PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035

MOBILITÉS MÉTROPOLITAINES, VERS UN PROJET DE TRANSITIONS



lillemetropole.fr

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Sommaire général

LES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS
DU PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035

PREMIÈRE VOLET : LE DIAGNOSTIC DES MOBILITÉS

DEUXIÈME VOLET : LES ENJEUX ET OBJECTIFS DE MOBILITÉ

TROISIÈME VOLET : LE PLAN D'ACTION

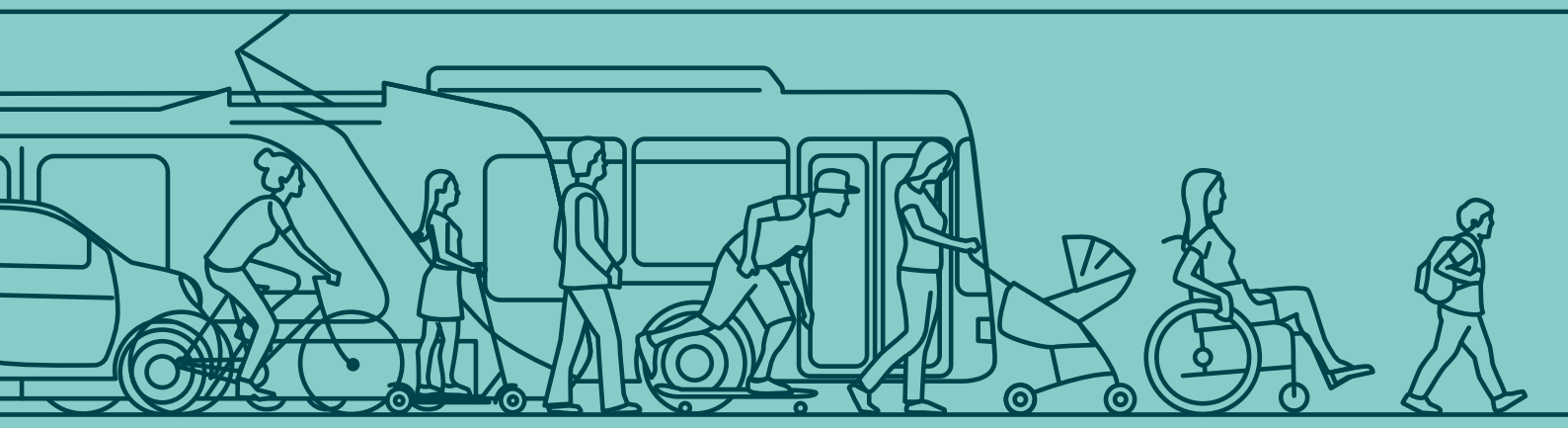
QUATRIÈME VOLET : L'ANNEXE ACCESSIBILITÉ

CINQUIÈME VOLET : L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

GLOSSAIRE

LE DIAGNOSTIC DES MOBILITÉS

PROJET PLAN DE MOBILITÉ 2035 DE LA MEL



lillemetropole.fr

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Version projet

Projet de PLAN DE MOBILITÉ HORIZON 2035

Diagnostic des mobilités

Juin 2022

Version projet

INTRODUCTION 6

CHAPITRE 1. DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS AU PLAN DE MOBILITÉ : QUELS CHANGEMENTS ? 8

1.1 PLUS DE 20 ANS DE PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ DANS LA MÉTROPOLE LILLOISE 9
1.2 LES ATTENDUS DU PLAN DE MOBILITÉ 10
LE FUTUR PLAN DE MOBILITÉ DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE : FAIRE MIEUX POUR 2035… 10
… EN AGISSANT DÈS AUJOURD'HUI 11
…EN COHÉRENCE AVEC LES PRINCIPAUX DOCUMENTS LOCAUX DE PLANIFICATION 12
1.3 LA CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 15
UN TERRITOIRE MULTIPOLAIRE COMBINANT ESPACES URBAINS DENSES ET ESPACES RURAUX 17
UNE POPULATION ENCORE JEUNE MALGRÉ UNE DYNAMIQUE DE VIEILLISSEMENT 19
STAGNATION DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR HABITANT MAIS DES ÉVOLUTIONS DANS LES PARTS MODALES ET LES MOTIFS 20
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS NATIONALES ET INTERNATIONALES AU PROFIT D'UNE SITUATION PRIVILÉGIÉE .. 21
D'IMPORTANTES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS À DISPOSITION DES MÉTROPOLITAINS 21
UNE MOBILITÉ QUOTIDIENNE CENTRÉE AUTOUR DES MODES ROUTIERS RENDANT DIFFICILE LA MAÎTRISE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DE POLLUANTS LOCAUX 24

CHAPITRE 2. MOBILITÉ, TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 26

2.1 DES BESOINS IMPORTANTS DE MOBILITÉ POUR UNE MÉTROPOLE DYNAMIQUE, RÉGIONALE, ET TRANSFRONTALIÈRE 27
2.2 L'ÉTALEMENT URBAIN EN VOIE DE LIMITATION 27
2.3 UN PROJET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE QUI ENTEND SOUTENIR LA MOBILITÉ DURABLE 29
2.4 LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LA LOGISTIQUE SUR LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 30

CHAPITRE 3. DES BESOINS ET DES PRATIQUES DE MOBILITÉ DIFFÉRENCIÉES SELON LES PUBLICS 34

3.1 LES DÉPLACEMENTS À DESTINATION DU TRAVAIL : LA VOITURE EST ENCORE REINE 35
UNE MOBILITÉ PRÉOCCUPANTE DU POINT DE VUE ENVIRONNEMENTAL 36
DES PROGRÈS INSUFFISANTS DANS LES PRATIQUES DE MOBILITÉS DES ACTIFS 36
3.2 DES PRATIQUES DE MOBILITÉ DIFFÉRENTES CHEZ LES JEUNES ET LES SÉNIORS 37
LES DÉPLACEMENTS LIÉS AUX ÉTUDES SONT PARTICULIÈREMENT VERTUEUX… 37
… MAIS N'ÉVOLUENT PAS DANS LA BONNE DIRECTION 38
DES SÉNIORS QUI UTILISENT BEAUCOUP LA VOITURE ET PEU LES TRANSPORTS COLLECTIFS 38
3.3 MOINS DE DÉPLACEMENTS ET UN TERRITOIRE DE VIE RESTREINT POUR LES HABITANTS DES QUARTIERS PRIORITAIRES 39
AU-DELÀ DE TERRITOIRES SPÉCIFIQUES, ACCOMPAGNER LA MOBILITÉ DE L'ENSEMBLE DES PUBLICS PRÉCAIRES 39

CHAPITRE 4. L'ÉVOLUTION DE LA PRATIQUE AUTOMOBILE DANS LA MÉTROPOLE 42

4.1 DES MÉTROPOLITAINS DE PLUS EN PLUS DÉPENDANTS À L'ÉGARD DE L'AUTOMOBILE 43
DES PRATIQUES DE MOBILITÉ TOUJOURS TOURNÉES VERS L'USAGE DE LA VOITURE PARTICULIÈRE 43

Version projet

CONGESTION ROUTIÈRE : LA GRAVITÉ DE LA SITUATION À NUANCER 44
LA VOITURE PEUT ÊTRE UTILISÉE À MEILLEUR ESCIENT QU'ACTUELLEMENT 45
4.2 LE PARC AUTOMOBILE À DISPOSITION DES MÉTROPOLITAINS 48
UN NOMBRE DE VÉHICULES TOUJOURS CROISSANT AU SEIN DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE SURTOUT DANS LES ESPACES PÉRIURBAINS 48
... DOMINÉ ENCORE PAR LE DIESEL 49
4.3 LE STATIONNEMENT : UN OUTIL AU SERVICE DE LA MAÎTRISE DES FLUX AUTOMOBILES ET DE LA RECONQUÊTE DE L'ESPACE PUBLIC 49
LE STATIONNEMENT OCCUPE BEAUCOUP D'ESPACE URBAIN 50
CONNAÎTRE L'OFFRE ET LES USAGES DU STATIONNEMENT PUBLIC ET PRIVÉ POUR APPORTER DES RÉPONSES ADAPTÉES 51
LIMITER L'OFFRE EN STATIONNEMENT À DESTINATION POUR INCITER AU REPORT MODAL ET RETROUVER DE L'ESPACE PUBLIC POUR D'AUTRES USAGES 53
4.4 LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA MÉTROPOLE : UNE PRÉOCCUPATION CONSTANTE 54
UNE BAISSE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE MAIS UNE STAGNATION DU NOMBRE DE DÉCÈS 54
LA SÉCURITÉ DES USAGERS VULNÉRABLES EN QUESTION 55
LA CONNAISSANCE DE L'ACCIDENTALITÉ : MIEUX COMPRENDRE POUR MIEUX INFORMER... ET MIEUX PRÉVENIR 55
DES OBJECTIFS AMBITIEUX AU NIVEAU EUROPÉEN 55

CHAPITRE 5. LE RECOURS AUX MODES DE TRANSPORTS DURABLES DANS LA MÉTROPOLE 56

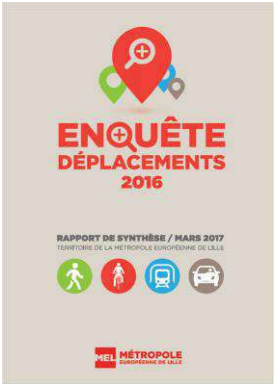
5.1 LES TRANSPORTS EN COMMUN : UN PILIER DE LA MOBILITÉ DURABLE 57
UN TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN LARGEMENT COUVERT PAR LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF 57
UNE INTÉGRATION BILLETTIQUE ET TARIFAIRE AU SERVICE DES HABITANTS 59
UN USAGE EN PROGRESSION AVANT LA PANDÉMIE, MAIS QUI RESTAIT INFÉRIEUR À D'AUTRES GRANDES MÉTROPOLES 59
DES USAGERS ET ENCORE BEAUCOUP DE NON USAGERS 60
5.2 LA MARCHE : UN RECUL DE L'USAGE SUR UN TERRITOIRE POURTANT PROPICE AUSSI BIEN EN MILIEU URBAIN QUE RURAL 61
UN MODE DE DÉPLACEMENT EN RECUL : LES CONSTATS 61
UN CADRE URBAIN QUALITATIF NÉCESSAIRE À LA PRATIQUE DE LA MARCHE 62
5.3 LE VÉLO : UN MODE ALLIANT SANTÉ, RAPIDITÉ ET RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT, MAIS ENCORE TROP PEU ADOPTÉ PAR LES MÉTROPOLITAINS 63
D'INDÉNIABLES BÉNÉFICES À LA PRATIQUE DU VÉLO 63
DES BESOINS D'INFRASTRUCTURES ET DE STATIONNEMENT ADAPTÉS 64
...UNE COHABITATION DES DIFFÉRENTS MODES FAVORISÉE 65
5.4 DE NOUVEAUX MODES ALTERNATIFS À PRENDRE EN COMPTE 68
UN MODE DE TRANSPORT PRATIQUE ET ACCESSIBLE 68
UNE PRATIQUE ENCORE PEU DÉVELOPPÉE DANS LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 68
5.5 ET POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, QUELLES ALTERNATIVES À LA ROUTE ? 69
UN TRAFIC ROUTIER PRÉPONDÉRANT MALGRÉ SON FORT IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT 69
LES FREINS AU DÉVELOPPEMENT DU FRET FLUVIAL ET FERROVIAIRE DANS LA MÉTROPOLE DE LILLE 69
LIVRAISON À DOMICILE : DES ALTERNATIVES AUX VÉHICULES THERMIQUES 70

CONCLUSION : DES TENDANCES D'ÉVOLUTION À PRENDRE EN COMPTE DANS LA CONSTRUCTION D'UN PROJET DE MOBILITÉ DURABLE 72

Version projet

La plupart des chiffres utilisés dans le document sont, par défaut, issus de l'Enquête Déplacements réalisée en 2016 par la Métropole Européenne de Lille auprès des habitants de la Métropole âgés de 5 ans et plus. Quand ce n'est pas le cas, la source est précisée.

Les EMC²[1] constituent l'outil fondamental pour l'observation de la mobilité des habitants, à travers une photographie d'une journée type de la mobilité des habitants d'un territoire. Elles suivent une méthodologie standardisée et calibrée par le Cerema depuis plus de 40 ans. Il s'agit de l'unique méthodologie qui recense l'ensemble des modes de déplacements, y compris la marche à pied. Elles ont lieu tous les 10 ans environ, ce qui constitue un pas intéressant pour observer les évolutions dans le temps des comportements de mobilité. D'autre part, la standardisation nationale permet des comparaisons entre agglomérations. La Métropole Européenne de Lille en compte 4 sur son territoire, datant de 1987, 1998, 2006 et 2016, ce qui constitue un des meilleurs suivis dans ce domaine au niveau national.



Rapport de synthèse de l'Enquête Déplacements de 2016 (ED 2016) disponible sur le site de la Métropole Européenne de Lille, via le lien :

https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2018-09/20170404_rapport_final_ED2016_light.pdf

La Métropole Européenne de Lille a également expérimenté en 2016 et 2019 l'outil « enquête fréquence + » du dispositif EMC², qui est complémentaire aux EMC² classiques et qui consiste à produire quelques indicateurs de mobilité avec une fréquence plus élevée que le pas de 10 ans. Néanmoins, les évolutions de parts modales observées entre 2016 et 2019 étant non significatives, il a été jugé préférable, pour éviter toute confusion, de ne présenter aucun résultat de l'enquête de 2019.

[1] Le nom « Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema (EMC²) » est la nouvelle dénomination, depuis 2018, des Enquêtes Ménages Déplacements (EMD), ou Enquête Déplacements (ED) ; la dernière enquête réalisée sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille était d'ailleurs intitulée « ED 2016 ».

Introduction

L'article du L1214-1 du Code des Transports précise que « *le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.* »

Ainsi, le présent document de diagnostic vise à préciser le contexte de la planification urbaine de la mobilité dans lequel s'inscrit la révision du Plan De Mobilité métropolitain et à qualifier le territoire de la Métropole Européenne de Lille du point de vue sociodémographique et des pratiques globales de mobilité des voyageurs et du transport des marchandises, au regard des infrastructures et services de transports existants.

Le chapitre 1 intitulé « Du Plan de Déplacements Urbains au Plan De Mobilité : quels changements ? » ainsi que le chapitre 2 traitant de la mobilité, des transports et de l'aménagement du territoire décrivent les projets d'aménagement et de développement du territoire métropolitain, qu'ils soient urbains, économiques ou encore de mobilité-transports, ainsi que les pratiques globales de mobilité constatées sur le territoire et leurs effets sur l'environnement.

Le diagnostic des mobilités met, par ailleurs, en lumière les besoins et les pratiques de mobilité constatés chez certains publics. (Chapitre 3) Les pratiques de mobilité varient en effet selon l'occupation principale, l'âge ou encore le lieu de résidence de certaines personnes. Les évolutions constatées en dix ans, chez certains de ces publics, identifient des pratiques qui n'ont pas évolué vers des usages moins émissifs en Gaz à Effet de Serre et en polluants atmosphériques.

Enfin, le diagnostic des mobilités dresse, en miroir, l'évolution de la pratique automobile au sein de la Métropole et le recours aux modes de transports durables. (Chapitres 4 et 5) Au regard des évolutions constatées depuis une dizaine d'année, les pratiques de mobilité et de transports de bien, restent globalement dépendantes du mode routier, contribuant ainsi à des effets sur l'environnement du point de vue des émissions de Gaz à Effet de Serre que de polluants atmosphériques locaux ou encore de nuisances sonores.

Version projet

Version projet

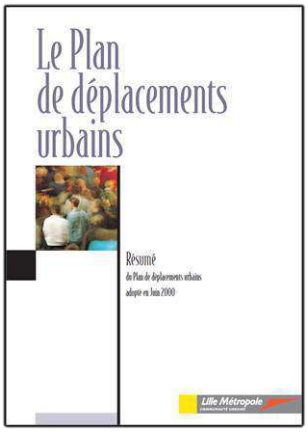
CHAPITRE 1. Du Plan de Déplacements Urbains au Plan De Mobilité : quels changements ?

Version projet

1.1 Plus de 20 ans de planification de la mobilité dans la Métropole lilloise

Le Plan De Mobilité (PDM) est un outil de planification qui détermine pour les 15 années à venir les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement et vise l'amélioration du cadre de vie dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité qu'est la Métropole Européenne de Lille. Instauré par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, cet outil réglementaire succède au Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Après sa création en 1982, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est devenu obligatoire en 1996 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants et a progressivement intégré de nouvelles préoccupations sociétales : lien entre urbanisme et mobilité, prise en compte des personnes à mobilité réduite, enjeux environnementaux locaux et globaux, concertation publique. Le Plan De Déplacements urbains, puis le plan de mobilité, est ainsi devenu au fil du temps un outil de planification de plus en plus ambitieux dans ses objectifs en réponse aux enjeux de mobilité et d'accessibilité des grandes agglomérations.



C'est en juin 2000 que la Métropole Européenne de Lille approuve son premier Plan de Déplacements Urbains (PDU). Ce PDU avait notamment inscrit des actions fortes sur le réseau de bus, les efforts s'étant concentrés par ailleurs, sur la réalisation de la ligne 2 du métro. Ce document avait inscrit un schéma directeur de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui se concrétise aujourd'hui à travers le réseau des Lianes, ainsi qu'un développement de l'offre bus organisé par les différents plans bus. Il s'est également concrétisé par la prise en compte du partage de la rue et des espaces publics dans les projets de voirie, en particulier dans la modération de la vitesse automobile à travers la généralisation de zones 30 et de double sens cyclables.



Le PDU 2010>2020 avait été élaboré autour de grands projets de transport en commun : le doublement de la longueur des rames de métro de la ligne 1, le renforcement de la ligne 2 (retardé par des problèmes techniques), et le projet d'un réseau de tram-train. Au cours de la dernière mandature (2014-2020), un changement de braquet a été réalisé au profit des infrastructures cyclables. L'accent a également été mis sur le développement du rôle urbain du train à travers l'intégration tarifaire TER/Ilévia sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille et l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux et parc relais. Et si le projet de réseau de tram-train a été abandonné en 2012, un schéma directeur des infrastructures de transport a, quant à lui, été voté en juin 2019. Il prévoit notamment la réalisation de nouvelles lignes de tramway et de bus à haut niveau de services.

Version projet

1.2 Les attendus du Plan De Mobilité

Le passage au Plan De Mobilité consécutif à l'entrée en vigueur de la LOM vise deux objectifs : démocratiser l'adoption du plan d'une part, et élargir son champ d'application à de nouvelles problématiques d'autre part.

Pour renforcer sa légitimité démocratique, y compris en dehors de son strict ressort territorial, le Plan De Mobilité doit désormais être soumis pour avis aux Autorités Organisatrices de la Mobilités (AOM) limitrophes.

La LOM réaffirme par ailleurs le rôle du Plan De Mobilité dans l'atteinte des objectifs de réduction de gaz à effets de serre, et la contribution des Plans De Mobilités aux engagements de la France en matière de lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, de préservation de la biodiversité et du climat. Dans cet esprit, la loi a créé une relation entre le Plan De Mobilité et le Plan Climat, Air, Énergie Territorial (PCAET). Le Plan De Mobilité doit ainsi être compatible avec le PCAET.

La LOM a créé également l'obligation d'intégrer un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables au sein du Plan De Mobilité. Ce volet contribue au développement des modes actifs. Dans le domaine de la logistique, le Plan De Mobilité peut être enrichi d'un schéma volontaire de desserte fluviale ou ferroviaire afin de préserver les infrastructures et garantir la capacité future à agir et à développer l'intermodalité. Enfin, en matière de mobilité électrique, le Plan De Mobilité peut tenir lieu de Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge ouvertes au public (SDIRVE) pour les Véhicules Électriques et les véhicules hybrides rechargeables lorsque les communes ont transféré à l'AOM[2], soit la Métropole Européenne de Lille, la compétence correspondante.

Le futur Plan De Mobilité de la Métropole Européenne de Lille : faire mieux pour 2035…

Le futur Plan De Mobilité de la Métropole Européenne de Lille remplacera le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2010>2020. Le Plan De Mobilité dessine la stratégie de la Métropole en matière de mobilité à l'horizon 2035. Il vise à organiser les déplacements de personnes et de marchandises, afin de définir un projet de mobilité durable sur le territoire. Le PDU 2010>2020 a fait l'objet d'une évaluation approuvée par le conseil métropolitain en 2017. Les projets ou études inscrites dans le plan d'action, avait alors été réalisés à hauteur de 60 %. Quant aux objectifs ambitieux[3] en

	MARCHE	VELO	TC	VOITURE
Situation 1998	31%	2%	7%	60%
Objectifs PDU 2000	-	4%	14%	60%
Situation 2006	32%	2%	10%	56%
Objectifs PDU 2010>2020 S1	*34%*	*5%*	*15%*	*45%*
Objectifs PDU 2010>2020 S2	35%	10%	20%	35%
Situation 2016	30%	2%	11%	57%

Source : Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Européenne de Lille à horizon 2015 (Métropole Européenne de Lille, 2000), PDU 2010>2020 (Métropole Européenne de Lille, 2011), Enquête Déplacements (2016)

[2] Autorité Organisatrice des Mobilités

[3] Scénario S1 : volontariste et Scénario S2 : très volontariste

Version projet

matière de changement de comportements de mobilité, ils n'ont pas été atteints. Aussi, comment faire mieux avec le futur Plan De Mobilité ?

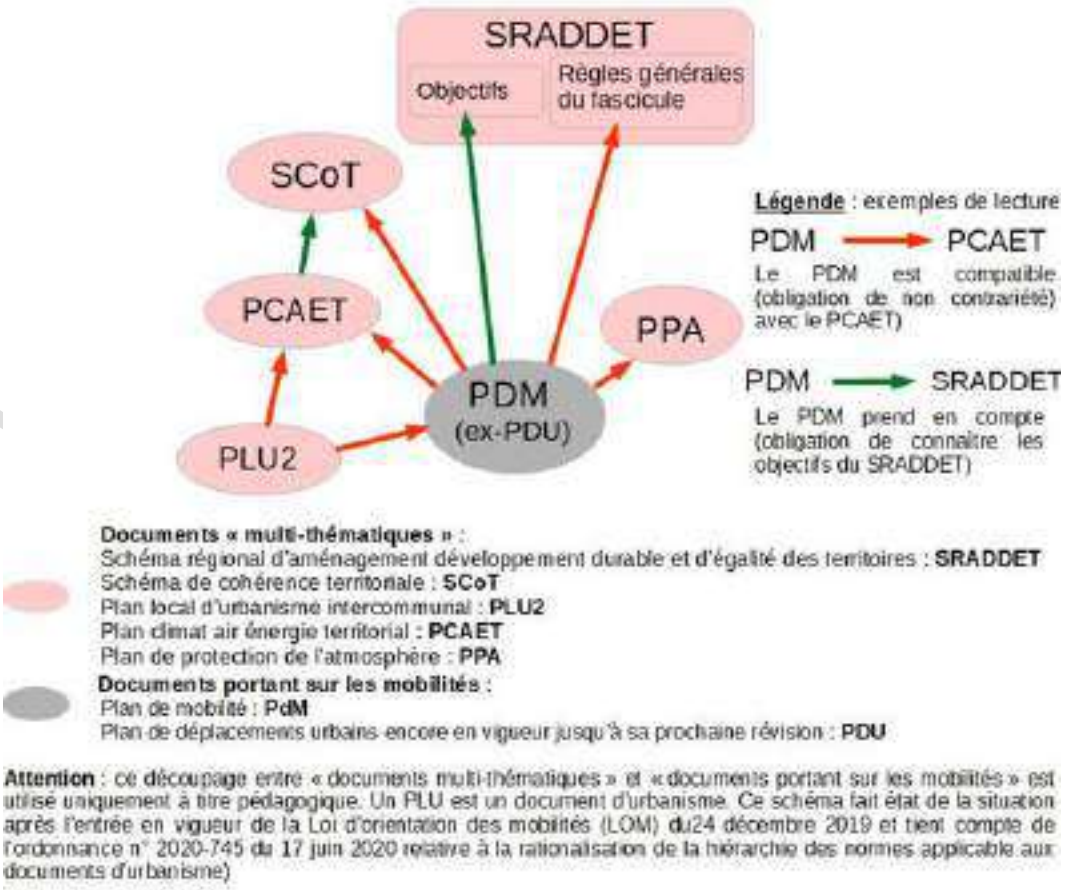
… en agissant dès aujourd'hui



Source : Métropole Européenne de Lille

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

Les principaux documents de planification sur le territoire de la MEL



Source : République Française - Cerema

…en cohérence avec les principaux documents locaux de planification

Le Plan De Mobilité n'est pas un document stratégique isolé, mais s'inscrit dans une action politique plus large. Il entretient ainsi des liens juridiques avec d'autres documents de planifications, tels que le Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET), le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) et le Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Plan De Mobilité et PCAET : organiser la transition vers une mobilité durable

Le Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET) répond à différents objectifs environnementaux :

- l'atténuation du changement climatique : comment lutter contre le réchauffement de notre planète ?
- l'adaptation au changement climatique : comment aider nos territoires à supporter ces changements ?
- la restauration et la protection de la qualité de l'air : comment limiter les sources de pollution de l'air que nous respirons ?

Le PCAET définit différentes actions qui doivent permettre d'améliorer l'efficacité énergétique, d'augmenter la production d'énergie renouvelable et de réduire les effets des activités en termes d'émissions de Gaz à Effet de Serre. Ces actions concernent tous les secteurs d'activité (habitat, industrie, gestion des déchets, transports).

La Métropole Européenne de Lille a approuvé en février 2021 un PCAET établi à l'horizon 2030.

Dans ce cadre et pour le secteur des transports, la Métropole Européenne de Lille s'est fixé pour objectif de réduire de 27 % les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de 19 % la consommation d'énergie et de 44 % les émissions de polluants locaux d'ici à 2030[4]. Le Plan De Mobilité doit être compatible avec ces objectifs environnementaux en organisant la transition vers une mobilité durable.

Plan De Mobilité et SCoT : organiser un développement territorial moins dépendant de la route et de l'automobile

Le SCoT est un document de planification stratégique qui fixe à l'échelle d'un territoire plus vaste que celui de la Métropole Européenne de Lille (133 communes) les grandes orientations d'aménagement et de développement à l'horizon 2035. Il met en cohérence les politiques en matière d'urbanisme, d'habitat, d'économie, de déplacements, d'équipements, d'environnement. Il doit veiller à ce que les effets positifs d'une politique d'urbanisme, par exemple, ne soient pas négatifs pour atteindre les objectifs visés par une autre politique menée dans un autre domaine. Le SCoT exprime le projet politique construit grâce à une démarche participative des élus, des institutions publiques, et des citoyens tout au long de son élaboration. On parle de SCoT intégrateur, car il doit intégrer toutes les thématiques. C'est un document de référence qui influence les autres documents qui lui sont « inférieurs » comme le Plan De Mobilité ou encore le Plan local d'urbanisme. Le Plan De Mobilité doit être compatible avec les orientations du SCoT de Lille Métropole approuvé en 2017, en particulier, celles concernant la mobilité des métropolitains (réduction de l'usage de la voiture, augmentation de l'usage des transports en commun, de la marche et du vélo) et le transport de marchandises (transfert de la route vers le

[4] Par rapport aux niveaux de 2016 (émission de GES et consommation d'énergie) et de 2012 (émission de polluants locaux)

Version projet

ferroviaire et le fluvial pour le fret en transit par la Métropole Européenne de Lille et pour le fret d'échange entre la Métropole Européenne de Lille et le reste de l'Europe).

Plan De Mobilité et PLU : des actions à coordonner pour lutter contre l'étalement urbain et rationaliser la demande de déplacements

Pour le territoire de la Métropole Européenne de Lille, le Plan Local d'Urbanisme, dénommé « PLU2 », en vigueur[5] depuis le 18 juin 2020 permet de planifier l'urbanisation future, c'est-à-dire de définir précisément ce qui va être possible de construire et où le faire, et de disposer de règles de construction à respecter pour tous travaux, qu'il s'agisse de constructions ou rénovations de maisons ou de bâtiments, ou bien de grand travaux d'équipements essentiels au développement des réseaux de transport. Le PLU2 doit lui aussi être compatible avec le SCoT de Lille Métropole, notamment respecter les exigences de ce dernier en matière de limitation de l'artificialisation des sols, en fonction des règles établies selon les territoires qui peuvent accueillir du développement urbain et ceux qui doivent être préservés. Sur le territoire métropolitain, le développement urbain s'est, ces dernières années, réalisé de manière encore trop dispersée. De multiples risques existent et perdurent : consommation importante de foncier, morcellement et perte importante de terres agricoles, qui ont pour conséquence d'accroître la dépendance à l'égard de l'automobile tout comme les difficultés à structurer une desserte en transports en commun performante. Le règlement de PLU régit également les capacités de stationnement des immeubles à construire, et peut donc orienter très concrètement les comportements de mobilité : par exemple, le nombre de places de stationnement par appartement d'un nouvel immeuble influencera fortement la décision des ménages : 0, 1 ou 2 voitures ? Le PLU2 établit des règles d'urbanisme, lesquelles doivent être compatibles avec le contenu du Plan De Mobilité afin de favoriser les actions menées en faveur de la mobilité durable.

