

BILAN DE LA CONCERTATION VOLONTAIRE

PLAN DE MOBILITÉ 2035
DE LA MEL



Sommaire général

LES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU BILAN DE LA CONCERTATION VOLONTAIRE

LE BILAN DE LA CONCERTATION

LE RAPPORT D'ANALYSE DE LA CONCERTATION
DÉMATÉRIALISÉE

LE BILAN DE LA DÉMARCHE DE CONCEPTION
PARTICIPATIVE

LA CONTRIBUTION DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE
LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

LE BILAN DE LA CONCERTATION

BILAN DE LA CONCERTATION
VOLONTAIRE





BILAN DE LA CONCERTATION

LE PLAN DE MOBILITE

La Métropole Européenne de Lille, 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 gaz à effet de serre liées au secteur des transports. Ces objectifs doivent s'inscrire en cohérence avec la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique, à savoir la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), qui définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050 pour atteindre la neutralité carbone,

Le **Plan De Mobilité (PDM)** est le document de planification qui, conformément à l'article L1214-1 du code des transports, détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de la Métropole européenne de Lille (MEL), en lien avec les différentes Autorités Organisatrices des Mobilités, les collectivités territoriales et États limitrophes. Il concrétise sur le territoire métropolitain les transitions environnementales et énergétiques cadrées à l'échelle nationale par la Stratégie Nationale Bas Carbone et localement par le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET), le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT), et le Plan Climat Air Énergie Territorial métropolitain (PCAET).

Le Plan De Mobilité métropolitain 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 également proposer des solutions de mobilité afin de répondre aux besoins de mobilité émergents et ainsi permettre de s'adapter aux évolutions démographiques, ainsi qu'aux modifications des modes de vie et du monde du travail.

L'élaboration du nouveau PDM de la MEL s'inscrit dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2010-2020, devenu Plan De Mobilité depuis la loi d'orientation des mobilités (dite loi « LOM ») du 24 décembre 2019.

Après concertation des citoyens, la Métropole Européenne de Lille (MEL) a réalisé une synthèse des grandes tendances d'expression et des sujets principaux ayant émergés, outil d'aide à la réflexion des services et des élus métropolitains, pour alimenter le projet de PDM.

La production d'un bilan de la concertation est un engagement de la MEL dans sa Charte de la participation citoyenne : il s'agit de mettre en perspective les réponses apportées par la MEL à travers les choix politiques et techniques effectués, au regard des propositions citoyennes recueillies.

L'OBJET DE LA CONCERTATION

Une concertation a été proposée pour co-construire le projet de Plan De Mobilité.

Le Plan De Mobilité constituera un nouvel 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 (PDU) qui arrive à échéance ;
- établir, 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.

LES OBJECTIFS LA CONCERTATION

La concertation engagée à compter du printemps 2021 jusqu'à la fin d'année 2021, a permis de recueillir les réflexions des citoyens sous un angle bien spécifique 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 :

- offrir aux métropolitains la possibilité de s'exprimer sur leurs besoins et leurs souhaits pour pouvoir faire évoluer les façons de se déplacer dans la métropole ;
- faire émerger des actions pragmatiques visant à l'implication des métropolitains au quotidien dans l'évolution des comportements, des pratiques, des usages de mobilité ;
- réfléchir aux leviers qui inciteraient les métropolitains à faire évoluer leur comportement de mobilité.

LES MODALITÉS ET LES ÉTAPES DE LA CONCERTATION

Étape n°1 :

Une concertation numérique sur la plateforme de participation citoyenne, d'avril à juin 2021 (<https://participation.lillemetropole.fr/processes/concertationplandemobilite>)

À destination des citoyens

- un espace de contributions libres pour donner son avis et ses propositions sur les changements d'habitudes de déplacements, pour des mobilités plus vertueuses réduisant leurs impacts sur l'environnement ;
- un questionnaire pour faire part de ses besoins et attentes sur les changements de comportements de mobilité ;
- un quizz ludique pour tester ses connaissances sur les mobilités dans la MEL.

L'avis du Conseil de développement daté d'avril 2021, saisi sur ce sujet par la MEL.

À destination spécifique des associations, entreprises et institutions

- un espace de contributions libres pour donner son avis et ses propositions sur les changements d'habitudes de déplacements, pour des mobilités plus vertueuses réduisant leurs impacts sur l'environnement.

Cette étape de concertation citoyenne a fait l'objet d'une campagne de communication avant et pendant son déroulement, sous diverses formes : affichage dans l'espace public, publications aux formats papier et digital dans la presse quotidienne régionale, publications partenariales (Préfecture Hauts-de-France - Lettre du Préfet, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Hauts-de-France, CCI Grand

Lille, Réseau Alliances, Déclic mobilités, etc.), magazine MEL Mag, site internet de la MEL, publications sur les réseaux sociaux MEL, newsletter auprès des abonnés à la plateforme de participation citoyenne MEL, etc.

Étape n°2 : Une démarche de design de politique publique avec des citoyens, de septembre à décembre 2021 :

- un groupe de citoyens constitué d'une quinzaine de participants volontaires, à partir d'un appel à candidatures pendant la 1ère phase de concertation en ligne ayant permis de « recruter » 35 candidats initiaux, tous recontactés ;
- accompagnés par l'agence de design d'intérêt général Vraiment Vraiment et l'agence d'accompagnement en sciences comportementales appliquées NF Études ;
- une démarche de conception participative d'actions, rythmée par 5 ateliers, visant à activer, accompagner des changements de comportements de mobilité quotidienne, en faveur de modes de déplacements vertueux contribuant à réduire les impacts de la mobilité sur l'environnement et le cadre de vie.

CHIFFRES CLÉS

Lors de la phase de concertation dématérialisée :

- **408** contributions recueillies (**236** réponses au questionnaire, **172** contributions libres) ;
- **15** citoyens identifiés pour participer à la démarche design.

L'analyse plus détaillée de cette phase de concertation dématérialisée est jointe au projet de Plan De Mobilité, à la suite du présent bilan global.

Lors de la démarche design de politique publique / conception participative :

- 30 solutions potentielles identifiées suite à une étape de rationalisation de 60 premières suggestions lors des ateliers avec le groupe citoyen ;
- **13 actions consolidées identifiées au final**, à partir d'un atelier de clôture de la démarche avec le groupe citoyen, puis « opérationnalisées » par les designers de Vraiment Vraiment et NF Etudes accompagnant la démarche.

La synthèse et le bilan plus détaillés de cette démarche de conception participative est jointe au projet de Plan De Mobilité, à la suite du présent bilan global.

LE PLAN D' ACTIONS DU PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ

Le plan d'actions du projet de PDM est constitué :

- **D'orientations stratégiques** visant à « satisfaire les besoins de mobilité des usagers du territoire en créant les conditions de pratiques de mobilités durables », suivant 3 objectifs :
 - Objectif 1 : Un système de mobilité en accompagnement de l'évolution des territoires de la MEL
 - Objectif 2 : Une ville à réinventer avec les modes de déplacements durables
 - Objectif 3 : Un système en appui au développement économique du territoire
- **D'actions** réparties en 5 chapitres :
 - Chapitre 1 : Changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement
 - Chapitre 2 : Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire
 - Chapitre 3 : La rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacements
 - Chapitre 4 : Agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine
 - Chapitre 5 : Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du Plan De Mobilité.

Les principales propositions émises par les citoyens lors de la consultation dématérialisée ont été identifiées et replacées au regard du plan d'actions afin d'analyser leur prise en compte dans ce document du projet de Plan De Mobilité. Le tableau à suivre en propose une synthèse.

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS CITOYENNES ET LEUR PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ

CONCERNANT LES TRANSPORTS COLLECTIFS, VOUS NOUS AVEZ DIT... CONTRIBUTIONS DES CITOYENS	PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET DE PDM
<p>Développer l'offre par la construction/aménagement de nouvelles lignes (bus, tramway)</p>	<p>✓ Le projet de PDM prévoit d'étudier et mettre en œuvre la création de nouvelles lignes de tramway, de liaisons express en bus ou en car ainsi que l'augmentation du nombre de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) renforcé.</p> <p>La MEL s'est en effet dotée d'un schéma directeur des infrastructures de transports (SDIT) en 2019 (<i>cf. Délibération 19-C-0312 du 28 juin 2019 « Schéma Directeur des Infrastructures de Transports à horizon 2035 – Bilan de la concertation – Décision »</i>), établissant sa feuille de route en matière de grandes infrastructures de transports collectifs structurants à horizon 2035. Ce schéma qui représente près de deux milliards d'euros d'investissement, prévoit notamment la création de nouvelles liaisons en transports collectifs structurants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne ; • tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ; • bus à Haut Niveau de Service Lille - Villeneuve d'Ascq ; • bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul.
<p>Amélioration de la qualité du service par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ponctualité des bus • fiabilité du métro • information en temps réel • élargissement de l'amplitude horaire et augmentation de la fréquence de passage 	<p>✓ Le projet de PDM prévoit la mise en œuvre d'un plan d'action d'amélioration des vitesses commerciales. Il prévoit également de moderniser les réseaux existants de tramway, métro et bus pour des trajets plus fiables et plus confortables (interfaces voyageurs, type de matériel, capacité).</p> <p>✗ Le projet de PDM ne prévoit pas d'élargissement de l'amplitude horaire de façon systématique, de fait, pour tous les types d'offre de transport public. À ce jour, le métro et le tramway proposent déjà des amplitudes horaires très larges (respectivement seules 4h à 5h de nuit ne font pas l'objet de desserte, afin de permettre les entretiens d'infrastructure et pour pénaliser le moins possible les exploitations en journée et aux heures de pointe). L'offre bus propose également des amplitudes horaires importantes (ces lignes les plus fortes s'arrêtant la nuit pendant 5 à 6h). Une ligne de nuit est également proposée entre Lille et Villeneuve d'Ascq (jeudi, vendredi, samedi). ✓ Des renforcements de fréquence et de vitesses commerciales sont visées avec notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la modernisation du métro (augmentation des fréquences en heures de pointe),

<ul style="list-style-type: none"> • augmentation de la capacité d'accueil • augmentation des places assises 	<ul style="list-style-type: none"> - l'amélioration du réseau existant de tramway (la MEL souhaite augmenter, à moyen et/ou long terme, la fréquence des tramways en travaillant à l'amélioration significative de la priorité tramway aux carrefours à feux), - de nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service, - ou encore avec l'amélioration de la performance et de l'attractivité du réseau de bus. <p>✓ L'augmentation de la capacité d'accueil est prévue grâce à la modernisation des réseaux, notamment visant à rendre plus performants les réseaux existants de métro et de tramway, ainsi que par le développement de nouvelles lignes de tramway et Bus à Haut Niveau de Service, qui augmenteront la capacité de transport dans des secteurs aujourd'hui desservis par des lignes de bus.</p> <p>✗ En revanche, elle ne donne pas forcément lieu à plus de places assises (en effet les nouveaux matériels de transports collectifs comportent plutôt moins de places assises, pour diversifier les façons de se déplacer dans les transports collectifs et augmenter la capacité de transport).</p>
<p>Développer le maillage des réseaux de transports collectifs dans l'ensemble de la métropole (notamment la desserte des zones rurales, quitte à choisir des bus de petite ou moyenne capacité sur certaines dessertes)</p>	<p>✓ Le projet de PDM propose de poursuivre ce maillage par la création de nouvelles lignes structurantes (cf. supra) et de pôles d'échanges multimodaux.</p> <p>Il est à noter que ce maillage n'est pas du même ordre en zone rurale qu'en zone urbaine centrale, en raison d'une moindre densité de population (potentiel d'usagers) et du coût d'investissement et de fonctionnement des réseaux. L'offre de service sera donc adaptée à la spécificité du territoire rural pour le relier aux centralités via des outils de type « transport sur réservation », et en rabattement vers un certain nombre de pôles d'échanges multimodaux (moins d'arrêts pour réduire les temps de trajet, matériel roulant adapté pour circuler de manière plus confortable en raison de distances plus longues)</p>
<p>Réduire le temps de trajet grâce :</p> <ul style="list-style-type: none"> • aux voies dédiées aux transports collectifs • au renforcement des Lianes, des bus express en voie propre et en zones périurbaines vers les stations de métro 	<p>✓ Le projet de PDM identifie des projets de mise en place et/ou expérimentation de voies réservées aux transports collectifs et/ou covoiturage et/ou véhicules propres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - voie réservée dédiée au covoiturage et aux véhicules propres sur l'A1 (VR2+), - voie réservée dédiée aux transports collectifs sur l'A22, - voie réservée au covoiturage et aux véhicules propres (VR2+), à aménager sur la 3ème voie à créer dans le sens Dunkerque – Lille, de l'A25 entre Erquinghem-Lys et l'échangeur d'Englos. <p>✓ Le projet de PDM prévoit d'étudier et mettre en œuvre la création de liaisons express en bus ou en car sur les liaisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lille/Halluin • Villeneuve d'Ascq - Leers/Hem • Armentières/Comines/Halluin/Tourcoing

Assurer davantage de sécurité dans les transports collectifs en : <ul style="list-style-type: none"> • luttant contre les incivilités par la mise en place de sanctions financières plus dissuasives • agissant sur la prévention grâce à une médiation mobilité dédiée 	<p>✗ Le projet de PDM ne prévoit pas de renforcer les sanctions financières sur ce sujet, car cela ne rentre pas dans les objectifs de ce type de document de planification urbaine.</p> <p>✓ Le projet de PDM, en matière de sécurité du réseau de transports collectifs, entend garantir le niveau actuel de sécurité, conforme à ce type de réseau comparé à d'autres réseaux français, y compris sur un périmètre de réseau élargi, en poursuivant la présence humaine dans les espaces de transports.</p>
Développer l'accessibilité des transports collectifs	<p>✓ Le projet de PDM prévoit de poursuivre la mise en accessibilité du réseau élargi, de traiter l'accessibilité aux abords des arrêts principaux du réseau et de développer des outils facilitant l'usage des transports collectifs par les personnes à mobilité réduite (PMR).</p>
Mettre en place une tarification des transports collectifs plus accessible et incitative en : <ul style="list-style-type: none"> • réduisant le prix des abonnements et tickets de TC • confortant la tarification sociale, proposant des tarifs adaptés, voire la gratuité pour les personnes en situation financière difficile • prévoyant des offres spécifiques à destination des étudiants 	<p>✗ Le projet de PDM ne prévoit pas de réduction du prix des abonnements et tickets. Ce prix est nécessaire pour faire fonctionner le réseau, couvert à plus de 70 % par les budgets publics.</p> <p>✓ Néanmoins, la MEL a décidé de consacrer 8 millions d'euros par an à la gratuité de l'accès au réseau de transport Ilevia pour toutes les personnes de moins de 18 ans résidant sur le territoire de la MEL depuis le 1er janvier 2022 (métro, tramway, bus, transport sur réservation, service Handipole, V'Lille) (cf. <i>Délibération 21-C-0395 du 28 juin 2021 « Mesures tarifaires liées au service public des transports urbains »</i>).</p> <p>Cette mesure s'ajoute à celle instituant la gratuité des transports publics en cas de pics de pollution, votée en octobre 2019 (cf. <i>Délibération 20-C-0179 du 16 octobre 2020 « Concession du service public des transports urbains de personnes de la Métropole Européenne de Lille – Tarification service public – Pérennisation de la gratuité en cas de pics de pollution »</i>), ainsi qu'à des tarifications sociales et solidaires déjà existantes (suivant quotient familial, demandeurs d'emploi, personne non ou mal voyante, etc.).</p>

CONCERNANT LE VÉLO, VOUS NOUS AVEZ DIT... CONTRIBUTIONS DES CITOYENS	PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET DE PDM
Renforcer le réseau cyclable en : <ul style="list-style-type: none"> • multipliant le nombre de pistes cyclables • améliorant les aménagements existants, les rendre plus confortables, plus larges • développant des aménagements cyclables de meilleure qualité (pistes, voies, stationnements, signalétique) • poursuivant le développement de réseaux continus avec des solutions adaptées (site propre, voies dédiées) 	<p>✓ Le projet de PDM renvoie au nouveau schéma directeur cyclable 2035 (cf. <i>Délibération 21-C-0279 du 28 juin 2021 « Délibération cadre sur la politique cyclable métropolitaine »</i>) qui prévoit 350 km de réseau cyclable supplémentaire à horizon 2035 et catégorise le futur réseau cyclable à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un réseau principal à vocation résolument intercommunale ; • un réseau secondaire qui le complète en assurant la diffusion ou le rabattement vers celui-ci. <p>Le réseau principal intégrera désormais une composante magistrale, dite « vélo + », nécessairement intercommunale qui proposera pour tous les cyclistes plus de confort, plus de priorité et plus de lisibilité à travers une identité spécifique qui les démarquera du reste du réseau</p>

<p>prioritaires, vélorues, véloroutes, réseau express vélo)</p>	<p>cyclable. Ce réseau « vélo + » a vocation à concerner les 10 à 15 liaisons métropolitaines les plus structurantes à l'échelle du territoire.</p> <p>La MEL s'est engagée à consacrer 100 millions d'euros aux réseaux cyclables sur la période 2022 – 2026 (30 millions lors du précédent mandat) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 25 millions d'euros affectés à la politique métropolitaine de développement des Véloroutes et voies vertes, • 75 millions d'euros dédiés aux aménagements cyclables sur voirie, soit 15 millions annuels qui permettront de : <ul style="list-style-type: none"> - maintenir en état et adapter les équipements cyclables actuels, notamment en les mettant à jour en conformité avec les nouveaux abaques d'aménagement ; - aménager les sections non aménagées des réseaux Vélo+, principal et secondaire, - adapter plus globalement l'ensemble du réseau routier à la pratique cyclable, notamment en poursuivant l'aménagement des double-sens cyclables en zones 30 ou la mise en place des SAS vélo aux carrefours à feux. <p>Une première planification des études et travaux engagés ou à engager d'ici fin 2024 a été adoptée par la MEL en décembre 2021 à travers un Programme Pluriannuel d'Investissement (PPI) dédié à la voirie et aux espaces publics (<i>cf. Délibération 21-C-9579 du 17 décembre 2021 « Orientations stratégiques et programme pluriannuel d'investissements (PPI) 2022-2026 – Voirie, espaces publics et aménagements cyclables – Approbation »</i>).</p> <p>À terme, le réseau intercommunal métropolitain proposé par le projet de PDM permettra de desservir la totalité des communes de la MEL. Il assurera aussi une desserte directe de 90% de la population, 94% des emplois et 93% des effectifs scolaires projetés à horizon 2035.</p>
<p>Développer le maillage (en portant une attention particulière à l'égard des communes rurales, pour lesquelles les équipements et aménagement dédiés à la pratique du vélo sont insuffisants ou inexistantes (garages à vélo, bornes V'Lille...) et les itinéraires ruraux</p>	<p>✓ Le projet de PDM vise de façon générale à « Apaiser les villes et rendre les territoires accessibles », sur l'ensemble du territoire métropolitain, en contextes urbain, périurbain et rural.</p> <p>En effet, les réflexions menées à l'occasion de l'élaboration du schéma directeur cyclable 2035, ont été guidées par les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • mieux relier les bourgs et les villages ; • renforcer l'accessibilité aux établissements scolaires ; • garantir l'accessibilité aux grandes zones d'emplois ; • prendre en compte les développements futurs ; • assurer la connexion aux lieux d'échanges structurants ; • améliorer la complémentarité avec les transports collectifs ; • renforcer la coordination avec les territoires voisins. <p>Le Schéma cyclable à horizon 2035 propose un développement du maillage cyclable à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain, au sein de toutes les communes. La Programmation Pluriannuelle d'Investissement pour la période 2022-2026 (Délibération 21-C-9579 du 17 décembre 2021 « Orientations stratégiques et programme pluriannuel d'investissements (PPI) 2022-2026 – Voirie, espaces publics et aménagements cyclables – Approbation ») inclut en ce sens</p>

	<p>des aménagements cyclables tant en secteurs urbains, que périurbains, et ruraux. Les solutions d'aménagements cyclables devront cependant être adaptées selon les contextes. Des spécificités seront nécessaires en secteur rural par rapport à des secteurs urbanisés et dense en population, en raison de certains enjeux environnementaux (limitation des emprises foncières, sauvegarde des fossés pour leur fonction hydrologique et de leur richesse faune / flore potentielle, enjeux agricoles, etc.) et en raison du potentiel cyclable (lié à la densité de population) des communes rurales.</p> <p>Les stations V'Lille sont installées dans des secteurs qui concentrent un certain poids de population.</p> <p>Pour pallier ce manque, certaines communes pourraient autoriser sur leur territoire l'installation d'opérateurs de <i>free floating</i> – permettant une mise à disposition de vélo, trottinette, etc. sans borne – moyennant le paiement d'une redevance d'occupation du domaine public (ex. sur Roubaix depuis septembre).</p> <p>✓ Le projet de PDM confirme également la mise en place d'un réseau « vélo+ » caractérisé par un jalonnement et des équipements spécifiques (aires de services, totems/plan d'orientation, espace de repos et d'attente, station de gonflage, etc.) et de réseaux « points nœuds » – dispositif de jalonnement d'itinéraires avec des numéros – sur la frange plus rurale du territoire à l'image de ce qui est pratiqué en Belgique ou en Hollande. L'intérêt ne se limite pas à la mise en valeur touristique du patrimoine métropolitain. Ce sera aussi la possibilité d'indiquer sur site la cyclabilité d'une partie du réseau routier sur laquelle la signalisation directionnelle routière est moins présente qu'en milieu urbain car moins nécessaire.</p>
<p>Renforcer l'offre de stationnement cyclable en :</p> <ul style="list-style-type: none"> proposant une offre plus importante de stationnements de suffisante capacité, à développer notamment à proximité des stations de transports collectifs, des équipements et secteurs attractifs travaillant avec les universités pour développer des parkings vélos protégés sur les campus 	<p>✓ En ce qui concerne l'intermodalité vélo-transports collectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> le projet de PDM vise à consolider la stratégie d'intermodalité à l'échelle de la MEL, en incitant à un rabattement et une diffusion en modes actifs depuis/vers les pôles d'échange multimodaux (existants et de nouveaux qui seront développés d'ici à 2035) et intégrer les nouvelles formes de mobilité. Pour cela, il s'agit de développer le stationnement vélo en intermodalité, d'assurer la continuité et le confort des cheminements piétons et vélos ; en sus du stationnement sécurisé envisagé à proximité des Pôles d'Échanges Multimodaux, le projet de PDM identifie la proposition, d'équiper toutes les gares et points d'arrêt TER d'une offre de stationnement vélos, par les autorités compétentes en la matière, la Région Hauts-de-France et la SNCF, sur l'ensemble des 34 gares du territoire avec une solution adaptée au contexte (arceaux, abris ouverts, abris sécurisés, etc. en fonction du contexte). dans le secteur des gares Lille-Europe / Lille Flandres (« hub Euraflandres »), le projet de PDM identifie l'amélioration par la maîtrise d'ouvrage compétente, du stationnement et de la circulation vélo en développant

	<p>des abris vélos couverts, éclairés, sécurisés, faciles d'usage, jalonnés et suffisamment dimensionnés aux abords des 2 gares tel qu'exigé par la loi d'Orientations des Mobilités (LOM), et en sécurisant la circulation des cycles dans le périmètre et la connexion avec les secteurs voisins</p> <p>✗ Pour ce qui concerne le déploiement d'arceaux vélos dans l'espace public, de nature à permettre une meilleure accessibilité à vélo à des équipements et secteurs attractifs, il s'agit avant tout d'une compétence communale au titre du mobilier urbain.</p> <p>Dans les espaces privés, le règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU) fixe les obligations minimales en matière de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux pour les constructions neuves.</p> <p>La MEL développera information et communication sur son territoire notamment auprès des bailleurs et entreprises pour les inciter à équiper leur patrimoine.</p>
<p>Etendre et renouveler l'offre de vélos libres service en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • multipliant les stations V'Lille • proposant des vélos cargos en libre accès type V'Lille 	<p>✓ Le projet de PDM confirme le développement des stations V'Lille sur le territoire métropolitain. 38 nouvelles bornes seront implantées sur des communes jusqu'alors non pourvues en V'Lille : Lezennes, Marquette-lez-Lille, Wasquehal, Haubourdin, Hem et Faches-Thumesnil (cf. <i>Délibération 21-C-0279 du 28 juin 2021 « Délibération cadre sur la politique cyclable métropolitaine »</i>).</p> <p>✗ Le projet de PDM ne prévoit pas la mise en place d'un nouveau type d'équipement en location.</p>
<p>Sécuriser les voies cyclables existantes et les nouveaux aménagements cyclables en proposant notamment des itinéraires balisés</p>	<p>✓ Le projet de PDM affirme que la circulation cycliste des voies et rues de proximité doit être valorisée sous réserve de sécurisation de ces flux sur des espaces dédiés. Le projet de PDM prévoit à terme sur ces axes, la généralisation d'aménagements de zones 30 (lorsque le trafic routier est supérieur à 4.000 véhicules par jour et qu'il est impossible d'avoir des aménagements cyclables dédiés), de zones de rencontre ou d'aires piétonnes pour apaiser la circulation.</p> <p>Le projet de PDM renvoie également à une nouvelle « charte de l'espace public » qui sera proposée fin 2022, qui engagera la MEL et ses communes à respecter certains principes d'aménagement ayant vocation à améliorer le partage de l'espace public pour tous les usages et les usagers.</p> <p>Le projet de PDM affirme que MEL continuera à équiper les axes cyclables d'un jalonnement spécifiques « vélo », notamment sur le réseau dit « vélo+ » avec la coloration rouge des aménagements cyclables et mettra également en place un réseau « points nœud » (cf. supra) principalement dans les zones rurales de son territoire.</p>
<p>Sécuriser le stationnement cyclable (proposer des solutions de stationnements sécurisés, y compris dans les secteurs de logements (garages à vélos, abris vélos...), en début de Liane et dans les différentes gares)</p>	<p>✗ Le projet de PDM émet des préconisations en matière de stationnement vélo. Mais ce sont les communes qui sont compétentes dans le déploiement de solutions de stationnement vélo « résidentiel » dans l'espace public (abris vélos, « box à vélos ») et dans</p>

	<p>l'organisation de ce déploiement (concertation, gestion des demandes, entretien).</p> <p>Dans les espaces privés, c'est le règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui fixe les obligations minimales en matière de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux pour les constructions neuves, au regard des préconisations émises par le projet de PDM, et au regard des exigences de la loi.</p>
Proposer des aides à l'achat de vélos, de vélos à assistance électrique et d'équipement vélo	<p>✗ Le projet de PDM ne prévoit pas la mise en place d'aides de ce type. La MEL avait déjà mis en place un dispositif d'aide financière à l'achat de vélo en 2017 permettant l'achat de 9 195 vélos pour un coût de 1 350 000€.</p>
Tenir compte de la portée plus grande du vélo à assistance électrique (VAE) pour anticiper les futurs besoins en mobilités douces	<p>✓ Le réseau « vélo + » prend en compte l'augmentation du nombre de cyclistes y compris en VAE. En effet, ce réseau doit permettre de supporter des flux de vélo plus importants (sur des aménagements de 4m de large), d'offrir des axes très traversant intercommunaux permettant de couvrir des distances plus longues (au-delà de 5km).</p>

CONCERNANT LA MARCHE, VOUS NOUS AVEZ DIT... CONTRIBUTIONS DES CITOYENS	PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET DE PDM
<p>Dédier aux piétons des aménagements et continuités spécifiques de meilleure qualité en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • aménageant des trottoirs plus larges • réduisant les obstacles des marcheurs • aménageant les parcours les plus directs et les plus courts (dans les projets d'aménagements) 	<p>✓ Le projet de PDM se donne comme objectif de faire de la marche à pied le premier mode de déplacement sur le territoire, en s'appuyant notamment sur la mise en œuvre d'une stratégie marche (cf. <i>Délibération 21-C-0590 du 17 décembre 2021 « Délibération cadre pour une stratégie métropolitaine en faveur de la marche »</i>), adoptée par la MEL en décembre 2021.</p> <p>L'objectif est ainsi d'atteindre d'ici 2035 un objectif minimal de 32% de part modale, ce qui équivaut à 1,3 million de déplacements à pied par jour, soit de plus de 150 000 déplacements à pied supplémentaires.</p> <p>Cette stratégie ne bénéficie pas d'une enveloppe financière dédiée mais s'intègre dans les compétences, d'aménagement urbain et de traitement de la voirie et de l'espace public.</p> <p>Elle repose sur le partenariat entre la MEL, les communes, les concepteurs et aménageurs d'espace public.</p> <p>Comme déjà évoqué dans le volet cyclable (cf. supra), le projet de PDM renvoie à une nouvelle « charte de l'espace public » qui engage la MEL et ses communes à respecter certains principes en faveur du partage de l'espace public. S'agissant de la mobilité des piétons, les concepteurs et aménageurs doivent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • chercher à donner aux piétons des espaces plus larges et confortables au niveau des aires d'attentes (feux tricolores, proximité des écoles, etc.), • minimiser les encombrements des trottoirs ou prévoir une organisation de « bandes de rangements » (pour les poubelles, la signalisation, candélabres, arbres etc.)

	<ul style="list-style-type: none"> prévoir des traversées piétonnes aménagées, en cherchant à en minimiser la longueur et en y garantissant la co-visibilité entre les usagers
Créer des signalétiques dédiées aux marcheurs	<p>✓ Le projet de PDM prévoit une stratégie de développement de mobiliers et de signalétiques spécifiquement dédiés aux déplacements piétons en privilégiant les espaces les plus intenses et multifonctionnels qui sont desservis par les transports collectifs lourds (métro, tramway, gares), mais aussi les espaces de centralités du quotidien des communes du territoire et les secteurs touristiques.</p> <p>Aussi, afin d'accompagner les communes, compétentes en matière de mobilier urbain, le projet de PDM prévoit que la MEL leur mette à disposition une boîte à outils pédagogique permettant notamment la réalisation de cartographies des temps piétons, la mise à disposition d'une signalétique piétonne, l'identification d'itinéraires bis ou raccourcis piétons, etc.</p>
Travailler les ambiances urbaines des parcours de marche pour les rendre plus agréables et plus propres (qualité des matériaux, bancs, verdissement, mise en avant du patrimoine)	<p>✗ Cette proposition s'apparente principalement à la politique de conception des espaces publics et ne relève pas directement du PDM qui a vocation à définir la politique de mobilité. Elle relève également de l'action des communes, compétentes en matière de police de circulation et du stationnement en agglomération, d'éclairage public, de mobilier urbain et d'espaces verts.</p> <p>✓ Le projet de PDM renvoie néanmoins au partenariat entre la MEL et les concepteurs et aménageurs d'espace public dans le cadre de la mise en œuvre d'une « charte de l'espace public » à privilégier sur les cheminements piétons des matériaux confortables, à concevoir des espaces végétalisés y compris dans des « bandes de rangements » qui offrent la possibilité de végétaliser sans restreindre l'espace dédié aux piétons.</p>
Créer des parcours ludiques de marche	<p>✗ Le projet de PDM ne prévoit pas la création de parcours ludiques de marche.</p> <p>Cependant, il vise à rendre la marche ludique en proposant de l'événementiel par l'organisation d'un événement festif et régulier qui sera également un levier efficace pour la promotion des déplacements à pied. L'événementiel permet de fédérer, de motiver et à terme de fidéliser les métropolitains autour de la marche, tout en diffusant un message fort et en levant des barrières psychologiques. Il peut aider à franchir le pas et à prendre de nouvelles habitudes adaptées à notre mode de vie (le challenge métropolitain du vélo organisé depuis 2013 sur le territoire métropolitain a montré combien au-delà de l'engouement ponctuel généré, il participait au changement d'habitude de certains usagers par son côté expérientiel, modifiant notamment la représentation des distances pour aller d'un point à un autre). Ce type d'événement a toute sa place dans un panel d'actions en faveur de changement de comportement. Il permet d'essayer d'autres itinéraires, d'appréhender plus finement les distances, de modifier les cartes mentales... ces sensations et éléments tangibles sont susceptibles d'inciter l'utilisateur à reproduire l'expérience et à terme de le</p>

	<p>transformer en piéton pour nombre de ses déplacements du quotidien.</p> <p>L'événementiel autour de la marche peut se décliner sous de multiples formes, échelles et durées avec une communication et une animation métropolitaine et événementielle spécifique.</p>
Créer des chemins ou reconquérir ceux qui disparaissent du fait des aménagements en zone rurale	<p>✗ Le projet de PDM ne renvoie à aucune disposition spécifique en zone rurale sur ce point. Ce sujet relève davantage de politiques de gestion foncière, d'autre part les chemins en secteur rural, y compris pouvant avoir un usage public, relève généralement du domaine privé communal (lorsqu'ils n'ont pas été classés voie communale) ou de chemins d'exploitation appartenant à des riverains.</p>
Développer la marche par l'aménagement de la ville des proximités (plus de mixité urbaine habitat / commerces / équipements / services)	<p>✓ Le projet de PDM identifie bien cet enjeu dans ses orientations stratégiques visant à imbriquer politiques de mobilité et d'aménagement, tant dans les centres et quartiers urbains, que dans les polarités centrales de communes périurbaines ou rurales.</p> <p>✗ Cependant cette proposition s'apparente principalement à la politique d'aménagement du territoire, dont les orientations sont définies dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) mais également à la politique de l'habitat définie dans le Programme Local de l'Habitat (PLH) et ne relève pas directement du PDM qui a vocation à définir la politique de mobilité.</p>
<p>Sécuriser les parcours piétons en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • priorisant les piétons sur les voies partagées pour éviter les conflits d'usages avec la voiture • développant des secteurs permanents sans voiture / piétonisation des centres • limitant la vitesse des voitures, développer des secteurs à vitesse très apaisée 	<p>✓ Le projet de PDM propose d'apaiser les espaces publics pour favoriser la cohabitation entre tous les usagers et notamment favoriser les déplacements piétons. Il y a lieu de poursuivre l'aménagement des villes en utilisant les statuts les plus favorables aux piétons et de viser, en tenant compte de la pluralité du territoire métropolitain et du temps nécessaire pour couvrir 95 communes, une généralisation de la « ville à 30 », pour abaisser les vitesses, en aménageant des zones de circulation apaisée, sous la forme de zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes.</p> <p>La future charte d'aménagement des espaces publics de la Métropole Européenne de Lille constituera pour les producteurs d'espace public un nouvel outil en faveur d'un espace commun qui fait la part belle à l'usage piéton. Par le choix des matériaux, par le traitement des nivellements, par un partage plus équilibré de la voirie en faveur des modes actifs et en particulier en faveur du piéton, par une attention particulière aux continuités, aux raccourcis, la pratique de la marche sera facilitée.</p> <p>✓ Le projet de PDM prévoit également, en complément d'aménagements cyclables spécifiques (voir partie ci-dessus au sujet de la prise en compte du vélo dans le projet de PDM), le développement d'aménagements de type zones 30 sur les voies et rues de proximité, afin d'apaiser la circulation automobile, en faveur notamment de la pratique cyclable, lorsque le trafic routier est inférieur à 4000 véhicules par jour et qu'il est impossible d'avoir des aménagements cyclables dédiés.</p>
Concevoir des aménagements piétons répondant aux besoins de tous les usagers	<p>✓ Le projet de PDM prévoit de s'appuyer sur la notion de conception universelle afin de concevoir des espaces publics et des</p>

(PMR, personnes âgées, enfants) et convenant ainsi au plus grand nombre	<p>infrastructures de transports (notamment les futurs projets de transports en site propre) utilisables par tous en toute égalité, sans nécessiter d'adaptation spécifique, en intégrant la pluralité des usages, et qui répondent à des ambitions économiques, esthétiques et sociales.</p> <p>En outre, le projet de PDM prévoit la possibilité pour la MEL de consulter la commission intercommunale pour l'accessibilité (CIA) pour l'aider à arbitrer entre différents scénarios d'aménagements, proposer des solutions confortables qui vont au-delà des normes et évaluer des aménagements.</p> <p>Enfin, le projet de PDM prévoit l'engagement de la MEL à promouvoir des outils de communication auprès des communes et des établissements scolaires pour favoriser la marche chez les enfants (en complément d'une aide en ingénierie pour mettre en place des outils de piétonisation temporaire aux abords des écoles) et les seniors.</p>
---	---

CONCERNANT LA VOITURE, VOUS NOUS AVEZ DIT... CONTRIBUTIONS DES CITOYENS	PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET DE PDM
<p>Limiter le stationnement par :</p> <ul style="list-style-type: none"> normes du Plan Local d'Urbanisme (PLU) plus contraignantes <ul style="list-style-type: none"> coût plus élevé du stationnement sanctions plus fermes du stationnement illicite 	<p>✓ Le projet de PDM qui s'impose au Plan Local d'Urbanisme (PLU) (rapport de compatibilité) préconise notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> dans certains secteurs bien desservis par les transports collectifs, d'inciter à l'usage des transports collectifs : en fixant des plafonds de réalisation de places de stationnement pour le stationnement au lieu de travail pour les activités pouvant être génératrices de nombreux déplacements quotidiens (bureaux, activités tertiaires...), et en adoptant des réglementations de stationnement sur voirie adaptées, tant vis-à-vis du stationnement des pendulaires, que pour le stationnement des résidents et des visiteurs ; d'accompagner des secteurs très bien desservis par les transports collectifs de réglementations du stationnement sur voirie (zones bleues par exemple, exercice du pouvoir de police de circulation et de stationnement par les communes). <p>✗ Le PDM n'a pas vocation à fixer le coût du stationnement ni les niveaux de sanction pour stationnement illicite.</p> <p>Cependant le projet de PDM indique que parmi les réglementations mises en œuvre, le choix de mettre en place du stationnement payant relève du pouvoir de police du maire. Si le maire d'une commune retient ce principe, le niveau de tarification est ensuite fixé par le conseil municipal, qui précise</p>

<ul style="list-style-type: none"> limitation de la largeur des voies 	<p>également le montant du Forfait Post-Stationnement (FPS). Le projet de PDM propose deux principes :</p> <ul style="list-style-type: none"> établir les tarifs de stationnement payant sur voirie en cohérence avec les grilles tarifaires des parcs de stationnement des communes concernées, de manière à inciter à un report des véhicules de moyenne et longue durée vers ces parcs ; la mise en œuvre d'une harmonisation du montant du FPS à l'échelle de la métropole. <p>✗ Le projet de PDM ne prévoit pas stricto-sensu de limiter la largeur des voies. Cependant il intègre plusieurs actions visant à poursuivre les aménagements en faveur d'un partage équilibré de l'espace public entre modes (« la rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacements ») en faisant également référence à la charte de l'espace public qui sera actualisée.</p>
<p>Développer davantage le volet coercitif envers les automobilistes (plus de contrôles, plus de radars et de caméras)</p>	<p>✗ Le contrôle de la circulation automobile ne fait pas partie des compétences métropolitaines. Elle relève de la compétence de l'État.</p>
<p>Mettre en place un péage urbain</p>	<p>✗ Le projet de PDM ne retient pas cette action. Des études ont été menées par la MEL sur l'opportunité de mettre en place un péage urbain, mais il a été décidé de mettre l'accent sur les mesures incitatives, par exemple l'Ecobonus Mobilité plutôt qu'une forme de taxe. D'autre part, le stationnement payant sur voirie peut déjà être considéré une forme de péage urbain.</p>
<p>Arrêter de construire de nouvelles routes / en construire moins</p>	<p>✓ Le projet de PDM identifie dans ses orientations stratégiques les objectifs d'amélioration du fonctionnement et d'optimisation de l'usage des infrastructures routières existantes, déjà très denses sur le territoire. Les aménagements de nouveaux axes routiers ou l'amélioration d'axes existant sont limités et en faveur d'une optimisation des circulations et pour développer de nouveaux usages multimodaux (transport collectif et/ou covoiturage en site propre par exemple), ou réduire les nuisances dues aux flux routiers sur certains secteurs résidentiels, ou ponctuellement en accompagnement d'aménagement en renouvellement urbain.</p>
<p>Mettre en place une Zone à Faibles Emissions (avec concertation publique)</p>	<p>✓ Le projet de PDM prévoit la mise en œuvre d'une ZFE-mobilité, avec une obligation légale avant le 31 décembre 2024 en tant qu'agglomération de plus de 150 000 habitants, et sur un périmètre qui devra couvrir a minima 50 % de la population métropolitaine.</p> <p>✓ Une consultation du public est prévue à horizon fin 2023/début 2024.</p>

Mettre en place des voies réservées au covoiturage	✓ Le projet de PDM identifie des projets ou des expérimentations de voies dédiées au covoiturage sur le réseau routier de compétence État, desservant le territoire métropolitain (A1, A22, A25, RM700) et la mise en place de systèmes de contrôles adaptés.
Offrir des avantages incitatifs au covoiturage	✓ Le projet de PDM prévoit d'évaluer l'opportunité d'engager des mesures de subventionnement des trajets pour les passagers et/ou les conducteurs, via la certification des déplacements en covoiturage.
Encourager le soutien et la promotion du covoiturage par les entreprises du territoire	✓ La MEL, en s'appuyant sur l'action d'Ilevia et sur un réseau de partenaires locaux, accompagne les entreprises du territoire dans la mise en œuvre de leur Plan de Déplacements Entreprise (PDE), Inter-Entreprise (PDIE) et Administration (PDA), lesquels peuvent prévoir des mesures d'incitation au covoiturage. Des actions d'animation dans les parcs d'activités économiques en faveur du covoiturage ont par ailleurs déjà été mises en œuvre, dont certaines avec le concours de la CCI Grand Lille et de la mission Déclic Mobilités de Réseau Alliances.
Réserver des places au covoiturage dans les parkings relais, en début de liane	✓ Certains parkings relais (P+R) sont déjà pourvus de quelques places de covoiturage. Le projet de PDM prévoit de poursuivre et d'étendre l'aménagement de places et d'accès réservés au covoiturage au sein des fonctions « stationnement » des principaux pôles d'échanges multimodaux existants identifiés, mais aussi au sein des nouveaux pôles d'échanges multimodaux en lien avec les nouvelles lignes de transports collectifs en site propre.
Proposer des primes de soutien à l'acquisition de véhicules électriques	<p>✗ Le projet de PDM ne retient pas cette action car elle ne relève pas directement d'une compétence de la MEL (pas d'obligation à aider à l'achat de voiture). À ce jour, l'Etat propose des aides financières pour l'achat de véhicules peu polluants (« prime à la conversion »).</p> <p>✓ Cependant, la nouvelle stratégie métropolitaine en faveur du développement de l'électromobilité adoptée le 28 juin 2021 (cf. <i>Délibération 21-C-0280 du 28 juin 2021 « Nouvelle stratégie métropolitaine en faveur du développement de l'électromobilité »</i>) prévoit une action spécifique de la MEL visant à « informer, communiquer pour l'équipement des particuliers : avantages déjà existants relatifs aux véhicules électriques (primes achats, crédits impôts et/ou seuil de frais kilométriques réels pour personnes imposables...) ».</p>
Dépolluer le parc automobile métropolitain	✓ Le projet de PDM prévoit des actions spécifiques visant à soutenir et accompagner la mutation du parc automobile : soutenir et accompagner l'électrification du parc automobile

	métropolitain (déploiement d'infrastructures de recharge, volet incitatif), accompagner la conversion vers d'autres énergies alternatives (poursuivre la stratégie GNV engagée et développer la filière hydrogène sur le territoire), favoriser la décarbonation des véhicules des ménages.
Proposer un système partagé de voitures électriques en libre-service	✓ Des dispositifs similaires gérés par des acteurs privés existent déjà, la MEL subventionne par exemple le service d'autopartage « Citiz » et met en place des emplacements de voitures partagées.
Accroître la capacité et étendre les parkings relais saturés (ex : Saint-Philibert)	<p>✓ Cela est prévu à Saint-Philibert (projet en cours). La stratégie de la MEL est notamment d'accroître l'offre en stationnement, dite « aires relais » au sein de certains pôles d'échanges multimodaux.</p> <p>Le projet de PDM prévoit de développer les lieux d'intermodalité de façon générale, en confortant les pôles d'échanges multimodaux majeurs, et en poursuivant le maillage du territoire par le développement de nouveaux pôles d'échanges, qui suivant les besoins identifiés, pourront comporter une offre de stationnement-relais en rabattement vers les lignes de transports collectifs structurants.</p>

CONCERNANT L'INTERMODALITE, VOUS NOUS AVEZ DIT... CONTRIBUTIONS DES CITOYENS	PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET DE PDM
<p>Favoriser l'intermodalité en :</p> <ul style="list-style-type: none"> favorisant les rabattements vers les transports collectifs à pied/en vélo et le rabattement automobile vers les gares et stations de métro/tramway améliorant l'intermodalité entre le train et les modes doux facilitant l'accès à l'information multimodale) 	<p>✓ Le projet de PDM prévoit de nombreuses actions spécifiques pour développer l'intermodalité, notamment en accompagnant la réalisation des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) et en travaillant sur la communication et le jalonnement, en développant les services connexes à la mobilité, etc. Le projet de PDM identifie les PEM à renforcer et les nouveaux PEM à aménager, y compris au niveau de gares TER (le réseau ferroviaire relevant cependant des compétences de la Région Hauts-de-France et leur gestion étant à la charge de la SNCF) qui constituent des points de connexion avec les territoires périurbains.</p>

CONCERNANT LA SENSIBILISATION, VOUS NOUS AVEZ DIT... CONTRIBUTIONS DES CITOYENS	PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET DE PDM
<p>Informier et sensibiliser davantage en :</p> <ul style="list-style-type: none"> faisant de la pédagogie sur l'impact environnemental de l'usage de la voiture informant sur la comparaison des coûts entre les modes de déplacement et les temps de trajet 	<p>✓ Le projet de ZFE-mobilité sera accompagné d'un volet information et communication qui permettra de sensibiliser sur la réduction de l'impact environnemental de l'usage de la voiture en matière d'émissions de polluants de l'air au niveau local.</p>

<p>aux heures de pointe en voiture par rapport aux TC ou au vélo</p> <ul style="list-style-type: none"> • diffusant les bonnes pratiques de mobilité issues des 95 communes de la MEL (par exemple un « book » des réalisations ciblées sur déplacement de moins de 5km) 	<p>✗ Le projet de PDM n'évoque pas directement ces leviers de sensibilisation.</p> <p>✓ Mais le projet de PDM prévoit de nombreuses actions visant à multiplier et intensifier les dispositifs d'information et de sensibilisation pour promouvoir les modes de déplacements les moins émissifs, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • sur la pratique du vélo • sur la pratique de la marche à pied • sur le covoiturage • dans le cadre de la promotion de l'éco-mobilité scolaire • concernant la mobilité des actifs en lien avec les employeurs • à travers l'amélioration de l'information et la communication auprès des usagers de transports collectifs, (etc.) <p>✓ Le projet de PDM prévoit par ailleurs une action consistant à trouver le bon angle de communication pour promouvoir et sensibiliser à l'usage des modes de déplacements les moins émissifs.</p>
<p>Encourager, faciliter la mise en œuvre de plans de mobilité au niveau des entreprises (favoriser le dialogue entre chefs d'entreprises des zones d'activité (Pilaterie, Haute Borne...) par l'intermédiaire de la CCI ou du réseau Alliance)</p>	<p>✓ Le projet de PDM comprend plusieurs actions d'accompagnement à la mise en œuvre de Plans de Déplacements Entreprises (PDE) ou Inter-Entreprises (PDIE), et en matière de mobilité des actifs au sens large. La mise en œuvre des Plans de Déplacements Entreprise est de la responsabilité des entreprises dans le cadre d'obligations légales, la MEL et son concessionnaire dans le cadre de l'actuelle concession de service public « transport », accompagnent les entreprises sur ce sujet, et travaillent en partenariat avec des réseaux d'acteurs économiques.</p>
<p>Faciliter l'utilisation des transports, l'usage de la carte pass-pass pour les personnes âgées, lutter contre l'illectronisme pour faciliter l'usage des transports pour les personnes qui ne savent pas ou peu utiliser les outils informatiques ou les smartphones</p>	<p>✓ Le projet de PDM prévoit (entre autres) des actions consistant à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • accompagner les plus fragiles (seniors, personnes en situation de handicap...) à l'usage des transports en commun en s'appuyant sur les Centres Communaux d'Action Sociale ou encore sur les associations et établissements spécialisés ; • initier la formation de référents mobilité et de seniors experts, à même de former leurs pairs, et de faciliter la mobilité de chacun ; • travailler à la lisibilité et la simplicité des messages portés au sein du réseau de transports collectifs (rédaction de documentation en Facile à Lire et à Comprendre, création d'une carte du réseau simplifiée) ; • développer des outils facilitant l'usage des transports collectifs pour les publics éloignés des solutions numériques ; • poursuivre l'accompagnement « humain » à bord des transports et dans les stations/arrêt.
<p>Mettre en place des expérimentations à la pratique des modes doux, et en particulier des expérimentations à la marche urbaine comme mode de déplacement quotidien</p>	<p>✓ Le projet de PDM prévoit de « rendre la marche ludique en proposant de l'événementiel », par exemple en créant un temps fort autour de la marche sur le modèle du challenge métropolitain du vélo déployé depuis 2013. Ce type de dispositif permet de participer au changement d'habitudes de mobilité des usagers grâce à son côté expérientiel.</p>

<p>Développer l'éco-mobilité scolaire par la sensibilisation et la mise en œuvre d'actions au quotidien pour les plus jeunes (accompagnement des parcours type pedibus, vélobus...)</p>	<p>✗ Le projet de PDM ne prévoit pas directement cette action car il s'agit d'une compétence communale.</p> <p>✓ Cependant, le projet de PDM rappelle que la MEL a un rôle d'accompagnement des communes dans le développement et la promotion de l'écomobilité scolaire via des actions qu'elle devra poursuivre : promotion et mise en œuvre des Plans de Déplacements des Etablissements Scolaires (PDES), promotion d'outils tels que le livret « Sur la route de l'école » ou la bibliographie modes doux de la métropole européenne de Lille pour permettre aux enseignants et animateurs d'appréhender le sujet de la mobilité avec les enfants, favoriser la participation à des événements et challenges qui promeuvent l'utilisation de tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture utilisée seule (challenge d'écomobilité scolaire Hauts de France, Challenge métropolitain du vélo).</p>
<p>Poursuivre la sécurisation des accès aux écoles et aux collèges</p>	<p>✗ Le projet de PDM ne prévoit pas directement cette action car il s'agit d'une compétence communale (pouvoir de police du maire en matière de circulation, dans les espaces publics du ressort territorial de la commune).</p> <p>✓ Cependant, le projet de PDM rappelle que la MEL a un rôle d'accompagnement des communes dans le déploiement de rues scolaires (dispositifs destinés à apaiser la sortie et les abords des écoles), par de l'ingénierie et la mise à disposition d'outils.</p>
<p>Apprendre l'usage des modes actifs et des TC aux écoliers et collégiens, développer l'éducation aux transports en commun (apprendre à lire un plan, la civilité, où prendre le bus, où acheter les tickets...)</p>	<p>✓ Le projet de PDM rappelle que la MEL mène déjà des actions en faveur de l'écomobilité scolaire (promotion d'événements tels que le challenge d'écomobilité scolaire Hauts-de-France, diffusion d'outils à destination des communes) afin de promouvoir la mobilité active des jeunes publics. Le projet de PDM prévoit de poursuivre ce type d'actions.</p> <p>✗ Le projet de PDM ne prévoit pas d'action spécifique d'éducation aux transports collectifs à destination spécifique des jeunes publics, mais ce mode d'accès aux établissements scolaires fait partie des sujets pouvant être abordés dans le cadre des actions d'accompagnement et la promotion de l'écomobilité scolaire s'appuyant sur le livret « Sur la route de l'école » réalisé et mis à disposition par la MEL.</p>
<p>Sponsoriser les associations et écoles d'apprentissage du vélo</p>	<p>✗ Le projet de PDM n'évoque pas directement cette action. Cependant, dans le cadre de la mise en œuvre de la politique cyclable métropolitaine et de la promotion du vélo au sein du territoire métropolitain, la MEL accompagne financièrement des associations d'usagers, dans une logique de partenariat dans le cadre de réflexions techniques, d'événements thématiques, ou encore dans le cadre de la promotion et l'animation de l'écomobilité scolaire.</p>
<p>Mettre en place un système de subventions/récompenses et sanctions financières selon que le mode de déplacement choisi est plus ou moins vertueux (système de bons points pour les</p>	<p>✓ Le projet de PDM prévoit la mise en œuvre du projet d'Ecobonus Mobilité, qui vise à accompagner des usagers automobilistes dans un programme d'incitations, basé sur des services numériques, pour réduire l'usage de la voiture sur des tronçons autoroutiers identifiés et</p>

étudiants utilisant des modes doux à échanger chez des commerçants de la MEL, exonérations de taxes ou avantages fiscaux pour les individus non propriétaires de voitures, ou les utilisateurs de modes alternatifs à la voiture utilisée « seul », bonus financier/prime pour l'abandon de la voiture aux heures de pointes, primes à la vente des voitures...)	<p>à des horaires définis. Le projet comporte à la fois un volet d'accompagnement et de conseil et un volet financier prévoyant une rétribution des automobilistes participants.</p> <p>✓ Le projet de PDM prévoit la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions-mobilité (ZFE-m) qui permettra également d'inciter à l'usage d'autres modes de déplacements plus vertueux que la voiture et de sanctionner les usagers des véhicules les plus polluants ne respectant pas le zonage.</p>
--	---

CONCERNANT LA METHODOLOGIE DES POLITIQUES DE MOBILITÉS, VOUS NOUS AVEZ DIT... CONTRIBUTIONS DES CITOYENS	PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET DE PDM
Travailler les mobilités en transfrontalier	<p>✓ Le projet de PDM invite à conduire une réflexion coordonnée avec les collectivités voisines sur la bonne connexion des réseaux entre eux, y compris le réseau belge.</p> <p>✓ Par ailleurs, des élus métropolitains représentent la MEL dans le cadre du groupement européen de coopération territoriale (GECT) à l'échelle de l'Eurométropole Lille – Kortrijk – Tournai, qui réunit 14 partenaires publics français et belges wallons et flamands (2 Etats, 3 Régions, 3 Départements et Provinces, 5 intercommunalités) de la mise en œuvre des politiques publiques métropolitaines et transfrontalières, et des agents de la MEL font partie d'un groupe mobilités transfrontalier, travaillant sur les mobilités et également sur la qualité de l'air à l'échelle transfrontalière.</p>
<p>Penser les mobilités de manière transversale en :</p> <ul style="list-style-type: none"> décliner les objectifs du PDM à l'échelle des communes appréhender les choix en matière d'urbanisme/aménagement du territoire/développement économique en fonction des flux qu'ils génèrent ((ex : densifier l'habitat et les zones d'activités 	<p>✗ Le projet de PDM ne retient pas sa déclinaison systématique à l'échelle communale.</p> <p>✓ Le projet de PDM prévoit des outils d'observations, d'analyses, d'études des mobilités, à l'échelle de toute la métropole, et également déclinés à l'échelle de bassins intercommunaux de mobilité plus restreints.</p> <p>✓ Le projet de PDM, à travers sa diversité d'actions, essaie de traduire au mieux ses grands objectifs en matière de réduction des GES et polluants atmosphériques et d'adapter les solutions de mobilité en fonction du contexte des territoires et des communes, et en les accompagnant par la mise en œuvre des politiques métropolitaines de mobilité et de transport, dans le respect des compétences attribuées à chacun.</p> <p>✓ Par ailleurs, il existe un cadre de gouvernance inter-territoriale qui permet de développer des échanges, des partenariats, des liens et des projets communs entre la MEL et les territoires avoisinants sur les enjeux de mobilité.</p> <p>✓ Le projet de PDM dans ses orientations stratégiques rappelle la nécessité « d'imbriquer les politiques de mobilité et d'aménagement pour une mobilité raisonnée plus vertueuse en lien avec les</p>

autour des infrastructures de transport, installation de la fibre)	dynamiques territoriales ». Le projet de PDM émet des principes au regard d'objectifs visant notamment à limiter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols par une optimisation du foncier constructible et conjointement à susciter une utilisation accrue des transports collectifs existants et à venir, de l'usage des modes actifs et des déplacements en intermodalité.
Prendre les personnes les plus fragiles comme base minimale pour les aménagements afin que cela bénéficie à tous les citoyens (ex : un enfant pour le vélo, un parent avec poussette pour les trottoirs...)	✓ Le projet de PDM prévoit de s'appuyer sur la notion de conception universelle et de la développer afin de concevoir des espaces publics de façon générale, et une accessibilité aux infrastructures de transports utilisables par tous en toute égalité, en intégrant la pluralité des usages.
Renforcer la participation citoyenne dans les décisions autour des enjeux de mobilité	<p>✓ Le projet de PDM prévoit de continuer à concerter les habitants et les acteurs du territoire sur leurs besoins pour adapter leur comportement de mobilités, et notamment de poursuivre les démarches de design des politiques publiques de mobilité (conception participative / prototypage / expérimentation / évaluation / puis développement à plus large échelle ou pas selon les résultats de l'évaluation de l'expérimentation) dans le cadre de la mise en œuvre des politiques de mobilité.</p> <p>✓ Le projet de PDM a lui-même fait l'objet d'une concertation comprenant également une démarche de conception participative.</p>

Les actions conçues dans le cadre de la démarche participative de design de politique publique :

La démarche de conception participative proposée au groupe de 15 citoyens de septembre à décembre 2021, a été menée en plusieurs étapes, visant à penser un ensemble de leviers qui contribuent à déclencher des changements de comportements dans les habitudes de mobilité des habitants de la MEL. Trois grandes phases ont structuré cette démarche collective :

1. **un diagnostic immersif**, réalisé directement par les habitants du panel eux-mêmes et visant à comprendre finement quels étaient les irritants ou au contraire les incitants qu'ils rencontraient sur leur parcours et qui pouvaient éventuellement influencer leur façon de se déplacer ;
2. **une phase de conception participative** avec pour objectif de se saisir des éléments identifiés auparavant pour être à même de suggérer de nouvelles solutions, ajustements, prolongements de projets ou structures déjà existantes qui permettraient d'inviter les habitants du territoire à de nouvelles habitudes de mobilité plus vertueuses ;
3. **une phase dite de "prototypage"**, qui a consisté à identifier concrètement des pistes de projets opérationnels et à les détailler le plus finement possible dans le cadre de cette première phase d'identification et de conception participative de leviers. Cette dernière étape a permis de constituer la matière finale de ce processus de travail en proposant un ensemble de « fiches actions » sous la forme d'intentions de différentes échelles pouvant être déployées sur le territoire de la MEL pour augmenter la portée de dispositifs ou de projets existants, ou bien en proposer de nouveaux.

Au travers de chacune de ces étapes, et donc tout au long du processus de travail, les habitants participants du panel ont été activement mobilisés et ont contribué à l'ensemble des réflexions. Des moments de rencontres et d'ateliers organisés de façon régulière ont permis d'instaurer un rythme de travail favorisant leur engagement et leur aisance avec le sujet.

Des moments d'échanges et discussions directement avec les agents de la MEL ont également permis de croiser des points de vue plus opérationnels avec les suggestions des habitants participants.

Progressivement, les pistes de solutions émergeant des moments d'ateliers collaboratifs se sont donc affinées, assurant une cohérence entre les attentes des usagers et la faisabilité de certains projets, notamment vis-à-vis des chantiers déjà en cours.

Les phases de travail sont présentées plus en détail dans le fascicule spécifique de la démarche joint à ce bilan de la concertation volontaire. Les résultats de la troisième phase y font l'objet d'un format dédié sous la forme de 13 fiches actions qui présentent de façon structurée et opérationnelle les solutions travaillées lors des ateliers :

- a. Afficher la disponibilité de l'offre en temps réel
- b. Faire de la marche un mode de déplacement comme les autres
- c. Harmoniser les dénominations des arrêts de transports collectifs pour mieux les localiser
- d. Renforcer le lien entre l'offre de transports collectifs et les équipements métropolitains
- e. Développer la marchabilité en améliorant la qualité et la portée des parcours piétons
- f. Personnaliser les canaux de communication avec les usagers des transports collectifs
- g. Favoriser une vie de quartier autour des arrêts
- h. Faire remonter des problèmes de voirie pour les mobilités douces
- i. Fédérer une communauté de cyclistes ambassadeurs et accompagnateurs
- j. Sécuriser l'environnement des mobilités actives
- k. Faciliter le paiement du titre de transport
- l. Proposer des alternatives lors de trajets complexifiés
- m. Faciliter l'accès au stationnement sécurisé

✓ En faisant l'objet d'une fiche action spécifique portant sur la démarche de design de politique publique, le projet de PDM intègre les résultats de cette démarche participative menée avec un groupe citoyen dans le cadre de son élaboration, comme « inspirations » qui pourraient être déclinées en les adaptant, en les contextualisant, dans le cadre de la mise en œuvre des politiques métropolitaines. Ces sources d'inspiration seraient alors à préciser dans des cadres ad'hoc en lien avec des projets spécifiques. D'autre part, le projet de PDM identifie également de façon plus générale, d'un point de vue méthodologique, l'intérêt de faire appel à des démarches de design de politique publique au besoin des projets de mobilité, associant des citoyens, des acteurs du territoire, visant à concevoir, par des démarches de conception participative, des phases de prototypage, puis d'expérimentation, et évaluation, avant développement de nouvelles solutions de mobilité innovantes suivant leur opportunité.

Concernant d'autres enjeux sur les mobilités en métropole :

VOUS NOUS AVEZ DIT AUSSI... / PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET DE PDM

- Augmenter le budget dédié aux mobilités actives (le doubler dès 2022, c'est-à-dire passer de 7€ par métropolitain à 15€)

✓ Le budget dédié au vélo a été multiplié par 3 par rapport au mandat précédent, passant à 100 millions d'euros pour le mandat 2020-2026, soit près de 15 € par habitant et par an en moyenne durant le mandat. Par ailleurs, les budgets consentis par la MEL pour l'ensemble des modes actifs passent également par des budgets très importants consentis pour aménager la ville, la voirie, les espaces publics, y compris dans le cadre de projets d'aménagement urbain.

- Adopter des réglementations en faveur d'un rééquilibrage des parts modales dans l'espace public pour un meilleur partage de la voirie, notamment en secteurs attractifs de centre et cœur de ville, ainsi qu'aux abords de stations de transports collectifs structurants et pôles d'échanges. Par exemple, allouer, lors de réaménagements de la voirie, 60% de l'espace public pour les mobilités actives, les espaces verts et les transports en commun et 40% pour les voitures (stationnement + circulation)

✓ Le projet de PDM prévoit dans ses orientations stratégiques d'appuyer la conception d'espaces publics limitant la place de la voiture au profit d'autres usages, dans une logique de qualité des espaces publics en les partageant plus et mieux au profit des modes actifs. Dans le cadre de ces politiques de voirie et d'espaces publics, la MEL est en train d'élaborer un projet de charte des espaces publics, cadre de référence pour leur aménagement, qui sera soumis en cours d'année au vote du Conseil métropolitain. La délibération cadre 21 C 0279 sur la politique cyclable métropolitaine du 28 juin 2021 inclut également des typologies d'aménagements cyclables à mettre en œuvre suivant les contextes.

- Faciliter et favoriser les livraisons coopératives et mutualisées (développer les consignes, expérimenter un service coopératif de livraison à domicile basé sur l'entraide, implanter des hubs de logistique urbaine pour limiter les poids lourds et camions de livraison dans les centres-villes aux heures de pointe)

✗ Le projet de PDM ne retient pas cette action car elle ne relève pas directement de la compétence de la MEL.

✓ Cependant, le projet de PDM prévoit une action consistant à analyser les pratiques de livraisons en lien avec le e-commerce pour sensibiliser et orienter les acteurs (ménages et acteurs territoriaux du e-commerce) vers des pratiques plus vertueuses.

✓ La MEL pourrait également venir en accompagnement de porteurs de projets pour favoriser des modes de logistique urbaine plus vertueux.

- Renforcer le maillage des services et commerces de proximité, pour une mobilité de proximité (assurer une déclinaison des commerces de 1ère nécessité dans les lieux de passage de la métropole)

✗ Le projet de PDM ne retient pas cette action car elle sort de son cadre et relève davantage d'objectifs d'aménagement à porter par le Plan Local d'Urbanisme.

✓ Cependant, la MEL pourrait être à l'écoute de porteurs de projet dans ces domaines, notamment sur du renforcement des services dans des gares, stations de transports collectifs et pôles d'échanges multimodaux.

- Réinvestir dans le transport des personnes et des marchandises par voie fluviale

✓ Le projet de PDM prévoit de conforter, voire développer la logistique urbaine fluviale en lien avec la filière déchets déjà activée par la MEL : une liaison fluviale existe entre le Centre de Valorisation Energétique (CVE, à Halluin) et le Centre de Valorisation Organique (CVO, port fluvial à Sequedin) pour transférer des déchets fermentescibles vers le centre de valorisation organique (CVO) de la MEL, et en retour des refus du CVO ainsi que les ordures ménagères résiduelles vers le CVE.

✗ Il n'existe pas à ce jour de projet porté par la MEL concernant le transport de voyageurs par voie fluviale, mais cette proposition demanderait à être étudiée pour en évaluer plus finement l'opportunité et le potentiel éventuel.

- Augmenter la fréquence, élargir l'amplitude horaire et étendre le maillage du réseau TER

✓ Le projet de PDM réaffirme le soutien de la MEL à la Région Hauts-De-France, à qui revient la compétence du transport ferroviaire TER, dans sa volonté d'optimisation des infrastructures de transport ferroviaire et d'amélioration des conditions de transport des usagers. Le projet de PDM rappelle les efforts à poursuivre : favoriser l'usage du train en renforçant l'amplitude horaire et l'offre TER hors heures de pointe ; améliorer la qualité de service aux usagers en améliorant le confort et la capacité du matériel roulant en heure de pointe.

