de Marchandises en Ville
<b>VAL</b>	Véhicule Automatique Léger ( métro automatique)
<b>VE</b>	Véhicule Electriques
<b>VLEU</b>	Véhicule Léger Électrique Unipersonnel
<b>VLS</b>	Vélo en Libre-Service
<b>VP</b>	Véhicule Particulier
<b>VPC</b>	Véhicule Particulier Conducteur
<b>VPP</b>	Véhicule Particulier Passager
<b>VU</b>	véhicules utilitaires
<b>VUL</b>	Véhicule Utilitaire Léger
<b>ZFE</b>	Zone à Faibles Emissions
<b>2RM</b>	Deux-roues motorisés

Cette synthèse a été élaborée sur la base de contenus rédactionnels produits par le « Cerema Nord-Picardie » et « 6t-bureau de recherche ».



2 boulevard des Cités Unies  
CS 70043  
59040 Lille Cédex  
Tél : +33(0)3 20 21 22 23  
[lillemetropole.fr](http://lillemetropole.fr)