Depuis décembre 2020, la Métropole Européenne de Lille a engagé une procédure de révision du PLU2 pour élaborer un PLU à l'échelle de l'intégralité de son ressort territorial, soit 95 communes et passer de 11 PLU à un seul.

Version projet

[5] Le 12 décembre 2019, la Métropole Européenne de Lille a approuvé 6 Plans Locaux d'Urbanisme révisés (les 5 PLU des communes d'Aubers, Bois-Grenier, Fromelles, Le Maisnil et Radinghem-en-Weppes, et le nouveau PLU couvrant les 85 autres communes membres, dit "PLU2"). Depuis le 18 juin 2020, ils sont opposables à toute demande d'autorisation d'urbanisme. Le 14 mars 2020, la Métropole Européenne de Lille et la Communauté de Communes de la Haute-Deûle (CCHD) ont fusionné, portant à 95 le nombre de communes couvertes par le territoire métropolitain. Les 5 communes, Annœullin, Bauvin, Carnin, Allennes-les-Marais et Provin, sont chacune dotées d'un PLU communal. La Métropole Européenne de Lille est donc à ce jour couverte par 11 PLU

Quels liens juridiques entre le Plan De Mobilité et les autres documents sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille ?

Le Plan De Mobilité est **compatible** avec le Plan Climat-Air-Énergie Territorial mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement lorsque le PCAET recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'AOM : c'est le cas de la Métropole Européenne de Lille.

Le Plan De Mobilité **prend en compte** les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) et est **compatible** avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales.

Le Plan De Mobilité est **compatible** avec les orientations des SCoT et avec les objectifs pour chaque polluant du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'AOM : c'est le cas de la Métropole Européenne de Lille.

Le PCAET **prend en compte** le SCoT.

Le PLU2 est **compatible** avec le PCAET prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement et est compatible avec le Plan De Mobilité.

Version p

1.3 La carte d'identité du territoire de la Métropole Européenne de Lille

La Métropole Européenne de Lille (MEL) est composée de 95 communes depuis le regroupement avec la Communauté de Communes des Weppes le 1er janvier 2017, et avec la Communauté de Communes de la Haute-Deûle le 14 mars 2020.

Carte d'identité de la Métropole Européenne de Lille

NOM : Métropole Européenne de Lille (MEL)

CREATION : 1967 (Communauté urbaine), Métropole depuis 2015

COMMUNES : 95 (5 ont rejoint la Métropole Européenne de Lille en 2017 : Aubers, Bois Grenier, Fromelles, Le Maisnil, Radinghem en Weppes, 5 autres en 2020 : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin, Carnin, Provin)

CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES :

- 1,2 millions d'habitants (4ème agglomération française en nombre d'habitants) ; Lille compte 233 098 habitants, 239 habitants pour la plus petite commune, Warneton.
- 2ème agglomération française pour sa densité de population (1765 habitants/km2)
- Des prévisions d'augmentation modérée de la population d'ici 2030
- Une population toujours jeune : 27 % des habitants ont moins de 20 ans (contre 24.2 % au niveau national)
- Une population qui vieillit, comme observé à l'échelle nationale : 25,5 % des habitants ont plus de 55 ans en 2018 contre 23.8 % en 2012



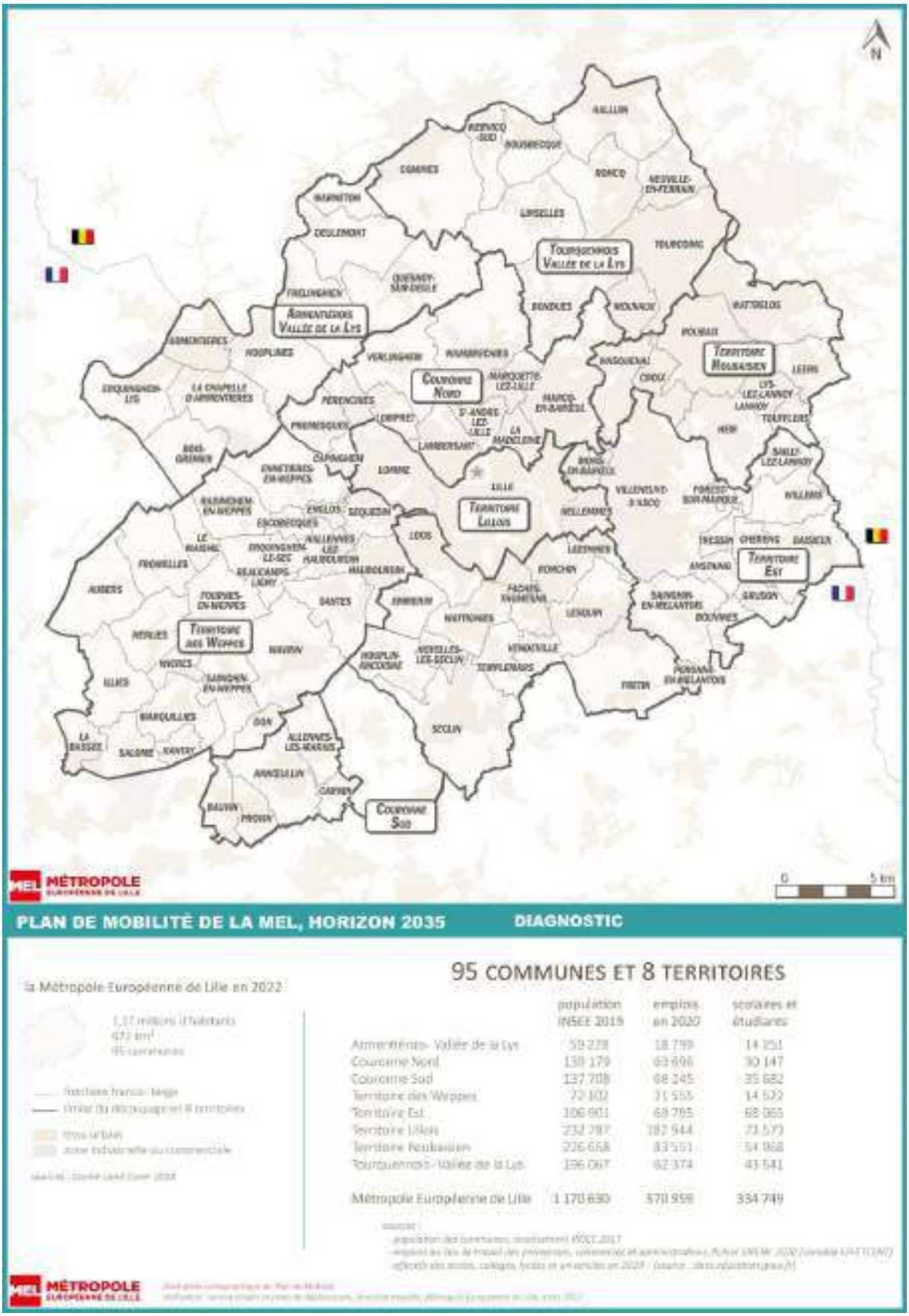
COMPETENCES :

La Métropole Européenne de Lille agit pour ses habitants en matière de transports et mobilités, logement, économie, espace public et voirie, aménagement et urbanisme, politique de la ville, eau, assainissement, déchets ménagers, accessibilité handicap, nature et cadre de vie, culture, sport,

TRANSPORTS & MOBILITES :

- 2 lignes de métro automatique (45 km - 60 stations)
- 2 lignes de tramway (22 km - 36 stations)
- 140 lignes de bus dont 12 Lianes (lignes de bus à haut niveau de service), circulant sur 550 km de voirie, 95 communes desservies, 3 300 points d'arrêts
- 1 réseau « Transport express régional » (TER) doté de 6 branches (34 gares)
- 2200 vélos en libre-service (223 stations)
- 5445 km de voies routières
- 899 km d'aménagements cyclables
- 5240 km de trottoirs

Version projet

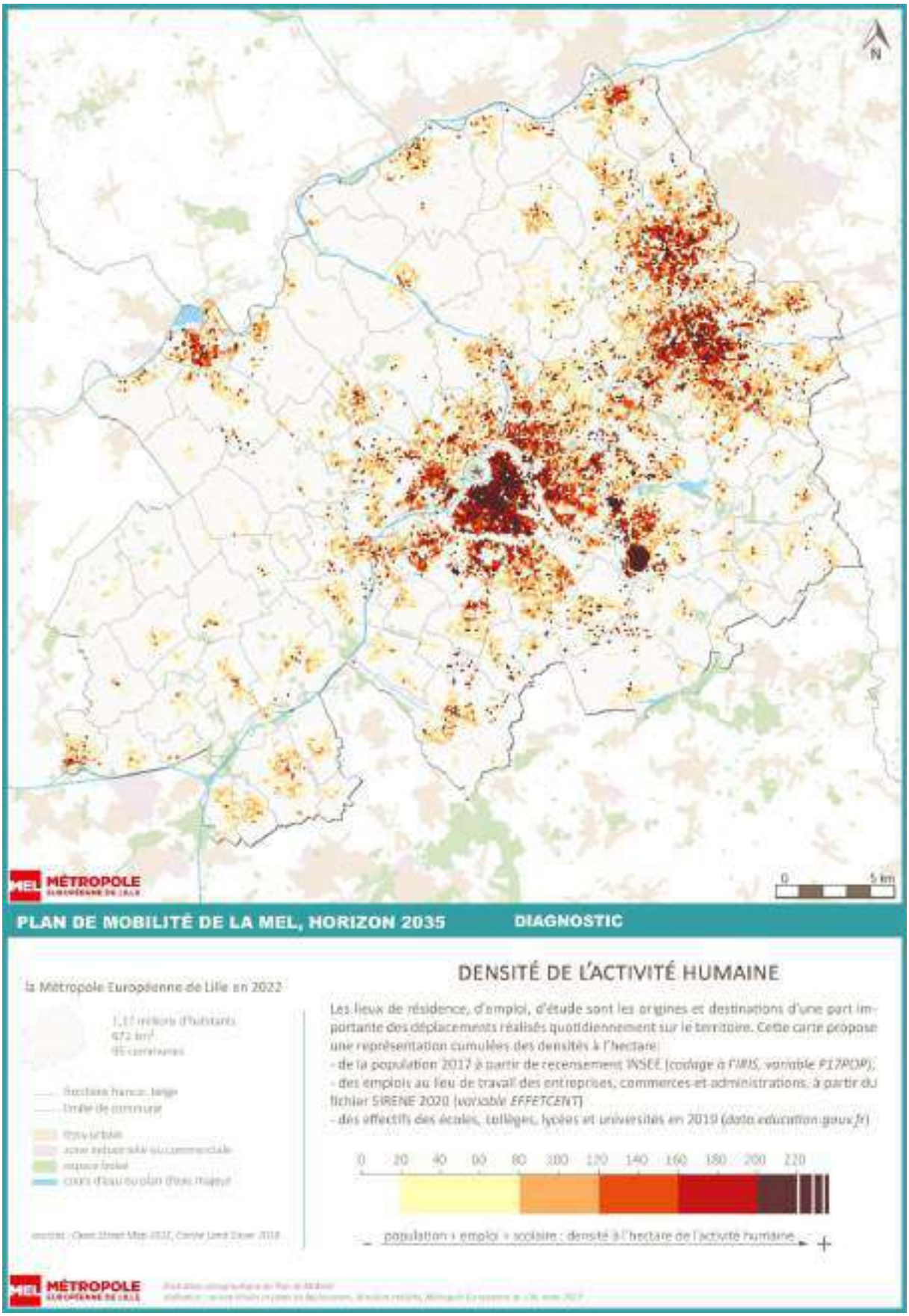


Source : Métropole Européenne de Lille

Un territoire multipolaire combinant espaces urbains denses et espaces ruraux

La Métropole Européenne de Lille est une métropole qui a comme particularité unique en France d'avoir une ville centre qui ne compte qu'à peine 20 % de sa population. Elle est structurée par un pôle urbain Lille-Roubaix-Tourcoing composée d'une trentaine de communes caractérisées par une continuité du bâti, dont la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq (créée en 1970), des pôles secondaires en périphérie du pôle central (Armentières, La Bassée, Halluin, Seclin) et de petites communes. Sa structuration autour de plusieurs centralités urbaines la distingue des autres métropoles : on parle de « multipolarité » ou de « polycentrisme ». Ainsi, les agglomérations de Lille, Roubaix et Tourcoing forment un cœur métropolitain qui interagit quotidiennement avec des espaces à forte composante naturelle et agricole situés à proximité. Cette particularité a des conséquences fortes en matière de mobilité, d'autant que la Métropole Européenne de Lille concentre de multiples équipements de rayonnement régional et métropolitain (universitaires, hospitaliers, culturels, sportifs, commerciaux, etc.). Les territoires de la Métropole Européenne de Lille n'ont jamais eu des profils de mobilité aussi différenciés qu'aujourd'hui : pour les habitants de Lille, la part des déplacements réalisés en voiture, en baisse, est de 31 % ; pour ceux du périurbain, elle atteint 64 % et tend à augmenter.

Version projet



Source : Métropole Européenne de Lille

Une population encore jeune malgré une dynamique de vieillissement



Source : Métropole Européenne de Lille

La Métropole Européenne de Lille se caractérise par une population plus jeune (moins de 20 ans) que la moyenne nationale. En effet, d'après l'INSEE, en 2018, avec 318 000 habitants de moins de 20 ans, soit 27.0% des métropolitains, la Métropole Européenne de Lille comporte, proportionnellement dans sa population, davantage de jeunes que la moyenne nationale (24.2%). Ce phénomène est également vrai, en comparaison avec bon nombre d'autres intercommunalités comme celles de Lyon (25.4%), d'Aix-Marseille-Provence (23.8%) ou encore le grand Paris (24.3%).

Toujours d'après l'INSEE, la population mineure de la Métropole Européenne de Lille est quasiment restée stable avec 23.9% en 2012 et 23.7% en 2017 en proportion de sa population, pour les moins de 18 ans, au sein de la Métropole Européenne de Lille.

En outre, la Métropole Européenne de Lille connait également, en proportion de sa population, une part moindre des habitants de plus de 55 ans (25.5%) par rapport à la moyenne nationale (32.4%, d'après l'INSEE en 2018). Ce phénomène est toujours aussi présent par rapport à d'autres intercommunalités comme celles de Lyon (26.1%), d'Aix-Marseille-Provence (32.2%) ou le grand Paris (25.7%).

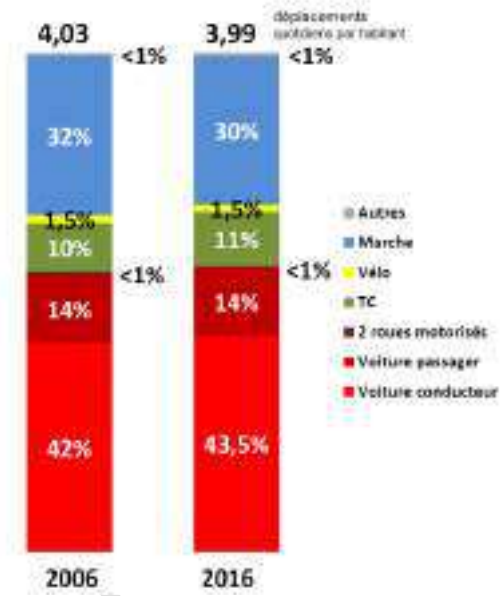
Toutefois, la Métropole Européenne de Lille ne fait pas exception au phénomène de vieillissement de la population observé à l'échelle nationale. La part des plus de 55 ans est passée de 23.8 % en 2012 à 25.5% en 2018.

Version pro

Stagnation du nombre de déplacements par habitant mais des évolutions dans les parts modales et les motifs

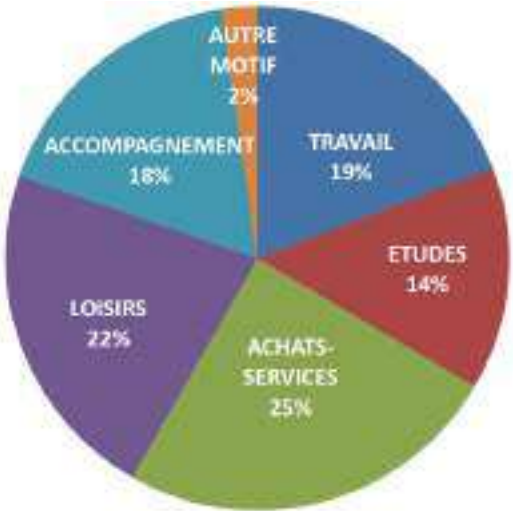
En 2016, un habitant de la Métropole Européenne de Lille âgé de 5 ans et plus, effectue près de 4 déplacements par jour soit autant que 10 ans auparavant. 4,1 millions de déplacements sont donc réalisés chaque jour par les habitants de la Métropole Européenne de Lille[6]. La plupart de ces déplacements sont réalisés en voiture, et la part des déplacements en voiture a même augmenté entre 2006 et 2016 (57 ,5% en 2016 contre 56 % dix ans plus tôt). Une baisse de la mobilité piétonne (30 % des déplacements en 2016 contre 32 % en 2006) et une légère hausse de l'usage des transports en commun (11 % contre 10 %) ont été observées, tandis que le vélo est resté à un niveau modeste (1,5% des déplacements).

Mobilité des habitants de la Métropole Européenne de Lille de 5 ans et plus, hors déplacements externes



Source : Métropole Européenne de Lille, Enquêtes Déplacements 2006-2016

Motifs des déplacements des habitants de la Métropole Européenne de Lille de 5 ans et plus, hors déplacements externes



Source : Métropole Européenne de Lille, Enquête Déplacements 2016

La mobilité quotidienne n'est pas dominée par les trajets domicile-travail : seulement un tiers des déplacements est lié au travail (19 %,-1 point par rapport à 2006) ou aux études (14 %, +1 point par rapport à 2006). Les motifs « achats-services » et « loisirs » concernent près d'un déplacement sur deux (47 %), mais perdent 4 points par rapport à 2006, au profit de l'accompagnement : déposer ou aller chercher ses enfants à l'école, conduire un proche à la gare ou à l'hôpital, etc. (18 % en 2016).

[6] Enquête Déplacements (ED) 2016, concerne les déplacements internes et d'échange des habitants de la Métropole Européenne de Lille

Des infrastructures de transports nationales et internationales au profit d'une situation privilégiée

La Métropole Européenne de Lille est un territoire situé dans le Département du Nord et frontalier avec la Belgique à la fois avec des territoires flamands et wallons, avec lesquels un partenariat fort existe au sein de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. En outre, au regard des nouvelles missions confiées par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), et la définition des bassins de mobilité par la Région, la Métropole Européenne de Lille, en qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) existante co-construit des bassins de mobilité qui doivent nécessairement prendre appui sur une « réalité des flux » pour ensuite construire des solutions de mobilité à cette nouvelle échelle de référence. Ces solutions doivent être cohérentes et peuvent effectivement permettre aux habitants de ne plus dépendre exclusivement de la voiture.

La Métropole Européenne de Lille occupe une place fondamentale au sein du système urbain régional et transfrontalier. Son poids démographique (1,2 millions d'habitants, au sein de la communauté plus vaste de 2,1 millions d'habitants de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai), son importance économique et sa position de premier pôle d'emploi régional (plus de 530 000 emplois), la concentration de plusieurs fonctions internationales et régionales, confèrent à la Métropole lilloise un rôle moteur à l'échelle des Hauts-de-France.

Carrefour d'échanges et de transit connecté à l'ensemble des réseaux structurants de transport à de multiples échelles (régionale, nationale, internationale), l'attractivité et le dynamisme de la Métropole Européenne de Lille en matière économique, commerciale, culturelle, évènementielle, (etc.), engendrent quotidiennement une activité intense.

Lille dispose de gares TGV en connexion directe avec Londres, Bruxelles et Paris, l'infrastructure grande vitesse étant aussi utilisée par des services TER-GV pour relier les autres pôles régionaux. Un aéroport international, un port intérieur avec deux plateformes trimodales, ainsi qu'une gare routière d'envergure régionale, nationale et européenne connectent la Métropole avec le reste de l'Europe et du territoire national.

La Métropole Européenne de Lille est au cœur d'un bassin de mobilité transfrontalier avec des relations intenses – et en croissance – avec les agglomérations voisines, françaises comme belges. Les mobilités d'échanges (c'est-à-dire entre la Métropole Européenne de Lille et les territoires voisins) représentent 15 % du nombre total de déplacements des habitants de la Métropole Européenne de Lille mais 25 % des consommations énergétiques du transport de voyageurs[7].

D'importantes infrastructures et services de transports à disposition des métropolitains

La Métropole lilloise est desservie par 5 autoroutes radiales, qui s'inscrivent dans un réseau autoroutier essentiellement gratuit et connecté au Nord, Pas de Calais et à la Belgique. Ce réseau irrigue la Métropole en son cœur puisqu'il passe à quelques centaines de mètres de l'hyper-centre de Lille. Disposant historiquement de la compétence voirie, la Métropole Européenne de Lille a récupéré, depuis 2017, la gestion et l'entretien des routes départementales sur son territoire qui sont devenues des

[7] Métropole Européenne de Lille / DEEM (Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités) 2016

Version projet

routes métropolitaines, comme le Grand-Boulevard, la Rocade Nord-Ouest et le contournement Est de Roubaix.

La Métropole lilloise est desservie par une étoile ferroviaire à 6 branches et 34 gares. L'offre TER a été renforcée et cadencée en 2019 par la région Hauts-de-France. À l'échelle métropolitaine, le réseau de transport en commun urbain est constitué de 2 lignes de métro, 2 lignes de tramway, 140 lignes de bus dont 12 LIANES[8]. Cette offre est complétée par 12 parcs relais d'un total de 5300 places de stationnement répartis au niveau de pôles d'échanges multimodaux. En complément, la Métropole Européenne de Lille dispose d'un réseau de 223 stations de vélos en libre-service et de 2200 vélos, ainsi que 33 abris à vélo sécurisés en correspondance avec des stations de métro, de tramway, de bus ou de TER. La carte Pass Pass permet de voyager sur l'ensemble du réseau de la Métropole Européenne de Lille (métro, bus, tramway, V'Lille, TER) et l'intégration tarifaire permet de passer librement du réseau Ilévia au réseau TER à l'intérieur de la Métropole Européenne de Lille avec le même titre de transport. Par ailleurs, la carte Pass Pass permet, en chargeant les titres correspondants, de voyager non seulement sur l'ensemble du réseau de la Métropole Européenne de Lille mais également dans 8 autres réseaux des Hauts-de-France (TER, Arc-en-Ciel, Oscar, Réseau interurbain de l'Aisne, TUC, Marinéo, Transvilles, TADAO, DK'Bus Marine, Imag'in) et 5 autres offres de mobilité (Stationnement vélo (TER), V'Lille, Vel'in, Citiz, Pass Pass électrique).

Pour ce qui est de la mobilité partagée, Citiz Lille-Arras propose 37 stations d'autopartage dans la Métropole, et 6 autres à Arras, offrant 90 véhicules répartis sur la Métropole Européenne de Lille. Par ailleurs, deux plateformes de covoiturage – Pass Pass covoiturage et Ilévia Covoiturage – permettent de mettre en relation les covoitureurs qui souhaitent un trajet en voiture à plusieurs. Il existe également sur Roubaix une expérimentation depuis 2021, d'un service de trottinettes et vélos électriques en libre-service[9] (TIER). Enfin, la Métropole Européenne de Lille dispose également d'un patrimoine de 28 parkings en ouvrage pour un total de plus de 18 000 places.



Source : Métropole Européenne de Lille

[8] Nom commercial des lignes de Bus à Haut Niveau de Service du réseau Ilévia, « Ligne A Niveau Élevé de service »

[9] Appel à manifestation d'intérêt de la Ville de Roubaix pour une expérimentation d'un an qui a débuté en septembre 2021

Des actions spécifiquement menées en faveur des personnes en situation de mobilité réduite

La loi du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées établit l'obligation d'adapter tous les services publics aux besoins d'accessibilité des personnes à mobilité réduite. La situation de mobilité est définie de manière à englober l'ensemble des situations pouvant affecter la capacité de se déplacer librement. Elle renvoie donc tout autant aux situations de handicaps permanents (moteurs, visuels ou cognitifs) qu'aux situations liées au cycle de vie (enfants, seniors, femmes enceintes), ou aux situations temporaires (personnes transportant des charges lourdes, des bagages ou temporairement handicapées par une blessure, par exemple…). La Métropole de Lille doit notamment garantir l'accessibilité de l'espace public et des transports en commun. L'objectif est surtout de permettre aux personnes à mobilité réduite d'exercer pleinement leur droit à la mobilité en apportant une solution à tous les obstacles qu'ils puissent rencontrer sur chacune des étapes de leurs déplacements.

Transports en commun

Les réseaux de métro et de tramway ont été conçus de plain-pied pour éviter qu'il y ait une différence de niveau entre le quai et le véhicule. Toutes les stations sont équipées d'ascenseurs, cependant les dix stations aériennes comportent des portes battantes pouvant représenter encore un obstacle pour les personnes à mobilité réduite. L'intégralité de la flotte de bus est équipée d'un bandeau pour faciliter l'accès aux personnes équipées d'un fauteuil roulant. Des places doubles réservées aux personnes à mobilité réduite sont présentes dans tous les trains et un tiers des bus. Pour les personnes les plus en difficultés, un service de transport (Handipole) entièrement adapté est réservé aux personnes munies d'un justificatif (carte CMI ou CES). Près de 140 000 trajets sont réalisés chaque année à travers ce service, principalement par des personnes équipées d'un fauteuil pour des déplacements liés au travail.

Espace public

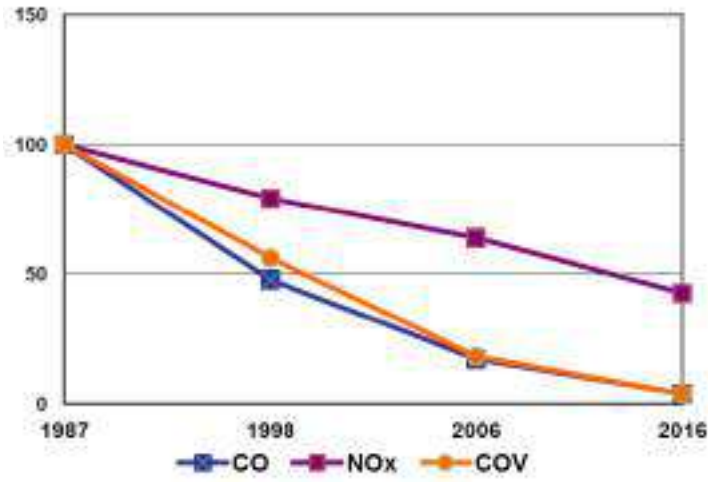
Les personnes à mobilité réduite peuvent difficilement accéder aux différents modes de transport disponibles (voiture, transports en commun) s'ils ne peuvent pas se déplacer confortablement dans l'espace public. Depuis 2005, la Métropole de Lille intègre la « conception universelle » dans tous ses travaux de réaménagement et de réfection de l'espace public. Cette démarche consiste à prendre en compte les besoins des publics les plus fragiles : assurer une largeur minimale des trottoirs, équiper les trottoirs de rampes pour les fauteuils roulants ; moduler les feux tricolores pour donner plus de temps pour traverser aux personnes âgées ; ou encore installer des bancs permettant de faire des pauses pendant son trajet. Ces mesures répondant à un besoin d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, offrent en même temps plus de confort à l'ensemble des usagers.

Une mobilité quotidienne centrée autour des modes routiers rendant difficile la maîtrise des émissions de Gaz à Effet de Serre et de polluants locaux

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

Le territoire métropolitain présente un bilan mitigé en matière de nuisances liées à la mobilité. En effet, les progrès technologiques (motorisation des véhicules plus propre) ont engendré une forte baisse des émissions de polluants de l'air (pollution locale) qui compense encore la hausse des déplacements en automobile (+82 000 véhicules chaque jour).