✓ Par ailleurs, le projet de PDM prévoit que la MEL poursuive sa collaboration et son implication dans la démarche en cours d'étude de faisabilité concernant, entre autres, l'objectif de doubler les fréquences aux heures de pointe sur toutes les branches ferroviaires actives.

- Penser des mesures liées à la fluidité du réseau routier et autoroutier, pour désaturer les flux de voitures (mesures pour encourager le télétravail partiel ou total, pour inciter à des prises de poste flexibles avec des

horaires échelonnés, déploiement du POC (« Proof of Concept ») sur les heures de pointe réalisé par le bureau des temps qui propose des solutions aux entreprises)

✓ Le projet de PDM propose de mettre en œuvre l'Ecobonus mobilité, qui vise à réduire l'usage de la voiture sur des tronçons autoroutiers identifiés et à des horaires définis. L'objectif de ce programme est double : réduire les phénomènes de congestion routière en entrée d'agglomération aux heures de pointe du matin (entre 7h et 9h) et du soir (entre 16h30 et 18h30) et accompagner les usages vers des mobilités plus vertueuses (réduction de l'usage de la voiture ou d'optimisation de son usage, en décalant ses horaires de travail hors heures de pointe, en pratiquant le covoiturage, en utilisant d'autres modes de déplacement, etc.).

✓ Le projet de PDM propose également des actions pour accompagner la mobilité des actifs en lien avec les entreprises, passant par exemple par des actions d'organisation du temps de travail à porter par les entreprises, d'incitation au covoiturage, etc., :

- conseil en mobilité des actifs, management de la mobilité et mise en place des Plan de Déplacements Entreprises (PDE), Inter-Entreprises (PDIE), Plan de Déplacements Administrations (PDA), etc.
- en matière de coordination des actions d'accompagnement au changement de comportement de mobilité.

- À l'échelle nationale, engager des réflexions sur la durée légale du temps de travail (parce que l'utilisation de modes doux prend plus de temps, et parce que le format des congés annuels ne favorise par l'utilisation de modes « lents » pour voyager, au profit de l'avion)

✗ Le projet de PDM ne retient pas cette action car elle sort de son cadre du PDM et ne relève pas directement de la compétence de la MEL.

- Créer un téléphérique urbain

✗ Le projet de PDM ne retient pas cette action dans le temps imparti à sa mise en œuvre. Cependant la délibération sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport du 28 juin 2019, avait identifié des formes de solutions innovantes de ce type à très long terme, sous réserve d'opportunité.

- Favoriser les déplacements en 2 roues motorisés (efficacité, temps, peu encombrant)

✗ De façon générale, le projet de PDM ne traite pas spécifiquement ce mode de déplacement. Cependant, les objectifs relatifs à l'amélioration de la sécurité des déplacements routiers et à un meilleur partage de la voirie participent également de la sécurisation et du confort de déplacements en 2 roues motorisés.

✓ Plus spécifiquement, le projet de PDM propose que le stationnement des « Deux Roues Motorisés » (motos, scooters...) soit intégré dans les réflexions d'aménagement, notamment dans les zones centrales (suivant les contextes et les besoins, aménagement de zones de stationnement dédiées supplémentaires, offre existante maintenue ou compensée, sur l'espace public ou en parc de stationnement). Le projet de PDM identifie également le sujet de la tarification des 2 roues motorisés, avec une tarification spécifique à envisager dans les parcs de stationnement, au vu de la moindre occupation d'espace qu'y représentent ces véhicules. Dans la même logique que pour les automobiles, des tarifs avantageux pourront être envisagés pour les véhicules propres. Afin d'inciter à un report vers ces parcs de stationnement, une tarification sur voirie pourra également être envisagée par les communes qui le souhaitent (le pouvoir de police de circulation et de stationnement relevant du maire).

Et aussi... des délibérations déjà existantes

Le projet de PDM donne le cadre, identifie des enjeux et fixe des objectifs, et propose un plan d'actions à décliner à court, à moyen et à long termes (horizon 2035). Mais l'action de la MEL en matière de mobilité est permanente, y compris en parallèle de l'élaboration du projet de PDM. Plusieurs délibérations récentes votées par le conseil métropolitain permettent à la fois de donner des orientations-cadres pour contribuer à l'élaboration du projet de PDM, et dès à présent de poursuivre la déclinaison des politiques de mobilité à

l'échelle de la métropole lilloise, contribuant à répondre aux enjeux environnementaux et à répondre aux besoins de mobilité des métropolitains :

- Délibération 19-C-0312 du 28 juin 2019 « Schéma Directeur des Infrastructures de Transports à horizon 2035 – Bilan de la concertation – Décision »
- Délibération 19-C-0608 du 11 octobre 2019 « Plan d'actions en faveur du développement du covoiturage sur le territoire de la MEL »
- Délibération 20-C-0179 du 16 octobre 2020 « Concession du service public des transports urbains de personnes de la Métropole Européenne de Lille – Tarification service public – Pérennisation de la gratuité en cas de pics de pollution »
- Délibération 21-C-0395 du 28 juin 2021 « Mesures tarifaires liées au service public des transports urbains »
- Délibération 21-C-0279 du 28 juin 2021 « Délibération cadre sur la politique cyclable métropolitaine »
- Délibération 21-C-0280 du 28 juin 2021 « Nouvelle stratégie métropolitaine en faveur du développement de l'électromobilité »
- Délibération 21-C-0281 du 28 juin 2021 « Définition et adoption d'une stratégie métropolitaine pour le développement de l'autopartage »
- Délibération 21-C-0590 du 17 décembre 2021 « Délibération cadre pour une stratégie métropolitaine en faveur de la marche »
- Délibération 21-C-0591 du 17 décembre 2021 « Plan d'actions métropolitain en matière de transport de marchandises et logistique urbaine – Adoption »
- Délibération 21-C-0599 du 17 décembre 2021 « Stratégie métropolitaine en faveur du développement d'un système de mobilité servicielle (MaaS) »
- Délibération 21-C-9579 du 17 décembre 2021 « Orientations stratégiques et programme pluriannuel d'investissements (PPI) 2022-2026 – Voirie, espaces publics et aménagements cyclables – Approbation »

ET APRÈS ?

Une fois le projet de Plan De Mobilité arrêté par le conseil métropolitain, le processus continue :

- Une phase de consultation administrative de 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 préalable à son adoption définitive par le Conseil métropolitain.

La concertation citoyenne s'est inscrite dans un dispositif de concertation élargi décliné sous différentes formes. Leur agrégation a permis de révéler une vision convergente du territoire et des habitants pour une **politique de mobilités** de qualité sur l'ensemble de la métropole.

De manière générale, la démarche de concertation citoyenne a **mis en avant les priorités et les difficultés de la mobilité sur le territoire métropolitain pour les citoyens et usagers**. Cette approche a été présentée, dans le cadre dans le cadre de comités de pilotage d'élaboration du Plan De Mobilité, aux élus métropolitains et partenaires de la MEL y étant associés, et elle est venue compléter les échanges politiques et les réflexions techniques sur le sujet.

Contact :

Service Citoyenneté et Jeunesse de la Métropole Européenne de Lille
participationcitoyenne@lillemetropole.fr

LE RAPPORT D'ANALYSE DE LA CONCERTATION

BILAN DE LA CONCERTATION
VOLONTAIRE



Concertation citoyenne dématérialisée

Plan de mobilité

RAPPORT D'ANALYSE de la concertation citoyenne

Questionnaire



MODALITÉS DE CONCERTATION



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 pouviez contribuer via :

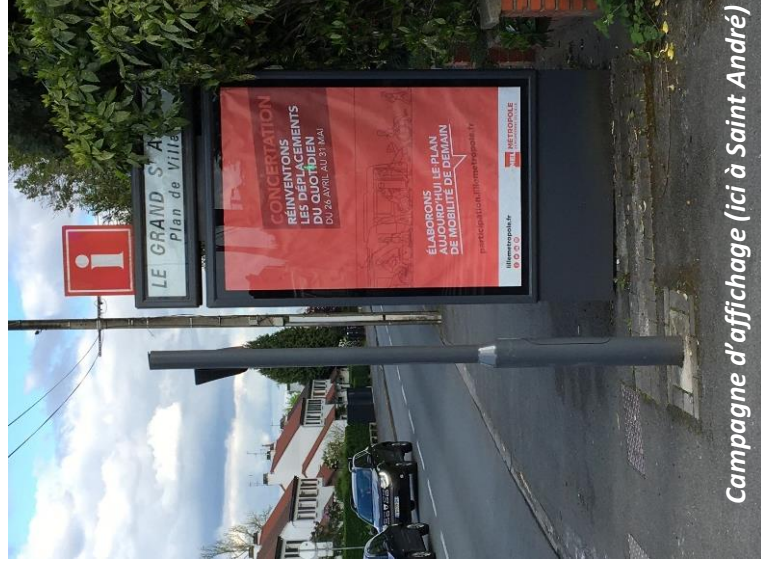
- ☐ **L'ESPACE DE CONTRIBUTIONS LIBRES** : donner son avis et ses propositions sur les changements d'habitudes de déplacements, pour des mobilités plus vertueuses réduisant leurs impacts sur l'environnement.
- ☐ **L'ESPACE CONTRIBUTIONS** dédié spécifiquement aux associations, entreprises et institutions
- ☐ **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 Metropolis](#) 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, dé clic 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](#)



- **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 publique (engagée depuis le 22 septembre 2021)**

RESULTATS

ANALYSE DU QUESTIONNAIRE

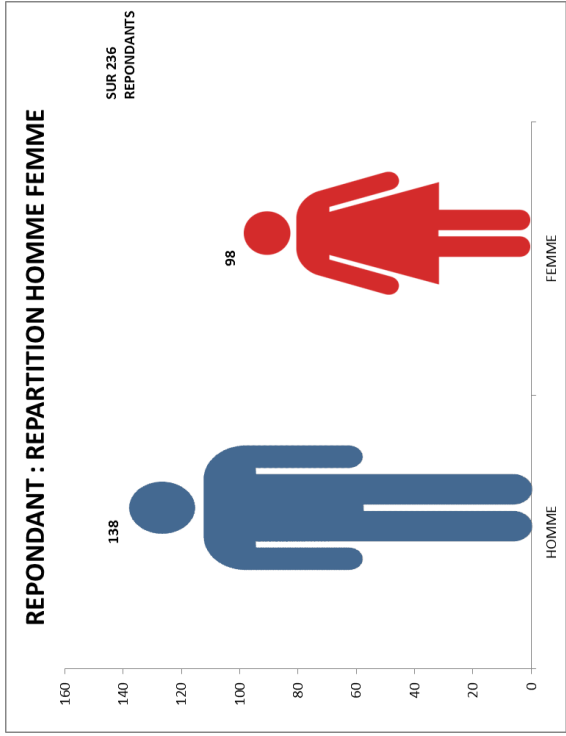
(236 RÉPONSES)



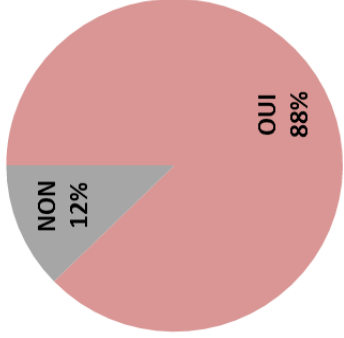
16 questions réparties en 4 champs :

- ↳ 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

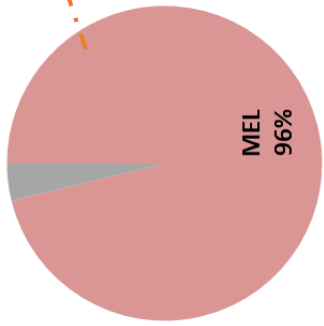
RESULTATS / PROFIL DES RÉPONDANTS



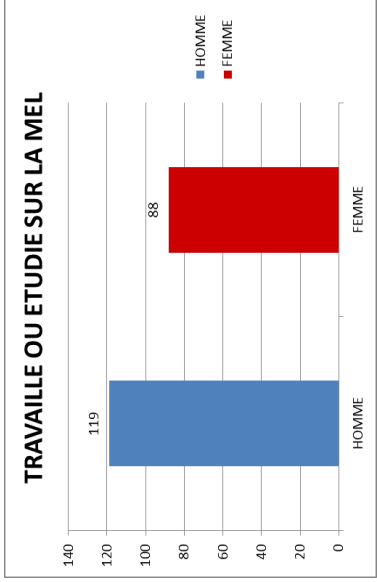
TRAVAILLE OU ETUDIE DANS LA MEL



RESIDENT



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

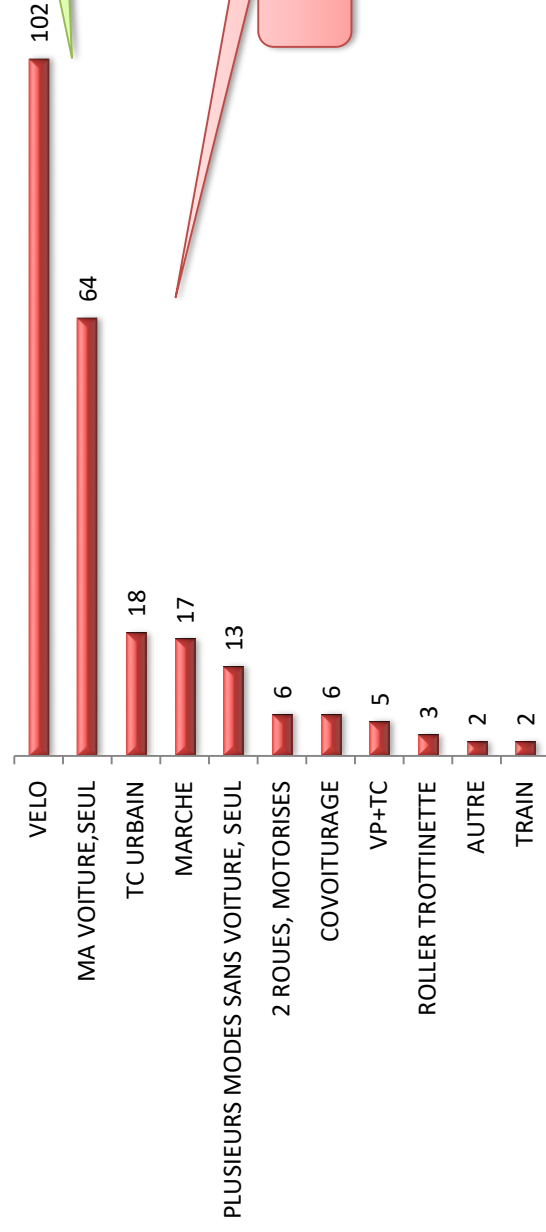


THEME 1 : PRATIQUES HABITUELLES DE DEPLACEMENTS

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

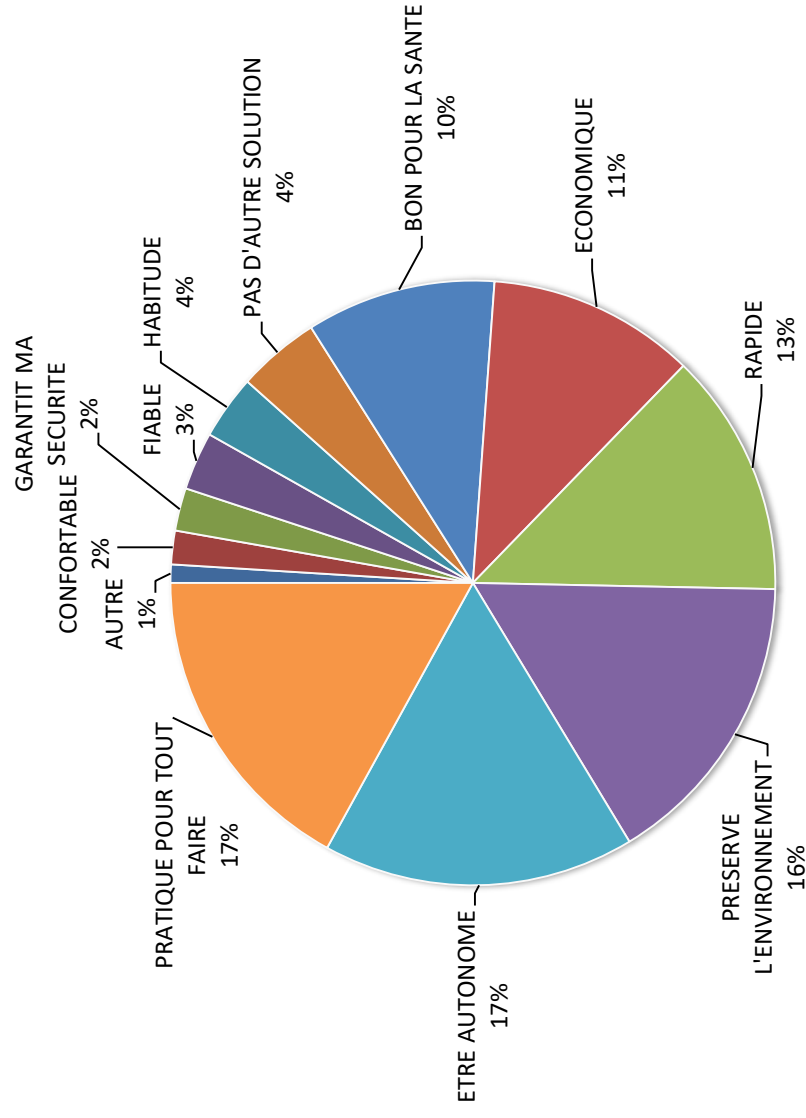


Le vélo
(43% des répondants)

La voiture « seul »
plus d'1/4 des répondants

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

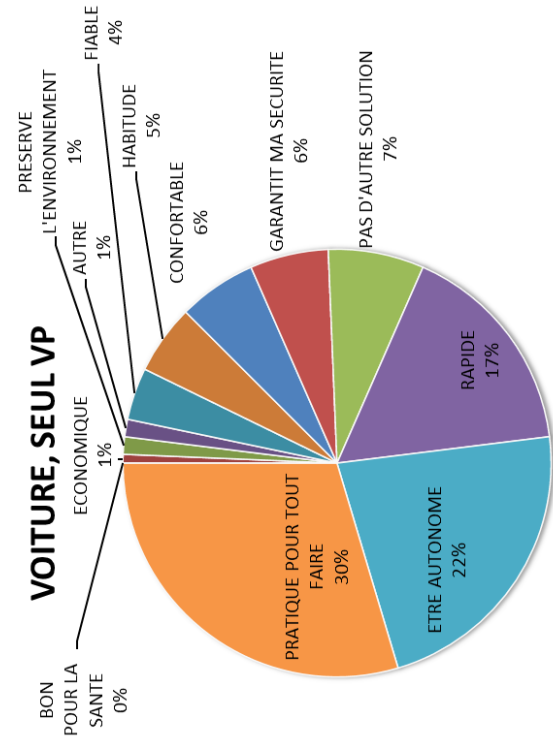
2. LES RAISONS DE L'UTILISATION DE CE MODE PRINCIPAL, TOUS MODES CONFONDUS, SONT :



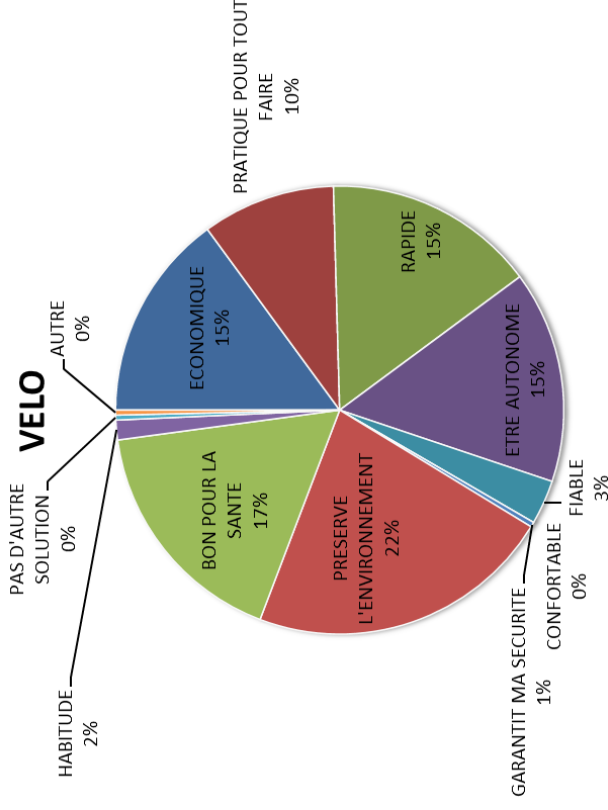
Le mode principal de déplacements est choisi principalement car :

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

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.



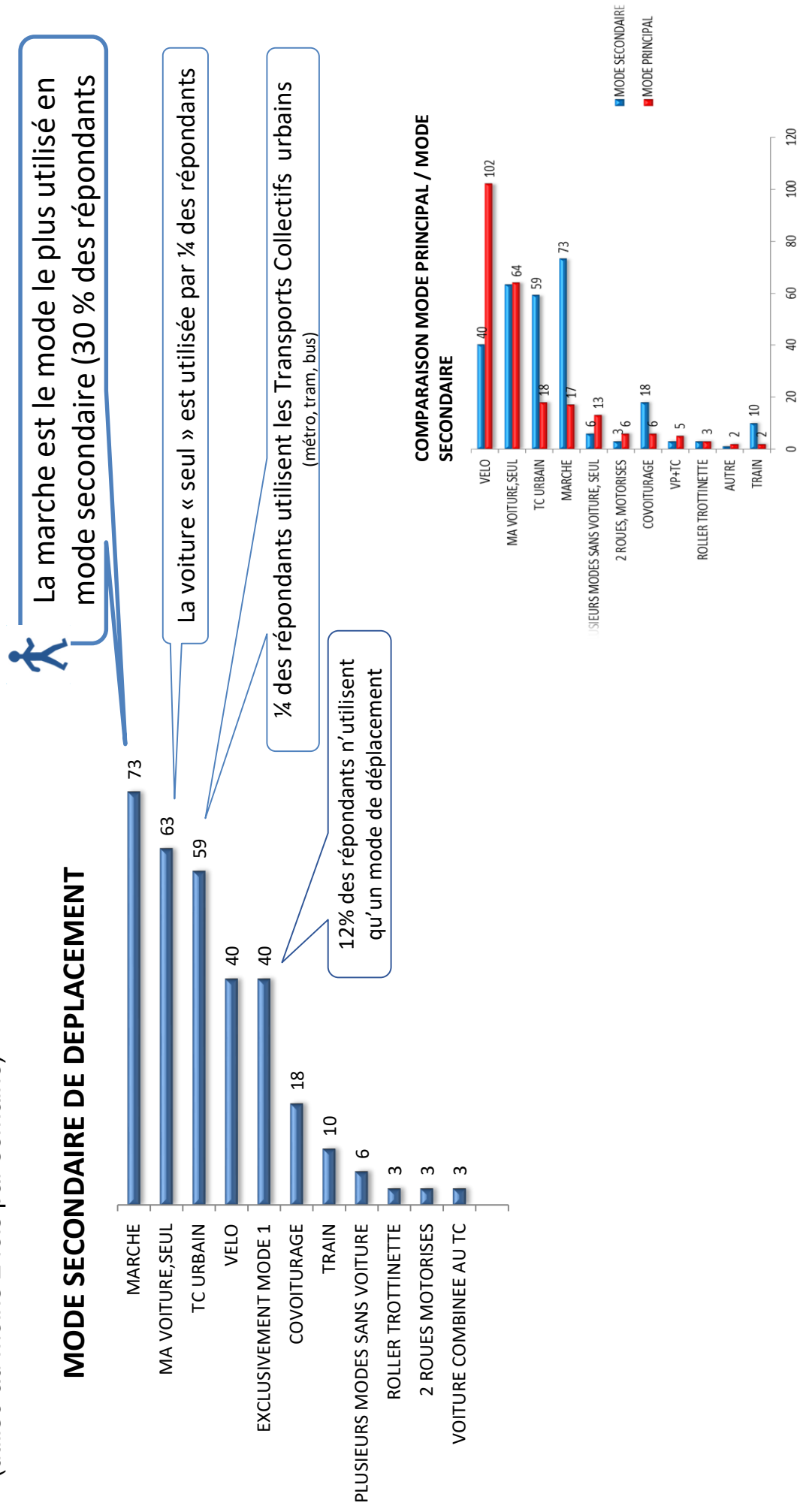
Le cycliste est certes plus sensible à **préserver l'environnement** mais aussi réalise ce choix de mobilité pour la **santé, la rapidité, son côté économique et se sent autonome**

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.

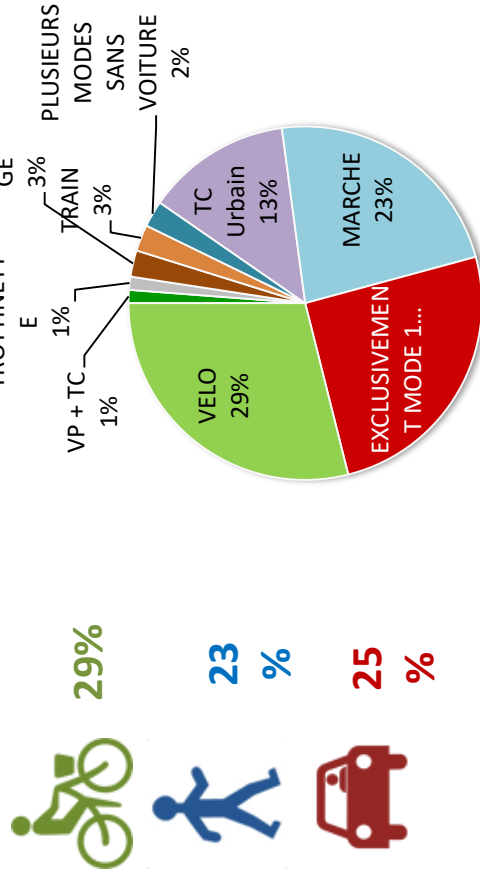
3. POUR LES DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, LE MODE SECONDAIRE DE DEPLACEMENT EST : (utilisé au moins 2 fois par semaine)



RESULTATS / PRATIQUES HABITUELLES DE DEPLACEMENT

3. MODE DE DÉPLACEMENT SECONDAIRE

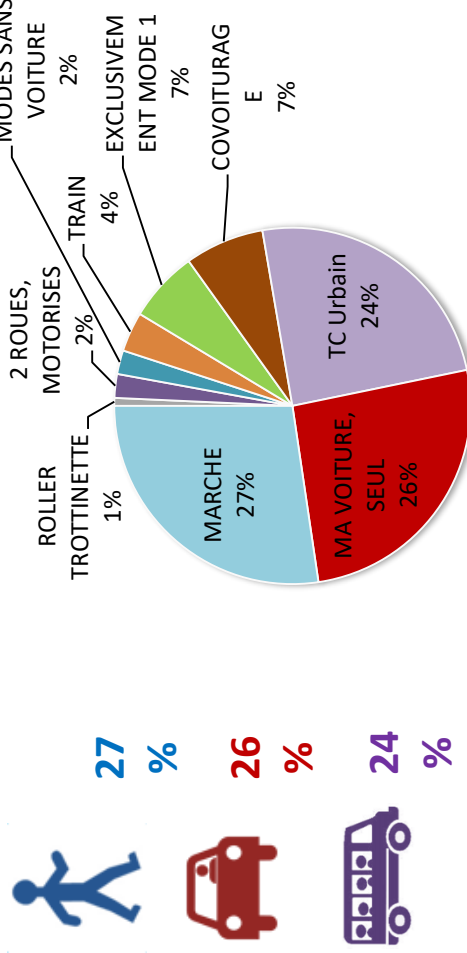
Les utilisateurs de la voiture 'seul' en mode principal, utilisent en mode secondaire :



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.

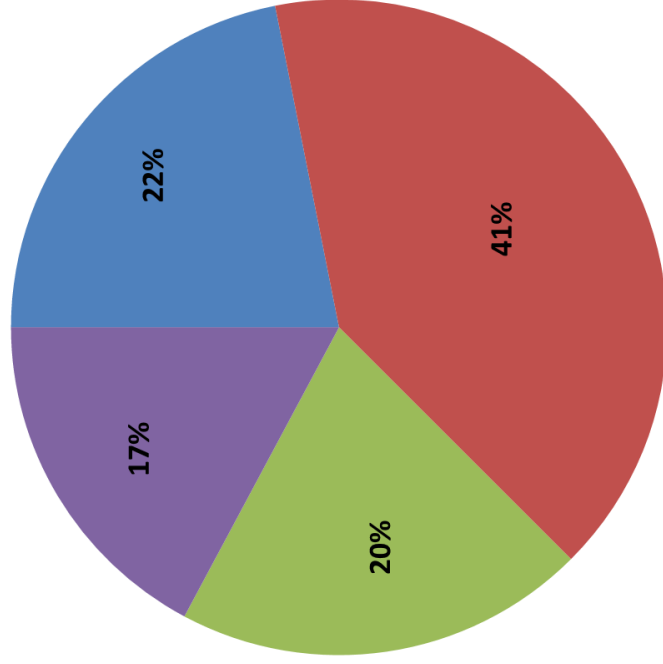
THEME 2 : POTENTIEL DE CHANGEMENT DE PRATIQUES

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



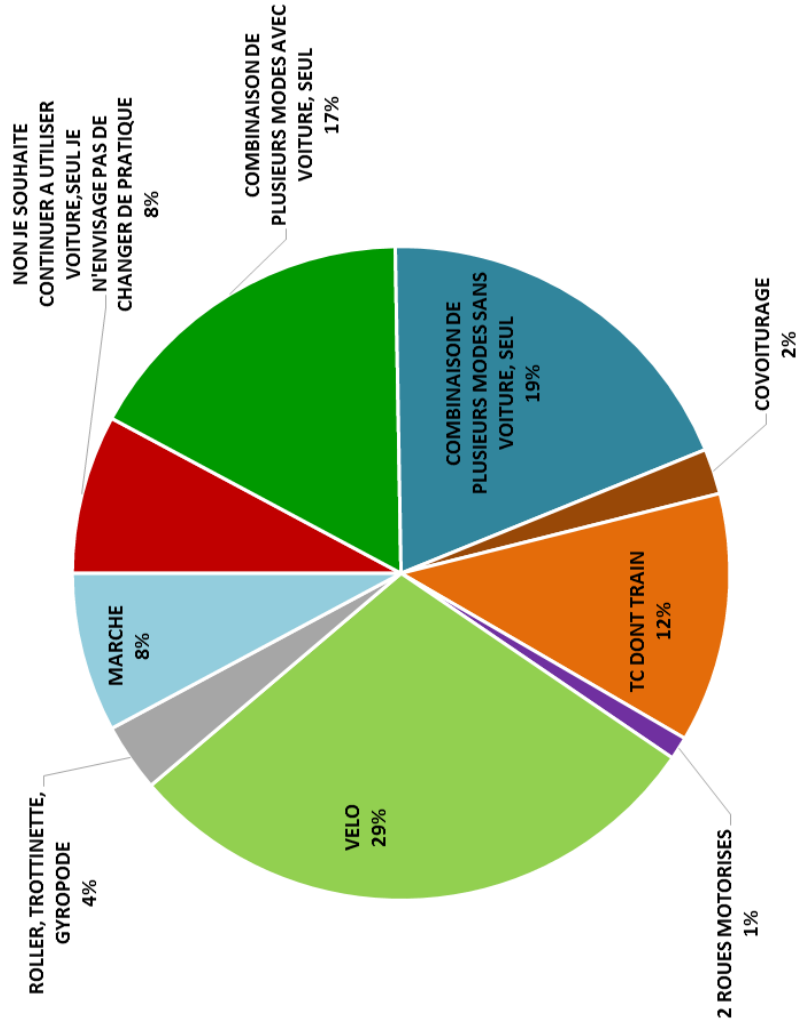
- J'aimerais utiliser la voiture différemment ou me déplacer parfois autrement, mais pas d'autres choix que voiture, seul
- Je pourrais envisager d'utiliser la voiture différemment (covoiturage, autopartage) ou me déplacer parfois autrement
- Je souhaiterais utiliser la voiture différemment (covoiturage, autopartage) ou me déplacer parfois autrement
- Non, je souhaite continuer à utiliser ma voiture utilisée "seul", je n'envisage pas de changer cette pratique

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%)

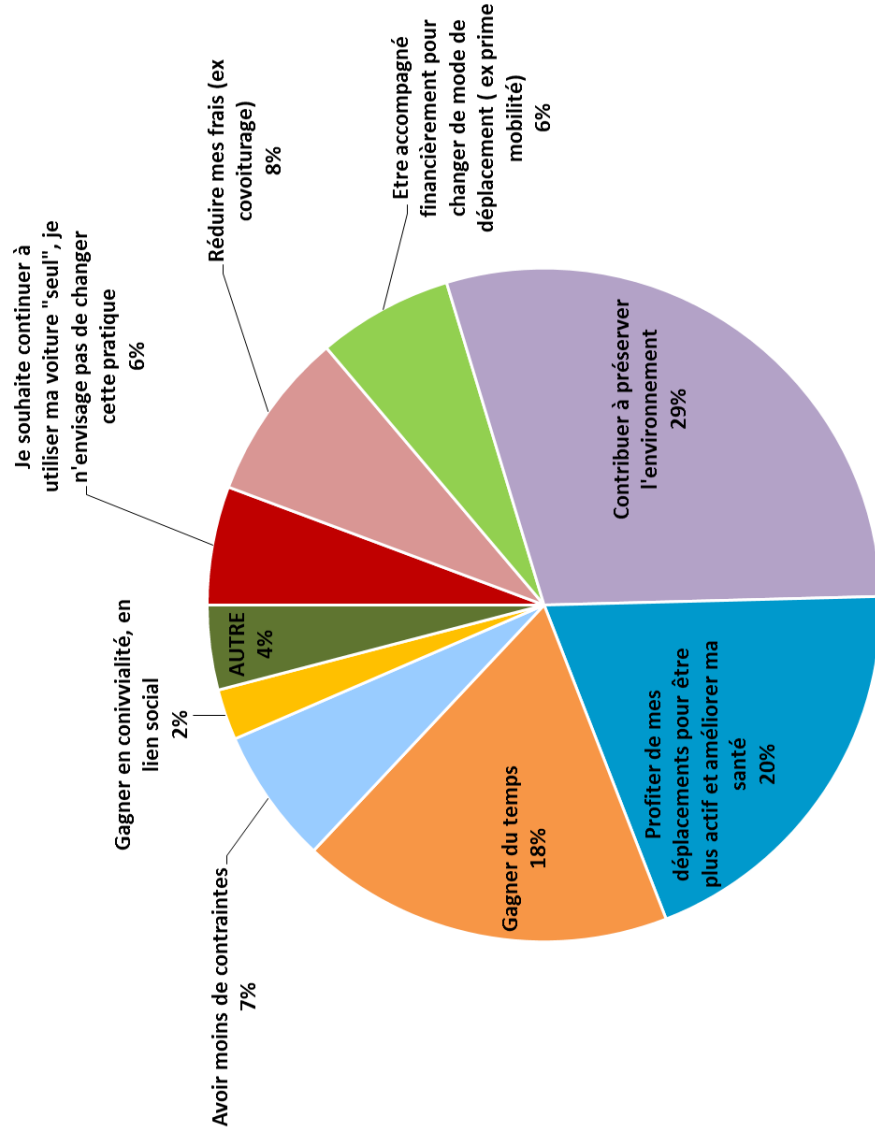
RESULTATS / POTENTIEL DE CHANGEMENT DE PRATIQUES USAGERS VOITURE, « SEUL »

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

Une motivation portée
principalement par :

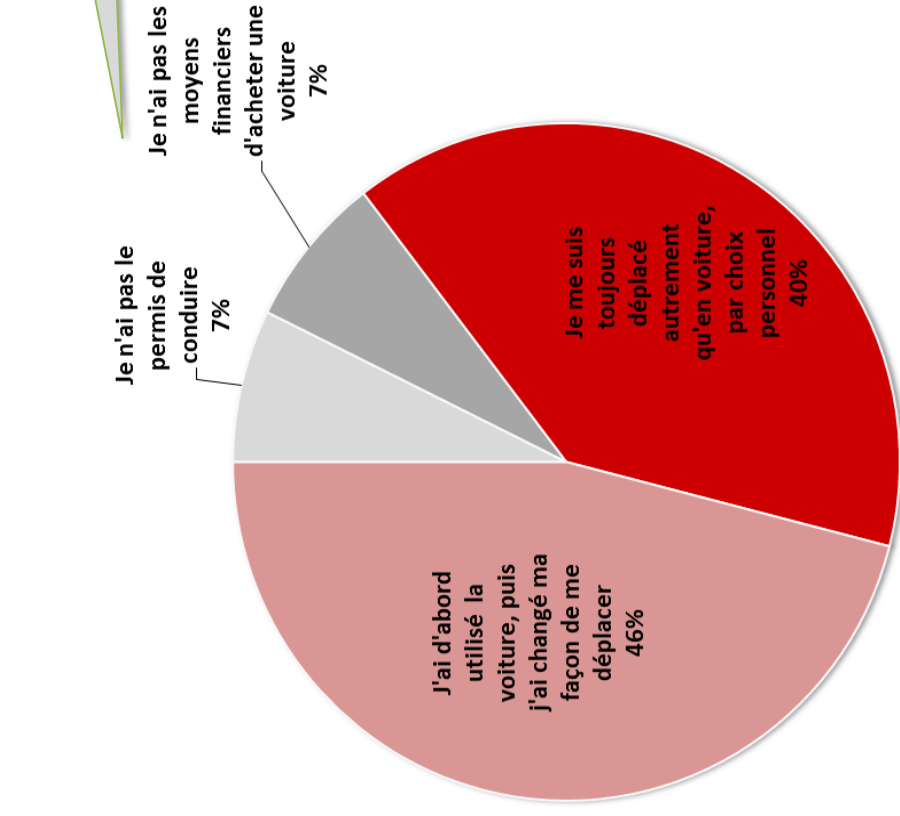
la préservation de l'environnement (29%)
&
la santé (20%)

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



RESULTATS / POTENTIEL DE CHANGEMENT DE PRATIQUES. USAGERS DE MODES DE DEPLACEMENT AUTRES QUE

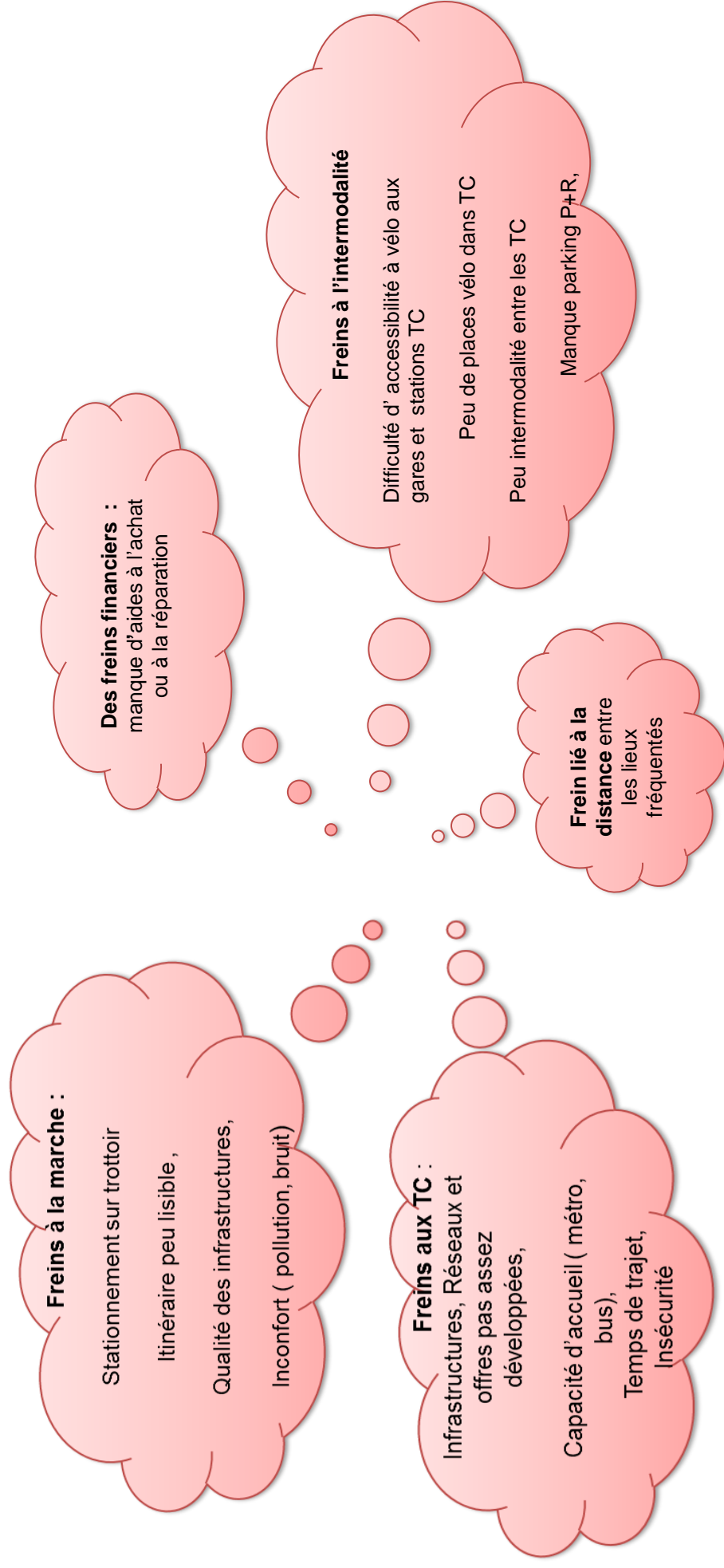
7. LES UTILISATEURS DE MODES AUTRE QUE VOITURE « SEUL » ONT ÉTÉ AMENÉS A CHOISIR LEUR MODE DE DEPLACEMENT CAR :



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%)

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 :



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 »

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

« Campagnes de prévention, information, sensibilisation »

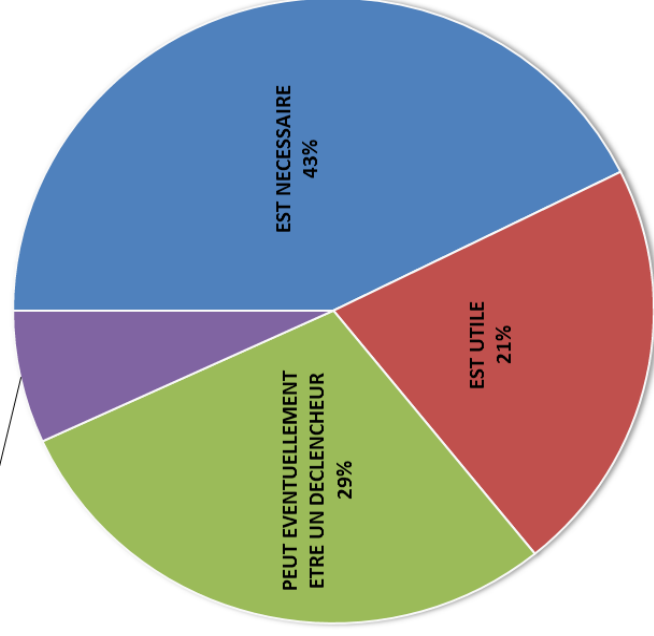
« Développer des nouvelles offres et infrastructures de TC (lignes, fréquence, capacité d'accueil) »

« Participation citoyenne dans les décisions »

THEME 3 : OPPORTUNITÉ DE L'INCITATION, DU
CONSEIL, DE L'ACCOMPAGNEMENT POUR
FAVORISER L'ÉVOLUTION DES HABITUDES DE
MOBILITÉ

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

EST INUTILE, LE CHOIX DE
FAIRE EVOLUER SA
MANIERE DE SE DEPLACER
EST AVANT TOUT
PERSONNEL, LES
INCITATIONS ET
ACCOMPAGNEMENTS
SONT ACCESSOIRES
7%



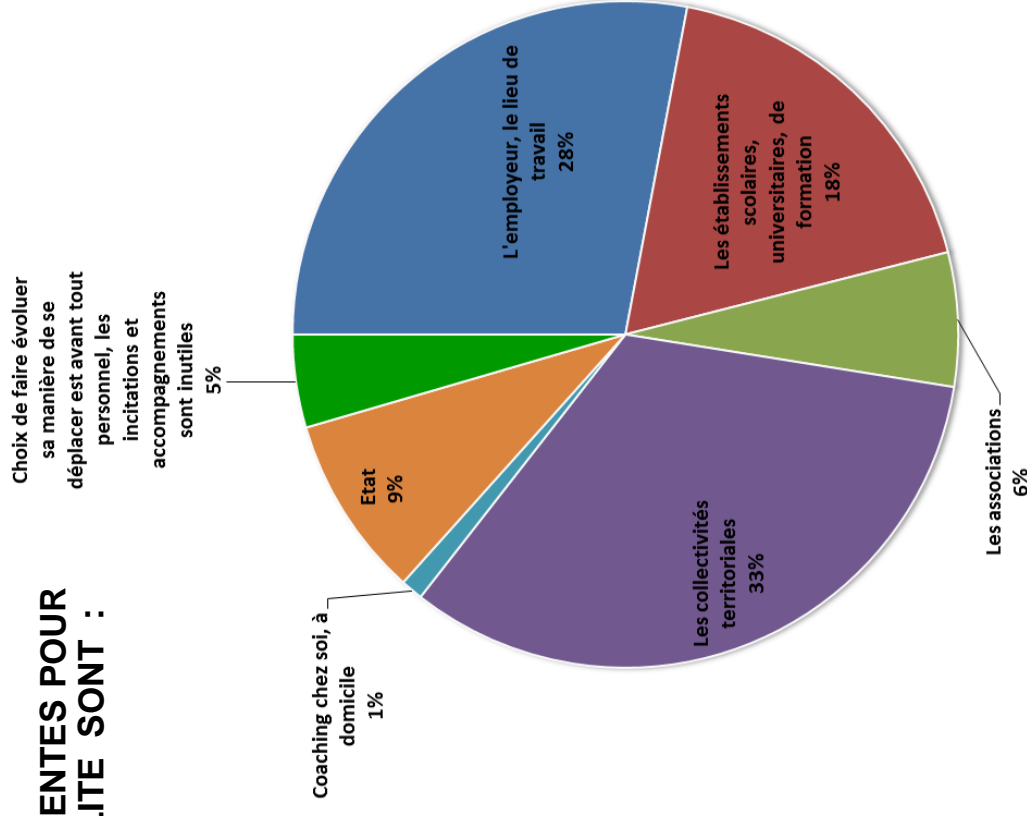
L'accompagnement est estimé **nécessaire** pour 43% de l'ensemble des répondants (et 50 % des répondants cyclistes estiment cet accompagnement nécessaire)

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

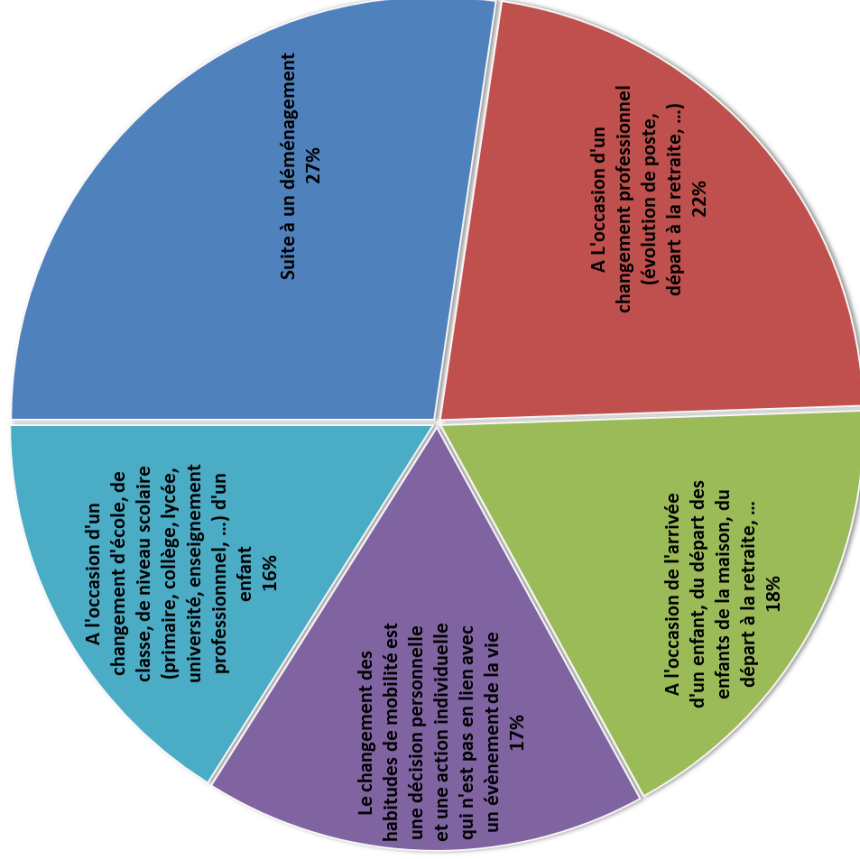
Seul 7% des répondants pensent qu'il est **inutile** estimant le choix avant toute chose, individuel

**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 évènement 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.

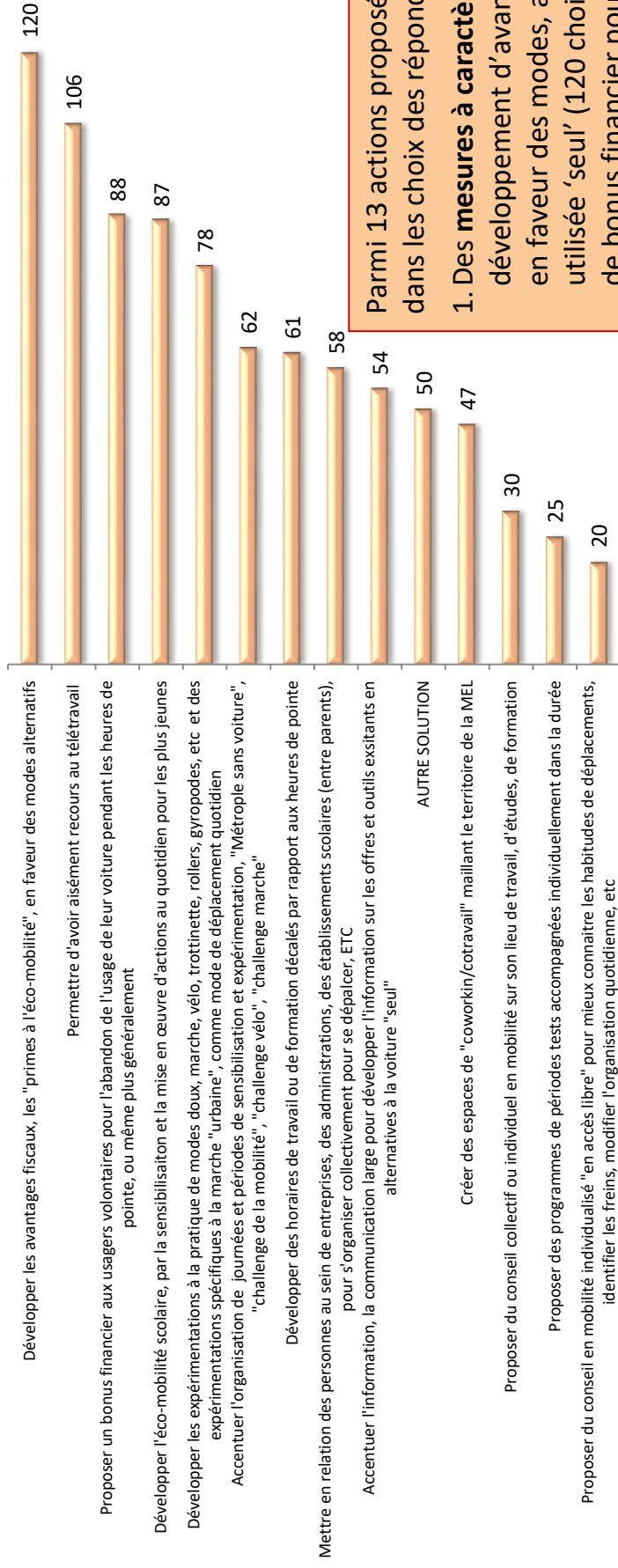
A noter :

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

RESULTATS / TEST DE PROPOSITIONS D'ACTIONS

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)



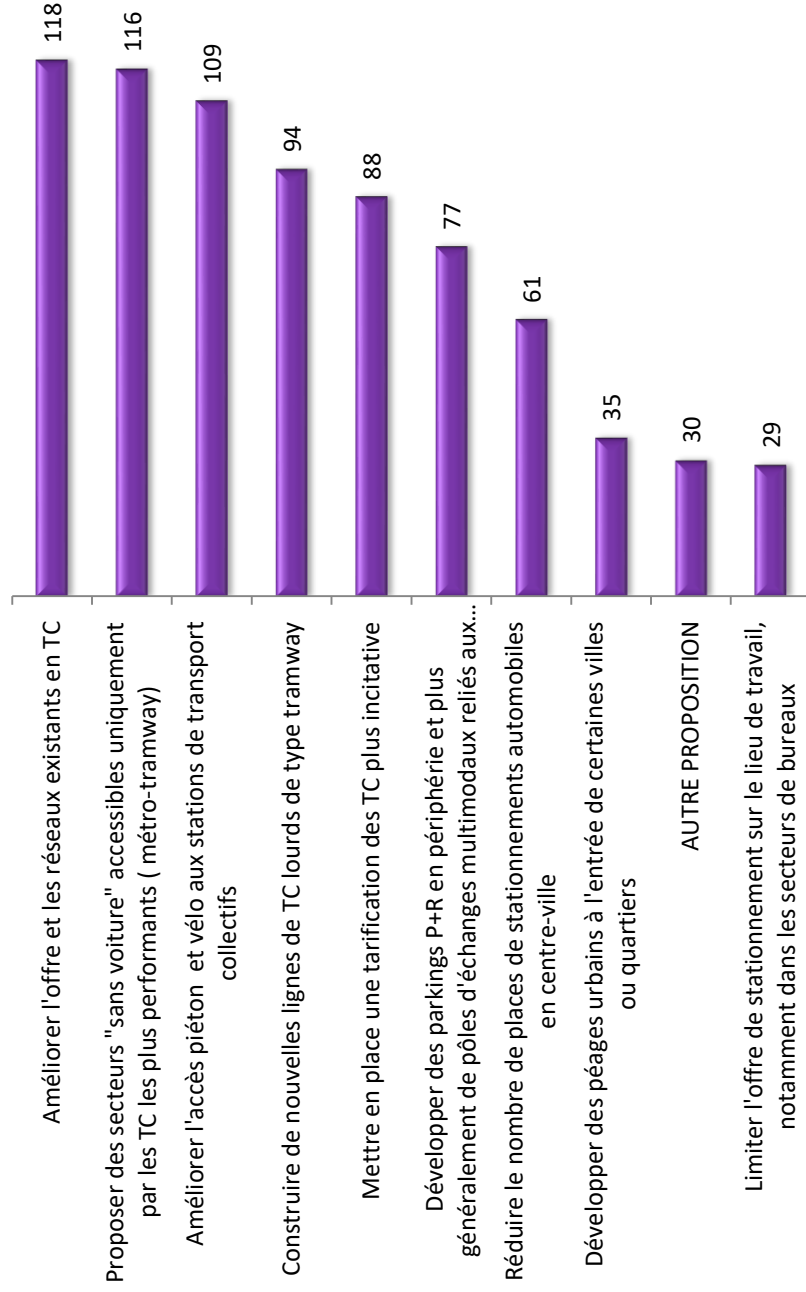
Les usagers

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



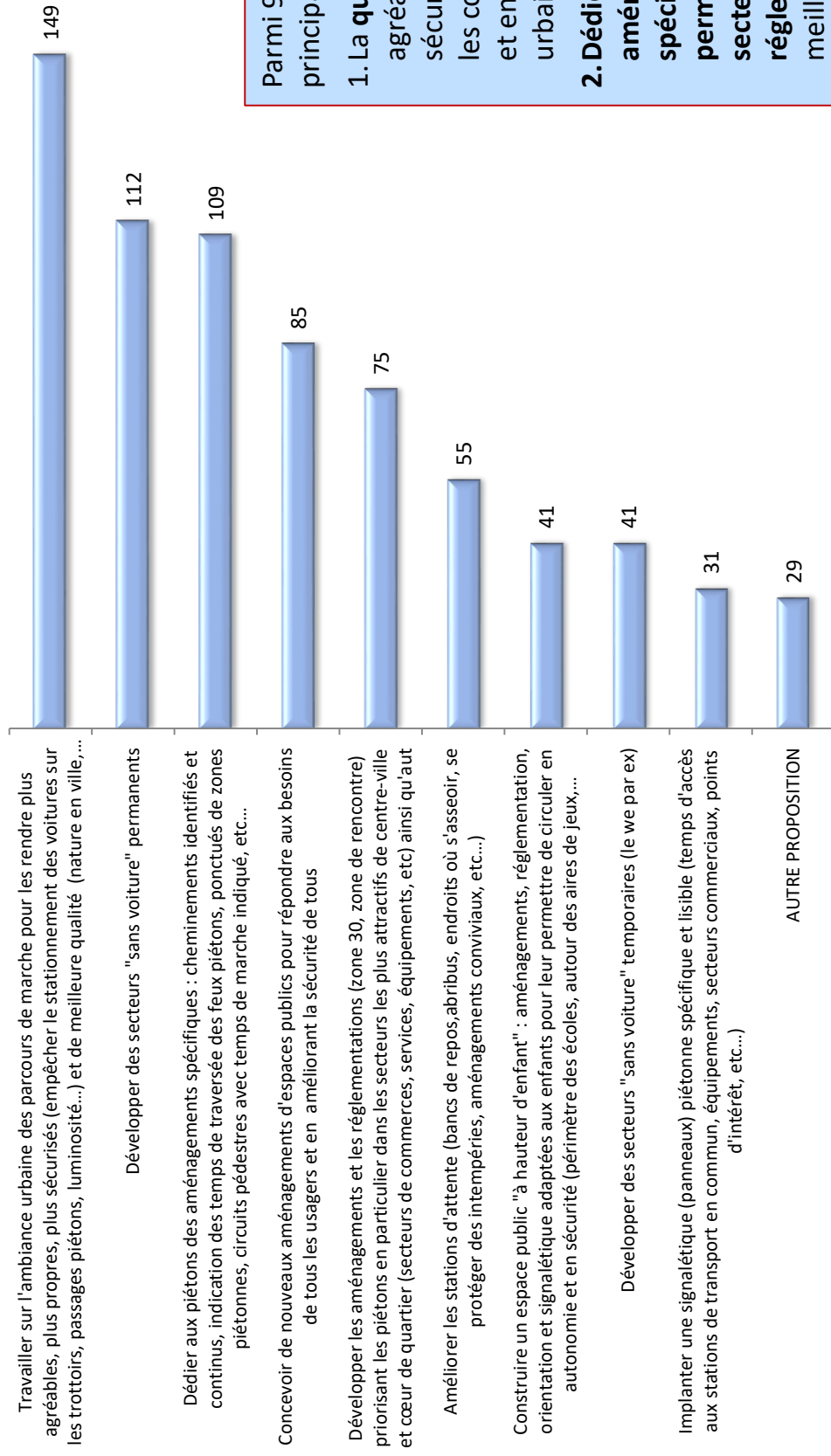
Les usagers de vélo (mode principal) priorisent

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

RESULTATS / TEST DE PROPOSITIONS D'ACTIONS

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

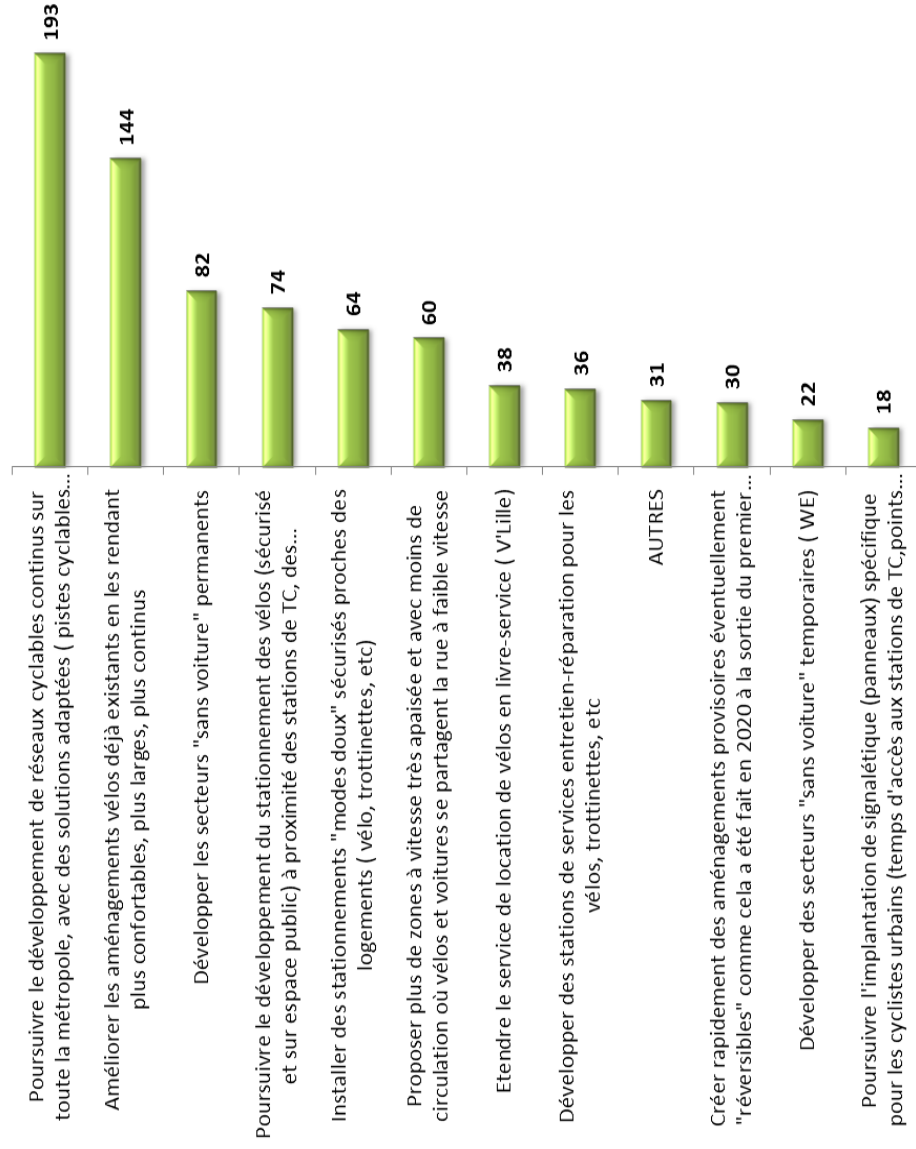
- Parmi 13 actions proposées, les propositions les plus choisies par les répondants usagers 'VP – seul' :
1. Travailler sur l'ambiance urbaine des parcours de marche pour les rendre plus agréables, plus propres, plus sécurisés (empêcher le stationnement des voitures sur les trottoirs, passages piétons, 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

Concertation citoyenne dématérialisée

Plan de mobilité

RAPPORT D'ANALYSE de la concertation citoyenne

Contributions libres






RESULTATS

ANALYSE DES CONTRIBUTIONS LIBRES

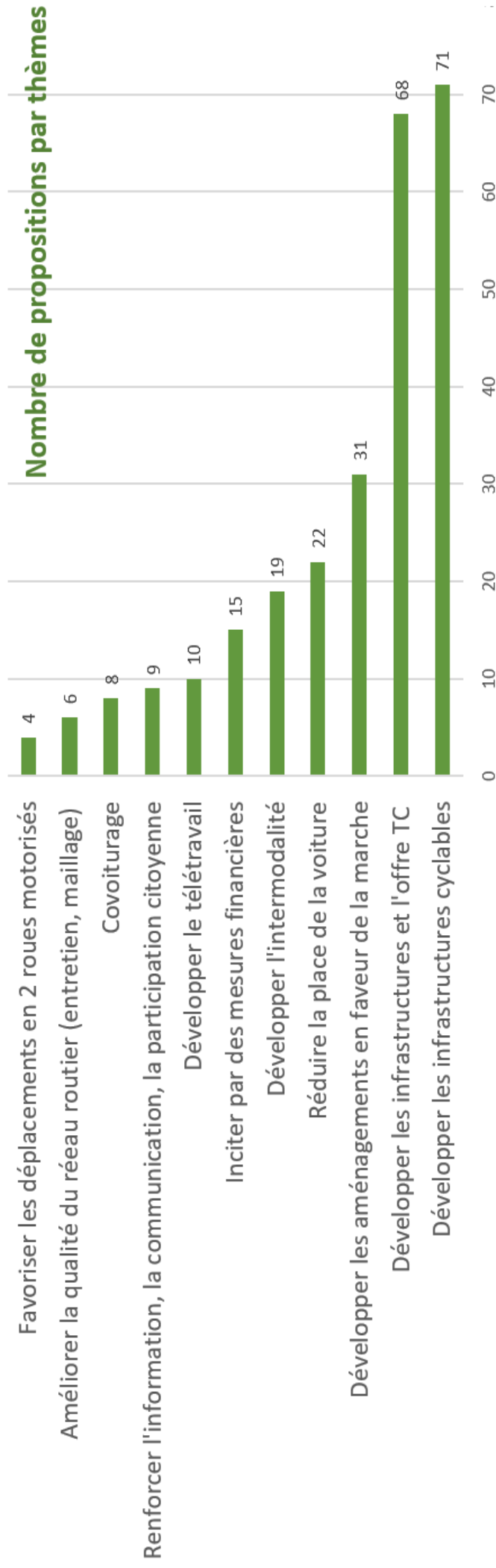
(172 RÉPONSES)



Trois espaces de débats, trois questions :

- ❑  **AUTOSOLISME** - Qu'est-ce qui amène selon vous les personnes à se déplacer dans leur voiture, le plus souvent seul, et qu'est-ce qui freine d'autres usages (modes doux, transports collectifs, usages différents de la voiture...) ? [39 contributions]
- ❑  **SE DÉPLACER AUTREMENT** - Qu'est-ce qui, selon vous, pourrait inciter les personnes à se déplacer plus à pied, en vélo, en transports collectifs, ou à utiliser différemment la voiture ? [107 contributions]
- ❑  **ADAPTER NOS MODES DE VIE** - Comment adapter nos modes de vie (adaptation d'horaires, télétravail,...) pour agir sur nos déplacements et développer des mobilités plus vertueuses ? [25 contributions]

Les 3 espaces de débats confondus, 11 thèmes émergent des 172 contributions :



71 propositions concernent le sujet des aménagements cyclables (à mettre en regard du profil des participants)

En 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} niveaux :

- le développement des aménagements en faveur de la marche (31 propositions),
- la réduction de la place de la voiture (22)
- l'incitation financière (19)



68 propositions concernent les sujets du renforcement / développement des infrastructures et de l'offre de transports en commun (également renforcé par le sujet de l'intermodalité, 19 propositions)

E-registre de contributions ouvertes, quelques points saillants :

Concernant le vélo,

2 sujets ressortent :

- la qualité des infrastructures (maillage, continuité, signalétique, ...)
- renforcer la sécurité des déplacements et du stationnement

Concernant les transports en commun,

ressortent principalement les sujets :

- du développement du maillage
- et du renforcement de l'offre en Transports Collectifs Urbains (horaires, fréquence)

Le sujet de l'intermodalité vient également appuyer la préoccupation à la fois

- pour le développement du vélo et des Transports Collectifs, avec des propositions concernant principalement l'intermodalité vélo + Transports Collectifs
- sur le sujet du développement de l'offre de stationnement en rabattement vers les TC est également abordé (dans une moindre mesure)

Concernant la marche :

3 sujets sont principalement abordés :

- la qualité des aménagements piétons, la réduction des obstacles, la signalétique, (...)
- le développement de Pédibus
- le développement de la marche par l'aménagement de la ville des proximités (plus de mixité urbaine habitat – commerces – équipements – services)

La question de la réduction de

la place de la voiture dans

l'espace public :

- un meilleur partage de la voirie en faveur des modes alternatifs
- la limitation du stationnement sur voirie

Le sujet des mesures

financières concerne


principalement la mise en place de primes aux mobilités alternatives, ou encore d'aides au changement de véhicules, et d'aides à l'achat de vélo

Un souhait de **plus d'information, de communication, ou encore d'outils de**

participation est identifié, notamment en matière d'information multimodale simple, ou de sensibilisation et expérimentation aux alternatives à la voiture

Le covoiturage est abordé sous 2 angles :

- les voies réservées
- offrir des avantages incitatifs

 **AUTOSOLISME** - *Qu'est-ce qui amène selon vous les personnes à se déplacer dans leur voiture, le plus souvent seul, et qu'est-ce qui freine d'autres usages (modes doux ^{*}, transports collectifs, usages différents de la voiture...)?*
Entre « » : verbatim de contributions



La sécurité (13 contributions)

« Avez vous déjà tenté de rouler en vélo en rue des postes par exemple. Il est plus prudent de l'emprunter en voiture. (...) »



Le confort (10 contributions)

« La voiture permet d'aller d'un point à un autre sans contrainte d'horaire, elle vous protège des intempéries, elle vous permet de transporter du lourd. »



La praticité (8 contributions)

« En ce qui me concerne, venir à Lille en voiture était une habitude pour y faire mes courses - Il faut aussi penser aux consommateurs extérieurs à la métropole : j'habite à Iwuy (75 km de Lille) et je ne vois pas comment trouver plus pratique que mon véhicule . »



L'habitude (3 contributions)

« l'habitude, l'habitude, l'habitude ..un changement n'est vraiment possible qu'à l'occasion de changement dans leur vie (nouvel enfant, nouveau boulot, donc nouveaux trajets etc., réflexions avant de prendre de nouvelles habitudes :)) »

Selon les contributeurs, les freins aux autres usages :

- 1. Les aspects parfois dangereux liée à la pratique des modes « doux » (13 contributions)**
« pistes cyclables dangereuses ou en mauvais état, incivilités dans les transports en commun »
- 2. Le maillage insuffisant des transports en commun sur le territoire (11 contributions)**
« trop peu de bus et de trains dans certaines petites villes ou villages de la métropole, stations V'Lille présentes de manière trop irrégulières. »
- 3. Des horaires de passage des bus et des trains non adaptés ou insuffisants en fréquence (9 contributions)**
« L'amplitude horaire également (voir du 24/24. 7/7) est un frein (bien souvent par exemple je fais appel à un VTC ou taxi pour rentrer un peu tard alors que si il y avait (et à fréquence acceptable) des transports en communs, je les prendrais »
- 4. L'inadaptabilité des « modes doux » aux personnes âgées et aux personnes en situation de handicap (5 contributions)**
« Parfois il n y a pas non plus d autre choix, transporter un enfant en bas âge ou une personne âgée. »
- 5. L'insécurité dans les transports collectifs (4 contributions)**
« La sécurité est un facteur majeur. (...) Sécurité de circuler dans les transports en commun contre agressions et sécurité d'hygiène. »
- 6. Le coût des modes alternatifs à la voiture (4 contributions)**
« Un autre frein le coût des transports en communs, que ce soit le métro avec les ticket zap, ou le train qui n est jamais à l'heure mais dont les coûts ne cessent de croître et l'offre diminuer. »

A noter également : 18 contributions mentionnent le réseau trains / TER (fréquence, horaires, maillage).

Les contributeurs proposent à la MEL de...

Promouvoir les commerces et services de proximité, qui facilitent l'usage des modes « doux »

Faire de la pédagogie sur l'impact environnemental de l'usage de la voiture, rendre l'usage de la voiture plus contraignant, par ex : limiter le stationnement disponible, augmenter le coût du stationnement, limiter la largeur des voies existantes, mettre en place un péage urbain

Le soutien du covoiturage par les entreprises

Favoriser l'intermodalité : favoriser les rabattements vers les transports collectifs en vélo, à pied, et le rabattement automobile vers les gares et stations de métro, tramway

Rééquilibrer la place de la voiture et des modes doux dans l'espace public

Développer davantage le volet coercitif envers les automobilistes, par ex : sanctionner davantage les stationnements illicites

Augmenter la fréquence, les horaires et le maillage des réseaux de transports en commun et renforcer l'intermodalité

Sécuriser et faciliter l'usage du vélo, par ex : améliorer les pistes cyclables et en créer de nouvelles, itinéraires balisés et sécurisés, stationnements sécurisés et plus nombreux, multiplier les stations V'Lille

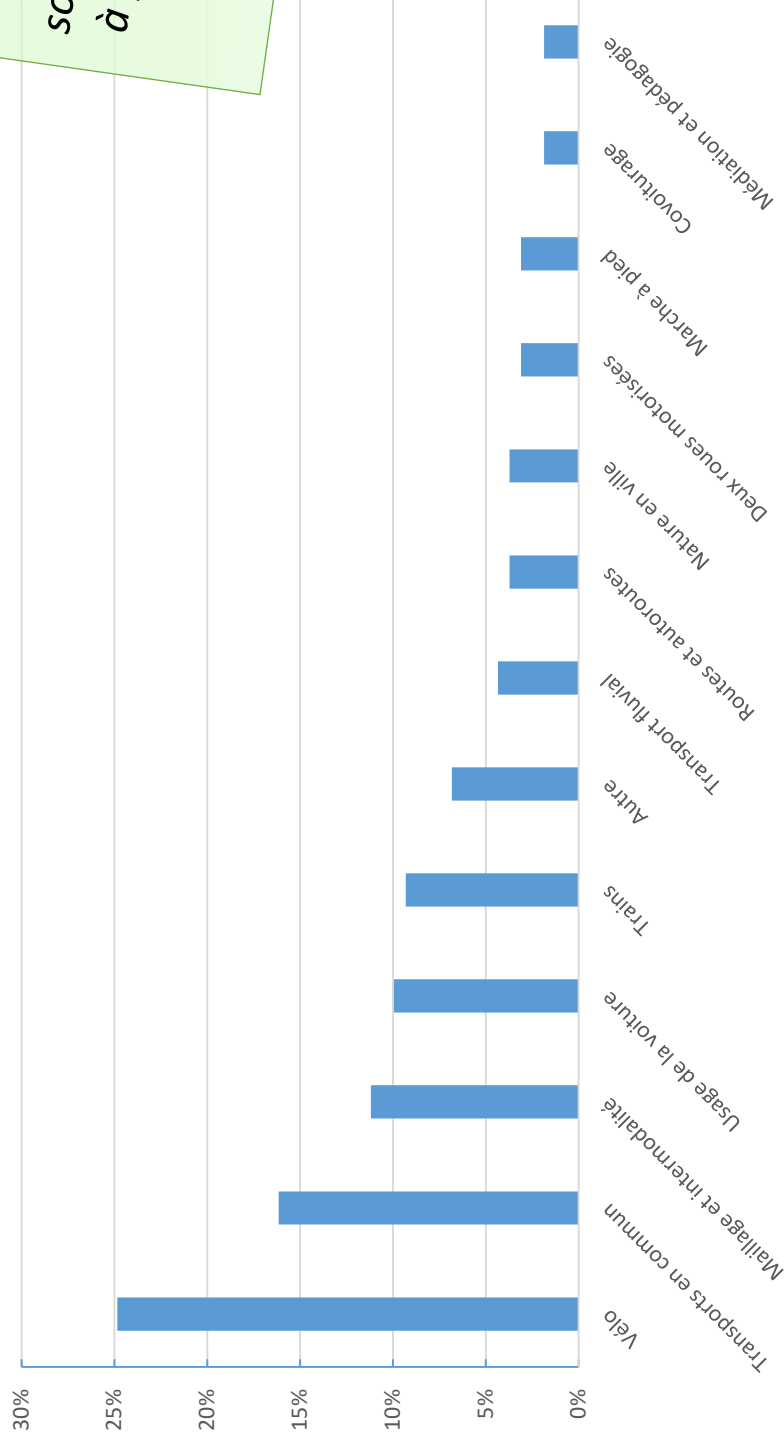
Rendre la voiture moins polluante et améliorer le réseau routier, puisque c'est un moyen de transport encore très plébiscité, ou par exemple proposer des primes à l'électrique.

RESULTATS PAR QUESTION / Se déplacer autrement

🚲 **SE DÉPLACER AUTREMENT** - Qu'est-ce qui, selon vous, pourrait inciter les personnes à se déplacer plus à pied, en vélo, en transports collectifs, ou à utiliser différemment la voiture ?

« La solution unique au problème actuel pour moi n'existe pas. La mise en cohérence de plusieurs solutions est la vraie direction à prendre, dans le respect de tous. »

Part des thématiques abordées par les contributeurs, pour des mesures concernant :



 **SE DÉPLACER AUTREMENT** - Qu'est-ce qui, selon vous, pourrait inciter les personnes à se déplacer plus à pied, en vélo, en transports collectifs, ou à utiliser différemment la voiture ?

Selon les contributeurs, ce qui pourrait inciter les automobilistes à utiliser différemment leur voiture relève :



De mesures liées au réseau de transports en commun (44 contributions)

« le nouveau réseau cyclable doit servir - en premier lieu - les endroits du quotidien attirant du monde: collèges, lycées, universités, centres commerciaux, centres-villes, hôpitaux, gares SNCF et métros... il faut développer aux abords de ces mêmes endroits des parkings vélos sécurisés et de suffisante capacité »



De mesures liées à la pratique du vélo (40 contributions)

«le nouveau réseau cyclable doit servir - en premier lieu - les endroits du quotidien attirant du monde: collèges, lycées, universités, centres commerciaux, centres-villes, hôpitaux, gares SNCF et métros... il faut développer aux abords de ces mêmes endroits des parkings vélos sécurisés et de suffisante capacité »



De mesures pour compliquer l'usage de la voiture (16 contributions)

«Moins de place pour la voiture signifie moins de place pour la circulation, mais aussi moins de place pour le stationnement. Les personnes utilisant majoritairement la voiture ne changeront pas leur habitude si le stationnement à destination n'est pas plus contraint qu'il ne l'est actuellement : plus de réglementation, plus de contrôles, des normes plus contraignantes dans le PLU, non seulement dans Lille mais également dans les autres pôles urbains de la métropole (Roubaix, Villeneuve d'Ascq). »

RESULTATS / Se déplacer autrement

Selon les contributeurs, se déplacer autrement peut nécessiter aussi :

Améliorer la fréquence des **trains** et leur intermodalité avec les modes doux

Faciliter la **marche à pied** : piétonisation des centres, signalétiques dédiées, sécurisation

Penser des mesures liées à la fluidité du **réseau routier et autoroutier**

Favoriser et permettre davantage le **covoiturage**

Favoriser la **nature en ville** et rééquilibre les parts modales dans l'espace public

Réinvestir dans le transport des personnes et des marchandises par **voies fluviales**

Favoriser les **deux-roues motorisés** (efficacité, temps, peu encombrant)

Agir sur la prévention grâce à une **médiation mobilité** dédiée

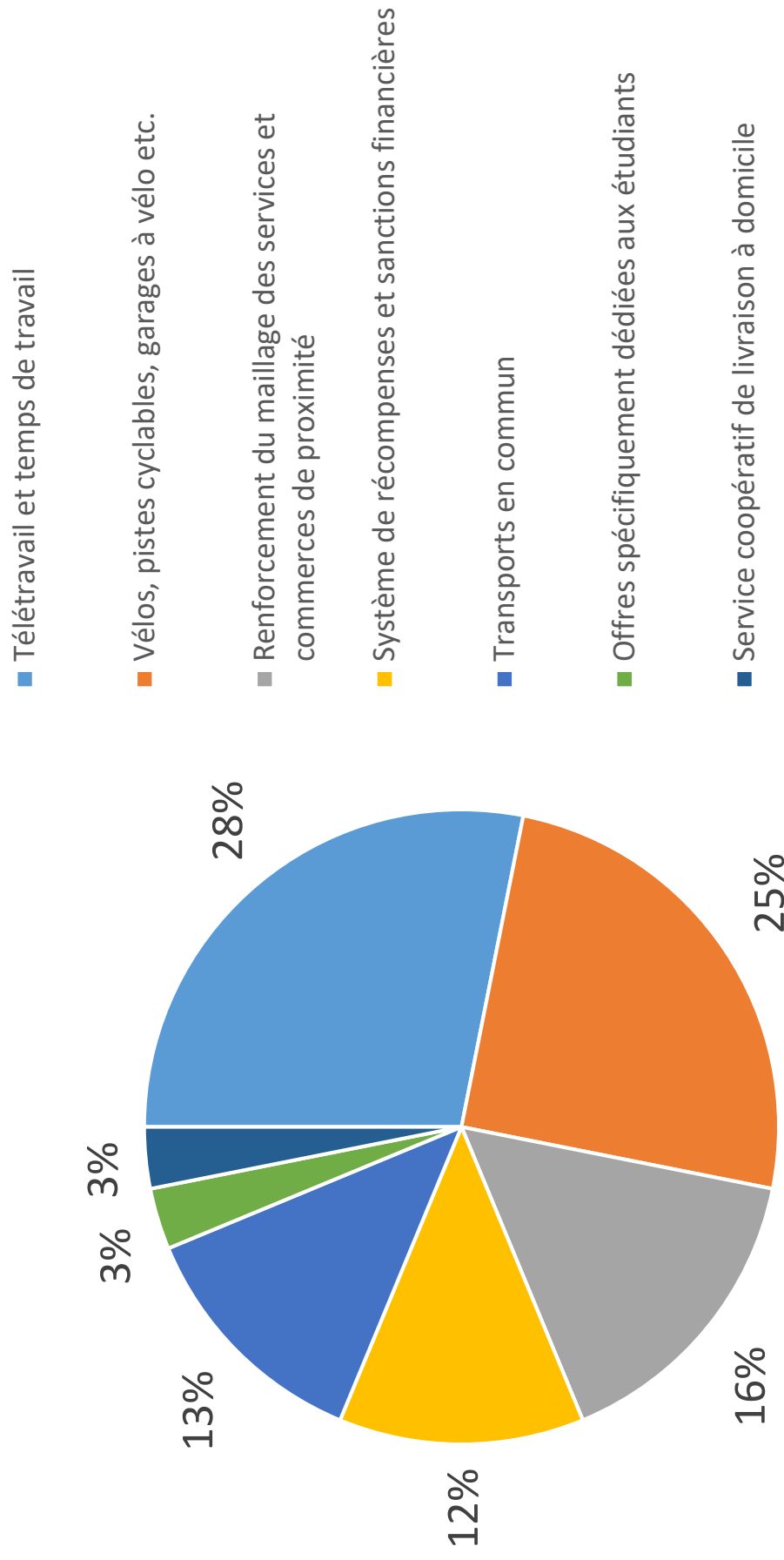
Ou encore *Mesures liées à la pratique du stop, dépollution et miniaturisation du parc automobile, incitation à la création de pédibus, prime à la vente de sa voiture, exonération de taxes lorsque l'on ne possède pas de voiture, voitures électrique en partage, téléphérique urbain , travailler en transfrontalier, services et commerces de proximité pour une mobilité en proximité, ...*

RESULTATS PAR QUESTION / Adapter nos modes de vie

🔗 **ADAPTER NOS MODES DE VIE** - Comment adapter nos modes de vie (*adaptation d'horaires, télétravail,...*) pour agir sur nos déplacements et développer des mobilités plus vertueuses ?

Part de thématiques récurrentes des contributions

« Adapter nos modes de vie c'est agir sur... »





Des propositions liées à l'organisation du travail (28% des contributions) :

- ❑ Des mesures pour encourager le télétravail (partiel ou total) ;
- ❑ Des prises de poste flexibles avec des horaires échelonnés, notamment pour fluidifier les horaires d'affluence sur les routes ;
- ❑ A l'échelle nationale, d'engager des réflexions sur la durée légale du temps de travail (parce que l'utilisation de modes doux prend plus de temps, et parce que le format des congés annuels ne favorise par l'utilisation de modes « lents » pour voyager, au profit de l'avion) ;
- ❑ La multiplication des espaces de « *coworking* » (lieux de travail à partager).

« Inciter les entreprises à utiliser le télétravail ou le travail à distance (pour les métiers qui le permettent), multiplier les lieux de "coworking". Et, là ça dépasse les compétences de la MEL, faciliter les changements d'entreprise afin de se rapprocher de son lieu d'habitation en s'inspirant par exemple du mouvement de certains fonctionnaires. »



Des propositions liées à l'utilisation du vélo (25% des contributions) :

- ❑ Porter une attention particulière à l'égard des communes rurales, pour lesquelles les équipements et aménagements dédiés à la pratique du vélo sont insuffisants ou inexistants (garages à vélo, bornes V'Lille etc.) ;
 - ❑ Améliorer l'offre de service liée aux vélos (proposer des vélos cargos, vélos en libre accès type V'Lille) ;
 - ❑ Enrichir les infrastructures liées à la pratique du vélo (généralisation d'abris vélos sécurisés) ;
 - ❑ Multiplier et améliorer les pistes cyclables, créer de véritables « vélo routes » ;
- Prévoir des offres spécifiquement pour les étudiants (notamment sur le campus de Moulins qui est engorgé par les voitures).

[en réponse à une proposition d'offre de vélos cargos en libre accès] : « Ce serait sympa. On n'a pas besoin de transporter tous les jours. Donc pour le quotidien les vélos classiques sont suffisants. Mais pouvoir disposer facilement s'un vélo pour transporter exceptionnellement du lourd va dans le bon sens. Cela diminue l'intérêt d'une voiture. »



Des propositions liées au renforcement du maillage des commerces et des services de proximité (16% des contributions) :

- ❑ Inciter les personnes à se déplacer plus à pied, en vélo, en transports collectifs, ou à utiliser différemment la voiture en ayant « *tous les besoins du quotidien (commerces, parcs, services, santé...) à moins de 15 minutes à pied.* »
- ❑ *Une déclinaison des commerces de première nécessité dans les lieux de passage de la métropole*
- ❑ Rapprocher le consommateur du producteur, par exemple via une expérimentation menée par la MEL de service coopératif de livraison à domicile, basé sur l'entraide.

« Il peut aussi être souhaitable d'avoir des commerces de première nécessité (*alimentaire, pressing, Relais colis*) et guichets administratifs, voire automates type La Poste, dans les couloirs des gros hubs de connexion, comme Pont de Bois, Gare Lille Flandre ou Porte des Postes. »

D'autres propositions liées à :

- ❑ Des **débats sur les systèmes de récompenses** (pour les utilisateurs de modes doux) et de sanctions financières (pour les automobilistes)
« On pourrait également récompenser quand la voiture reste garée au domicile avec des bons à utiliser dans les commerces de proximité. » / « Pas si c'est du stationnement sur la voie publique alors :). Les voitures passent déjà 96 % du temps en stationnement. Cet espace pourrait être utilisé pour un meilleur aménagement urbain (arbre, piste cyclable, trottoir plus large, etc.) »
- ❑ L'amélioration de **l'offre des transports en commun** (desserte des zones rurales, sécurité dans les transports)
Lutter davantage contre les incivilités, par exemple *« en mettant des sanctions dissuasives financièrement »*.
- ❑ Des mesures spécifiques dédiées aux **étudiants**
« Pour les étudiants: travailler avec les universités (de Lille ou la Catho) pour développer des parking vélos protégés, mais aussi peut-être mettre en place des systèmes de bons-points à échanger chez les commerçants de la MEL. Et ce sur TOUS les Campus !! (...)»

RESULTATS

ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DES STRUCTURES (ASSOCIATIONS, ENTREPRISES ET INSTITUTIONS)

(16 RÉPONSES)



Préconisations des structures ayant déposé leur contribution sur la plateforme de participation citoyenne:

☐ **Groupe MECS – groupe politique (MEL)**

Diminuer l'usage de la voiture (diminuer la construction de nouvelles routes, le stationnement disponible, concertation publique sur la Zone à Faibles Emissions)

Favoriser l'usage du vélo (développer les itinéraires ruraux, améliorer les pistes cyclables et créer des places de stationnement)

Favoriser la marche à pied (piétonisation des centres, sécurisation des voies)

Améliorer la qualité du réseau de transports en commun (conforter la tarification sociale, accélérer les travaux du doublement de la ligne 1 du métro, augmenter les amplitudes horaires des passages)

Penser les mobilités de manière transversale (décliner les objectifs du PDM à l'échelle des communes, appréhender les choix en matière d'urbanisme, d'aménagement du territoire, mais aussi de développement économique en fonction des flux de déplacements qu'ils génèrent)

☐ **Taxivélos Happymoov – entreprise**

Présentation de Taxivélo à assistance électrique

☐ **PUMSD – association**

Nuisances provoquées par les ralentisseurs envers les professionnels de la route et les riverains

L'ensemble de ces contributions est consultable sur la plateforme de participation citoyenne : [contributions des structures.](#)

Préconisations des structures ayant déposé leur contribution sur la plateforme de participation citoyenne:

☐ **MEL&VOUS – association de citoyens**

Développement des infrastructures de transports en commun

Traiter la saturation de la gare Lille Flandres

Valider ou non les villes d'appui telles que décidées dans le SDIT

La multiplication de « points de livraison de proximité »

Parcours ludiques de marche

Le choix de bus de petite ou moyenne capacité, sur certaines dessertes

L'intégration par les entreprises, dans le cadre des formations de préparation à la retraite, des problématiques de

La promotion du covoiturage par les entreprises

L'abondement par la MEL du forfait « mobilité durable » accordé par les entreprises basées sur son territoire.

☐ **Automobile Club du Nord de la France - association**

Ne pas restreindre l'usage de l'automobile quand on a besoin, mais modifier l'organisation du travail pour le restreindre, ou de décaler son usage dans le temps pour que tous les automobilistes ne se retrouvent pas en même temps sur la route (notamment pour les personnes qui résident en dehors de la MEL mais viennent y travailler)

☐ **Dest – utilisateur**

Accélérer la mise en place du SDIT

L'ensemble de ces contributions est consultable sur la plateforme de participation citoyenne : [contributions des structures.](#)

Préconisations des structures ayant déposé leur contribution sur la plateforme de participation citoyenne:

☐ **Vanwormhoudt - utilisateur**

*Prioriser la construction de pistes cyclables à celle de nouvelles lignes de tramway + Sécurisation des pistes existantes
Réaliser et résoudre les dix rond point "rouge" pour les cyclistes et piétons .
Installer des radars et caméras pour surveiller les limitations de vitesse*

☐ **Plume Mobility – entreprise**

Présentation de solutions en mobilité

☐ **Vivre à Hem Bouger à Hem - utilisateur**

*Créer des infrastructures cyclables (une passerelle cyclable et piétonne près de la zone Marcel Lecoœur)
Désaturer les flux de voitures
Végétaliser davantage les nouveaux projets d'aménagement
Améliorer l'entrée de ville par la D6D et réduire les nuisances sonores
Réseau express vélo et téléphérique urbain
Anticiper les futurs besoin en mobilité douce (vélos électriques autonomes par exemple)*

☐ **Two roule – entreprise**

Présentation de l'entreprise (actions de sensibilisation tout public)

L'ensemble de ces contributions est consultable sur la plateforme de participation citoyenne : [contributions des structures](#).

ET APRES ?

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



Les propositions et les avis recueillis ont permis **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 a été poursuivie par une démarche de conception participative / design de politique publique avec la **constitution d'un groupe de citoyens** (à partir des personnes s'étant déclarées volontaires durant la concertation dématérialisée) 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 phase de **consultation administrative** (collectivités, partenaires et acteurs du territoire), puis **une enquête publique**, 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 en 2023.



MÉTROPOLÉ
EUROPÉENNE DE LILLE

LE BILAN DE LA DÉMARCHE DE CONCEPTION PARTICIPATIVE

BILAN DE LA CONCERTATION
VOLONTAIRE



Plan de mobilité de la MEL

Bilan de la démarche de conception participative

Pistes de leviers en faveur de changements de
comportements pour une mobilité durable
dans la métropole lilloise.

Sommaire

Introduction	3
--------------	---

Un diagnostic immersif	14
------------------------	----

Des solutions ancrées	23
-----------------------	----

Les fiches actions et leurs fiches pratiques	31
---	----

Introduction

Le contexte de la mission

Dans le cadre de l'élaboration du projet de Plan de Mobilité, une concertation citoyenne volontaire a été proposée par la MEL, en préalable à l'arrêt de celui-ci, mi-2022.

Dans la continuité d'une concertation publique dématérialisée au printemps 2021, l'élaboration du Plan de Mobilité s'est appuyée sur une dimension participative et collaborative. L'objectif de cette démarche est de comprendre plus finement quels sont les comportements de mobilité quotidienne des habitants du territoire, pour penser progressivement leur évolution et tendre ainsi vers des habitudes plus vertueuses et respectueuses de l'environnement. La mobilité est un sujet dont on doit faire l'expérience de manière sensible, sur le terrain, en tentant d'aller au-delà des statistiques de fréquentation pour en comprendre finement les usages, pour identifier les forces et les limites des parcours territoriaux.

Cette démarche s'appuie donc sur deux dimensions :

- une dimension comportementale, qui vient étudier la façon dont la perception des parcours par les usagers oriente leurs choix de mobilité ;
- une dimension participative, réponse à la volonté de lancer une concertation citoyenne, qui vient placer les usagers au cœur de la démarche, en tant qu'observateurs et contributeurs aux propositions de solutions à envisager.

Les habitants du territoire détiennent une partie de « l'expertise » de la mobilité, celle de l'usage. Leurs témoignages, leurs expériences, leurs observations du quotidien contribuent à nourrir les analyses et les projets de la MEL en matière de mobilité.

Ce processus participatif vient s'inscrire dans une période particulière ; le contexte pandémique de 2020 est venu modifier les motifs et les comportements de mobilité et induire de nouvelles habitudes et de nouvelles contraintes sur le territoire métropolitain. Ce contexte peut être pris comme une opportunité offrant la possibilité de prendre un virage franc, sans pour autant faire table rase des problématiques déjà existantes.

Utiliser différemment la voiture, marcher sur de courtes distances, prendre les transports en commun, se servir davantage de son vélo, se mettre à la trottinette, combiner ces différents modes de transport entre eux... Les pratiques de mobilité se diversifient progressivement sur l'ensemble du territoire, que l'on se trouve en milieu urbain, péri-urbain, semi-rural ou rural.

Au-delà de dimensions plus techniques comme les taux de fréquentation, le niveau de satisfaction recueilli des usagers, la fréquence disponible, etc., cette mission de concertation citoyenne a aussi prêté

attention à la désirabilité de la mobilité, c'est-à-dire à la perception qu'en ont les habitants et à la façon dont cela influence leurs comportements de mobilité.

En effet, nos choix de transport ne sont pas que des choix rationnels liés aux coûts et aux temps de trajet, mais mêlent des qualités d'expérience, de flânerie, de temps social, de sentiment de sécurité.

Cette mission apporte donc, en complément des éléments techniques d'écriture du Plan de Mobilité (diagnostic, objectifs de mobilité à long terme, déclinaisons d'un plan d'action pour tous les modes, gouvernance, etc.) :

- un diagnostic sensible de la perception des parcours de mobilité des habitants participants à la démarche ;
- un ensemble de propositions d'actions visant à améliorer certaines expériences de mobilité pour tendre vers des pratiques plus vertueuses.

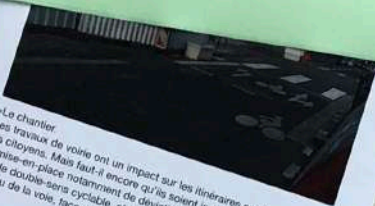
Cette démarche de diagnostic, d'analyse, d'idéation et de conception a été accompagnée par l'agence de design d'intérêt général Vraiment Vraiment et l'agence d'accompagnement en sciences comportementales appliquées NF Études.

DÉTAILS DE VOIRIE VÉLO

...que de confort, pas
...aux détails de roulement
d'entretien

Rond point Porte des
Postes
Gustave
ille

PAS DE PRISE
EN COMPTE DES VÉLOS LORS
DES CHANTIERS



«Le chantier
Les travaux de voirie ont un impact sur les itinéraires empruntés par
les citoyens. Mais faut-il encore qu'ils soient indiqués en amont, avec
la mise-en-place notamment de déviations. Ici, les travaux empiètent
sur le double-sens cyclable, obligeant les cyclistes à se déplacer au
niveau de la voie, face aux autres véhicules arrivant en sens inverse.»

MEL - Viamont Viamont - NF Études - POC Plan de Mobilité

18

Tactiques de
contournement
Vélo

Ne pas prendre un gros
essac même si il est oméragé



école de Don - domicile ; circuit pé-
pour éviter rue principale fortement cir-

MEL - Viamont Viamont - NF Études - POC Plan de Mobilité

29

MEL - Viamont Viamont - NF Études - POC Plan de Mobilité

30

Parking Velo

Don

Lille Flandres

Parking collect



... nous avons à côté de la mai-
... sur cette photo par exemple.



Centre médical (et)



Le parking SNCF de la gare Lille Flandre proche de la voie
Conflit d'usage : vélos aux abords de la voie

MEL - Viamont Viamont - NF Études - POC Plan de Mobilité

Conflit TC
V.S
Vélo

Gare Porte de Douai



«Et voici la partie que j'aime bien : quand tu prends la ligne 1 direction
Faches, au niveau de la Gare Porte de Douai, la séparation des pas-
sages voitures et le couloir assez large du bus et vélo est plutôt bien
pensé et mis en place. J'aimerais bien que tout les endroits de la MEL
soient pensés de cette manière. J'ai souvent du plaisir à rouler là car
je sais que c'est sécurisé par rapport au reste.»

MEL - Viamont Viamont - NF Études - POC Plan de Mobilité

100

CONFLIT D'USAGE
PIÉTONS
VÉLO

Boulevard Jean
Baptiste Lebas

Les photos du diagnostic immersif, réalisées par les habitants
eux-mêmes, comme base de réflexion lors d'un atelier participatif

DES INFRA
CYCLABLES

Une dimension comportementale

L'approche comportementale propose un regard centré sur les sources et les déterminants souvent cachés des perceptions, des choix et des comportements que l'on réalise au quotidien.

En s'appuyant sur les données des recherches en sciences cognitives et en psychologie (voire en neurosciences et en sciences sociales), l'approche comportementale vise à identifier les logiques de perception, de raisonnement, de décision et de motivation qui sont à l'origine des usages et des comportements observés.

Dans le domaine de la mobilité, l'approche comportementale apporte un regard sur les facteurs environnementaux, sociaux ou encore émotionnels qui interviennent dans les logiques d'usage et dans les expériences des usagers, et qui peuvent en partie expliquer les comportements et proposer des clés pour accompagner leurs changements.

Initier des changements de comportement en s'appuyant sur les sciences comportementales nécessite alors de se focaliser non seulement sur ce qui détermine les comportements existants, mais également sur les facteurs qui peuvent faciliter ou encourager l'évolution de ces comportements et la transformation des habitudes des usagers.

Sous le volet psychologique, trois facteurs principaux sont susceptibles d'influencer le comportement d'un individu :

- le facteur de la désirabilité du changement et de ses conséquences (« j'ai envie de changer »)
- le facteur de la conviction que le changement peut être possible (« je peux changer »)
- le facteur du contexte social et physique favorable à ce changement (« mon environnement me permet de changer »).

En particulier, dans les changements d'habitudes en matière de mobilité, l'apport des notions de sciences comportementales dans le processus participatif permet d'analyser comment les perceptions de l'espace et du temps, les relations aux autres, les normes sociales ou encore les motivations interviennent dans les intentions des usagers d'adopter de nouveaux comportements.

Comment passer de l'intention, à l'action ?

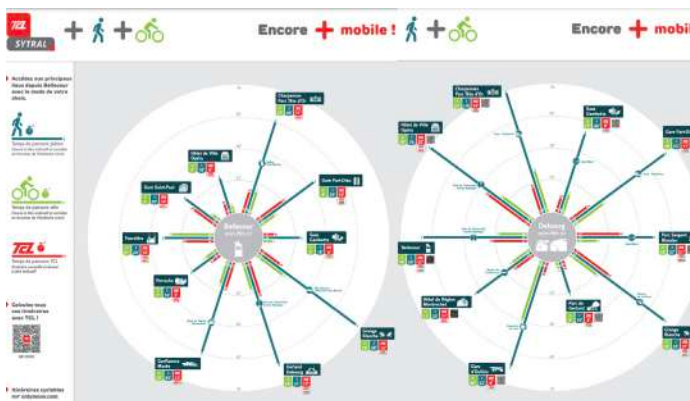
Nombreux sont ceux qui font des listes de bonnes résolutions (sport, santé, environnement...), mais ont du mal à mettre en place au quotidien leurs bonnes intentions. Le passage de l'intention à l'action constitue également un angle d'analyse privilégié des sciences comportementales puisqu'on constate, dans tous les domaines, que les connaissances, les informations, ou encore les intentions ne suffisent pas à déclencher les changements de comportement. Se constitue donc ce qu'on appelle un « fossé » entre les connaissances et les actions, qui demande à comprendre quelles sont les logiques de pensée qui conduisent les personnes à ne pas mettre en œuvre des comportements et des changements que, pourtant, elles semblent souhaiter.

Ce regard comportemental permet de discerner dans des parcours de mobilité ce qui va produire une certaine expérience et certains usages, en lien avec des dimensions subjectives comme l'état d'esprit, l'état émotionnel, les motivations ou encore les représentations. Ces facteurs subjectifs sont aussi influencés par les environnements, les aménagements, les informations, ou encore des dimensions aussi générales que les ambiances urbaines.

Le processus participatif du plan de mobilité va s'appuyer sur ces notions de sciences comportementales pour chercher à comprendre finement les comportements et expériences de mobilité. Quels sont les ressentis des usagers ? Sur quelles bases ces ressentis se construisent-ils ? Quelles décisions et comportements cela engendrent-il ? Quels facteurs pourraient faire évoluer ces comportements ?

La compréhension de ces comportements permet par ailleurs d'identifier des situations qui peuvent contribuer à créer des situations d'inégalités entre les usagers. En effet, les sciences comportementales s'attachent à intégrer la diversité des profils de usagers (âge, attitude, préférences, habitudes...) dans leur contexte (moment de la journée, but du trajet...) afin de mieux analyser les perceptions et les vécus. Ainsi, la compréhension des leviers psychologiques permet de travailler l'accessibilité socio-cognitive des espaces publics pour tous et en particulier pour les personnes vulnérables, les femmes ou encore les enfants.

Les sciences comportementales s'intéressent davantage à ce qui précède, encourage ou dissuade les comportements, ou encore aux émotions, significations ou intentions que produisent la réalisation de certains comportements. Couplées à des méthodologies de design participatif, elles permettent, dans ce processus, de penser des solutions qui amèneraient les usagers à adopter de nouveaux comportements.



À Lyon, des affiches comparent les temps de trajets en fonction du mode de déplacement et suggèrent de nouveaux comportements aux usagers en les aidant à choisir leur mobilité.



Aux Pays-Bas, des marquages au sol favorisent des comportements plus prudents à vélo, en induisant par exemple ici un rétrécissement de la voie.



Un groupe d'habitants participants lors d'une balade urbaine collective, pour identifier ensemble les éléments irritants de leurs parcours.

Une dimension participative

Le regard comportemental et l'analyse des habitudes de chacun vient s'appuyer sur le vécu des usagers et la perception qu'ils ont de leur parcours.

Pour les comprendre finement, le processus de diagnostic et d'idéation se construit au travers du regard et des expériences des habitants et en les faisant prendre part directement aux différentes étapes de travail.

Diagnostic immersif sur le terrain, idéation collective, remise en perspective opérationnelle des solutions avec les agents de la MEL ; les différentes étapes de ce processus se sont appuyées sur une démarche d'intelligence collective, en intégrant directement les usagers au cœur des réflexions posées. Cette méthodologie de design des politiques publiques accompagnée et outillée par les équipes de designers de Vraiment Vraiment, les analystes en sciences comportementales de NF Études et les agents de la MEL a permis de faire participer activement un panel d'usagers tout au long de la démarche.

En s'appuyant sur la consultation publique dématérialisée « Réinventons les déplacements du quotidien » réalisée au printemps 2021, un panel d'habitants volontaires a été constitué et quinze personnes ont ainsi pu être mobilisées tout au long du processus de travail. Sans se connaître au préalable entre-eux et vivant aussi bien dans des secteurs urbains centraux que périurbains, tous ces habitants volontaires ont été invités à participer activement aux différents moments de travail organisés appelés « ateliers », allant du diagnostic terrain jusqu'à l'idéation de solutions.

Utilisateurs des transports en commun ou des mobilités actives, adeptes de la marche à pied ou automobiliste ponctuel, si leurs profils au regard de leurs habitudes de déplacements sur le territoire les distinguent, tous sont en revanche convaincus de la nécessité d'entamer un mouvement pour tendre vers des mobilités plus respectueuses de l'environnement, moins polluantes et plus conviviales. Cette convergence d'opinions et de volonté de changement ainsi que le nombre restreint de participants ne permet pas de représenter largement l'ensemble des profils usagers présents sur la MEL. Ce panel de quinze habitants nécessite donc de constamment conserver une posture de prise de recul pour considérer plus largement la diversité réelle des mobilités sur le territoire en dehors de celles observées au sein du panel. Cette notion a été introduite aux habitants participants dès le début du processus de travail pour les inviter à dépasser leur seul point de vue personnel et à étendre leur attention aux pratiques autour d'eux.

Un cadre bienveillant et pédagogique, présentant à chaque étape la posture attendue des participants et accordant notamment de la valeur au temps qu'ils dédiaient à ce travail, a permis de leur donner la parole tout en les initiant aux méthodologies de design des politiques publiques et à quelques notions de sciences comportementales. En effet, la compréhension du cadre du projet et des méthodes appliquées a été essentielle pour permettre aux participants de se sentir pleinement partie prenante du processus et de s'y investir.

La dimension de « changement des comportements de mobilité » portée par cette démarche nécessite que les participants puissent pleinement saisir les notions qui y sont liées. Expérience de parcours, confort cognitif, accessibilité, facteurs émotionnels... sont autant d'éléments qui se distinguent d'une réflexion portée autour de l'infrastructure ou de l'offre de services disponible sur le territoire. L'appropriation par les participants de ces notions plus sensibles a été l'objet d'une attention particulière tout au long de la démarche pour conserver le prisme de la mission portée par la MEL.



Un atelier participatif avec le panel d'habitants de la MEL.

Cette méthodologie participative se décompose en plusieurs étapes, visant à penser un ensemble de leviers qui contribuent à déclencher des changements de comportements dans les habitudes de mobilité des habitants de la MEL.

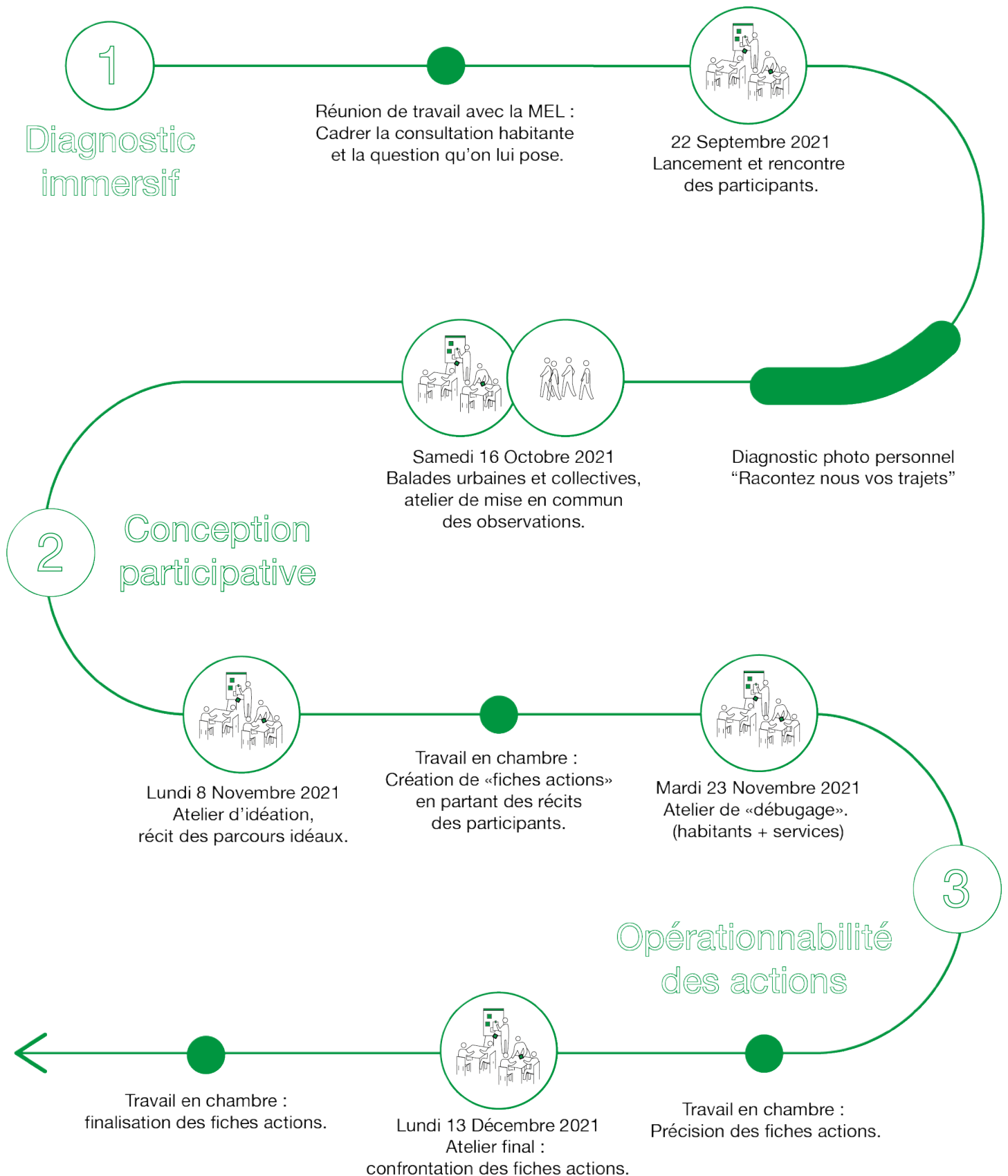
Trois grandes phases ont structuré cette démarche collective :

- un diagnostic immersif, réalisé directement par les habitants du panel eux-mêmes et visant à comprendre finement quels étaient les irritants ou au contraire les incitants qu'ils rencontraient sur leur parcours et qui pouvaient éventuellement influencer leur façon de se déplacer ;
- une phase de conception participative avec pour objectif de se saisir des éléments identifiés auparavant pour être à même de suggérer de nouvelles solutions, ajustements, prolongements de projets ou structures déjà existantes qui permettraient d'inviter les habitants du territoire à de nouvelles habitudes de mobilité plus vertueuses ;
- une phase dite de "prototypage", qui a consisté à identifier concrètement des pistes de projets opérationnels et à les détailler le plus finement possible dans le cadre de cette première phase d'identification et de conception participative de leviers. Cette dernière étape a permis de constituer la matière finale de ce processus de travail en proposant un ensemble de « fiches actions » sous la forme d'intentions de différentes échelles pouvant être déployées sur le territoire de la MEL pour augmenter la portée de dispositifs ou de projets existants, ou bien en proposer de nouveaux.

Au travers de chacune de ces étapes, et donc tout au long du processus de travail, les habitants participants du panel ont été activement mobilisés et ont contribué à l'ensemble des réflexions. Des moments de rencontres et d'ateliers organisés de façons régulières ont permis d'instaurer un rythme de travail favorisant leur engagement et leur aisance avec le sujet. Des moments d'échanges et discussions directement avec les agents de la MEL ont également permis de croiser des points de vue plus opérationnels avec les suggestions des habitants participants. Progressivement, les pistes de solutions émergeant des moments d'ateliers collaboratifs se sont donc affinées, assurant une cohérence entre les attentes des usagers et la faisabilité de certains projets, notamment vis-à-vis des chantiers déjà en cours.

Les deux premières phases de travail sont présentées plus en détail dans la suite de ce fascicule. Les résultats de la troisième phase font l'objet d'un format dédié en fin de document sous la forme de « fiches actions » qui présentent de façon structurée et opérationnelle les solutions travaillées lors des ateliers.

Calendrier de projet



Un diagnostic immersif

Observer : une démarche personnelle et ouverte

Comprendre les habitudes de mobilités sur un territoire au travers d'une dimension comportementale nécessite d'aller au-delà des chiffres et des statistiques sur les usages et infrastructures observés localement.

Nous ne cherchons pas ici à comprendre les tendances des pratiques de mobilité sur le territoire mais plutôt à identifier comment et pourquoi un comportement vers une mobilité vertueuse va être tantôt freiné, bloqué, empêché, ou au contraire incité, favorisé, facilité et identifier alors leurs déclencheurs

Qu'est-ce qui me plaît sur ce trajet et me donne envie de le faire à vélo ? Qu'y a-t-il ici qui me déplaît et ne m'incite pas à prendre les transports en commun ? À quel moment de mon trajet ai-je pensé que j'aurais mieux fait de prendre ma voiture ?

Pour identifier et comprendre ces éléments nous avons confié le travail du diagnostic aux habitants participants directement, en les plaçant ainsi au cœur du processus de compréhension du terrain et des usages.

Ce travail d'observation a permis de révéler des dimensions allant au delà des infrastructures ou services disponibles, en prenant en compte d'autres aspects des trajets effectués, tels que :

- l'inclusivité, vis-à-vis des situations de handicap, de mobilité réduite, du genre, de l'âge, des niveaux d'anxiété... ;
- la désirabilité, qui se situe dans la facilité de parcourir son trajet, la possibilité de flâner, le temps social offert, le sentiment de sécurité, le plaisir qu'on y prend ;
- l'impact sur l'environnement d'un point de vue spatial, au niveau de la qualité de l'air ressentie, de la pollution sonore ou visuelle, de l'effet de rupture ressenti sur un espace ;
- l'adaptabilité envisagée, soit la capacité à

recomposer son trajet en fonction d'aléas urbains ou d'étapes occasionnelles ;

- la préparation au trajet, ce que l'utilisateur doit anticiper en amont de son déplacement, ce que cela implique en matière d'organisation et d'équipement.

Pour effectuer ce travail d'observation et d'enquête, chaque habitant a reçu un « kit de diagnostic photo », leur permettant d'identifier les postures de reporters à adopter dans cette mission pour raconter leur trajet personnel, qu'il s'agisse d'un trajet quotidien ou plus ponctuel, voire, jamais réalisé auparavant. Gênes, imprévus, bonnes surprises, chemin agréable, comportement d'autres usagers observés ; les habitants participants ont su être attentifs à un ensemble de détails pour raconter finement leur expérience de mobilité et ainsi identifier progressivement un ensemble d'irritants et d'incitants.



Le kit diagnostic photo distribué aux participants pour les guider dans leur reportage personnel.



«A ce carrefour, une des quatre rues possède un passage protégé pour les piétons, les 3 autres non. Ma priorité de piéton est-elle la même sur les quatre rues?»

Lille
le de Tenremonde,

Avenue Kennedy,
Lille

«Tout le long de l'avenue KENNEDY, quand on a le Zénith dans le dos, c'est une piste cyclable dédiée, à double-sens, sur un trottoir bien à part, tout le long de la cité administrative.»

«J'en ai pour deux minutes. Concrètement, un bus et un vélo en même temps, ça ne se fait pas. Les raisons de ces comportements sont multiples : manque d'information, manque de visibilité, manque de respect des règles de la route... Mais la présence de séparateurs physiques entre les voies réservées aux automobiles et les voies de bus ou bandes cyclables pourrait limiter ces conflits entre usagers de la route.»

Lille

Don

Lille

Gare de Don

Un aperçu des photos réalisées par les participants.

Relier : passer à une dimension collective

La centaine de photos légendées rassemblées en moins d'un mois par les participants a permis de constituer une première base d'analyse.

Capturées dans des endroits très divers de la métropole (urbains et périurbains), le récit photographique des parcours de chacun est venu révéler un ensemble d'incitants et d'irritants lors des différentes expériences de mobilité. Cette matière a servie de base d'analyse et de projection tout au long du processus, notamment lors de la phase d'idéation, permettant ainsi de se référer à un vécu concret lors de cette étape.

Pour faire la transition de l'observation personnelle à l'analyse collective, les habitants participants se sont réunis pour un atelier de balades urbaines en groupe sur une demi-journée. Organisées dans la centralité lilloise, trois trajets distincts comportant chacun deux modes de transports sont proposés aux participants :

- un trajet à pied et en bus;
- un trajet en bus et en métro (et à pied) ;
- un trajet à vélo et en tramway.

En groupes constitués de façon aléatoire, les habitants participants suivent en autonomie l'itinéraire qui leur est confié par les designers de l'équipe de Vraiment Vraiment qui les accompagnent durant le parcours avec un agent de la MEL. Contrairement aux observations réalisées personnellement au cours de leur diagnostic photo individuel, le fait de se déplacer à plusieurs a ici permis aux participants de prendre du recul sur leur expérience en prenant davantage conscience de la diversité des ressentis et des parcours possibles, et en étant alors à même d'identifier ensemble des éléments imperceptibles seuls.

En mettant ainsi en parallèle les résultats du diagnostic photo personnel et les observations réalisées pendant ces balades urbaines, les participants sont parvenus à établir une matrice des irritants et des incitants rencontrés qui conduisent à différents comportements de mobilité. Qu'est-ce qui vient bloquer la fluidité de mon parcours ? Cela se produit-il souvent ? Qu'est-ce qui a facilité mon itinéraire ? Est-ce récurrent ? Cette base d'analyse fine et sensible a permis d'alimenter la phase d'idéation à venir de façon structurée, en cherchant à répondre directement à des « perturbations » rencontrées sur les parcours de mobilités.



Des extraits des balades urbaines des groupes à pied et en bus et du groupe à vélo et en tramway.

Le parcours.

Groupe A, pieds et bus.

N'hésitez pas à faire des pauses pour observer et discuter avec votre groupe!



MEL • Vraiment Vraiment • NF Études

Le parcours.

Groupe B, bus et métro.

N'hésitez pas à faire des pauses pour observer et discuter avec votre groupe!



MEL • Vraiment Vraiment • NF Études

Le parcours

Groupe C, vélo

N'hésitez pas à faire des pauses



Quelles questions se poser ?

Quelques pistes de réflexions pour bien annoter votre trajet.

Appréhender mon trajet.

De quoi vais-je avoir besoin ?
Comment est-ce que je me prépare, avec quel outil ?
Qu'est-ce qui pourrait améliorer mon confort ?

Prendre des choix.

Où regarder quand j'ai un choix à faire ?
Comment se promène mon regard ?
Qu'est-ce qui me gêne ?
Qu'est-ce qui m'aide ?

Y'a-t-il trop d'informations ? Ou trop peu ?
Sont-elles faciles ou difficiles à traiter ?

Entre combien d'options j'hésite ?
Comment faire confiance à mon choix ?

Avoir de l'espace.

Quels sont les obstacles que je rencontre ?
Sont-ils irritants parce que non prévisibles, ou injustes ?
Ai-je le sentiment qu'on me donne une place ?

Les outils pour accompagner la balade urbaine collective.

Est-ce que je prends du plaisir à me déplacer ?
Est-ce que je peux en profiter pour faire autre chose d'agréable ? Flâner ? Profiter d'un service ?



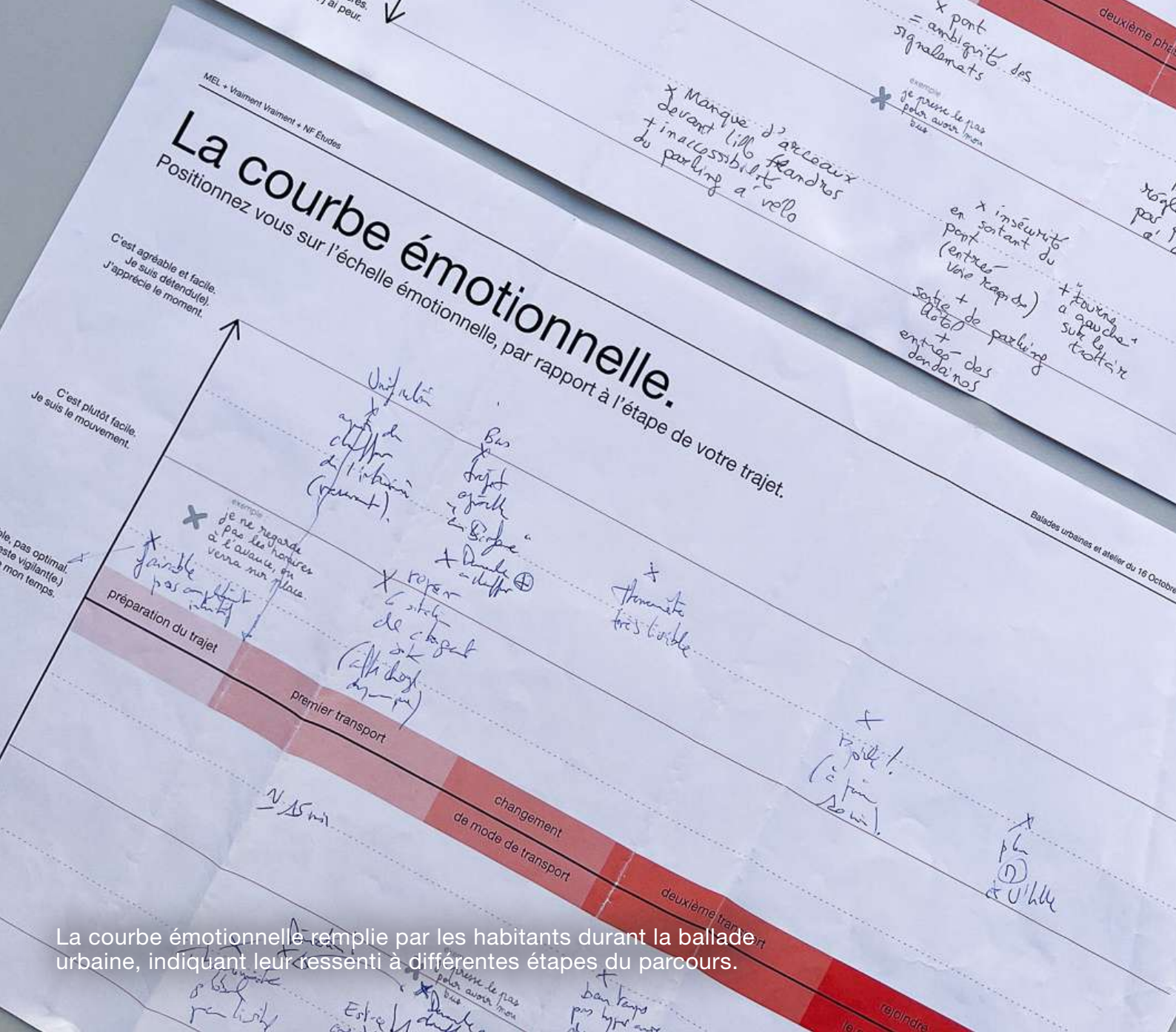
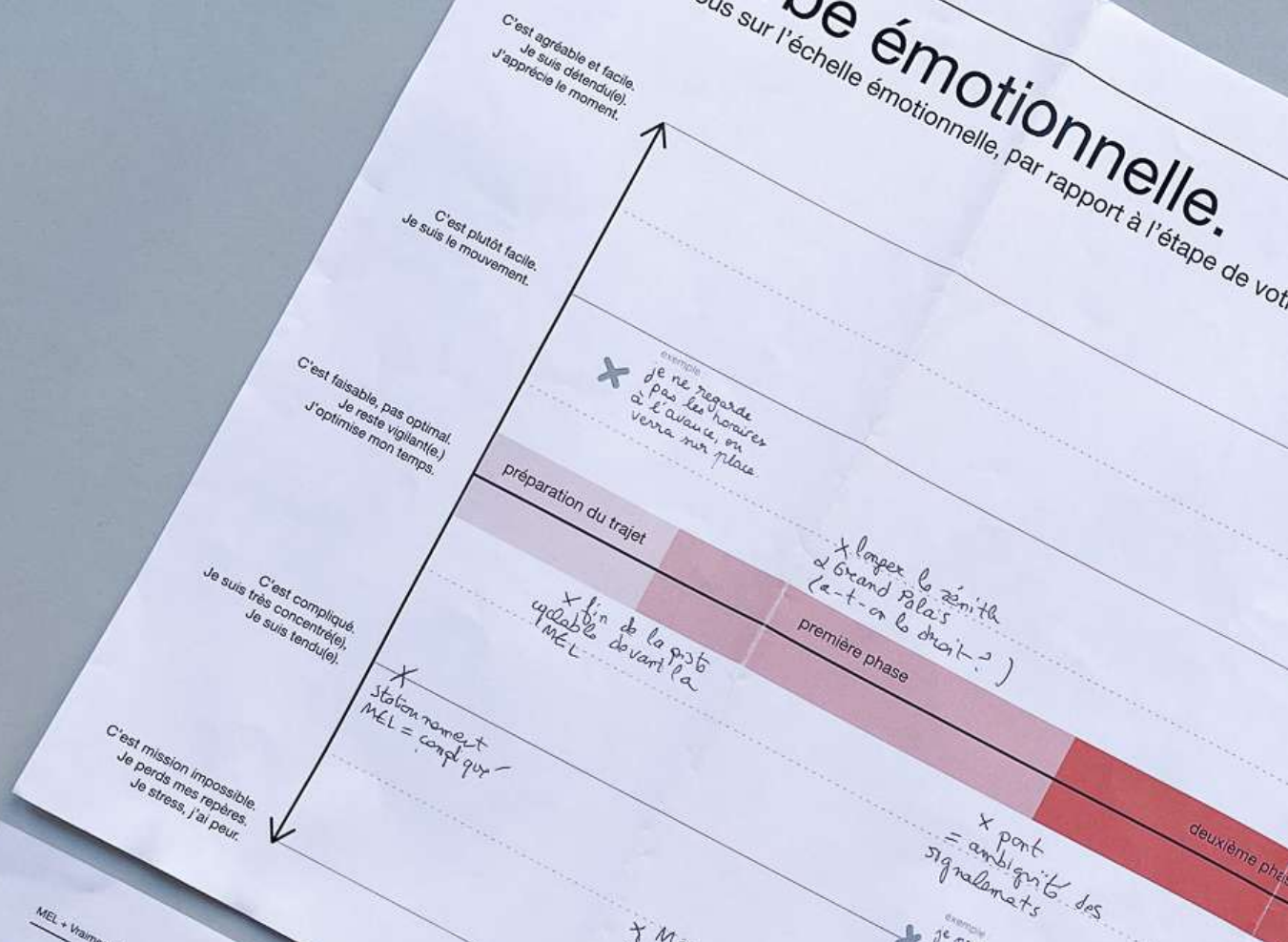
systématique
et partout

très ponctuel
et propre
à un lieu

incita

tant

Table d'atelier avec les habitants, reprenant les irritants et incitants identifiés.



La courbe émotionnelle remplie par les habitants durant la ballade urbaine, indiquant leur ressenti à différentes étapes du parcours.

Analyser : la dimension multimodale et intermodale

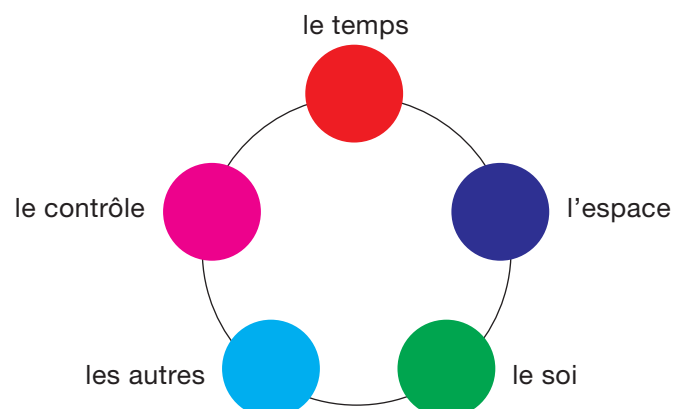
Dans ce diagnostic immersif, la mobilité a été considérée dans son ensemble, c'est-à-dire sur un trajet dans son intégralité, et non pas autour d'un seul mode de transport.

C'est en effet dans la facilité à passer d'un mode de transport à un autre que réside la fluidité d'un parcours. La flexibilité et l'adaptabilité intuitive vont faciliter les déplacements des usagers et ainsi une possible transition vers des habitudes plus vertueuses. C'est dans cette dimension multimodale et intermodale que nous avons poursuivi le travail d'analyse des incitants et des irritants présents sur un trajet sur le territoire de la MEL.

Plusieurs années de recherche sur les problématiques de mobilité ont amené à proposer un modèle d'explication de l'expérience de mobilité, qui permet à la fois de disposer d'une grille d'analyse des expériences de mobilité et d'un ensemble de leviers pour améliorer l'accessibilité des transports, leur pratique et leur expérience par les usagers. Ce modèle, utilisé dans le cadre de cette démarche comme une grille de lecture des environnements, des comportements et des leviers de changement, propose cinq dimensions de compréhension.

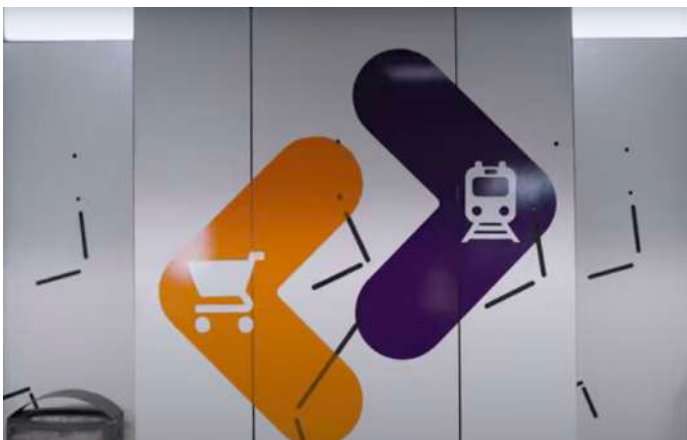
Selon ce modèle, l'expérience et les comportements de mobilité reposent à la fois :

- sur des dimensions temporelles (« le temps ») qui renvoient à la pression temporelle, au sentiment d'urgence et à la capacité à se projeter et à planifier ;
- sur des dimensions spatiales (« l'espace ») qui renvoient à la compréhension et à la capacité à lire l'espace et à s'orienter ;
- sur des dimensions liées à l'identité personnelle (« le soi ») qui correspondent aux sentiments que peuvent avoir les usagers d'être considérés, d'être à leur place ;
- sur des dimensions liées à l'identité sociale (« les autres »), qui renvoient aux relations aux autres, au sentiment de solidarité, ou au contraire à la défiance ;
- et enfin sur des dimensions liées au contrôle (« le contrôle »), qui correspondent au sentiment de capacité, de choix, et d'appropriation qui apporte l'expérience de mobilité.



Ce cadre d'analyse et les leviers qu'il permet d'imaginer pour améliorer l'expérience de mobilité et inciter aux changements de comportements, illustre comment les sciences comportementales peuvent offrir un regard et proposer des axes spécifiques pour aborder la question des mobilités urbaines. Il a permis, dans le cadre de cette démarche, d'analyser les parcours des usagers en fonction de ces cinq dimensions d'expérience, et de déterminer ce qui dans l'environnement et les services proposés pouvait venir améliorer ou au contraire réduire la qualité des dimensions d'expérience.

Ces dimensions ont à la fois orienté le regard pour comprendre les usages et leurs environnements, apporté des clés de compréhension, mais aussi permis d'identifier les sources des irritants et des problématiques soulevées par les usagers pour alimenter le travail de créativité en s'assurant de sa cohérence avec des leviers cognitifs et comportementaux pertinents.