Évolution entre 1987 et 2016 des émissions de CO, NOx et COV des déplacements internes réalisés en voitures particulières par les métropolitains



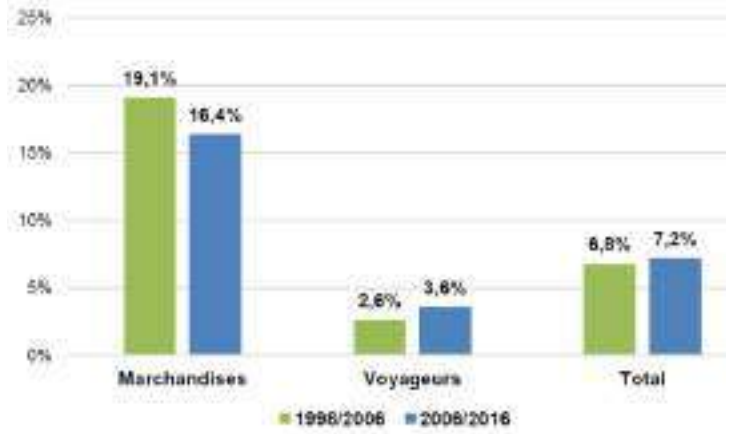
Source : Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités 2016 de la Métropole Européenne de Lille

En 30 ans, le volume de polluants locaux émis par les voitures particulières des résidents de la Métropole Européenne de Lille pour leurs déplacements internes à la Métropole Européenne de Lille a nettement baissé : -96% pour le monoxyde de carbone (CO) et les Composés Organiques Volatiles (COV) et -57% pour les oxydes d'azote (NOx)[10]. Cependant, si les particules fines ont baissé de 68% depuis 1998, elles restent plus élevées de 23% par rapport à 1987. Aussi, le secteur des transports, notamment routiers, reste un contributeur important à la pollution atmosphérique locale, en engendrant 60 % des émissions d'oxydes d'azote et 30 % des particules fines[11]. Par ailleurs, 40% des émissions directes de Gaz à Effet de Serre (GES) du territoire sont imputables au transport routier (bilan carbone territoire de la Métropole Européenne de Lille 2019). La croissance des déplacements automobiles soutient une hausse continue des émissions de GES dans le domaine des transports. Le transport des marchandises, fortement dépendant des modes routiers, contribue aujourd'hui à hauteur du tiers des émissions de GES liés au transport dans la Métropole Européenne de Lille[12].

[10] Métropole Européenne de Lille / DEEM (Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités) 2016
[11] Atmo Hauts de France
[12] Métropole Européenne de Lille / DEEM (Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités) 2016

Les émissions de GES des trafics voyageurs et marchandises dans la Métropole Européenne de Lille ont augmenté de +6,8 % entre 1998 et 2006 et de nouveau de +7,2 % entre 2006 et 2016. La part du transport de marchandises dans les émissions de GES tend à augmenter sur le territoire, et pourrait continuer d'augmenter notamment en raison de la tendance à la hausse des livraisons à domicile, liée au boom du e-commerce. En 2016, les émissions de GES en lien avec du transport de marchandises proviennent à 40% du trafic interne, 31% de l'échange et 29% du trafic de transit.

Évolution entre 1998 et 2006 et entre 2006 et 2016 des émissions de GES des trafics de voyageurs et de marchandises de la Métropole Européenne de Lille



Source : Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités 2016 de la Métropole Européenne de Lille

Version projet

CHAPITRE 2. Mobilité, transport et aménagement du territoire

Version projet

2.1 Des besoins importants de mobilité pour une métropole dynamique, régionale, et transfrontalière

La dimension métropolitaine du territoire de la Métropole Européenne de Lille est incontestable par sa taille, son poids démographique, son importance économique en tant que premier pôle d'emploi régional et en tant que carrefour routier et « hub » ferroviaire, proche des grands ports européens (Anvers, Rotterdam, Dunkerque) et forte de sa dimension transfrontalière avec la Belgique.

Ainsi, en complémentarité avec les autres pôles urbains de la Région Hauts-de-France, l'enjeu est de répondre aux besoins de mobilité des habitants (étudiants, scolaires, retraités, etc.) et aux besoins de mobilité des actifs et futurs actifs pour accompagner le développement du marché de l'emploi en valorisant les spécificités du territoire. La Métropole Européenne de Lille attend 115 000 habitants et 80 000 emplois[13] supplémentaires à l'horizon 2035, qui eux aussi auront des besoins de mobilité auquel il faudra répondre. Ces perspectives de croissance démographique et économique engendreraient près de 500 000 déplacements supplémentaires. Comment répondre à ces besoins de mobilité tout en limitant l'étalement urbain ?

2.2 L'étalement urbain en voie de limitation

L'étalement urbain est une expression pour décrire ce qui se passe quand sont construits toujours plus de bâtiments et d'habitations, et que la ville s'étend et s'étale toujours plus loin du centre-ville en dévorant des espaces naturels et agricoles. Il existe un lien très fort entre la localisation des constructions (maisons, bâtiments d'entreprises, commerces, lieux de loisirs, etc.), la localisation des infrastructures de transports (routes, ponts, voies ferrées…) et les besoins de se déplacer qui en découlent. Le développement de grandes surfaces commerciales en périphérie des villes, aux aires de chalandises importantes, a accompagné voire encouragé ce phénomène. Ainsi, les citadins ont quitté et quittent encore les villes pour s'installer en périphérie dans les franges de l'agglomération ou dans des communes rurales, tout en continuant de travailler en ville. C'est ce qu'on appelle la périurbanisation : une commune périurbaine est une commune éloignée de la ville mais qui vit sous son influence, en particulier du point de vue de l'emploi.

Construire toujours plus loin des villes crée des besoins de déplacements plus importants, les distances de déplacement augmentent, notamment entre le lieu de travail et le lieu d'habitation, distances qui sont parmi les plus élevées. Ces déplacements sont alors souvent effectués en automobile car les zones peu denses ne sont que rarement desservies par des lignes de transports collectifs proposant une fréquence et une offre importante (TER, tramway, métro, BHNS) et que les longues distances à parcourir ne sont pas adaptées à l'usage des modes actifs tels que le vélo ou la marche.

Le territoire de la Métropole Européenne de Lille n'échappe pas à ce phénomène d'étalement urbain. Aujourd'hui, il s'agit de le limiter pour éviter les conséquences environnementales, sociétales et économiques. En effet, plus d'un million d'habitants sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, sont ou seront, exposés aux conséquences de ce modèle actuel : pollutions atmosphériques, précarité énergétique, effets directs ou secondaires des changements climatiques à venir. Les

[13] Projection INSEE (Omphale) entre 2016 et 2035 sur les 95 communes (scénario intermédiaire)

Version projet

documents de planification comme le Plan Local d'Urbanisme (PLU) ou le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), ont pour objectif principal de limiter cet étalement urbain et de proposer une vision d'avenir pour aider la ville à se rebâtir sur elle-même, à créer des quartiers plus compacts et mieux dotés en services pour éviter les déplacements. La localisation des emplois, des établissements scolaires et des habitats ; doit être plus que jamais pensée et réalisée en fonction des besoins des mobilités. La localisation des activités ne doit pas contribuer à créer plus d'étalement urbain, qui aurait pour conséquence de créer de nouveaux besoins de mobilités non justifiés. Ainsi le projet d'aménagement du territoire de la Métropole Européenne de Lille prévoit les espaces à préserver et les espaces qui seuls pourront accueillir de nouvelles activités dans un contexte national de lutte contre l'artificialisation des sols. Cette artificialisation sera limitée, grâce aux ambitions fixées par le Schéma de Cohérence Territoriale[14] et par l'application de la Loi Climat et Résilience (août 2021) qui prévoit en matière de lutte contre l'étalement urbain, de diviser par deux l'artificialisation des sols, d'ici 2030. Le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) devra être atteint d'ici 2050.

La mobilité dans les territoires peu denses

4 communes de la Métropole Européenne de Lille comptent plus de 60 000 habitants et regroupent 43% des métropolitains, tandis que 27 communes recensent moins de 2 000 habitants et représentent moins de 3% de la population totale. Ces communes, pour l'essentiel rurales, sont presque immédiatement localisées autour de la zone urbaine centrale. Par exemple, les communes des Weppes, de l'Armentiérois – vallée de la Lys et du Tourquennois – vallée de la Lys, sont desservies par au moins une ligne de bus, tandis que certaines bénéficient des services de TER. Les offres TER, bus, voiture et vélos sont interconnectées au sein de pôles d'échanges multimodaux : Armentières, La Bassée, Don-Saingin, etc. les habitants de ces deux territoires réalisent respectivement 3.98 déplacements par jour et 3.99 déplacements par jour. Ils se déplacent différemment du reste des habitants de la Métropole. L'usage de la voiture particulière en tant que conducteur ou passager est prépondérant et en progression, tandis que la pratique de la marche à pied s'est réduite.

Si les habitants des Weppes et de la Vallée de la Lys démontraient déjà une forte dépendance à l'égard de la voiture en 2006, celle-ci s'est encore renforcée. En effet, entre 2006 et 2016, la part modale de la voiture a progressé dans ces deux territoires. Pendant la même période, la marche à pied a fortement reculé, bien que cette réduction soit en partie compensée par une légère

[14] Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) approuvé lors du Comité Syndical du 10/02/2017, indique que « *la consommation d'espaces en extension urbaine s'élève au maximum à 135ha/an en moyenne pour les 20 ans à venir* » soit jusqu'en 2037, à l'échelle de la Métropole lilloise et pour l'ensemble des usages.

2.3 Un projet d'aménagement du territoire de la Métropole Européenne de Lille qui entend soutenir la mobilité durable

L'évaluation environnementale du SCoT de Lille Métropole montre qu'en 2013, un peu plus de 40% de la surface de la Métropole lilloise est artificialisée. Le constat en matière d'extension de la zone artificialisée démontre que le phénomène d'étalement urbain s'est poursuivi ces dernières années. Il s'est traduit par le développement en périphérie de tissus urbains, notamment d'habitations individuelles caractérisées par une architecture standardisée et s'inscrivant souvent en rupture des tissus environnants.

Le SCoT de Lille Métropole impose que le développement urbain, en renouvellement et en extension, soit prioritairement localisé à proximité du réseau de transport en commun, en offrant une bonne accessibilité piétonne aux stations et arrêts, ainsi qu'aux pôles de services des communes.

Ainsi, l'articulation entre urbanisation, pôles de services, transports en commun et centralité doit permettre d'assurer la vitalité aux centres des villes et des villages, ainsi qu'une utilisation des équipements essentiels à la qualité de vie des habitants. Le SCoT rappelle qu'il appartient aux PLU de définir des outils permettant d'atteindre les objectifs de localisation des opérations d'aménagement à proximité des transports et de niveaux à atteindre en termes de densités pour limiter l'étalement urbain. Le PLU à 95 communes aura à préciser, notamment, la délimitation des zones de densification au regard de l'analyse de la qualité de desserte en transports collectifs.

Les objectifs du SCoT en matière de mobilité

Concernant la mobilité de voyageurs, le SCoT de Lille Métropole ambitionne de réduire le trafic automobile interne pour une part modale de la voiture à près de 40 % ; privilégier une progression importante des transports collectifs afin de doubler leur part modale d'ici les vingt prochaines années et atteindre près de 20 % et développer l'utilisation des modes doux avec un objectif de 40 % de part modale dont environ 8 % pour le vélo. Pour les marchandises des objectifs ambitieux de part des modes ferroviaire et fluvial concrétisent cette orientation : passer de 10 % à 20 % pour le trafic d'échange de marchandises et de 20 % à 30 % pour le trafic de transit.

De plus, les orientations d'aménagement du SCoT précisent que les opérations d'aménagement doivent prendre en compte les innovations (nouvelles mobilités, développement de la mobilité électrique...) et doivent encourager les déplacements alternatifs à la voiture individuelle (autopartage en milieu urbain, espaces et aires de covoiturage...).

L'élaboration du PLU à 95 communes, devra donc permettre le développement futur de la Métropole Lilloise en respectant des principes :

- Celui de construire prioritairement au sein des espaces urbains existants, à partir d'opérations de renouvellement urbain (c'est-à-dire utiliser les terrains déjà construits, les « dents creuses » qui sont des terrains encore constructibles dans les espaces déjà urbanisés…) ;
- Celui qui consiste à « encadrer les extensions urbaines » (c'est-à-dire à limiter les constructions en dehors des zones déjà urbanisées afin de respecter les espaces à protéger), notamment en périphérie et identifier les infrastructures qui établissent les limites de l'urbanisation ;

Version

- Celui de rendre prioritaires les opérations d'aménagement autour des transports en commun lourds (train, métro, tramway, BHNS), des espaces déjà accessibles et des centralités (espaces concentrant services, commerces et équipements publics) ;
- Et enfin celui de « définir les densités adaptées », ce qui veut dire : trouver les règles pour construire plus là où c'est possible dans les espaces déjà urbanisés et de construire moins (voire pas du tout) dans les espaces à préserver. Mais également définir des objectifs de densités adaptées au contexte particulier de la performance de la desserte en transports collectifs.

Planification urbaine, aménagement du territoire et régulation de la mobilité apparaissent plus que jamais comme étroitement liés. Il en va de même du transport de marchandises, notamment du point de vue des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers.

Le code de l'environnement impose une évaluation environnementale du Plan De Mobilité (articles L 122-4 et suivants et R122-17 du code de l'environnement). L'évaluation environnementale est une démarche à mener en lien avec l'élaboration du Plan De Mobilité. Elle doit conduire à élaborer un document dont les actions auront l'impact négatif le plus faible possible sur l'environnement. Il sera composé de 9 enjeux que sont le climat et les changements climatiques, le contexte énergétique, la qualité de l'air, les nuisances sonores, le milieu humain, le patrimoine naturel et la biodiversité, le paysage et le patrimoine culturel, l'eau et les risques.

2.4 Le transport de marchandises et la logistique sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille

Le transport de marchandises peut être réalisé par la route au moyen de Poids-Lourds (PL) ou de Véhicules Utilitaires Légers (VUL), par le fer ou par le fluvial. Le trafic quotidien de marchandises sur le périmètre de la Métropole actuel de 95 communes est de 16 millions de tonnes.km[15] en 2016.

En terme de répartition des flux de marchandises, le trafic interne ne représente que 13% des volumes, tandis que trafics d'échange et de transit représentent respectivement 37 % et 49 % du total. Si le mode routier est quasiment le seul mode d'acheminement pour le trafic interne, la part des modes alternatifs (ferroviaire, fluvial) est de 8% pour l'échange et atteint 22% pour le transit.

Répartition des flux de transport de marchandises				
Type de flux	en tonne.km		répartition des volumes par mode	
	volume	répartition	fer/fluvial	route
Interne	2 100 000	13%	0,40%	99,60%
Échange	6 000 000	37%	8%	92%
Transit	7 900 000	49%	22%	78%
Ensemble	16 000 000	100%	14%	86%

Source : Construction des objectifs du Plan De Mobilité 2035 – Métropole Européenne de Lille 2021

[15] Donnée 2016 établie sur un périmètre de 85 communes et actualisée au périmètre Métropole Européenne de Lille actuel pour élaborer les objectifs de mobilité à 2035

Version projet

Le trafic routier est le mode principal utilisé par le transport de marchandises en tonne.km. En matière de véhicules.kilomètres, les VUL contribuent à 31% de la circulation routière de marchandises en moyenne[16] et donc 69% par des poids lourds. Seulement un quart du trafic poids lourds dans la métropole relève du trafic interne. Pour le reste, il est constitué de trafics d'échange entre la Métropole et l'extérieur (35 %) et à 39 % du trafic de transit.

À l'inverse, les VUL sont avant tout utilisés pour assurer un transport local : la moitié du trafic VUL est interne à la Métropole, seulement 8 % relèvent du trafic de transit.

Les flux routiers : répartition par type de véhicules		
Type de flux	en véhicule.km	
	Poids lourds (PL)	Véhicule Utilitaire Léger (VUL)
Interne	26%	51%
Échange	35%	41%
Transit	39%	8%

Source : Métropole Européenne de Lille / Cerema Actualisation 2016 de l'enquête cordon 2007

Le trafic de transit en Poids Lourds (PL) sur la Métropole est resté stable entre 2007 et 2018[17] aux alentours de 40% des poids lourds qui circulent sur la Métropole Européenne de Lille. Il se concentre principalement sur 2 corridors (A1/A22 et A1/A27) qui représentent à eux seuls près des 2/3 du trafic de transit PL.

Les poids lourds qui circulent en transit mais également en échange avec la Métropole Européenne de Lille, circulent essentiellement en dehors des heures de pointe de la circulation générale. Environ 70% des PL en échange ou transit sur la Métropole Européenne de Lille sont immatriculés en France (45%) et en Belgique (26%) et 30% sont donc des véhicules étrangers (hors Belgique).

Concernant les flux de marchandises en ville (c'est-à-dire hors flux de transit), ils sont composés pour la moitié d'entre eux des déplacements de particuliers ramenant leurs achats, puis en grande partie des livraisons et expéditions des établissements (40%) et enfin de flux dits « annexes » (soit la collecte des déchets, les flux du bâtiment et des travaux publics, service postaux, déménagements, etc.). Les établissements de la Métropole Européenne de Lille génèrent près de 587 000 mouvements par semaine, dont 45 % pour Lille et sa périphérie, 30 % pour Roubaix-Tourcoing et leur périphérie et 30 % pour le reste de la Métropole.

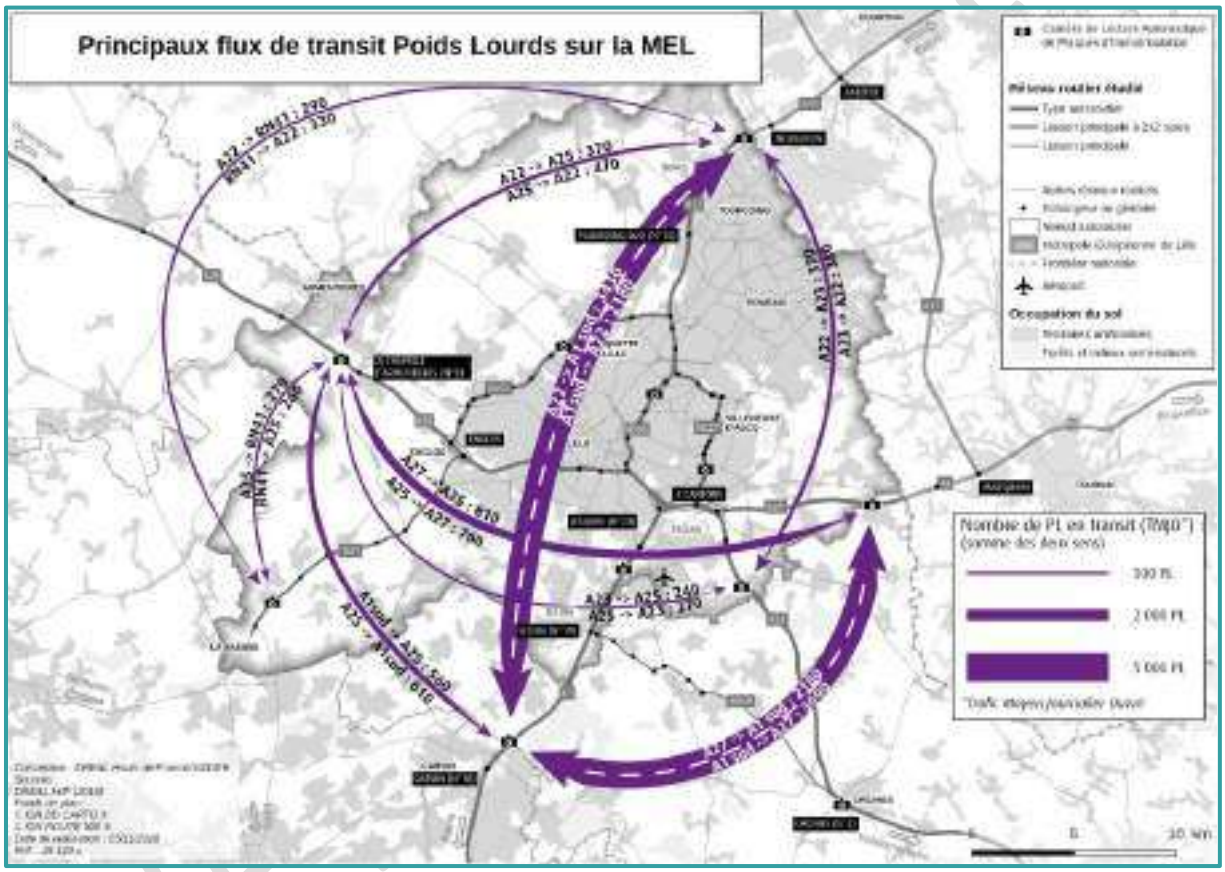
S'ils sont parfois sources de nuisances (pollution atmosphérique, bruit, insécurité routière), ces flux demeurent indispensables au bon fonctionnement et à l'alimentation en biens de la Métropole : même les livraisons ou enlèvements de marchandises au sein des entreprises sont en très large majorité, dédiés à la vie des habitants de la Métropole, qu'il s'agisse des flux liés aux activités tertiaires, au commerce de

[16] Actualisation de l'enquête cordon 2007 (périmètre de la Métropole Européenne de Lille à 95 communes)

[17] Enquête cordon de 2007 et enquête Lecture Automatique de Plaques d'Immatriculation 2018- Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

Version projet

détail, à la grande distribution, à l'agriculture et à l'artisanat-services. Par ailleurs, les flux liés au commerce de gros et aux activités logistiques, s'ils ne sont pas uniquement liés à l'approvisionnement de la Métropole y contribuent en grande partie, puisque les entrepôts et plateformes situés à la périphérie de l'agglomération sont les points de départs des tournées de livraisons en ville. Enfin, les flux des entreprises industrielles, même s'ils ne jouent pas un rôle prépondérant dans l'alimentation de la Métropole, sont d'importants pourvoyeurs d'emplois participant au rayonnement et à l'attractivité du territoire.



Source : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Hauts-de-France 2018 / Enquête de circulation par caméras de Lecture Automatique de Plaques d'Immatriculation (LAPI)

Les récentes données collectées sur les flux de marchandises ont souligné une forte augmentation des flux de livraison Véhicules Utilitaires Légers (VUL). En 2016, sur les 174,8 milliards de tonnes kilomètres réalisées par le pavillon français, les VUL ont représenté 13,6% du tonnage kilométrique, contre seulement 9,2% en 2000[18]. Cette hausse importante s'explique par la forte croissance du e-commerce et du volume de livraisons associées. La croissance des volumes de marchandises à livrer combinée au recours accru à des véhicules utilitaires légers- transportant de moins en moins de produits à chaque trajet – augmentent le nombre de kilomètres parcourus par les livreurs, et accentuent ainsi les nuisances générées par le transport de marchandises (émission de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques).

[18] Rapport mission gouvernementale Véhicules Utilitaires Légers (2018)

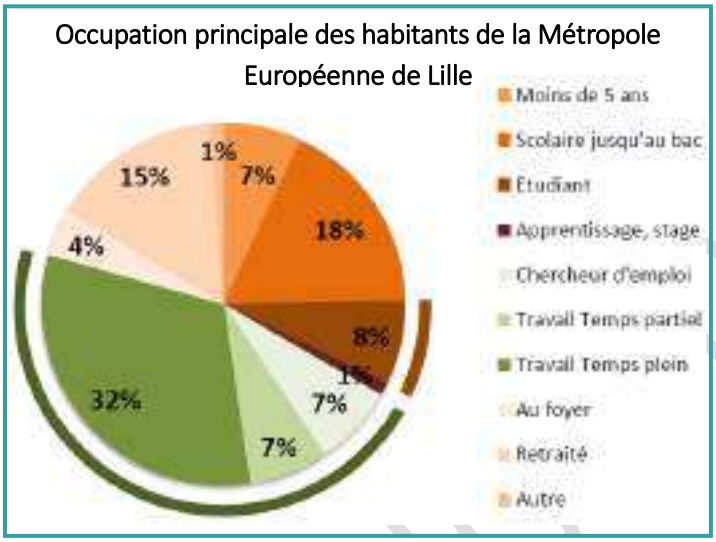
Version projet

CHAPITRE 3. Des besoins et des pratiques de mobilité différenciées selon les publics

Version projet

Les comportements de mobilité des métropolitains ne sont pas homogènes, mais évoluent selon la position dans le cycle de vie (enfance, adolescence, âge actif, retraites, etc.). Ils peuvent également varier en fonction de situations spécifiques se traduisant par des besoins particuliers liés aux conditions sociales ou sanitaires. Ces différences de comportements de mobilité observées au sein de la population sont alors la résultante d'une rencontre entre une diversité de besoins (demande) et une variété des moyens de transports à disposition de chaque catégorie (offre accessible).

3.1 Les déplacements à destination du travail : la voiture est encore reine



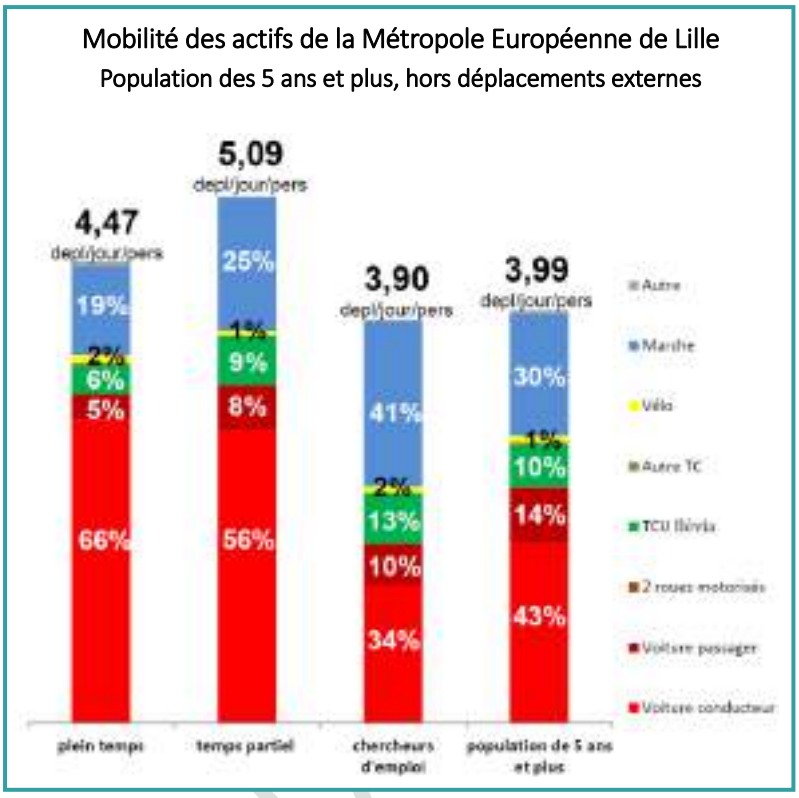
Source : Métropole Européenne de Lille, Enquête Déplacements 2016

La Métropole Européenne de Lille compte 510 000 actifs[19] qui représentent 46% de la population totale, dont 32 % d'actifs à temps plein, 7 % d'actifs à temps partiel et 7 % de personnes en recherche d'emploi. Lille constitue le principal bassin d'emploi à l'échelle de la métropole, en accueillant chaque jour 97 000 déplacements à destination du travail, dont près des deux-tiers proviennent du reste de la Métropole. Cependant, en regroupant les villes de Tourcoing, Roubaix et les communes avoisinantes, ce volume représente 95 000 déplacements liés à l'emploi et est équivalent à celui de Lille. Cela montre que la Métropole Européenne de Lille a la spécificité d'être structurée autour de plusieurs pôles d'activités : c'est une métropole multipolaire.

[19] INSEE / Définition « population active » : La population active regroupe la population active occupée (appelée aussi « population active ayant un emploi ») et les chômeurs.

Une mobilité préoccupante du point de vue environnemental

Un actif métropolitain réalise en moyenne 4,47 déplacements par jour, il est donc plus mobile qu'un habitant moyen (3,99 déplacements). Les actifs réalisent les deux-tiers de leurs déplacements quotidiens en voiture, principalement en tant que conducteur. Ils se déplacent plus souvent en voiture et moins souvent à pied et en transport en commun que le reste de la population. Un actif en situation d'emploi passe ainsi bien plus de temps en voiture qu'un métropolitain moyen : de 41 minutes (actif à temps partiel) à 56 minutes par jour (actif à temps plein) contre 30 minutes seulement pour la moyenne des métropolitains.



Source : Métropole Européenne de Lille, Enquête Déplacements 2016

Les actifs réalisent 527 000 déplacements à destination du travail par jour. Un déplacement domicile-travail est bien plus long qu'un déplacement moyen (5,7 km contre 2,9 km à vol d'oiseau), et très majoritairement réalisé en voiture (72%). Ainsi, pour les déplacements internes des métropolitains : le motif « travail » ne représente que 19% de l'ensemble des déplacements, 34% des distances parcourues et 42% des émissions de gaz à effet de serre (1er motif émetteur de GES).

De plus, le mode de déplacement utilisé pour se rendre au travail oriente considérablement le choix des modes utilisés pour les motifs des autres déplacements (loisirs, achats, accompagnement, etc.) réalisés au cours de la journée. Le recours à l'automobile devient alors un réflexe. Ainsi, les actifs à plein temps sont les plus grands utilisateurs de la voiture particulière, ils réalisent deux-tiers de leurs déplacements en voiture en tant que conducteurs. Les actifs à temps partiel, qui sont très majoritairement des femmes (78%), réalisent plus de déplacements que les actifs à temps plein au cours de leur journée (5,1 contre 4,5), notamment des déplacements d'accompagnement (amener les enfants à l'école, etc.), et ont un peu plus souvent recours à la marche ou aux transports en commun. Les personnes en recherche d'emploi réalisent, en revanche, moins de déplacements par jour (3,9) et utilisent presque deux fois moins souvent la voiture que les actifs occupés. D'ailleurs, seuls 57 % d'entre eux ont le permis de conduire, contre 75 % à 92 % pour les actifs à temps partiel et à temps plein.