Par exemple, dans la Gare de Lyon Part-Dieu, différents dispositifs ont été mis en place en visant à réduire la charge cognitive des voyageurs. Ici, vis-à-vis de la dimension temporelle, grâce à une signalétique permettant aux voyageurs de trouver très facilement et très rapidement leur orientation.



Ces dispositifs de signalétique ont permis de réduire de 25 % le taux d'hésitation à la sortie du métro dans la Gare de Lyon Part-Dieu en visant les mécanismes cognitifs des choix d'orientation. Cela rend le déplacement plus agréable et plus accessible aux usagers.



Ici, dans une notion de dimension spatiale, en encourageant de nouveaux parcours par exemple en incitant à prendre l'escalier plutôt que l'escalator pour réduire la congestion dans la circulation à la sortie du métro et faciliter le parcours, le rendre plus fluide moins anxiogène pour le voyageur.

Des solutions ancrées

Rendre concret

Le travail de diagnostic immersif réalisé précédemment permet d'alimenter finement en s'appuyant sur l'expérience des usagers, une nouvelle étape d'idéation. L'objectif ici est de proposer des solutions permettant d'atténuer ou de faire disparaître des irritants rencontrés sur le parcours de mobilité, en mettant en place des éléments incitatifs à des comportements de mobilité plus vertueux, plus responsables, accessibles et faciles.

Un premier atelier de co-création avec les habitants participants a été organisé pour les inviter à se projeter dans une nouvelle perspective, propice à la création de nouveaux scénarios de mobilité. Au travers d'un jeu de rôle en groupe, les participants ont pensé un trajet étape par étape répondant aux besoins de mobilité du personnage fictif qu'ils incarnaient. En se mettant ainsi dans des situations de parcours inédites, les participants ont collectivement pensé à des éléments pratiques qui viendraient ponctuer, agrémenter, faciliter un trajet et le rendre ainsi plus accessible à tous. Cette posture de jeu de rôle a permis aux participants de prendre du recul vis-à-vis de leurs propres observations en s'appuyant sur les irritants déjà relevés précédemment, voire d'en identifier de potentiels nouveaux.

Ce trajet fictif a notamment permis de prendre en considération l'expérience de mobilité dans son ensemble avec différents modes de transport mis bout à bout, amenant ainsi à des typologies d'irritants très diverses. Transformer ces expériences de mobilité en des temps faciles, fluides et accessibles, a amené les participants à imaginer un ensemble d'incitants qui cumulés permettraient de pousser les usagers à des choix de mobilité plus vertueux, moins polluants.

En s'appuyant sur les 5 leviers comportementaux identifiés précédemment et sans modifier le niveau d'infrastructure existant sur la MEL, les participants ont ainsi suggéré une soixantaine de dispositifs, d'objets, d'aménagements légers, de services et de détails qui pourraient contribuer à amener les voyageurs à opter pour un nouveau comportement de mobilité en atténuant ou en faisant disparaître l'effet désincitatif de certains éléments de parcours pour au contraire venir augmenter la facilité, la fluidité, et le caractère agréable d'un trajet.

Cette étape de co-conception habitante s'est poursuivie avec les agents de la MEL directement. Lors

d'un second atelier dit de « débogage », l'ensemble des éléments incitatifs imaginés par les occupants sur les trajets du jeu de rôle, ont été présentés à un groupe d'agents de la MEL travaillant autour du sujet de la mobilité. Leur expertise, leur connaissance du terrain et leur capacité à relier des suggestions de solutions à d'éventuels sujets et projets déjà identifiés et en cours sur le territoire ont permis de donner une dimension plus opérationnelle, d'opportunité ou de faisabilité, aux propositions faites par les habitants participants.



Une des tables de l'atelier d'idéation, avec un parcours composé par l'un des groupes de participants.



Une des tables de l'atelier avec les habitants et les agents de la MEL, parcourant ensemble les 60 actions issues de l'atelier d'idéation.

« Le samedi en ville. »

« Un Samedi après-midi, une visite au musée suivie d'une promenade dans le centre ville. »

Lille Métropole Musée d'art moderne
1 Allée du Musée
Villeneuve-d'Ascq

Le Bateau Livre
154 Rue Léon Gambetta
Lille

Les règles du jeu.

Dans l'environnement actuel, avec le niveau d'infrastructure actuel, composez votre trajet.

C'est un trajet qu'on a envie de faire, qui invite à une mobilité durable.

→ pensez aux services, aux objets, aux ambiances qui changeraient tout ; objectif «le détail qui tue !»

→ n'allez pas trop loin ; on ne pourra pas vous garantir la construction de ce pont cyclable qui enjambe la MEL, ni des navettes volantes.

Les règles du jeu.

Dans l'environnement actuel, avec le niveau d'infrastructure actuel, composez votre trajet.

C'est un trajet qu'on a envie de faire, qui invite à une mobilité durable.

→ pensez aux services, aux objets, aux ambiances qui changeraient tout ; objectif «le détail qui tue !»

→ n'allez pas trop loin ; on ne pourra pas vous garantir la construction de ce pont cyclable qui enjambe la MEL, ni des navettes volantes.



Les outils pour l'atelier d'idéation : se projeter dans un trajet fictif et construire un parcours fluide.

service

d'in
des arr
en commun
(proximité immédiate
une entrée)

accessibilité

orientation

«C'est très pénible en tant que piéton de devoir traverser un parking pour
atteindre l'entrée.»

2035

infrastructure

«...ce pour s'asseoir dans l'abri bus est réduite pour laisser la place à 2
pages publicitaires.»

2021

2035

action n°43
Faciliter la compatibilité entre
deux modes de transports
avec des accès adaptés.

accessibilité

intermodalité

infrastructure

«Difficulté de déplacer son vélo, quand il y a des ascenseurs uniquement ou
des escaliers sans gouttière.»

2035

qualité

itinéraire

«Traverser, attendre le feu ve
verser en trois fois, il y a tro
pas vert en même temps
bien de temps il reste a

2021

Les 60 actions proposées à l'issue de l'atelier d'idéation, mises en
page pour alimenter l'atelier à suivre avec les habitants et les agents
de la MEL.

to en lieu sûr, même

pol conti-

Identifier les actions pertinentes

Le fait de relier les suggestions émises par les habitants participants à des projets en cours (ou déjà identifiés comme étant à mener sur le territoire) a permis d'ancrer ces propositions d'actions de façon plus concrète, et notamment de les considérer dans l'intention de créer un effet démultiplicateur. De petites solutions peuvent bénéficier d'un même effort de mise en œuvre et de déploiement, et peuvent ainsi, une fois reliées entre elles, avoir un impact d'autant plus pertinent et efficace sur les habitudes et comportements de mobilité. De la même façon, certaines solutions peuvent se compléter et, mises bout à bout, décupler l'efficacité de l'effet proposé.

Ce travail de rationalisation a permis d'identifier 30 actions potentielles à mener sur le territoire. Un dernier atelier de clôture de ce processus collaboratif a consisté à mettre en relation ces suggestions d'actions face à un benchmark international et de questionner alors la dimension et l'impact de ces solutions. Si certaines d'entre elles ont déjà été réalisées ailleurs, ont-elles eu l'effet escompté ? Avaient-elles la même envergure que ce que nous projetons à l'échelle de la MEL ?

La mise en perspective des actions suggérées a permis de les considérer de façon plus rationnelle en projetant leur mise en place et leur déploiement sur le territoire. Treize actions visant à faire évoluer les comportements de mobilité de façon plus vertueuse ont ainsi été affinées et restituées sous forme de «fiches actions » illustrées. Ces fiches présentent le concept de l'action et ses éventuelles perspectives de prototypage et de déploiement sur le territoire de la MEL.

Lors du dernier atelier, les participants catégorisent les actions proposées en fonction de leur impact potentiel et de leur échelle.



Lors du dernier atelier, les participants catégorisent les actions proposées en fonction de leur impact potentiel et de leur échelle.

#autonomie usager

Si la continuité est impossible, alors réorienter le cycliste vers une alternative («traversez», «mettre le pied à terre», «piste cyclable à droite»...)

Quelles pistes pour cette action ?
Quels acteurs y connecter ?

«Heureusement qu'on a pu demander à la conductrice où descendre, parce que la modification du trajet à cause de travaux n'était pas indiquée.»

POINTS D'ATTENTION

Les solutions existantes à la MEL.

- système d'abonnement à certaines lignes qui permettrait de ne pas avoir à aller chercher l'info
- améliorer l'ergonomie de la plateforme passpass.fr

#autonomie usager

Les informations partagées même très à l'avance peuvent aider les usagers à faire des choix de mobilité en amont, et à adapter leur comportement sur le plus long terme (par exemple : si ma ligne est en travaux l'année prochaine, alors je vais investir dans un vélo dès maintenant).

Quelles pistes pour cette action ?
Quels acteurs y connecter ?

Le paiement sans contact de la STIB, à Bruxelles.

Rendre les démarches plus faciles d'un point de vue utilisateurs. Ici, simplifier les moyens de paiements des titres de transport.

#simplification

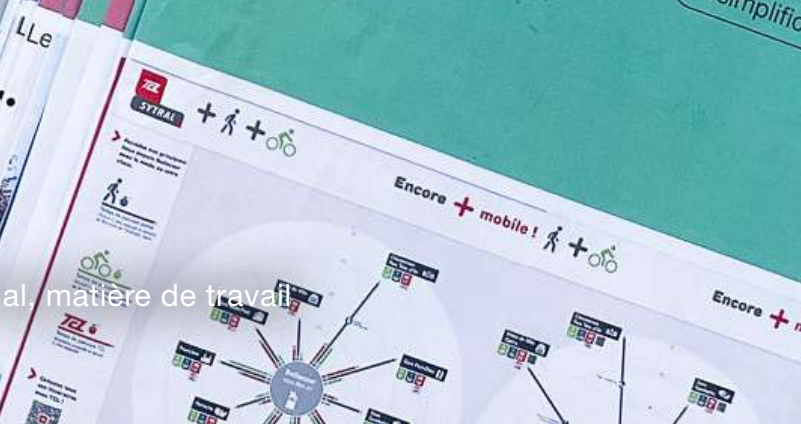


30 actions illustrées par un benchmark international, matière de travail pour le dernier atelier.

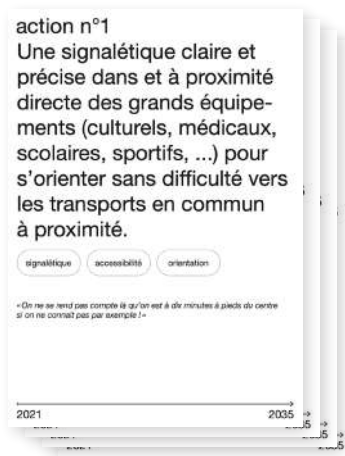
La rose des modes, support cartographique qui inclut des itinéraires par les mobilités douces, Métropole de Lyon.

Pour donner une voiture in... les usagers de plus en plus l'intermodalité d'accompagnement intermodaux de l'utilisateur.

#simplification

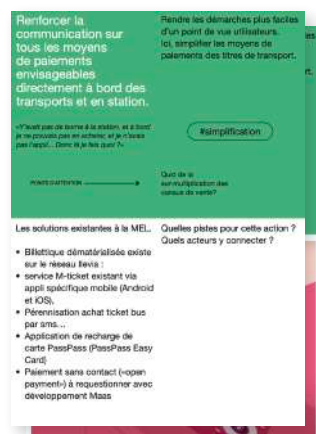


Comment la matière s'est-elle affinée tout au long du processus ?



À l'issue de l'atelier d'idéation, 60 propositions d'actions, retravaillées durant l'atelier de «débogage» avec les agents de la MEL.

x60



À l'issue de l'atelier de «débugage» avec les agents de la MEL, 30 actions consolidées et accompagnées d'un benchmark international comme base de discussion pour l'atelier de clôture.

x30



À l'issue de l'atelier de clôture, 13 actions consolidées et opérationnalisées. Retravaillées en chambre, elles sont définies et illustrées dans la suite de ce document.

x13

Se projeter

Ce processus de travail collaboratif aboutit à la création de 13 « fiches actions », construites en réponse à un irritant identifié et visant à inviter le usagers à de nouveaux comportements de mobilité. Des actions précises, plus ou moins ponctuelles ou à grande échelle, viennent proposer de nouvelles fonctions, de nouveaux services, de nouvelles perceptions faisant des trajets des expériences plus fluides, et invitant ainsi à des comportements de mobilités plus durables.

En s'appuyant à la fois sur des dimensions spatiales et comportementales, chaque action est détaillée pour présenter :

- en quoi celle-ci consiste “formellement” ;
- sur quelles dimensions comportementales elle repose et quelles sont ses conditions d'application pour un impact positif sur les comportements, les parcours cognitifs et l'expérience de mobilité ;
- un benchmark et des éléments d'inspiration ;
- les éléments sur lesquels s'appuyer pour lancer cette action et les points d'attention à avoir lors de sa mise en place du point de vue de sa conception et de son déploiement ;
- une échelle de temps dimensionnant sa mise en place.

Les « fiches actions » peuvent être lues selon différentes entrées :

- via l'un des 5 leviers comportementaux sur lequel elles s'appuient ;
- via l'horizon comportemental qu'elles visent ;
- via le type de prototype à déployer pour tester leur impact, améliorer le dispositif et l'action, avant une mise en place active.

Un sommaire détaillé et illustré des « fiches actions » et des fiches pratiques est à suivre dans ce document.

Quelles actions proposées ?

Quelles pistes d'actions ?
Comment les tester et les déployer ?

Deux espaces de stations
intégrés à l'aménagement d
rue existe en Sudde. Le conc
sudes d'architectes et le citize
Design (Archid) et le citize
Design en collaboration
cette de certains
Lego,

Comment lire les fiches actions ?

Il y a 13 fiches actions.

Chacune d'entre elles présente une action spécifique identifiée dans le cadre de la démarche de conception participative. Elles constitueront une source d'inspiration pour les politiques métropolitaines. Leur objectif serait de faire évoluer les comportements des usagers pour que leurs pratiques de mobilité deviennent plus vertueuses.

Chaque fiche action est accompagnée de sa fiche pratique, qui suggère le développement d'un prototype à petite ou grande échelle pour tester la pertinence et l'efficacité d'une action à déployer ensuite plus largement sur le territoire.

fiche action quel projet développer ?



des verbatims d'usagers
tirés des balades urbaines et
des ateliers participatifs

fiche pratique concrètement, comment ça se passe ?



un schéma de principe pour
mieux visualiser le concept

Comment les consulter ?

Par levier comportemental

Sur quel biais comportemental s'appuie-t-on pour stimuler un changement de comportement ?

Ces notions sont présentées dans le fascicule et explicitées à nouveau dans les pages qui suivent à chaque intercalaire.

Le temps.
Je prévois,
j'ai le temps.

L'espace.
Je m'oriente,
je me repère.

Le soi.
Je me sens
bien,
à ma place.

Les autres.
Je suis en
contact,
j'ai confiance.

Le contrôle.
J'ai le choix,
je suis rassuré.

Par type de prototype

Quel type de solution souhaite-t-on déployer ?

Faciliter la lecture
de l'offre de
services.

Proposer des
parcours faciles à
appréhender.

Ponctuer et
animer avec du
mobilier.

Construire
des supports
numériques
évolutifs et
participatifs.

Favoriser
une dynamique
de groupe

Par horizon d'usage

Quel comportement, quel usage souhaite-t-on déclencher ?

Passer aux
transports
collectifs.














Passer à la
marche à pied.

Passer au vélo.

Faciliter
l'intermodalité.

Sommaire classique

Les treize actions et leur titre.

-  Afficher la disponibilité de l'offre en temps réel
-  Faire de la marche un mode de déplacement comme les autres
-  Harmoniser les dénominations des arrêts de transports collectifs pour mieux les localiser
-  Renforcer le lien entre l'offre de transports collectifs et les équipements métropolitains
-  Développer la marchabilité en améliorant la qualité et la portée des parcours piétons
-  Personnaliser les canaux de communication avec les usagers des transports collectifs
-  Favoriser une vie de quartier autour des arrêts
-  Faire remonter des problèmes de voirie pour les mobilités douces
-  Fédérer une communauté de cyclistes ambassadeurs et accompagnateurs
-  Sécuriser l'environnement des mobilités actives
-  Faciliter le paiement du titre de transport
-  Proposer des parcours faciles à appréhender
-  Proposer des alternatives lors de trajets complexifiés

Sommaire illustré

Retrouvez les actions qui vous intéressent en fonction de ce que vous cherchez en consultant ce sommaire illustré.

Levier comportemental

Quel aspect du comportement est utilisé comme levier ?

le temps

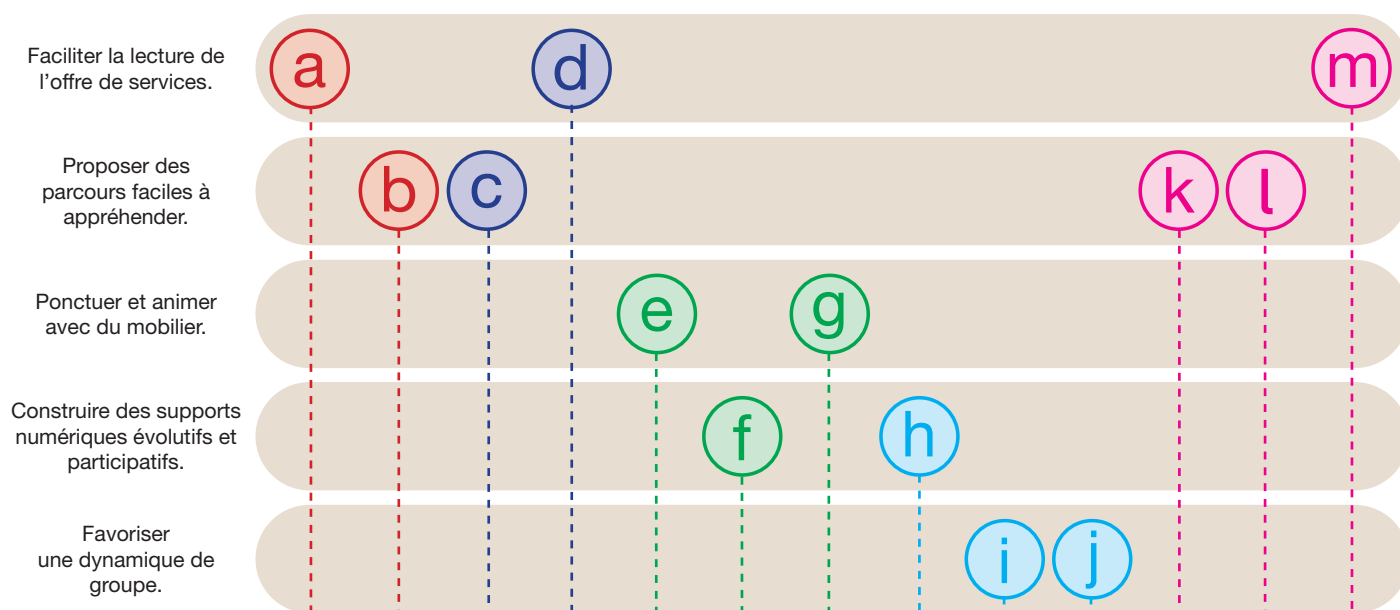
l'espace

le soi

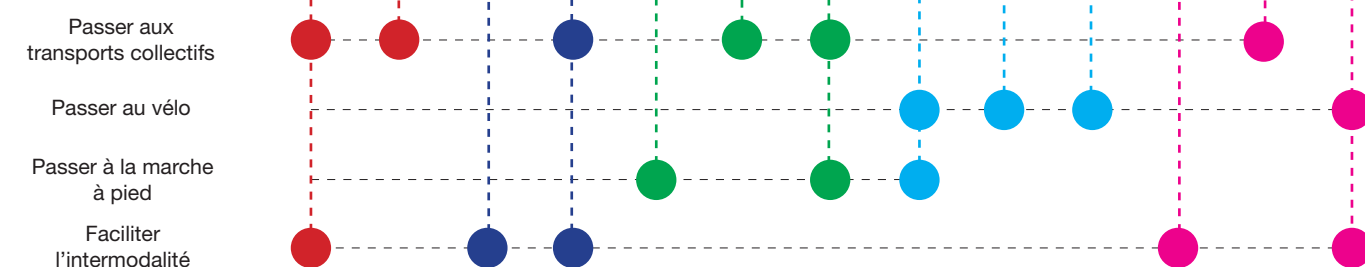
les autres

le contrôle

Type de prototype



Horizon d'usages



Le temps. Je prévois, j'ai le temps.

Ce levier s'appuie sur des dimensions temporelles qui renvoient à la pression liée au temps, au sentiment d'urgence et à la capacité à se projeter et à planifier son trajet.



Afficher la disponibilité de l'offre en temps réel.

À propos de cette action

En quoi ça consiste?

Rendre accessible les informations de disponibilité de l'offre en temps réel :

- fréquentation des transports en commun ou des parkings relais de l'offre de transport en commun, congestion des axes routiers, etc. ;
- temps d'attente aux stations ;
- temps de trajet restant dans les transports (par rapport à un point de repère fort).

Quel processus de changement de comportement ?

La capacité à planifier son trajet en prévoyant notamment ses temps d'attente, diminue la charge cognitive et l'incertitude ressenties sur le trajet, ce qui permet de réduire le temps d'attente perçu. Cette diminution de la pression temporelle permet d'apaiser des comportements problématiques et de faciliter la prise de choix de l'utilisateur.

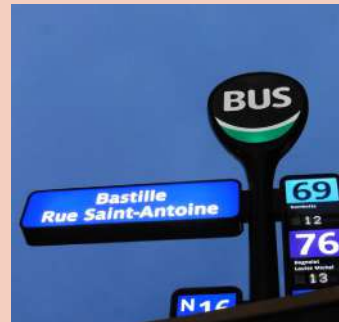
En effet, les usagers décrivent parfois des choix pris « par défaut », dans la précipitation ou dans l'incompréhension de leur environnement immédiat. Guider le choix en travaillant la façon et le moment de présenter les options disponibles a un impact important sur la capacité à changer ses habitudes et à avoir le sentiment de prendre la bonne décision.

Les informations ne suffisent pas à elles seules à accompagner les décisions, il faut y ajouter des éléments qui suscitent l'attention, guident la décision et facilitent le passage à l'action.

Quelle forme cela prend, quel contact avec l'utilisateur ?

- Une information disponible directement sur les applications déjà utilisées par les usagers grâce à une bonne connexion aux flux d'open data disponible (des informations que l'on retrouve aujourd'hui sur Google Maps ou City Mapper par exemple dans les grandes métropoles).
- Des supports d'information directement sur l'espace public, pour anticiper facilement la disponibilité de l'offre, et proposer la meilleure solution à prendre (« ce bus va dans la bonne direction et arrive seulement dans 3 minutes, je vais prendre le bus » / « Il y a de la place sur le parking relais, je vais laisser ma voiture et prendre le métro. »)

Par exemple



Les arrêts de bus à Paris permettent de mettre en évidence à un non-usager l'offre disponible et son accessibilité : « Pour aller dans cette direction, je pourrais prendre le bus dans X minutes ». Cette solution pourrait être complétée d'un temps de trajet estimé vers un point phare pour être réellement incitative.



Sur l'application *Bonjour RATP*, l'affluence du transport est indiquée et permet à l'utilisateur de juger lui-même si c'est le bon moment ou non pour partir, et ainsi d'adapter éventuellement son trajet.

« Quand tu es dans le bus, il y a seulement une annonce vocale, mais j'ai des amis néerlandophones, pour eux prendre le bus c'est un enfer ici. »

passer aux TC

faciliter l'intermodalité

a Faciliter la lecture de l'offre de services

Et si on prototypait ce concept...

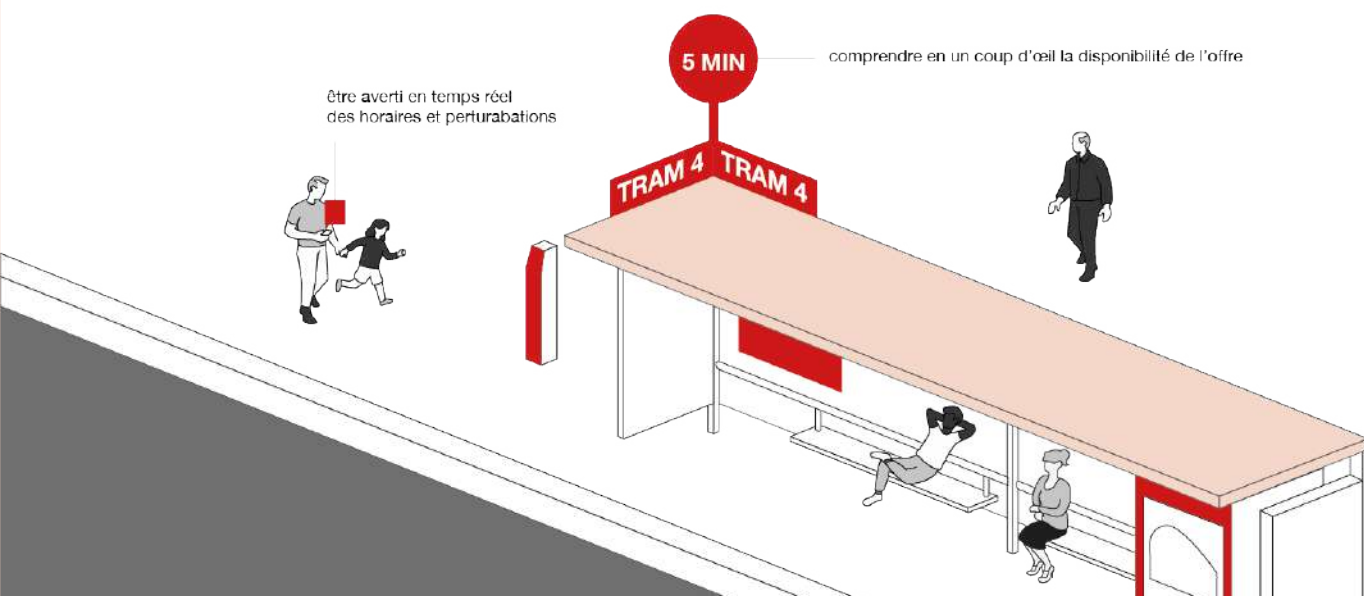
Par où commencer ?

- Identifier et analyser les applications qui ont une véritable capacité d'information en temps réel et la façon dont celle-ci est transmise aux usagers (Google Maps, City Mapper, RATP...).
- S'appuyer sur le format GTFS, qui permet une interopérabilité maximale pour le partage d'informations sans avoir à privilégier un canal particulier.
- Plutôt que de développer une nouvelle application, continuer de travailler sur des partages d'informations open data entre les différents opérateurs et s'appuyer sur les éléments existants et déjà opérants présents sur la métropole.
- Établir un lien entre les technologies disponibles de partage de flux et l'action en cours sur le territoire de la MEL visant à mettre en place l'affichage en temps réel aux arrêts de tramways et de bus

Quels points d'attention pour penser cette solution ?

- Ce système d'informations doit aussi permettre aux usagers de trouver des solutions : si les temps de saturation sont indiqués, alors il faut aussi indiquer des moments moins denses pour permettre aux usagers d'envisager plus facilement un report de leur trajet.
- Les informations doivent être visibles à plusieurs endroits : à l'intérieur du transport, en station, depuis l'espace public, chez soi, pour permettre à l'utilisateur de mieux planifier son trajet à tout moment de son parcours.

- 1 Clarifier le niveau d'information à transmettre aux usagers et identifier les supports techniques à exploiter.
- 2 Concevoir un affichage test sur un arrêt clef (fort passage d'usagers de transports en commun mais aussi de voitures, pour interpeller les non-usagers de TC).
- 3 **Évaluation** : il s'agit de rendre compte si l'information délivrée aux usagers permet de fluidifier la temporalité de leurs parcours. Sur un panel de « voyageurs test » : mesurer les temps d'attente au cours des trajets (indicateur objectif) et interroger comment ces temps sont perçus (indicateur subjectif). Identifier dans quelle situation, les intermodalités ont été enclenchées et comment ont-elles été vécues ?





Faire de la marche un mode de déplacement comme les autres.

À propos de cette action

En quoi ça consiste?

Poursuivre et étendre l'équipement des stations de transport en commun et les hubs majeurs de la métropole de cartographies locales en complément des plans de transports en commun, intégrant les parcours piétons avec les temps de trajet indiqués autour des points d'intérêt locaux.

Quel processus de changement de comportement ?

L'accessibilité des distances à parcourir dépend profondément de leur mode de représentation. La décision de marcher dépend à la fois de sa facilité ressentie, de la norme sociale perçue et de l'image que les usagers se font de la marche dans l'espace public. Indiquer des distances produit de l'information, mais cette information doit être rassurante et incitative, pour rendre la marche accessible à tous.

Travailler sur les distances et le temps perçus, proposer des choix attractifs et accompagner l'expérience de marche peuvent avoir un impact positif et permettre aux usagers d'être rassurés dans leurs choix de déplacement à pied.

Quelle forme cela prend, quel contact avec l'utilisateur ?

- Des cartographies qui permettent de clarifier l'expérience de la marche et ce à quoi elle donne accès, en combien de temps.
- Des parcours fléchés pour guider l'utilisateur, l'orienter en tant que piéton et l'inciter à effectuer ses parcours à pied, et le rassurer sur le temps que cela va lui prendre pour atteindre le point suivant.

« On ne se rend pas compte là qu'on est à dix minutes à pied du centre si on ne connaît pas par exemple ! »

« C'est quand même complètement illisible là ce plan on ne sait même pas dans quelle rue on est ...il pourrait faire des zooms... »

« Ça rend le trajet moins stressant, on anticipe mieux notre parcours. »

Par exemple



Les parcours piétons à Lyon du studio *Integral* permettent à chacun de trouver des itinéraires piétons vers des endroits stratégiques, grâce à des cartes très zoomées et des marqueurs visuels pour se repérer.



Legible London, un système complet d'orientation piétonne de plus de 1500 panneaux dans tout Londres, couvrant maintenant la majorité des 32 arrondissements de Londres. Les panneaux de rue sont placés à des endroits soigneusement sélectionnés pour assurer la sensibilisation et la connectivité.



Des lignes au sol pour tester des déplacements instinctifs dans la gare de Lyon Part-Dieu.



Atlas des gares « marchables », ressource de Fionn Halleman pour permettre de facilement identifier celles qui proposent le meilleur réseau de sentiers et chemins dans un voisinage immédiat de 2 km.

passer aux TC



Proposer des parcours faciles à appréhender

Et si on prototypait ce concept...

Par où commencer ?

Identifier les parcours piétons potentiels en relevant les espaces publics qui offrent des bonnes conditions au déplacement à pied : largeur de trottoir, itinéraire pratique et direct, bonne connexion entre deux points, etc.

Cet élément est à relier à l'action ⑥ : « Anticiper la marchabilité de la ville pour proposer des parcours piéton ».

Quels points d'attention pour penser cette solution ?

- Ne pas surcharger les supports de signalétique (ils ne seraient pas lus), sans pour autant trop les simplifier en n'y mettant que des informations trop évidentes et faciles à trouver via un autre biais.
- Bien distinguer les différents niveaux d'information entre les types de direction (commerces, équipements publics, espaces publics reconnus, points de repères métropolitains, etc) et les temps de déplacement à parcourir (« à 5 minutes à pied », « à 10 minutes à pied »,...)
- L'idée ici est de bien représenter l'accessibilité avec une offre à proximité directe, non pas de se repérer sur le territoire métropolitain.

1

Repérer dix typologies d'emplacements stratégiques présentant des aspects distincts tels que :

- une complexité à s'orienter à la sortie d'un équipement ;
- des critères de lisibilité du quartier, de la position d'un arrêt dans le quartier ;
- un espace public central débouchant sur de nombreuses directions, moment pivot dans la décision modale ;
- une station de TC saturée pour suggérer des itinéraires piétons en alternative à la congestion ;
- un équipements majeur (spectacle, sport, culture, parc, ...) pour orienter vers des lieux clefs en lien (les stations TC, V'Lille, vélostation sécurisée, des espaces de restauration ou de commerces, etc.)
- ...

2

Ateliers de cartographie participative avec des acteurs locaux, dans un rayon de marche de 10 minutes autour du point donné. Installer des affichages temporaires sur les typologies d'emplacements identifiés.

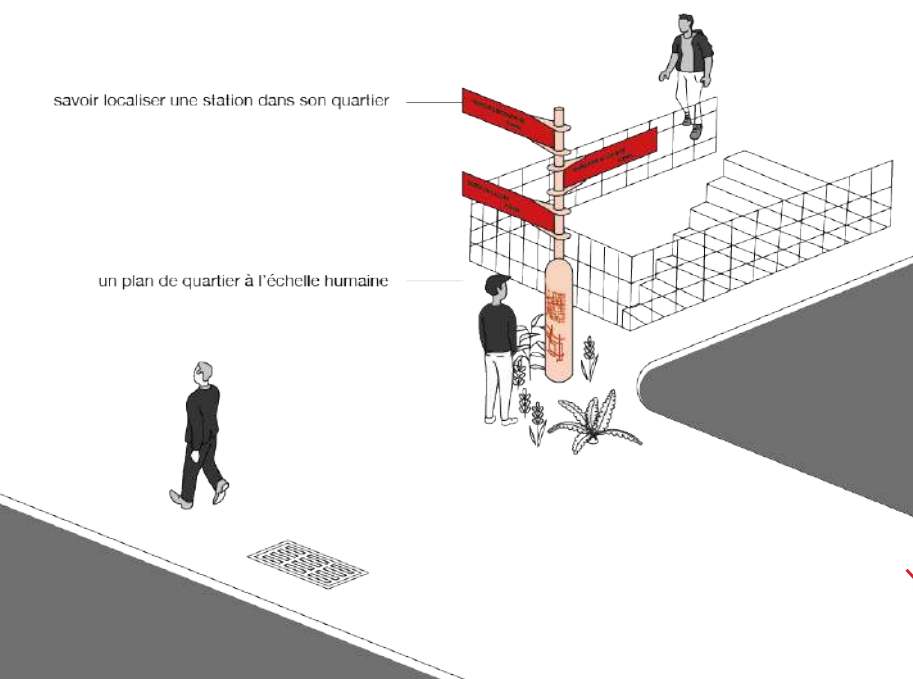
3

Évaluation : il s'agit de rendre compte si les incitations à la marche ont été d'une part suffisamment saillantes pour être remarquées par les usagers, d'autre part si le parcours pédestre proposé aux usagers a été agréable pour s'inscrire dans les habitudes.

- Questionner et mesurer la visibilité des signalétiques pédestres mises en place, à différentes heures de la journée.
- Mesurer le caractère incitant ou irritant lors des parcours proposés au travers d'un outil de relevé émotionnel.
- Mesurer les taux de fréquentation de ces parcours (indicateur objectif) et questionner sur les ressentis et voies d'amélioration (indicateur subjectif).

savoir localiser une station dans son quartier

un plan de quartier à l'échelle humaine



L'espace. Je m'oriente, je me repère.

Ce levier s'appuie sur des dimensions spatiales qui renvoient à la compréhension et à la capacité à lire l'espace et à s'orienter.



Harmoniser les dénominations des arrêts de transports collectifs pour mieux les localiser.

À propos de cette action

En quoi ça consiste?

Faciliter le repérage et l'identification des arrêts de transports en commun en harmonisant :

- les éléments permettant de les reconnaître pour en faire des signaux forts et faciles à comprendre ;
- les dénominations pour une simplification de la lecture multimodale et une meilleure représentation de l'espace en général.

Quel processus de changement de comportement ?

L'orientation dans l'espace public repose sur des « cartes mentales » où les points de repère connus sont essentiels. Ces repères apportent une facilité d'orientation et une confiance dans les choix qui améliorent le repérage dans l'espace public et donc l'accessibilité à cet espace, où les processus cognitifs cherchent la simplicité et l'économie. Rendre ces repères saillants doit permettre une diminution de la charge mentale nécessaire à l'orientation. Il s'agit de rendre les choix plus intuitifs et automatiques en facilitant le repérage des stations de transports collectifs et en incitant à leur usage, notamment au travers de pratiques. Ils peuvent aussi constituer des leviers de valorisation des équipements avec leur environnement urbain en intégrant davantage aux usages quotidiens la diversité des choix de mobilités présents sur le territoire.

Les nominations des lieux doivent s'inscrire dans les représentations et les cartes mentales existantes. Les services environnants doivent également être identifiés à partir des besoins énoncés par les usagers plutôt qu'à partir de leur nomination technique.

Quelle forme cela prend, quel contact avec l'usager ?

- Une campagne participative / contributive pour suggérer des changements de noms collectivement de certains arrêts identifiés.
- Les arrêts de transport en commun deviennent leur propre moyen de communication : au lieu d'une campagne d'information sur leur existence, c'est le mobilier lui-même qui fait office de signal et vient informer et communiquer sur le maillage de l'offre.

Par exemple



Une campagne participative pour désigner des endroits précis dans la ville en fonction de la perception des habitants, un projet de Maider López à Huntly en Écosse, en 2010, inspiré par le cartographe du 17^e siècle James Gordon.



Une campagne de communication à Londres par l'opération londonnienne TFL, jouant sur la popularité de certains noms de stations en les faisant deviner aux internautes avec des emojis. L'indice accordé est toujours en rapport avec un autre usage (ici, l'accès au ferry).



Dans la commune de Molenbeek en Région Bruxelloise, des moulins à vent colorés ont été installés le long d'une piste cyclable structurante pour aider les usagers à la reconnaître et à la localiser facilement. « -molen » dans « Molenbeek », signifie « moulins ».

« Ça rend le trajet moins stressant, on anticipe mieux notre parcours. »

« Le nom des stations V'lille est souvent différent de la station métro à côté. Ça n'aide franchement pas à se repérer. »

faciliter l'intermodalité



Proposer des parcours faciles à appréhender

Et si on prototypait ce concept...

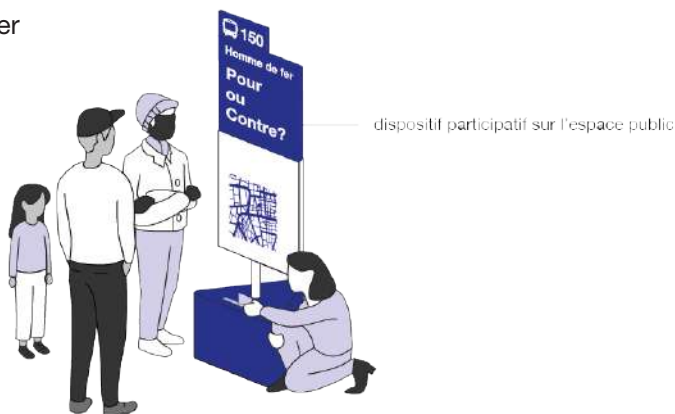
Par où commencer ?

- Comprendre localement à quel point d'intérêt / quel élément dominant se connecte chaque arrêt. Les arrêts sont situés dans l'espace et correspondent à un lieu. Il est essentiel de bien identifier les points forts de chaque zone avec les usagers eux-mêmes pour en tirer les dénominations à utiliser.
- Relever les formes d'arrêts présentes sur le territoire : quelles sont celles qui sont facilement identifiées, quelles sont celles qui sont relevées comme étant peu visibles ?
- Comprendre comment une forme / un signal, pourrait être déployé sur l'ensemble d'un territoire sans pour autant charger / changer les structures déjà existantes.

Quels points d'attention pour penser cette solution ?

- La mise en visibilité des lieux et des modes de transport ne doit pas augmenter la charge mentale et préserver la lisibilité des espaces publics. L'objet de la station de bus ne doit pas trop empiéter sur l'espace public : il peut être facile à repérer et à comprendre sans pour autant devenir un élément dominant (lumières, couleurs vives, symboles évidents à reconnaître et à distinguer, etc.) par exemple avec une largeur minimale pour que 2 personnes puissent se croiser, en pensant aussi à la possibilité de marcher à plusieurs pour pouvoir discuter.
- Appréhender la linéarité des trajets, c'est-à-dire des parcours avec le moins d'obstacle possible (poubelles, horodateurs, réverbères, éviter les slaloms).

- 1 Organiser des ateliers pour « nommer » les arrêts avec les usagers directement, sur l'espace public.
- 2 Récolter les réactions des usagers sur les formes des arrêts : les ont-ils déjà remarqués ? Où sont-ils ? Comment les repèrent-ils ? Grâce à quoi ? Comprendre ainsi quels signaux permettent aux usagers de repérer les TC.
- 3 Tester un ensemble de codes identifiés comme étant forts sur des arrêts suggérés par les participants.
- 4 **Évaluation** : il s'agit de mettre en cohérence dans la dénomination des lieux et leur visibilité.
 - Tester les dénominations choisies par le groupe de réflexion sur un autre groupe « naïf » qui n'a pas participé aux réflexions. Proposer ainsi un questionnaire à 3 options, où il faut opter pour sa préférence entre :
 - 1) ancien nom, 2) nouveau nom potentiel, 3) autres propositions.
 - S'assurer que les usagers, rien que par le nom des arrêts, soient capables d'identifier dans quelle zone se situe l'arrêt. Par ailleurs, tester la visibilité in situ de tous les arrêts (bus, tram, métro).





Renforcer le lien entre l'offre de transports collectifs et les équipements métropolitains.

À propos de cette action

En quoi ça consiste?

Renforcer la lecture du réseau de transports collectifs en lien avec des équipements majeurs : indiquer les transports en commun disponibles à proximité des grands équipements (culturels, médicaux, scolaires, sportifs...) et vice versa pour mieux relier les deux offres entre elles.

Quel processus de changement de comportement ?

La présence d'indication de l'offre de transports collectifs doit être tactique, c'est-à-dire se trouver sur des points pertinents vis-à-vis des besoins de repères spatiaux des usagers à un moment donné de leur parcours. Ces indications permettent d'assurer une fonction de réduction des distances perçues et de réassurance sur les choix de parcours pour les usagers les plus fragiles, comme les personnes âgées par exemple, et de normalisation de leur usage. En effet, cette apparition de signalétique peut participer à faire des transports publics des choix plus évidents et spontanés, et ainsi guider les usagers en proposant des options simples basées sur leurs besoins à un moment précis de leur parcours.

Ces indications doivent s'inscrire dans les parcours cognitifs existants et ne pas surajouter des points d'incertitude. Leur visibilité dépendra de leur positionnement à des points de décision d'orientation (« Où dois-je aller maintenant ») et de leur design pour faciliter le choix.

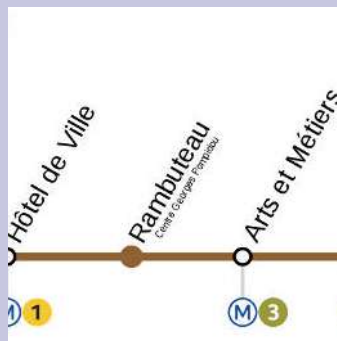
Quelle forme cela prend, quel contact avec l'utilisateur ?

- Une signalétique efficace et frugale, toujours identifiable de la même façon sur tous ces lieux d'implantation.
- Un kit métropolitain du dernier kilomètre, pour accompagner les différentes structures et équipements métropolitains à guider l'utilisateur jusqu'à eux et autour d'eux (quel fascicule mettre au guichet, quel plan à l'accueil et sur le site web, etc).

Par exemple



Aider les usagers à repérer les grands équipements environnants une fois arrivés à la station. (Campagne du MOMA, New York, 2011.)



Faire correspondre un arrêt à un équipement point de repère, par exemple ici à Paris sur la ligne de métro 11, où le musée « Centre Georges Pompidou » figure en dessous du nom de l'arrêt le plus près de cet équipement.

« Quand je sors du musée, l'arrêt de bus je le trouve uniquement grâce à mon téléphone par exemple. »

passer aux TC

faciliter l'intermodalité

d Faciliter la lecture de l'offre de services

Et si on prototypait ce concept...

Par où commencer ?

Cette action doit être combinée à l'action c «Harmoniser les dénominations des arrêts de transports collectifs pour mieux les localiser», pour établir de vrais points de repère dans l'espace public, et à l'action b «Faire de la marche un mode de déplacement comme les autres», et que celle-ci soit le lien entre les équipements métropolitains et l'offre de transports collectifs. La mise en place de cette action doit se faire dans le prolongement de la logique déjà développée sur le réseau lillois où certains équipements sont indiqués (Place Rihour, CHU Eurasanté, Stade Mauroy...) notamment pour établir une logique d'échelle dans les points qui servent de repères aux usagers.

Quels points d'attention pour penser cette solution ?

- Ce type de signalétique doit être disposé au niveau des hubs, de stations de transports collectifs lourds (métro, tramway, arrêt TER, Bus à haut niveau de service), et des grands équipements, non pas dans l'espace urbain : l'objectif est de pointer une direction à la sortie d'un transport, pas de créer un parcours précis en surchargeant l'espace public.
- Penser l'échelle et la couleur de la signalétique en conséquence, dans une logique de hiérarchie de l'information.

- 1 Organiser des ateliers avec les usagers pour identifier collectivement avec eux les points de repères qu'ils recherchent à proximité d'un arrêt de transport en commun, pour passer du transport (bus, tramway, train...) à l'orientation dans l'espace.
- 2 Proposer des itinéraires clairs autour de grands équipements métropolitains sélectionnés :
 - en signalétique temporaire (sticker des noms de lieux sous les arrêts, marquage au sol, etc).
 - en plan (distribution dans les équipements, affichage sur les abris bus, etc.).
- 3 **Évaluation** : il s'agit de mieux interconnecter les réseaux de transport.
 - Mesurer la facilité de connexion (temps, parcours, visibilité de la signalétique) avec les équipements métropolitains, et interroger comment ces connexions sont perçues / vécues par les usagers (indicateur subjectif).
 - Identifier dans quelles situations les connexions restent problématiques ?



Le soi.
Je me sens
bien, à ma
place.

Ce levier s'appuie sur des dimensions liées à l'identité personnelle qui correspondent aux sentiments que peuvent avoir les usagers d'être considérés, d'être à leur place.



Développer la marchabilité en améliorant la qualité et la portée des parcours piétons.

À propos de cette action

En quoi ça consiste?

Des mobiliers urbains uniformément répartis sur les parcours piétons pour les rendre plus accessibles, agréables ou vivants : faire une pause, poser son sac, boire, se mettre à l'abri de la pluie, déployer une carte, assoir un enfant en bas âge...). Offrir des ponctuations sur le trajet qui permettent de retrouver ou d'augmenter une certaine autonomie dans son déplacement.

Quel processus de changement de comportement ?

La possibilité de «segmenter» les parcours les rend plus accessibles pour les personnes les moins alertes, et constitue un levier d'accessibilité de l'espace public. Ces équipements peuvent travailler la hiérarchie des usages et revaloriser la pause dans des espaces publics qui survalorisent souvent le déplacement rapide. Ils «signalent» l'accueil d'autres priorités : le repos, la pause, la rencontre, voire le jeu, et créent de nouvelles propositions et suggestions d'usages (affordances) dans un objectif d'incitation à la marche.

Pour rencontrer les besoins et les usages, ces équipements doivent ne pas trop se décaler des usages existants, tout en proposant de nouveaux comportements. Ils doivent aussi donner un sentiment de contrôle et de valorisation pour éviter des effets de stigmatisation.

Quelle forme cela prend, quel contact avec l'utilisateur ?

Un mobilier léger positionné de façon stratégique en fonction des opportunités d'usages sur les parcours piétons.

Par exemple



Du mobilier greffable sur des infrastructures déjà existantes, pour ne pas surcharger l'espace public. (Tôle pliée sur potelets à Paris.)



Les espaces vides des intersections principalement dédiées à la circulation automobile se voient être réappropriés par le piéton grâce à des installations plus ou moins temporaires, vouées à se pérenniser. (Marquages au sol urbain, Brésil.)



Devant la Gare du Nord de Bruxelles, le mobilier *North Plek* permet de proposer de façon temporaire un espace de pause et une signalétique orientant vers l'animation locale. (Vraiment Vraiment, 2019)

« Si
y'a pas de
bancs, ça veut
dire pas de pauses,
je peux pas m'asseoir,
je peux pas chercher
un truc dans mon
sac... »

passer à la marche à pied



Ponctuer et animer avec du mobilier

Et si on prototypait ce concept...

Par où commencer ?

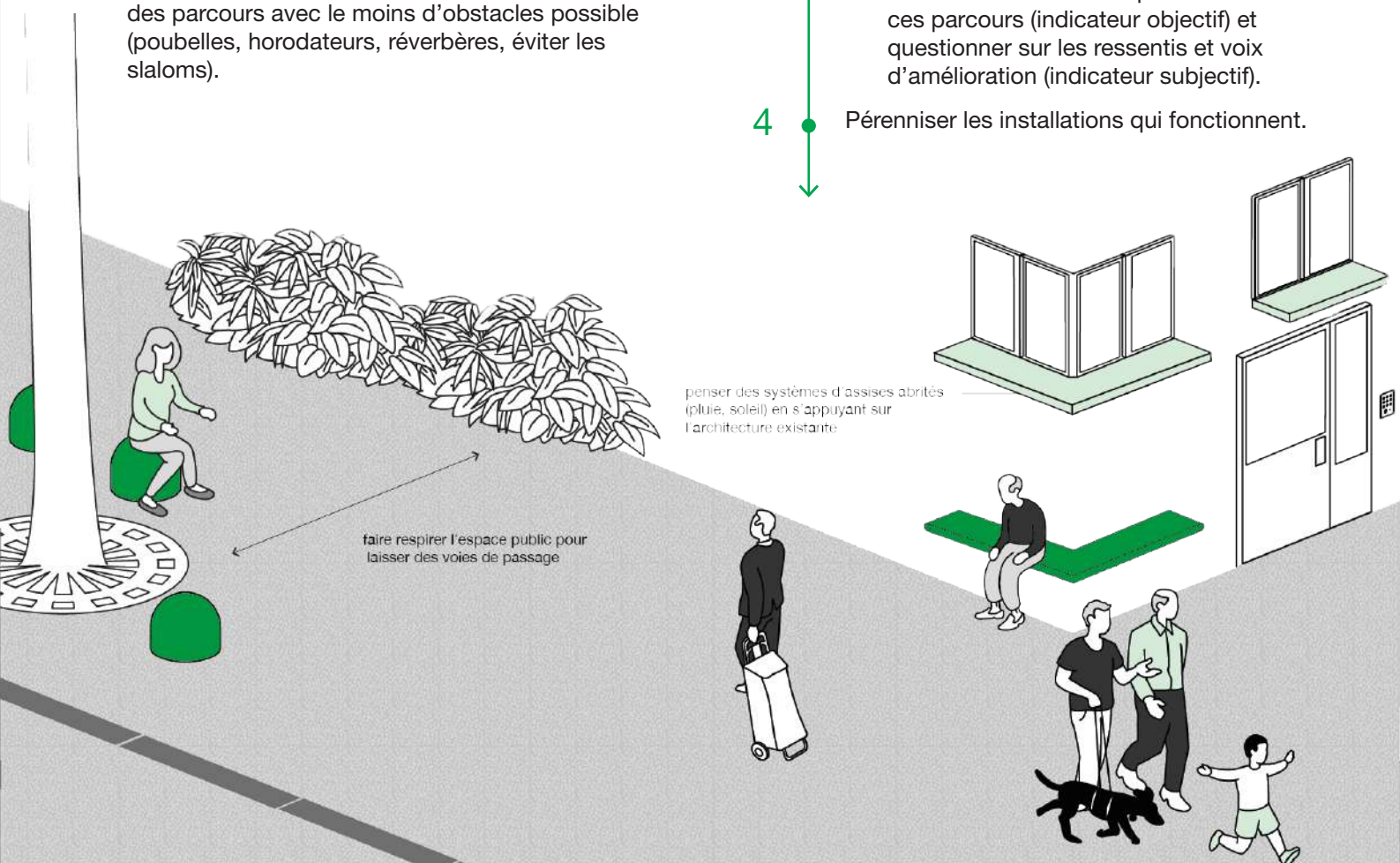
Cet élément a été identifié dans la stratégie en faveur de la marche à pied (délibération proposée au conseil métropolitain du 17.12.2021) et doit donc y être connecté.

Cet élément est à relier à l'action 6 : « Anticiper la marchabilité de la ville pour proposer des parcours piéton ».

Quels points d'attention pour penser cette solution ?

- Ne pas surcharger des espaces / des passages qui peuvent déjà être encombrés par d'autres mobiliers. S'appuyer sur des éléments déjà installés et les « augmenter ».
- Au-delà des critères habituels de parcours piétons, par exemple avec une largeur minimale pour que 2 personnes se croisent, penser aussi la possibilité de marcher à plusieurs pour discuter.
- Appréhender la linéarité des trajets, c'est-à-dire des parcours avec le moins d'obstacles possible (poubelles, horodateurs, réverbères, éviter les slaloms).

- 1 Identifier dix parcours piétons avec un bon potentiel (sans obstacles, bonne largeur...) et en faire des zones de tests d'espace de marche confortable et « flânable » (à la manière du projet « Sidewalk Widths » à Toronto.
(sharedstreets.github.io/sidewalkwidths-toronto/)
- 2 Déployer une palette d'aménagements temporaires pour tester et qualifier le confort piéton de ces parcours.
- 3 **Évaluation** : il s'agit de rendre compte si les incitations à la marche ont été d'une part suffisamment saillantes pour être notées par les usagers, d'autre part si le parcours pédestre proposé aux usagers a été agréable pour s'inscrire dans les habitudes.
 - Questionner et observer les usagers in situ pour mesurer au cours du temps (à l'échelle du mois) la connaissance auprès des nouvelles voix pédestres aménagées.
 - Mesurer les taux de fréquentation de ces parcours (indicateur objectif) et questionner sur les ressentis et voix d'amélioration (indicateur subjectif).
- 4 Pérenniser les installations qui fonctionnent.





Personnaliser les canaux de communication avec les usagers des transports collectifs.

À propos de cette action

En quoi ça consiste?

Assurer une bonne circulation de l'information en privilégiant les canaux de communication directs et adaptés à l'utilisateur, en proposant des alertes selon ses préférences et ses habitudes, avec la possibilité de s'abonner à des trajets ou des lignes.

Quel processus de changement de comportement ?

Les perturbations, mais aussi d'autres actualités des réseaux de transport constituent des irritants possibles car ils génèrent de l'incertitude et une nécessité de choix en situation complexe. Des notifications reçues au bon moment peuvent réduire cette incertitude, rassurer sur les causes d'un incident, et proposer des options de choix simples et incitatives. Pour éviter de multiplier les sollicitations de l'attention, elles doivent être paramétrées selon leur niveau d'importance et selon les choix qu'elles induisent (reporter, changer, attendre...).

Les notifications doivent associer informations et recommandations simples, pour éviter le sentiment de perte de contrôle. Elles doivent aussi intervenir au bon moment pour les usagers et éventuellement devenir progressivement personnalisées si l'interaction avec l'utilisateur le permet.

Quelle forme cela prend, quel contact avec l'utilisateur ?

Une notification automatique sur téléphone, via une application de mobilité ou bien via SMS, paramétrée selon les préférences utilisateurs.

Par exemple



À Hanovre, l'application MaaS « Mobility Shop » a été lancée en février 2016. Elle est portée par le principal opérateur de transports Ustra. L'offre est accessible à tous pour 9,95€ (puis facture mensuelle) et intègre les transports publics (paiement à l'usage), l'autopartage et les taxis.



À Helsinki, l'application Whim a été lancée en 2017. Le caractère novateur du système réside dans les packs multimodaux proposés, qui comprennent les différents titres de transport. Une formule sans abonnement permet de ne payer qu'à l'usage. En termes de gouvernance, l'application est portée par une entreprise privée, en partenariat avec les collectivités locales et les opérateurs de transport publics et privés.



L'application Transilien à Paris annonce à l'avance les travaux et propose des alternatives.

« Pouvoir être informé si il y a eu un accident, ou par exemple nous dire que si on rentre maintenant on va mettre 40 minutes, mais potentiellement d'ici une heure ça sera moins chargé. »

passer aux TC



Construire des supports numériques évolutifs et participatifs.

Et si on prototypait ce concept...

Par où commencer ?

- La fonction de prévention des perturbations du réseau à régler sur *passpass.fr* comme pour *Hauts-de-France Mobilité* doit être analysée et renforcée, pour voir comment le même type de solution pourrait être déployé sur l'ensemble de l'offre du réseau.
- Une analyse d'usage de l'application *Ilévia* et de son déploiement actuel (niveau d'utilisation, connaissance des usagers de son existence et des fonctions qu'elle propose...) pourrait être menée pour identifier si celle-ci pourrait répondre aux attentes des usagers en étant augmentée, ou si un autre support est nécessaire.

Quels points d'attention pour penser cette solution ?

- Les informations communiquées ne doivent pas uniquement être négatives pour ne pas venir créer un sentiment de frustration lors de la réception de ces alertes ; trop d'alertes négatives viendraient en effet dégrader la perception que les usagers ont d'une ligne en particulier ou d'un service.
- Les informations doivent pouvoir être larges et à la demande de l'utilisateur, en fonction de leurs préférences, pour ne pas venir créer de frustration ni de surcharge dans la qualité et quantité d'informations reçues.

- 1 • Sélection d'une ligne (faible robustesse ou travaux planifiés) et pouvant être un terrain de test.
- 2 • Identifier un mode de communication léger, facile à mettre en place et à déployer sur la ligne sélectionnée (par exemple abonnement à un flux d'informations en flashant un QR code dans le bus, envoyer un texto au numéro de la ligne pour recevoir ces infos...) Concevoir et *designer* les logiques éditoriales, le ton employé, les types d'échanges possibles (réponse usager etc).
- 3 • Tester un moyen de communication spécifique sur une ligne pour informer les usagers de l'état du trafic (panne, retard, qualité et fluidité de la circulation, places disponibles sur cette plage horaire, nouvelle flotte...).
- 4 • **Évaluation** : il s'agit de rendre compte si les communications personnalisées sont aidantes aux usagers lors de leurs trajets.
 - Mesurer au cours du temps : le taux d'abonnés ainsi que le taux de connexions au service proposé (indicateurs objectifs).
 - Mesurer le taux de satisfaction : demander régulièrement à l'utilisateur si l'information délivrée lui a été utile.
- 5 • Adapter et déployer la solution sur la première ligne, puis poursuivre le processus de déploiement sur les suivantes.



Favoriser une vie de quartier autour des arrêts.

À propos de cette action

En quoi ça consiste?

Proposer du mobilier propice à la flânerie qui laisse transparaître une vie de quartier et recomposer une intelligence des arrêts en diversifiant les interactions et les usages autour d'arrêts de transport en commun, pour aller vers un « Espace à Niveau de Service Augmenté ».

Quel processus de changement de comportement ?

L'expérience de mobilité intègre des phases de transition, de décision et d'exploration.

Cette dernière phase est souvent délaissée, pour favoriser une logique fonctionnelle et utilitaire. Hors, la qualité de l'expérience de mobilité tient aussi à sa capacité à donner une autre valeur au temps, et à favoriser des arbitrages plus favorables aux transports en commun.

Les offres de services complémentaires peuvent constituer des leviers d'attractivité, et lever la pression temporelle liée à une focalisation sur l'optimisation du temps.

Les propositions complémentaires à l'offre de mobilité stricte demandent à créer un état d'esprit favorable en amont, comme la sécurisation des décisions, les indications de durée ou encore la réduction de l'incertitude.

Quelle forme cela prend, quel contact avec l'utilisateur ?

Un mobilier léger positionné de façon stratégique en fonction des opportunités d'usages environnant les stations identifiées.

Par exemple



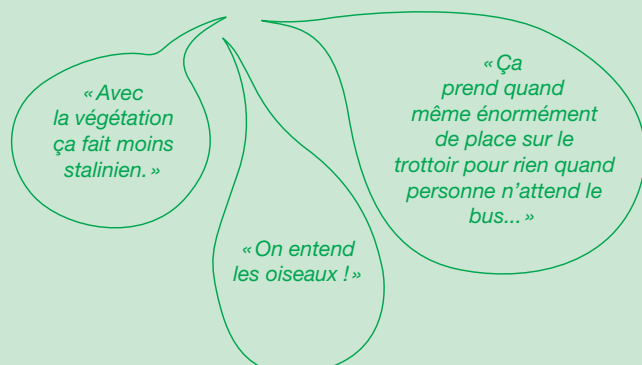
Des infrastructures de mobilité articulées entre elles et intégrées aux équipements de l'espace public. Ici, « Move it ! », coopération entre Superworld, une agence d'architecture et de design, et Kameo, une start-up qui propose des solutions pour vélos dans les villes belges.



Un mobilier modulaire pourrait signifier l'arrêt et permettre d'autres postures d'attente. Raw Edges a créé ces sièges en béton pour le projet de développement de la péninsule de Greenwich, et ils resteront en place pendant les 10 prochaines années. Chaque chaise existe en trois hauteurs : petite, moyenne et grande.



Roulotte de consultation citoyenne ici utilisée à Loulans dans le cadre d'un projet Vraiment Vraiment ; un mobilier mobile pour animer un point à un moment donné.



passer aux TC

passer à la marche à pied

g

Et si on prototypait ce concept...

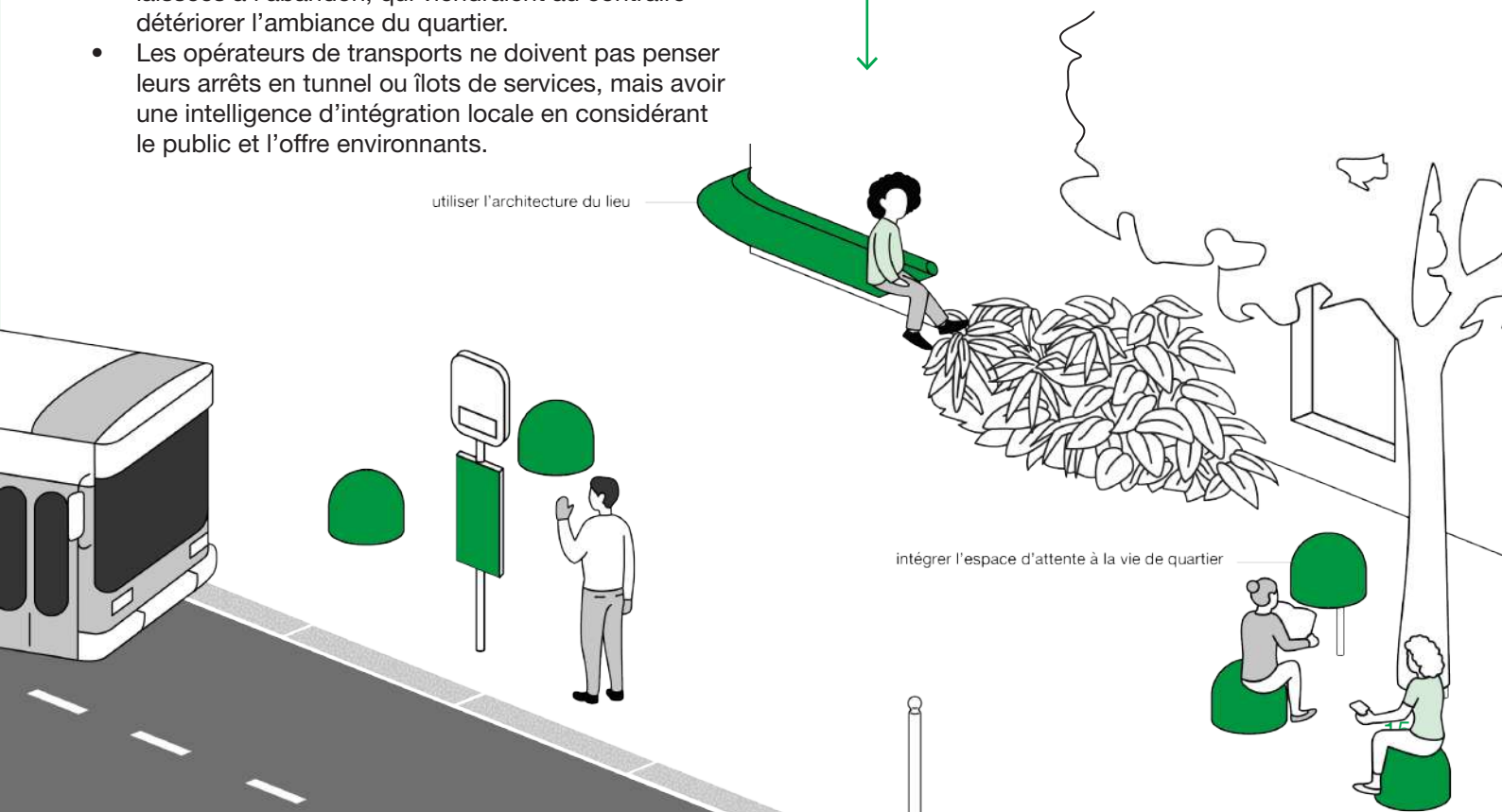
Par où commencer ?

- Sujet à relier à la stratégie « Marche et Aménagements » de la MEL, liés au confort de l'utilisateur.
- Intégrer l'amélioration des espaces publics et l'installation d'objets urbains vis-à-vis des stations, terminus et hub dans une vision plus globale d'offres de services et d'équipements publics. Tout associé, l'ensemble peut modifier la perception de l'espace vécu et la diversification des interactions et des usages, dans un « Espace à Niveau de Service Augmenté ».
- Questionner les usages et postures archétypales des arrêts, leur emprise, leur forme, les usages qui y sont proposés, etc. Comment les intégrer davantage à leur environnement pour éviter de créer des formes de ruptures de l'espace public ?

Quels points d'attention pour penser cette solution ?

- Les aménagements proposés (boîte à livres, fresques, bac à fleurs...) doivent être structurellement encadrés par des gestionnaires au long terme pour ne pas en faire des installations laissées à l'abandon, qui viendraient au contraire détériorer l'ambiance du quartier.
- Les opérateurs de transports ne doivent pas penser leurs arrêts en tunnel ou îlots de services, mais avoir une intelligence d'intégration locale en considérant le public et l'offre environnantes.

- 1 Identifier dix arrêts présentant un potentiel d'activation, dans des cadres différents (urbain, péri urbain, rural) et des ambiances distinctes (fréquentation élevée, zone peu fréquentée, espace public aéré, place publique, zone dense, lieu isolé...)
- 2 Déployer une palette d'aménagements pour tester et qualifier la capacité d'activation des structures déployées.
- 3 **Évaluation** : il s'agit de suivre comment la vie autour des arrêts a pris forme.
 - Mesurer le taux de fréquentation autour des nouveaux endroits aménagés. Faire une analyse par catégorie d'activité (combien de personnes engagées sur combien de temps).
 - S'interroger si ces activités correspondent par leur nature et leur taux de fréquentation à celles attendues.
- 4 Pérenniser les installations qui fonctionnent, déplacer les autres pour les tester à d'autres endroits, modifier et ajuster leur forme.



Les autres. Je suis en contact, j'ai confiance.

Ce levier s'appuie sur des dimensions liées à l'identité sociale, qui renvoient aux relations aux autres, au sentiment de solidarité, d'appartenance à un groupe, ou au contraire à la défiance.



Faire remonter des problèmes de voirie pour les mobilités douces

À propos de cette action

En quoi ça consiste?

Une communauté engagée de piétons et cyclistes qui font remonter le besoin d'intervention en des points précis, où des aménagements de toutes échelles constituent des points de frictions sur un trajet. La prise en compte et les interventions d'amélioration de ces éléments devraient ainsi faciliter les parcours de mobilité active et inciter de nouveaux usagers à les emprunter.

Quel processus de changement de comportement ?

Les autres constituent le plus souvent une gêne dans l'expérience de mobilité, qui se vit de manière individuelle. Pourtant, les recherches montrent que le lien avec les autres usagers est un levier d'attractivité et de satisfaction vis-à-vis de l'offre de mobilité, d'autant plus si ce lien se construit de manière active. Le sentiment de communauté a différents effets positifs, comme la confiance envers les autres usagers, la considération pour les autres et les lieux, ou encore la disposition à aider. Les réponses de la Métropole peuvent aussi instituer une « norme de réciprocité », par laquelle l'action de la métropole entraîne une interdépendance positive avec les usagers.

Il faudra s'assurer que la participation des usagers soit incitée en utilisant des leviers adaptés pour éviter l'effet d'un « départ manqué » qui serait dû au faible nombre d'utilisateurs.

L'intégration de design *nudge* ou persuasif dans l'interaction et la communication sur l'outil peut améliorer l'adhésion des usagers à l'outil : le *nudge*, c'est faire passer l'utilisateur de l'intention à l'action, en l'y invitant sans contrainte ni sanction, mais de façon implicite, induite, douce et tactique.

Quelle forme cela prend, quel contact avec l'utilisateur ?

Une application gratuite à télécharger sur son smartphone, complétée par un site web uniquement dédié au post de messages pour notifier de problèmes observés sur la voirie, pour les usagers ne disposant pas de smartphone.

Par exemple



À Paris, l'application DansMaRue permet de donner à voir les problèmes et incivilités en milieu urbain sur une carte interactive et participative.



À Bruxelles, l'application FixMyStreet Wallonie permet de signaler tous les problèmes rencontrés dans l'espace public et ainsi participer à l'amélioration du cadre de vie bruxellois.



L'application Waze permet le signalement en temps réel de différents problèmes ou équipements rencontrés sur un trajet, de façon participative.

« Ça augmente mon sentiment de sécurité. »

passer au vélo

passer à la marche à pied



Construire des supports numériques évolutifs et participatifs.

Et si on prototypait ce concept...

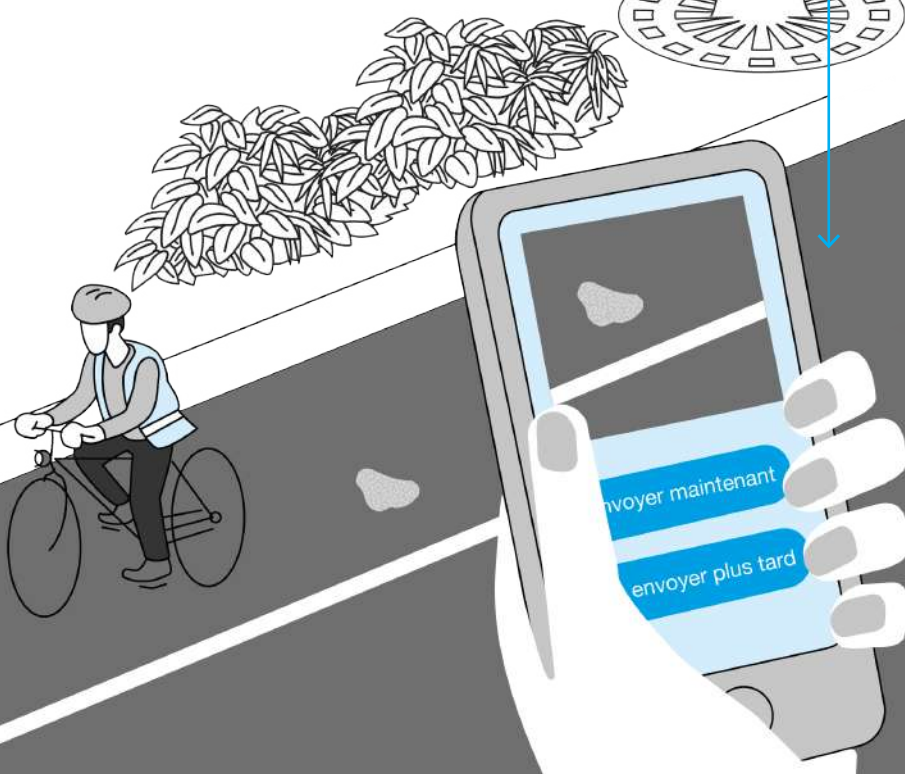
Par où commencer ?

- Des applications open source déjà existantes comme Fix my street ou Dans ma Rue (Ville de Paris), peuvent être utilisées comme première base de réflexion sur le mode de fonctionnement à développer et en particulier sur la coordination des services et communes pour répondre à chaque remontée...Elles peuvent aussi techniquement conditionner ce qui pourra être mis en place par la suite.
- Des partenariats entre la métropole et les communes peuvent être mis en place.

Quels points d'attention pour penser cette solution ?

La réussite de cette action est conditionnée par la réactivité de la collectivité qui s'engage alors à toujours répondre aux problèmes mis en avant par les usagers, même par la négative, en explicitant les raisons, ou en suggérant des alternatives. Une relation de confiance s'installe alors entre l'usager et le service métropolitain, où l'habitant peut partager son expertise d'usage avec la collectivité dans un contexte de gestion urbaine de proximité.

- 1 Sélectionner une technologie existante à développer spécifiquement pour la MEL, ou à greffer à une application déjà existante. Analyser et s'inspirer de l'outil de cartographie collaborative monté par l'Association Droit Au Vélo.
- 2 Mobiliser une petite communauté active de cyclistes / marcheurs / associations locales pour tester et alimenter ce système participatif de rapports.
- 3 Évaluer la capacité des collectivités locales à répondre aux sollicitations de manière régulière.
- 4 **Évaluation** : il s'agit de mettre en place une co-construction sur les questions de voirie en créant une communauté de mobilité douce (cyclistes, ...), et de garder cette communauté mobilisée dans la durée.
 - Mesurer au cours du temps le nombre de personnes faisant partie de la communauté : a minima maintenir un nombre critique de participants dans la communauté ; idéalement s'assurer d'une dynamique de croissance dans le temps.
 - Au sein de la communauté, repérer les personnes qui y sont les plus actives : capter leurs attentes suite à leurs signalements. Mettre en place une pratique pour répondre aux besoins exprimés (message d'info, ...) : mesure au cours du temps de la satisfaction des usagers de la plateforme (communauté et services voiries).



faire un relevé instantané
donner la possibilité de détailler plus tard



Fédérer une communauté de cyclistes ambassadeurs et accompagnateurs.

À propos de cette action

En quoi ça consiste?

Partager des parcours et des bonnes pratiques entre cyclistes pour découvrir des circuits alternatifs, et permettre aux collectivités de mieux comprendre les parcours cyclistes et leurs habitudes.

Quel processus de changement de comportement ?

Les actions d'accompagnement au changement négligent souvent les phases aval de l'accompagnement, après les premiers changements. Pourtant les modèles en sciences comportementales montrent l'importance de prévoir des actions de maintien des changements, d'autant plus que les leviers du maintien sont différents des leviers pour initier le changement. La valorisation, le partage social, l'intégration à des collectifs contribuent à inscrire des habitudes durables, à favoriser le transfert des changements dans d'autres domaines et l'engagement dans un rôle de témoin ou d'ambassadeur.

Les « ambassadeurs » peuvent devenir des leviers d'apprentissage social (perception de la valeur et de la facilité d'un comportement par le modèle des autres), à condition de les accompagner dans l'élaboration de messages/attitudes favorables à l'incitation de personnes non engagées ou sensibilisées.

Quelle forme cela prend, quel contact avec l'utilisateur ?

- Des sessions avec des vélotafeurs expérimentés qui partagent leur conseils et parcours à des cyclistes débutants.
- Renforcer la présence des applications ou supports en lignes qui permettent de préparer son trajet à l'avance, de penser à bien s'équiper, étendre leur popularité (à relier aux services existants de l'ADAV).

Par exemple



Renforcer les dynamiques existantes à Lille, comme le dimanche avec des fermetures d'axes de voirie comme l'opération « Quartiers libres » sur le Grand Boulevard de Marcq-en-Baroeul et La Madeleine (Nord).



Programmer l'inclusion de tous et toutes les cyclistes à l'exemple du Gracq, une association régionale à Bruxelles, qui propose des leçons de vélo aux femmes.



L'association Pro Vélo et Bruxelles Mobilité s'associent pour proposer « Bike experience », un système de *buddies* bénévoles dans des formats after-work, pour encourager de nouveaux cyclistes potentiels.

« Ça
serait génial, parce
qu'il y a plein de chemins
sympas et de raccourcis que tu ne
peux pas connaître
si tu n'es pas du coin. »

passer au vélo



Favoriser une dynamique de groupe

Et si on prototypait ce concept...

Par où commencer ?

- Des applications open source déjà existantes comme Bike Data projects ou Bike Citizens pourraient être utilisées sur la MEL en étant suggérées aux communautés déjà présentes. Ces applications permettent aux collectivités de mieux comprendre les choix de trajets cyclistes et de partager de façon anonyme leur trajet pour créer ainsi des parcours que les autres peuvent reproduire.
- S'appuyer sur la carte de cyclabilité de l'ADAV, qui pourrait être enrichie comme un outil collaboratif (sous forme d'une maîtrise d'ouvrage MEL).

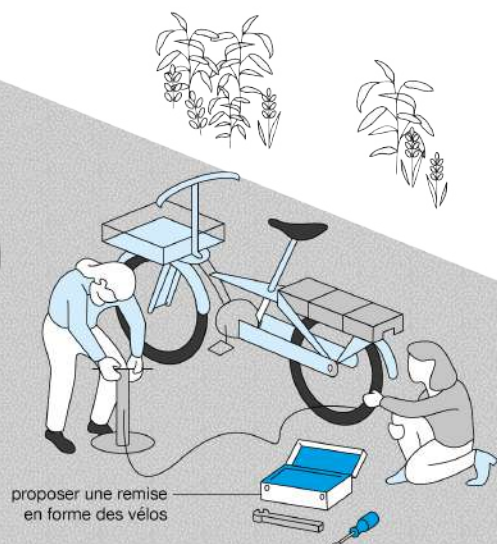
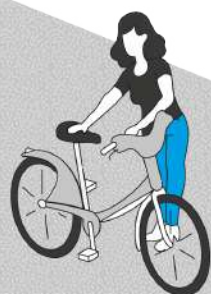
Quels points d'attention pour penser cette solution ?

- La communauté ainsi créée doit être animée sur le long terme, au delà d'un premier moment de rencontre.
- Certaines parties du territoire rassemblent naturellement beaucoup de cyclistes, où la rencontre et le système de parrainage peut alors se faire sans difficulté. En revanche, l'objectif serait ici à terme de chercher à toucher un public qui n'est pas en contact direct avec la pratique cyclable, qui se trouve « isolé » vis-à-vis d'une communauté de cyclistes éventuelle, dans des zones reculées ou sans antenne locale.
Dans un premier temps, une action peut être lancée au travers d'une entreprise ou d'une administration en fédérant un réseau de collègues pour lancer une dynamique de groupe rayonnant à différents endroits de la métropole.

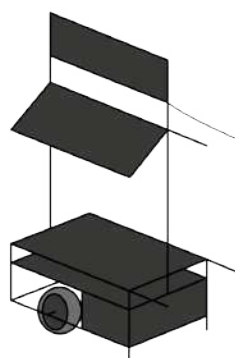
- 1 Identifier les acteurs et associations existantes qui peuvent participer à la démarche et la soutenir au long terme. Identifier les actions déjà proposées par ceux-ci sur le territoire.
- 2 Identifier, dans des zones moins urbaines et plus reculées, sans associations cyclistes, des structures locales qui pourraient relayer la dynamique sans pour autant être centrées sur le vélo (maison communale, maison des jeunes, école...)
- 3 En s'appuyant sur ces dynamiques locales, proposer la mise en place d'une logique de « Buddy* » pour faire mettre le pied à la pédale à des jeunes cyclistes.
** principe de parrainage d'un nouveau cycliste*

Évaluation : il s'agit de mettre en place une co-construction sur les questions de voirie en créant une communauté de mobilité douce (cyclistes, ...), et de garder cette communauté mobilisée dans la durée.

- Mesurer au cours du temps le nombre de personnes faisant partie de la communauté : a minima maintenir un nombre critique de participants dans la communauté ; idéalement s'assurer d'une dynamique de croissance dans le temps.



proposer une remise
en forme des vélos



accompagner les usages
des mobilités douces par
des rassemblements festifs
et pédagogiques





Sécuriser l'environnement des mobilités actives.

À propos de cette action

En quoi ça consiste?

Mieux sensibiliser tous les usagers aux « nouveaux codes de la route » vis-à-vis des mobilités actives (pour tous types d'usagers, même les automobilistes).

Quel processus de changement de comportement ?

L'incertitude sur les « schémas comportementaux » à adopter face aux évolutions des modes et coordination des mobilités crée des risques sécuritaires objectifs et une inquiétude subjective qui réduit l'accessibilité pour les publics les plus vulnérables. Les risques et les irritants tiennent principalement à la difficulté à décoder les intentions des autres usagers et les normes d'usage sur lesquelles s'appuyer. La mise en visibilité dans l'espace d'indices du « code civil » des nouvelles mobilités, la sensibilisation aux attitudes favorables, l'installation de nouveaux gestes sont des stratégies qui ont montré leur capacité à faire évoluer des usages émergents.

Les « codes » proposés doivent articuler norme sociale et schémas comportementaux pour faire évoluer en même temps les attitudes et les comportements, en croisant actions éducatives et incitatives, interventions visuelles dans l'espace et travail plus large de sensibilisation et d'évolution des normes.

Quelle forme cela prend, quel contact avec l'utilisateur ?

- Des espaces publics indiquant clairement et intuitivement quel(s) usager(s) peuvent circuler dans la zone, comment cohabiter, comment se croiser.
- Des supports de communication dans l'espace public pour toucher l'intégralité des usagers de la route, sans distinctions.
- Des sections dédiées aux mobilités actives dans les formations autour du code de la route.

Par exemple



À Pessac, une bande de peinture photoluminescente permet de rendre une autoroute cyclable praticable de nuit sur deux kilomètres et de favoriser sa visibilité par tous, à tout moment de la journée et de la nuit.



Des campagnes de communication destinées aux automobilistes sont nécessaires pour ancrer la sécurité des usagers à mobilité douce dans les consciences collectives.



Le marquage au sol du projet Hangar du Kanaal à Bruxelles (Vraiment Vraiment, 2020) vient suggérer le partage de l'espace et les parcours possibles, inviter les passants à se sentir « à leur place » (du rouge pour les camions de livraison, du blanc pour les mobilités actives, les deux sur les zones de rencontre).

« Y'a une grosse méconnaissance par les automobilistes des règles de sécurité routière des mobilités actives, du double sens vélo, du tourne à droite libre...ça rend certains passages dangereux. »

passer au vélo



Favoriser une dynamique de groupe

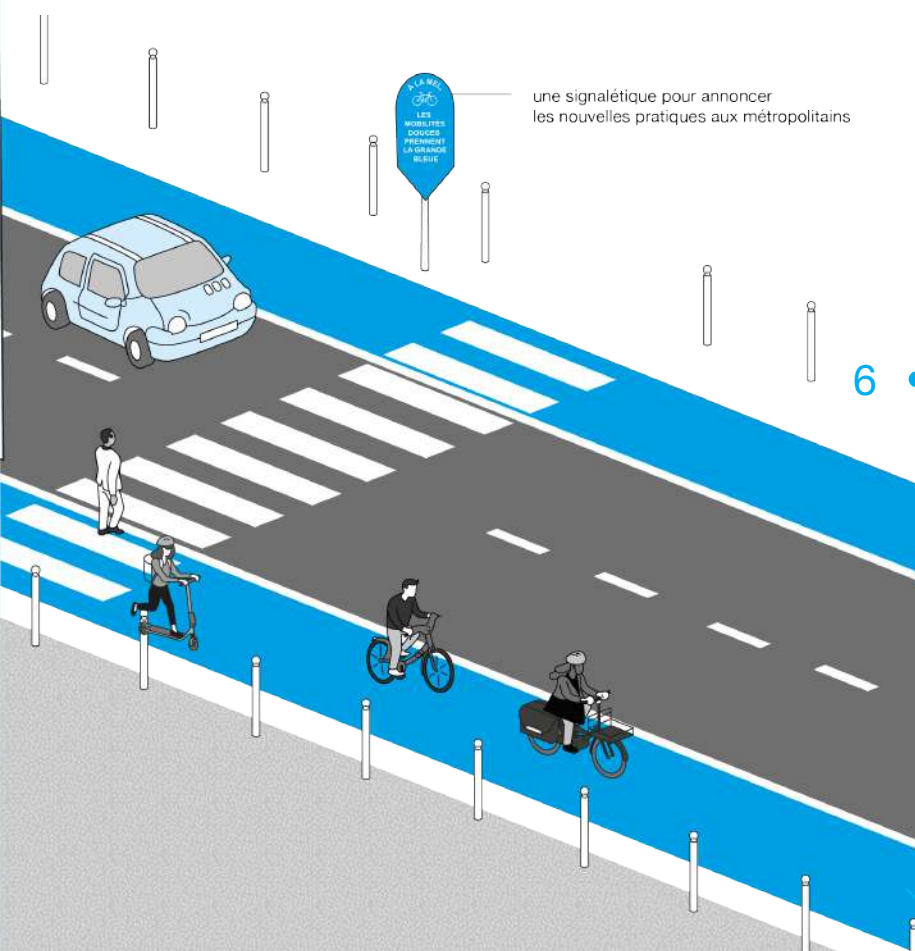
Et si on prototypait ce concept...

Par où commencer ?

Un livret à destination des auto-écoles est en cours de réalisation, son contenu pourrait être analysé et des éléments pour une campagne de sensibilisation sur l'espace public de la MEL pourraient en être tirés.

Quels points d'attention pour penser cette solution ?

- Il est nécessaire de penser également à une éducation qui doit se faire dans les auto-écoles et auprès des automobilistes plus âgés (par exemple via des campagnes de sensibilisation qui ne doivent pas tomber dans le « victim-shaming » des cyclistes, et être visibles par les voitures, par exemple à l'arrière des bus).
- La sensibilisation et l'information doit se faire dans l'espace public pour toucher les usagers hors formation, mais aussi les usagers qui se déplacent déjà via des modes actifs, souvent mal informés de leurs droits et obligations sur la route.



- 1 Identifier les éléments structurants du code de la route des mobilités actives en s'appuyant sur les supports en cours d'écriture.
- 2 Travailler à une homogénéisation de ces codes pour une unification de la sémantique dans l'espace public (voies dédiées, détails des bordures, motifs, etc.) y compris sur des installations temporaires et frugales pour viser une « expérience usager unifiée ».
- 3 Mettre en place en parallèle une campagne de communication de ces codes : travailler leur clarté et la capacité qu'ils ont à être retenus facilement.
- 4 Déployer un ensemble de ces éléments sur une section d'espaces publics accueillant beaucoup d'usages différents.
- 5 **Évaluation :** Il s'agit d'évaluer si la sécurité des mobilités douces est assurée. Cette évaluation touche toutes les parties prenantes des « usagers de la route » : les cyclistes face aux voitures, mais aussi les conducteurs face aux multitudes de nouvelles mobilités (cyclistes, free floating, ...).
 - Repérer les axes identifiés comme dangereux (par leurs nombres d'accidents, ou par le nombre de retours issus des communautés).
 - Mesurer l'augmentation du sentiment de sécurité et de clarté de chacun des usagers (dont automobilistes) sur le partage de la voirie.
- 6 Conception d'un kit* du bon partage de l'espace de circulation en collaboration avec les services techniques de la MEL en s'appuyant sur les résultats du test précédent : quels éléments formels et visuels permettent aux usagers une bonne compréhension de l'espace et une bonne identification de la voie qu'ils peuvent utiliser, et garantissent ainsi leur confort et leur sécurité ? Comment le déployer plus largement sur le territoire de façon frugale ?

**kit à destination des services techniques et voiries de la MEL, ainsi qu'aux organismes de formation à la sécurité routière pour leur permettre de mettre à jour leurs supports pédagogiques.*

Le contrôle. J'ai le choix, je suis rassuré.

Ce levier s'appuie sur des dimensions liées au contrôle, qui correspondent au sentiment de capacité, de choix et d'appropriation qui apporte l'expérience de mobilité, le sentiment «d'avoir le contrôle », d'être en pleine possession de ses moyens grâce un environnement clair.



Faciliter le paiement du titre de transport

À propos de cette action

En quoi ça consiste?

Accompagner les usages intermodaux du point de vue de l'utilisateur grâce à un titre de transport unique et à une facilitation des modes de paiement.

Quel processus de changement de comportement ?

La facilitation des usages est un levier comportemental fort, dans le sens où réduire le « taux de friction », c'est-à-dire l'ensemble des éléments qui viennent perturber un parcours ou le complexifier, offre un impact incitatif certain. La lecture et les décisions liées à la tarification peuvent être un frein dans le cadre des usages occasionnels et des usages intermodaux.

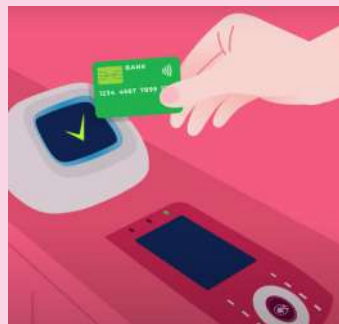
Une grande facilité favorise les usages opportunistes, et la visibilité du titre (carte, porte-carte) peut constituer en soi une incitation par la mise en visibilité d'une norme (beaucoup de gens partagent visiblement un même objet). Une expérience récente a ainsi réussi à augmenter le transfert de certains parcours vers la marche en apposant des messages sur des porte-cartes distribués aux usagers.

Le recours à la tarification sociale éventuelle des titres de transport constitue un enjeu fort d'égal accès à l'offre de mobilité. Le recours à ces droits liés aux transports est parfois complexe et peut alors devenir dissuasif, et générer alors du renoncement ou de la fraude.

Quelle forme cela prend, quel contact avec l'utilisateur ?

- Faire de la carte PassPass un objet unique et reconnaissable par tous comme l'accès à toutes les mobilités sur la MEL.
- Une bonne diffusion d'information pour faire connaître aux usagers l'existence d'un tel pass, ce à quoi il donne droit, et les possibilités de recharge, pour légitimer son existence (une impression de nouveauté pas encore bien déployée peut décourager les usagers qui craignent des dysfonctionnements).

Par exemple



Les transports de Bruxelles sont payables par carte bancaire sans contact directement à bord du transport.



À Pékin, les usagers du métro payent leur ticket avec des bouteilles en plastique à jeter : un accès inclusif et citoyen aux transports ?



La carte nominative sans abonnement Libert'an à Nantes permet à l'utilisateur de payer « à la carte », uniquement les trajets qu'il a consommés.

« Je peux être principalement une utilisatrice de V'lille mais vouloir prendre le bus de temps en temps sans avoir à acheter un ticket à chaque fois, avec la difficulté que ça représente si il n'y en n'a pas en station et pas à bord. »

faciliter l'intermodalité



Proposer des parcours faciles à appréhender

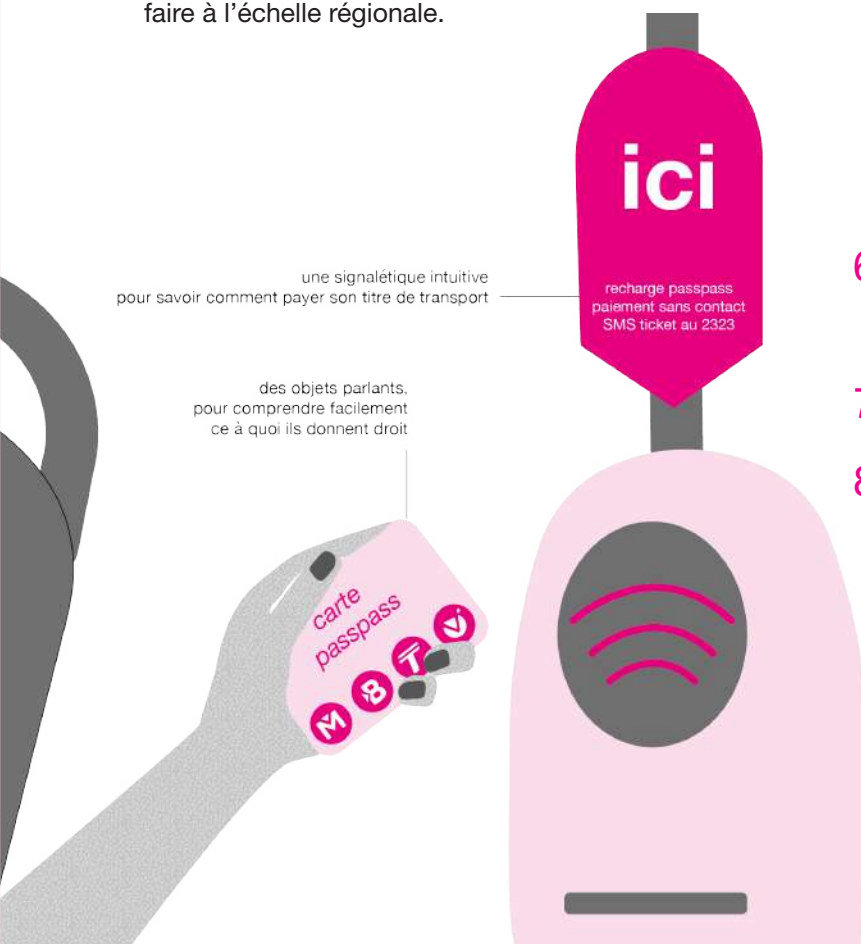
Et si on prototypait ce concept...

Par où commencer ?

- L'application de recharge de carte PassPass est un support existant à analyser.
- Le service M-ticket existant via une appli spécifique mobile (Android et iOS) est à mettre en lien avec cette action.
- Le principe d'achat ticket bus par SMS, pas complètement fonctionnel en fonction des opérateurs et également à analyser.
- Largement et régulièrement communiquer à propos des moyens de paiements disponibles (notamment sur les terminaux de validations), pour rassurer les usagers sur la «règlementarité» du pass mobilité.

Quels points d'attention pour penser cette solution ?

- L'accès aux contenus du titre et la visibilité du crédit doit pouvoir se faire facilement pour que l'utilisateur puisse contrôler sa consommation et ne pas craindre de «trop» dépenser en cumulant les modes de transport.
- L'inter-opérabilité entre plusieurs réseaux doit se faire à l'échelle régionale.



- 1 Analyse des modes de billetterie existants sur la MEL : quels sont leurs points forts / faibles, retours d'expérience usagers.
- 2 Sélection d'un canal d'achat unique répondant le plus aux attentes des usagers, et conception de son incarnation en un seul objet.
- 3 Développement technique de la solution pour un premier déploiement sur une ligne spécifique de la MEL.
- 4 Déploiement d'une campagne de communication autour de cette ligne pour présenter le principe aux usagers.
- 5 **Évaluation** : cela change-t-il quelque chose sur le comportement des usagers ? Il s'agit d'évaluer si la simplification des paiements facilite le trajet des usagers.
 - Mesurer le taux d'adhésion et de fréquentation sur les trajets bénéficiant de paiements facilités et comparer ce taux à la fréquentation par tronçon avant la mise en place.
 - Comparer également le taux d'amendes enregistrées sur les trajets simplifiés par rapport à avant la simplification (peut-être que le taux est le même mais que la différence se verra sur le taux de fraudes).
- 6 Itération et déploiement sur une seconde ligne dans la continuité de la première, sur un autre mode de transport.
- 7 Évaluation.
- 8 Itération et déploiement à grande échelle, progressivement sur l'ensemble du territoire.



Proposer des alternatives lors de trajets complexifiés

À propos de cette action

En quoi ça consiste?

Proposer des alternatives claires et intuitives lors de ruptures de trajets imprévues (ligne déviée, travaux, pannes...) ou structurelles (voie discontinuée, changements...).

Quel processus de changement de comportement ?

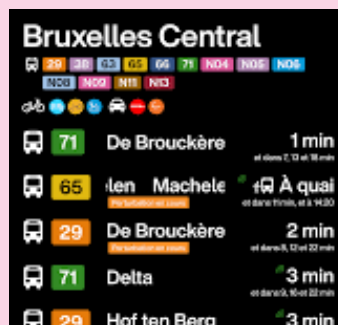
Le « cadrage » des choix permet de faciliter et d'accélérer la prise de décision dans les parcours de mobilité. Proposer des choix simples et visuels permet de réduire la charge cognitive, de limiter les hésitations et de rassurer sur les choix. La mise en visibilité de ces choix permet aussi davantage d'anticipation, et permet par exemple aux usagers fragiles de calculer leur trajectoire, d'être rassurés sur leurs choix et d'être moins insécurisés par leurs hésitations dans un contexte de circulation rapide.

Ces moments de décision doivent être anticipés juste avant le point de friction dans le parcours pour favoriser la prise d'information. Des systèmes permettant aussi aux usagers de corriger une erreur, de se « rattraper » sur leurs parcours, doivent aussi être prévus. Une expérimentation à Lyon a montré qu'un choix simplifié réduit de 25% le nombre d'hésitations dans une correspondance dans un métro.

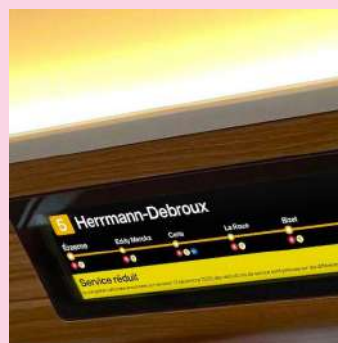
Quelle forme cela prend, quel contact avec l'utilisateur ?

Une signalétique qui considère les points de ruptures pour orienter mais aussi réorienter les usagers. Des affichages en temps réels dans les transports et en station pour bien identifier l'offre et sa disponibilité aux alentours.

Par exemple



Dans certains transports de Bruxelles (métro), un système d'information en temps réel permet à l'utilisateur d'avoir connaissance de tous les changements disponibles et du temps d'attente à chaque fois. *Projet «Stoomlink».*



Projet «Stoomlink», décrit ci-dessus.



City Mapper développe des bus intelligents grâce à un outil de simulation, Simcity, qui permet aux bus de modifier leur itinéraire en fonction du trafic, tout en respectant les points d'arrêts, d'évaluer la performance des lignes existantes et d'identifier la pertinence d'itinéraires alternatifs à ces dernières. Il peut même suggérer des nouvelles lignes et en analyser les impacts en fournissant des données comportementales (estimation du nombre de passagers pour ce type de trajet, du nombre de bus nécessaires pour satisfaire ce trajet, du revenu).



« Heureusement qu'on a pu demander à la conductrice où descendre, parce que la modification du trajet à cause de travaux n'était pas indiquée. »

passer aux TC



Proposer des parcours faciles à appréhender

Et si on prototypait ce concept...

Par où commencer ?

Hiérarchiser les informations à partager à l'utilisateur : les informations plus structurées et qui peuvent être anticipées (travaux prévus par exemple) et les informations sur le moment (changement ou transfert à envisager).

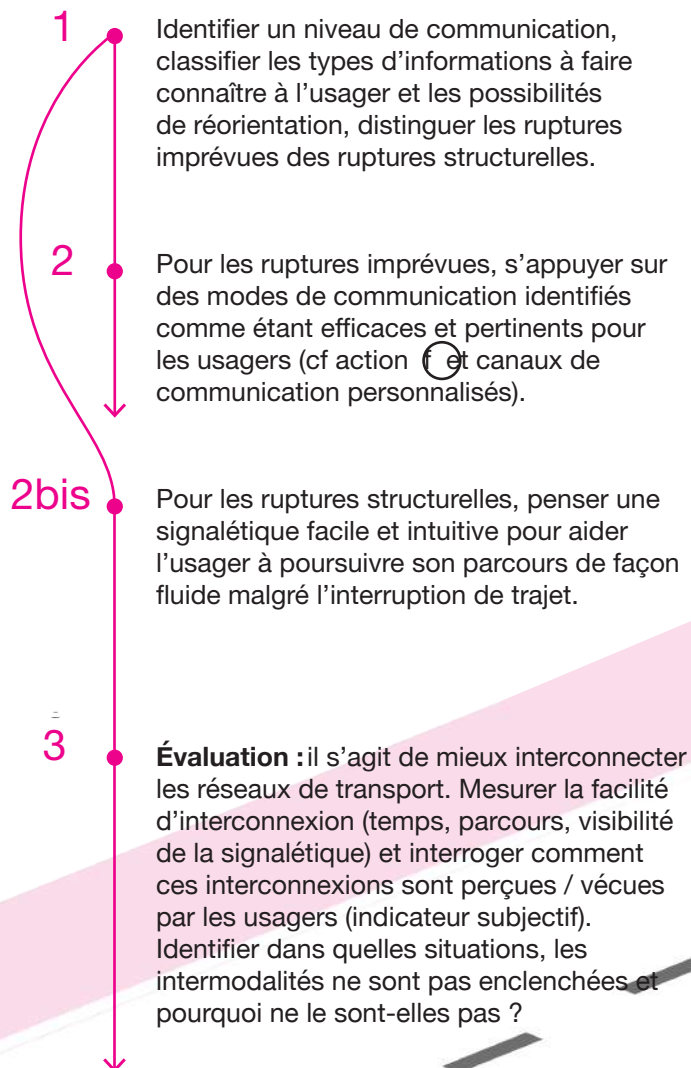
Quels points d'attention pour penser cette solution ?

On distingue quatre niveaux d'information :

- celui en amont du trajet, moment où l'utilisateur va prévoir son itinéraire en fonction des informations qu'il reçoit ;
- celui pendant le trajet juste avant un choix, où l'utilisateur va composer une nouvelle étape de son parcours ;
- celui au moment même du choix, où l'utilisateur doit absolument prendre une décision en s'appuyant sur les informations dont il dispose à ce moment précis ;
- celui après le choix, où l'utilisateur a besoin d'être conforté dans sa décision pour poursuivre son parcours plus sereinement.

Ces quatre niveaux d'information n'interviennent pas au même moment ni sur les mêmes supports, mais doivent pouvoir être unifiés dans les codes utilisés (couleur, vocabulaire, etc) pour fluidifier le parcours.

- Les informations partagées même très à l'avance peuvent aider les usagers à faire des choix de mobilité en amont, et à adapter leur comportement sur le plus long terme également. Par exemple : « Si ma ligne est en travaux l'année prochaine, alors je vais investir dans un vélo dès maintenant. »





Faciliter l'accès au stationnement sécurisé

À propos de cette action

En quoi ça consiste?

La possibilité de stationner son véhicule en sécurité (vélo, trottinette,...) de façon spontanée et sans nécessairement être obligatoirement abonné, dans des espaces faciles à identifier et à appréhender.

Quel processus de changement de comportement ?

La sécurité est un obstacle souvent évoqué pour expliquer les difficultés d'usage de certains équipements comme les parkings relais, ou de certains modes de déplacement comme le vélo.

Les parcs de stationnement répondent encore actuellement à un modèle centré sur la voiture, et leur accessibilité à d'autres modes reste limitée, peu normalisée et souvent peu pratique. Une étude récente sur les parkings de Lyon a montré que la lecture de ces lieux en se projetant dans les usages (étude des parcours cognitifs) amène à conclure à la nécessité de déployer des dispositifs incitatifs, centrés sur les seuils (entrées/ sorties), les cheminements (indications d'usage) et l'ambiance (sentiment de sécurité, orientation).

Rendre les parkings ou lieux de stationnement objectivement accessibles doit s'accompagner d'un travail comportemental pour produire des perceptions qui favorisent l'accessibilité cognitives et connectent les lieux de stationnement à l'espace urbain et rendent les usages en modes doux plus normalisés.

Quelle forme cela prend, quel contact avec l'utilisateur ?

- De nouvelles conditions d'accès aux parcs de stationnement sécurisés pour les voitures en parking relais et les vélos (sans abonnement, gratuit si un accès au transport en commun s'ensuit, etc).
- Une campagne de communication sur les différentes offres de stationnement et ce que cela permet alors en terme d'intermodalité (parking relais vélo et voiture).
- Des signaux forts pour identifier facilement les zones de stationnement disponibles.

Par exemple



À Groningen, aux Pays-Bas, un vélo jaune permet de reconnaître les emplacements vélo à travers la ville et de rassurer les usagers sur le fait qu'ils ont bien le droit de stationner ici.



Des espaces de stationnement intégrés à l'aménagement d'une rue entière en Suède. Le centre suédois d'architecture et de design (ArkDes) et le cabinet Lundberg Design ont planché sur ces projets en collaboration avec les habitants de certains quartiers, en s'inspirant de la culture populaire comme Lego, Minecraft ou encore Ikea.

« Si
je suis de
passage je peux
aussi vouloir garer
mon vélo en lieu
sûr, même si il faut
payer 2 euros je
le fais en fait. »

faciliter l'intermodalité

passer au vélo



Faciliter la lecture de l'offre de services

Et si on prototypait ce concept...

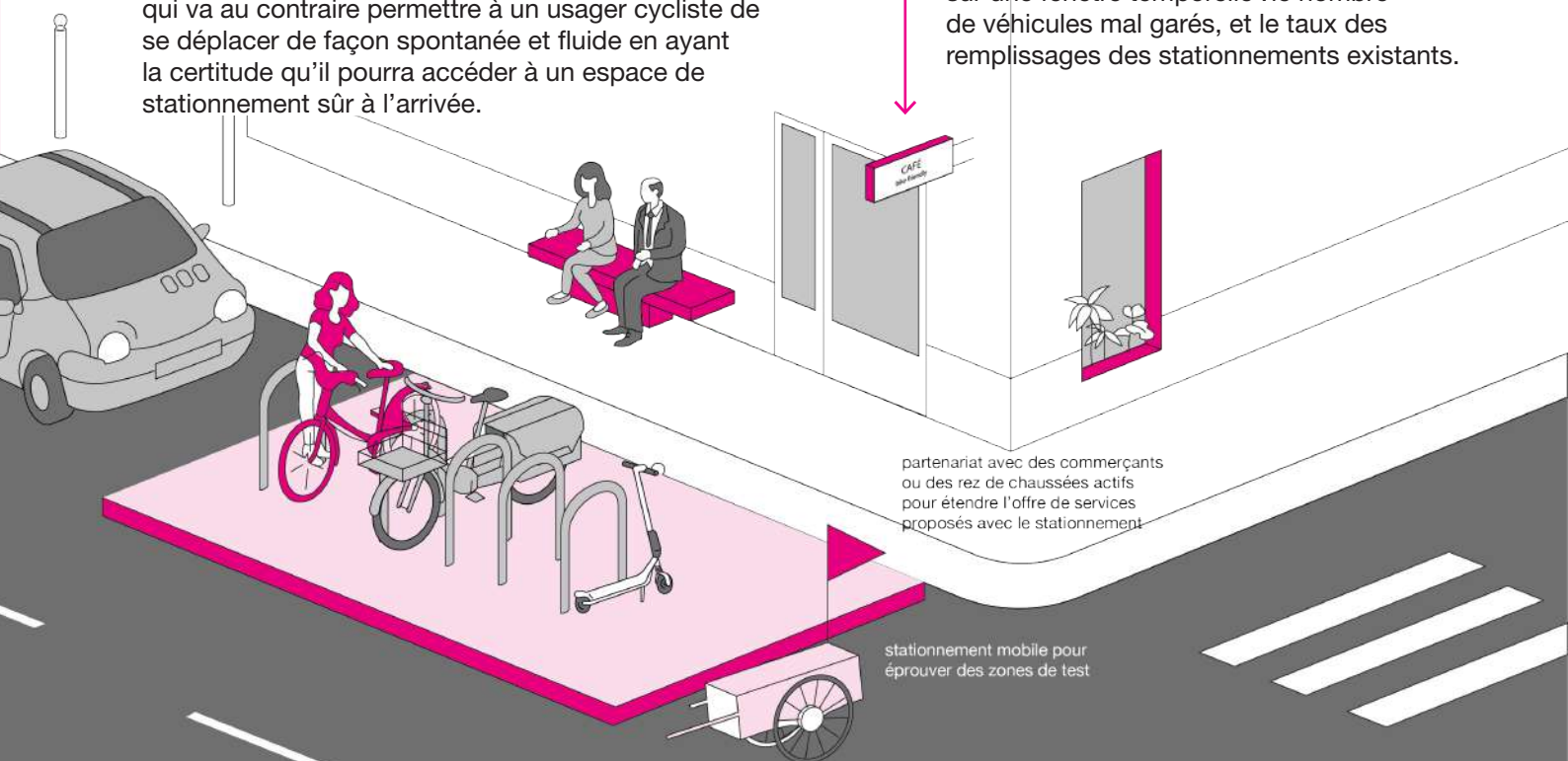
Par où commencer ?

- Ce projet est à mettre en relation avec le plan Vélostation sécurisée développée par la MEL et Ilévia, qui fonctionne avec un abonnement gratuit, sur demande, et avec l'offre d'abri vélo sécurisé en gare proposé et géré par la SNCF. Comment simplifier ses conditions d'accès et fluidifier son utilisation pour faciliter l'intermodalité ?
- Les box à vélo Altao de Lille ainsi que des offres de stationnement vélo dans des parcs privés (Indigo) sont déployés dans la ville mais fonctionnent sur la base d'une adhésion préalable des usagers. Peut-on envisager un concept similaire « à la carte » ?

Quels points d'attention pour penser cette solution ?

- La mise en place de cette action et les réflexions portées autour des formalités d'usage et d'accès du stationnement sécurisé doit se faire en rassemblant les collectivités MEL et Région ainsi que les acteurs privés intervenant dans ce domaine pour uniformiser les pratiques et développer un écosystème vélo plus cohérent sur le territoire.
- Le stationnement considéré ici est le stationnement à destination, c'est-à-dire non pas l'offre de stationnement au domicile ou au travail, mais celle qui va au contraire permettre à un usager cycliste de se déplacer de façon spontanée et fluide en ayant la certitude qu'il pourra accéder à un espace de stationnement sûr à l'arrivée.

- 1 Identifier les formes de parking sécurisés en intérieur et en extérieur :
 - quelles formes, quels services, quelles signalétiques permettent à l'utilisateur d'identifier s'il peut stationner ici ?
 - quelles en sont les conditions d'accès et comment cela influence-t-il la fréquentation ou la facilité d'accès à ce stationnement ?
- 2 Cartographier les réserves « disponibles » d'offre de stationnement en indiquant de façon simultanée :
 - la capacité de stationnement
 - la facilité d'accès au lieu (gratuit > abonnés > payant / espace public / signalés / privés)
- 3 Tester une installation mobile de stationnement sur dix points qui présente un potentiel d'intermodalité ou un manque d'offre fluide. Tester également la souplesse des modalités de réservations, inscriptions, paiement.
- 4 **Évaluation** : repérer les zones présentant un manque de stationnement sécurisé (par le nombre de vols ou d'infractions déclarés, ou par des retours de communauté) et mesurer sur une fenêtre temporelle : le nombre de véhicules mal garés, et le taux des remplissages des stationnements existants.



Merci

aux participants à la démarche !

Plan de mobilité de la MEL

Annexe : outils et photos
des ateliers et étapes
collaboratives

Sommaire de l'annexe

Le diagnostic photo 3

Le kit du diagnostic 14

Les balades urbaines 23

L'atelier restitutif 28

L'atelier d'idéation 31

L'atelier débuggage 43

L'atelier de clôture 48

Le diagnostic photo

Un extrait des 100 photos prises par les participants, habitants de la MEL.

Gare de Don Sainghin



Parkings Relais à vélo
Location de vélo ? Location de voitures électriques à pédale (protégé de la pluie) ?

Gare de Don



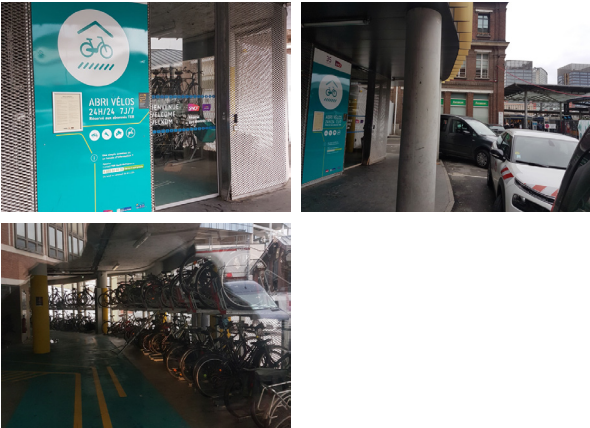
Sur le parcours Gare de Don - école de Don - domicile : circuit pédestre et trotinette.
Un parking relais pratique et arboré

Gare Lille Europe



Retard, suppression de train : comment fait l'usager ? Quelle solution alternative multimodale ? Quel outil multimodal pour trouver la solution alternative multimodale, à proposer par l'opérateur défaillant ? On ne peut pas prendre un mode de transport non fiable quand on a des contraintes d'horaire à respecter (rendez-vous, correspondance...).

Lille Flandres



«Le parking SNCF de la gare Lille Flandre proche de la voie 0.»

Don > Annoeulin



Pas de voie vélo

Don > Annoeulin



Traversée de voie de qualité

Don > Annoeulin



Contre sens sur rue peu circulée pour rejoindre centre ville d'Annoeulin

Annoeulin > Don



Retour vers Don par même chemin qu'à l'aller, cette fois ci dans le bon sens de circulation, dans rue étroite avec stationnement.

Croisement Place Jacquardet Rue du Plat à Lille



Flèche verte : les voitures venant de gauche sont prioritaires.
«Les cyclistes ne voient pas bien que c'est à eux de céder le passage ici. Il faudrait un petit panneau de signalisation ? (accrochage devant moi cette semaine)»

Avenue Kennedy, Lille



«Tout le long de l'avenue KENNEDY, quand on a le Zenith dans le dos, c'est une piste cyclable dédiée, à double-sens, sur un trottoir bien à part, tout le long de la cité administrative.»

Avenue Kennedy, Lille



«Alors que la signalétique à double-sens sur le trottoir continue, (la croix Verte), il y a aussi une piste sur laquelle descendre sur la route (la croix bleue) ; du coup, si on ne l'a pas vue, et qu'on continue sur le trottoir, les piétons se fâchent. Qui a raison ? sachant qu'en venant de l'autre sens, depuis République, on doit prendre la double piste cycliste sur le trottoir car il n'y a rien d'autre.»

Rue d'Isly



«Quand on attend ici au feu, à vélo, et même quand c'est vert pour nous, on ne voit pas ; à cause des voitures garées, si des voitures arrivent de la gauche.»

Métro Lille



Aucune indication des rues sur le plan des lignes de métro. A Paris par exemple, le plan de la ligne affiché dans de bus est imprimé sur un plan des rues. C'est plus pratique pour savoir à quel arrêt descendre.

Métro Bois Blancs, Lille



«Dans le métro Bois Blancs, une porte défectueuse sur un équipement assez neuf et donc en guise de réparation un cadenas.»

Métro Bois Blancs, Lille



«Auto portrait avec la mention tag «menas». J'ai trouvé cela marrant car bloqué sur le quai depuis 20 minutes, métro en panne...On est jamais à l'abri de la menace d'une panne.»

Métro à Lille



«C'est une campagne d'affichage dans le métro. J'ai pris cette image pour 2 raisons : la première cela change du matraquage publicitaire et énergivore imposé par Ilevia. (C'est une des raisons qui me poussent à ne plus prendre les transports en commun : faire 20 mètres genre à la gare et voir 20 panneaux vidéos publicitaires qui consomment chacun un max d'énergie totalement hors sol...) et aussi cela reflète cet atelier de co-construction voulu par la MEL.»

Rue de Tenremonde, Lille



«À ce carrefour, une des quatre rues possède un passage protégé pour les piétons, les 3 autres non. Ma priorité de piéton est-elle la même sur les quatre rues ?»

Avenue Oscar Lambret, Lille



«Attention: traversée de coccinelles

Les options de mobilité sont multiples dans ce secteur, avec la présence dans un rayon de 350m d'une gare ferroviaire, d'une station de métro, d'arrêts de bus, de pistes et stationnements cyclables. Il est dommage que l'accès à cette voie partagée pour les piétons et cyclistes soit obstrué par ces obstacles pouvant rendre difficile l'accès pour les utilisateurs de vélos cargo ou personnes à mobilité réduite, d'autant plus à proximité d'un site très fréquenté comme le CHU de Lille.»

Don



Sur le parcours Gare de Don - école de Don - domicile : circuit pédestre et trottinette.

Voie piétonne dégradée présentant un risque pour les trottinettes.

78 rue Gustave Delory, Lille



«La nature reprend ses droits.

Si la présence d'arbres dans une rue rend celle-ci plus attrayante, l'absence de prise en compte de la dégradation de la voirie peut toutefois pousser les citoyens à se détourner de celle-ci et à planifier leurs itinéraires de manière à en éviter certains tronçons. Pas difficile ici d'imaginer une personne à mobilité réduite, une personne âgée se déplaçant à l'aide d'une canne ou une personne avec une poussette, éviter ce secteur. Aucun autre piéton n'était d'ailleurs présent dans cette rue, un samedi après-midi.»

3 rue du Réduit, Lille



«Dans le flou.

Lors de mon retour du premier atelier à la MEL, j'ai emprunté cette (ancienne ?) coronapiste. Comme observé à plusieurs endroits de la MEL, la peinture de certaines pistes temporaires s'est dégradée et instaure le doute dans l'esprit des usagers de la route (automobilistes comme cyclistes): est-il toujours autorisé de remonter cette rue à vélo ou non ? Des situations dangereuses pouvant engendrer des conflits entre les usagers de la route et dissuader certaines personnes d'utiliser le vélo comme mode de déplacement, par peur.»

Boulevard Jean Baptiste Lebas



«Aménagements que je trouve dangereux pour les cyclistes. Boulevard Jean Baptiste Lebas près du Boulevard de la Liberté. Feux pour les piétons coté piste cyclable tourné. Cyclistes n'oubliez pas votre casque !»

Piste cyclable



«Le plaisir de rouler en sécurité et sans gêner les piétons.»

Colère



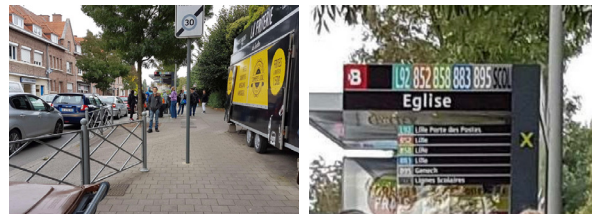
«L'imcompréhension qui se mut en énervement total ! La route est encore en travaux tellement elle est neuve. Qui n'a pas réfléchi?! En temps que cycliste je fais Quoi ? 1/ je m'écrase sur le feu tricolore. 2/ je dévale la marche bien haute du trottoir pour prendre le risque de l'écraser sur une voiture. 3/ je roule sur un trottoir ce qui est interdit????!!!!

Sur la ligne 1 à Lille



«C'est plus une photo «back in time», prise hier en allant à la Citadelle et attendant le liane 1, j'ai trouvé rigolo de voir encore des bus Transpôle alors que Transpôle n'existe plus depuis janvier 2019.»

Seclin Eglise



«Je réside dans le Sud de la MEL à Seclin. Voici mon arrêt de bus Seclin Eglise.

J'ai la possibilité d'emprunter les bus du réseau ilévia (liane) ou les bus Arc en ciel de la Région. C'est aussi l'arrêt pour les bus scolaires pour Genech.

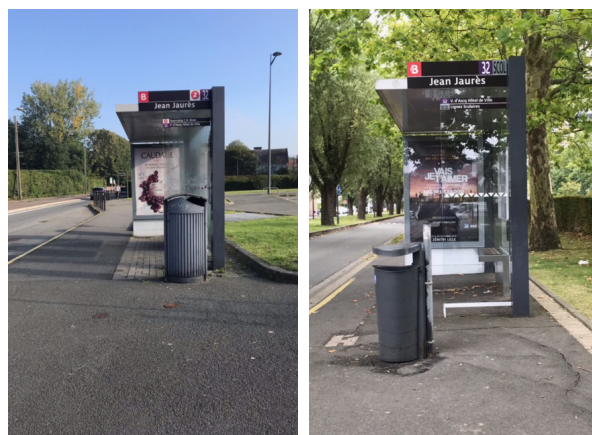
Il est au cœur de la ville proche de la poste, boulangeries, presse, écoles.»

Seclin Eglise



«La piste cyclable est souvent occupée par les gens qui attendent le bus, la piste cyclable est un point de vue pour voir quel bus arrive scolaire ou ligne classique. La piste est souvent occupée par des piétons le soir et le matin par les usagers des transports en commun le soir et le midi par les clients de la friagerie.»

À la sortie du métro Jean Jaurès



«Une chose qui m'a toujours étonnée sur mon trajet c'est le fait qu'il y ait 2 arrêts de bus Jean Jaurès sur la ligne 32 direction Villeneuve-d'Ascq Hôtel de Ville. Habitante du quartier depuis longtemps je me souviens qu'avant ils avaient 2 noms différents (à l'époque de la ligne 41). Bien évidemment il n'est précisé nulle part sur les plans de ligne qu'il y a 2 arrêts, ce n'est pas précisé non plus sur les arrêts ni sur l'application. Il m'est souvent arrivé d'en informer des personnes qui n'attendaient pas au bon arrêt. Pour les utilisateurs occasionnels cela ne les incite pas à prendre le bus.»

Le kit du diagnostic photo

Les conseils pour
guider les observations
des métropolitains.

Le kit diagnostic photo.

Une exploration
photographique de la
mobilité autour de
vous.

Conseils et guide pratique.



Quelle posture adopter ?

Soyez curieux.
Cherchez un peu plus loin,
regardez de plus près.

Restez discret.
Vous parviendrez ainsi à capturer
des usages spontanés.

Jouez aux devinettes.
Tentez de comprendre ce qui a pu
amener à cette situation, à cet
usage.

Soyez attentif.
Prêtez attention aux détails.

Quelques conseils techniques.

La vue d'ensemble.
Pensez à prendre du recul pour
situer la scène, donner l'atmos-
phère générale, mais aussi...

Soyez spontané.
Capturez ce qui vous semble
intéressant, même si vous ne savez
pas trop pourquoi sur le coup...
vous pourrez toujours justifier et
légender cette photo plus tard, et
vous faire aider des autres partici-
pants !
Vous avez le droit de faire des
photos floues et mal cadrées !

Rapprochez vous.
Capturez un détail, qui raconte une
caractéristique plus fine.

On compte sur vous pour 6 photos
minimum.

Observez...

Observez votre environnement.

- Capturer le dispositif / l'installation / le moment.
- Capturer son environnement (où cela se trouve, à proximité de quoi ; services, espaces, bâtiment, paysage...).
- Capturer les usages et les réactions des gens : comment utilisent-ils / réagissent-ils face à ce dispositif / cette installation ?

Légendez.

- Où a été prise la photo ? (Lieu exact, type d'environnement)
- À quel moment de la journée, et quel jour ?
- Qui utilise ce dispositif / cette installation ? Cet usager semble-t-il à l'aise ?
- Qu'est-ce qui vous a poussé à prendre cela en photo ? C'est habituel ou surprenant ? Cela met en avant un atout, une qualité, un problème ?

Allez un peu plus loin...

- Quelles actions ont été induites ?
- Quel impact sur l'environnement ? (La forme de la voirie, le bruit, la pollution, l'impact visuel, le changement d'horizon...)
- Les usagers ont-ils modifié / adapté / détourné le dispositif par eux-mêmes ?

Racontez...

Racontez-nous votre trajet.

Capturez toutes les étapes d'au moins deux de vos trajets pour le raconter aux autres participants :

- un trajet que vous faites tous les jours, pour vous rendre au travail, à l'école, ou à une activité quotidienne ;
- un trajet que vous faites très occasionnellement, ou bien un trajet que vous faites pour la première fois (rejoindre une gare, un magasin, un lieu culturel, visiter un ami...).

Quel sujet aborder ?

- Comment préparez-vous votre itinéraire ? (Avec une application, une carte, une brochure de transports en commun, sans préparation, ...) *Légendez en nous racontant pourquoi (c'est pratique, gratuit, facile, ...)*
- Prenez-vous du matériel spécifique ? (Casque, cape de pluie, chaussures confortables, sac à dos, valise à roulettes, couverture de survie...) *Légendez en nous racontant pourquoi (pour ne pas abîmer votre tenue, parce que c'est obligatoire, parce que ça vous évitera un bon mal de dos, ...)*
- Capturez les étapes de votre parcours : les moments faciles et agréables (ça roule tout seul, ça descend, c'est beau, c'est fleuri, je peux discuter avec un ami...) les moments désagréables (ça monte, je ne sais jamais où tourner, ça sent mauvais, j'ai peur, le chien des voisins me court après...) et racontez nous pourquoi vous les appréciez ou non.
- Capturez les « vides » : ces endroits où selon vous, il manque quelque chose (de l'ombre, de la musique, une rampe, un coup de main, un plan, une buvette...)
- Capturez les « ratés » : ces endroits où selon vous, on n'aurait pas du faire ça comme ça.
- Et capturez tout ce que vous avez envie de nous partager ! **Légendez toujours vos photos** en nous expliquant pourquoi vous avez photographié cela ; si vous avez du mal, pas de panique : envoyez nous quand même la photo et nous légèderons ensemble.

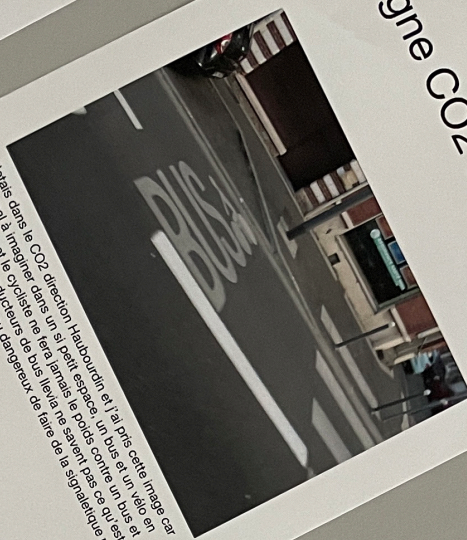
Notes

This image shows a full page of white paper with horizontal dotted lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page, providing a guide for handwriting practice. There are no margins, text, or other markings on the page.

Envoyez vos photos à :
poc.mobilite.mel@gmail.com

Pensez bien à les légendez soit directement sur le titre de la photo, soit dans le corps de mail, à votre convenance.

Ligne CO2 à Lille



« J'étais dans le CO2 direction Haubourdin et j'ai pris cette image car j'ai du mal à imagier dans un si petit espace un bus et un vélo en même temps et le cycliste ne fera jamais le poids contre un bus et ses cycloailes, c'est un peu dangereux de faire de la signalétique pour lire nos ails ».

MEL - Vraiment Vraiment - NF Etudes - POC Plan de Mobilité

9

Rue de Tenremonde,
Lille



« Ce carrefour, une des quatre rues possède un passage protégé pour les piétons, les 3 autres non. Ma priorité de piéton est-elle la même sur les quatre rues ? »

MEL • Vraiment Vraiment • NF Etudes - POC Plan de Mobilité

A

Racontez...

Observer.....

Le kit
diagnostico
photo.

Une exploration
photographique de la
mobilité autour de
vous.

Conseils et guide pratique



Les balades urbaines

Outils d'accompagnement
cartographique
du parcours usager.

Quelles questions se poser ?

Quelques pistes de réflexions pour bien annoter votre trajet.

Appréhender mon trajet.

De quoi vais-je avoir besoin ?
Comment est-ce que je me prépare, avec quel outil ?
Qu'est-ce qui pourrait améliorer mon confort ?

Prendre des choix.

Où regarder quand j'ai un choix à faire ?
Comment se promène mon regard ?
Qu'est-ce qui me gêne ?
Qu'est-ce qui m'aide ?

Y'a-t-il trop d'informations ? Ou trop peu ?
Sont-elles faciles ou difficiles à traiter ?

Entre combien d'options j'hésite ?
Comment faire confiance à mon choix ?

Avoir de l'espace.

Quels sont les obstacles que je rencontre ?
Sont-ils irritants parce que non prévisibles, ou injustes ?
Ai-je le sentiment qu'on me donne une place ?

La valeur de mon trajet.

Est-ce que je prends du plaisir à me déplacer ?
Est-ce que je peux en profiter pour faire autre chose d'agréable ? Flâner ? Profiter d'un service ?
Rencontrer des gens ?
Comment interagir avec les autres ?

Le parcours.

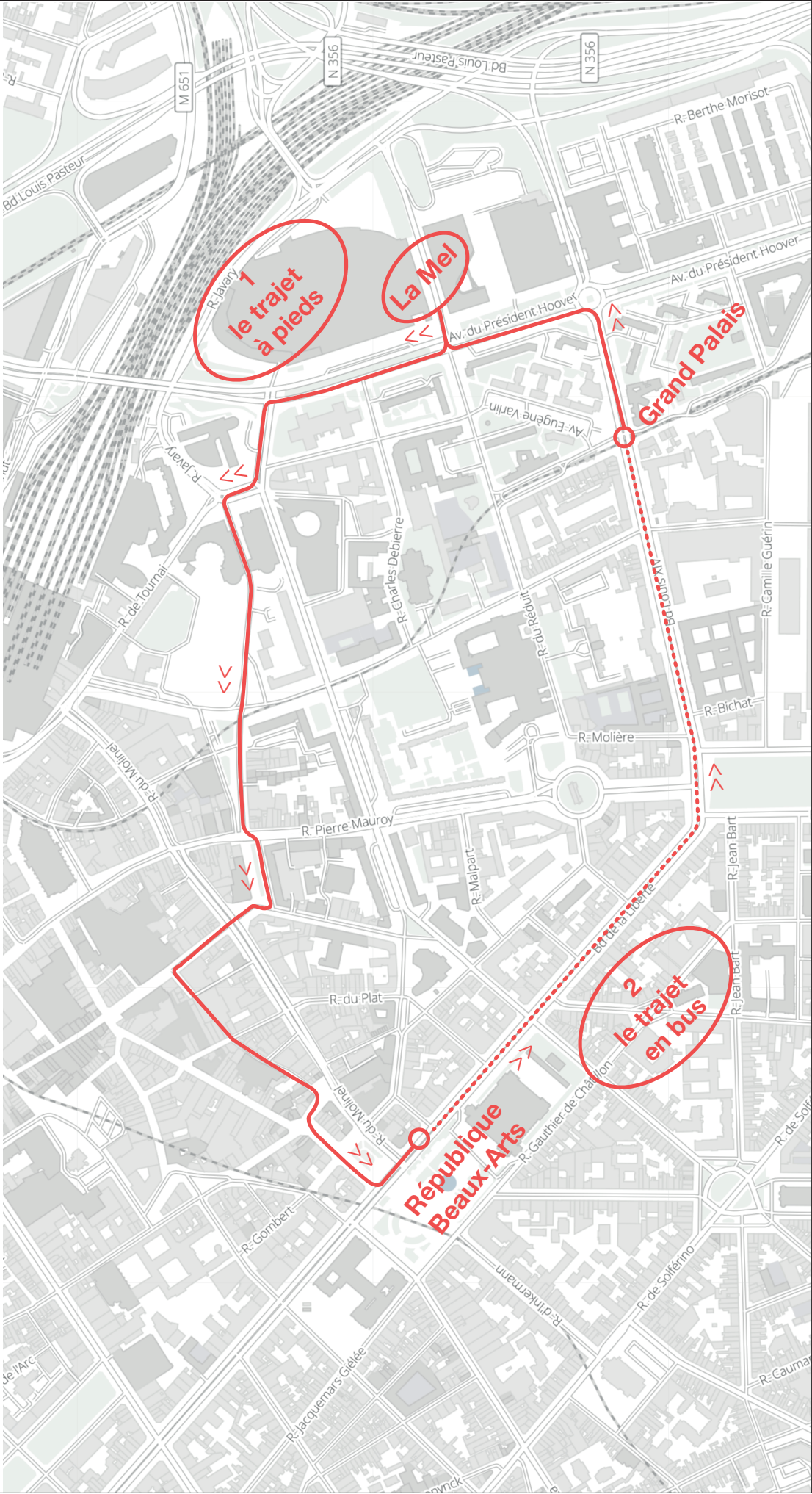
Groupe A, pieds et bus.