Des progrès insuffisants dans les pratiques de mobilités des actifs

Entre 2006 et 2016, le nombre total de déplacements à destination du travail effectués en voiture a diminué de 6%, au profit des transports en commun notamment. Cette réduction pourrait paraitre encourageante d'un point de vue environnemental. Cependant, la distance moyenne de ces

Version p

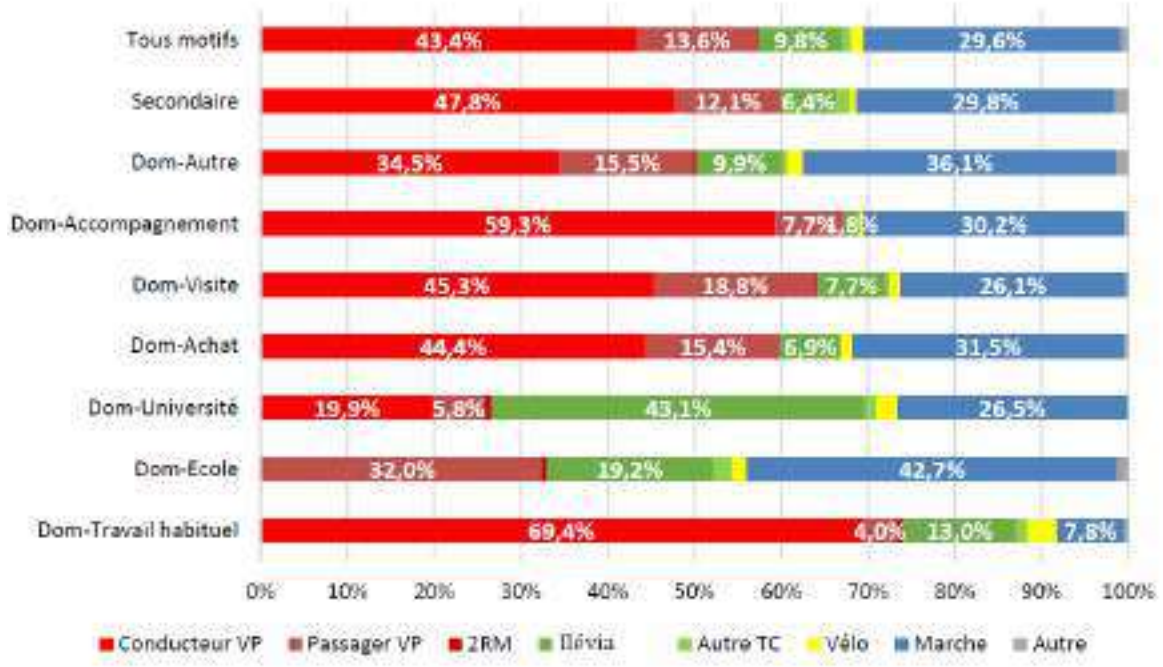
déplacements s'est accrue de 10%, et le nombre de personnes dans chaque voiture se rendant au travail a diminué de 3 %. Au final, le trafic automobile des déplacements vers le travail est resté stable (-0,3% entre 2006 et 2016).

3.2 Des pratiques de mobilité différentes chez les jeunes et les séniors

La Métropole Européenne de Lille compte près de 290 000 scolaires et étudiants qui représentent respectivement 18% et 8% de la population totale. Ces deux catégories, en particulier les scolaires, sont moins mobiles qu'un habitant moyen. En revanche, ils présentent des comportements de mobilité plus vertueux : un étudiant réalise en moyenne 7 déplacements sur 10 à pied ou en transports en commun, les scolaires un peu plus de 5 déplacements sur 10. En comparaison, un habitant moyen réalise seulement 4 déplacements sur 10 à pied ou en transports en commun, laissant une plus grande place à l'automobile dans son quotidien. Les étudiants habitent principalement à Lille intramuros et Villeneuve d'Ascq, alors que les scolaires, eux, sont beaucoup plus dispersés sur l'ensemble du territoire métropolitain. Cette répartition géographique explique en partie que les étudiants empruntent davantage les transports en commun que les scolaires, en sachant que l'offre de transports en commun est particulièrement riche au cœur de l'agglomération.

Les déplacements liés aux études sont particulièrement vertueux…

Parts modales des habitants de la Métropole Européenne de Lille de 5 ans et plus, selon les motifs combinés*



*Motifs combinés : prise en compte des 2 extrémités du déplacement Ex : Domicile-travail et Travail-domicile sont regroupés
Motif secondaire : sans extrémité au domicile

Source : Métropole Européenne de Lille, Enquête Déplacements 2016

Les scolaires et les étudiants réalisent 589 000 déplacements domicile-étude par jour, soit 14% du total des déplacements des métropolitains. 43% des déplacements des étudiants à leurs domiciles sont

réalisés en transports en commun, mode le plus utilisé pour ces déplacements, et 26,5% à pied. La voiture est alors utilisée dans 25 % des cas. Les scolaires, eux, recourent principalement à la marche (43%) et aux transports en commun (19%) pour se rendre à l'école. La voiture, en tant que passager, est toutefois utilisée dans près d'un cas sur trois (32 %).

… mais n'évoluent pas dans la bonne direction

La part des déplacements liés aux études a légèrement augmenté entre 2006 et 2016 pour passer de 13% à 14% du total des déplacements. Dans la même période, les pratiques de mobilité des scolaires et des étudiants ont tendance à évoluer de manière un peu moins vertueuse. La part modale de la marche chez les scolaires a fortement diminué (- 5 pts) en faveur de la voiture (en tant que passager, + 5 pts) et des transports collectifs urbains (+2 pts). Les étudiants, eux aussi, utilisent davantage la voiture en tant que conducteurs (+ 4 pts), alors que leur usage des transports collectifs urbains demeure stable depuis 2006 (31%).

Des séniors qui utilisent beaucoup la voiture et peu les transports collectifs

La Métropole Européenne de Lille compte près de 300 000 « séniors » de 55 ans et plus[20]. En 2016, ils réalisent en moyenne 3 déplacements sur 10 à pied (ce qui est dans la moyenne des métropolitains) et 1 sur 20 en transport en commun (ce qui est deux fois moins que la moyenne des métropolitains avec 1 déplacement sur 10) et plus de 6 déplacements sur 10 en voiture (ce qui est plus que la moyenne des métropolitains : 62% contre 57% pour la moyenne des métropolitains). Les plus de 55 ans d'aujourd'hui sont sensiblement plus motorisés que les seniors d'il y a 10 ou 20 ans. Ils possèdent davantage, y compris chez les femmes, le permis de conduire au fil des décennies.

Évolutions des 55 ans et plus entre 2006 et 2016



Source : Métropole Européenne de Lille, Enquête Déplacements 2016

Entre 2006 et 2016, cette tranche de population, qui compte de plus en plus de personnes (+ 9%) du fait du vieillissement de la population, circule davantage en voiture (avec +6% de mobilité et +11% de part modale voiture). En 2016, les métropolitains âgés de 55 ans et plus (ex : baby-boomers et néo-papy-boomers) réalisent chaque jour 120 000 déplacements en voiture de plus qu'en 2006 (+ 30% d'augmentation) alors que l'augmentation globale est de + 90 000 déplacements à l'échelle métropolitaine. Leur attachement à une mobilité en voiture conducteur est fortement ancré.

[20] INSEE 2018

L'utilisation des transports en commun se maintient alors que l'usage de la marche diminue. En effet, la pratique de la marche augmente légèrement avant de chuter fortement en vieillissant.

3.3 Moins de déplacements et un territoire de vie restreint pour les habitants des quartiers prioritaires

La Métropole Européenne de Lille dénombre 26 quartiers prioritaires répartis sur 21 communes où habitent 360 000 personnes, soit 32% de la population totale. Ces habitants sont en moyenne moins mobiles et possèdent un territoire de vie plus restreint que le reste des habitants de la Métropole. La part des ménages sans voiture est beaucoup plus élevée que sur l'ensemble de la Métropole Européenne de Lille (40% contre 26 %). Ils possèdent moins souvent le permis de conduire, et se déplacent davantage à pied et en transports en commun. Un plus faible accès à la voiture particulière fait que, en moyenne, les distances parcourues par les habitants de ces quartiers sont plus courtes que celles parcourues par un habitant moyen. Le vélo et les deux-roues motorisés sont très peu utilisés malgré leur plus faible coût.

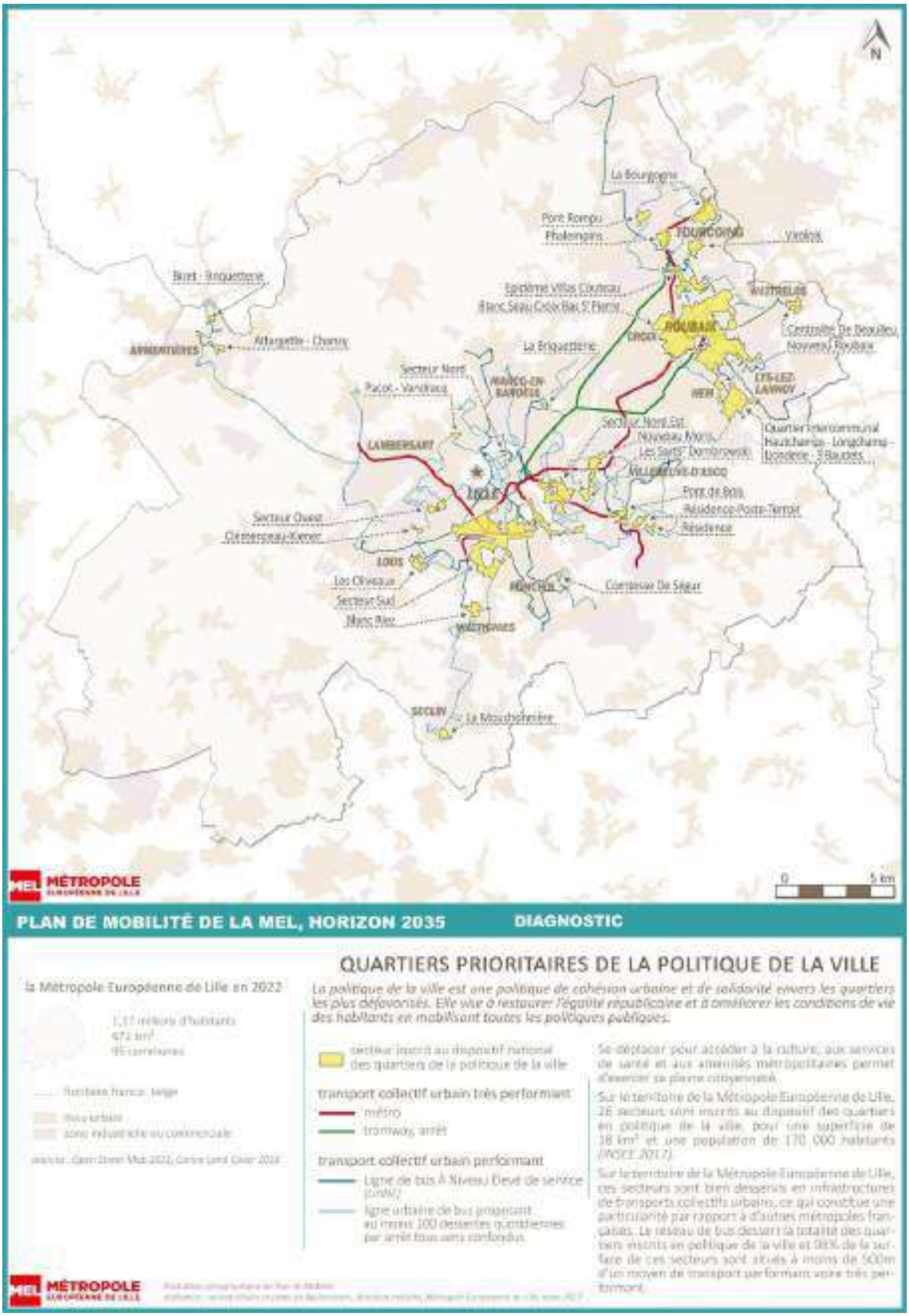
Au-delà de territoires spécifiques, accompagner la mobilité de l'ensemble des publics précaires

Sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, les Quartiers en Politique de la Ville (QPV) sont bien desservis en infrastructures de transports collectifs, ce qui constitue une particularité par rapport à d'autres métropoles françaises. Aussi, les personnes de ces quartiers présentent une mobilité spécifique, non attachée à des caractéristiques spatiales habituelle des QPV (absence d'infrastructures de transport, coupures urbaines, isolement spatial…) mais plutôt sociales qui s'y concentrent. Il est envisageable que les personnes aux mêmes caractéristiques sociales au sein du territoire métropolitain (hors QPV) auront des comportements de mobilité similaires, voire plus accentués (moins mobile) si leur bassin de vie présente une offre plus faible en transports collectifs. Sur cette base, il convient d'élargir le spectre d'intervention en matière de mobilité solidaire à ces publics précaires qui sont sur l'ensemble du territoire : se déplacer pour accéder à la culture, aux services de santé et aux aménités métropolitaines permet d'exercer sa pleine citoyenneté.

Aujourd'hui, une tarification solidaire pour les métropolitains existe pour lever pour partie le coût du transport en tant que frein à la mobilité. Ainsi, pour les moins de 18 ans, la gratuité des transports est appliquée depuis le 1er janvier 2022, il existe également une offre d'abonnement mensuel en transports collectifs basée sur le quotient familial qui diminue les coûts de 4 à 15 fois pour les 18-25 ans et les plus de 65 ans, par rapport au coût d'un abonnement mensuel tout public ; et de 2 à 8 fois pour les 26-64 ans. Pour les demandeurs d'emploi et sous certaines conditions, ce coût peut être réduit de 8 fois par rapport au tarif d'abonnement mensuel classique.

Cependant, cette aide à la mobilité est très peu sollicitée par les bénéficiaires potentiels en lien avec leur méconnaissance probable des aides possibles, due pour partie à un manque d'accès à l'information ; ce constat interroge sur les modalités actuelles d'accès et de diffusion de l'information ainsi que sur l'accompagnement à la mobilisation concrète de ces aides.

Version projet



Source : Métropole Européenne de Lille

Version projet

CHAPITRE 4. L'évolution de la pratique automobile dans la Métropole

Version projet

L'automobile est de loin le premier mode de déplacement des habitants de la Métropole avec 43.5% des déplacements réalisés quotidiennement par jour en tant que conducteur et 14% en tant que passager. Plus de 2,35 millions de déplacements sont réalisés en voiture chaque jour par les habitants de la Métropole Européenne de Lille. Si la voiture est un mode généralement jugé très pratique pour se déplacer, elle engendre cependant de nombreux problèmes environnementaux (émissions de Gaz à Effet de Serre et de polluants atmosphériques), sociétaux (bouchons, accidents) mais aussi financiers (la voiture pèse sur le pouvoir d'achat des ménages et le budget des collectivités publiques).

4.1 Des métropolitains de plus en plus dépendants à l'égard de l'automobile

Des pratiques de mobilité toujours tournées vers l'usage de la voiture particulière

Les pratiques de déplacements et l'usage de l'automobile varient selon l'environnement et les modes de vie des habitants. Le mode de transport utilisé dépend en grande partie de la qualité des réseaux, de leurs niveaux de services associés mais aussi des tissus urbains et donc des densités de population, des emplois.

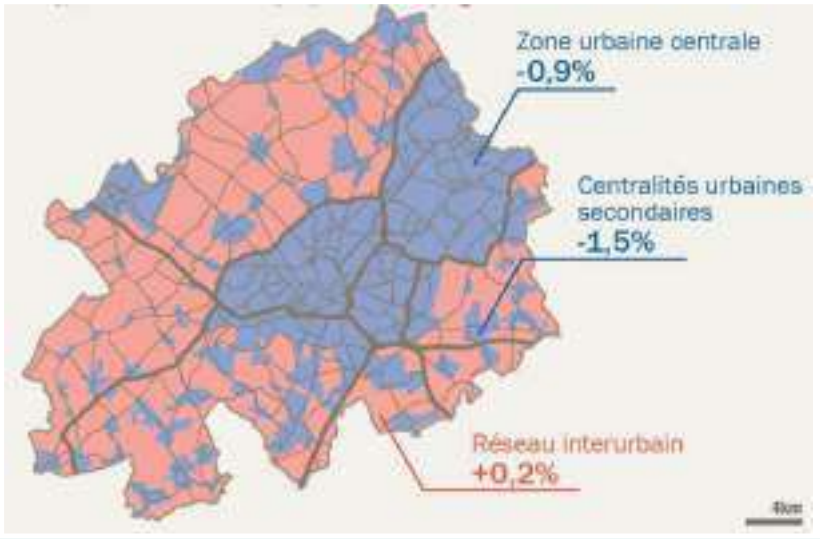
Après une baisse dans les années 2000, l'usage de l'automobile par les habitants de la Métropole est reparti à la hausse durant les années 2010. En 2016, avec 2.4 millions de déplacements par jour en voiture sur les 4.2 millions de déplacements par jour des habitants de la Métropole Européenne de Lille, la part modale de la voiture est de 57.5% soit 1.5% de plus qu'en 2006 (+ 82 000 déplacements). Ce sont notamment les plus jeunes (moins de 18 ans, en tant que passager) et les plus de 55 ans (conducteur mais aussi passager à partir de 65 ans) qui recourent plus souvent à ce mode pour leur déplacement, et ce, même pour des distances très courtes. En 2016, un déplacement en voiture dure 14 minutes et représente 3,5 km à vol d'oiseau. Par exemple, pour les déplacements de moins de 2 km, le nombre de déplacement à pied a diminué de plus de 80 000 entre 2006 et 2016 quand, dans le même temps, le nombre de déplacements en voiture (conducteur ou passager) sur ces courtes distances a augmenté de plus de 45 000.

Le patrimoine routier métropolitain est notamment composé d'environ 3 650 kilomètres de chaussées dont 200 kilomètres de réseau « hyperstructurant », de 9,5 millions de m² de trottoirs et places, de 660 ouvrages d'art et de 900 carrefours à feux. L'une des particularités du réseau routier métropolitain est son extrême diversité. Ainsi, 50 km de routes ont une configuration quasi autoroutière (Rocade Nord-Ouest, Voie Rapide Urbaine, …). À l'opposé, 2 000 kilomètres ont une vocation de desserte très locale, en milieu urbain ou rural. En outre, le pourcentage de voies apaisées (aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30 et voies 30) a augmenté de 85% en 10 ans (de 912 km en 2010 à 1 690 km en 2020).

Les différents réseaux routiers se chargent de trafics en fonction de leurs usages. Ceux-ci sont, en partie, déterminés avec les offres de linéaires de voiries, les réglementations, les congestions, les possibilités de stationnements et les propositions de déplacements en modes alternatifs .

Version projet

Tendances annuelles du trafic journalier entre 2015 et 2019
Par type d'environnement et par point de comptage



Source : Métropole Européenne de Lille, DIR Nord

Concernant les différents réseaux routiers, d'après l'observatoire de la circulation 2015-2019 de la Métropole Européenne de Lille, une baisse globale du trafic est constatée, entre 2015 et 2019, sur la zone urbaine centrale qui est constituée de Lille, Roubaix, Tourcoing et des communes de leur première couronne (de 14 973 véhicules en 2015 à 14 431 véhicules en 2019 soit une tendance annuelle de -0.9%). Ce phénomène est également constaté pour les centralités urbaines secondaires (de 8 341 véhicules en 2015 à 7 847 véhicules en 2019 soit une tendance annuelle de-1.5%). Le trafic du réseau interurbain est, quant à lui, toujours en légère hausse (de 9 056 véhicules en 2015 à 9 176 véhicules en 2019 soit une tendance annuelle de +0.2%), mais cette augmentation est moins marquée qu'en 2014 et a tendance à se stabiliser. Le réseau routier métropolitain reste globalement un réseau routier facilement accessible

Congestion routière : la gravité de la situation à nuancer

La lutte contre la congestion routière constitue une préoccupation constante qui a longtemps conduit la collectivité à construire de nouvelles infrastructures. Cependant, cette solution n'offre généralement qu'une amélioration temporaire des conditions de circulation. En effet, l'amélioration des conditions de circulation rend l'automobile plus attractive et encourage alors plus d'individus à l'utiliser provoquant progressivement le retour de la congestion. Aujourd'hui, la Métropole est dotée de réseaux routier et autoroutier bien fournis, le niveau de saturation des principaux axes (qui amènent les bouchons) est loin d'être parmi les cas les plus critiques en comparaison avec d'autres territoires, grandes métropoles comme petites et moyennes agglomérations françaises[21]. Entre 2006

Des plans pour améliorer les conditions de circulation

Le plan de circulation lillois réalisé en 2016, visait à limiter le trafic de transit dans le centre de Lille et préserver l'hypercentre des nuisances provoquées par la circulation automobile. À cette occasion, plusieurs voies routières du centre de Lille ont été mises en sens unique ; les vitesses de circulation également revues. Il a été le premier plan de circulation de la métropole de cette envergure à viser la réduction, en ville, de certains trafics automobiles.

[21] Voir par exemple TOMTOM Index 2017

Version projet

et 2016, la vitesse moyenne des déplacements au volant d'une voiture a légèrement baissé passant de 26 à 25 km/h[22].

La voiture peut être utilisée à meilleur escient qu'actuellement

L'utilisation partagée d'un véhicule permet de limiter l'occupation de l'espace par les véhicules et d'en limiter les impacts environnementaux. Pour mémoire, le nombre de voitures à disposition pour 1000 habitants est passé de 422 en 2006 à 477 en 2016. Ce partage peut se faire soit à des moments différents (autopartage), soit en même temps (covoiturage).



Source : 6T Bureau de recherche

L'autopartage peut se faire au sein d'une famille ou avec ses voisins, ou bien via des plateformes de mise en relation entre particulier ou encore via des sociétés qui proposent ce genre de services. Un véhicule en autopartage peut remplacer une dizaine de véhicules possédés par les ménages. Et l'on remarque qu'en pratique, les utilisateurs de l'autopartage ont tendance à ne louer un véhicule que lorsqu'ils en ont vraiment besoin, préférant la marche ou le vélo pour la réalisation des petits trajets du quotidien. Il y a actuellement un unique opérateur d'autopartage en station sur la Métropole Européenne de Lille, CITIZ LILLE ARRAS (ex Lilas Autopartage). Créé en 2007, il connait une croissance continue des clients et de l'usage : +14% utilisateurs, +14% de locations et kilomètres parcourus en 2019/2018. Début 2020, 90 voitures Citiz sont disponibles 24h/24 sur la Métropole Européenne de Lille réparties sur 11 communes et 36 stations avec une large gamme de véhicules. La Métropole Européenne de Lille finance l'ensemble des travaux d'aménagement des stations : signalisation au sol, achat et installation d'arceaux décidés par Citiz et les communes. Depuis 2016, la Métropole Européenne de Lille s'est engagée dans la valorisation de l'autopartage par la réalisation d'une signalétique dédiée sur l'ensemble des stations d'autopartage ainsi qu'une marque «MEL AutoLibre Service» libre d'opérateur afin de faciliter la venue de nouveaux opérateurs.

Le covoiturage est l'utilisation en commun d'une voiture entre personnes majeures pour un trajet commun. En 2016, 74% des trajets domicile travail étaient effectués en voiture et le taux d'occupation des voitures était de 1.06 personne (contre 1,31 tous motifs confondus). Le développement du covoiturage pour ces trajets constitue un vrai enjeu pour limiter les impacts environnementaux sur le territoire. Depuis 2019, la Métropole Européenne de Lille met en place une stratégie covoiturage portant sur plusieurs axes (communication, développement d'outils numériques, partenariat…) et notamment sur la poursuite d'aménagement d'aires de covoiturage. Débutée en 2015, cette stratégie se poursuit à raison de 2 à 3 aires aménagées par an, accompagnée d'une méthodologie d'analyse et de validation des sites étudiés ou proposés. Fin 2020, 15 aires ont été aménagées et représentent 309 places. Des outils d'information et de mise en relation des personnes souhaitant covoiturer existent au travers de

[22] Déplacement considéré de porte à porte (c'est-à-dire incluant la recherche du stationnement et les trajets à pieds pour rejoindre et quitter sa voiture) pour des déplacements internes à la Métropole Européenne de Lille, hors tournées et promenades.

Version p…

plateformes et d'applications mobiles dédiées à cet effet (ex : Ilévia covoiturage, Pass Pass covoiturage…).

Sur la base d'une nouvelle compétence d'Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (IRVE), depuis 2015, un premier réseau de bornes de recharge électriques de 47 bornes de recharge 3/22 kW a été déployé sur les communes de – 5000 habitants. Il se situe principalement sur les territoires des Weppes, de la Vallée de la Lys et le territoire Est de la Métropole Européenne de Lille. 6 bornes de 3 à 22 kW installées sur le parking Saint Philibert à Lomme en 2018 sont expérimentées et alimentées par des panneaux photovoltaïques. 13 bornes sont également installées dans des parcs relais et pôles d'échanges et d'autres installations sont en cours de finalisation.

Le développement d'infrastructures de recharge en soutien de la mobilité électrique

En 2016, moins de 1% des voitures particulières des habitants de la Métropole Européenne de Lille étaient hybrides ou électriques. Ce chiffre est cependant en constante augmentation, de plus en plus de véhicules de toutes les gammes sont désormais disponibles en électrique ou en hybride rechargeable. Selon les scénarios, entre 10 et 30% du parc de véhicules de la Métropole seront électriques en 2035.

La Métropole Européenne de Lille, qui s'est dotée de la compétence « Infrastructure de Recharge des Véhicules Électriques » en 2015, s'engage dans une refonte de sa stratégie en faveur de l'électromobilité en s'appuyant sur les 3 volets suivants :

1 – Accompagner les usagers et les acteurs du territoire vers l'électromobilité

2 – Être exemplaire sur le patrimoine métropolitain :

5% de places équipées dans les parcs de stationnement gérés par la Métropole Européenne de Lille soit environ 800 places d'ici 2025 et 300 points de charge dans les parcs relais

3 – Développer les capacités dans l'espace public

Pour les communes de moins de 5000 habitants les bornes installées par la Métropole Européenne de Lille seront complétées pour les communes de l'ex-CCHD non équipées

Pour les communes de plus de 5000h

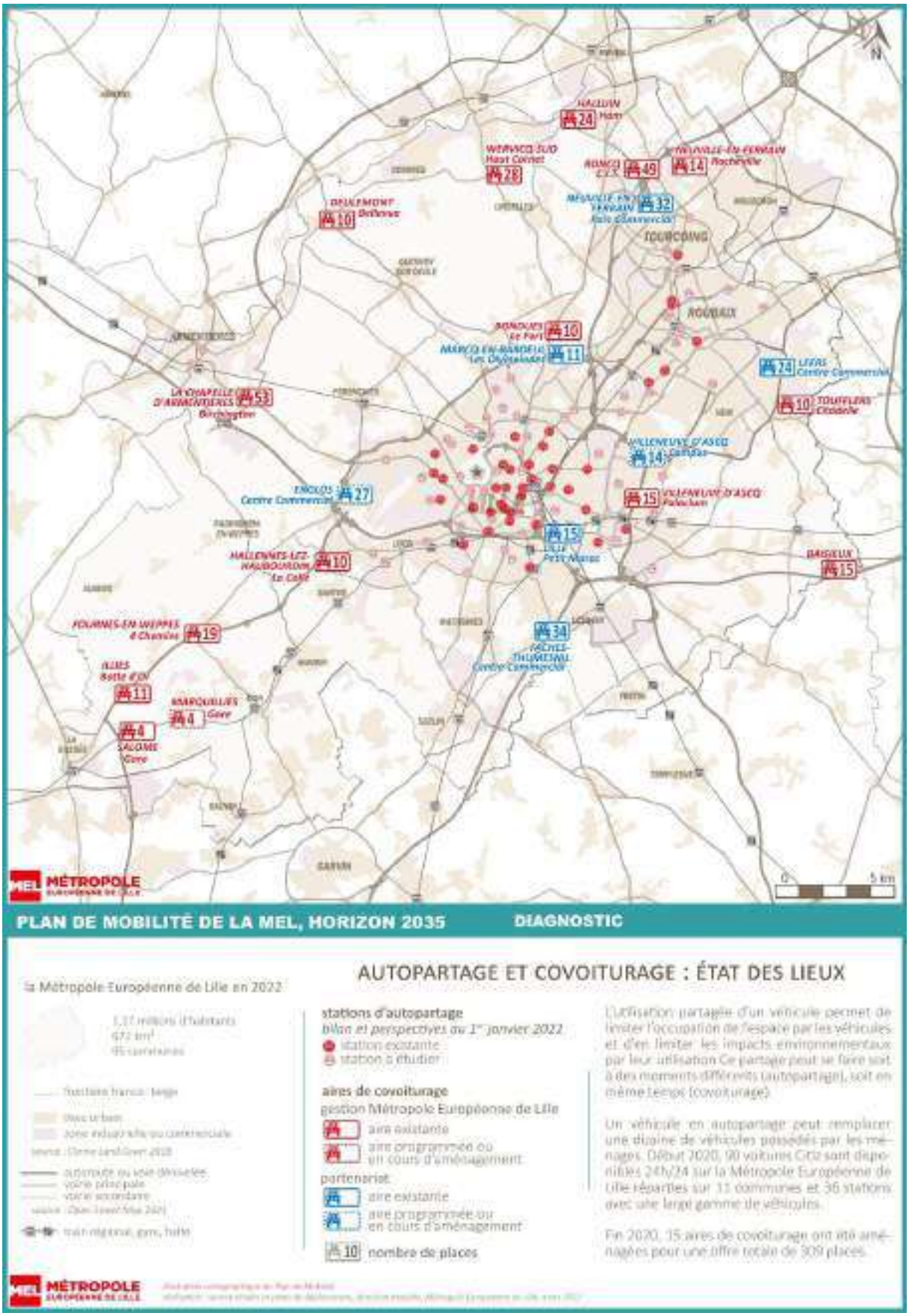
150 à 250 bornes résidentielles

40 à 60 bornes pour les charges intermédiaires

20 à 30 bornes rapides



Source : Métropole Européenne de Lille



Source : Métropole Européenne de Lille

4.2 Le parc automobile à disposition des métropolitains

Un nombre de véhicules toujours croissant au sein de la Métropole Européenne de Lille surtout dans les espaces périurbains

Aujourd'hui, plus d'un demi-million de véhicules sont possédés par les habitants de la Métropole Européenne de Lille. Bien qu'environ un ménage métropolitain sur quatre ne dispose pas de voiture en 2016, le nombre de voitures par habitant continue d'augmenter pour atteindre 477 voitures pour 1000 habitants (contre seulement 422 en 1998), soit 530 000 voitures à disposition des habitants de la Métropole Européenne de Lille. Et même si le covoiturage est de plus en plus encouragé, y compris via les entreprises auprès de leurs salariés, l'utilisation des voitures se fait de plus en plus souvent en solitaire : pour aller travailler, on compte en moyenne seulement 6 passagers pour 100 conducteurs en 2016, contre 8 en 2006.