N'hésitez pas à faire des pauses pour observer et discuter avec votre groupe!

- arrêt de bus
- >>

sens de la marche
-

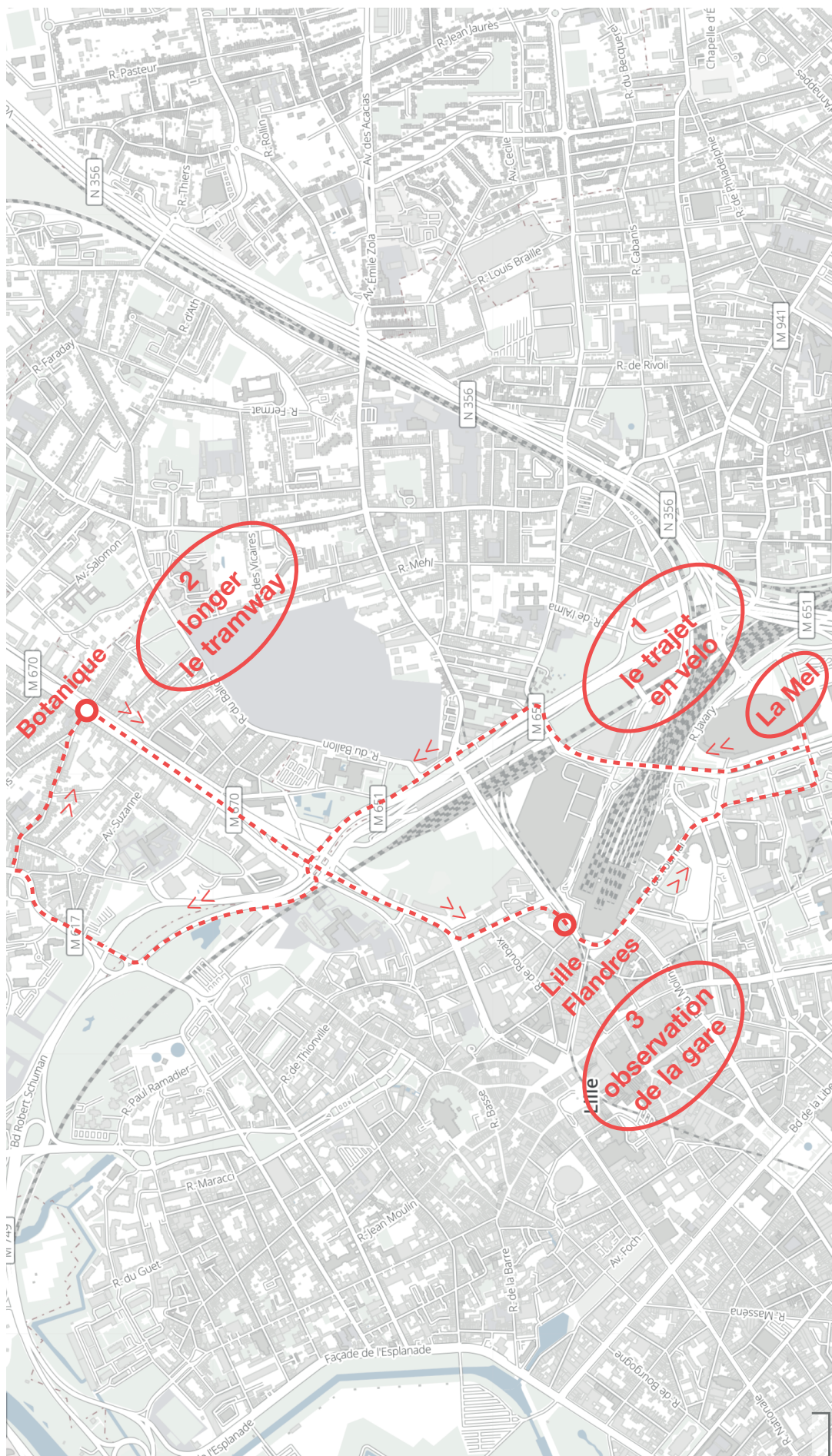
trajet en bus
- trajet à pied

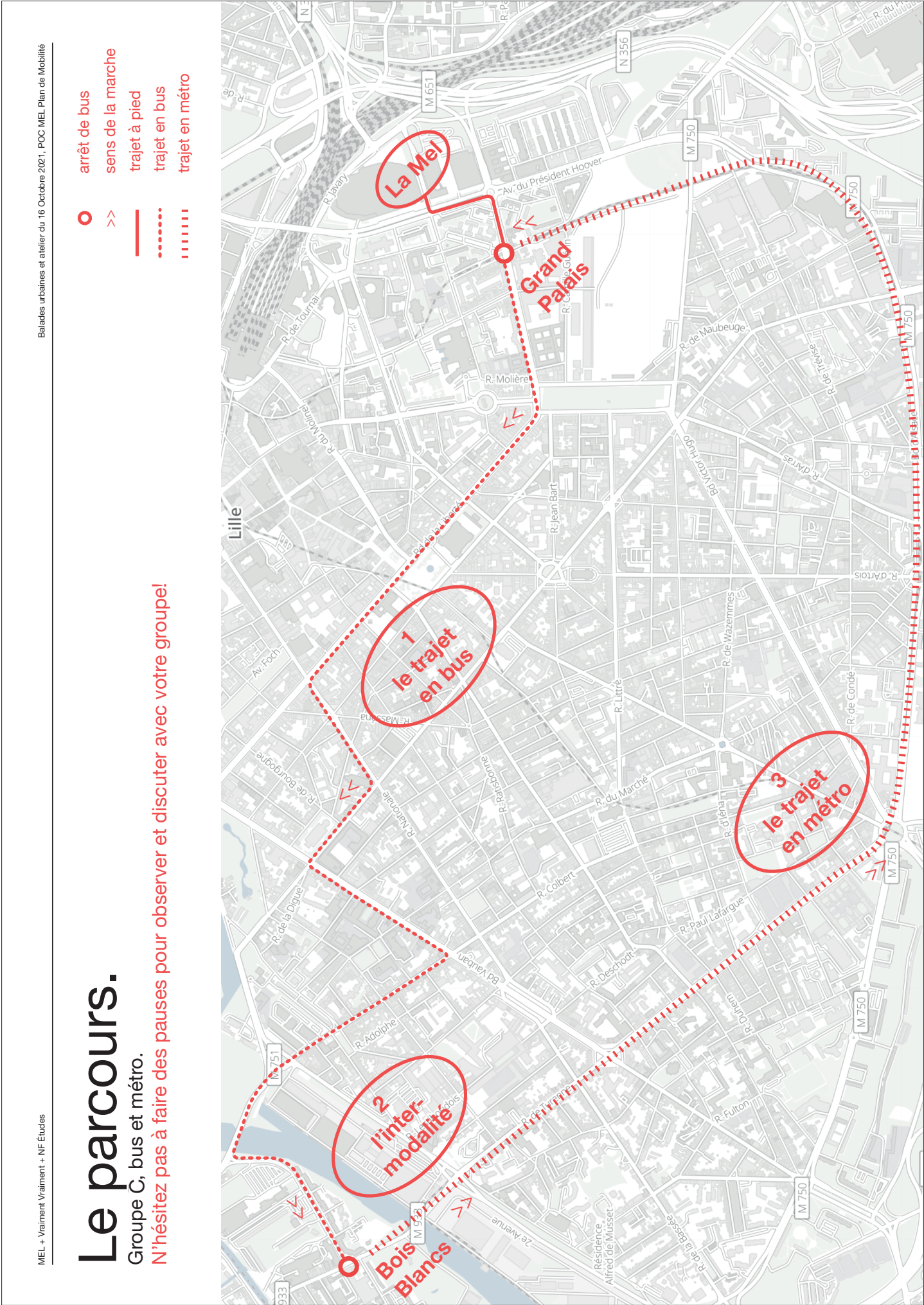


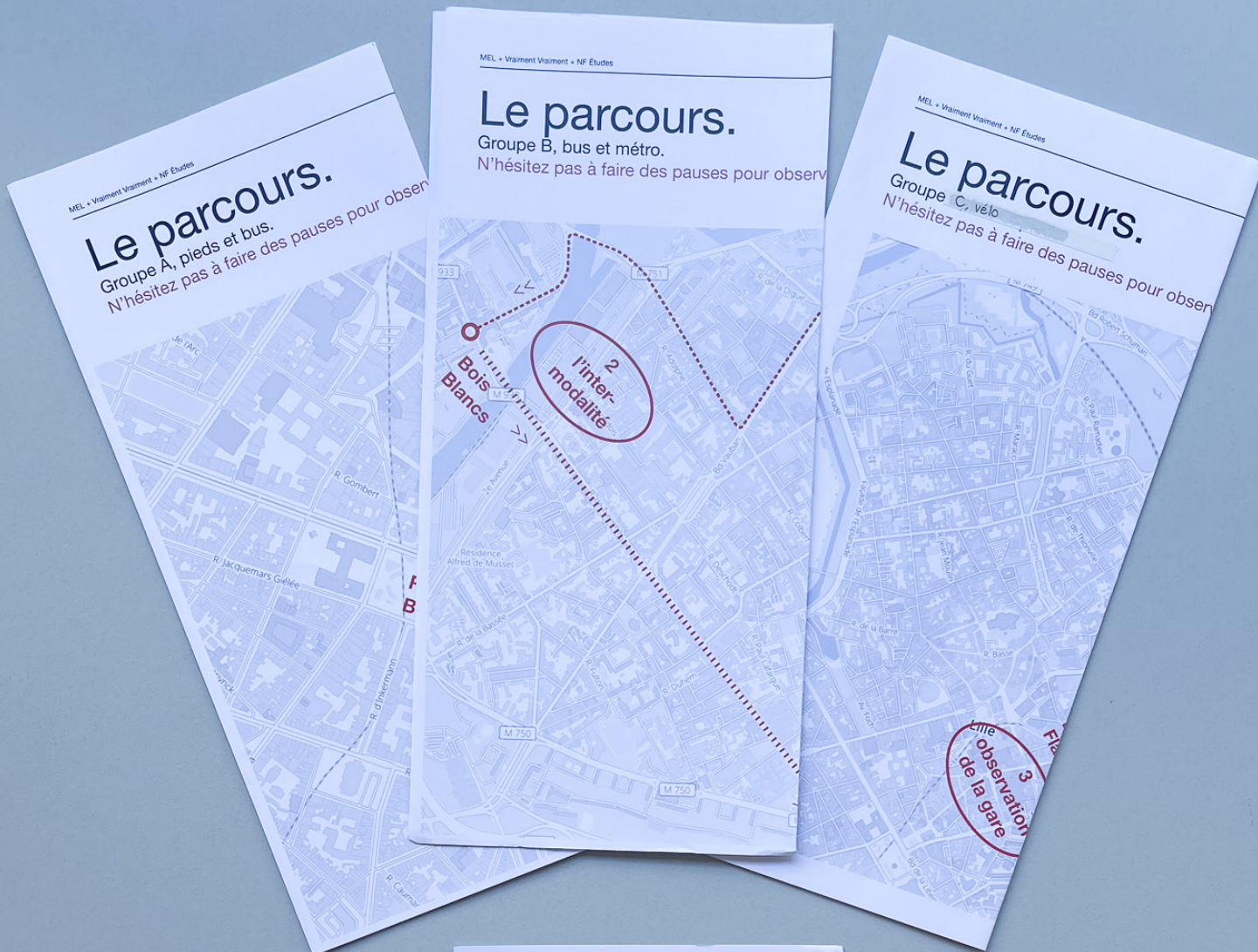
Le parcours.

Groupe B, vélo et tram

N'hésitez pas à faire des pauses pour observer et discuter avec votre groupe!







Quelles questions se poser ?

Quelques pistes de réflexions pour bien annoter votre trajet.

Appréhender mon trajet.

De quoi vais-je avoir besoin ?
Comment est-ce que je me prépare, avec quel outil ?
Qu'est-ce qui pourrait améliorer mon confort ?

Prendre des choix.

Où regarder quand j'ai un choix à faire ?
Comment se promène mon regard ?
Qu'est-ce qui me gêne ?
Qu'est-ce qui m'aide ?

Y'a-t-il trop d'informations ? Ou trop peu ?
Sont-elles faciles ou difficiles à traiter ?

Entre combien d'options j'hésite ?
Comment faire confiance à mon choix ?

Avoir de l'espace.

Quels sont les obstacles que je rencontre ?
Sont-ils irritants parce qu'ils sont non prévisibles, ou injustes ?
Ai-je le sentiment qu'on me donne une place ?

La valeur de mon trajet.

Est-ce que je prends du plaisir à me déplacer ?
Est-ce que je peux en profiter pour faire autre chose d'agréable ? Flâner ? Profiter d'un service ?
Rencontrer des gens ?
Comment interagir avec les autres ?

La courbe émotionnelle.

Positionnez vous sur l'échelle émotionnelle, par rapport à l'étape de votre trajet.

C'est agréable et facile.
Je suis détendu(e).
J'apprécie le moment.

C'est plutôt facile.
Je suis le mouvement.

exemple :



C'est faisable, pas optimal.
Je reste vigilant(e).
J'optimise mon temps.

préparation du trajet	premier transport	changement de mode de transport	deuxième transport	rejoindre le point d'arrivée	vosre émotion à l'arrivée

C'est compliqué.
Je suis très concentré(e).
Je suis tendu(e).

exemple :



C'est mission impossible.
Je perds mes repères.
Je stress, j'ai peur.

Placez vous sur l'échelle émotionnelle, par rapport à l'étape de votre

C'est agréable et facile.
Je suis détendu(e).
J'apprécie le moment.

C'est plutôt facile.
Je suis le mouvement.

C'est faisable, pas optimal.
Je reste vigilant(e.)
J'optimise mon temps.

C'est compliqué.
Je suis très concentré(e),
Je suis tendu(e)

C'est mission impossible.
Je perds mes repères.
Je stress, j'ai peur.

exemple
je ne regarde
pas les horaires
d'avance, on
verra sur place

x longex le zénith
d Grand Palais
(a-t-on le droit?)
première phase

première phase

x pont = ambiguïté des signaux

+ exemple : je presse le pas
pour avoir mon
bus.

x Marque d'articles
devenant illigéandros
+ inaccessibilité
du parking à vélo

x insécurité
en sortant du
pont (entrées
Voie rapide)
te +

soffice + de parliŋg + l'arins
doto + a gauche
+ sur le
entres des traitoir
bandinos

ment Vraiment + NF Études

La courbe émotionnelle.

Positionnez vous sur l'échelle émotionnelle, par rapport à l'étape de votre trajet.

Créable et facile.
Vis déteint(e)
e le moment.

Unifactor
avant de
chiffre
à l'intérieur
(pour la)

Bas
Unifactor
01-11

langue d'a
devant l'lig
timacossibilité
du parlant a vel

C'est agréable et facile.
Je suis détendu(e).
J'apprécie le moment.

C'est plutôt facile.
Je suis le mouvement

* faisable, pas optimal.
Je reste vigilant(e).
Optimise mon temps.

préparation du trajet

premier transport

changement
de mode de transport

deuxième transport

rejoindre

le point d'arr

[illegible]

~~X~~ ^{+ binäre} _{-reper} ^{-differ} \oplus

Thomson's first trial

So will

pl
⑦
at 0'44

Thermometer
or barometer
or hydrometer

Erst-
ge-
dehn-

exemple : je prends le pas pour avoir mon due

+ bon temps
pas tyrannique
de perdre
le 7



Lancement des balades urbaines,
et répartition des participants en groupes.



Le groupe bus-marche.



L'atelier restitutif

Atelier bilan reprenant
les observations récoltées
pendant les balades.



L'atelier de restitution des balades urbaines.



Table d'atelier avec les habitants, reprenant les irritants et incitants identifiés.

L'atelier d'idéation

Outils de composition
de parcours de mobilité plus
fluides.

Comment penser un trajet facile, fluide et agréable ?

1_Le temps.

Je prévois, j'ai le temps.

Est-ce qu'on m'informe sur ce qui va arriver ? Ai-je le temps de prendre ma décision ?

2_L'espace.

Je m'oriente,
je me repère.

Est-ce que je vois les étapes de mon parcours ? Est-ce que j'ai une vision globale des lieux ?

3_Le soi.

Je me sens bien,
à ma place.

Est-ce que je me sens considéré.e ?
Est-ce qu'on prend en compte
ma spécificité ?

4_Les autres.

Je suis en contact,
j'ai confiance.

Est-ce qu'on me met en lien avec les
autres ? Est-ce qu'on me donne un
sentiment de communauté ?

5_Le contrôle.

J'ai le choix,
je suis rassuré.e.

Est-ce qu'on me donne le choix ?
Est-ce qu'on me rassure sur mes choix ?

La légende de votre maquette.



La décision : je fais un choix en m'appuyant sur des informations, en m'aidant des autres.



L'exploration : j'ai le temps, je n'ai rien à décider, je suis serein.



La transition : je vais d'un point A à un point B sans en avoir le contrôle. Je réagis en temps réel, les autres peuvent être une gêne dans mon parcours.



.....
.....



.....
.....



.....
.....



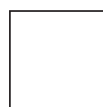
.....
.....



.....
.....



.....
.....



.....
.....



.....
.....

« La fin de journée. »

« Après une visite à l'hôpital, je dois passer faire des courses au centre commercial. Il est entre 17h et 18h. »

Hôpital Claude Huriez
Rue Michel Polonowski
Lille



Centre Commercial
Les Géants
Englos

Les règles du jeu.

Dans l'environnement actuel, avec le niveau d'infrastructure actuel, composez votre trajet.

C'est un trajet qu'on a envie de faire, qui invite à une mobilité durable.

→ pensez aux services, aux objets, aux ambiances qui changeraient tout ; objectif «le détail qui tue !»

→ n'allez pas trop loin ; on ne pourra pas vous garantir la construction de ce pont cyclable qui enjambe la MEL, ni des navettes volantes.

Comment penser un trajet facile, fluide et agréable ?

1_Le temps.

Je prévois, j'ai le temps.

Est-ce qu'on m'informe sur ce qui va arriver ? Ai-je le temps de prendre ma décision ?

2_L'espace.

Je m'oriente, je me repère.

Est-ce que je vois les étapes de mon parcours ? Est-ce que j'ai une vision globale des lieux ?

3_Le soi.

Je me sens bien, à ma place.

Est-ce que je me sens considéré.e ? Est-ce qu'on prend en compte ma spécificité ?

4_Les autres.

Je suis en contact, j'ai confiance.

Est-ce qu'on me met en lien avec les autres ? Est-ce qu'on me donne un sentiment de communauté ?

5_Le contrôle.

J'ai le choix, je suis rassuré.e.

Est-ce qu'on me donne le choix ? Est-ce qu'on me rassure sur mes choix ?

Construction de l'itinéraire.

Notez les grandes étapes de votre parcours
pour atteindre votre point d'arrivée.

Que devez-vous prévoir en amont de votre trajet ?

Quel(s) moyen de transport utilisez-vous ?

En changez-vous ?

AVANT DE PARTIR



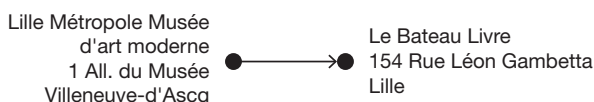
Hôpital Claude Huriez, Rue Michel Polonowski, Lille



Centre Commercial Les Géants, Englos

« Le samedi en ville. »

« Un Samedi après-midi, une visite au musée suivie d'une promenade dans le centre ville. »



Les règles du jeu.

Dans l'environnement actuel, avec le niveau d'infrastructure actuel, composez votre trajet.

C'est un trajet qu'on a envie de faire, qui invite à une mobilité durable.

→ pensez aux services, aux objets, aux ambiances qui changeraient tout ; objectif «le détail qui tue !»

→ n'allez pas trop loin ; on ne pourra pas vous garantir la construction de ce pont cyclable qui enjambe la MEL, ni des navettes volantes.

Comment penser un trajet facile, fluide et agréable ?

1_Le temps.

Je prévois, j'ai le temps.

Est-ce qu'on m'informe sur ce qui va arriver ? Ai-je le temps de prendre ma décision ?

2_L'espace.

Je m'oriente, je me repère.

Est-ce que je vois les étapes de mon parcours ? Est-ce que j'ai une vision globale des lieux ?

3_Le soi.

Je me sens bien, à ma place.

Est-ce que je me sens considéré.e ? Est-ce qu'on prend en compte ma spécificité ?

4_Les autres.

Je suis en contact, j'ai confiance.

Est-ce qu'on me met en lien avec les autres ? Est-ce qu'on me donne un sentiment de communauté ?

5_Le contrôle.

J'ai le choix, je suis rassuré.e.

Est-ce qu'on me donne le choix ? Est-ce qu'on me rassure sur mes choix ?

Construction de l'itinéraire.

Notez les grandes étapes de votre parcours
pour atteindre votre point d'arrivée.

Que devez-vous prévoir en amont de votre trajet ?

Quel(s) moyen de transport utilisez-vous ?

En changez-vous ?

AVANT DE PARTIR



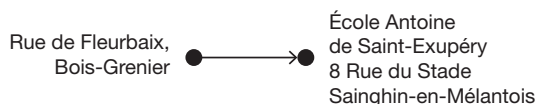
LaM, Lille Métropole Musée d'art moderne, 1 All. du Musée, Villeneuve-d'Ascq



Le Bateau Livre, 154 Rue Léon Gambetta, Lille, France

« La traversée matinale. »

« J'habite à Bois-Grenier, et suis animateur / animatrice dans une école à Sainghin. Je dois m'y rendre tous les matins entre 8 et 9 heures. »



Les règles du jeu.

Dans l'environnement actuel, avec le niveau d'infrastructure actuel, composez votre trajet.

C'est un trajet qu'on a envie de faire, qui invite à une mobilité durable.

→ pensez aux services, aux objets, aux ambiances qui changeraient tout ; objectif «le détail qui tue !»

→ n'allez pas trop loin ; on ne pourra pas vous garantir la construction de ce pont cyclable qui enjambe la MEL, ni des navettes volantes.

Comment penser un trajet facile, fluide et agréable ?

1_Le temps.

Je prévois, j'ai le temps.

Est-ce qu'on m'informe sur ce qui va arriver ? Ai-je le temps de prendre ma décision ?

2_L'espace.

Je m'oriente, je me repère.

Est-ce que je vois les étapes de mon parcours ? Est-ce que j'ai une vision globale des lieux ?

3_Le soi.

Je me sens bien, à ma place.

Est-ce que je me sens considéré.e ? Est-ce qu'on prend en compte ma spécificité ?

4_Les autres.

Je suis en contact, j'ai confiance.

Est-ce qu'on me met en lien avec les autres ? Est-ce qu'on me donne un sentiment de communauté ?

5_Le contrôle.

J'ai le choix, je suis rassuré.e.

Est-ce qu'on me donne le choix ? Est-ce qu'on me rassure sur mes choix ?

Construction de l'itinéraire.

Notez les grandes étapes de votre parcours
pour atteindre votre point d'arrivée.

Que devez-vous prévoir en amont de votre trajet ?

Quel(s) moyen de transport utilisez-vous ?

En changez-vous ?

AVANT DE PARTIR



Rue de Fleurbaix, Bois-Grenier



École Antoine de Saint-Exupéry, 8 Rue du Stade, Sainghin-en-Mélantois

« Le samedi en ville. »

« Un Samedi après-midi, une visite au musée suivie d'une promenade dans le centre ville. »

Lille Métropole Musée
d'art moderne
1 Allée du Musée
Villeneuve-d'Ascq

Le Bateau Livré
154 Rue Léon Gambetta
Lille

Les règles du jeu.

Dans l'environnement actuel,
avec le niveau d'infrastructure
actuel, composez votre trajet.

C'est un trajet qu'on a envie
de faire, qui invite à une mobi-
lité durable.

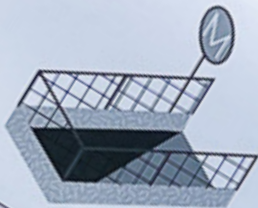
→ pensez aux services, aux
objets, aux ambiances qui
changeront tout ; objectif
«le détail qui tue !»
→ n'allez pas trop loin ; on ne
pourra pas vous garantir la
construction de ce pont
cyclable qui enjambe la MEL,
ni des navettes volantes.

Les règles du jeu.

Dans l'environnement actuel,
avec le niveau d'infrastructure
actuel, composez votre trajet.

C'est un trajet qu'on a envie
de faire, qui invite à une mobi-
lité durable.

→ pensez aux services, aux
objets, aux ambiances qui
changeront tout ; objectif
«le détail qui tue !»
→ n'allez pas trop loin ; on ne
pourra pas vous garantir la
construction de ce pont
cyclable qui enjambe la MEL,
ni des navettes volantes.



Les outils pour l'atelier d'idéation : se projeter dans un trajet fictif et construire un parcours fluide.

La légende de votre maquette.



La décision : je fais un choix en m'appuyant sur des informations, en m'aidant des autres.



L'exploration : j'ai le temps, je n'ai rien à décider, je suis serein.



La transition : je vais d'un point A à un point B sans en avoir le contrôle. Je réagis en temps réel, les autres peuvent être une gêne dans mon parcours.



Comment penser un trajet facile, fluide et agréable ?

1_Le temps.

Je prévois, j'ai le temps.

Est-ce qu'on m'informe sur ce qui va arriver ? Ai-je le temps de prendre ma décision ?

2_L'espace.

Je m'oriente, je me repère.

Est-ce que je vois les étapes de mon parcours ? Est-ce j'ai une vision globale des lieux ?

3_Le soi.

Je me sens bien, à ma place.

Est-ce que je me sens considéré.e ? Est-ce qu'on prend en compte ma spécificité ?

4_Les autres.

Je suis en contact, j'ai confiance.

Est-ce qu'on me met en lien avec les autres ? Est-ce qu'on me donne un sentiment de communauté ?

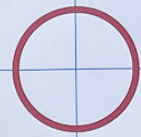
5_Le contrôle.

J'ai le choix, je suis rassuré.e.

Est-ce qu'on me donne le choix ? Est-ce qu'on me rassure sur mes choix ?

un contact humain

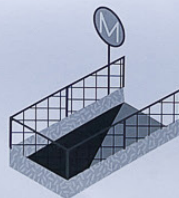
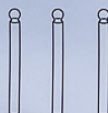
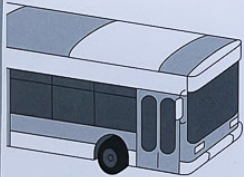
un service



arrivée

Centre Commercial
Les Géants
Englos

Handwritten notes: "Coupure", "Handwritten", "Handwritten"



Construction de l'itinéraire.

Notez les grandes étapes de votre parcours pour atteindre votre point d'arrivée.
Que devez-vous prévoir en amont de votre trajet ?
Quel(s) moyen de transport utilisez-vous ?
En changez-vous ?

AVANT DE PARTIR

Hôpital Claude Huriez, Rue Michel Polonowski, Lille

choix 1 marche 8 min jusqu'à la corolle 02
on prend la corolle 02
on arrive au centre Englos
=> ++ sans changement
-- un peu plus long que la voiture.
=> le trajet route n'est que de 8 km.
le temps n'est pas mieux en métro.

55 min.

Les noms des gens de la rue ne sont pas expliqués aux gens.

Liane (vs Corolle)

Boissons courses chargées



un détail

Parbains sécurisés à l'arrivée et départ.

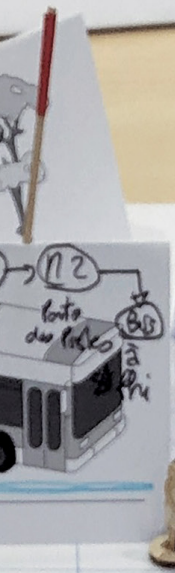


Information offre de stationnement



Les règles du jeu.

« La fin de journée. »
Après une visite à l'hôpital, je dois passer faire des courses au centre commercial. Il est entre 17h et 18h.

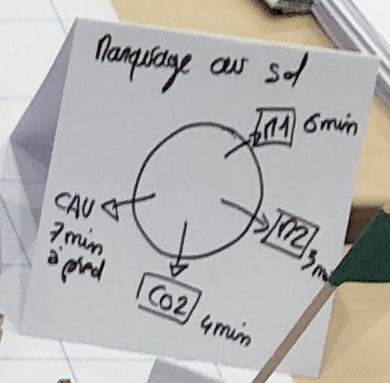


• Abonnement par famille
• l'ancien achète ds

A porte des Postes
Navigation / indication
hypo

1 seule carte avec une partie "à la carte".
Ex: carte vélo avec option "bus".
un service

à la sortie de l'hôpital, des fléchages au sol pour indiquer le temps piétons vers CH Eurasanté ou Oscar Lambret
un détail



Quand des gens de bus ne sont pas efficaces avec nous.
un détail

kit Velo:
- lumière
- porte téléphone (support)
un détail

Je n'arrive pas à expliquer la situation à la personne.
un détail

CO2 ?
Fréquence 120 fois l'appliqué
un détail

Netmode Bi So
B: Berain
I: Immediat
S: samedi
O: origine
U: Uke.
un moment



L'atelier débuggage

Le moment d'exploration
et de mise à l'épreuve
des première pistes.



action n°43
Facilité la compatibilité entre
deux modes de transports
avec des accès adaptés.

accessibilité

intermodalité

infrastructure

Difficulté de déplacer son vélo, quand il y a des ascenseurs uniquement ou
escalier sans gouttière.

action n°49
Penser une continuité de
parcours pour un trajet plus
fluide.

itinéraire

qualité

«Traverser, attendre le feu vert, re-traverser... En heure de pointe, il faut tra-
verser en trois fois, il y a trop de voitures. C'est énervant quand tout n'est
pas vert en même temps. Un chronomètre ça serait bien, pour savoir com-
bien de temps il reste avant de pouvoir passer.»

action n°52
Penser les abords des sta-
tions vélo pour en faire des
«sas» de départ et d'arrivée
sécurisés.

sécurité

La première fournée de fiches actions qui a servi de support
à l'atelier débbugage.

action n°27
Si la continuité
frastructu-
possib-
lar

infrastructure

itinéraire

«On était sur la piste cyclage et là, elle s'arrête nette, d'un coup
mettre le pieds à terre...»



Échange entre les habitants et les agents de la métropole autour des pistes d'actions proposées.



Échange entre les habitants et les agents de la métropole autour des pistes d'actions proposées.



Croisement des idées, faisabilité des actions, recouplement avec des projets de la MEL.

L'atelier de clôture

L'atelier de définition
des actions vouées à être
testées, prototypées.

es pistes pour cette ac
els acteurs y connecter ?

cher
e de la
ass.fr

ste pour
mprunter
are un trajet
attaché à un
able.

#autonomie usager

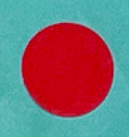
Le paiement sans
contact de la STIB, à
Bruxelles.

Rendre les démarches plus faciles
d'un point de vue utilisateurs.
Ici, simplifier les moyens de
paiements des titres de transport.

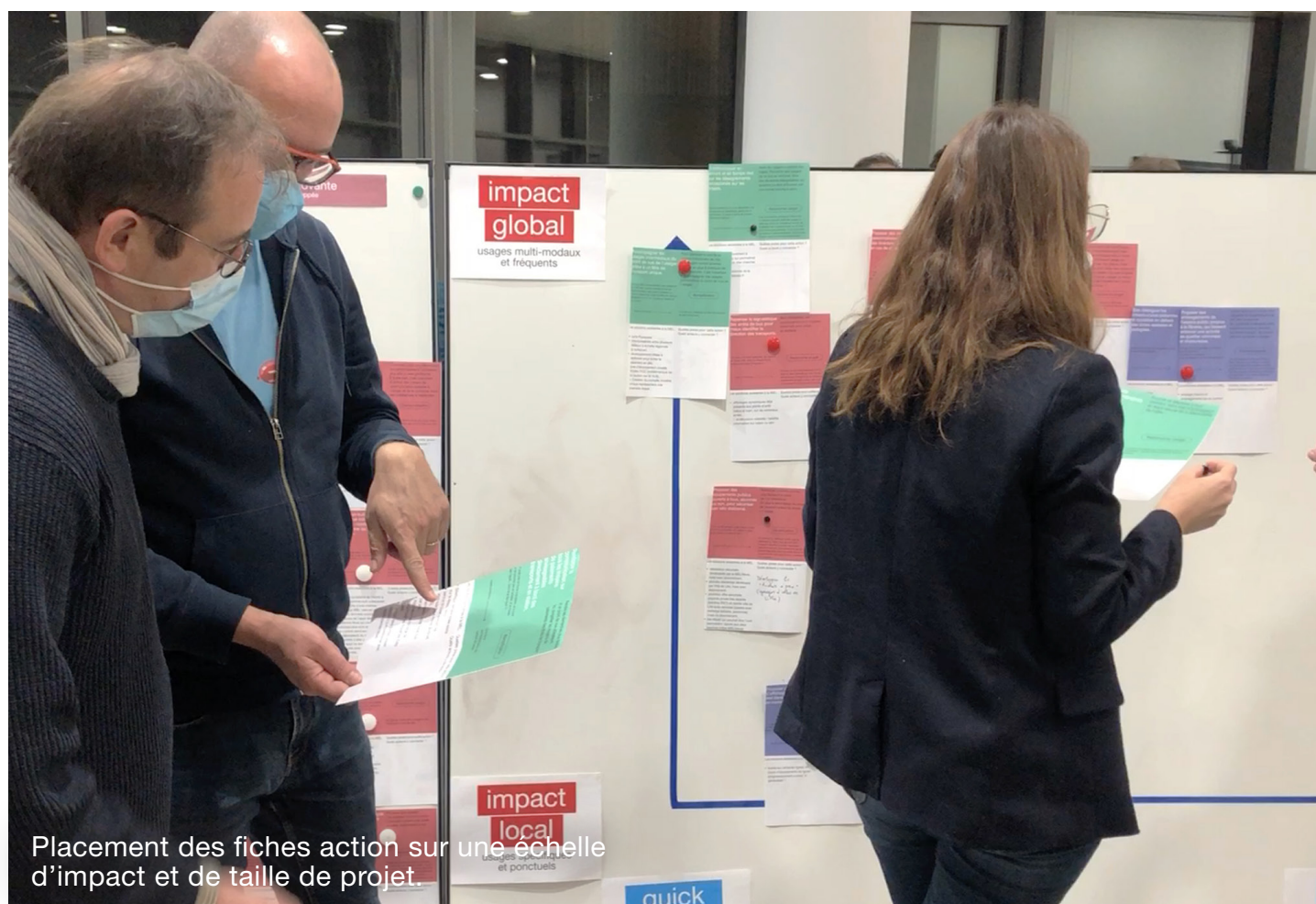
#simplification



La rose des modes,
support cartographique
qui inclut des itinéraires
par les mobilités
douce, Métropole de
Lyon.



Les fiches actions affinées suite à l'ensemble des ateliers, qui
servent ici de support à l'atelier de clôture.



Placement des fiches action sur une échelle d'impact et de taille de projet.

Merci

LA CONTRIBUTION DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MEL

BILAN DE LA CONCERTATION
VOLONTAIRE



Conseil de Développement

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

PLAN DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAIN

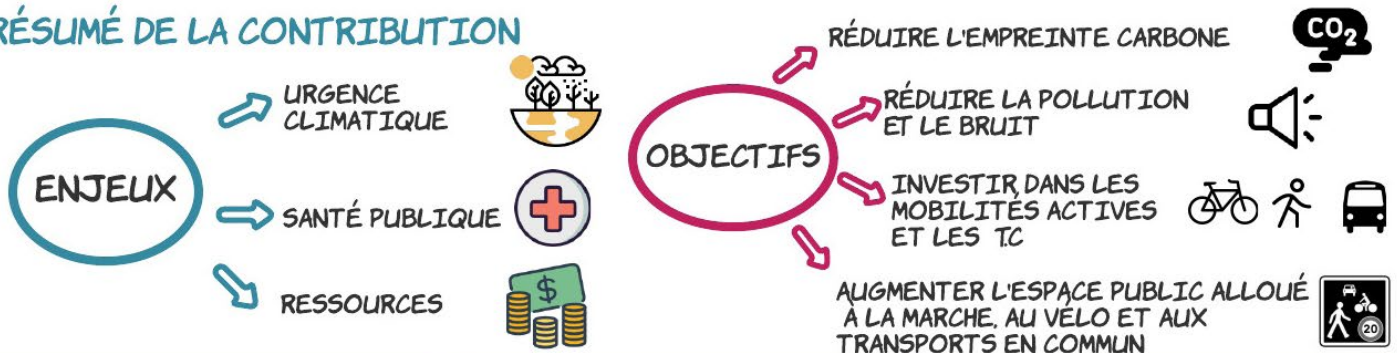






CONTRIBUTION N°48
MAI 2022

Ce document est la contribution du Conseil de développement de la MEL à l'élaboration du Plan de Mobilité Métropolitain qui doit être adopté en 2022, dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités.

Nous remercions les membres du Conseil de développement qui se sont réunis régulièrement en atelier entre septembre 2019 et mars 2022 et ont permis, au travers de leur vécu des déplacements dans la MEL, de formuler de nombreuses propositions. Nous tenons également à remercier les professionnels qui sont intervenus dans les ateliers pour nous faire part de leur expérience et leur expertise.

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION



 PART MODALE TC 11% > 20%	 PART MODALE VELO 1,5% > 8%	 PART MODALE MARCHÉ 30% > 32%
<ul style="list-style-type: none"> Bus en site propre Cohérence des réseaux de transport en commun Développer les parking relais Tram+vélo ; Train + Vélo 	AMÉNAGER <ul style="list-style-type: none"> Traiter les discontinuités Créer un réseau vélo express Continuer l'aménagement provisoire de pistes cyclables avant pérennisation. 	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la proximité des commerces, services, loisirs Aménager pour réduire les distances piétonnes Urbanisme tactique : rendre des rues et places piétonnes.
SÉCURISER <ul style="list-style-type: none"> En période d'épidémie Sentiment d'insécurité le soir 	<ul style="list-style-type: none"> Réaménager les points noirs accidentogènes. Pistes cyclables séparées des chaussées, ronds-points 	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité : trottoirs, éclairage, trotinettes, passage piétons...
<ul style="list-style-type: none"> TER +BUS : Améliorer la qualité de service et la fréquence Réduire les temps de trajet en TC pour les péri-urbains, les zones rurales et l'eurométropole 	AMÉLIORER LE QUOTIDIEN <ul style="list-style-type: none"> Trous, flaques, boue, plaques d'égoûts, damage des pistes... Stationnement vélo 	<ul style="list-style-type: none"> Largeur et entretien des trottoirs, bancs, accès PMR Agrément : patrimoine, espaces verts, rappels historiques
MIEUX <ul style="list-style-type: none"> Communiquer les retards, annulations, nouveaux horaires, grèves, en temps réel, sur plusieurs supports (appli, aux arrêts & gares) 	INFORMER <p>Metrominuto : carte des temps de parcours à vélo et à pied</p> <p>Communiquer sur les jalons des projets.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Réinvestir la ceinture ferroviaire autour de Lille Nouvelles lignes de Tramway & Bus à Haut Niveau de Service <p>Voir les propositions sur les TC page 11</p>	INVESTIR <ul style="list-style-type: none"> PLAN VÉLO <p>Voir les propositions sur le vélo page 24</p>	<ul style="list-style-type: none"> Préparer et doter un PLAN POUR LES PIÉTONS <p>Voir les propositions sur la marche page 16</p>

LES PRIORITÉS



p.6 1. LES ENJEUX & LES OBJECTIFS

p.6 [1.1 Les enjeux pour la mobilité dans la MEL à horizon 2035](#)

p.8 [1.2 Les objectifs](#)

p.9 2. POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

p.10 [2.1 Les constats faits par les membres du Conseil de développement](#)

p.11 [2.2 Les propositions](#)

p.14 3. DÉVELOPPER LA MARCHÉ SUR LE TERRITOIRE DE LA MEL

p.15 [3.1 Les atouts](#)

[3.2 Les freins](#)

p.16 [3.3 Les propositions](#)

p.21 4. DÉVELOPPER LA PRATIQUE DU VÉLO AU QUOTIDIEN

p.21 [4.1 Les bienfaits de l'usage du vélo ne sont plus à démontrer](#)

p.22 [4.2 Les freins à la pratique régulière du vélo](#)

p.24 [4.3 Les propositions d'améliorations](#)

p.28 [4.4 Encourager la pratique régulière du vélo](#)

p.29 5. PARTAGER SA VOITURE

p.29 [5.1 L'autopartage](#)

p.30 [5.2 Le covoiturage](#)

p.32 [5.3 L'auto-stop](#)



p.34

6. RÉDUIRE L'IMPACT DES LIVRAISONS DE MARCHANDISES

p.34

6.1 Les enjeux

p.35

6.2 Les propositions

p.36

7. ACCOMPAGNER LES MÉTROPOLITAINS DANS LES CHANGEMENTS DE MOBILITÉ

p.36

7.1 Les freins psychologiques au changement de mode de transport

p.37

7.2 Offrir des alternatives à la voiture

p.38

7.3 Ensuite sécuriser les parcours à pied, à vélo

7.4 En parallèle, mener une politique d'accompagnement, d'incitation et de communication publique

p.39

7.4.1 Pour le vélo et la marche

p.40

7.4.2 Pour la voiture

p.41

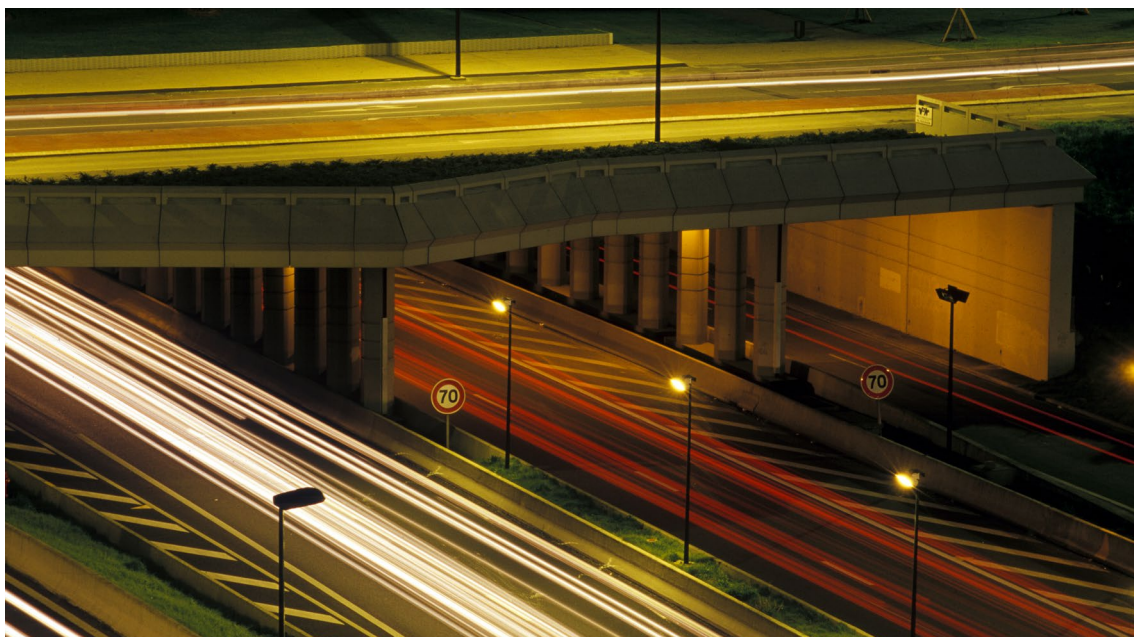
7.4.3 Pour les transports en commun

p.38

7.5 Enfin, une politique qui dissuade de prendre la voiture

p.42

8. CONCLUSION



1. LES ENJEUX & LES OBJECTIFS

1.1 LES ENJEUX POUR LA MOBILITÉ DANS LA MEL À HORIZON 2035



Enjeux de réduction des émissions de CO2 du bruit de la pollution de l'autosolisme

Lors des premiers ateliers, les membres du Conseil de développement ont identifiés les principaux enjeux de la MEL et les objectifs à atteindre au travers du plan de mobilité métropolitain.

Enjeu environnemental

- Diminuer la pollution de l'air et les consommations énergétiques, en particulier pour les combustibles fossiles.
- Baisser les émissions de gaz à effet de serre liées au transport routier. La MEL est la seule métropole française où la part modale de la voiture a augmenté entre 2006 et 2016. Le report modal de la voiture vers d'autres modes de déplacement est un levier majeur.
- Être en cohérence avec le Plan Climat Air Énergie Territorial et le plan de protection de l'atmosphère.

Enjeu de santé publique

- Les nuisances sonores : baisser les nuisances liées au bruit, particulièrement élevées près des autoroutes et voies rapides : la MEL est l'autorité compétente pour la mise en place et le suivi de la politique d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement sur son territoire, elle est chargée de coordonner les actions des différents gestionnaires d'infrastructures.
- Pollution de l'air (Nox et particules fines) : l'enjeu est ici de minimiser les expositions : fin mars 2022 les concentrations en particules PM10 ont dépassé les 50 µg/m³ aussi bien pour les usagers (piétons, cyclistes) que pour les riverains des grands axes. Il est de plus souhaitable de ne pas se contenter du minimum réglementaire mais aussi de travailler sur les expositions cumulées que les habitants subissent sur une période longue.
- Pratiquer un exercice physique : Pour la pratique de la marche et du vélo, la MEL a un rôle incitatif, facilitant auprès de la population.
- Sécurité sanitaire en période d'épidémie : Elle doit être assurée dans les transports collectifs, mais pas seulement. Par exemple, les trottoirs sont tellement étroits à certains endroits que la distanciation n'est pas possible.

- Importance des inégalités vis-à-vis de la pollution : certaines populations habitant à proximité des voies rapides sont plus exposées que d'autres car elles subissent une exposition dans la durée et pas seulement lors des pics de pollution. Les indicateurs d'exposition aux divers polluants et nuisances peuvent être utilement rapprochés d'indicateurs d'inégalités sociales : on constate que les populations les plus vulnérables et les moins informées sont parfois les plus exposées.

Enjeu sur les ressources de la MEL

- Partage des ressources budgétaires entre les différents modes de déplacement, en tenant compte de leur impact sur les objectifs de mobilité, sur l'économie et l'emploi, mais aussi sur l'environnement et sur la santé, y compris à moyen et long terme.
- Partage de l'espace public entre l'espace alloué pour les voitures et camions et celui pour les mobilités actives et pour les espaces verts. Ce partage de l'espace doit être mis en cohérence avec la politique d'aménagement du territoire.

Enjeu sur la distance et sur les temps

- **Réduire le nombre et la distance des déplacements.** La MEL est multipolaire, elle s'étend sur une superficie de presque 700 km² et génère de nombreux déplacements (4,2 millions) faits en majorité en voiture. Pour réduire les émissions de CO₂ liés au transport et le temps passé dans les déplacements, il y a un enjeu fort de réduction du nombre et de la distance des déplacements. L'aménagement du territoire métropolitain via le PLH devrait permettre de limiter le nombre de déplacements en favorisant les commerces et services de proximité et aussi réduire leur distance, favorisant ainsi les mobilités actives. Diminuer aussi le nombre de trajets contraints, notamment par un recours équilibré au télétravail, en s'appuyant sur les enseignements de la période de crise sanitaire.
- Baisser les temps passés dans les transports quotidiens, qui sont souvent des temps subis (pas d'alternative aux TC quand on n'a pas de voiture ou de permis, pas d'alternative à la voiture à certaines heures ou sur certains territoires) sans pour autant favoriser l'étalement urbain.
- Diminuer la durée des trajets dans les transports en commun.
- Transformer les temps de trajets contraints en temps pour soi (divertissement par la lecture, le smartphone dans les TC, échanges lors de covoiturage, activité physique avec la marche ou le vélo).
- Les temps de trajet semblent souvent plus rapides en voiture qu'avec les autres modes de transport, c'est vrai en période creuse, mais en heure de pointe ce n'est pas toujours le cas, notamment pour les habitants des zones périurbaines et du reste de l'aire métropolitaine.
- Mieux articuler le temps et l'espace dans la journée/dans la semaine.
- Favoriser une répartition équilibrée de l'usage du système de transport par les différentes classes d'âge au cours de la journée ou de la semaine, par exemple avec une modulation tarifaire.
- Agir pour apaiser les tensions liées aux rythmes imposés par les horaires de nos activités. Par exemple, à Armentières, les sorties des lycées sont décalées de 5 min pour fluidifier la circulation des lycéens dans le quartier. Une école d'une ville peut démarrer la classe à 8h20 et l'autre école à 8h40.

Enjeu sur l'accompagnement des habitants de la MEL

- Pour atteindre les objectifs fixés par les textes en matière de réduction des gaz à effets de serre et de la pollution, une transformation des comportements sera nécessaire, pour plus de sobriété énergétique. Il s'agira d'accompagner les Métropolitains dans les changements d'habitude de mobilité car l'offre de services de mobilité et la tarification ne résoudront pas tout. Parmi ces transformations de comportement, lâcher la voiture, "le deuxième chez soi" pour utiliser un autre mode de déplacement est probablement le plus difficile.

- L'inclusion de toutes les catégories de la population est également nécessaire
- Pour l'équité sur le territoire métropolitain du point de vue du nombre et de l'accessibilité des équipements
- Pour la sécurité et la facilité d'usage.

De ces enjeux découlent des objectifs que le Conseil de Développement, représenté par le groupe sur la mobilité, a identifiés.

1.2 LES OBJECTIFS



Réduire l'empreinte écologique des déplacements

- Développer l'usage des **transports en commun** pour atteindre une **part modale de 20%** (vs 11% en 2016).
- Développer et « rattraper le retard » dans le domaine de la mobilité active (marche, vélo) pour atteindre une **part modale de 32% pour la marche et de 8% pour le vélo** (30% pour la marche et 1,5% pour le vélo en 2016).
- Réduire la distance moyenne des déplacements grâce à un aménagement du territoire métropolitain qui favorise la proximité
- Réduire fortement la part modale de la voiture « autosoliste » en favorisant le partage de la voiture : covoiturage, autopartage, autostop. Objectif de **part modale de la voiture : 39%** (vs 43,5% en 2016).
- Mettre en place la zone à faibles émissions et l'étendre progressivement.

Rééquilibrer le budget d'investissement en faveur des mobilités actives par rapport au budget concernant de nouveaux aménagements ou de nouvelles infrastructures routières

Travailler sur la hiérarchisation et la complémentarité des réseaux de transport pour les différents territoires de l'Eurométropole et de l'aire métropolitaine

Compléter l'action sur les offres de mobilité par un accompagnement des citoyens.

Réduire les temps de trajet : et si on pouvait tous aller au travail ou à la fac en 30 minutes, sur le territoire de la MEL ?

Droit à la mobilité : permettre à chacun de se déplacer facilement, en sécurité dans la Métropole

Faciliter, favoriser les livraisons coopératives et mutualisées

Encourager, faciliter la mise en œuvre de plans de mobilité au niveau des entreprises.

2. POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF



BHNS à Nantes

Le choix d'un mode de transport est déterminé en fonction :

- des lieux d'origine et de destination finale ou intermédiaire (accessibilité, possibilité de stationnement...).
- de la distance à parcourir.
- de la disponibilité du moyen de transport (niveau de service).
- de ses qualités : fiabilité, rapidité, sécurité (risque d'accident, risque d'agression, risque sanitaire), capacité, confort, possibilité de valoriser le temps de déplacement (lecture, connexion smartphone, exercice physique dans le cas du vélo ou de la marche, y compris pour rejoindre les TC)...
- de son coût : coût perçu (voiture) ou connaissance du tarif (TC).
- et, de plus en plus, de son empreinte CO2 (indiquée sur l'appli llevia, scnconnect, mappy...).

L'objectif de développer les services de transports collectifs et leur fréquentation fait l'objet d'un large consensus. Cet objectif doit se référer à une politique globale de mobilité qui prenne en compte l'aménagement du territoire pour réduire les déplacements « autosolistes » et promouvoir un véritable transfert modal vers les TC et les modes actifs.

Un effort important est prévu dans le SDIT sur la construction ou le prolongement de lignes en site propre : il s'agira essentiellement de tramways ou de bus en site propre, seuls à même de rivaliser avec la voiture en termes de temps de parcours. Des concertations sur 4 projets de nouvelles lignes de tramway et de bus à haut niveau de service ont d'ailleurs été lancées en février 2022. Cependant, les nouvelles lignes retenues ne concernent que les zones urbaines. Pour les zones périurbaines et rurales, pour le versant belge de l'Eurométropole et pour l'aire métropolitaine, les nouvelles infrastructures permettront-elles d'atteindre les objectifs fixés ?

Plusieurs évolutions sociétales récentes modifient en profondeur les comportements et viennent bousculer et relancer ces débats : nouvelles technologies de télécommunication et vie connectée, télétravail et travail agile, variabilité des horaires et des trajets, crise sanitaire du covid-19, forte augmentation du prix des carburants ... L'élaboration du nouveau PDM de la MEL est l'occasion de mettre à jour le rôle des TC dans la vie quotidienne.

2.1 Les constats faits par les membres du Conseil de développement

Plusieurs freins à l'usage des TC de la vie quotidienne sur le territoire de la MEL sont cités, qu'il s'agisse des services du réseau Ilévia ou de ceux du TER.

- **La couverture du territoire** : les transports en commun ne sont pas toujours adaptés à la vie quotidienne dans certains secteurs périurbains ou en zone rurale. Si les TC n'ont pas vocation à aller partout (sauf dans certains cas pour les transports à la demande), un maillage amélioré et une intermodalité plus aboutie permettraient d'élargir leur périmètre de pertinence.
- **La fréquence**, souvent faible hors heures de pointe et le week-end : il n'est pas facile de se déplacer pour des loisirs en prenant le bus ou le TER. Par exemple, quand on rentre à Lille en TGV le dimanche en fin d'après-midi, il n'y a plus qu'un bus par heure sur les lignes péri-urbaines, ce qui est dissuasif.
- **La durée du trajet**, jugée souvent trop longue, surtout pour les habitants de l'aire métropolitaine et pour les péri-urbains mais aussi pour aller d'un bout à l'autre de l'agglomération : Tourcoing-Villeneuve d'Ascq ou Wattrelos - Loos par exemple.
- **L'information insuffisante** sur les services et leur fonctionnement : un bus dévié, un arrêt supprimé, un bus annulé, des horaires aménagés, un retard... Les informations indiquées sur les afficheurs des arrêts fort fréquentés sont les horaires théoriques et non pas l'heure de passage estimée à partir de la position du bus. Pour arrêts de bus « simples », seuls les horaires à l'arrêt sont affichés. Pour certains, c'est complexe de s'orienter sur un plan du réseau. **Sans smartphone ou sans une bonne maîtrise de l'application Ilévia, voyager en bus dans la MEL est très compliqué !**
- **Les parcs relais métro sont souvent saturés** en semaine et en nombre insuffisant, notamment en secteur péri-urbain. Certains (Mons, CHR, les Près, Porte des Postes) sont en zone urbaine et ne permettent donc pas d'éviter la congestion les matins et soirs de semaine. Il n'existe pas en outre de parcs relais pour les lianes.
- **Le sentiment d'insécurité**, accru le soir.
- **La fiabilité** : les pannes sont récurrentes dans le métro (ligne 1) ; il arrive souvent que le bus ne passe pas ; les trains TER sont de plus en plus souvent annulés ou en retard, ce qui renvoie les usagers, excédés, à la voiture et aux bouchons.
- **Inconfort lié à la promiscuité** : trop de monde en heure de pointe, notamment dans le métro et le tram, et cet inconfort est ressenti plus particulièrement en période d'épidémie quand le respect du port de masque n'est pas appliqué par tous.
- **Les tarifs** : pour les personnes qui utilisent les TC occasionnellement, leur prix peut paraître élevé par rapport au coût perçu du déplacement en voiture, malgré l'augmentation du prix des carburants. (1,90€ quand on achète un ticket dans le bus).
- **La billetterie** : elle est compliquée lors d'une première utilisation ou d'un trajet ponctuel en famille, ce qui exclut de nombreux usages occasionnels et donc des possibilités de convaincre de nouveaux utilisateurs des TC.
- **L'accessibilité** physique et numérique : difficultés d'utiliser les bornes pour les billets et l'application Ilévia. L'accès à certains arrêts de tram n'est pas toujours aisé pour les personnes à mobilité réduite.
- **Un fort déficit de crédibilité des projets de TC concernant la MEL**, parfois affichés avant d'être fortement retardés (doublement des rames de métro sur la ligne 1), annulés (tram-train, projets de tramway) ou différés (Réseau Express Grand Lille REGL).

2.2 Les propositions

Prendre en compte l'aménagement du territoire dans le cadre d'une politique globale de mobilité :

- Articuler les réseaux de TC avec la densification des zones d'habitat autour des points d'accès.- Mieux coordonner l'offre de la MEL avec celle des intercommunalités voisines (Bassin minier et versant belge de l'Eurométropole), notamment afin d'harmoniser les politiques de desserte par les TC des zones d'habitat, des zones d'activités et des zones commerciales.

Intermodalité et parcs relais



Tramway et parc relais à Bordeaux

- Pour les nouvelles infrastructures de transport **privilégier les tracés qui permettent l'intermodalité et de futures extensions du réseau à moindre frais.**
- **Coordonner les autorités organisatrices à une échelle territoriale** élargie à l'aire métropolitaine. Cela permettra une **meilleure prise en compte des chaînes de déplacement**, qui peuvent associer plusieurs modes relayés dans des **pôles d'échange** situés dans et en dehors de la MEL, afin de rabattre les automobilistes vers les principales lignes de TC (TER, métro, tramway ou BHNS).
- **Encourager les « autosolistes » à ne pas pénétrer en voiture dans le cœur des zones urbaines :** développer les **parcs relais** aux périphéries de la MEL, pour les nouvelles lignes de tramway et de BHNS prévues par le SDIT, aux entrées d'autoroutes, de la rocade nord-ouest, de la RN41, à Mouscron, etc. Mutualiser les parkings existants et construire des parcs-silos là où les parcs relais aériens sont saturés. Prévoir des espaces pour des fonctions de services (co working, épicerie, conciergerie) et équiper les toitures de ces espaces de panneaux photovoltaïques. Mettre en place des navettes **express** depuis les parcs relais vers les stations de métro et les gares. Ces parcs relais pourraient être gratuits a minima pour les abonnés « pass-pass » et pour les personnes qui covoiturent.
- Étendre **l'utilisation comme parcs relais d'une partie des parkings des hypermarchés** situés en périphérie de Lille (Roncq, Lesquin, Fâches-Thumesnil, Englos...), en développant des **navettes express vers les gares et stations de métro** les plus proches. Attention cependant à ce que les stationnements ne soient pas occupés par ces navetteurs au détriment de la clientèle de l'enseigne (cf carrefour Lomme où le parking est utilisé comme extension d'un P+R vraiment sous-dimensionné).
- De même, des **capacités de stationnement privé** (à partir d'un état des lieux des vacances) **pourraient être mises dans certaines conditions à disposition des utilisateurs de TC**, par exemple le week-end pour les visiteurs. (via les applications pass-pass, zenpark ou parkopedia).
- **Développer l'offre de navettes à la demande, en journée, depuis les centres des villages ruraux** (Weppes, Mélantois, Val de Lys...) vers les gares, pour la complémentarité des réseaux de TC et de TER.

Le TER dans la MEL

Une complémentarité entre réseaux TC métropolitain et régional a été recherchée dans le SDIT et l'intégration tarifaire a constitué un progrès important, mais il est souhaitable d'aller plus loin et plus vite.

- **Transformer le TER en RER** : dans la MEL, et pour les liaisons avec les principales gares de l'aire métropolitaine, les services du TER doivent avoir une fréquence se rapprochant d'un RER, afin d'inciter les automobilistes à utiliser les TC. Les déplacements d'échange avec le reste de l'aire métropolitaine continuent en effet d'augmenter et s'allongent. En outre, l'attractivité des TC « lourds » ne doit pas uniquement concerner les déplacements domicile-travail ou domicile-école, mais doit prendre en compte l'ensemble des déplacements (courses, loisirs...), avec une véritable desserte cadencée.
- Une ossature de **transport rapide entre le sud** (Bassin Minier et Arras) **et le nord de la Métropole** (versant belge) de type RER, devra être relancée à terme, afin de fluidifier le trafic des voyageurs à destination et en provenance de la MEL.
- **Réinvestir la ceinture ferroviaire autour de Lille** (passant par Haubourdin, Sequedin, Lambersart et La Madeleine), en y développant les gares existantes et en y ouvrant de nouvelles haltes pour désengorger le cul de sac de Lille Flandres.
- **Réinvestir des lignes qui ont été fermées** (Comines - Lille, Orchies - Villeneuve d'Ascq), pourquoi pas avec des opérateurs privés ou coopératifs avec un type de transport en site propre moins coûteux à exploiter qu'une ligne de train classique : BHNS, trolley bus ou, plus novateur, navettes légères électriques ou fonctionnant à l'hydrogène. Et doubler ces lignes par une voie cyclable pour le réseau vélo express de la MEL.
- **Faciliter le « TER + vélo/trottinettes »** : D'une part avec des voitures supplémentaires réservées à ce type d'usage et d'autre part en aménageant les gares pour faciliter l'accès aux personnes avec des vélos (par exemple Roubaix).

Améliorer la qualité de service : TC Accessibles, À l'heure, Agréables

- **Aménager des voies dédiées au bus et au covoiturage pour améliorer les fréquences et la capacité**, dans le cadre du SDIT, mais aussi sur d'autres axes en fonction de l'évolution des besoins et des possibilités. Faire des tests avec des aménagements provisoires par exemple boulevard Schuman à Lille (la MEL l'a fait lors de travaux, c'est donc faisable). Les voies dédiées aux bus doivent l'être réellement, avec des mesures de dissuasion pour les voitures qui les utiliseraient indûment, notamment pour doubler. La voie de bus dynamique et le couloir bus temporel sont des innovations qui permettent de réserver provisoirement une voie aux TC.
- **Fiabilité** : avec la Région, réduire le nombre de retards et d'annulations de trains TER. De même, la fiabilité du métro et des bus peut encore être améliorée car les usagers réguliers n'ont souvent pas d'alternative et subissent fortement ces incidents.
- **Développer et promouvoir le système de réservation à la demande pendant la journée** dans les territoires périphériques plutôt qu'un service de bus à trop faible fréquence (ex : la Flexi Pév'ailes).
- **Confort** : un bus ou un tramway ne sera jamais aussi confortable qu'une voiture, mais des solutions à certaines petites choses peuvent améliorer le quotidien : bloc de chauffage sous le siège qui génère une chaleur étouffante, peu de ventilation, bruits, grincement des bus doubles, secousses, dureté des sièges..
- **Partir des usages et des bassins de vie** pour bâtir une offre plus pertinente (ex : 2 changements pour 1 trajet usuel en bus allongent considérablement le temps de parcours).
- **Faire entrer plus d'art dans les TC pour les rendre attractifs**, par exemple, en lançant des appels à artistes pour décorer les stations de métro, en organisant des performances d'artistes le week-end (musiciens, acrobates, jongleurs, clowns...).

Affiner les tarifs

- **Passer progressivement du prépaiement au post-paiement en fonction de l'utilisation réelle** et plafonner le montant à celui d'un abonnement mensuel. Cela permettra de s'adapter à une mobilité de plus en plus occasionnelle ou polymodale (télétravail le lundi, vélo le mardi car il fait beau, voiture le mercredi car il faut aller rechercher les enfants au sport, bus le jeudi car il pleut...).
- **Passer de 1h à 1H30 la durée de trajet autorisée avec 1 ticket.** Pour les habitants des zones périurbaines et rurales, les trajets peuvent parfois durer plus d'une heure. (Wattrelos Beaulieu > Pilaterie, Cité scientifique > Sainghin en Weppes). Sur un trajet de 50 min, il suffit de rater un bus lors d'une correspondance et d'attendre 30 min le bus suivant pour dépasser l'heure.
- **Expérimenter la gratuité ciblée certains jours pour mieux faire connaître les TC** par ceux qui ne les prennent jamais (1 samedi ou dimanche par mois par exemple), prévoir une tarification attractive pour les touristes (pass journée) ou les familles qui se déplacent en TC.
- Étendre la **gratuité pour les moins de 18 ans aux TER** sur le territoire de la MEL
- **La gratuité généralisée pour un réseau comme celui de la MEL pourrait présenter quelques avantages mais ne fait pas consensus** pour plusieurs raisons : la saturation déjà importante en heure de pointe, le risque de transférer vers les TC plus de piétons que d'automobilistes. Enfin, l'amélioration de l'offre et de la qualité de services que nous souhaitons à un coût : qui paye la note en fin de compte (les contribuables ? les usagers ? les entreprises ?).

Améliorer l'information

- Indiquer sur tous les arrêts et sur l'application Ilévia la position réelle des bus.
- Communiquer en temps réel si un bus est annulé, idem si un arrêt est déplacé ou supprimé.
- De même, en cas de manifestation, indiquer clairement où reprendre le bus. Les usagers sur une partie de la ligne ne connaissant pas par cœur le nom de tous les arrêts, c'est quasi impossible pour eux de savoir où reprendre le bus.
- Informer les Métropolitains en comparant les coûts de trajet en voiture par rapport au vélo ou aux TC pour un déplacement urbain de porte à porte. Idem sur les temps de trajet aux heures de pointe en voiture par rapport aux TC ou au vélo.
- Développer l'éducation aux transports en commun : apprendre à lire un plan, où prendre le bus, où acheter les tickets, comment fonctionne un transport à la demande, prévenir les comportements inadaptés, etc.
- Mieux flécher dans l'espace urbain où sont les arrêts les plus proches, mieux flécher les parcs relais métro et liane sur la voirie.
- Communiquer plus largement sur les investissements réalisés par la MEL en faveur des TC et sur ceux qui sont prévus dans le cadre du SDIT, communiquer sur leurs échéances de réalisation. Le SDIT a été voté en juin 2019 mais, hormis la LINO, on n'avait jusqu'à janvier 2022 aucune visibilité sur le calendrier d'étude et de mise en œuvre des nouvelles lignes de tramway et BHNS.