Nous pouvons toutefois relever de fortes disparités spatiales selon les territoires de la Métropole Européenne de Lille. Le territoire Lillois, très urbanisé, présente le nombre moyen de voitures par habitant le plus faible (381 voitures pour 1000 habitants) alors que les territoires périurbains des Weppes et de la Vallée de la Lys, ou encore la couronne Nord de Lille, ont des niveaux d'équipement automobile beaucoup plus élevés (de 610 à 530 pour 1000).

Version projet

Un parc automobile vieillissant…

Si le nombre de véhicules possédés est en constante progression depuis plusieurs décennies, il faut noter que cette croissance a tendance à se tasser depuis 10 ans (à peine +0.7%/an). En parallèle, nous constatons une augmentation de l'âge moyen du parc automobile (plus de 9 ans aujourd'hui, alors qu'il n'était que de 8 ans en 2006). Ce vieillissement n'est pas propre à la Métropole Européenne de Lille et est observé également à l'échelle nationale, ralentissant de fait le renouvellement du parc automobile au profit de véhicules plus récents et répondant donc aux normes environnementales les plus strictes. Les 3 dernières classes Crit'air des véhicules (4, 5 et Non Classés), regroupant les véhicules les plus anciens, contribuent pour plus du tiers des émissions de polluants locaux issus des flux motorisés (38 % des émissions d'oxydes d'azote NOx et 32% des Particules fines PM10), alors qu'elles représentent 22 % du parc roulant métropolitain.



Source : Certificats qualité de l'air Crit'Air - Tableau de classification pour les voitures particulières

… dominé encore par le diesel

Même si la part du diesel dans les nouvelles immatriculations diminue assez significativement depuis quelques années, le diesel reste encore aujourd'hui la motorisation majoritaire des véhicules circulant sur les routes métropolitaines. Sur la Métropole Européenne de Lille en 2016, ils représentent 64,5% du parc, contre 34,5 % de véhicules à essence et 1 % de motorisation hybride ou électriques. Cependant, depuis 2018, le nombre d'immatriculations neuves en essence enregistrées en Région Hauts-de-France dépasse celui des véhicules diesel, ce qui peut participer à un futur rééquilibrage entre véhicules à essence et diesel. Quant aux véhicules « propres » (hybrides ou électriques) leur poids est encore marginal (à peine 1%), mais le nombre d'immatriculations est en croissance.

4.3 Le stationnement : un outil au service de la maîtrise des flux automobiles et de la reconquête de l'espace public

Les politiques de stationnement s'intègrent pleinement dans les stratégies de mobilité, en se situant au croisement des politiques de mobilité, d'urbanisme, d'aménagement de l'espace public, ou encore d'attractivité économique. À ce titre, leur mise en œuvre relève pleinement des objectifs du développement durable avec des impacts directs en matière d'environnement et d'économie, et des impacts plus indirects en matière sociale. Le stationnement est un service, et non un droit et le succès des politiques de stationnement dépend notamment de la capacité des actions envisagées à prendre en

Version

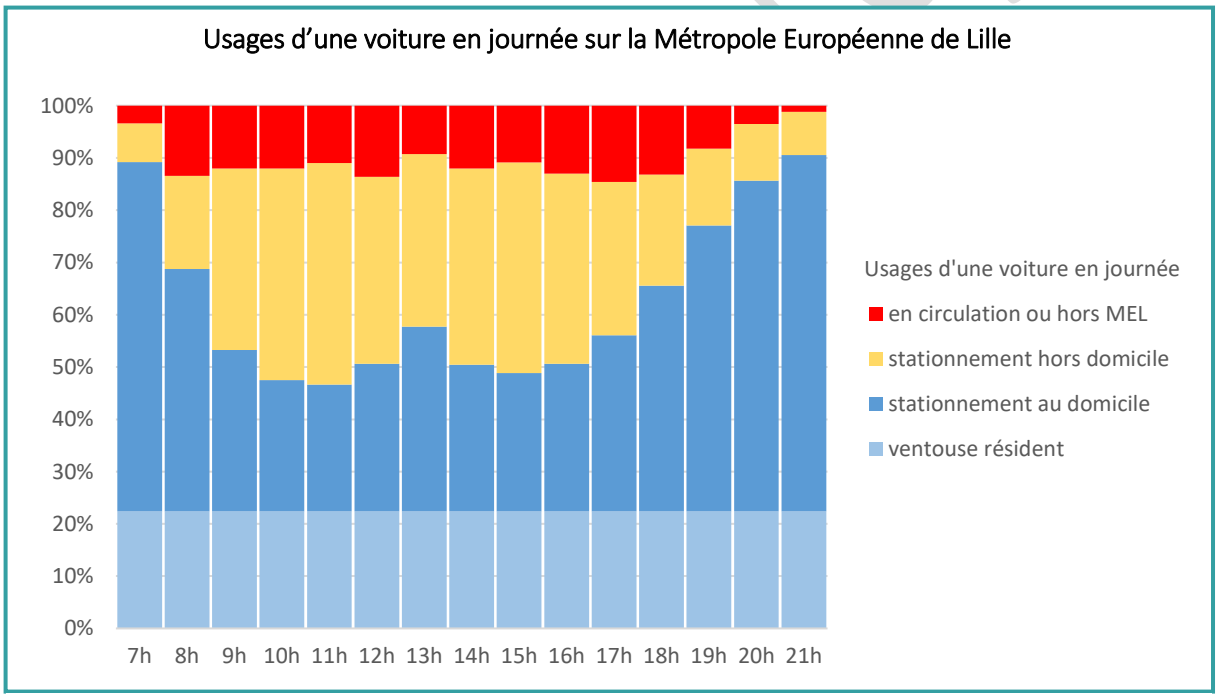
compte les différences de situation des usagers (résidents, pendulaires, visiteurs…) et ainsi répondre au mieux aux objectifs visés.

Ainsi les politiques de régulation du stationnement qui sont le plus souvent mises en place, visent à engager des changements vers une mobilité plus durable et une reconquête de l'espace public pour d'autres usages, tout en garantissant le développement économique des territoires : extension du stationnement payant (notamment à Lille), développement de zones de stationnement à durée limitée par disque dans un nombre grandissant de communes de la Métropole Européenne de Lille (sur des périmètres parfois de plusieurs milliers de place), optimisation des infrastructures de stationnement existantes,…

Le stationnement occupe beaucoup d'espace urbain

Une voiture passe la majeure partie de son temps en stationnement : dans la Métropole Européenne de Lille, une voiture est en moyenne à l'arrêt 95%[23] du temps (23% en stationnement hors domicile et 72% en stationnement résidentiel) et donc 5% de la journée en circulation. L'automobile est finalement un véhicule nettement plus immobile que mobile qu'il faut pouvoir garer et qui limite parfois la mutualisation des places.

projet



Source : Métropole Européenne de Lille, Enquête Déplacements 2016

Une place de stationnement automobile consomme beaucoup d'espace : une place fait environ 10 m² sur voirie, contre 2,5 m² pour une place de stationnement moto, ou 1 m² pour une place de stationnement vélo. Au sein d'une aire de stationnement, le ratio est de 25 à 30 m² par place de stationnement car il faut y ajouter les voies de dégagement et les aménagements paysagers éventuels. À titre de comparaison, sur une zone d'activité périphérique où on peut compter environ 20 m² de surface de plancher par emploi, cela signifie qu'une superficie plus importante y est accordée à l'automobile qu'au travailleur.

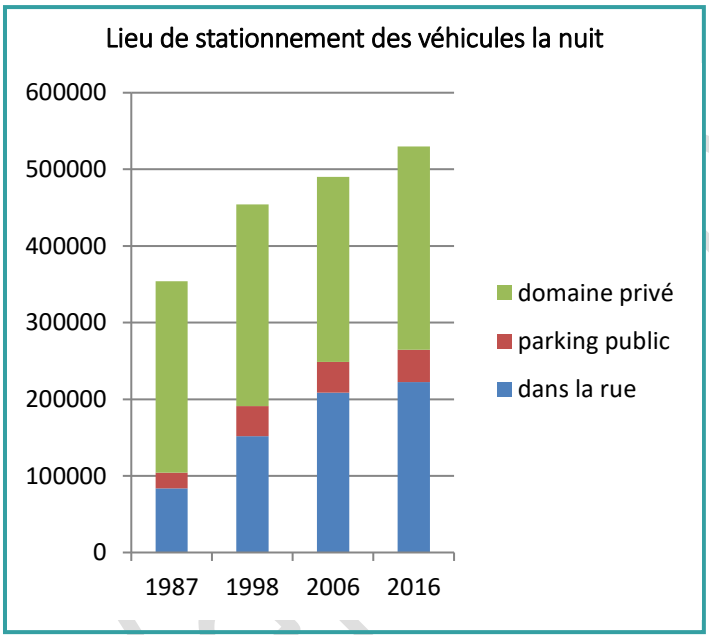
[23] Métropole Européenne de Lille, Enquête Déplacements ED 2016

Connaître l'offre et les usages du stationnement public et privé pour apporter des réponses adaptées

En matière d'offre de stationnement, la connaissance de l'offre publique est multiforme, avec notamment une offre ouverte au public pouvant être privée (centres commerciaux, hôpitaux…) et une offre privée difficilement accessible/visible.

320 000 places publiques sont directement gérées par la Métropole Européenne de Lille et ses communes : 250 000[24] places de stationnement sur voirie, 45 000 places au sein des aires de stationnement métropolitaines ou communales, 17 000 places au sein des parcs de stationnement ouverts au public (dont 14.000 gérées par la Métropole Européenne de Lille), et 5 000 places répartis dans 11 parcs relais (P+R).

La connaissance de l'offre privée est encore plus compliquée alors qu'elle est probablement supérieure à l'offre publique. Une étude menée par le Cerema pour la Métropole Européenne de Lille et s'appuyant sur les données fiscales devrait toutefois permettre de mieux estimer cette offre.



Source : Métropole Européenne de Lille, Enquête Déplacements 2016

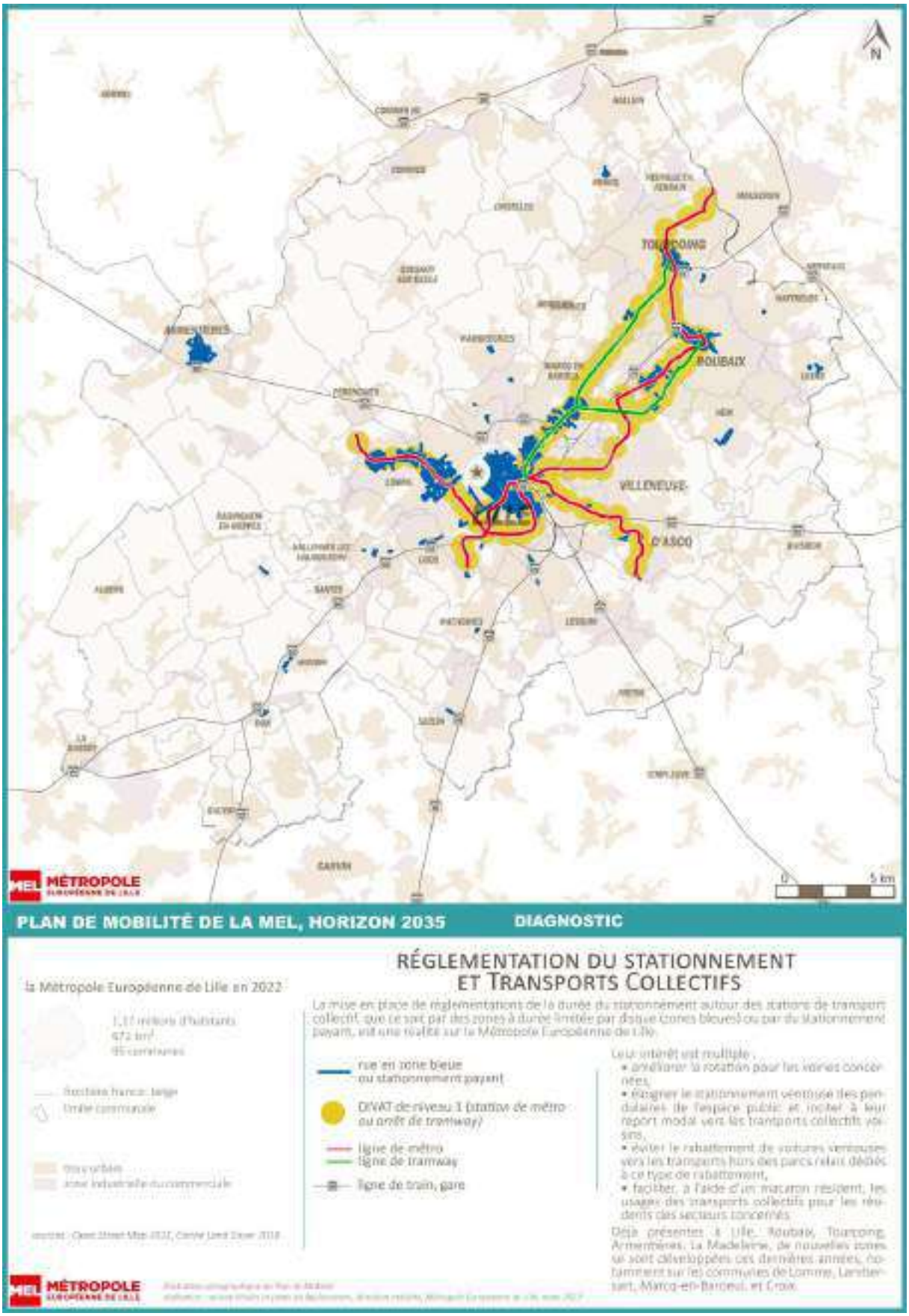
La connaissance de l'offre publique permet ensuite d'en mesurer l'usage et de proposer des réglementations adaptées aux publics visés.

Les zones bleues, stationnement payant… permettent une rotation du stationnement en journée en centre-ville ou à proximité de stations de métro, tramway ou de gares, tout en étant dépendantes des contrôles et du montant des sanctions (FPS[25] en zone payante).

La Métropole Européenne de Lille compte environ 12 500 places de stationnement payantes sur voirie, majoritairement à Lille, et 16 500 places en zone à durée limitée par disques. Ces dernières ont été relativement étendues, notamment avec l'instauration de zones bleues avec macaron résident autour des axes de transports (Croix, La Madeleine, Lambersart, Lomme, Marcq-en-Barœul…). En 2018, la ville de Tourcoing est passée du stationnement payant à la zone bleue, en lien avec la mise en place de la dépénalisation du stationnement payant.

[24] Recensement de 2019

[25] Forfait Post Stationnement (FPS)



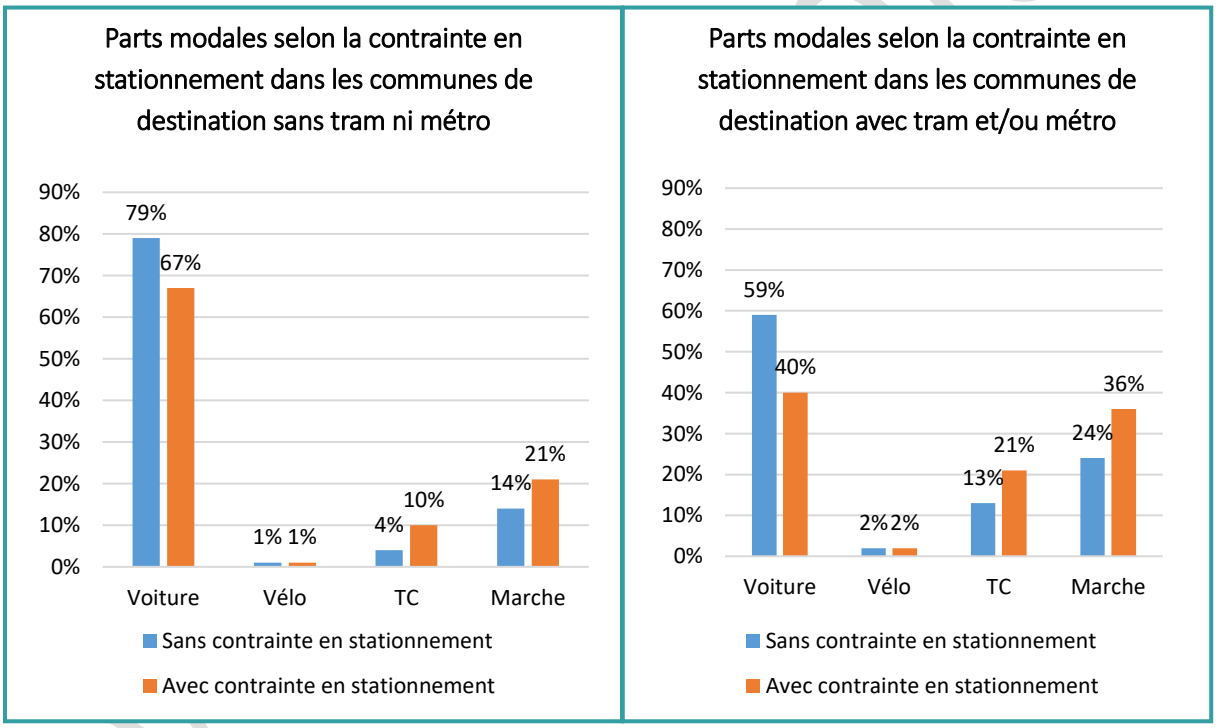
Source : Métropole Européenne de Lille

La dépénalisation a permis aux communes de fixer des montants de Forfait Post Stationnement. Celui-ci est à 17€ à Lille et Armentières, à 28€ à Roubaix (minoré à 15€ si son paiement rapide). En comparaison, l'amende pour absence de disque en zone bleue est à 35€.

Concernant l'offre hors voirie, les occupations sont inégales. Il reste des marges de capacités dans les parcs en ouvrage de l'hyper centre-ville de Lille, à Roubaix et Tourcoing. Hors parcs-relais, seuls les parcs de stationnement autour de la gare Lille-Europe connaissent des saturations récurrentes, qui se limitent aux périodes de fêtes ou de soldes pour les autres points de saturation observés.

L'usage de l'offre privée est moins connu, mais on sait qu'il existe des disponibilités dans l'offre gérée par les bailleurs sociaux, et dont la commercialisation peut depuis quelques années, s'appuyer sur de nouveaux acteurs venant commercialiser cette offre via notamment des applications Smartphones (BePark, YesPark, ZenPark…).

Limiter l'offre en stationnement à destination pour inciter au report modal et retrouver de l'espace public pour d'autres usages.



Choix du mode de déplacement, selon la disponibilité en transports collectifs et en stationnement à destination (Source : Métropole Européenne de Lille, Enquête Déplacements 2016).

L'absence de stationnement assuré au lieu de destination incite à l'usage de modes alternatifs à l'automobile. Sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, la contrainte en stationnement s'avère nécessaire pour inciter au report modal.

Une contrainte éventuelle se légitime par l'efficacité des alternatives proposées : qualité de l'offre de transport collectif, qualité de l'infrastructure cyclable, présence d'offre intermédiaire (parcs relais, aires de co-voiturage, parcs et aires de stationnement, offre privée mutualisée…). L'usage inégal des parcs relais montre un besoin de repenser leur évolution tant en terme de gestion, de tarification des accès, et d'offre (à la hausse ou à la baisse).

Pour autant, même avec une offre relais repensée, le rabattement en voiture vers les transports collectifs lourds reste très modeste (2,5% des déplacements utilisant les transports en commun se font en partie

en voiture), et parfois sur de courtes distances : 30% des usagers qui stationnent dans le P+R de la gare d'Armentières habitent Armentières. Un tel constat permet de montrer que si les stations de transport en commun en site propre doivent favoriser les rabattements en transports collectifs, vélo et marche à pied, les solutions de rabattement en voiture sont à étudier au cas par cas vers les lieux les plus adaptés.

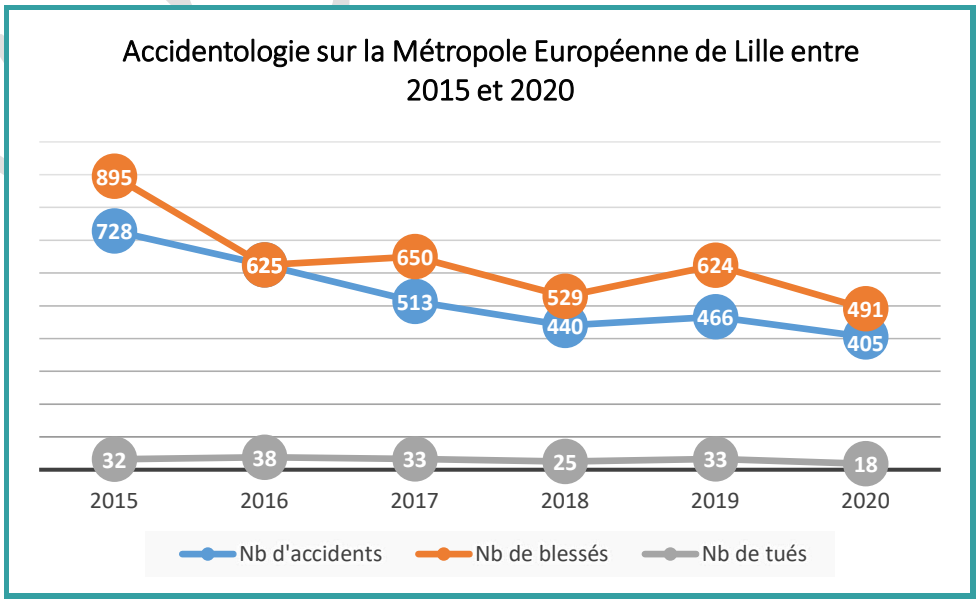
Ces incitations permettent d'envisager différentes formes de contrainte : diminution et/ou règlementation de l'offre existante, ou non création d'offre nouvelle, devant en général être accompagnées d'un contrôle. Ces actions conduisent ainsi à éloigner, ou ne plus faire circuler, les véhicules dit ventouses, qui arrivent le matin pour ne repartir que le soir.

Cela permet de retrouver une capacité de stationnement sur l'espace public, qui permet alors d'envisager deux réponses possibles : soit de conserver la capacité de stationnement pour valoriser l'offre proposée aux visiteurs de courte durée (en lien par exemple avec les commerces), soit de réduire l'offre de stationnement pour aménager l'espace public de manière différente, au profit par exemple d'autres modes de déplacement (trottoirs plus larges, voies cyclables, couloir bus…) ou d'autres occupations de l'espace public (terrasses, végétalisation…).

4.4 La sécurité routière dans la Métropole : une préoccupation constante

Une baisse des accidents de la route mais une stagnation du nombre de décès

La mortalité routière en France métropolitaine a diminué jusque 2013 et se stabilise depuis pour atteindre un plateau à environ 3250 tués par an. Sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, cette stabilité s'observe également avec une trentaine de tués par an entre 2015 et 2019. En revanche sur la même période, le nombre d'accidents a diminué de 36% avec 466 accidents en 2019. L'année 2020, marquée par la Covid-19, a vu le nombre d'accident légèrement baisser. Par contre, elle est caractérisée par une diminution par 2 du nombre de tués sur les routes.



Source : Métropole Européenne de Lille

La sécurité des usagers vulnérables en question

Au niveau national, les usagers vulnérables sont surreprésentés parmi les victimes d'accident de la route (piétons, cyclistes et 2 roues motorisés) et représentent 44 % et 47% des blessés en 2019. Cette surreprésentation s'applique également à la Métropole Européenne de Lille puisque, entre 2017 et 2020, les usagers vulnérables représentent de 45% à 67% des tués et de 45% à 55% de blessés.

Une étude menée sur la sécurité et la mobilité des adolescents piétons dans l'espace urbain sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, a montré que 14 % des accidents de piétons concernent les 10/15 ans, alors qu'ils ne représentent que 8 % de la population. Dans 50% des cas, ces accidents surviennent sur des trajets entre le domicile et l'école. La LOM impose aujourd'hui la suppression des places de stationnement 5 m en amont des passages piétons d'ici 2026, afin de créer une zone « tampon » sur la chaussée entre piétons et automobiles.

La connaissance de l'accidentalité : mieux comprendre pour mieux informer… et mieux prévenir

Depuis 2015, la Métropole Européenne de Lille n'a plus accès aux procès-verbaux d'accidents et constate une baisse significative de la qualité de la donnée : chute du nombre d'accidents, localisation imprécise, gravité non vérifiée. Certains accidents légers ne sont pas pris en compte ou déclassés. Un meilleur accès aux données est un enjeu important, qui permettra en particulier de mieux étudier l'accidentalité des modes actifs et des engins de déplacement personnels (trottinettes électriques, etc.). La Métropole Européenne de Lille a pour cela, entrepris des démarches auprès du Parquet et mis en place un observatoire de cette accidentalité.

Des objectifs ambitieux au niveau européen

La Commission européenne a annoncé un nouveau cadre de la sécurité routière pour la période 2021-2030 pour « une mobilité durable pour l'Europe : sûre, connectée et propre ». Des indicateurs de performance à suivre pour la décennie 2021-2030 ont été annoncés en juin 2019 :

- suivi en circulation des vitesses pratiquées, alcool consommé, port du casque, de la ceinture, téléphone en main ;
- suivi de la qualité des infrastructures, des véhicules ;
- suivi des délais d'intervention sur accident.

Elle travaille actuellement sur une « Vision Zéro » en termes de mortalité routière à horizon 2050.

.

Version projet

CHAPITRE 5. Le recours aux modes de transports durables dans la Métropole

Version projet

Les habitants de la Métropole utilisent pour un peu plus de 4 déplacements sur 10, un mode de transport alternatif à la voiture personnelle. En matière de transports de marchandises, les modes alternatifs à la route permettent le transport de 13 % des tonnes.kilomètres en mouvement sur le territoire. Derrière ces moyennes, des disparités fortes peuvent être observées, chaque mode disposant de son ou ses publics privilégiés.

5.1 Les transports en commun : un pilier de la mobilité durable

Les transports en commun constituent un levier pour la lutte contre le réchauffement climatique et pour l'amélioration de la qualité de l'air. Ainsi, sur le territoire métropolitain, un déplacement en transports en commun émet en moyenne quatre fois moins de Gaz à Effet de Serre (GES) au kilomètre qu'un déplacement en voiture[26]. Avec la marche, les transports en commun sont l'un des piliers de la mobilité durable. Ces modes sont complémentaires : si jusqu'à une portée de 1 voire 2 km la marche est privilégiée, au-delà, ce sont les transports en commun ou le vélo qui prennent le relais.

Un territoire métropolitain largement couvert par le réseau de transport collectif

Le réseau de transports en commun est constitué d'un réseau ferré structuré autour de deux lignes de métros (desservant 60 stations), deux lignes de tramway (desservant 36 stations) et 6 branches du réseau ferroviaire régional (desservant 34 gares) qui permettent de relier efficacement les multiples cœurs de l'agglomération. Ce réseau ferré est complété par un réseau de bus structuré autour de 12 LIANES « urbaines et périurbaines » et d'un ensemble de lignes de bus urbaines et suburbaines comptabilisant 3 100 points d'arrêts. La particularité de la Métropole Européenne de Lille est sa multipolarité, aussi le réseau de transports en commun structurant a historiquement été construit pour répondre aux besoins de mobilité entre les « grands pôles urbains » du territoire : depuis la liaison historique tramway entre Roubaix et Tourcoing – villes industrielles – d'une part et Lille ville marchande, jusqu'au métro ligne 2 qui « serpente » pour relier ces mêmes villes.

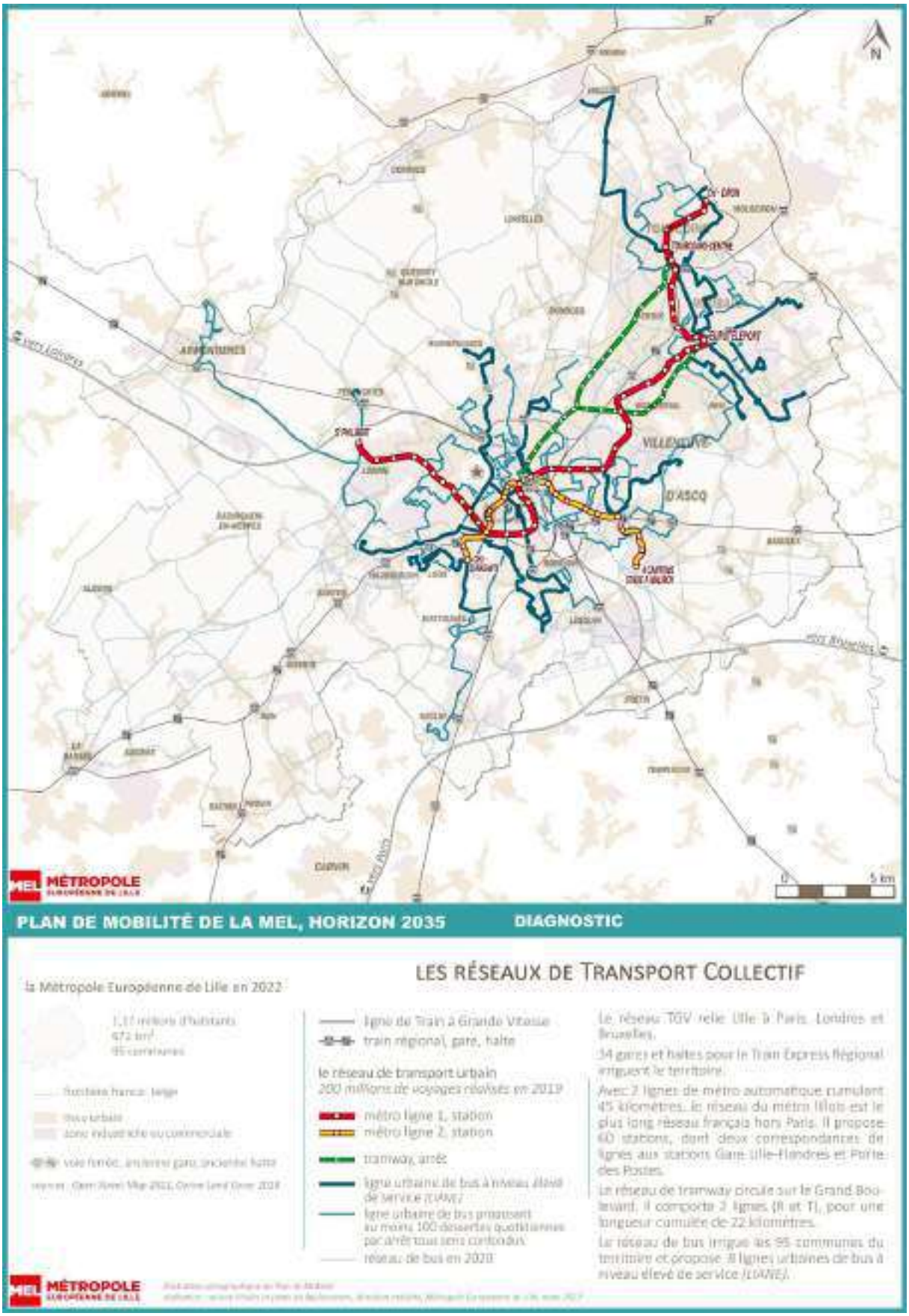
La couverture géographique de l'offre en transports collectifs est globalement bonne sur le territoire avec environ 76% des habitants et 78% des emplois du territoire desservis par le réseau de métro, tramway, TER, Lianes ou bus avec une fréquence supérieure à 100 passages par jour (réseau Ilévia 2020).

Ce réseau permet à la Métropole lilloise de présenter une offre kilométrique en transports collectifs urbains par habitant, équivalente à celles des métropoles toulousaine et lyonnaise (38 kilomètres parcourus par habitant en 2015 contre respectivement 39 et 40), et largement supérieure à celle de la métropole de Marseille (27)[27]. Seules les métropoles bordelaise et nantaise présentent une offre plus développée, avec respectivement 44 et 45 km/habitant.

[26] Métropole Européenne de Lille, DEEM (Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités) 2020

[27] Cerema, Transports collectifs urbains de province évolution 2010/2015.

Version projet



Source : Métropole Européenne de Lille

Une intégration billettique et tarifaire au service des habitants



Source : Métropole Européenne de Lille

Outre leurs vertus écologiques, les transports en commun répondent à des enjeux sociaux majeurs, en permettant à leurs usagers de réaliser des économies considérables par rapport à l'utilisation d'une voiture particulière. Rendre plus facile leur utilisation et leur accessibilité au plus grand nombre constitue une préoccupation constante. Ainsi, depuis 2011, le réseau TER a une vocation plus « urbaine » grâce à l'intégration billettique et tarifaire mise en place. Depuis 2019, un seul et même ticket ou abonnement pris sur la carte Pass Pass permet de se déplacer sur l'ensemble de la Métropole en utilisant toutes les offres disponibles de transports en commun (TER, métro, bus, tram). La gratuité pour les moins de 18 ans et des tarifs préférentiels pour les personnes sans emploi ou handicapées, ont pour ambition de garantir le droit à la mobilité à tous les habitants de la Métropole.

Un usage en progression avant la pandémie, mais qui restait inférieur à d'autres grandes métropoles

Entre 2010 et 2019, l'usage du réseau de transports collectifs urbains a progressé de 22% pour atteindre 200 millions de voyages effectués sur l'année 2019. Cette progression a concerné le métro (+ 22%), le tramway (+35%), et dans une moindre mesure le bus (+15%). Leur usage est très inégalitaire puisque les 45 km de métro représentent 64% des voyages effectués contre 29% pour le bus et 7% pour le tramway. Les 34 gares ou haltes TER sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, ont également affiché une progression importante avec une augmentation de 26% sur 9 ans (entre 2010 et 2018). En 2018, 107 000 montées/descentes par jour ouvré étaient effectuées. 400 TER partent ou arrivent à Lille tous les jours.

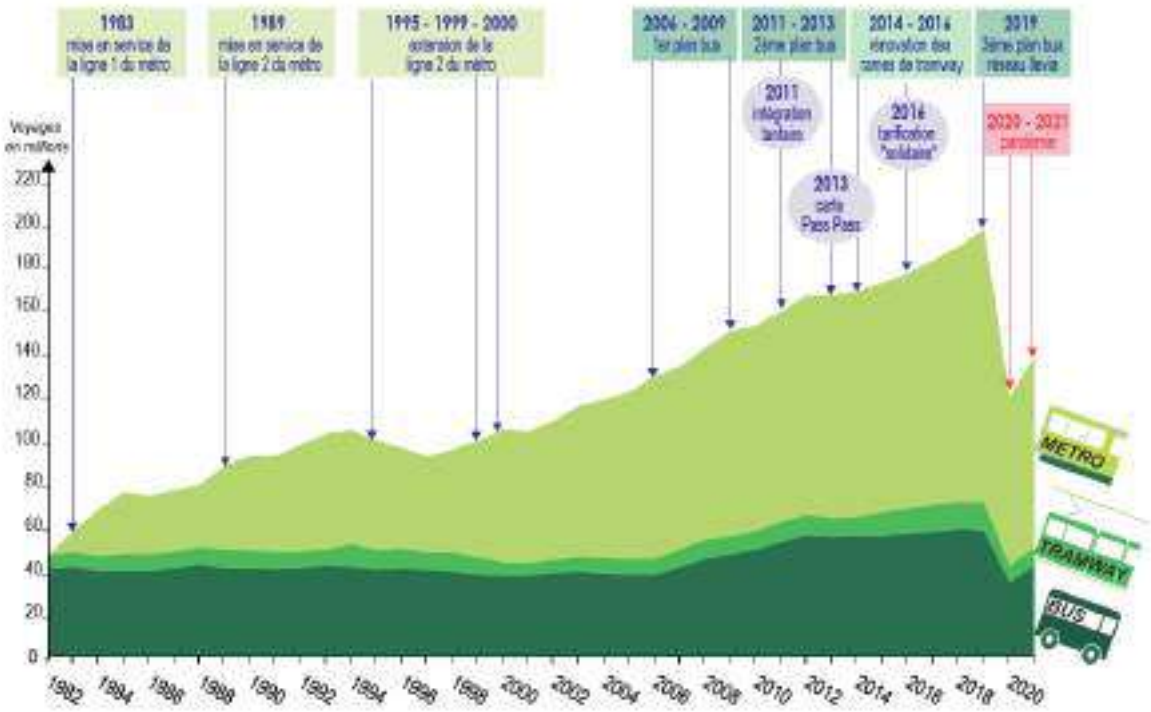
Pour autant, en 2016, seulement 11% de l'ensemble des déplacements des résidents de la Métropole Européenne de Lille ont été réalisés en transports en commun, contre 19% dans l'agglomération lyonnaise ou 15% dans l'agglomération nantaise. Si les dynamiques observées avant pandémie reprennent, à offre en transports collectifs constante, il faudra attendre près de 40 ans avant que la Métropole Européenne de Lille n'atteigne la part modale de transports collectifs de Nantes, et 80 ans avant qu'elle ne rattrape celle de Lyon.

Les déplacements intermodaux ne représentent que 6,2% des déplacements « mécanisés » ; 2/3 sont réalisés exclusivement en transports collectifs urbains (métro-métro, bus-métro, …). Ce taux est en progression par rapport à 2006 (4,9% des déplacements) mais reste très inférieur à d'autres collectivités (14,1% à Lyon en 2015, 8,4% à Nantes en 2015). Optimiser l'usage des transports collectifs passe

Version pro

également par une intermodalité simple et efficace. Faciliter l'intermodalité est un levier du report modal.

Évolution de l'usage des transports collectifs urbains sur la Métropole Européenne de Lille



Source : Ilévia / Métropole Européenne de Lille

Des usagers et encore beaucoup de non usagers

Les abonnés Ilévia représentent 65% du trafic mais seulement 30% des usagers. Les 70% restant, sont des usagers occasionnels. Sur le réseau de transports collectifs de la Métropole Européenne de Lille, 35% des usagers sont différents d'un jour à l'autre malgré une stabilité quotidienne du trafic. Les profils d'usages et d'usagers sont donc très variés. À côté de cela, 40% des habitants de la Métropole Européenne de Lille ne prennent jamais les transports collectifs. Proportionnellement à leur représentation dans la population de la Métropole Européenne de Lille, la « non fréquentation » du réseau Ilévia touche en particulier les 5-10 ans et les 40-54 ans, les actifs travaillant à plein temps et les retraités étant les catégories les plus représentées en lien avec leur occupation principale (250 000 des 350 000 actifs à plein temps de la Métropole Européenne de Lille n'utilisent quasi jamais le réseau Ilévia). Les habitants des territoires ruraux mais aussi les territoires roubaisiens et tourquennois qui connaissent une bonne desserte en transports collectifs (250 000 des 350 000 habitants des territoires roubaisiens et tourquennois) n'utilisent quasiment jamais le réseau Ilévia.

5.2 La marche : un recul de l'usage sur un territoire pourtant propice aussi bien en milieu urbain que rural

La marche à pied est à l'origine de tous les déplacements. Elle est utilisée pour réaliser l'intégralité d'un itinéraire à pied (aller à la boulangerie ou chez le médecin à pied) ou pour emprunter un autre mode de transport (se rendre à une station de métro ou de bus, aller jusqu'à sa voiture garée dans la rue, etc.). Dans la Métropole Européenne de Lille, si l'on tient compte de ces deux usages, la marche représente environ 39% de tous les trajets réalisés, ce qui classe la Métropole Européenne de Lille parmi les métropoles françaises où la marche est la plus présente.

Cependant, depuis 2006 la pratique de la marche a connu une baisse inédite qui, à ce jour, n'a d'équivalent dans aucune autre grande métropole française. De plus, sur notre territoire, 46 % des habitants (soit 470 000 personnes âgées de 5 ans et plus) ne réalisent aucun déplacement à pied un jour moyen de semaine.

Pourtant, cette pratique est bénéfique pour la santé, pour l'économie locale, pour le vivre ensemble et pour l'environnement. Elle constitue une activité physique essentielle réduisant les risques d'obésité, de diabète et de maladies cardio-vasculaires. Elle contribue à la vitalité des centres-villes en apportant une clientèle de proximité dont la présence anime également l'espace public.

Un mode de déplacement en recul : les constats

Tout d'abord, le recours à la marche n'est pas le même pour tous les métropolitains. Ainsi, les étudiants du supérieur se démarquent des autres catégories notamment en ayant davantage recours à la marche associée aux transports collectifs. À l'inverse, les actifs à plein temps sont ceux qui marchent le moins, préférant le plus souvent leur automobile. Ce sont les élèves de primaire, collège et lycée qui réalisent le plus de déplacements intégralement à pied (ils sont plus de 50% à vivre à moins d'un kilomètre de leur établissement). C'est cependant ce public jeune qui a le plus remplacé des déplacements réalisés exclusivement à pied par des déplacements incluant des trajets en bus ou en voiture, entre 2006 et 2016. Or, l'enfance est une période où l'on acquiert une grande partie des habitudes de déplacements : ne pas adopter le réflexe piéton dès l'enfance fait prendre le risque de voir la pratique de la marche poursuivre sa chute à l'avenir.

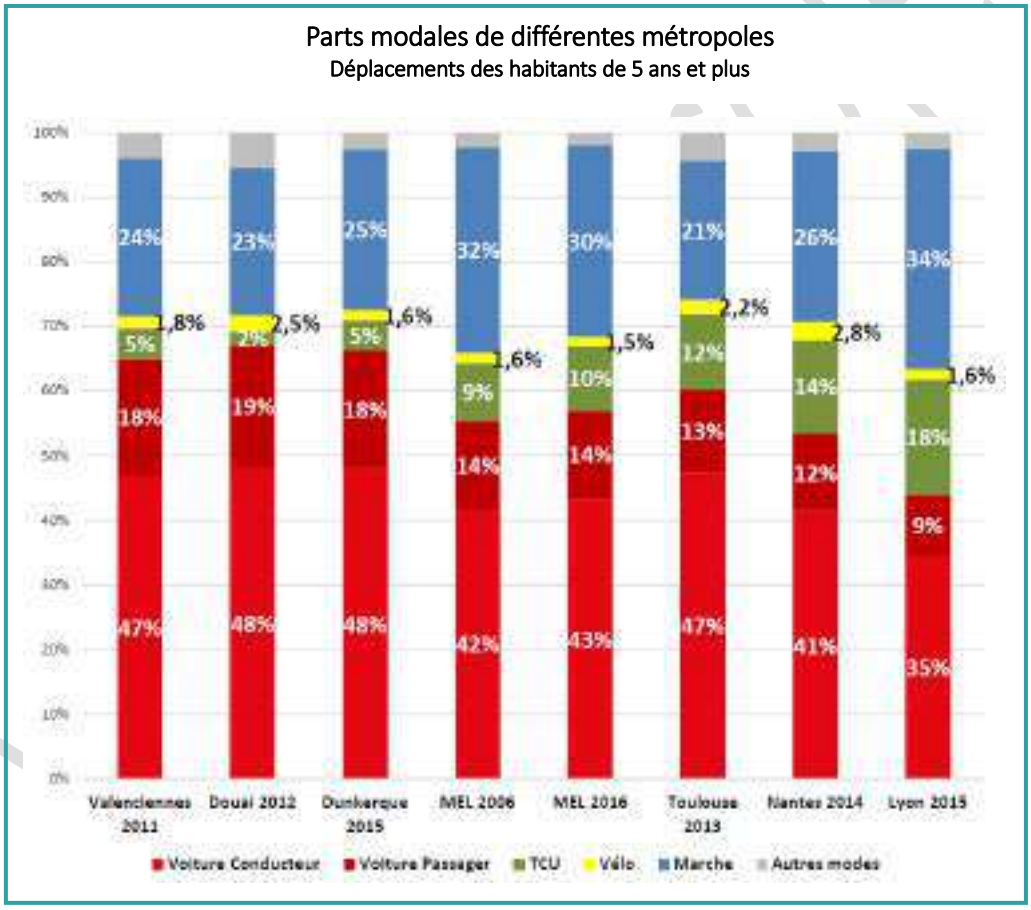
Ensuite, les comportements de mobilité des personnes âgées (65 ans et plus) évoluent au fil des générations : les seniors d'aujourd'hui ne se déplacent pas comme les seniors d'hier. S'ils réalisent toujours plus du tiers de leurs déplacements à pied, ils utilisent de plus en plus l'automobile. Et l'on peut s'attendre à ce que les prochaines générations de seniors, aujourd'hui actives et très habituées à l'automobile, continuent à utiliser leur automobile une fois le troisième âge atteint, au détriment de la marche. Le vieillissement de la population à l'œuvre dans la Métropole (comme sur tout le territoire national) pourrait donc accentuer le recul de la marche à l'avenir.

Enfin, le recours à la marche est déterminé par l'environnement immédiat autour du lieu de résidence. Ainsi, les lillois sont les plus grands marcheurs de la Métropole. Ils réalisent deux fois plus de trajets à pied que les habitants de Weppes par exemple. La plus forte densité en cœur d'agglomération favorise grandement la pratique de la marche à pied – bien que cela n'explique pas toutes les différences observées, roubaisiens et tourquennois marchant moins que les lillois. Le recours systématique à la voiture pour des distances courtes pourrait accentuer le déclin de la marche à l'échelle de la Métropole.

Version projet

Un cadre urbain qualitatif nécessaire à la pratique de la marche

La pratique de la marche est intimement liée à la structure du territoire et l'environnement urbain. En proportion de l'ensemble des déplacements, on marche davantage dans la Métropole Européenne de Lille (30%) que dans celle de Nantes (26%), ou celle de Toulouse (22%), mais moins qu'à celle de Lyon (35%) ou celle de Strasbourg (33%). La plus forte densité du tissu urbain lillois explique en partie ce phénomène, mais d'autres mesures ont contribué à rendre la marche attractive sur ce territoire. Le défi est double : réussir à proposer une offre riche et variée (commerce, loisirs, services publics, espaces verts, etc.) à proximité de tous ; et réaménager l'espace public pour le rendre plus confortable et accessible aux piétons. Des mesures d'apaisement et de requalification de l'espace public ont contribué à rendre la marche plus attractive dans les principaux centres-villes, mais d'autres restent à mettre en œuvre dans les territoires plus périphériques.



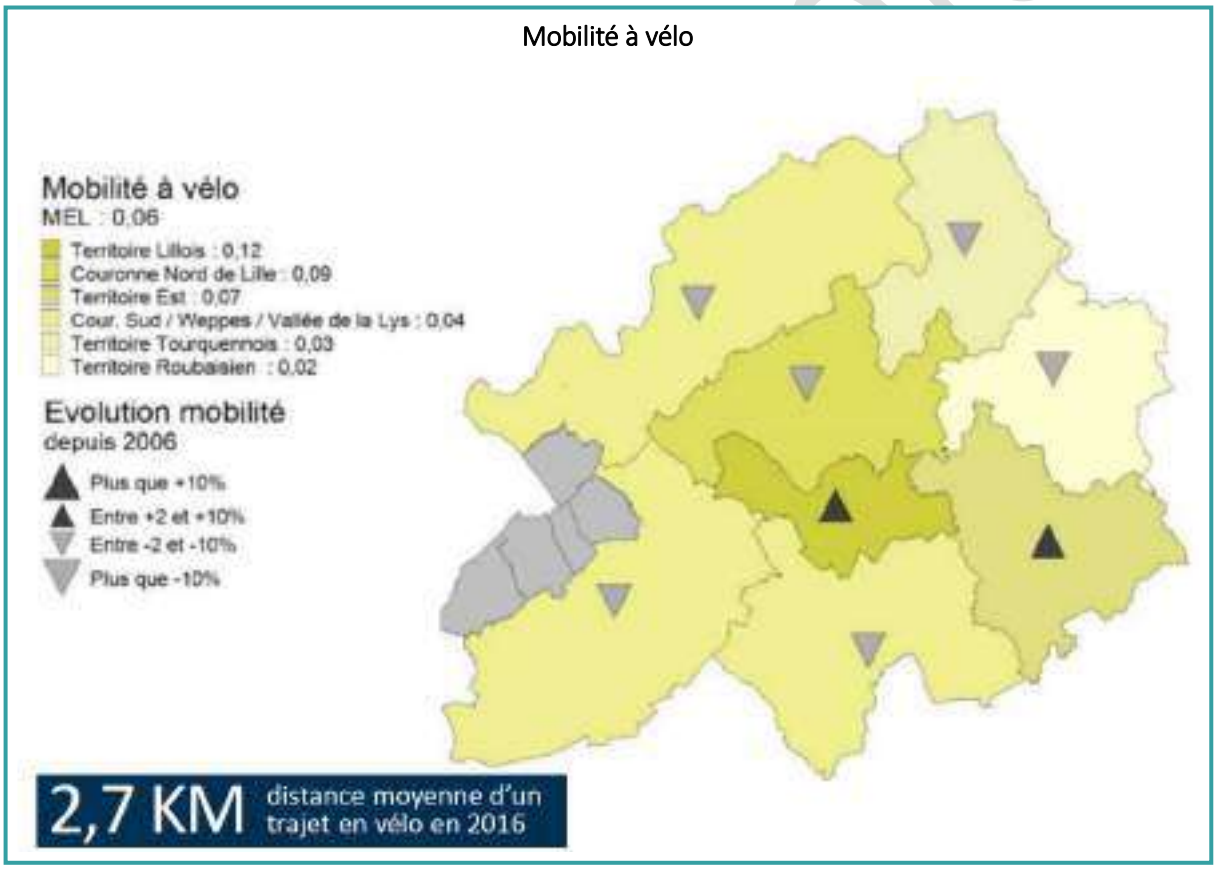
Source : Métropole Européenne de Lille, Enquêtes Déplacements

5.3 Le vélo : un mode alliant santé, rapidité et respect de l'environnement, mais encore trop peu adopté par les métropolitains

D'indéniables bénéfices à la pratique du vélo

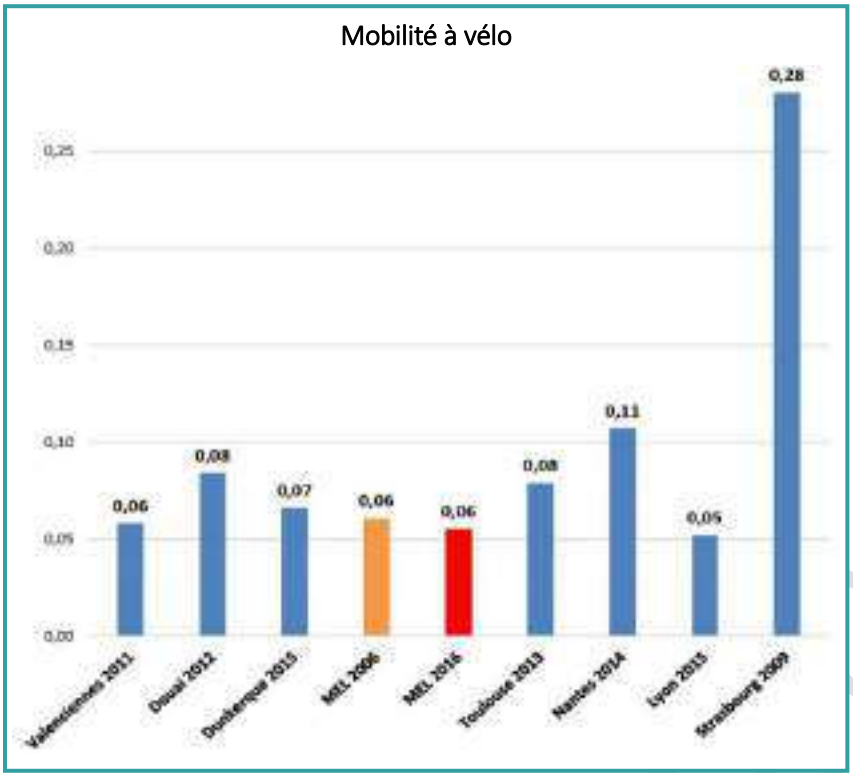
En plus des bienfaits sur l'environnement et la qualité de l'air, le développement de la pratique cyclable en remplacement de trajets automobiles participe à l'apaisement des centres-villes, à l'amélioration du cadre de vie et de la santé des usagers. La ville de Copenhague estime à un million le nombre de journées d'arrêt maladie évitées chaque année grâce à leur politique incitative en faveur de l'usage du vélo[28]. Incontestablement, cette pratique contribue à améliorer l'état de santé des citoyens en réduisant les risques de maladies chroniques comme l'obésité.

Mobilité à vélo



Source : Métropole Européenne de Lille, Enquêtes Déplacements 2006-2016

[28] https://cyclingsolutions.info/embassy/danish-cycling-statistics/



Source : Métropole Européenne de Lille, Enquêtes Déplacements 2006-2016 / Déplacements en vélo des habitants de 5 ans et plus, ramenés à la population totale

La Métropole Européenne de Lille est un territoire propice au développement du vélo puisqu'un peu plus de 50% des déplacements des métropolitains se font dans un rayon de 3km (soit une dizaine de minutes à vélo) et que la Métropole Européenne de Lille compte 487 vélos pour 1 000 habitants, soit autant que de voitures. Pourtant, en 2016, seulement un déplacement sur cinquante a été réalisé à vélo, contre un sur six à Strasbourg. C'est dire l'importance des marges de manœuvre en matière de développement de la pratique du vélo au quotidien.

Des besoins d'infrastructures et de stationnement adaptés…

L'usage du vélo paraît être en décalage avec les efforts réalisés en matière d'offre cyclable. En 2022, la Métropole Européenne de Lille propose un réseau cyclable de 899 km de longueur parfois supérieur à celui d'autres métropoles françaises comme Nantes (570 km) ou Strasbourg (600 km), qui sont de taille comparable et qui pourtant affichent de bien meilleurs résultats en termes d'usage du vélo. Ce réseau est constitué à 19% de pistes cyclables et 29% de bandes cyclables alors que 80 % des cyclistes estiment qu'il est important d'être séparé du trafic motorisé[29].