Financement

- À l'instar de la Collectivité Européenne d'Alsace, qui va y être autorisée par la loi, **mettre en œuvre une taxe poids lourd régionale pour les transporteurs étrangers**, comme le font nos voisins belges. Cela permettrait de dégager un budget supplémentaire pour financer des équipements de transports en commun, notamment liés au TER (lignes, gares, matériel roulant) et d'encourager le transport fluvial et le fret ferroviaire.
Le transport routier ne paie pas suffisamment la pollution et la dégradation des routes qu'il génère.
- **Stopper la LINO** et réallouer le budget pour les mobilités actives et les transports en commun. En 2022, réserver 85 millions d'euros pour créer une nouvelle route dans la Métropole paraît anachronique et difficilement compréhensible alors qu'on cherche à baisser les émissions de CO2, la pollution et le bruit.

- **Augmenter le budget alloué aux transports en commun** et financer, par exemple, cette augmentation par une hausse du prix du stationnement en ville, pour un partage plus équilibré de l'espace public. La compétence n'est pas la même, mais un dispositif de participation des communes à certains investissements liés aux TC (abris, parcs relais...) pourrait être envisagé.
- À niveau budgétaire, **la baisse de dotation budgétaire de 10% votée par la MEL** lors du renouvellement du contrat de délégation de transport public **est incompréhensible au regard des enjeux** de mobilité et des engagements de décarbonation et de qualité de l'air de la MEL.
- Rappel à la loi sur la prise en charge par les employeurs de la moitié du coût de l'abonnement aux TC, tout en sachant qu'avec le Forfait Mobilité Durable, la prise en charge par l'employeur ne bénéficie plus exclusivement aux TC mais également aux kilomètres faits à vélo ou en trottinette.

3. DÉVELOPPER LA MARCHÉ SUR LE TERRITOIRE DE LA MEL



La dernière enquête déplacements de 2016 montrait pour la MEL une part modale de la marche à pied plus élevée que dans d'autres métropoles, mais en baisse par rapport à 2006. Cette baisse de 32 % à 30 %, avec transfert vers la voiture, est nette pour les plus jeunes et pour les seniors, y compris pour des déplacements courts.

Pour inverser la tendance, le Conseil de Développement a travaillé sur deux axes : qu'est-ce qui freine aujourd'hui à la pratique de la marche ? par rapport à ces freins, qu'est-ce qu'il faudrait mettre en place pour que celle-ci prenne une place plus importante ?

Par ailleurs, qu'est-ce que la marche à pied apporte à celles et ceux qui la pratiquent régulièrement ? Ces bénéfices justifient une communication incitative et la mise en place d'actions pour en encourager la pratique.

La marche ne nécessite que peu d'investissement, mais plutôt de la volonté politique pour en faciliter l'usage. Les politiques d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite bénéficient aussi au développement de la marche pour tous. Enfin, la marche est aussi le mode des parcours terminaux pour les transports collectifs et le stationnement dans les parkings de proche périphérie. **Faciliter et encourager la marche, c'est également favoriser l'usage des TC et un stationnement plus rationnel.**

La MEL a adopté en 2021 un Plan Vélo qui a pour ambition de faire passer la part modale du vélo de 2 % à 8 % d'ici 2035. **Un Plan Piéton décliné dans les communes (exemples de Brest et Strasbourg) et fondé sur une stratégie partagée avec tous les acteurs, semble nécessaire pour éviter que le développement attendu du vélo se traduise par un transfert de part modale depuis la marche.** La Flandre voisine est un bon exemple à suivre pour l'usage du vélo, mais la part de la marche y est beaucoup plus faible que dans la MEL.

3.1 LES ATOUTS

La marche à pied a pourtant de nombreux atouts à faire valoir :

La pratique de la marche est un formidable atout de prévention pour la santé et un facteur de bien être quel que soit l'âge. Marcher c'est une façon de rester en bonne santé et de prendre soin de soi, que ce soit pour se déplacer ou au titre d'un loisir, voire d'un sport (randonnée, marche nordique, course à pied).

Elle permet aussi de découvrir son environnement : bâtiments remarquables, jardins, commerces..., de faire rencontrer les habitants du voisinage, de développer une forme de sociabilité, voire d'ouvrir à plus de citoyenneté : **les marcheurs connaissent le terrain et peuvent être force de propositions pour mieux aménager la ville (expertise d'usage, budgets participatifs).**

Des événements récents (crise sanitaire Covid19, hausse des prix du carburant) tendent à démontrer que le développement de la marche peut apporter des réponses aux situations de crise.

La pratique de la marche contribue à soutenir fortement l'activité des commerces de proximité et donc l'animation des villes.

Enfin, la marche à pied est un mode de déplacement écologique : moins de circulation, moins de bruit, moins de pollution, moins de GES.

En ville, plus de 20 % des trajets en voiture font moins d'un kilomètre. Pour ces déplacements courts, la marge de progression de la marche est assez faible dans les centres villes, où la pratique de la marche est déjà importante.

En périphérie urbaine et dans les territoires semi-ruraux (Weppes), les habitants ont plus largement recours à la voiture (dépendance automobile), alors que nombre de leurs déplacements sont courts et simples : des reports sont donc envisageables. Le Cerema rappelle que la part modale de la marche est de 70 % pour les déplacements de moins de 1 km (soit jusqu'à environ 15 minutes), de moins de 25 % pour les déplacements de 1 à 2 km et de moins de 10 % pour les déplacements compris entre 2 et 3 km, pour devenir marginale au-delà. **En considérant que la marche est limitée à 1 km (10 à 15 minutes), on oublie les distances de 1 à 2 km, voire 3 km (soit au-delà de la demi-heure), pour lesquelles elle peut se développer si l'usage en est facilité et si le temps passé n'en est pas surévalué.**

3.2 LES FREINS

Le principal frein à la marche identifié est lié **au manque d'aménagements pour les piétons** et quand ils existent, au manque d'entretien. Beaucoup d'aménagements actuels dans la MEL, hormis dans quelques centres villes, ont été conçus pour la voiture.

Ainsi le manque de trottoirs, d'éclairage, de passages piétons, de déviations piétonnes en cas de travaux, rend la marche à pied souvent dangereuse. **Outre la sécurité liée au manque d'équipement, les marcheurs sont plus soumis aux risques d'agressions** verbales et physiques, de mendicité agressive, de vol. Marcher est parfois une activité risquée.

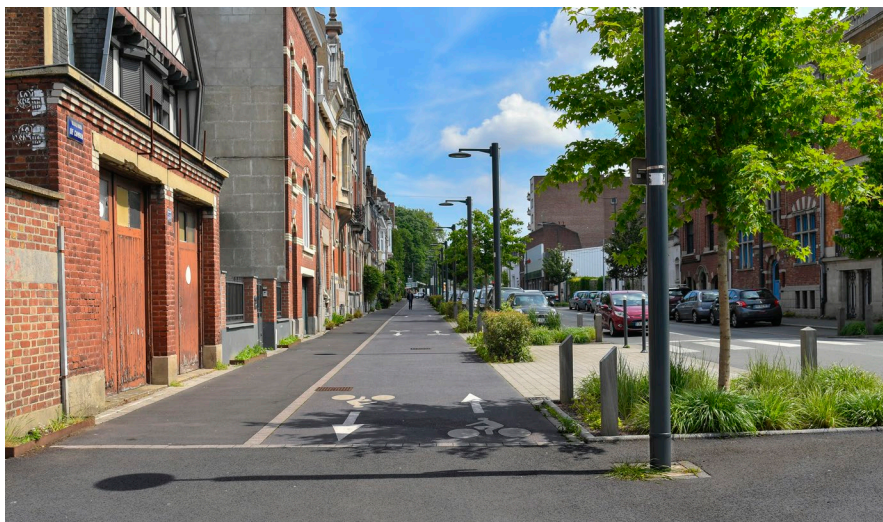
Par ailleurs, les conditions météo compliquent l'usage de la marche à pied en tant que moyen de transport régulier. Personne n'a envie d'arriver au travail trempé ; s'équiper de pied en cap pour aller et revenir du travail est dissuasif, surtout dans certains métiers où le code vestimentaire est encore fort présent.

De plus, la marche est souvent considérée comme un mode de déplacement réservé à des distances courtes : 2km maxi ou une vingtaine de minutes. Et elle implique une limite de poids et de volume pour les achats.

Enfin, l'usage de la voiture reste un réflexe pour nombre d'entre nous. On a souvent tendance à prendre la voiture pour aller « au plus près » plutôt que de stationner la voiture à distance et faire le reste du parcours à pied.

3.3 LES PROPOSITIONS

Beaucoup de propositions reprises ici ne relèvent pas directement des compétences de la MEL. La Métropole doit jouer un rôle de coordination et de soutien vis à vis des communes, mais également s'assurer des interconnexions et de la cohérence des itinéraires et des aménagements. La MEL peut aussi lancer périodiquement des appels à projets participatifs visant à augmenter la part modale de la marche et être facilitatrice pour aider les maires à s'emparer du sujet. Outre la MEL et les communes, d'autres acteurs doivent être impliqués : associations, établissements scolaires, employeurs, commerces...



Pour un urbanisme de la marche

Il s'agit d'abord de prendre en compte la marche et son écosystème dans les documents de planification et de consulter les piétons dans l'élaboration des projets d'aménagement.

Réduire progressivement la place de la voiture dans les centres des villages et des villes. **Penser d'abord les cœurs de ville (à fréquentation commerciale) et les abords des écoles, collèges, lycées, dans un rayon de 1 km pour les piétons et pour les vélos. Sans piétons, la ville apparaît sans vie.** La piétonisation des centres-villes engagée dans les années 1970 peut s'étendre à certaines voies, mais ailleurs, c'est la mixité d'usage, le partage de la rue (zones 30) qui doit prévaloir, avec des changements de comportement à impulser.

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) thématique du PLU2 « Transport / déplacements / stationnement » ne traite pas suffisamment de la marche. En secteur péri-urbain, il s'agit d'atténuer les effets d'un urbanisme conçu durant la seconde moitié du XX^{ème} siècle au service de l'automobile, par exemple en réservant à chaque fois que possible la possibilité de créer des raccourcis piétons sécurisés entre les lotissements péri-urbains et les centres-villes.

Faire de la proximité un objectif central des politiques publiques

Promouvoir un aménagement raisonné, décourager la vitesse pour les voitures, rééquilibrer l'espace public : entre 50% et 80% de l'espace public en ville est réservé aujourd'hui à la voiture et il faut **viser un minimum de 50% aux piétons dans tous les nouveaux projets en cœur de ville.**

Réduire les distances pour les piétons

Recenser les ruptures et définir les modalités à suivre pour le rétablissement des continuités piétonnes ; lors de la création d'aménagements, favoriser la ligne droite pour les piétons : ajouter des passages protégés, ouvrir les jardins pour y laisser des passages entre les bâtiments (exemple à Courtrai), créer des passerelles, passages souterrains éclairés. Traiter les points noirs et les coupures urbaines (carrefours, ronds-points, traversées de voies qui obligent à de larges détours).

Recourir à l'urbanisme tactique

À la fois citoyen, participatif, éphémère et événementiel, pour démontrer les changements possibles dans l'aménagement temporaire d'un espace public par des équipements légers et réversibles. Cela peut permettre une transformation par étapes de la ville et des comportements en faveur des modes actifs. (Exemples visibles dans la métropole de Rouen). Les budgets participatifs peuvent permettre de faire remonter des propositions, des initiatives dans ce sens.

Investir pour la sécurité et le confort

Le piéton est plus exposé aux dangers de la rue que les autres usagers.

Le plan piéton devra faire la part belle aux trottoirs avec une dotation budgétaire ambitieuse. De même, penser sécurité pour les piétons : éclairage puissant au niveau des passages piétons, barrières de protection. Donner plus d'espace en réduisant le stationnement en centre-ville (sauf pour les PMR) et augmenter le stationnement en proche périphérie (cf ville de Gand). Les mesures devront être adaptées aux besoins spécifiques des différentes catégories de piétons. Par exemple, pour les personnes âgées, ou les familles avec poussettes, prévoir des cheminements piétons sans obstacles et avec des facilités de repos (bancs) en nombre suffisant, des trottoirs assez larges, de faibles dénivelés, l'élimination des obstacles (mobiliers urbains, poubelles, stationnement anarchique des voitures et des deux-roues...).

Sécuriser les abords des écoles et promouvoir l'accès par la marche, les voitures stationnant à distance (300m plutôt que 30m), modifier les accès à l'école, renforcer les pédibus, mettre ou remettre en place des panneaux pour signaler le temps à pied pour atteindre l'école. Créer des parvis piétons et multiplier les rues scolaires devant les écoles. Profiter des futurs aménagements liés aux nouvelles lignes de BHNS et tramway pour revoir les accès aux écoles là où c'est le cas.



Accompagner toute réfection de chaussée sur une voie structurante par **une amélioration des cheminements piétons et la proposition de végétalisation** pour renforcer l'agrément du parcours.

Identifier et **développer des grands axes piétons traversant la Métropole dans le cadre d'un réseau complet et hiérarchisé de cheminements**, avec des espaces publics bénéficiant d'une redistribution en faveur du piéton, des traversées piétonnes sécurisées, des trottoirs élargis, de nouveaux éclairages publics, des plantations d'arbres, des bancs (concept de "magistrale piétonne" initialement développé par l'Eurométropole de Strasbourg).

Réaliser des **aménagements spécifiques dans une logique de continuité centres - périphéries - zones rurales**. Faire en sorte que les cheminements piétons ne se limitent pas aux centres-villes, mais permettent d'aller d'une commune à l'autre et de rejoindre aisément les pôles d'échanges sans devoir marcher sur la chaussée (exemple : entre Sainghin en Mélantois et les Quatre Cantons).

En milieu péri-urbain et hors agglomération, **aménager les chaînons manquants dans les liaisons piétonnes intercommunales** (marche considérée à la fois comme un moyen de déplacement, un loisir et un sport).

Fermer des rues dans certains quartiers d'habitation denses, pour que les habitants et notamment les enfants se les réapproprient. Exemple du quartier des Superilles del Poblenou à Barcelone.



Assurer une bonne cohabitation entre piétons et vélos sur certaines voies, dans les zones de partage où les deux peuvent être autorisés grâce à une communication adaptée.

Prioriser les actions vis-à-vis des écoliers, des collégiens et de leurs parents dans le cadre de plans de mobilité scolaire. Il y a 30 ans, 60 % des enfants allaient à l'école à pied ou à vélo, aujourd'hui, seuls 35 % le font (presque 50 % sont accompagnés en voiture).

Lutter contre les incivilités et les abus : Installation de plots pour éviter le stationnement sur les trottoirs, coût dissuasif des amendes pour stationnement gênant, actions contre les déchets et les déjections canines. Les terrasses de cafés et restaurants sont facteurs d'attractivité mais elles ne doivent pas obliger à faire des détours.

Lancer un Challenge métropolitain de la marche à pied.



Prendre des mesures spécifiques vis à vis des modes hybrides entre le piéton et le véhicule à roue : trottinette, skateboard, roller, gyropode (Segway), monoroue; le stationnement des vélos au domicile étant souvent problématique, le train+vélo ou tram+ vélo étant impossible en heure de pointe, ces nouveaux engins de mobilité se développent. La trottinette électrique connaît un développement très rapide depuis 5 ans, notamment de par son coût d'environ 400€, moitié moins par rapport à un vélo électrique 1^{er} prix (900 000 trottinettes électriques vendues en France en 2021).

Cependant, ils sont caractérisés par un flou juridique concernant l'espace qui leur est assigné (trottoir ou chaussée ?). **Le trottoir pour les piétons, les mobilités à moteur sur les voies cyclables, avec les vélos.**



Ajouter un picto de trottinette sur les pistes cyclables permettrait aux utilisateurs des nouveaux moyens de mobilité électrique de savoir où rouler.

Renforcer l'agrément de la marche à pied

La marche est une expérience sensorielle : il faut tenir compte de son cadre (qualité de l'environnement physique et du paysage urbain) et des ambiances qui en font une expérience agréable ou désagréable. Rappelons que les touristes découvrent la ville le plus souvent à pied.

En ville, la marche est souvent moins agréable, moins reposante, plus stressante que la randonnée dans la nature. Pourtant, Paris est la ville française où on marche le plus, et l'environnement y est perçu comme agréable du fait de la **mise en valeur du patrimoine** : bâtiments remarquables, Informations historiques et touristiques.

Aménager les quartiers en pensant à l'agrément des piétons : placettes, bancs, squares de repos. Sur ce sujet, nous vous invitons à consulter la **contribution du conseil de développement sur l'espace public**, parue en septembre 2021, disponible sur le site du conseil de développement.

La **végétalisation** permet aux habitants de mieux s'approprier leur environnement proche. Elle contribue à la biodiversité et à réduire le ruissellement et les îlots de chaleur tout en rendant la marche plus agréable : **plantation d'arbustes, bacs de plantes vivaces, végétalisation des façades** (permis de retirer le bitume et de végétaliser les trottoirs pour les riverains à Paris, depuis 2019). Une harmonisation pourrait être faite entre les communes, en intégrant cela dans la charte de l'espace public.

Développer la pratique de la marche en loisir



Le confinement et le développement du télétravail ont augmenté la sédentarité et accru le besoin de marcher pour rester en forme.

La MEL est sous-dotée en chemins de randonnée, notamment labellisés GR (seul le GR 121 b de Bailleul à Rieulay la traverse). Il faudrait en particulier **développer les chemins de randonnée** dans les Weppes, le Mélantois et vers la Pévèle, et sur l'Arc Nord.

Mettre en place un réseau de "point noeuds" dans la MEL comme cela existe à d'autres endroits du département (en Flandres, par exemple).



Aider les communes à faire un inventaire précis des chemins ruraux et à les sauvegarder, regagner certains sentiers en bordure de champs.

Améliorer les bords de Deûle pour la marche à pied : rupture de continuité pour l'arrivée à Lille par Haubourdin ou par La Madeleine, problème de cohabitation dangereuse des vélos et piétons le week-end sur les bords des canaux.

Intégrer la marche dans le déplacement multimodal

La marche est un enjeu majeur pour développer les transports collectifs et l'intermodalité.

Étendre la zone d'influence des stations et arrêts de transport collectif par des aménagements en faveur des piétons. Identifier, jalonner et aménager des jonctions piétonnes pour interconnecter certaines lignes de transport collectif afin de simplifier les parcours de certains déplacements en transport en commun. Exemple : Pour prendre un bus à République en venant de la gare Lille Flandres, on peut marcher 10 minutes.

4. DÉVELOPPER LA PRATIQUE DU VÉLO AU QUOTIDIEN



La MEL a décidé d'investir pour la pratique du vélo, 100 M€ d'ici 2026 :

- 75 millions d'euros dédiés aux aménagements cyclables sur la voirie,
- 25 millions d'euros affectés au développement de voies vertes et de véloroutes.

L'évolution de ce budget, qui a triplé par rapport au mandat précédent, montre l'ambition de la Métropole dans ce domaine. Toutefois, cet ambitieux budget est à comparer aux autres métropoles : Par exemple, l'Eurométropole de Strasbourg a également voté un budget de 100M€, pour une population deux fois moindre, et pour un territoire déjà fortement équipé pour le vélo.

Avec cet investissement, la MEL souhaite ainsi passer d'une part modale de 1,5% à 8% en 2035.

Pour cela, il s'agit, en plus de ces nouveaux aménagements, de jouer sur les freins **réels ou psychologiques à l'usage du vélo**.

4.1 Les bienfaits de l'usage du vélo ne sont plus à démontrer...

...mais peuvent être réaffirmés auprès des Métropolitains

- C'est **bon pour la planète et pour la santé physique et mentale** des cyclistes et des habitants en général (moins de pollution, moins de bruit). En plus, c'est très adapté en période d'épidémie.
- C'est **pratique** : stationnement aisé, embarquement possible dans les transports en commun, temps de trajet équivalent à la voiture, voire plus rapide, pour les courtes distances (ponctualité assurée).
- C'est **rapide** : dans un centre-ville encombré, la voiture roule entre 16 et 19km/h ce qui est proche de la vitesse à vélo, avec l'avantage à vélo de pouvoir stationner facilement.
- C'est **économique** (coût moyen de 250€/an, contre 5000 €/an pour la voiture (INSEE) : pour soi, pour la collectivité (économie d'espace et d'infrastructures, gains d'attractivité), et même pour l'entreprise (meilleure productivité et meilleure ambiance au travail). C'est un maillon efficace de l'intermodalité (rabattement vers les TER pour le péri-urbain) sauf irrégularité du service TER actuel.
- C'est le plus souvent, aux dires des habitués, **source de plaisir**, lié à un **sentiment de liberté** : il est agréable de circuler à vélo dans les zones rurales, au bord des parcs, dans des endroits végétalisés, de pouvoir se faufiler dans des lieux inaccessibles aux voitures.
- Enfin, le vélo **rend les villes agréables à vivre** et attire ainsi les populations soucieuses du cadre de vie. Les villes qui en font une pièce maîtresse de leur système de transport ne grèvent pas leurs budgets d'investissement. En suscitant la rencontre et les échanges, le vélo est propice à la création économique : EuraTechnologies favorise les déplacements à vélo. Le vélo porte des valeurs proches de celles liées à l'innovation : échanges, performance, agilité, ténacité, système D.

Pourquoi l'usage du vélo ne se développe-t-il pas plus rapidement, et plus également sur l'ensemble du territoire métropolitain ?

On constate ces dernières années une augmentation à Lille, mais beaucoup moins dans les autres villes de la Métropole (Roubaix, Tourcoing, par exemple) et en périphérie.

4.2 Les freins à la pratique régulière du vélo



L'un des principaux **freins à l'usage du vélo** en ville au quotidien est le **sentiment d'insécurité**.

L'on peut se sentir fragilisé par la proximité de véhicules roulant plus vite, ne voyant pas toujours bien les cyclistes, surtout lorsqu'il s'agit de poids lourds ou de bus. Les automobilistes sont parfois peu respectueux des cyclistes.

Ce sentiment est renforcé :

- **Le soir : le manque d'éclairage public** constitue un facteur d'insécurité supplémentaire. La nuit, malgré l'éclairage du vélo, le cycliste n'est pas assez visible des automobilistes. Quant à lui, il ne voit pas bien les obstacles, les trous sur la bande cyclable, les promeneurs avec leur chien en laisse. Une étude de Copenhaghenize (mouvement international pour une plus grande culture du vélo) menée à Lille sur 950 femmes indique que la principale raison d'évitement de certains circuits est le manque d'éclairage.

- **Le mauvais temps** : La pluie, l'inconfort (froid, humidité, fatigue) dissuadent les cyclistes, augmente le stress, le manque de visibilité et le risque d'accident à vélo.

- **Les incivilités** : véhicules stationnés sur la bande cyclables, sas vélo occupé ou inaccessible, trottinettes électriques au comportement dangereux.

- **La crainte des vols** : entre 4 et 500 000 vélos volés par an en France soit 1 par minute.

- **Dans certaines configurations** : certains passages sont particulièrement dangereux à vélo et devraient être progressivement sécurisés : ponts, ronds-points, bretelles d'accès aux voies rapides. Emprunter tous les jours à vélo une route qui présente des zones dangereuses augmente statistiquement le risque d'accident. Certains **contresens cyclables** dans les rues étroites avec stationnement bilatéral sont dangereux, car il est parfois impossible de se rabattre si l'on croise une voiture (exemple rue Rabelais à Lille-Caulier, ou rue Malesherbes à Lille Fives). Les marquages au sol en début de rue sont vite oubliés par les automobilistes et les marquages blancs sont peu visibles et parfois effacés.

- **Largeur des bandes cyclables** : Avec l'augmentation du nombre de cyclistes, on a déjà et on aura progressivement une concentration de cyclistes sur les pistes et bandes cyclables (exemple rue Solférino à Lille). Il faudra alors qu'elles soient adaptées et sécurisées pour accueillir l'augmentation du trafic.

- **L'état et l'entretien des voies laissent parfois à désirer** : les trajets en vélo ressemblent parfois à des parcours d'obstacles (les bosses, les trous, les plaques d'égouts, la végétation envahissante peuvent provoquer des chutes). L'état des voies cyclables peut être physiquement éprouvant dans une pratique quotidienne (vibrations, douleurs de dos), par exemple, avenue de Flandres où les racines ont déformé les pistes cyclables. On n'accepterait pas en voiture des chaussées dans l'état qu'ont certaines de nos pistes cyclables. Le damage de certaines pistes récentes est parfois très inconfortable (pont sur la voie ferrée, boulevard de Lezennes) De même, l'état des pistes en bord de canal est acceptable pour le cyclisme de loisir, mais il ne l'est pas pour le vélo quotidien (trous, flaques, boue). Sur les bords des canaux, la cohabitation piétons/vélos y devient problématique par endroits voire franchement dangereuse les week-ends.

Des facteurs autres que la sécurité freinent l'usage du vélo :

- **L'exposition aux intempéries** est plus éprouvante en vélo qu'à pied ou en voiture. Le cycliste est fort exposé à la pluie et aux salissures. Le revêtement en sable stabilisé des pistes cyclables n'est pas l'idéal pour cela. De même, sur les voies vertes, il faut slalomer entre les flaques d'eau. Sans un lieu pour se changer sur son lieu de travail ou un vestiaire où laisser ses affaires de pluie, ce n'est pas facile d'aller étudier ou travailler à vélo les jours de pluie.



- **La pollution de l'air peut être perçue comme un obstacle à l'usage du vélo**

Notamment lors des épisodes de pollution aux particules fines et ozone, quand il est recommandé de ne pas faire d'effort.

4.3 Les propositions d'améliorations



Carte de cyclabilité de l'ADAV : Rouge : dangereux - orange : déconseillé – vert foncé : cyclable tous public

Constituer un réseau d'infrastructures hiérarchisé, adapté, continu et entretenu : La carte de « cyclabilité » ci-dessus, de l'Association Droit Au Vélo montre que malgré les aménagements cyclables, il y a de nombreuses zones « rouges » qui sont considérées dangereuses par les cyclistes et encore beaucoup de zones oranges déconseillées. Il y a tout de même de très nombreuses voies de couleur verte mais souvent discontinues.

Traiter en priorité les discontinuités : un seul point ressenti comme dangereux sur un parcours peut dissuader un usager de choisir le vélo. Les pistes cyclables s'arrêtent souvent aux rond-points, sur les ponts de TGV. De même sur certains boulevards, les bandes cyclables disparaissent à l'arrivée d'un feu. Sauf à être au milieu des voitures, il est alors impossible de rejoindre le sas vélo ! (Exemple boulevard de l'Hippodrome à Lambersart).

Afficher un schéma hiérarchisé du futur réseau cyclable métropolitain. Décliner ensuite ce schéma en indiquant **l'échéance de réalisation** de chacun des tronçons. Concerner avec les élus locaux et communiquer sur ce schéma.

À travers la Métropole : développer un « réseau-vélo-express » permettant de traverser la Métropole dans les différentes directions. Ce réseau de pistes cyclables est à construire. Par exemple : Wattrelos-Villeneuve d'Ascq-Wattignies, Roubaix-Lille, Wattignies-Lille, Beaucamp-Santes-Lille-Comines. Pour les voies vélo secondaires, il faut agir surtout sur les discontinuités.

Dimensionner ces infrastructures pour répondre au développement massif des VAE (Vélo à Assistance Électrique 55% des ventes de vélo en 2020), qui vont investir les pistes cyclables. Le VAE peut être utilisé régulièrement pour des distances entre 10 et 15 km voire plus, et donc remplacer la voiture, si les équipements cyclables et le stationnement existent. Il faut donc être prêt à accueillir ce nouveau mode de transport dans les prochaines années. De même, le **vélo cargo** (parfois à assistance électrique) pourrait connaître un essor important : Il est fort adapté pour la conduite d'enfants à la crèche ou à l'école, mais aussi pour les livraisons en ville. Enfin, les **trottinettes électriques** sont de plus en plus nombreuses à circuler sur les pistes cyclables. Là aussi, pensons long terme pour prévoir les équipements adaptés.

Entretien régulièrement l'ensemble du réseau car les aspérités, obstacles, boues ou flaques peuvent présenter un véritable danger pour les cyclistes qui feraient un écart pour les éviter. Le matériel existant pour nettoyer les chaussées fonctionne pour les bandes cyclables mais si les pistes cyclables sont séparées de la chaussée, la balayeuse ne passe plus. La MEL pourrait s'équiper de matériel adapté aux pistes cyclables et le mettre à disposition des communes. De même, lors de chantiers de construction ou d'aménagement, les cyclistes doivent être pris en compte dans la gestion des déviations, ce qui n'est pas souvent le cas aujourd'hui.

Adapter les aménagements au contexte urbain

- **En zone urbaine.** Lors de réaménagements de la voirie, il faudrait allouer **60% minimum** de l'espace public pour les mobilités actives, les espaces verts et les transports en commun et **40% maximum** pour les voitures (stationnement + circulation).

- **Sur les boulevards :** aménager des pistes cyclables larges, isolées de la circulation automobile et des stationnements, continues et distinctes des cheminements piétons. Le bon exemple est le boulevard de Tournai à Villeneuve d'Ascq.



Projet pour le boulevard Gambetta à Tourcoing : où sont les pistes cyclables ? où est la voie dédiée aux bus ?

Le projet du boulevard Gambetta semble faire encore la part belle à la voiture, au détriment des vélos et des transports en commun. L'illustration montre qu'on est très loin des 60% d'espace pour les mobilités actives et les transports en commun et 40% pour la voiture ! On y fait passer un réseau de chaleur urbain, mais aura-t-on un tronçon d'un futur réseau vélo métropolitain ?



Arrêts provisoires rue de Luxembourg à Lille Europe : il faut traverser la piste cyclable pour monter dans le bus. Et gare aux vélos quand on descend du bus !

Autour des pôles fréquentés par les jeunes et les enfants : écoles, collèges, universités, équipements sportifs, etc... Aménager, à partir de ces équipements un réseau sécurisé, avec rabattement sur les grands axes vélo, et une signalétique efficace (par exemple, la signalétique sur le parcours Lille-centre > Lille Pont de bois ou Cité scientifique, laisse à désirer). De même, pour les collégiens habitant à Santes, aucun aménagement ne permet d'aller en vélo aux collèges les plus proches situés à Haubourdin ou à Beaucamps-Ligny. A Houplines, l'étroite rue Roger Salengro qui mène au collège est empruntée par des poids lourds de plus 3,5 T. Le marquage au sol paraît bien peu protecteur.

Faire participer les jeunes à la réflexion sur les aménagements qui les concernent : Les enfants et les jeunes n'ont pas forcément la même perception de l'espace public que les adultes. Les services techniques pourraient, avec les élus d'une commune, réunir en groupe de travail des enfants (ou le conseil municipal des enfants là où il est en place) pour les écouter en amont d'un projet d'aménagement des accès d'une école, d'un collège ou d'un lycée.

La pratique régulière nécessite de disposer d'un vélo et de **pouvoir stationner son vélo en sécurité**. Moins que par le prix (possibilité de se procurer des vélos à bas prix), la possession d'un vélo est limitée par **l'impossibilité de le stationner en sécurité** :

La plupart des **logements** ne disposent pas d'un espace ad hoc (maisons de ville sans garage, immeubles ou appartements inadaptés, logements étudiants). Une réglementation a été établie pour les constructions ultérieures à 2012. Depuis la loi ALUR (loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové) du 24 mars 2014, une bonne partie des copropriétés sont obligées de se pencher sur la question.

C'est le cas si l'immeuble possède des places de stationnement « d'accès sécurisé à usage privatif », autrement dit un parking, et n'est pas doté d'un espace pour les bicyclettes. Le syndic doit alors inscrire la question des travaux permettant le stationnement des vélos à l'ordre du jour de l'assemblée générale annuelle. Mais la mise en œuvre n'est pas aisée et les copropriétés ainsi que les employeurs ne considèrent pas ce sujet comme une priorité.

Dans les gares, si on trouve souvent quelques arceaux, ils sont rarement abrités et peu sécurisés.

Enfin, **sur les lieux de travail** construits depuis 2016, l'employeur a l'obligation d'équiper le bâtiment d'un stationnement vélo sécurisé.

Les « boîtes à vélo » sont une bonne réponse en termes de stationnement sécurisé, mais elles trouvent parfois leurs limites dans l'occupation de l'espace public (difficultés d'insertion, dégradations). Une alternative serait de réfléchir à la mise en place d'un dispositif incitant les propriétaires de parkings ou de garages à dédier une part de ceux-ci au stationnement vélo.



Mettre en place une **plateforme d'offres et de demandes de stationnement vélo** chez le particulier, sur une application ou le site internet de la MEL.

Sensibiliser les usagers au respect mutuel entre modes de déplacement différents : rappeler les automobilistes à la vigilance vis-à-vis des cyclistes, à ces derniers le respect du code de la route et des piétons dans les zones de partage. De la même façon, rappeler les cyclistes à la vigilance vis-à-vis des piétons et au partage des voies cyclables avec les trottinettes électriques aux nouveaux engins de mobilité électrique. Et pourquoi pas, verbaliser les cyclistes ayant des pratiques dangereuses, contraires au code de la route.

Par exemple, les livreurs à vélo, pour gagner leur vie, prennent des risques et adoptent des conduites dangereuses pour les piétons et pour eux-mêmes : la MEL pourrait-elle intervenir auprès de ces plateformes de livraison à domicile pour que celles-ci fournissent aux livreurs des casques, des bandes réfléchissantes et de l'éclairage de signalisation ?

Les élus à vélo : quand on roule régulièrement à vélo, on a une perception de la route différente de celle qu'on a étant au volant d'une voiture. Aussi, à l'image des ministres danois, nous encourageons tous les élus des villes et villages de la MEL (et pas seulement ceux chargés de la mobilité) à changer de regard en faisant un trajet à vélo, en semaine, dans leur ville et village. Ils pourront ainsi identifier des aménagements manquants ou d'éventuelles zones dangereuses et les endroits agréables et sécurisants.

Rendre facilement accessible le site internet dédié à la signalisation des rues dangereuses pour les cyclistes, sur le site de la MEL ou l'appli passpass / Ilevia. Relayer l'accès à ce site sur les sites des communes de la MEL. La remontée des dangers doit être rapide et facile (actuellement, il faut être motivé pour le retrouver) et le traitement de ces points noirs devrait être également rapide ! L'application naviki utilisée lors du challenge vélo métropolitain permet également de faire des signalements plus précisément. C'est super... à condition de savoir que ça existe. Communiquer un peu plus sur cette possibilité lors des prochains challenges.

Le V'Lille est une bonne alternative pour les habitants ne possédant pas de vélo ou ne pouvant le stationner. L'installation de 38 stations supplémentaires d'ici fin 2022 permettra aux habitants de nouvelles villes de bénéficier de ce service. Il serait judicieux d'**installer des stations V'Lille également aux Campus Pont de bois et Cité Scientifique** car les étudiants ne possèdent pas toujours un vélo, et les logements étudiants disposent rarement de stationnement vélo.

Par ailleurs, Les communes péri-urbaines ne sont pas équipées de V'lille. Cependant, cela pourrait parfois être un moyen d'aller d'un bout à l'autre de la ville sans prendre sa voiture. Ou d'accéder à des lignes de bus, de liane ou de métro (Pérenchies, Sainghin) pour les personnes qui ne possèdent pas de vélo ou n'ont pas de possibilité de parking vélo. Il y a peut-être des **tests à faire avec des « mini stations V'Lille » dans certaines communes volontaires, avec une communication adaptée.**

Fournir des **conseils** : les cyclistes sont demandeurs de conseils sur l'équipement, la pratique, la sécurité. Mettre en place une plateforme avec des conseils via un partenariat avec l'ADAV (Assoc. Droit Au Vélo).

Faciliter les petits dépannages de type crevaisons.

- Via les communes, distribution (par les CCAS, ou les mairies de quartier) de matériel de réparation.
- Mettre à disposition en mairie un kit de réparation, pour les cyclistes qui auraient crevé à proximité de la maison commune, ou des clés Allen quand on a déraillé et qu'il faut démonter le carter de chaîne. Quand on est en panne dans un quartier savoir qu'on peut trouver un minimum de matériel de dépannage peut limiter les tracas.

- Des services de **dépannage** et de **maintenance du vélo**. Les besoins dans ce domaine augmentent considérablement, et les délais actuels pour une réparation sont très longs (au-delà de la question d'approvisionnement de pièces).
- Fourniture de locaux à loyer très modéré pour les réparateurs (MEL/communes).
- Formation de mécaniciens / techniciens pour la réparation de vélo.
- Appel à projet, aide au démarrage de réparateurs de vélo, mobiles, se déplaçant eux-mêmes à vélo.



4.4 Encourager la pratique régulière du vélo

L'application Ilévia donne le parcours et le temps de trajet en vélo mais à partir des stations V'Lille. Il serait utile de l'étendre au vélo de façon générale et idéalement en utilisant les voies cyclables comme cela existe sur google maps, mappy...

Le sentiment de sécurité se renforce par une pratique régulière et fréquente du vélo. On acquiert de meilleurs réflexes, on ressent moins de stress, on a de meilleures réactions.

Poursuivre les aménagements cyclables provisoires et en faire le bilan, afin d'améliorer l'offre de parcours cyclables.

Organiser un budget participatif "vélo" à l'échelle de la Métropole.

Faire connaître les nouveaux aménagements par des manifestations festives.

L'engouement pour des manifestations comme « ensemble en selle », organisé par la MEL, montre le succès d'une promotion ludique (1700 participants en 2018 > 4922 participants en 2021 soit + 190%).

Promouvoir le « carré bleu » de l'euro métropole, notamment au travers du tour du carré bleu qui aura lieu en juin 2022.

Donner confiance dans la pratique du vélo :

- Dès l'école primaire, systématiser les junicodes et développer les convois vélos.
- Au collège, compléter l'ASSR (attestation scolaire de sécurité routière) par un brevet pratique obtenu après des séances d'entraînement.
- Poursuivre et développer les actions de « remise en selle » ou d'apprentissage du vélo pour les adultes, dans les cours d'écoles, avec les centres sociaux et culturels (aidés par des services civiques, ou des associations cyclistes des communes), en lien avec l'ADAV pour les bonnes pratiques et avec des partenaires locaux (B'Twin, La Mondiale,...).

5. PARTAGER SA VOITURE



Pour les opérateurs de transport et les collectivités, les zones péri-urbaines et rurales sont un casse-tête. La faible densité rend difficile et coûteuse la mise en place d'une offre de transport en commun satisfaisante à différents moments de la journée et les week-ends.

Sur ces territoires, pour avoir un bon niveau de service il faudrait multiplier le nombre de bus qui tourneraient presque à vide une partie de la journée avec un impact carbone fort car un bus consomme plus de 30 litres au 100km.

Pour atteindre les objectifs de baisse des émissions de CO₂ et de baisse de part modale de la voiture, un levier important consiste à améliorer le « le taux de remplissage » des voitures ou de partager celles-ci.

5.1 L'AUTOPARTAGE



Nos voitures passent 94% du temps en stationnement, c'est-à-dire sans rouler. Pour les personnes qui utilisent régulièrement le vélo ou les transports en commun, la voiture n'est utilisée que ponctuellement pour des courses, des sorties, les vacances. Cependant, posséder une voiture a un coût : la voiture représente 21% du budget des ménages modestes (Insee), taux qui peut encore s'accroître dans les périodes de cherté des carburants. Et pour la collectivité, la voiture occupe de l'espace public qui pourrait être utilisé à d'autres usages.

Une solution efficace de mobilité est d'utiliser une voiture ponctuellement grâce à un service d'autopartage « clé en main » tel que Citiz le propose dans la MEL.

Cette entreprise coopérative propose à des tarifs intéressants des véhicules de différentes tailles, peu polluants, disponibles en libre-service 24/24-7/7, en les réservant via une application ou leur site internet. Le prix du service est variable en fonction du nombre de km parcourus et de la durée de la location. Et il s'agit d'un service tout compris : carburant, parking, nettoyage, assurance tous risques et assistance, entretien.

C'est un service « en boucle » c'est-à-dire que le véhicule est loué et redéposé dans la station où il a été emprunté. Cela peut représenter une contrainte mais il y a un aspect vertueux : une voiture partagée en boucle remplace 10 voitures particulières et permet d'économiser 10 tonnes de CO₂/an.

Des membres du conseil de développement qui habitent en cœur de ville à Lille et Tourcoing, en sont devenus adeptes, de par la simplicité, la souplesse, la praticité et l'avantage économique que ce service présente (posséder une voiture de taille moyenne, c'est 5000€ par an). Ils ont pu, grâce à ce service, se passer d'une voiture.

Pour les TPE, cela peut être aussi un moyen de prospecter de nouveaux clients sans pour autant investir dans un véhicule et en supporter les charges.

Dans les zones péri-urbaines et rurales, là où les TC sont plus rares surtout le week-end, là où les ménages ont souvent deux voitures, l'autopartage pourrait aussi être une solution pour éviter le deuxième véhicule notamment pour les ménages modestes ayant une forte précarité énergétique. Par ailleurs, cela peut être facilitant pour aller à un entretien d'embauche ou un job en interim.

Cette solution de mobilité mérite d'être déployée plus largement dans la MEL et testée dans les zones péri-urbaines. En effet, l'autopartage favorise les modes alternatifs à la voiture individuelle pour limiter l'usage de la voiture en ville et les gaz à effet de serre. L'autopartage fait évoluer les comportements en proposant un usage plus raisonné de la voiture, complémentaire aux mobilités actives et des transports en commun. Enfin, l'autopartage permet de rendre l'espace public aux citoyens : élargir des trottoirs, implanter des stationnements vélos ou des zones pour les poubelles, végétaliser nos rues.

Propositions

- Accélérer et accompagner le développement de l'autopartage, notamment dans les zones denses.
- Pour les communes péri-urbaines volontaires, étudier avec Citiz la faisabilité d'implanter une station dans votre ville.
- Encourager le prêt ou le service de location de particulier à particulier, pour les personnes qui ont une voiture qui ne sert que ponctuellement.

5.2 LE COVOITURAGE

Il existe plusieurs types de covoiturage : sur des distances longues, sur des trajets pour des activités de loisirs, sur des trajets quotidiens. Nous allons nous intéresser aux trajets quotidiens et voir sur quels leviers la MEL pourrait intervenir pour favoriser la pratique du covoiturage.

5.2.1 Le covoiturage pour les déplacements vers l'école ou le collège

Les habitants d'un quartier s'organisent pour emmener à tour de rôle les enfants du voisinage à l'école, au collège ou au lycée. Dans les villages ruraux, cela se fait peut-être plus facilement que dans les zones urbaines.

De façon occasionnelle, cela arrive également quand il y a un problème sur la ligne scolaire. Dans ces cas-là, on essaie de trouver une voiture pour emmener son enfant et ses camarades à l'établissement scolaire.

Il n'est pas toujours facile de savoir qui dans son quartier étudie dans le collège X ou au lycée Y et qui serait disposé à partager les conduites. Les responsables d'établissement ne sont pas autorisés à diffuser ce type d'information.

En quoi la MEL peut intervenir ? D'abord, mettre un kit de communication à disposition des maires pour les écoles et pour les chefs d'établissement pour les collèges. Proposer un service, par exemple via l'appli ilevia covoiturage, pour faciliter la mise en relation des parents d'élèves qui seraient motivés pour partager les conduites. Ou mettre en avant et diffuser certaines initiatives de covoiturage de quartier qui ont émergé dans des communes.

5.2.2 Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail

Le système de covoiturage proposé actuellement par la MEL et la Région via l'application Pass-Pass Covoiturage est intéressant mais cette solution semble encore peu utilisée.

D'autres applications existent (IDVroom, BlaBlaCar quotidien...), des parkings pour le covoiturage existent à différents endroits de la MEL mais autour de nous, rares sont les personnes ayant covoituré via ces applis ou en utilisant ces stationnements. Dans les bouchons, on constate que les « autosolistes » sont ultra majoritaires.



On le voit, les moyens existent pour covoiturer, mais comment la MEL peut-elle intervenir pour rendre le covoiturage plus attractif ?

Propositions

Le gain de temps peut être un levier pour favoriser le partage de sa voiture

- **Développement de voies dédiées aux personnes qui covoiturent.** « Seul, je bouchonne, à plusieurs on va plus vite ». Par exemple, la métropole de Lyon a ouvert fin 2020 des voies dédiées au covoiturage. A Lille, la voie de gauche du boulevard Schuman entre le pont royal et le carrefour Pasteur pourrait être réservée au covoiturage et aux bus.
- **Des places de stationnement réservées au covoiturage en centre ville** pour que les covoitureurs trouvent facilement à stationner et attirer d'autres « autosolistes ».

Un autre levier pourrait être **l'incitation sous forme de gratuités** : billets pour les musées de la MEL, pour le stade, tickets ilévia ou heures de Vville ou réduction chez Citiz ou bons cadeaux ou stationnement gratuit pour les covoitureurs dans les parkings opérés par la MEL.

Enfin la rencontre peut être également une motivation à covoiturer : **l'appli Pass-Pass covoiturage pourrait proposer une fiche personnelle où la personne qui propose un trajet peut indiquer ses goûts** : radio préférée, son dernier livre lu, dernier film vu, etc.

Cependant, le côté très « régulier », organisé, les contraintes horaires, parfois la difficulté de trouver une personne qui va au même endroit pour les mêmes horaires peuvent freiner certains.

5.3 L'AUTO-STOP

Cette pratique qui semblait avoir disparu revient dans certains territoires pour faire face à la rareté des transports publics.

En effet, ce mode de covoiturage « à la demande », particulièrement souple, pourrait être développé, notamment pour les communes péri-urbaines ou rurales qui sont sous-dotées en transport en commun.

Des collectivités se sont déjà mobilisées pour fournir des solutions d'autostop plus organisées.

5.3.1 Le micro-stop

À Sailly-lez-Lannoy, une initiative citoyenne a permis de mettre en place avec le soutien de l'équipe municipale et de l'association « Micro-Stop » une solution simple et efficace.

Après quelques enquêtes de terrain, des « lignes » ont été identifiées. Ces lignes correspondent aux parcours les plus fréquents vers les stations de métro ou les villes et villages du territoire et donc à des axes les plus fréquentés. La fréquentation des axes sur ces destinations fait que le système fonctionnera. Des totems ont ensuite été créés et implantés matérialisant le lieu d'auto-stop.



Le totem indique sur 2 rectangles mobiles des directions possibles pour l'auto-stoppeur. Ici Roubaix (Eurotéléport) et Willems. Sur 2 autres faces du rectangle, d'autres directions sont indiquées, la dernière est blanche.

L'objectif de ce micro stop est d'amener les personnes à lâcher la voiture et prendre les transports en commun une fois arrivé à destination. Ceci, en fournissant une solution de transport « légère », moins contraignante au niveau des horaires qu'un bus ou qu'un covoiturage, mais avec toutefois moins de garanties. Les résultats sont très encourageants puisque le temps d'attente pour être pris est entre 5 et 8 min, en journée, beaucoup moins le matin aux heures de pointe.

Et la suite ? cette démarche est en phase de projet. Le déploiement à d'autres communes viendra dans un deuxième temps. L'association micro-stop réfléchit avec la MEL à des questions pratiques : sur le lieu d'implantation des totems, il faut que la voiture puisse s'arrêter quelques instants, dans l'espace public. Cet endroit devra être aménagé de façon sécurisée. De plus, avec le temps et la montée en puissance du service, se posera la question d'une éventuelle indemnisation des chauffeurs réguliers, du prix pour les auto-stoppeurs et de la participation de la MEL. Faudra-t-il mettre en place une application ?

Le point d'équilibre entre la simplicité et la spontanéité et une organisation plus structurée est à trouver avant de déployer ce concept très malin et très prometteur. Enfin, l'association micro-stop n'a pas forcément les moyens humains pour déployer ce système efficacement et rapidement dans d'autres territoires de l'Eurométropole.

Propositions

Une fois que le concept de micro-stop sera rodé et la méthode de déploiement définie, la MEL pourrait mettre en place une équipe projet pluri disciplinaire et, avec l'association micro-stop construire la méthode de déploiement puis, avec les communes volontaires et impliquées, déployer cette solution d'auto-stop dans leur territoire.

5.3.2 Le rezo pouce

Dans le Pas-de-Calais et dans d'autres régions, le « rezo pouce » organise et sécurise l'autostop dans de nombreuses communes. Une application, financée par la région, permet de mettre en relation les personnes demandant un transport et celles pouvant emmener un passager.

5.3.3 L'auto-stop comme un moyen de transport public

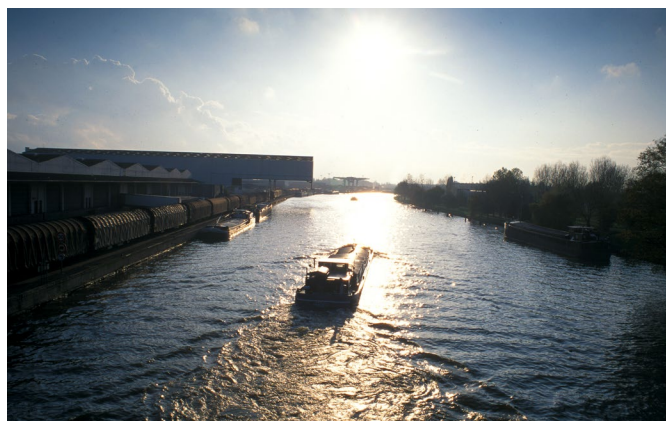
De façon plus structurée, l'agglomération du grand Lyon a mis en place « **Lane** » des lignes de covoiturage « à la demande », sous forme d'autostop avec des arrêts définis et sécurisés, une solution de l'opérateur ecov. (Financé en grande partie par des fonds européens).

De même, toujours à Lyon, avec le lancement des voies réservées au covoiturage fin 2020, il est possible de faire du covoiturage « minute » grâce à des arrêts aux entrées des voies M6 et M7 et à une application « covoit 'minut ».



Ces solutions pourraient être un complément de mobilité pour les zones péri-urbaines et rurales, voire pour l'aire métropolitaine.

6. RÉDUIRE L'IMPACT DES LIVRAISONS DE MARCHANDISES



6.1 Les enjeux

Les transports et livraisons de marchandises jouent un rôle fondamental dans le fonctionnement des territoires. Pourtant, la logistique urbaine et régionale reste un parent pauvre dans la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, et se retrouve rarement au cœur des débats sur les politiques publiques d'aménagement et de mobilité. C'est sans doute pour partie parce qu'il s'agit d'un système complexe, opéré par des acteurs de la sphère privée, et qui s'organise à de multiples échelles territoriales.

Pour rappel, les principales ambitions de l'axe 4 du précédent Plan de Déplacement Urbain étaient :

- a) réfléchir à l'échelle de l'Aire Métropolitaine transfrontalière pour favoriser le fret ferroviaire et l'usage de la voie d'eau,
- b) réaliser un schéma directeur des itinéraires poids lourds visant à harmoniser les réglementations de police entre communes, définir une politique métropolitaine de transport et de livraisons traduite dans une charte partagée,
- c) expérimenter des dispositifs innovants pour les livraisons de marchandises en milieu urbain dense.

Tout en considérant que les questions d'aménagement, d'offre immobilière, d'infrastructures et de parts modales liées à la logistique sont réglées à d'autres niveaux (cf étude « Vers une stratégie multimodale pour la métropole lilloise et le cœur de l'ancien bassin minier », SRADDET).

le plan de mobilité de la MEL se doit tout au moins de traiter de l'optimisation des livraisons, qu'on appelle également « la logistique du dernier kilomètre ». À défaut, livrer les particuliers mais aussi les commerçants deviendra de moins en moins aisé dans les centres-villes, où les places de livraison peuvent manquer.

L'ensemble des activités économiques, industrielles, tertiaires, administrations, hôpitaux, etc. a besoin d'être livré rapidement et régulièrement : **tout le système économique de la Métropole peut donc tirer profit d'une rationalisation des livraisons.**

Par exemple, pour la métropole Toulousaine, les principaux enjeux liés aux marchandises à intégrer prioritairement dans les politiques d'aménagement et de transport sont les suivants :

Besoins en surfaces logistiques : +70 ha à l'horizon 2030 et +130 ha pour 2040,

nombre de colis livrés : 7,6 millions en 2019 et jusqu'à 30 millions en 2030 si la tendance actuelle se poursuit, ce qui contribuerait à un accroissement de 23 % des GES liés à l'activité transport de marchandises d'ici 2030 (23 600 véhicules parcourant 285 500 km/jour). La recherche de l'optimisation des tournées, la professionnalisation du secteur, la capacité à développer des sites de mutualisation permettraient, dans l'idéal, une diminution des

kilomètres parcourus (15 500 véhicules pour 200 000 km/jour) et une réduction des GES de 15 % par rapport à la situation actuelle.

(source : thèse de Laureline Angot, « L'ambition d'un Plan de Déplacement Marchandises (PDM) face aux limites de l'action publique : le cas de la métropole toulousaine », Université Toulouse 2, oct. 2020)

Avec la crise sanitaire et le télétravail, les ventes en ligne, déjà fortement en hausse, ont connu un développement fulgurant en 2020 et 2021. Et pour attirer les clients, les e-commerçants proposent de plus en plus la livraison express, dans les 48 heures, voire dans les 24 heures.

Dans ce contexte, des innovations techniques (véhicules propres, vélos cargos, robots livreurs, drones...) et organisationnelles (mutualisation des courses et des points de livraison) se diffusent peu à peu pour optimiser la mise à disposition des marchandises, ce qui ne dispense pas la collectivité publique d'intervenir pour orienter, faciliter et accélérer le processus.

6.2 Les propositions

Les réflexions internes au Conseil de développement appellent à distinguer les livraisons opérées chez les particuliers de celles opérées chez les commerçants ou dans les points relais (les organisations et les pressions exercées sur le domaine public et l'environnement ne sont pas les mêmes), et à poser la question suivante :

Quel est le système de mise à disposition des marchandises le plus vertueux pour un objet acheté ?

- Est-ce la mise à disposition du consommateur dans un espace commercial et le transport par les moyens du consommateur jusqu'à son domicile (avec en amont une organisation logistique de distribution)?
- Est-ce la livraison au domicile du consommateur (on peut supposer que les entreprises de livraison rationalisent leurs courses, voire peuvent être amenées à les mutualiser pour réduire leurs coûts) ?
- Est-ce la mise à disposition du consommateur dans un point relais (ou dans une consigne automatique connectée de retrait / retour de colis de type « Amazon hub locker »), tout en favorisant l'usage d'autres modes que la voiture pour s'y rendre ?

La réponse à ces questions justifierait une étude pour analyser les tendances et dégager des pistes d'action publique, d'autant plus que les pratiques ont fortement évolué au cours des dernières années.

Les collectivités publiques disposent de plusieurs leviers pour intervenir dans le système des livraisons de marchandises, et c'est donc une question de volonté politique. Voici quelques leviers :

- **l'organisation du stationnement, des aires de livraisons et des points relais, qui peuvent faire l'objet de « schémas directeurs »** (exemple de l'agglomération de Valence Romans dans le cadre du programme d'innovation INTERLUD soutenu par l'ADEME), avec pour les zones péri-urbaines et rurales, une incitation des opérateurs à mettre en place des consignes ou favoriser le développement d'un service de conciergerie,
- **la réglementation des horaires de livraison,**
- **l'aide à l'aménagement de plates formes de distribution mutualisées et d'espaces logistiques urbains,** et par exemple l'appui au développement de sites de distribution multimodaux bord à voie d'eau articulés avec celui du port de Lille (CMDU),
- **l'intervention dans la localisation des centres commerciaux,**
- **l'organisation des itinéraires poids lourds,**
- **le soutien aux flottes de véhicules propres et peu bruyants,**
- **l'incitation à la reprise et à la valorisation des emballages,** en lien avec la politique de gestion des déchets.

7. ACCOMPAGNER LES MÉTROPOLITAINS DANS LES CHANGEMENTS DE MOBILITÉ

7.1 Les freins psychologiques au changement de mode de transport

Un changement d'habitude prend du temps et demande des efforts, en particulier en matière de déplacement en voiture, celle-ci étant perçue comme une « deuxième maison ».

Quand un individu est face à un choix, il choisit ce qui est le plus simple pour lui. Il reproduit un comportement connu et maîtrisé. Au niveau des déplacements, le choix le plus simple est de prendre son moyen de transport habituel, notamment la voiture pour de nombreux Métropolitains.

Aussi, pour pouvoir changer de mode de déplacement habituel, il faut tout d'abord qu'il y ait une alternative et que cette alternative soit désirable.

Beaucoup de personnes ignorent les autres solutions de déplacement possibles et parfois manquent d'information ou de compétences pour savoir s'il y a un bus, si on peut s'y rendre à vélo, en sécurité ou combien de temps cela prendra si on doit s'y rendre à pied.

Ensuite, même si on sait que l'alternative existe, il y a d'autres freins psychologiques à lever :

- Il faut en avoir envie ! que le moyen de transport soit « désirable ». Pour cela, un individu doit avoir envie de faire partie d'un groupe auquel il souhaiterait appartenir. Par exemple, le groupe de ceux qui roulent en voiture électrique, qui se déplacent à vélo, à la communauté des gens malins qui dépensent moins en prenant les TC; pour les jeunes, le groupe de ceux qui font de la trottinette électrique, du scooter, des voitures sans permis.
- Ensuite, les transports en commun, le vélo ou l'auto-stop ont souvent une image négative : ce sont les moyens de transport qu'on utilisait quand on était jeune, qu'on prend quand on n'a pas le choix ou pas les moyens d'avoir une voiture. Les TC souffrent aussi d'a priori sur le temps de trajet, la sécurité, la promiscuité ou le coût.
- De plus, il y a pour beaucoup d'entre nous un certain conformisme social. Quelle image va-t-on avoir de moi si je viens en bus, en vélo ? Vais-je passer pour un original auprès de ma famille proche, de mes amis ? Que vont penser mes collègues de bureau ? mon chef ?
- Enfin, ce n'est pas parce qu'on connaît les alternatives à la voiture, qu'on les a déjà testées qu'on va modifier ses habitudes. Il faudra que le déplacement soit répété plusieurs fois pour que cela devienne facile, pour qu'on n'ait plus à réfléchir.

Sur tous ces points, la MEL a déjà commencé à agir et peut aller plus loin.

Pour autant, il y a un point sur lequel la MEL a peu de moyen d'action c'est le biais cognitif : même si on est convaincu qu'il faut agir que ce serait bien de laisser la voiture au garage et prendre le métro, ce n'est pas pour cela qu'on le fait. Il y a une dissonance entre ce qu'on pense et ce qu'on fait.

Les démarches d'accompagnement au changement à mettre en place doivent donc être conçues de façon à agir conjointement sur ces différents freins. Aussi, qu'est ce qui ferait que les Métropolitains changent de mode de transport pour aller vers les modes plus actifs ou vers les TC ? Il faudrait d'abord s'attaquer aux principaux freins, communiquer sur les atouts de ces modes de déplacements, inciter à l'usage des modes alternatifs et à un recours équilibré au télétravail, en s'appuyant sur les enseignements de la période de crise sanitaire.



7.2 Offrir des alternatives à la voiture

L'urbanisation des 50 dernières années a été pensée pour l'usage de l'automobile. La place qui lui a été accordée est importante. La MEL est une des seules métropoles où la part modale de la voiture continue d'augmenter. Il est nécessaire de **rééquilibrer la place faite aux autres modes de déplacement et surtout développer leur cohérence**. Il y a un écosystème pour les cyclistes, un autre pour les marcheurs à penser et à mettre en œuvre. Les grands boulevards, avec 6 voies de circulation, 2 pour le stationnement et 1 seule voie cyclable, pourraient au 21^{ème} siècle être réaménagés en faisant plus de place aux mobilités actives. Et ainsi redevenir un symbole d'urbanisme moderne comme c'était le cas au début du XX^{ème} siècle. Pour les mobilités actives, **l'offre de pistes cyclables et de parcours piétons doit être largement développée**. Le réseau de pistes cyclables doit être étendu, sécurisé, éclairé, continu, entretenu et pas seulement dans les cœurs des grandes villes. De la même façon, Il est nécessaire de développer les parcours « marchables », sécurisés à 1 km autour des centres des villages, en commençant par les écoles et des collèges.

L'offre de TC et la qualité de service doivent être améliorée pour que tous, y compris les habitants des zones périurbaines ou rurales puissent la considérer comme une alternative réaliste à la voiture. Les transports en commun doivent être compétitifs sur certains points pour donner envie. Le temps de trajet en TC a été fréquemment cité comme un facteur dissuasif. La mauvaise qualité de service sur les TER revient souvent comme la raison de l'utilisation de la voiture malgré les heures de bouchon subies quotidiennement. Les retards ou absence de bus arrivent fréquemment. Sur les lignes périurbaines ou les lianes, la fréquence des bus trop faible en heures creuses génère souvent des attentes et une durée de trajet supérieure à 1 h.

Le déplacement multimodal sera facilité en développant l'offre de parking relais (voiture et vélo) près des gares, en tête de liane, des nouvelles lignes de BHNS et de tramway, aux entrées de la MEL. La capacité de mettre son vélo dans un train ou un tramway peut aussi simplifier les parcours avant et après.

Réduire l'autosolisme en faisant la promotion du covoiturage, notamment en entreprise : intérêt économique, possibilité de rencontres, d'échanges que cela occasionne. Cependant, le covoiturage pourrait avoir un intérêt supplémentaire si, sur les autoroutes et rocade, une des voies leur était réservée, aux heures de pointe. Seul, je bouchonne, à deux ou plus, je vais plus vite.

Favoriser les commerces de proximité, pour développer l'offre de services et l'économie locale.

7.3 Ensuite sécuriser les parcours à pied, à vélo

Dans nos échanges, l'aspect sécurité est revenu souvent : danger de rouler à vélo, de marcher sur la route car pas d'autre possibilité, craintes d'agression quand on est à pied, crainte que son vélo soit volé.

Prendre les personnes les plus fragiles comme base minimale pour les aménagements afin que cela bénéficie à tous les citoyens. Par exemple, pour le vélo : enfant de 10 ans, pour les piétons : une personne avec une poussette,

Il est nécessaire de poursuivre **la sécurisation des accès piétons et vélos pour les écoles et collèges**.

Voir les propositions faites dans le chapitre 3.3 page 16 et dans le chapitre 4.3 page 24.

7.4 En parallèle, mener une politique d'accompagnement, d'incitation et de communication publique.

7.4.1 Pour le vélo et la marche

Développer la **signalisation pour la marche et le vélo** et indiquer le temps de marche et le temps à vélo entre des lieux « importants » (exemple : Mairie : 10 min - Médiathèque : 5 min - Tennis : 8 min). La signalisation vélo pourrait aussi se faire au sol, pour éviter la profusion de mobilier urbain.

Mettre en place une « **Metrominuto** », **cartographie temporelle piétonne de la MEL** valorisant les grands axes piétons (exemple de Pontevedra en Espagne, Saint-Jean-de-Luz en France) et qui peuvent alléger la fréquentation du métro aux heures de pointe.

Cette cartographie peut également être disponible sur une application mobile pour les Métropolitains, les touristes et les professionnels en congrès.

La place du village à 300m de l'école ou de la liane n'est pas forcément perçue comme un espace permettant de laisser sa voiture pour faire du covoiturage, pour prendre la liane ou pour accompagner ses enfants à l'école à pied. L'incitation par **un marquage très visible des places « covoiturage » ou « dépose minute scolaire » sur des stationnements existants** permet la prise de conscience à ceux qui n'y auraient pas pensé.

Diffuser les bonnes pratiques de mobilité issues des 95 communes de la MEL.

Si cela n'est pas déjà en place, construire et diffuser un « book » des réalisations conduites par les communes de la MEL avec les services techniques et qui fonctionnent bien : aménagements des accès aux écoles, piétonisation d'une zone, aménagement d'une promenade, d'un espace vert, d'une piste cyclable. En ciblant les déplacements de moins de 5 km où la voiture est encore majoritairement utilisée en zone périurbaine.



Poursuivre et développer, avec les associations cyclistes, l'apprentissage du vélo, la remise en selle, la sécurité à vélo, le respect des piétons et du code de la route avec un soutien financier ou matériel.

Inciter en participant au **financement d'équipements pour les cyclistes ou les marcheurs** (cape de pluie, trolley pour les courses, éclairage, sacoches vélo, casques, etc.).

Multiplier les opérations « centres-villes sans voitures » (week-ends, vacances d'été) pour impulser des changements d'habitudes (cf urbanisme tactique à caractère événementiel). Réserver certains axes aux modes actifs le dimanche matin.

Des campagnes de communication peuvent aussi aider à changer l'image du vélo. Il faudrait **mettre en valeur le vélo auprès des jeunes et, auprès des plus âgés, le VAE comme alternative à la voiture** pour les déplacements quotidien de 5 km.

Pour cela identifier des **personnalités issues de la MEL pour améliorer l'image du vélo auprès des jeunes**. Exemple : des youtubeurs, des influenceurs, dans le milieu du sport un champion de BMX, de vélo de route (Cédric Vasseur), un joueur du LOSC, du volley club de Tourcoing, une basketteuse de l'ESBVA ou dans le monde du spectacle (Dany Boon, Skip the use, ...) qui vanteraient les mérites du vélo dans la MEL.

Le « code de la rue » a été mis en place en 2008, pour apaiser la circulation et partager l'espace public entre les piétons, cyclistes et les automobilistes. Force est de constater que la signalétique et les règles liées au code de la rue ne sont pas toujours connues, notamment pour ceux qui ont passé leur permis avant 2008. Il y aurait de la **pédagogie à faire sur ce code de la rue**, sur les zones de partage, par exemple par les policiers municipaux.