Le développement d'une offre de stationnement adaptée au besoin est un levier important de l'essor de la pratique cyclable. Dès l'origine du déplacement, c'est-à-dire au domicile, l'absence d'un endroit de stockage correct risque d'empêcher toute possession d'un vélo. À destination également, l'enjeu est primordial : lieu de travail, d'enseignement, commerce, pôle de loisir. Le vélo est aussi un moyen de rabattement vers le réseau de transport en commun : 33 abris vélos sécurisés sont répartis sur le territoire à proximité des modes de transports collectifs lourds et dont le potentiel sur certains secteurs de la Métropole nécessite d'être valorisé. En 2016, alors que les actifs génèrent à eux seul 50% des déplacements à vélo dans la Métropole Européenne de Lille, 1 actif sur 4 [30]déclare ne pas compter de place de stationnement sécurisé à proximité de son domicile et/ou de son lieu de travail. Pour répondre à ce besoin, plusieurs communes de la Métropole ont ainsi développé des offres de stationnement

[29] Baromètre des villes cyclables, Fédération des Usagers de la Bicyclette 2017
[30] Métropole Européenne de Lille, Enquête Déplacements ED 2016

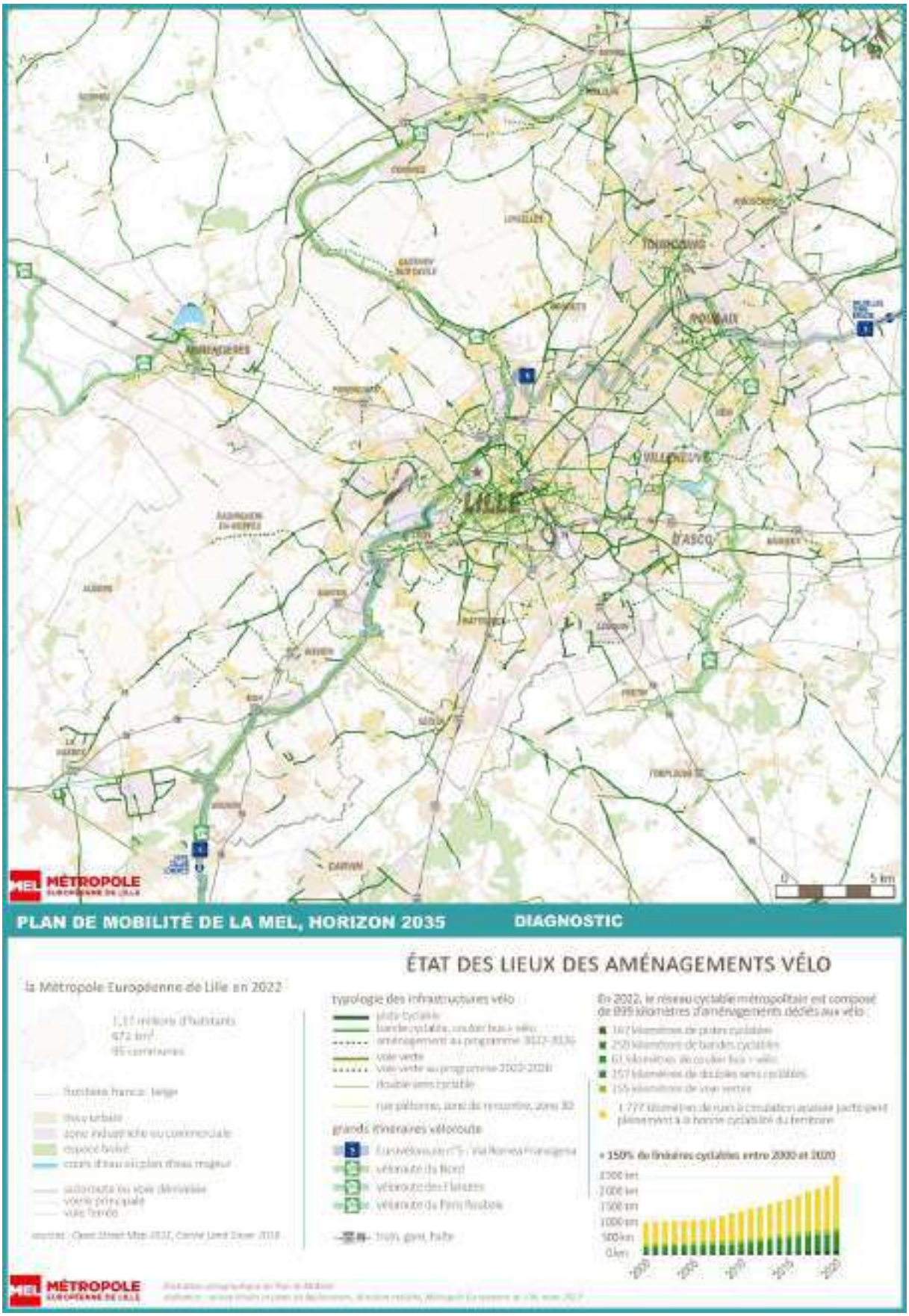
sécurisées dans les secteurs résidentiels où les habitants n'ont pas de solutions de stationnement à domicile.

Développer une offre adaptée aux besoins de stationnement courte durée ou longue durée nécessite de déployer, à destination et en intermodalité, des infrastructures de stationnement à la typologie adaptée, du simple arceau au garage en passant par l'abri avec un dimensionnement suffisant et un mode de gestion, voire une tarification, adéquats.

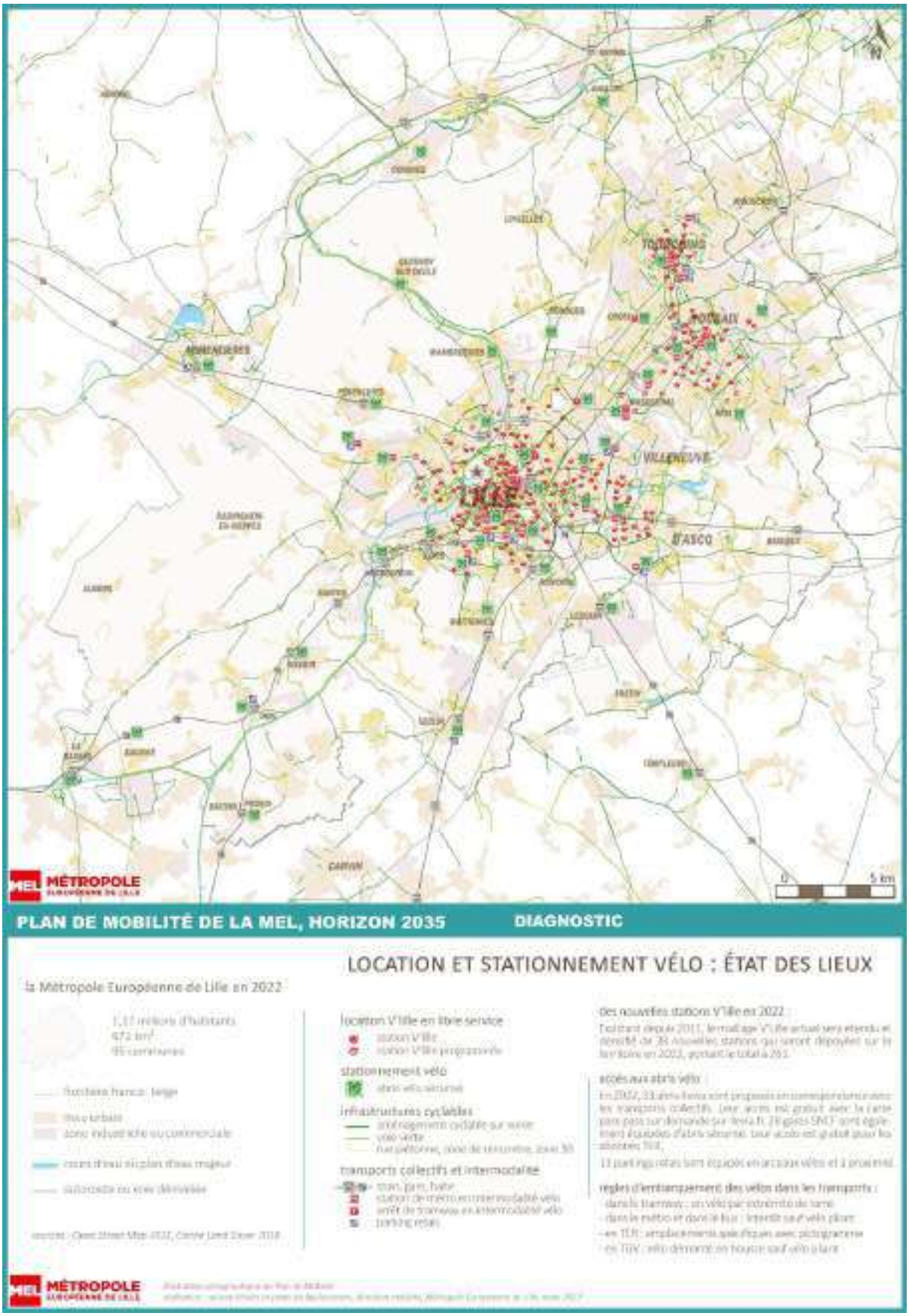
…une cohabitation des différents modes favorisée

La Métropole Européenne de Lille est un territoire encore dominé par la voiture, réduisant ainsi le confort d'usage de la marche ou du vélo. Une limitation des vitesses a été appliquée sur 940 km de voiries afin de favoriser une cohabitation plus harmonieuse des vélos, des piétons et des voitures. Ainsi, 62% des habitants de la Métropole Européenne de Lille considèrent que les conditions de déplacement en vélo se sont améliorées entre 2011 et 2016, sans que cela n'ait pourtant eu un impact notable sur les pratiques jusqu'ici. Ainsi, les politiques en faveur du vélo doivent non seulement continuer de faciliter l'utilisation de ce mode en améliorant les infrastructures (augmentation du nombre de kilomètres de pistes et bandes cyclables), en offrant des services à destination des cyclistes (stationnement sécurisés, ateliers de réparation, pompes en libre-service, etc.), mais aussi en proposant des mesures d'accompagnement au changement (pédagogie auprès des élèves et étudiants, organisation de co ateliers de « remise en selle » pour réapprendre la pratique cycliste, etc.).

Version projet



Source : Métropole Européenne de Lille



Source : Métropole Européenne de Lille

5.4 De nouveaux modes alternatifs à prendre en compte

Les micro-mobilités désignent les déplacements reposant sur une large gamme « d'Engins de Déplacement Personnel » (EDP), comme les rollers, les skateboards, les gyroroues, et surtout les trottinettes, électriques ou non. Longtemps réservées aux pratiques sportives et aux loisirs, ces mobilités deviennent progressivement des moyens de transport urbain à part entière.

Autre évolution en matière de comportement de mobilité, l'usage de voitures sans permis par une population plus jeune qu'au préalable. Déjà visible sur le territoire, la voiture sans permis semble séduire maintenant une population jeune attirée par la liberté de mouvement et un coût accessible, la vitesse limitée s'adaptant totalement à un territoire urbain.

Un mode de transport pratique et accessible

Dans la Métropole, 55% des déplacements sont aujourd'hui inférieurs à 3 km, soit une distance qui peut être parcourue en moins de quinze minutes au moyen d'un EDP quand celui-ci n'est pas équipé d'une assistance électrique, et jusqu'à moins de dix minutes avec assistance électrique. Trois fois plus rapide que la marche à pied et considérablement moins encombrant que le vélo (constituant un atout évident pour le développement de mobilité intermodale, ces engins pouvant être facilement embarqués), les EDP constituent un moyen de transport accessible à tout le monde, même si dans les faits leur usage nécessite souvent une bonne forme physique.



Source : Métropole Européenne de Lille

Une pratique encore peu développée dans la Métropole Européenne de Lille

En 2016, moins de 1% des déplacements dans la Métropole Européenne de Lille ont été réalisés à l'aide des micro-mobilités. Ainsi, près de 9 100 déplacements quotidiens sont recensés, la plupart réalisés en trottinette personnelle. Ce chiffre n'est pas totalement négligeable, il est équivalent au nombre de trajets réalisés à vélo en libre-service (V-Lille), ou encore au nombre de courses en taxi. En 10 ans, cette pratique s'est considérablement répandue, notamment chez les écoliers et les collégiens qui ont augmenté de +49% leur recours à ce moyen de transport. Notons qu'au moment de l'enquête déplacements de 2016, cette tendance à la hausse des micro-mobilités dans la Métropole Européenne de Lille a eu lieu en l'absence de services de trottinettes électriques en free-floating, dont le déploiement service a considérablement intensifié l'usage des EDP dans d'autres grandes villes françaises.

Version projet

5.5 Et pour le transport de marchandises, quelles alternatives à la route ?

Un trafic routier prépondérant malgré son fort impact sur l'environnement

La séparation physique entre les lieux de production et lieux de consommation, engendre des flux de marchandises toujours plus nombreux. Ces flux reposent sur un écosystème très complexe composé des opérateurs des infrastructures logistiques, des transporteurs, des chargeurs, puis enfin les distributeurs et les consommateurs finaux. Le transport routier de marchandises (Poids Lourds et Véhicules Utilitaires Légers) représente aujourd'hui 86% des parts modales en tonnes*km : flux internes, d'échange et de transit confondus. Le mode ferroviaire transporte 10 % des marchandises et le mode fluvial 4 %. Depuis 1998, la part modale de la route est en augmentation (82% en 1998).

Or, pour chaque tonne de marchandises transportée, un camion produit en moyenne cinq fois plus de Gaz à Effet de Serre (GES) que le transport fluvial et ferroviaire. Des marges de manœuvre pour un transport de marchandises plus vertueux existent à deux niveaux. D'une part, via le transfert modal de la route vers les modes alternatifs, en particulier pour les déplacements d'échanges et de transit, où respectivement 8 % et 22 % des tonnes.km sont déjà transportées par le fret ferroviaire ou le fluvial. D'autre part, via la réduction des émissions de GES et de polluants locaux à la tonne transportée des Poids Lourds et Véhicules Utilitaires Légers, en améliorant les performances énergétiques des véhicules, voire en basculant vers des motorisations alternatives (GNV, électrique, etc.), ou encore en améliorant le taux de remplissage des véhicules (ce qui nécessite alors moins de camions pour transporter autant de marchandises).

Les freins au développement du fret fluvial et ferroviaire dans la Métropole de Lille

Depuis 20 ans, la part des marchandises transportées par voie ferroviaire, a connu une forte baisse (de 14% en 1998 à 9 % en 2016). Ce recul témoigne d'un manque d'adaptation aux évolutions des besoins du secteur (modification des distances de transport, exigence accrue pour la vitesse de livraison, etc.). Les modèles économiques, dans un souci de rentabilité, favorisent toujours bien souvent le transport de marchandises par la route. Le réseau routier bénéficie d'une capillarité bien plus importante que le réseau ferroviaire.

LE GNV : une solution pour les poids lourds et les bus

Le Gaz Naturel Véhicule : ces trois lettres correspondent à un carburant alternatif, créé pour le moment surtout à partir d'hydrocarbures, mais que l'on peut aussi développer à partir des déchets compostables, ce qui en fait une énergie émettant peu de gaz à effet de serre. Le GNV s'adresse avant tout aux poids lourds et aux bus, la flotte de la Métropole Européenne de Lille (400 bus) y est déjà totalement convertie. Afin d'inciter les entreprises à s'équiper en poids lourds au GNV, un projet d'installation de 4 « stations-services GNV » est en cours sur le territoire.

Version projet



Source : Métropole Européenne de Lille

Sur la même période, la part du fluvial dans le transport de marchandises est restée constante (4% du total), même si le volume de marchandises transportées par cette voie a été multiplié par quatre en passant de 500 000 tonnes en 2000, à 2 millions de tonnes en 2020. Le réseau fluvial est constitué, à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille, d'une voie navigable, ouverte à la circulation des bateaux de plus de 1500 tonnes qui traverse le territoire pour relier Dunkerque et Valenciennes en passant par Lille. Cela fait du transport fluvial une alternative fortement capacitaire : un convoi fluvial peut transporter 4 400 tonnes de marchandises (en vrac – produits agricoles, matériaux de construction, etc. comme en containers), soit l'équivalent de 4 trains ou 220 camions.

Les projets d'infrastructures ferroviaires et fluviales permettent le transport de marchandises sur « moyenne et longues distances » (soit du trafic d'échange et de transit plutôt qu'interne). Il s'agit donc d'infrastructures lourdes, dont les couts de réalisations sont bien souvent conséquents et constituent un frein à leurs développements. Le projet du canal Seine-Nord, par exemple, prévoit de relier Paris et Lille à l'horizon fin 2028 pour un coût total estimé à 5,1 milliards d'euros.

Livraison à domicile : des alternatives aux véhicules thermiques

Les alternatives à la route peuvent également concerner la distribution urbaine, notamment en lien avec l'essor de la livraison à domicile pour les particuliers qui adoptent de plus en plus des pratiques de e-commerce (achats de produits, réalisation des courses domestiques, etc.). Le développement fulgurant de l'économie à la demande impacte fortement les villes, les exposant notamment à une densification de la circulation et à des conflits pour l'utilisation de l'espace public dans un contexte où la qualité de l'air se dégrade. Poussé par l'évolution constante des nouvelles technologies, le marché du e-commerce n'a cessé de progresser depuis quelques années en France, générant de nouveaux modes de consommation qui ont eu pour effet d'accroître de manière significative les livraisons.

Le phénomène de multiplication des flux de livraison en Véhicules Utilitaires Légers (VUL), en lien notamment avec le développement du e-commerce, a été observé par l'enquête circulation par caméras LAPI réalisée au printemps 2018 par la DREAL Hauts-de-France sur les entrées du territoire métropolitain et visant à identifier et caractériser les principaux flux d'échange et de transit avec la Métropole.

Pour répondre aux enjeux de préservation de la qualité de l'air, se développent aujourd'hui des livraisons au moyen de modes plus propres tels que les utilitaires électriques, les vélos traditionnels, les vélos à assistance électrique et/ou les vélos adaptés à l'activité de livraison (vélo-cargo) en fonction des produits transportés.

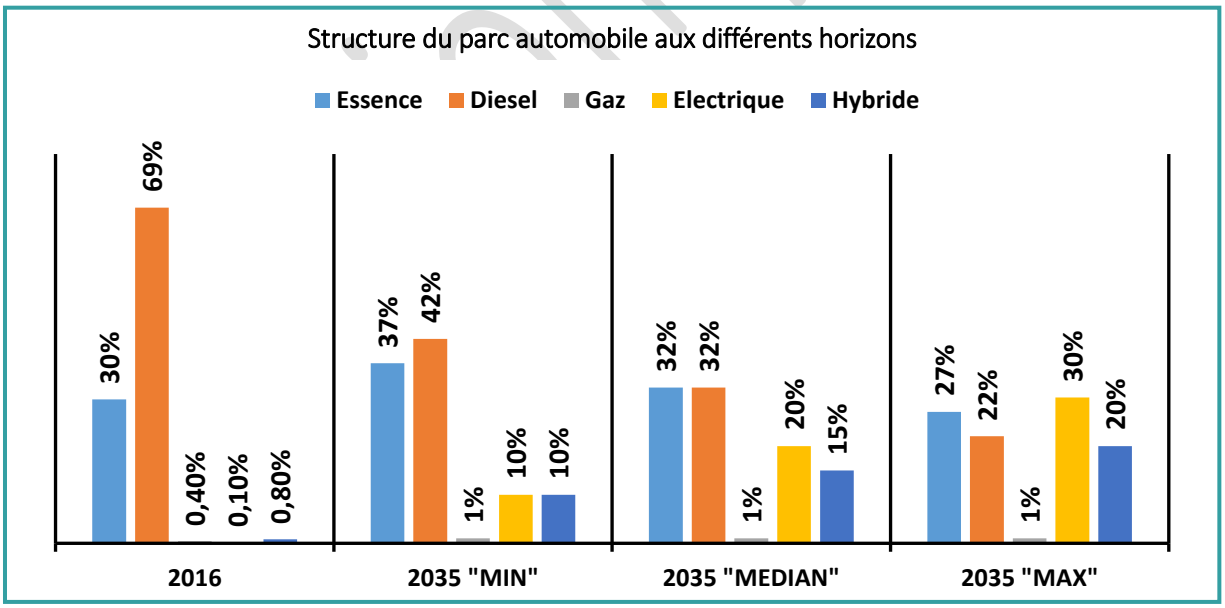
Version projet

Version projet

Conclusion : des tendances d'évolution à prendre en compte dans la construction d'un projet de mobilité durable

Les prévisions de croissance démographique et économique au sein du territoire métropolitain, estiment une hausse de 110 000 habitants et de 80 000 emplois dont la moitié occupée par les résidents de la Métropole Européenne de Lille à horizon 2035. Cette croissance devrait engendrer 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires (soit, une augmentation de 12 %) qui pourraient être réalisés à hauteur de 290 000 en voiture pour seulement 55 000 en transports en commun, en se basant sur les pratiques de mobilité actuelles. Il faut donc travailler, dès à présent, à la bonne intégration de ces futurs déplacements dans nos réseaux de transport. Le territoire ne pourra pas absorber ces flux supplémentaires sans causer une forte dégradation au cadre de vie métropolitain. La régulation de l'automobile doit se décliner sur l'ensemble du territoire métropolitain, en s'adaptant à chacune de ses spécificités locales.

La crise de la COVID-19 et les confinements successifs de 2020-2021 n'ont eu qu'un effet temporaire sur les changements de comportements : à l'été 2021, la pratique de la voiture avait retrouvé son niveau d'avant crise tandis que les transports en commun n'y étaient pas encore revenus. Des évolutions en matière de modes de vie, telles que le développement du télétravail, ou une augmentation de la pratique du vélo ont pu avoir lieu, mais sans pour le moment en mesurer véritablement les conséquences sur des pratiques de mobilité. Ceci suggère que des crises mêmes majeures ne peuvent induire des modifications « spontanées » de modification de comportement : les politiques d'aménagement et de mobilité ont tout leur rôle à jouer pour répondre aux enjeux environnementaux et de qualité de vie du territoire.



Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs de mobilité du Plan De Mobilité

Au niveau européen et français, le remplacement progressif des véhicules thermiques par des véhicules électriques apparait comme une des solutions possibles pour réduire les émissions de polluants locaux et de Gaz à Effet de Serre. Les prévisions réalisées par la Métropole Européenne de Lille concluent à une évolution sensible du parc automobile en faveur des véhicules électriques et hybrides. D'ici 2035, selon

en projet

le scénario prospectif considéré, ces derniers devraient en effet représenter de 20 à 50 % des véhicules en circulation.

Mais un projet de mobilité durable se dessine au-delà de la seule amélioration des performances énergiques et environnementales de nos automobiles. Il convient ainsi de mieux utiliser les ressources à notre disposition, en adoptant le principe « du bon mode pour le bon déplacement », en commençant par adopter un usage plus rationnel de la voiture : par exemple en ne l'utilisant qu'en l'absence d'alternatives, et à plusieurs dès que possible (covoiturage). Il s'agira également d'encourager l'usage des transports en commun, dont le réseau apparait aujourd'hui sous-utilisé, en facilitant le parcours du voyageur sur le réseau. Encourager cet usage nécessite aussi de penser un urbanisme d'avantage orienté vers les transports collectifs, en privilégiant des formes et des objectifs spécifiques d'aménagement urbain autour des stations de transports collectifs performants. Le recours à la marche, pratique habituelle dans les zones denses, doit être encouragé en zones périurbaines et rurales pour les déplacements de courte distance, à commencer par les trajets pour se rendre à l'école, de moins en moins réalisés à pied. L'habitude de marcher doit s'acquérir dès le plus jeune âge, afin d'en faire une pratique pérenne à l'âge adulte. Dans l'ensemble des territoires encore dominés par la voiture, l'espace public offre souvent peu d'aménités aux piétons : des trottoirs étroits et insuffisamment végétalisés et accueillant parfois du stationnement automobile illicite, ou encore des passages piétons mal sécurisés. Le pari de la marche à pied est aussi celui de la proximité et de la qualité de vie. Il s'agit non seulement de favoriser l'émergence de nouvelles centralités du quotidien, mais aussi de concevoir autrement nos modes de vie.

Par ailleurs, la diffusion de la pratique cyclable dans la Métropole Européenne de Lille ne peut être véritablement encouragée que grâce à la combinaison de mesures de nature différente. C'est donc à la fois par l'amélioration de la qualité et de la sécurité des infrastructures cyclables, par leur meilleure intégration dans un environnement urbain apaisé (zone à trafic limité, aires piétonnes, etc.) et par le développement d'un accompagnement et d'une offre en services utiles aux cyclistes, que la pratique du vélo s'imposera comme une alternative crédible pour la mobilité quotidienne.

Enfin, certaines évolutions très récentes, liées à la place croissante qu'occupent les activités numériques dans nos vies, constituent des signaux faibles de transformations plus profondes de nos habitudes de mobilité : développement de véhicules en libre-service, de la trottinette électrique à la voiture, augmentation des livraisons à domicile, livrées instantanément par un coursier ou un livreur, à vélo, en deux-roues motorisé ou en voiture. Ces évolutions sont encore trop récentes pour être bien mesurées mais méritent déjà une attention particulière. Il s'agit d'encadrer le développement de ces nouveaux services afin de les mettre à profit d'un projet de mobilité durable.

Version projet

LES ENJEUX ET OBJECTIFS DE MOBILITÉ

PLAN DE MOBILITÉ 2035
DE LA MEL



lillemetropole.fr

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Version projet

Projet de PLAN DE MOBILITÉ HORIZON 2035
Enjeux et objectifs de mobilité
Juin 2022

Version projet

Version projet

MOBILITÉS MÉTROPOLITAINES : VERS UN PROJET DE TRANSITIONS 6

CHAPITRE 1. DES ENJEUX DE MOBILITÉ À L'IMAGE DU TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE : MULTIPLES !..... 8

1.1 LE CONSTAT DE PRATIQUES DE MOBILITÉ DIFFÉRENCIÉES, ÉMETTRICES DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES 9
1.2 GARANTIR À TOUS LES USAGERS DU TERRITOIRE DE POUVOIR SE DÉPLACER DANS DE BONNES CONDITIONS..... 11
ALLIER QUALITÉ DU CADRE DE VIE POUR TOUS, RÉSIDENTS COMME USAGERS DU TERRITOIRE ET DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE 11
PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT EN FAVORISANT LES MODES DE DÉPLACEMENT MOINS POLLUANTS ET MOINS ÉMISSIFS EN GAZ À EFFET DE SERRE 12
CONTRIBUER AU DYNAMISME ÉCONOMIQUE ET AU RAYONNEMENT DE LA MÉTROPOLE 13
PROPOSER UNE MOBILITÉ POUR TOUS MOYENNANT UN PRIX ABORDABLE À LA FOIS POUR L'USAGER ET POUR LES COLLECTIVITÉS QUI METTENT EN ŒUVRE LES SOLUTIONS DE MOBILITÉ 13

CHAPITRE 2. DES OBJECTIFS DE MOBILITÉ POUR CONCRÉTISER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE 14

2.1 LA MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE AU FIL DE L'EAU, OU L'ACCENTUATION DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ EXISTANTS..... 15
ÉVOLUTION DE LA POPULATION ET DES EMPLOIS 15
DÉPLACEMENTS DES PERSONNES SELON UN « SCENARIO FIL DE L'EAU » 17
TRANSPORTS DE MARCHANDISES SELON UN « SCENARIO FIL DE L'EAU » 19
2.2 POUR VISER UN PROJET DE MOBILITÉ DE TRANSITION, DES OBJECTIFS DE MOBILITÉ AMBITIEUX 21
À NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR PERSONNE STABLE, FAIRE ÉVOLUER L'USAGE DE LA VOITURE..... 22
UNE NÉCESSAIRE MUTATION DU PARC AUTOMOBILE CIRCULANT SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN 25
LIMITER L'EXPANSION DES FLUX DE MARCHANDISES, TOUT EN ENCOURAGEANT LE REPORT MODAL DE LA ROUTE VERS LE FER ET L'EAU ET EN OPTIMISANT LES SCHÉMAS LOGISTIQUES 27
2.3 LES OBJECTIFS LIÉS À LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE..... 28
2.4 LES OBJECTIFS LIÉS À LA QUALITÉ DE L'AIR, AU CADRE DE VIE ET À LA SANTÉ 30

CONCLUSION 32

Version projet

Version projet

Mobilités métropolitaines : vers un projet de transitions

Le projet de Plan De Mobilité métropolitain à horizon 2035, doit à la fois répondre aux grands enjeux de mobilité du territoire et aux défis environnementaux majeurs, que sont une moindre contribution de la filière « transports » au changement climatique, une amélioration de la qualité de l'air locale, une réduction du bruit généré par les transports et la préservation de la biodiversité.

Les réponses que la Métropole Européenne de Lille doit apporter, s'inscrivent dans les trajectoires de décarbonation de la mobilité, exprimées par la Stratégie Nationale Bas Carbone 2 (mars 2020) et reprises par le Plan Climat Air Énergie Territorial métropolitain adopté en 2021. Elles sont, par ailleurs, à mettre en regard des pratiques de mobilité d'aujourd'hui et de la manière dont les habitants et usagers du territoire métropolitain, présents et futurs, se déplaceront potentiellement d'ici à 2035.

En effet, du point de vue législatif, **la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC)** est la feuille de route de la France pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique instaurée par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTEPCV). Depuis, la loi énergie climat du 8 novembre 2019 inscrit l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050 dans la loi. La SNBC amendée en mars 2020, constitue l'un des deux volets de la politique climatique française, à côté du Plan National d'Adaptation au Changement Climatique. De par ses compétences en matière de planification de la mobilité et en transports, la Métropole Européenne de Lille se doit d'inscrire son action dans ce cadre. Dans le domaine des transports, la SNBC 2 vise :

- Une réduction de 28% des émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2030 par rapport à 2015,
- La **décarbonation complète des transports à l'horizon 2050** (sauf aérien et domestique).

La SNBC 2 formule des orientations de politiques publiques à traduire dès à présent en mesures concrètes par tous les acteurs, en particulier les décideurs publics. Parmi les 45 orientations, 6 sont des orientations sectorielles en lien avec les transports. Sont abordées notamment les orientations suivantes :

- La transition énergétique des parcs,
- L'accompagnement à l'évolution des flottes pour tous les modes de transport,
- Le soutien aux collectivités locales et aux entreprises dans la mise en place d'initiatives innovantes
- L'encouragement au report modal en soutenant les mobilités actives et les transports massifiés et collectifs (fret et voyageurs) et en développant l'intermodalité,
- La maîtrise de la hausse de la demande de transport.