Lancer des **campagnes de communication** sur les bienfaits de la marche à pied (voir au paragraphe 3.1 page 15) et du vélo (cf paragraphe 4.1 page 20) **assez incitatives voire humoristique pour démonter certains a priori** : « il pleut tout le temps », « je vais plus vite si je me gare dans le centre », sur le temps perdu dans les bouchons, sur les coûts faibles de ces modes de transport et sur l'impact environnemental positif. **Ces campagnes de communication peuvent être comparatives** : vitesse moyenne d'un vélo vs voiture en ville, coût annuel d'un vélo vs voiture. Cibler la communication sur les publics à atteindre, avec un format et un média différent pour une meilleure efficacité. Les campagnes déjà faites ont été très peu visibles et très peu vues.



7.4.2 Pour la voiture

La communication pourrait aussi s'adresser **aux entreprises et aux administrations** pour **encourager, faciliter la mise en œuvre de plans de mobilité au niveau des entreprises**.

- Adoption d'une démarche RSE, d'un plan de déplacement d'entreprise,
- Mise en place de stationnements vélo sécurisés, de vestiaires pour se changer ou laisser ses affaires de vélo/marche.
- Favoriser le dialogue entre les chefs d'entreprises des zones d'activité (Pilaterie, Haute-Borne...) notamment par l'intermédiaire de la CCI ou du réseau Alliance.
- Autre exemple, le POC (« Proof of Concept ») sur les heures de pointe réalisé par le bureau des temps dans le cadre de Lille Capitale Mondiale du Design, propose des solutions aux entreprises pour faciliter la mobilité de leurs salariés. Ce POC pourrait être déployé sur le territoire métropolitain.
- Encourager la flexibilité dans les horaires et le télétravail, pour étaler les heures de forte affluence.
- Mise en place du forfait « mobilité durable » ou prise en charge par l'employeur d'une partie de l'abonnement aux transports en commun.

Créer et communiquer des étiquettes « énergie transport » des territoires : le prix d'achat plus faible d'une maison en zone rurale sera compensé par des coûts de mobilité plus élevés, un temps important passé dans les transports au détriment des activités familiales ou personnelles. Cela peut aussi éviter de mettre des foyers en précarité énergétique liée au transport lorsque le prix de l'énergie flambe.

Pour les nouveaux habitants ou les personnes qui déménagent, proposer sur le site de la MEL **une « calculette » du temps de trajet, du coût de trajet en voiture, en TC entre le lieu d'habitation visé et le lieu de travail ou d'étude**.

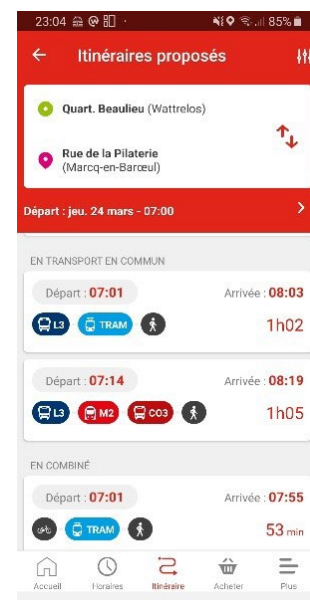


7.4.3 Pour les transports en commun

Faciliter **le test de l'usage des TC** : proposer des gratuités ciblées, par exemple les 1^{ers} dimanches du mois. À Nantes, les TC sont gratuits les week-ends. Au Canada, une campagne de marketing direct menée par l'Agence métropolitaine de transport de Montréal a constaté que 31,1 % des automobilistes ayant essayé les transports collectifs avec une carte offerte ont ensuite acheté un laissez-passer mensuel (source : Lettre de l'ORT HdF, déc. 2019). Enfin, l'incitation doit venir aussi des employeurs avec le respect de la loi : **participation de l'employeur aux coûts d'abonnement de TC ou de mobilités douces**.

Pour cette partie de la population, des animateurs en mobilité pourraient faciliter l'utilisation des TC : Pour les personnes qui prennent ponctuellement le bus ou le TER (touristes, déplacement familial de loisir, déplacement professionnel...), acheter un billet est parfois compliqué, se repérer sur le plan du réseau n'est pas évident, notamment pour la partie de la population qui n'est pas équipée d'un smartphone ou qui en a un usage limité. Pour cette partie de la population, des **animateurs en mobilité pourraient tenir des permanences dans les mairies des communes ou dans les CCAS**. La communication sur ce service serait assurée par la MEL et relayée par les communes. Ils pourraient aussi faire des « formations » dans les collèges et lycées.

Communiquer sur l'offre existante de TC (notamment le transport à la demande, les cars SNCF dans la MEL) **et les aspects positifs** de ceux-ci (temps pour soi, coût compétitif pour les usagers).



Plus précis, **un accompagnement individualisé** permet d'apporter une expertise qui prend en compte les habitudes de la personne, tente de les comprendre pour ensuite apporter des solutions qui seront les plus adaptées à chaque situation. Il s'agit ici d'un service rendu par la collectivité publique. Ce service nécessite la présence de personnes qui s'engagent à accompagner des volontaires souhaitant un suivi personnalisé.

Pour les transports en commun, améliorer les accès aux transports collectifs. Une personne illettrée ou handicapée doit pouvoir utiliser ces services. **La gare de Roubaix, 100 000 habitants, n'est pas accessible pour les PRM !** De même, certains arrêts de tramway sont difficilement accessibles.



7.5 Enfin, une politique qui dissuade de prendre la voiture

Dans les cœurs de villes, aux abords des écoles et collèges puis dans les zones urbaines très denses.

Le déclencheur d'un changement de mode de transport est parfois lié à un ras le bol. « J'essaie autre chose car j'en ai marre de bouchonner, marre des travaux, marre de chercher une place de stationnement hors de prix ». Une personne du groupe disait « je me suis mise au vélo car avec la voiture, les travaux, les bouchons, c'était l'emmerdement maximum ». **D'autres déclencheurs peuvent être liés à un moment de rupture : déménagement, voiture en panne, changement de travail, accident corporel qui empêche de conduire ou les prix des carburants élevés.**

En parallèle du développement de l'offre de TC, de pistes cyclables, de trottoirs sécurisés et de la communication de cette offre, **la place de la voiture devrait être progressivement réduite pour rééquilibrer avec les 3 autres modes de transport** : TC, marche, vélo. Cela passerait par moins de stationnement et le renchérissement du coût des parkings dans le cœur des villes et, en contrepartie, avoir des parkings à proximité, en proche périphérie, moins cher, comme c'est le cas à Gand ou des parkings relais. Faciliter les accès au cœur de ville par des navettes gratuites (familles, personnes âgées, PMR). De même, il pourrait y avoir un fort renchérissement des amendes pour stationnement gênant pour réduire les incivilités. Idem, moins de stationnement voiture dans les zones de bureaux et plus de stationnement vélo et d'accès en TC.

Cette réduction de la place de la voiture n'est pas populaire et **devrait se faire quand l'alternative est présente** (parking relais, lianes en voies propres, stationnement urbain, voies réservées pour le covoiturage etc.).

La mise en place d'aménagements provisoires, dans le cadre d'un urbanisme tactique, permet de tester et voir l'acceptation et l'impact sur la circulation dans la ville et les comportements.

Cette politique de dissuasion est toutefois assez délicate et doit être accompagnée par une communication adaptée car de nombreux automobilistes estiment qu'ils n'ont « pas le choix » dans leur organisation quotidienne, n'ont pas connaissance des alternatives ou tout simplement ne veulent pas changer, ne se sentent pas concernés. Ils vivront cette réduction de la place de la voiture comme une privation de liberté, le renchérissement du stationnement comme de nouvelles taxes et un mépris des automobilistes des zones péri-urbaines, de l'Eurométropole ou de l'aire métropolitaine.

8. CONCLUSION



Le PDU 2010-2020 n'a pas eu les effets escomptés sur la mobilité des Métropolitains et les objectifs identifiés à l'époque n'ont pas été atteints.

La mise en place des nouvelles infrastructures de transport prévues au SDIT devrait contribuer fortement à développer l'usage des transports en commun, à réduire la part de la voiture dans les zones denses où ces lignes seront aménagées. Cependant, il est nécessaire de prévoir dans le plan de mobilité de la MEL comment les habitants des zones périurbaines, rurales et du reste de l'aire métropolitaine pourront se déplacer facilement, utiliser moins souvent leur voiture ou moins longtemps et ainsi réduire les émissions de CO₂ et la pollution. Lesquelles de nos propositions nos élus vont-ils retenir pour améliorer la mobilité de cette population ? A quelle échéance seront-elles mises en oeuvre ?

Un axe majeur est l'amélioration de l'offre et la qualité de service des TC actuels. Le ticket Ilevia, vu l'évolution du prix d'un litre de carburant, rend les TC plus attractifs. Il faut saisir cette opportunité, communiquer, pour que les personnes qui font un effort et tentent l'utilisation des TC vivent une expérience positive et que cela les incite à la renouveler régulièrement. Parmi les différentes propositions concernant les transports collectifs, lesquelles pourriez-vous mettre en place ? Quand est-ce que les transports collectifs et les covoitureurs auront des voies réservées ?

Les membres du groupe de travail ont réaffirmé l'importance du TER-RER et de sa fiabilité, de réinvestir la ceinture ferroviaire autour de Lille et de prévoir une ossature de transport du bassin minier jusqu'au versant belge de l'Eurométropole. Cette compétence relevant de la Région, un dialogue sera nécessaire avec les élus régionaux voire l'Euro-région. Qu'est-il prévu pour faire progresser ces sujets ?

Le plan vélo voté en juin 2021 devrait permettre d'améliorer la sécurité pour les cyclistes, de plus en plus nombreux du fait de l'engouement post crise sanitaire et, peut-être, de la prise de conscience environnementale. Cet investissement de 14€/hab/an est dans la moyenne basse des autres métropoles. C'est un point de départ et cela devra être poursuivi et augmenté dans les prochaines mandatures pour que les villes de la MEL puissent être autant "cyclables" que nos voisines flamandes de l'Eurométropole et améliorer ainsi leur attractivité. Devant l'ampleur des besoins en pistes cyclables de la MEL, par quoi allez-vous commencer ? Les grands boulevards ? Un vrai réseau vélo express ?

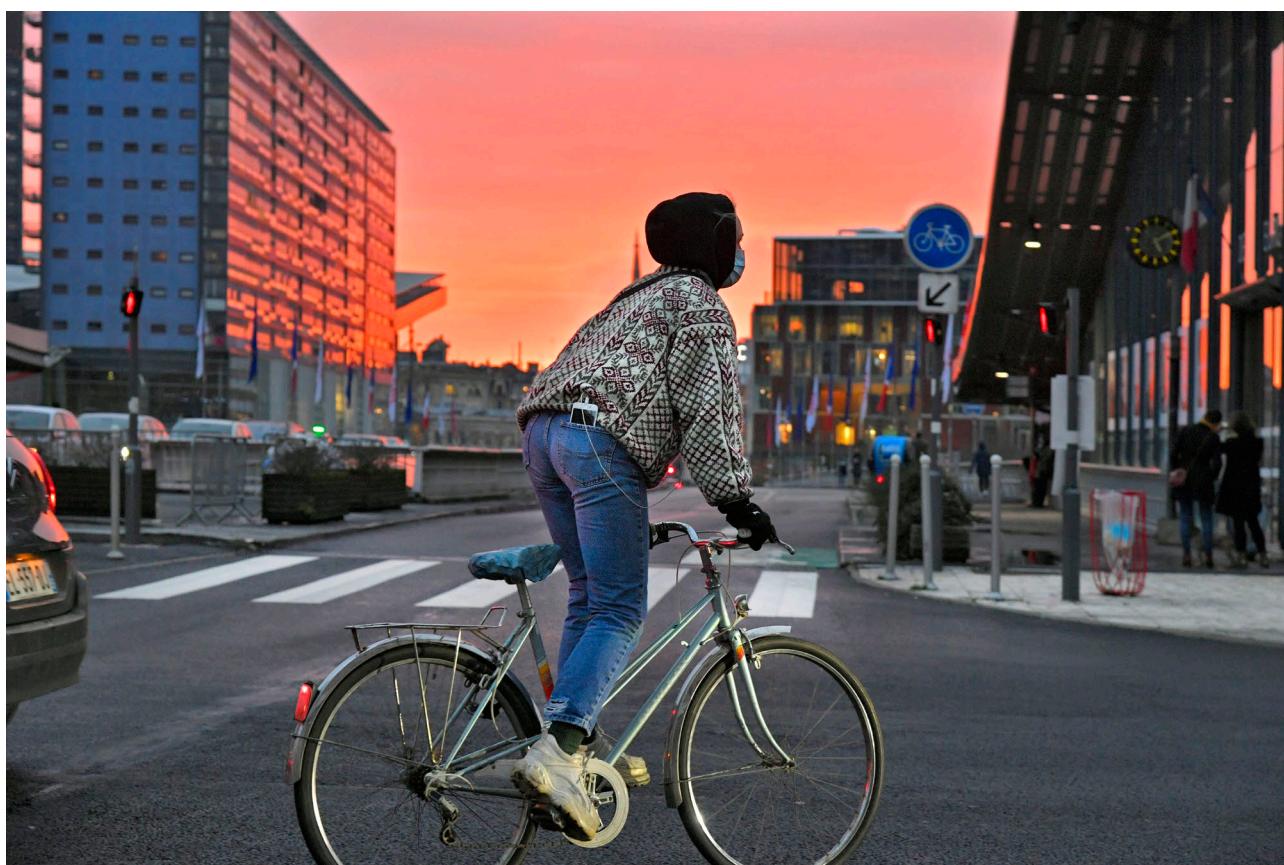
Pour la marche, un plan de “mise en marche” permettrait aux Métropolitains de prendre moins la voiture pour les distances courtes. L'élaboration de ce plan regrouperait des urbanistes, les élus, les équipes techniques de la MEL et des citoyens (via le conseil de développement..?). Le but étant de favoriser la proximité des commerces, des services, des activités de loisirs; d'aller à l'école à pied ; d'améliorer la sécurité piétonne; de renforcer l'agrément de la marche en ville et développer la marche de loisir.

Face aux futurs impacts du réchauffement climatique et aux objectifs du PDM à atteindre à horizon 2035, la méthode est importante pour réduire le sentiment d'immobilisme qu'ont parfois les Métropolitains. Pour éviter le saupoudrage, il faudrait concentrer les efforts pendant 2, 3 ans en ciblant un ou deux groupes de population prioritaires pour un, deux modes de transport à développer, avec une communication efficace pour que le changement puisse s'opérer. Le “chantier” de la marche vers les écoles et collèges nous semble un bon candidat. La mise en place d'un réseau express cyclable, incluant les grands boulevards réaménagés est une autre proposition.

Cette stratégie de projets d'investissement pour la mobilité doit être établie sur le long terme, continue sur plusieurs mandats pour sécuriser les projets et que les avancées soient significatives.

Quel progrès serait-ce si d'ici 10 ans la circulation était aussi fluide dans la Métropole les mardis et jeudis que les lundis ou mercredis!

Quelle fierté aurions nous tous si, en 2035, les villes de la MEL étaient dans le palmarès des villes cyclables et dans celui des villes marchables !





Conseil de développement
2, boulevard des Cités Unies - CS 70043
59040 Lille Cedex

Tél. : +33 (0)3 20 21 25 52
Email : conseildev@lillemetropole.fr
Site : www.conseildeveloppement-lillemetropole.fr

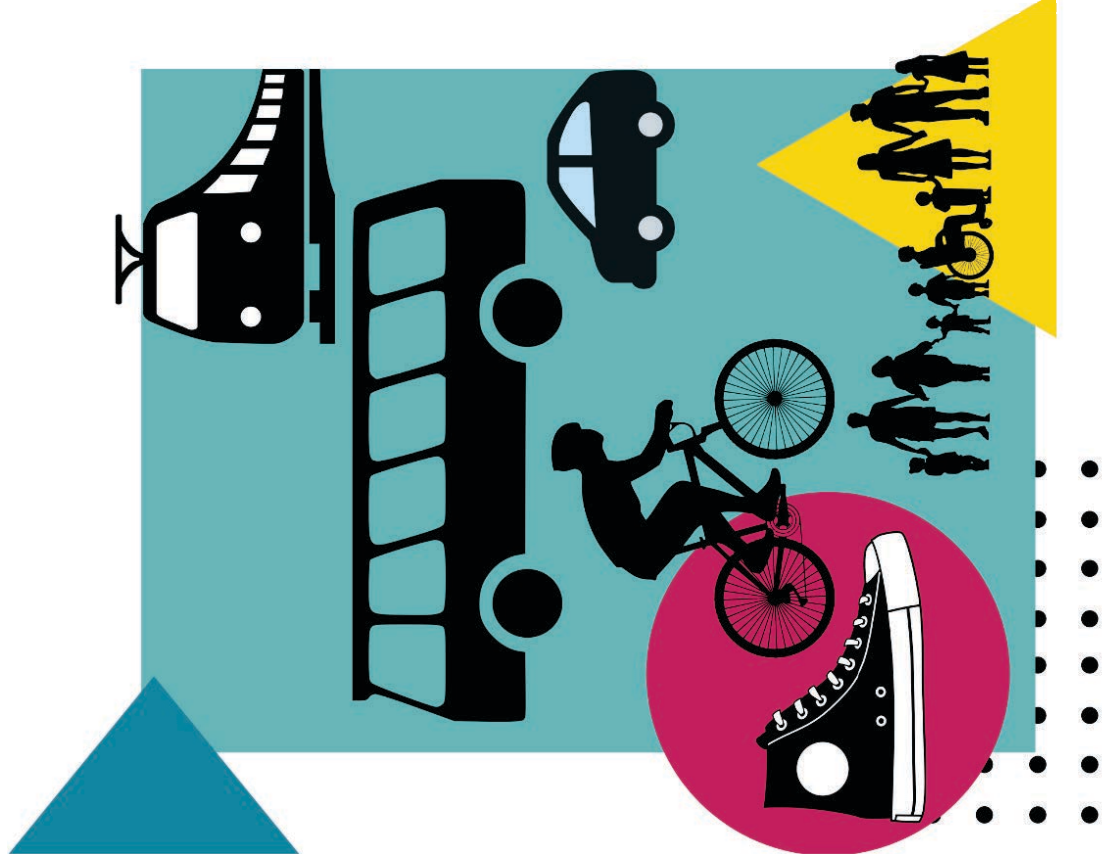
Directeur de la publication : Béatrice Auxent.
Rédaction : les membres du Conseil de développement.
Crédits photos, maquette et mise en page : MEL.

Impression : Ressources partagées - 2, boulevard des Cités Unies - CS 70043 - 59040 Lille Cedex.

Dépôt légal : mai 2022 ISSN/200166615.

IMPRIMÉ SUR PAPIER RECYCLÉ.

CARTES D'EXPÉRIENCE DE DÉPLACEMENT



Métropole Européenne de Lille

CONTRIBUTION DU CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT AU PLAN DE MOBILITÉ

N° 48 AVRIL 2022

CARTES D'EXPÉRIENCE DE DÉPLACEMENT

Les membres de l'atelier mobilité du conseil de développement de la MEL ont souhaité partager leur expérience des trajets qu'ils vivent au quotidien.

Durant l'été 2021, ils ont décrit un trajet qu'ils font habituellement et ensuite, ils ont fait ce trajet mais "autrement", c'est-à-dire avec un autre moyen de déplacement. Par exemple, des personnes qui prennent habituellement la voiture ont pris les transports en commun. Ils ont ensuite décrit l'expérience qu'ils ont vécue, les moments agréables, agaçants ou franchement énervants. De même, certains ont fait un parcours à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture.

Le but était d'identifier les choses agréables qu'il faudrait mettre en avant, les difficultés rencontrées et les propositions d'amélioration pour faciliter les trajets des habitants de la MEL.

À partir des expériences, nous avons choisi 10 trajets différents qui nous paraissent représentatifs et les avons ensuite restitués en synthèse sous forme de "carte d'expérience" au travers de personnages "type".

Nous avons par ailleurs fait un focus sur la marche et sur les transports en commun car de très nombreux Métropolitains sont concernés. Vous pourrez retrouver ces propositions de façon plus complète dans les différents chapitres de la contribution.

A la fin du livret, nous vous invitons à réfléchir à vos déplacements : vous trouverez deux trames vierges d'expérience de déplacement. L'une pour décrire l'un de vos trajets habituels et vos sentiments lors de ce parcours. Ensuite, vous pouvez faire le trajet vers le même lieu mais avec un autre moyen de transport. La seconde trame vierge vous servira à décrire cette expérience qui sera, nous l'espérons, agréable et probablement très enrichissante.

MODE D'EMPLOI : Présentation d'une carte d'expérience

PERSONA

Voyageur

Description du voyageur : les voyageurs représentés dans ces parcours sont des personnages fictifs ou presque. En effet, dans la majorité des cas, les membres du groupe mobilité ou un de leur proche ont vécu une expérience semblable.

Présentation du parcours

Il s'agit de parcours qui ont été identifiés dans les groupes de travail pour montrer comment se passent les déplacements en ville, en zone rurale ou péri-urbaine. Avec un focus sur la marche et les transports en commun car ce sont des modes de déplacement qui concernent de très nombreux habitants de la MEL et au delà.

Prénom

Etapas
du
trajet



Etape 1



Etape 2



Etape 3



Etape 4

1. le trajet commence par...

2.

3.

Actions/
Activités

Pensée,
réflexion

Enthousiaste

Neutre

En colère

3

4.

5.

6.

Verbatim

6

5

4 : émotion pour l'action indiquée au numéro 4

4

7.

8.

9.

Courbe des émotions
durant le trajet

8

7

Content

9

Neutre

10

Triste

11

Content

Précision

10.

11.

Propositions d'amélioration



AGATHE RENTRE DU LYCÉE À PIED

Voyageur

Agathe a 17 ans, elle est lycéenne en terminale à Beaucamps-Ligny. Elle habite à Wavrin, quartier du Quinquibus. Elle rentre chez elle à pied, à 16h00 car son cours de philo est annulé.

Agathe

Présentation du parcours

Agathe traverse Beaucamps, puis son parcours se fait dans la campagne, elle traverse la RN41, de nouveau la campagne avant d'arriver chez elle.

Etapas
du
trajet

Dans le village de Beaucamp-Ligny

Sortie du village jusqu'à l'échangeur RN41

Traversée de l'échangeur

Entre l'échangeur et la maison, il y a un aménagement pour les piétons

1. le cours est annulé, c'est cool !
2. Je vais rentrer à pied, c'est 2 km mais ce sera plus rapide qu'en bus
- 3 une voiture est mal garée, je dois marcher sur la chaussée

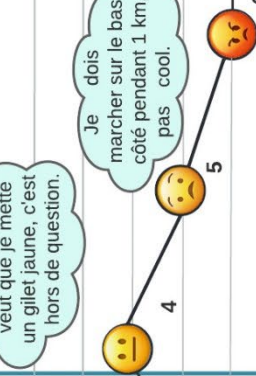
le cours
est annulé, c'est
cool!



4. Je quitte le village, je dois marcher sur le bord de la route car il n'y a plus de piste cyclable ni de trottoir.
- 5 une voiture klaxonne, je ne sens pas trop en sécurité.
6. il y a un camion qui passe, je dois marcher dans l'herbe. ça y est, j'ai encore sali mes chaussures, elles sont pleines de boue!

mon père
veut que je mette
un gilet jaune, c'est
hors de question.

Je dois
marcher sur le bas
côté pendant 1 km,
pas cool.



Pour traverser le
rond-point, il faut courir,
avec un sac à dos,
c'est pas facile.



7. Je dois traverser le rond point, c'est pas évident, il y a beaucoup de voiture qui vont super vite. Pas facile de courir avec un sac à dos très lourd.
8. Sous le pont, je me fais froler par un cycliste. Oui, je marche sur la piste cyclable, mais j'ai pas le choix!

J'aimerais aller au
lycée à vélo mais
maman trouve que c'est
trop dangereux alors
ils me conduisent.



9. Le trottoir est en mauvais état, je me suis tordu la cheville, c'est vraiment pas mon jour!

Propositions d'amélioration

- Améliorer la desserte des villages des Weppes en TC
- Avoir quelques vélos libre service dans les villages des weppes, comme alternative à la voiture ou aux TC.

- Aménager des chemins piétons sur le bas côté pour les itinéraires en campagne, des collèges/lycées vers les villages et les hameaux.
- Éclairer ces parcours

- Dans les ronds points très fréquentés, mettre des feux commandés par les piétons avec un bouton.
- En sortie de rond-point, les pistes disparaissent : améliorer la continuité cyclable.

- Renforcer la communication sur les services de transport à la demande.
- Poursuivre l'aménagement des pistes cyclables dans la MEL notamment pour les accès aux écoles, collèges et lycées.



Leila

Voyageur

Leila est étudiante en L3 de Psycho à Lille 3. Elle habite en appartement rue Gantois à Lille. Elle adore faire du vélo quoiqu'en dise l'un de ses oncles. Aujourd'hui, il y a un rayon de soleil, elle décide d'aller à la fac à vélo, pour changer du métro.

Présentation du parcours

Elle va chercher un VLille à la station la plus proche. Elle rejoint le parc Jean-Baptiste Lebas, puis la rue de Cambrai jusqu'au bd de Belfort. Ensuite, elle prend le pont de Tournai puis le boulevard de Tournai jusqu'à Villeneuve d'Ascq. Là, elle prend la rue verte, le chemin des visiteurs pour traverser la voie ferrée et garer son VLille à la station de métro.

Etapas
du
trajet

Trouver un VLille

8h00 Je vérifie sur l'appli ilévia s'il y a un VLille dispo et rejoins la station Ville que j'ai repérée.

2. Je paye 1,75€, c'est pas donné, mais l'abonnement c'est compliqué, trop de papiers, il faut faire la queue en agence.

3. En route! je prends le contresens cyclable rue Despaul, pas très rassurée car certains conducteurs ne font pas attention.



1. Le VLille sans abonnement, ça coûte cher.

2. Je ne sens pas en sécurité avec le contresens cyclable.

3. 3

Traverser l'autoroute et la voie ferrée

4. **8h05** Je n'aurais pas du prendre la rue de Cambrai, c'est direct mais, sans piste cyclable, c'est trop dangereux.

5. Je traverse le boulevard de Belfort et remonte la rue jusqu'au pont de Tournai. C'est lourd un VLille!

6. Quelle circulation! une vieille diesel me dépasse, elle dégage une fumée noire! pouah!

La prochaine fois j'évite la rue de Cambrai, trop de voitures, pas de piste cyclable!

5. Camions, bruit, pollution, danger : c'est infernal le pont de Tournai!

6. 6

Rejoindre Villeneuve d'Ascq

7. Dans la descente du mont de terre, avec toutes ces voitures, je ne suis vraiment pas à l'aise. Je me fais doubler par un cycliste qui fonce. Il est fou!

8. Le long du boulevard de Tournai, la voie vélo est séparée, il y a des arbustes, c'est sécurisé et tranquille.

9. Arrivée à Lezennes, je prends la rue de l'espoir et la rue verte pour rejoindre le chemin des visiteurs et passer au dessus de la voie ferrée.

Enfin, un peu de calme!

8. 8

Avant, j'y allais par la gare, par Fives et Hellemmes. C'était plus court en km, mais plus dangereux.

Propositions d'amélioration

- Développer les aménagements cyclables, notamment sur les voies permettant de sortir de l'île intra-muros : traversée de l'A25, de la N356, du boulevard du Breucq ou l'A22.

- Anticiper l'augmentation du trafic vélo vers les zones d'études et d'activité

- Poursuivre les aménagements cyclables au niveau du pont de Tournai et du mont de terre : les cyclistes sont dans un trafic dense. Les accidents impliquant un cycliste sont très fréquents et parfois mortels!

- Enlever les blocs de béton sur la piste cyclable du boulevard de Tournai

- Aménager des stations de VLille sur les campus de Villeneuve d'Ascq Lille 1 et Lille 3

- Avec les associations étudiantes et les universités, poursuivre le développement des stationnements vélos sécurisés sur les sites des facultés.

Dans le campus

10. **8h30** J'arrive à la station Ville, ouf, il y a encore des places dispos. Sinon, c'est une vraie galère! il faut repartir à V2 trouver une place libre, puis retourner à la fac.

11. Je marche 5 min jusqu'à la BU où j'ai rendez-vous avec Salim pour préparer les partielles.

Ouf, il y a encore des places à la station Ville Pont de bois!

10. 10

Si la station VLille est pleine, il faut aller jusqu'à l'hôtel de ville, laisser son vélo et revenir à Pont de bois...en métro.





QUENTIN VA À LA CITÉ SCIENTIFIQUE EN TRANSPORT EN COMMUN

Voyageur

Quentin est étudiant à PolyTech' Lille, à la Cité Scientifique. Il est en première année et habite chez ses parents. Il est plutôt bon élève mais s'inquiète car la charge de travail est importante et il passe beaucoup de temps dans les trajets.

Présentation du parcours

Quentin habite à Comines, rue des cerisiers. Il marche environ 10 min pour rejoindre l'arrêt du bus qui l'amène à Lille Flandres. Là, il va prendre le métro pour rejoindre la Cité Scientifique. Arrivé à la station Cité Scientifique, il se rend à pied rue Paul Langevin.

Quentin

Étapes
du
trajet

A PIED : Domicile > Arrêt de Bus



LIGNE 88 : Comines > Lille



EN METRO : Lille Flandres > Cité Scientifique



A PIED : Cité Scient. > PolyTech



1. Déjà 6h15, Je suis à la bourre! vite, je termine mon déjeuner.

2. 6h20 J'attrape un parapluie car il pleut.

3. Je marche vite, si je loupe mon bus, je dois courir prendre la liane et je serais en retard!

Ce soir, je termine à 18h00, j'espère que j'arriverais à avoir la liane 90 de 18h31, sinon, je serais à la maison à 20h00!



4. 6h32, le bus démarre.
5. 7h29, le bus arrive.

Avant, je prenais la L90, C'est aussi long et je me levais 15 min plus tôt.

Le bus bouchonne autant que les voitures! pourquoi il n'y a pas de voies rapides pour les bus?



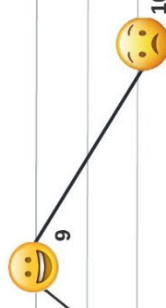
6. 7h22 je bippe pour passer les portes magnétiques et entrer dans la station de métro.
7. 7h23 je montre à nouveau mon titre à des agents, alors que je viens de le faire.
8. Je laisse passer une rame, pas possible de monter, je monte dans la suivante.

Ils devaient pas rallonger les rames ? ça arrive quand ?



9. Je rencontre une pote, on fait le chemin ensemble, j'ai bien fait de prendre mon parapluie :-)
10. 7:50, j'arrive dans la salle de cours après 1h30 de trajet.

Mon père dit qu'une chambre à Lille c'est trop cher. Je vais voir avec lui pour une voiture électrique, une citroën "AMI", c'est que 20€ par mois!



Propositions d'amélioration

- Avoir des lianes en voies propres pour raccourcir le temps de trajet
- Développer les lignes "rapides" pour offrir une vraie alternatives à la voiture pour les péri-urbains
- Pour Lille-Comines ou Asq-Orchies, les voies sont libres pour un nouveau projet de mobilité (vélo route, navettes en voie propre, tramway...)

- Après, 18h30 la fréquence de la liane 90 passe à 1 bus tous les 30 min. Pour les lianes, il faudrait que la fréquence reste forte jusqu'à 19h00.
- Les cars SNCF Lille-Comines sont rapides mais méconnus et peu utilisés : ils ne passent que 2 fois le matin et 2 fois l'après-midi!

- Fiabilisation de la ligne 1 de métro qui subit beaucoup d'arrêts
- Communiquer régulièrement sur les étapes et échéances des chantiers liés à la mobilité.

En zone-périurbaine ou rurale, la voiture est le moyen d'émancipation pour les jeunes (loisir, travail, étude).

La communication des coûts et temps comparés voiture / TC sont des leviers pour que les TC soient vus comme une alternative à la voiture.



AU CIRQUE, EN FAMILLE

Voyageur

La famille Lelièvre habite à Templemars, rue Georges Pompidou. Samedi, ils emmènent leurs 3 enfants au Cirque qui se tient sur l'esplanade à Lille. À cinq, ils prennent évidemment la voiture.

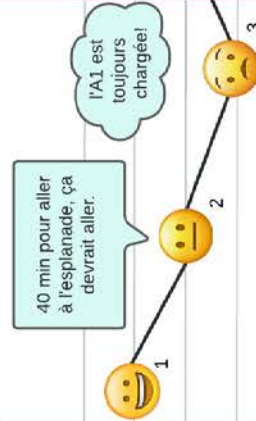
Famille Lelièvre

Etapas du
trajet

Maison > boulevard périphérique

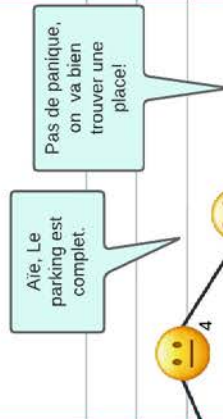
- 1. 15h00** On prépare les enfants, il fait froid et le chapiteau ne sera pas chauffé. On se dépêche, pour pouvoir voir les animaux avant le spectacle.
- 15h10**, on est en route, direction l'A1. Chérie, quelle route on prend après l'A1 ? par le périph' Est ou par l'A25 ? peux-tu regarder sur ton appli ?
- Par le périph' Est, ils disent 32 min, ça devrait aller.

Actions/
Activités



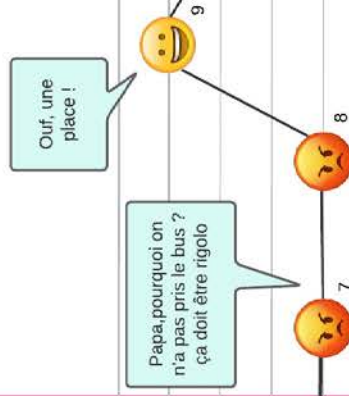
Boulevard périphérique > Façade de l'esplanade

- 15h30**, on arrive au début de la façade de l'esplanade
- 15h42**, on est au niveau du parking, mais avec le chapiteau et la ménagerie, il n'y a plus de place
- On va continuer jusqu'au quartier Vauban, on devrait trouver une place



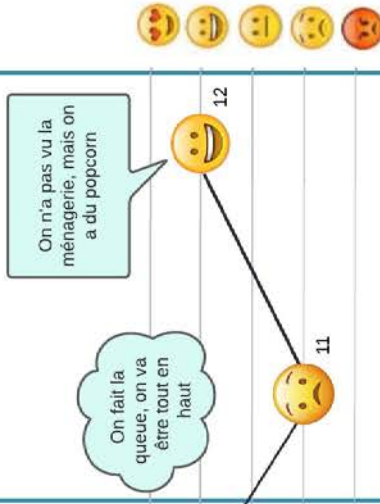
Trouver une place pour stationner

- 15h52** Quelle circulation, avec tous ces feux on n'avance pas!
- Boulevard Vauban, toutes les places sont prises, évidemment. J'essais rue Jacquemart Gielée.
- 16h05**, Ouf, une place, je me gare. 6€ pour 3h, c'est pas donné!



Marche jusqu'au chapiteau sur l'esplanade

- 16h28**, Ouf! on est assis.
- 16h22** On est arrivé à l'entrée, on fait la queue...on va être tout en haut
- Allez les enfants, on se dépêche!



Propositions d'amélioration

Pour une famille de 4 ou 5, le stationnement à Lille reste souvent moins cher que des tickets à l'unité pour les personnes sans abonnement.

Encourager l'accès aux manifestations culturelle en TC le week-end par une politique tarifaire adaptée pour les familles voire une gratuité le week-end.

Si les Lelièvre s'étaient garés au parking relais du CHR, ils auraient été moins stressés.

Renforcer la signalisation des Parking relais. Développer les P+R en périphérie et des lignes rapides vers les coeurs de métropole (Liane express, voies dédiées).

Le parcours en bus+métro prend environ 1h soit 2 h de transport pour 2 heures de spectacles.

En TER, c'est 11min. Promouvoir le TER et augmenter les fréquences le week-end.

Communiquer sur les avantages comparatifs des transports en commun :
- temps réel de trajet en voiture incluant les bouchons et le temps de stationnement,
- coût d'un mois en TC par rapport à 1 mois de coût de possession d'une voiture



Mohamed

MOHAMED EMMÈNE SES ENFANTS AU PARC

Voyageur

Mohamed habite à Lille. Il est père de 3 enfants de 7, 5 et 2 ans. Sa compagne Amélie travaille le samedi, il décide d'emmener ses enfants au parc pour qu'ils prennent l'air.

Présentation du parcours

Rue de Douai puis l'allée de la filature ensuite la rue de Mulhouse enfin le jardin des plantes

Préparation, départ à pied



Vers la porte de Douai



Porte de Douai > Périphérique



Périphérique > Jardin des Plantes



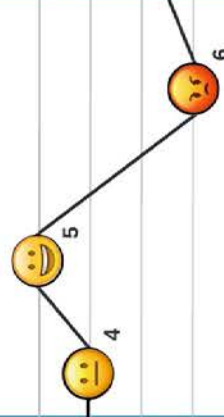
1. Je prépare la poussette pour Soufiane. A 2 ans, il va être épuisé en rentrant.
2. Du coup, le grand veut prendre sa trottinette. OK, il fait beau, on va tenter le coup...
3. Goûter, bonbons, la gourde, les manteaux. Ok on y va

Poussette+ trottinette, ça va être chaud!

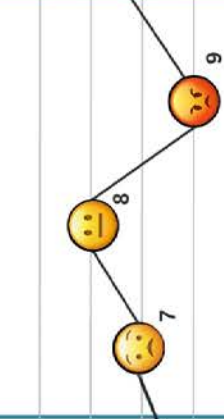
Ouf, J'ai pas oublié le goûter



4. Je longe le théâtre du Prato, c'est plus agréable.
5. Ca y est, Thomas a envie de faire pipi, heureusement qu'il y a des arbres dans le parc et pas trop de monde...
- 6 C'est agréable mais vraiment pas pratique pour les poussettes avec ces voitures stationnées partout!



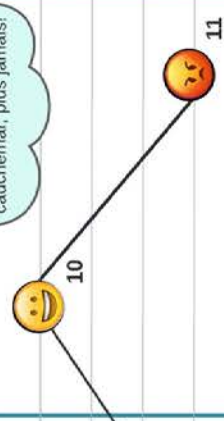
7. Traverser le boulevard d'Alsace avec les enfants et la poussette, c'est chaud. Heureusement qu'une voiture s'est arrêtée.
8. Ensuite, je longe le stade Jean Bouin, c'est calme.
9. La passerelle, c'est nécessaire mais quel bruit! et puis bonjour les gaz d'échappements !



10. Le jardin est au bout du chemin, bien content d'être arrivé
11. On avance jusqu'au jeux et on pourra goûter la bas.

Le terrain de jeux pour enfants se situe du côté du faubourg d'Arras, il y a une deuxième entrée qui donne... sur la bretelle d'autoroute!

L'autre jour, je suis revenu du parc à la maison par la porte d'Arras. Avec toutes ces voitures et les enfants, c'était un vrai cauchemar, plus jamais!



Propositions d'amélioration

Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour passer facilement avec une poussette et des enfants.

Installer des plots pour éviter le stationnement sauvage.

Aménager une entrée au parc et des accès piétons entre la porte d'Arras et le faubourg d'Arras.

Un passage souterrain peut être un bon moyen mais l'aspect sécurité est à prendre en compte.

Concentrer les efforts d'aménagement piéton auprès des lieux de vie des enfants (parcs, écoles, salles de sport, école de musique, ...) pour que ceux-ci puissent y aller à pied en toute sécurité.



AMÉLIE DÉPOSE SES ENFANTS A L'ÉCOLE AVANT D'ALLER AU TRAVAIL

Voyageur

Amélie vient d'emménager à Lille avec son compagnon, Mohamed et ses 3 enfants de 7, 5 et 2 ans (Thomas, Lilou et Soufiane). Le début de journée est toujours tendu : déposer Soufiane à la crèche, Lilou et Thomas à l'école avant d'aller au travail.

Présentation du parcours

Plusieurs arrêts : Crèche, école pour les 3 enfants, avec du stationnement payant. Amélie fait un mix entre marche et transport en commun pour faire ses trajets jusqu'à son travail au CHU.

Amélie

Etapas
du
trajet

Préparation, départ à pied
jusqu'à la crèche



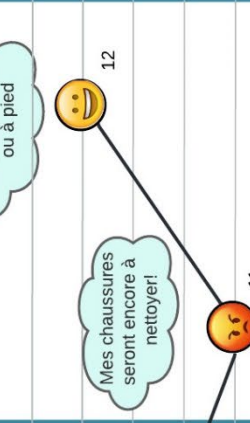
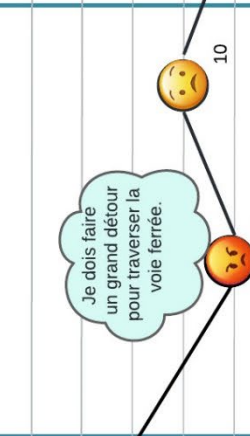
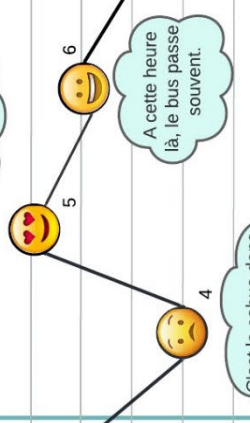
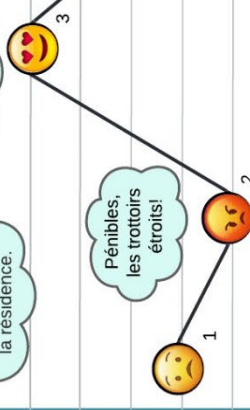
1. 7h40. Je m'assure que les tous les enfants sont habillés, selon la météo. Je descend la poussette et 3 personnes avec les sacs dans le petit ascenseur.

2. On démarre le trajet, il faut 10 minutes en s'adaptant au rythme des enfants.

3. 7h50 On arrive à la crèche

3 enfants, c'est trop pour le vélo Cargo. Et pas de parking vélo dans la résidence.

On peut laisser les poussettes à la crèche, c'est pratique.



De la crèche à l'école des aînés,
en métro puis bus



4. 8h00 - Rue de Trévisse, Rue de Douai, Porte de Douai

5. 2 stations de métro

6. Attendre la liane 5 (cadencée)

7. 8h30 pile à l'heure à l'école

Avec mon abonnement, c'est gratuit pour les jeunes enfants.

A cette heure là, le bus passe souvent.

C'est la cohue dans le métro, Lilou a fait tomber son goûter!

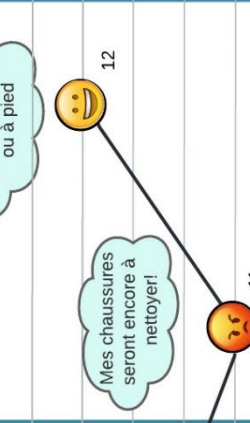
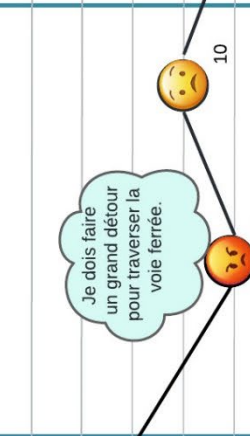
Rue du Fbg de Béthune
... petite pause



8. Les grands sont à l'école, le boulot est à 9h, j'ai un peu de temps. Je mets mes écouteurs, mon album préféré du moment et je repars.

9 je dois faire un grand détour pour traverser la voie ferrée.

10 Je m'adosse à un mur pour répondre à un SMS de Momo. Pas très confortable, mais ça évite de faire tomber son téléphone ou de bousculer quelqu'un.



Arrivée au CHR

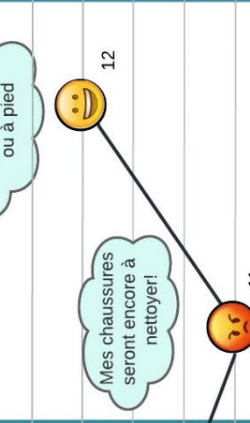


11. 15 minutes de trajet d'un bon pas. Le schiste de la rue Frédéric Combemale est détrempé.

12. J'arrive avant mon collègue que je viens de croiser, il galère pour se garer

Mes chaussures seront encore à nettoyer!

Au CHR, mieux vaut y aller en TC ou à pied



Propositions d'amélioration

- Aménagements pour empêcher le stationnement gênant.
- Amendes majorées pour dissuader le stationnement sauvage.

- Un banc à l'arrêt de la L5 pour que les enfants puissent s'asseoir, c'est plus sécurisant.

- Aménager des passages pour rendre les parcours plus directs pour les piétons.
- Prévoir des bancs pour profiter d'une pause, répondre un SMS ou un mail.

- Améliorer la qualité des revêtements pour les piétons.
- Rendre les rues et trottoirs plus agréables dans le quartier du CHR pour favoriser la marche.



ALICE SE REND RÉGULIÈREMENT AU TRAVAIL À VÉLO

Voyageur

Alice habite à Bondue. Elle et sa famille apprécient d'être proche de la campagne. L'inconvénient, ce sont les trajets! Elle travaille au lycée Hôtelier à Fives. En hiver, elle prend la voiture mais dès le printemps, elle utilise son vélo électrique.

Alice

Présentation du parcours

Alice démarre par la campagne, puis arrive dans la zone urbaine : Marcq-en-Baroeul, La Madeleine, Lille Caulier puis Fives. Son trajet fait 14 km, qu'elle parcourt en 45 min, à peine plus qu'en voiture.

Etapes
du trajet

Préparation - Parcours campagne



Campagne - Dans Marcq



La Madeleine > Lille



Lille Fives



1. **8:00** Je contrôle la météo du jour et m'équipe en conséquence : gilet réfléchissant, casque, gants et je mets la cape de pluie dans la sacoche.

2. **8h05** Je sors du lotissement, prends le chemin des grands oboeaux, puis le pavé stratégique jusqu' à Marcq bourg.

3° Au feu, près de la mairie, je rencontre mon amie Catherine, également à vélo. Quel hasard! On fait un bout de route ensemble en discutant.

En vélo, on peut faire des rencontres. Seule en voiture, c'est plus dur!

Quand il fait nuit, cette route n'est pas éclairée, je change d'itinéraire car c'est trop dangereux.



4. J'emprunte l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny. La piste cyclable est séparée de la chaussée, c'est arboré, il fait beau, c'est super agréable!

5. Je rejoins ensuite l'avenue de la République par la rue de la reine Astrid : il n'y a pas de piste cyclable, mais c'est plus tranquille, il y a moins de voitures.

Ce n'est pas le plus court, mais c'est le plus sécurisant.

6. J'arrive sur la piste "cyclable" de l'Avenue de la République. Le revêtement est déformé par les racines, les feux sont extrêmement longs, les voitures venant des latérales ne pensent pas aux cyclistes. c'est pénible!

7. Je longe ensuite le cimetière de l'est suis la rue de la Madeleine, rue Mehl et rue Vantoyhen. Pas de piste cyclable dans ces 2 rues là, mais c'est en sens unique, je me sens en sécurité.

6 voies pour les voitures et 1 petite piste déformée pour les vélos! Ces boulevards datent d'une autre époque...

J'évite la zone de Lille Europe, trop de cyclistes, trop de trafic, trop dangereux!

8. Pour passer sous la Voie Rapide Urbaine, je passe par la rue de Bouvines, c'est pas super, mais c'est un peu moins risqué qu'ailleurs.

9. Je rejoins la rue Pierre Legrand et là, c'est vigilance maximale! le matin, les automobilistes ne font pas attention aux vélos, des camionnettes sont en double file.

10. **8h45** : j'arrive au lycée Hôtelier. Je suis en pleine forme pour démarrer ma journée!

Les camionnettes stationnées sur la bande cyclable, ça m'énerve!



Propositions d'amélioration

• Le manque d'éclairage est la raison majeure qui empêche les femmes de rouler en vélo quand il fait nuit.

• Promotion du vélo : Identifier des personnalités "valeur d'exemple" pour améliorer l'image du vélo auprès de la population : sportifs, youtubeur, artistes..

Les bandes cyclables existent souvent sur les routes principales et larges. Cependant le manque de continuité, les sas vélo inaccessibles, le trafic dense, le stationnement latéral font que les cyclistes réguliers finissent souvent par faire des détours pour être plus en sécurité, quitte à ce qu'il n'y ait pas de piste cyclable!

• Réaménager les grands boulevards pour y installer de vraies voies vélos et réduire le nombre et la durée des feux.

• Les élus à vélo : en semaine, parcourez votre ville à vélo et ainsi adoptez la vision d'un cycliste. Ça change le point de vue sur la ville et la circulation vélo !

• Éviter les contresens cyclables dans certaines rues trop étroites ou alors améliorer la signalétique (exemple rue Rabelais à Lille Caulier)

• Mener un projet de sécurisation ambitieux des rues Pierre Legrand et Roger Salengro : ces voies mènent à la fac et desservent un collège, un lycée.



Nathalie

NATHALIE PREND LES TRANSPORTS EN COMMUN POUR ALLER AU TRAVAIL

Voyageur

Nathalie habite allée des Iilas à Santes depuis 10 ans. Ils ont choisi cette ville car, avec les enfants, ils voulaient un peu plus d'espace et être plus proche de la campagne. Elle essaie de prendre moins souvent la voiture car c'est de plus en plus cher.

Présentation du parcours

Nathalie se rend au travail à Marcq-en-Baroeul, boulevard Clémenceau, non loin de l'hippodrome. Elle va prendre le TER à la gare de Santes, puis le tramway.

Étapes
du
trajet

Marche de la maison jusqu'à la gare



TER de Santes jusqu'à Lille Flandres



Tramway de Lille Flandres à l'arrêt Clémenceau/Hippodrome



Marche de l'arrêt jusqu'à son travail



1. 7h10, je mets mon manteau d'hiver car il commence à faire froid.
2. je sors du lotissement,
3. je marche jusqu'à la gare.

Actions
Activités

J'aurais bien pris mon vélo, mais ma copine Christelle s'est fait voler le sien à la gare...

Ils ont enfin rebouché le trou!

Avec ces voitures qui stationnent sur le trottoir je dois marcher sur la route!



4. 7h20 j'arrive à la gare, le train est prévu à 7h24, je regarde l'affichage sur le quai : 10 min de retard.
5. J'attends...l'abri est bondé, il fait froid heureusement qu'il ne pleut pas! à 7h35, toujours pas de train! un usager regarde sur l'appli TER scnf, les voyageurs informent qu'il vient de partir de Don. encore 10 min à attendre. Ouf, il n'est pas annulé. Je bippe avec ma carte passpass sur le valideur.
6. 7h45 Ça y est, je suis dans le train, la rame est pleine à craquer, je suis debout dans le sas.

J'aurais du prendre la voiture!

Impossible de lire, heureusement le trajet ne dure que 20 min



7. 8h15, le tramway est là, pas d'attente, je monte dans la rame.

Il faudrait que j'essaie au printemps de mettre mon vélo dans le train. Ça devrait être aussi possible dans le tram...

ouf, j'ai une place assise!



8. 8h25 Je descends du tram, j'attends pour traverser. Que ces feux sont longs!
9. 8h30 j'arrive enfin au travail. Allez, j'ai une grosse journée qui m'attend!

1h20 de porte à porte, j'aurais été plus vite en voiture, malgré les bouchons!



Propositions d'amélioration

- Elargir les trottoirs et améliorer leur état (trous)
- Mettre des plots pour éviter le stationnement sur le trottoir
- Renforcer le signalisation des passages piétons notamment l'éclairage la nuit
- Parking vélo sécurisés à la gare

- Améliorer la fiabilité et la ponctualité du TER
- Augmenter le nombre de places assises et le confort
- A la gare, prévoir des abris suffisamment grands avec des sièges
- sécuriser la traversée du passage à niveau
- Améliorer le paysage en entrée de gare

- Aménager des rampes de tramway pour accueillir des vélos.

- Améliorer la traversée du grand boulevard : les piétons attendent sur la piste cyclable, la traversée n'est pas adaptée pour les PMR.



Denis

PANNE DE VOITURE : JE VAIS À PIED AU BOULOT

Voyageur

Denis habite à Fretin, rue Gabriel Péri, pas loin de la mairie. Ce matin, sa voiture ne démarre pas. C'est le stress. Il travaille au CRT comme coordinateur de tournée. Il ne sait pas s'il y a un bus qui va au CRT. Denis décide d'y aller à pied, après tout, ce n'est qu'à 5 min en voiture.

Présentation du parcours

Après s'être interrogé sur le meilleur parcours il décide d'emprunter le trajet qu'il fait habituellement en voiture, c'est le plus direct. Il devra traverser la ligne de TGV et longer l'aéroport.

Etapes
du trajet

De Fretin à la ligne TGV (400 m)



1. 7h45, dans Fretin, le parcours est éclairé, il y a des trottoirs, tout va bien.
2. A la sortie du village, C'est la campagne. Je marche sur la M145. Il y a des lampadaires, des pistes cyclables mais rien pour les piétons. Je traverse le rond-point.
3. Je continue sur le bords de la route et passe sous les ponts du TGV.

Actions/
Activités



Pour passer le rond point, je marche dans l'herbe c'est moins risqué.



Au moins, c'est éclairé.



Passage du pont TGV au CRT



4. Après le pont, je continue sur le bord de la chaussée, sur la bande cyclable
5. Je dois traverser, la bande cyclable est de l'autre côté. pas de passage piéton.
6. Toujours pas d'éclairage public, la bande cyclable n'est pas séparée de la chaussée. Il n'y a que 2 km mais ça me paraît vraiment long!

Traverser à pied alors qu'il fait sombre, avec les voitures qui foncent, c'est dangereux!

Je pourrais y aller en vélo, ce serait assez rapide. Mais ça me fait peur, je n'en ai pas fait depuis tellement longtemps...



De la piste cyclable à mon travail



7. J'arrive au niveau du CRT, je retrouve de l'éclairage, je continue de marcher sur la piste cyclable. Une camionnette "coupe" le virage et roule sur la piste cyclable.
8. Je fais attention avant de traverser le rond-point, puis la route. Il n'y a pas de passage piéton.
- 9 8h35, ça y est, je suis arrivé!

Dans le CRT, c'est pas facile de circuler à pied.

Ça m'a mis en forme cette marche!



Propositions d'amélioration

Éclairage et passage piéton à prévoir.

Pour le passage de la voie ferrée, il existe d'autres ponts qui pourraient être intégrés dans une voie verte, car ils sont assez proches.

Aménager la traversée du pont pour les piétons.

Prévoir une ou plusieurs voies piétonnes pour aller de la Pèvèle au CRT.

La séparation de la piste cyclable avec la chaussée améliorerait la sécurité. Ajouter un cheminement piéton, avec un éclairage à détection de passage.

Développer les opérations de "remise en selle" dans les villes et villages.

Cette zone, prévue pour les camions et les voitures, devrait être aménagée pour permettre aux piétons et aux cyclistes de circuler en sécurité, comme dans la zone de Roubaix-Est. Communiquer sur les bienfaits pour la santé de la marche au quotidien.



MICHEL PREND LE BUS POUR UN RENDEZ-VOUS À LA CLINIQUE

Voyageur

Michel a 72 ans. Il habite seul à Villeneuve d'Ascq, dans le quartier du Château, rue Louise Michel. Il doit se rendre à la clinique ophtalmologique Ambroise Paré à La Madeleine pour un examen "fond d'oeil". Il ne peut pas y aller en voiture, son voisin est en vacances, sa fille travaille... Il doit donc prendre les transports en commun.

Présentation du parcours

Michel n'a pas l'habitude de prendre les TC. Il ne sait pas comment aller à la clinique. Sa fille lui a montré sur l'ordinateur le trajet à effectuer : bus ligne 13 jusqu'à Pont de Bois, puis le métro ligne 1 jusqu'à la gare de Lille puis le tramway jusqu'à "Saint-Maur".

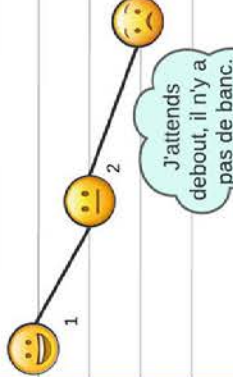
Michel

Etapas du
trajet

À pied jusqu'à l'arrêt de bus



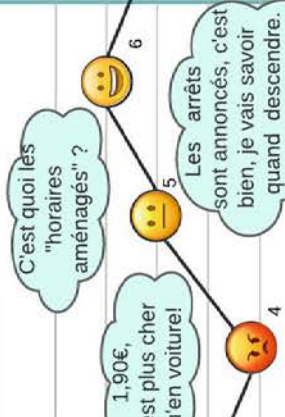
1. 14h20 J'ai préparé mon dossier médical, je quitte la maison, mon rendez-vous est à 16h00.
2. Je marche jusqu'à l'arrêt de bus, il est à 5 minutes de chez moi. Ma fille m'a noté l'horaire du bus : 14h38. Je préfère arriver un peu en avance.
3. 14h30, j'arrive à l'arrêt.



Arrêt de bus > Pont-de-bois



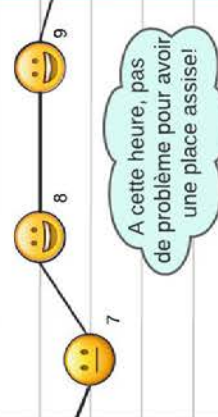
4. 14h45 le bus arrive. Le ticket dans le bus est à 1,90€. Quand je dis au chauffeur que pour le prix, il pourrait être à l'heure, il me dit "Ah non, ce sont les horaires aménagés !"
5. Un jeune homme me laisse sa place, c'est bien aimable. Je peux m'asseoir.
6. mon voisin a son masque sur le menton, je lui demande de le mettre correctement. Je n'ai pas envie d'être malade moi!



Métro Pont-de-Bois > Station Saint-Maur



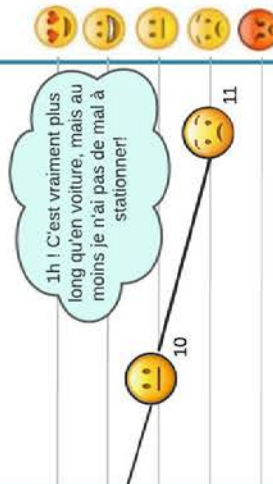
7. 14h55 J'arrive à la station de métro Pont-de-Bois, je demande à une personne quel sens il faut prendre pour aller vers la gare Lille Flandres.
8. Arrivé à la gare, je suis un peu perdu. 2 messieurs avec des gilets rouges m'indiquent où prendre le tramway. Ils me disent que je peux monter dans l'une ou l'autre des rames.
9. 15h10, le tramway part, j'arrive 5 minutes plus tard à l'arrêt Saint-Maur.



De l'arrêt de Tram vers la Clinique



10. Je sors de la rame, regarde le plan du quartier et cherche la rue Emile Zola. Ca y est, j'ai trouvé. Allez, en route.
11. 15h25, j'arrive à la clinique Ambroise Paré. je suis en avance mais je préfère ça.



Propositions d'amélioration

pour les personnes âgées, planifier un trajet sans internet et sans la fiche horaire de la ligne ce n'est pas facile.

A l'arrêt, les modifications sur la ligne, les horaires aménagés, ne sont pas indiqués. Sans smartphone, on ne peut pas le savoir.

On devrait pouvoir payer en CB dans le bus, et pas uniquement en liquide. Le paiement par SMS ne permet pas de prendre bus+métro.

Rendre plus visible sur l'application ilévia les perturbations sur la ligne habituelle.

Pas toujours facile de se repérer dans la station Lille Flandres, les "Melcomers" sont parfois bienvenus.

Le plan du réseau n'est pas évident à lire pour tous. Une version simplifiée pour les mal voyants pourrait être ajoutée.

Dans les stations de tramway, le plan du quartier est affiché. Cela pourrait être utile de faire de même dans les arrêts bus.

PHOTO

Je suis....

J'habite....

La Métropole
nous
passionne!

Étape 1 :

Entourez le mode de déplacement

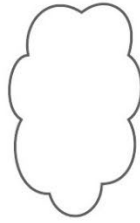


1. Il esth....mon trajet commence par...

Actions/
Activités

2.

3.



Étape 2 :

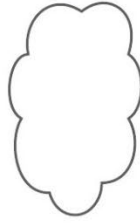
Entourez le mode de déplacement



4.

5.

6.



Étape 3 :

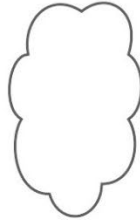
Entourez le mode de déplacement



7.

8.

9.



Étape 4 :

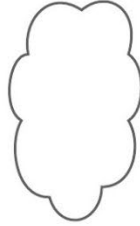
Entourez le mode de déplacement



10.

11.

12. Il esth...., je suis arrivé(e) et



Propositions d'amélioration

MON EXPÉRIENCE DE TRAJET AUTREMENT

PHOTO

J'ai choisi de me déplacer en

Parce que....

Mon trajet autrement

La Métropole
nous
passionne!

Étapes
du
trajet

Étape 1 :

Entourez le mode de déplacement

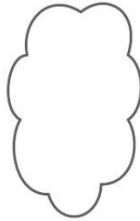


1. Il est ...h.....mon trajet commence par...

Actions/
Activités

2.

3.



Étape 2 :

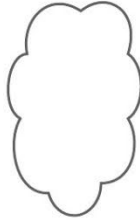
Entourez le mode de déplacement



4.

5.

6.



Étape 3 :

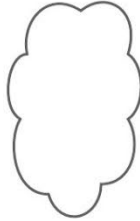
Entourez le mode de déplacement



7.

8.

9.



Étape 4 :

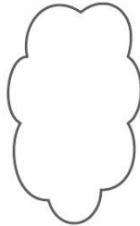
Entourez le mode de déplacement



10.

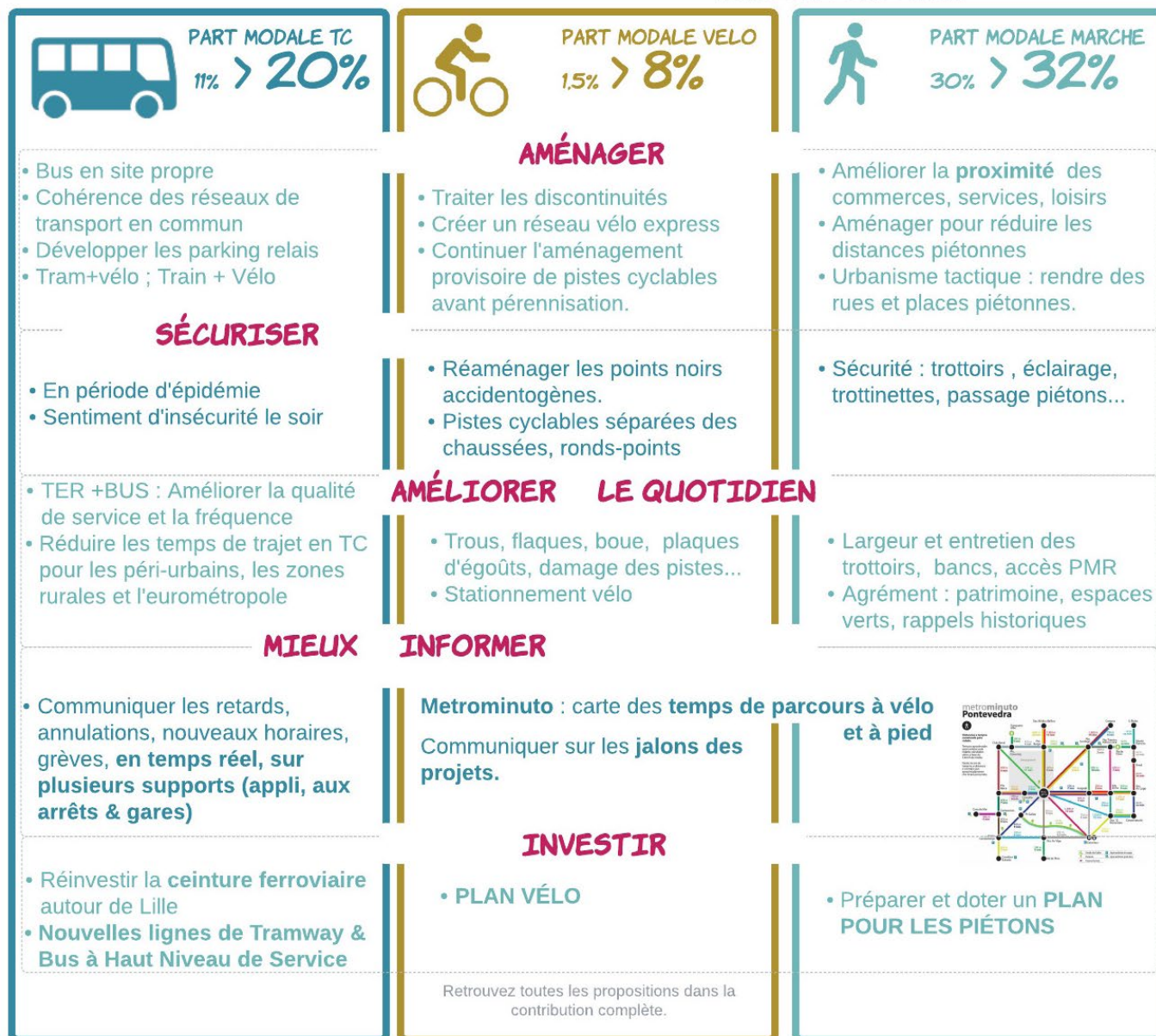
11.

12. Il esth....., je suis arrivé(e) et



Propositions d'amélioration

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION



LES PRIORITÉS



RENSEIGNEMENTS

Métropole Européenne de Lille
Direction Mobilité, Service Études
et Plan de Déplacements Urbains
Tél : 03 20 21 30 72
plandemobilité@lillemetropole.fr



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

2, boulevard des Cités Unies - CS 70043
59040 Lille Cedex
Tél : +33(0)3 20 21 22 23
www.lillemetropole.fr