Du point de vue règlementaire, le Plan De Mobilité s'inscrit dans un cadre contraint par les documents de planification au niveau local. Règlementairement, **les objectifs du Plan De Mobilité doivent être compatibles avec les parts modales votées dans le Schéma de Cohérence territoriale (SCoT) de Lille métropole en 2017 et dans le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la MEL en février 2021** : les objectifs du Plan De Mobilité devront ainsi a minima être aussi vertueux que ceux-là. SCoT de Lille métropole et PCAET métropolitain, ayant des échelles de temps différentes, les objectifs des deux documents de planification suivent néanmoins la même tendance.

Le PCAET métropolitain prévoit, pour tout le secteur des transports, une réduction de 19 % des consommations énergétiques et de 27 % des émissions de GES entre 2016 et 2030. Le PCAET fixe également l'objectif d'une baisse globale de 44 % des émissions de polluants locaux entre 2012 et 2030.

Version projet

Concernant les parts modales des déplacements internes de personnes, le PCAET métropolitain présente un objectif de 32 % pour la marche, 5 % pour le vélo, 16 % pour les Transports Collectifs et 47 % pour la voiture, à horizon 2030. Pour le transport de marchandises (interne, en échange et en transit), les parts modales fixées par le PCAET métropolitain pour 2030 sont les suivantes : 74 % pour le mode routier, 19 % pour le mode ferroviaire et 6 % pour le mode fluvial.

À horizon 2035, selon le SCoT de Lille métropole, la fiabilité et les capacités des transports urbains, périurbains et ferroviaires doivent être renforcées pour répondre aux besoins de mobilité interne des habitants de la métropole lilloise. Concrètement, le SCoT de Lille métropole s'engage à créer les conditions propices pour atteindre les parts modales suivantes pour le déplacements internes à son ressort territorial : 20 % de part modale TC, 40 % de part modale modes doux, dont environ 8 % pour le vélo et 40 % de part modale voiture. Concernant les transports de marchandises, le SCoT de Lille métropole fixe l'objectif de « passer les modes ferré ou fluvial de 10 à 20% pour l'échange et de 20 à 30 % pour le transit » d'ici 2035.

Pour établir les objectifs de mobilité à se fixer de manière à inscrire le territoire métropolitain au sein de la trajectoire de décarbonation, la Métropole Européenne de Lille a engagé une démarche prospective en matière de mobilité couplée à une démarche de quantification des besoins de mobilités du quotidien des populations résidentes et fréquentant le territoire en 2035 et tout en évaluant les impacts environnementaux de ces derniers.

Pour ce faire, la Métropole Européenne de Lille a fait appel aux services de l'INSEE et de prestataires spécialisés : le CEREMA Nord Picardie, les bureaux d'études 6t-bureau de recherche et Explain ainsi que le cabinet Interfaces Transports. La méthodologie employée décrite dans le document « Construction des objectifs du Plan De Mobilité 2035 », repose sur différentes sources de données, de projections et de modélisations : données du Recensement Général de la Population et projections Omphale de l'INSEE, le SCoT de Lille Métropole, l'Enquête Déplacements (certifiée Cerema) auprès des métropolitains réalisée en 2016 (MEL- ED 2016) et à partir de cette dernière un travail de projection des mobilités des métropolitains à horizon 2035 ; Diagnostic Énergie Émission des Mobilités réalisé pour la MEL (outil DEEM) ; le modèle de trafic routier REGLILLE ; les projections de la demande de transport établies par le Commissariat Général au Développement Durable ; les projections établies dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone (parc automobile, évolution du transport de marchandises) et les projections du parc automobile réalisées par l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR).

Au regard des enjeux de mobilité auxquels se confrontent le territoire métropolitain, le présent document dresse les objectifs de mobilité,voyageurs et marchandises, à fixer à horizon 2035 pour inscrire le territoire de la Métropole Européenne de Lille selon une trajectoire de transition écologique conforme aux exigences nationales et saine pour les usagers et résidents métropolitains.

Version projet

CHAPITRE 1. Des enjeux de mobilité à l'image du territoire de la Métropole Européenne de Lille : multiples !

Version projet

1.1 Le constat de pratiques de mobilité différenciées, émettrices de Gaz à Effet de Serre et de polluants atmosphériques

Le diagnostic des mobilités a fait émergé des tendances d'évolution, entre 2006 et 2016, portant à la fois sur la constitution sociodémographique des habitants de la Métropole Européenne de Lille et sur les pratiques de mobilité des différents usagers du territoire métropolitain : habitants, actifs travaillant sur le territoire mais n'y résidant pas, visiteurs, etc.

Des besoins et des pratiques de mobilité différenciées, sont apparus selon les publics observés : actifs, jeunes, seniors, populations socialement fragiles, ont des comportements de mobilité quotidienne spécifiques qui ont maintenu l'usage de la voiture à un niveau bien supérieur aux objectifs de mobilité visés par le PDU 2010>2020.

D'un côté, les pratiques de mobilité des actifs, des jeunes et des seniors bien que différentes, ont eu pour dénominateur commun soit un usage toujours prépondérant soit accru, de la voiture conducteur et/ou passager pour réaliser leurs déplacements au quotidien.

À contrario, des publics plus précarisés, comme peuvent l'être les habitants des quartiers prioritaires, ont disposé d'un accès plus faible à la voiture particulière que le reste des métropolitains, alors que cet accès leur aurait permis d'élargir leur bassin de vie, élément déterminant notamment pour le retour à l'emploi.

Appréhendée selon l'usage des modes de déplacements, la mobilité des métropolitains reste dépendante de l'automobile. Des signes faibles ont émergé au cours de la décennie, tels que la pratique du covoiturage ou la diversification des sources d'énergie des véhicules, l'électrique prenant le pas sur les autres formes d'énergie. Le parc automobile des métropolitains est néanmoins vieillissant et, encore, dominé par les véhicules diesel. Par ailleurs, si les accidents de la route ont diminué, le nombre de décès stagne.

Le recours aux modes de transports durables s'ancre autour d'un usage en transports collectifs en progression mais néanmoins en deçà du potentiel d'usagers que devrait générer l'offre en transports publics développée sur le territoire métropolitain, au niveau de celle proposée par d'autres agglomérations en France. La pratique de la marche à pied est en recul alors que le territoire y est propice, aussi bien en milieu urbain qu'en milieu rural. Tandis que la pratique du vélo, pourtant bénéfique pour allier santé et respect de l'environnement, reste encore trop peu adoptée.

Par ailleurs, le transport routier a assuré la majorité des flux de transports de marchandises et de livraisons en ville. De même, des signes faibles sont apparus en matière de pratiques modales alternatives : transports ferré et fluvial ont légèrement progressé, certaines livraisons en ville sont désormais assurées par des véhicules électriques ou fonctionnant au GNV.

Ces pratiques de mobilité et de transports, majoritairement centrées sur le mode routier, ont rendu difficile la maitrise des émissions de gaz à effet de serre attendue et l'inscription des activités métropolitaines, dans la démarche globale d'une moindre contribution au changement climatique. La diminution des polluants atmosphériques a, quant à elle, pu être essentiellement imputée aux évolutions technologiques.

Version projet

Les exercices d'identification des enjeux de mobilité face auxquels la Métropole Européenne de Lille est confrontée, et de définition des objectifs de mobilité à horizon 2035 à fixer pour la politique de mobilité métropolitaine, se sont déroulés dans un contexte sanitaire ayant, temporairement, eu pour conséquences une mobilité moindre voire supprimée (périodes de confinement). Des conséquences potentiellement plus durables, renvoyant à des modifications des habitudes de déplacements, sont scientifiquement encore difficiles à appréhender. Néanmoins, la crise sanitaire liée à la COVID-19 pourrait potentiellement induire à moyen et long termes, des incidences sur les comportements de mobilité des résidents et usagers du territoire métropolitain.

Pour alimenter l'étape de définition des enjeux et des objectifs de mobilité projetés à l'horizon 2035, l'évaluation environnementale[1] du projet de Plan De Mobilité métropolitain, de par l'évaluation initiale de l'environnement, a pointé 9 enjeux environnementaux majeurs :

- la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre par les transports,
- la réduction de la consommation énergétique liée au secteur des transports,
- la prévention et la réduction de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique,
- la prévention et la réduction de l'exposition de la population au bruit,
- la prévention et un meilleur équilibre sur le territoire des secteurs de faible exposition sonore,
- la modification des comportements humains en faveur des transports en commun et des modes doux,
- la préservation du patrimoine remarquable, naturel et paysager,
- la préservation de la ressource en eau,
- l'évitement de l'exposition des usagers aux risques naturels, technologiques et climatiques et la diminution du risque d'accident routier.

Version projet

[1] Source : MEL – Évaluation environnementale du projet de Plan De Mobilité

1.2 Garantir à tous les usagers du territoire de pouvoir se déplacer dans de bonnes conditions

Le plan de mobilité doit permettre de garantir à tous les usagers du territoire de pouvoir se déplacer dans de bonnes conditions. La mobilité, c'est ce qui permet à chacun de réaliser ses activités du quotidien : il est souvent nécessaire de se déplacer pour aller au travail, à l'école, chez le médecin ou chez ses amis. Garantir une mobilité pour tous, c'est s'assurer que tout le monde puisse accéder aux emplois et services du territoire, et ce, que l'on ait les moyens d'avoir une voiture ou pas, que l'on puisse marcher ou non, que l'on habite la Métropole Européenne de Lille ou à l'extérieur. Proposer des actions qui favorisent un accès équitable à la mobilité est un enjeu majeur du Plan De Mobilité. Cela suppose de s'assurer que la voiture ne soit pas la seule manière efficace et confortable de circuler sur le territoire : il s'agit de proposer des solutions de mobilité diversifiées pour pouvoir également se déplacer à pied, en transports en commun, en vélo, etc. et de faciliter la « cohabitation » de tous les modes dans l'espace public. Cela veut aussi dire s'adapter aux évolutions des modes de vie, du monde du travail et de la population, en proposant de nouvelles solutions quand de nouveaux besoins émergent : comme par exemple, renforcer l'offre à destination des personnes âgées, puisque cette catégorie de population sera en forte augmentation les prochaines années !

Les politiques de mobilité devront s'efforcer de répondre dans les quinze années à venir à 4 grands enjeux de mobilité pour le territoire métropolitain :

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire ;
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en Gaz à Effet de Serre ;
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la Métropole ;
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité.

Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire

Le territoire de la Métropole Européenne de Lille présente à la fois des caractéristiques spécifiques et complexes à appréhender en matière de mobilité, de par sa dimension transfrontalière et multipolaire, qui génèrent des comportements de mobilité qui diffèrent selon les territoires, et également l'existence de dynamiques territoriales variées.

Le développement sociodémographique de la Métropole à horizon 2035, quantifié à 115 000 habitants et près de 80 000 emplois supplémentaires, son emplacement stratégique au carrefour d'axes de transports majeurs et les ambitions en matière de rayonnement économique, accentueront également un développement des flux de personnes et de marchandises observé ces 10 dernières années. Ce

Version projet

développement se traduira par des déplacements internes supplémentaires du fait des activités réalisées par les nouveaux habitants, mais aussi par l'augmentation des déplacements d'échanges de personnes et de marchandises. Par ailleurs, le transport de marchandises et la logistique urbaine, jouent un rôle clé dans l'économie du territoire et dans le bien-être des habitants. L'entreposage et la circulation des biens sont nécessaires à l'approvisionnement des magasins, des services (hôpitaux, écoles…) et à la livraison de biens nécessaires au quotidien des particuliers, du courrier au colis. Néanmoins, la hausse de la circulation de marchandises, jusqu'à présent souvent routière, a des impacts négatifs du point de vue environnemental, et du cadre de vie.

Aussi, le Plan De Mobilité se doit-il d'accompagner l'évolution des besoins de mobilité des biens et des personnes, en proposant des actions qui accompagneront qualitativement le projet d'aménagement et de développement durable du territoire métropolitain, tout en participant au rayonnement économique local. L'un des enjeux du Plan De Mobilité est donc d'apporter des solutions aux besoins de déplacements des personnes et de marchandises sans nuire à la qualité de vie des habitants et des usagers du territoire.

Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en Gaz à Effet de Serre

Les déplacements actuellement réalisés avec des modes motorisés utilisant des sources d'énergie fossiles, génèrent des nuisances qui affectent à la fois et sur le court terme, la santé et le cadre de vie des habitants (pollution de l'air, bruit, occupation de l'espace public, accidents…) ; et sur le long terme, participent, par les émissions de Gaz à Effet de Serre, au changement climatique impactant plus globalement la société. Pour lutter contre le changement climatique, il est nécessaire de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), dont le secteur des transports est aujourd'hui le premier responsable sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille[2] . Les actions entreprises pour faciliter les déplacements doivent donc tenir compte de ces effets afin de ne pas se faire au détriment de la qualité de vie sur le territoire. Cela veut dire favoriser, lorsque c'est possible, les modes collectifs ou actifs, qui émettent moins de GES et moins de polluants atmosphériques locaux par passager, que la voiture individuelle, et occupent moins de place sur l'espace public. Sur les territoires où il est impossible de se passer de l'automobile (par exemple lorsque les principales fonctions urbaines sont éloignées les unes des autres), cela exige d'en développer un usage partagé (covoiturage) ou moins émissif en termes de polluants locaux et d'émissions de GES (diversification des sources d'énergie : électriques, hybrides, etc.). Un usage plus raisonné de la voiture particulière visera également à réduire l'exposition de la population métropolitaine au bruit ainsi qu'au risque d'accident. Plus globalement, les solutions de transports pour répondre aux besoins de déplacements du quotidien ou plus ponctuels, doivent limiter leur impact sur l'environnement du territoire métropolitain ainsi que des territoires extra métropolitains dès lors qu'il s'agit de déplacements d'échanges avec le territoire métropolitain.

[2] Source : diagnostic territorial 2018, PCAET de la Métropole Européenne de Lille

Version projet

Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la Métropole

Les conditions de mobilité des personnes et des biens sur la Métropole, participent à l'activité économique du territoire. La mobilité des actifs doit progresser vers un usage plus diversifié des modes de déplacement pour se rendre au travail et dans le cadre des déplacements professionnels : voiture partagée, vélo, transports collectifs, sont autant de solutions à développer. Par ailleurs, les organisations du travail doivent pouvoir questionner les temps de travail ainsi que les lieux de travail : déshorages, télétravail, démobilité des salariés constituent des pistes d'évolution des pratiques de mobilité liées au travail, à coupler aux évolutions de pratiques modales.

Filière économique en soi, le transport de biens et de marchandises doit pouvoir tirer profit des atouts du territoire métropolitain : des infrastructures de transports et des équipements existants et variés, la proximité des consommateurs eu égard à la présence de près d'1.2 millions d'habitants et de la multipolarité urbaine. Inversement, pour faire face aux multiples besoins en marchandises qu'un territoire millionnaire exige, il s'agit d'affirmer le rôle prégnant du transport de marchandises et de l'ancrer au sein du territoire, pour rayonner économiquement et faire écho à la tradition marchande de la Métropole Européenne de Lille. Enfin, le transport de marchandises de longue à moyenne distance tout comme celui du dernier kilomètre, bénéficient de la présence d'un écosystème d'acteurs locaux actif, nécessairement à valoriser.

Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Dans un contexte où les modalités de financement des dépenses assumées par les Autorités Organisatrices de la Mobilité ont particulièrement été impactées par la crise sanitaire liée à la COVID-19, et où les ménages français consacrent 15 %[3] de leur budget au transport, principalement individuel, la Métropole Européenne de Lille se doit de proposer une mobilité pour tous à un prix abordable pour l'usager dans la satisfaction de sa mobilité quotidienne, et en même temps mettre en œuvre des solutions de mobilité à un cout acceptable pour la collectivité. Cet enjeu s'inscrit dans la continuité de ce que proposait le Plan de Déplacements Urbains à horizon 2020 afin de répondre au sujet du « droit à la mobilité pour tous à un coût supportable / acceptable pour les usagers et les collectivités ». À ce titre, l'enjeu est de cibler un objectif prévisionnel de 4 déplacements par jour et par habitant, non pas pour inciter à « l'hyper mobilité », mais pour faciliter celle-ci auprès de public qui serait, aujourd'hui, dépourvu de ce niveau de mobilité.

[3] Source : DATA LAB Chiffres clés du transport- Édition 2021- Mai 2021

Version projet

CHAPITRE 2. Des objectifs de mobilité pour concrétiser la transition écologique

Version projet

Répondre aux enjeux de mobilité spécifiques au territoire métropolitain, nécessite de se fixer un cap adapté et concrétisé par des objectifs de mobilité, y compris chiffrés. Pour agir sur la mobilité des résidents et usagers métropolitains et en réduire les impacts environnementaux, les principaux leviers à disposition de la Métropole Européenne de Lille sont ceux de l'évolution des comportements de mobilité, en matière de répartition modale des déplacements et de distances parcourues ; de la présence de réseaux et d'infrastructures de transports ainsi que de leur réglementation (la vitesse par exemple) et enfin ultime levier, celui des véhicules, de leur niveau d'occupation et de leurs technologies.

Au vu des enjeux sociaux et des objectifs environnementaux, de l'armature urbaine du territoire et des potentiels identifiés quant à la pratique des modes de déplacements moins émissifs, les objectifs de mobilité du projet de Plan De Mobilité visent à trouver une place à tous les modes de déplacements qui ont tous leur rôle à jouer dans le système de mobilité métropolitain, utilisés seuls, en intermodalité, ou en multimodalité.

Il s'agit notamment de faire adopter « le bon mode de transport pour le bon déplacement » en fonction de la longueur du déplacement, du motif du déplacement, de l'origine et/ou de la destination du déplacement, de la « mutualisation » ou la « massification » envisageables, mais aussi du taux de motorisation, du niveau de possession du permis de conduire, des contraintes personnelles, et des « routines » quotidiennes.

Ces objectifs devront permettre une évaluation des actions proposées et du plan dans son ensemble. Grâce à eux, il sera possible de vérifier que les enjeux identifiés sont relevés par le Plan De Mobilité.

2.1 La mobilité métropolitaine au fil de l'eau, ou l'accentuation des comportements de mobilité existants

Évolution de la population et des emplois à horizon 2035

En réponse au principe de droit à la mobilité pour tous, le niveau de mobilité projeté à 2035 est maintenu à son niveau actuel, soit celui de 4 déplacements par jour et par habitant.

Le territoire métropolitain suivra, d'ici à 2035, une dynamique d'évolution socio démographique positive, tant en habitants qu'en emplois ayant pour conséquence l'augmentation de la demande de mobilité globale.

En effet, un premier scénario dit « fil de l'eau » a permis d'établir une photographie des pratiques de mobilité en 2035 sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, où rien ne change hormis la population et les emplois. En d'autres termes, les pratiques moyennes de mobilité des habitants sont les mêmes par rapport à la situation de référence en 2016, mais la population aura évolué en nombre et de par sa constitution sociodémographique.

Les travaux de projections démographiques à moyen/long termes, produits par l'INSEE grâce au modèle Omphale, à la demande de la Métropole Européenne de Lille, évaluent qu'**en 2035**, en retenant le scénario dit « Central », **la Métropole Européenne de Lille compterait 115 000 habitants de plus par rapport à 2016, pour atteindre un total d'environ 1 250 000 habitants en 2035**.

Cette évolution de population s'effectuerait de manière hétérogène au sein des différentes classes d'âge : la plus grosse partie de la croissance serait portée par les personnes de plus de 65 ans (+63 000

Version projet

personnes), alors que la classe de population âgée de 18 à 24 ans, serait celle qui augmenterait le moins (+2 000 personnes). Des différences notables apparaitraient également au niveau des statuts : les deux plus importantes augmentations à venir se situeraient chez les retraités (+54 000) et chez les actifs à plein temps (+36 000). À contrario, le nombre d'étudiants baisserait d'environ 4000 personnes ; c'est la seule catégorie qui verrait son nombre baisser.

AGE	projection pop 2035	Évolution 2035/2016	Répartition 2035	Répartition 2016	Ecart 2035-2016	Répartition des personnes en plus
A1-0 A 4 ANS	84000	1,06	7%	7%	5000	4%
A2-5 A 10 ANS	95000	1,04	8%	8%	4000	3%
A3-11 A 17 ANS	109000	1,08	9%	9%	8000	7%
A4-18 A 24 ANS	144000	1,01	12%	12%	2000	2%
A5-25 A 34 ANS	174000	1,07	14%	14%	12000	10%
A6-35 A 49 ANS	244000	1,07	19%	20%	15000	13%
A7-50 A 64 ANS	196000	1,04	16%	17%	7000	6%
A8-65 ANS ET PLUS	208000	1,44	17%	13%	63000	55%
Ensemble	1254000	1,10	100%	100%	115000	100%

Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs du Plan De Mobilité 2035

OCCUPATION PRINCIPALE	projection pop 2035	Évolution 2035/2016	Répartition 2035	Répartition 2016	Ecart 2035-2016	Répartition des personnes en plus
NON REPONSE	84000	1,06	7%	7%	5000	4%
TRAVAIL A PLEIN TEMPS	399000	1,10	32%	32%	36000	31%
TRAVAIL A TEMPS PARTIEL	85000	1,07	7%	7%	6000	5%
APPRENTISSAGE, FORMATION, STAGE	15000	1,12	1%	1%	2000	1%
ETUDIANT	79000	0,95	6%	7%	-4000	-4%
SCOLAIRE JUSQU'AU BAC	213000	1,05	17%	18%	10000	9%
CHOMEUR, RECHERCHE UN EMPLOI	91000	1,11	7%	7%	9000	8%
RETRAITE	228000	1,31	18%	15%	54000	46%
RESTE AU FOYER	48000	1,00	4%	4%	0	0%
AUTRE	12000	0,91	1%	1%	-1000	-1%
Ensemble	1254000	1,10	100%	100%	115000	100%

Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs du Plan De Mobilité 2035

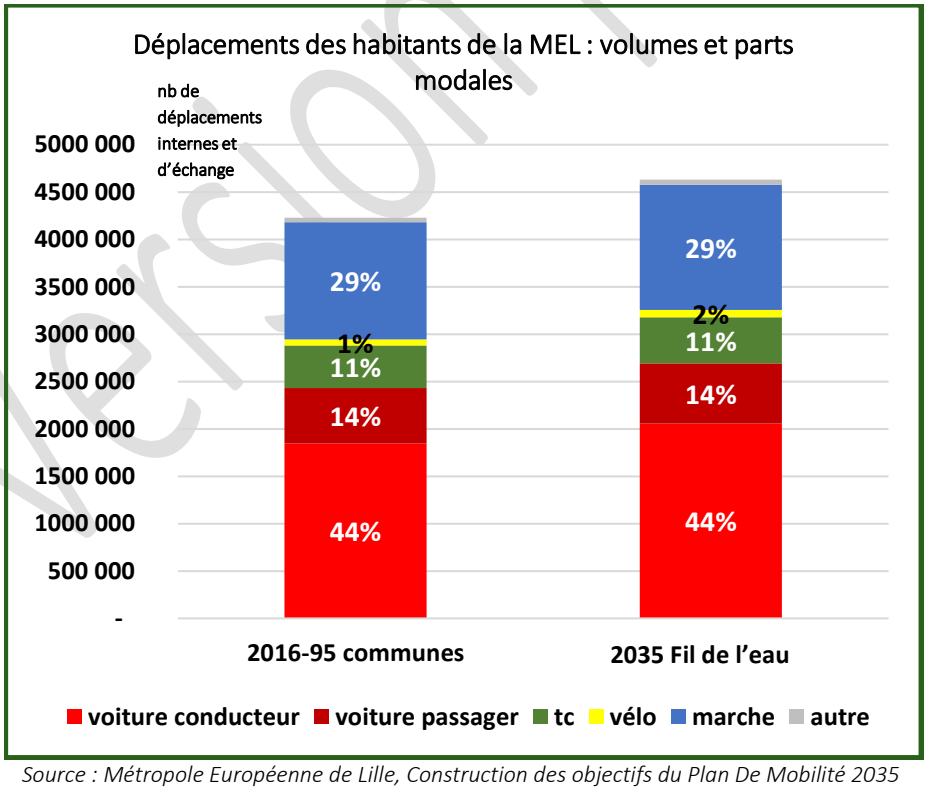
Au regard du dynamisme du territoire, **le nombre d'emplois sur le territoire augmenterait, quant à lui, de 80 000 emplois (projection du SCoT de Lille Métropole).**

Déplacements des personnes selon un « scenario Fil de l'eau »

Cette évolution quantitative et structurelle de la population permet de construire la projection de la situation dite « fil de l'eau » pour les pratiques de mobilité des habitants de la Métropole Européenne de Lille. Par rapport à la situation de référence de 2016, le scenario « fil de l'eau » permet de simuler une vision de mobilité sans changement dans les pratiques individuelles, par rapport à aujourd'hui, en d'autres termes « à politique de mobilité constante ». Seule, la mise en service de l'offre constituée par le doublement de la ligne 1 du métro, considérée comme coup parti, constitue un élément nouveau dans l'offre de mobilité par rapport à 2016.

Les parts modales par rapport à 2016 resteraient presque inchangées tandis que les variations en volumes seraient très marquées. En effet, les habitants de la Métropole Européenne de Lille réaliseraient **10 % de plus de déplacements par rapport à 2016, soit 4,6 millions[4] de déplacements quotidiens**. L'augmentation de 400 000 déplacements quotidiens se répartirait ainsi : + 260 000 déplacements en voiture (+ 210 000 en tant que conducteur et + 50 000 en tant que passager), + 100 000 déplacements en modes actifs et + 40 000 en transports collectifs.

Les déplacements internes supplémentaires génèreraient alors 13 % de km parcourus supplémentaires tous modes, et 14% de véhicules.km supplémentaires par rapport à la situation en 2016.

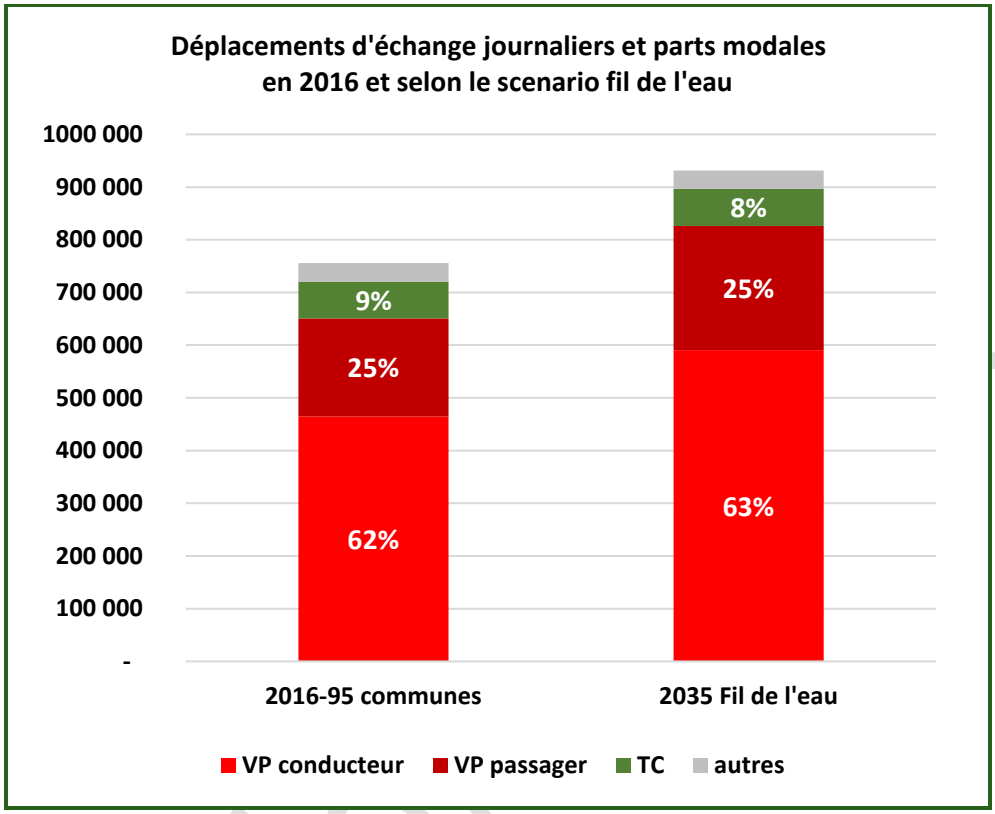


Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs du Plan De Mobilité 2035

[4] Les 4,2 millions de déplacements quotidiens en 2016 concernent les déplacements des habitants internes et d'échange des 95 communes de la MEL. Ce sont les données de 2016 sur les 85 communes enquêtées, réajustées aux 95 communes constituant la MEL aujourd'hui. En revanche, dans la partie « carte d'identité du territoire de la Métropole Européenne de Lille » du diagnostic du Plan de Mobilité, il était question des 4,1 millions des déplacements internes et en échange des habitants des 85 communes de la MEL en 2016. La différence des 100 000 déplacements provient des 10 communes qui ont rejoint la MEL après 2016.

Version projet

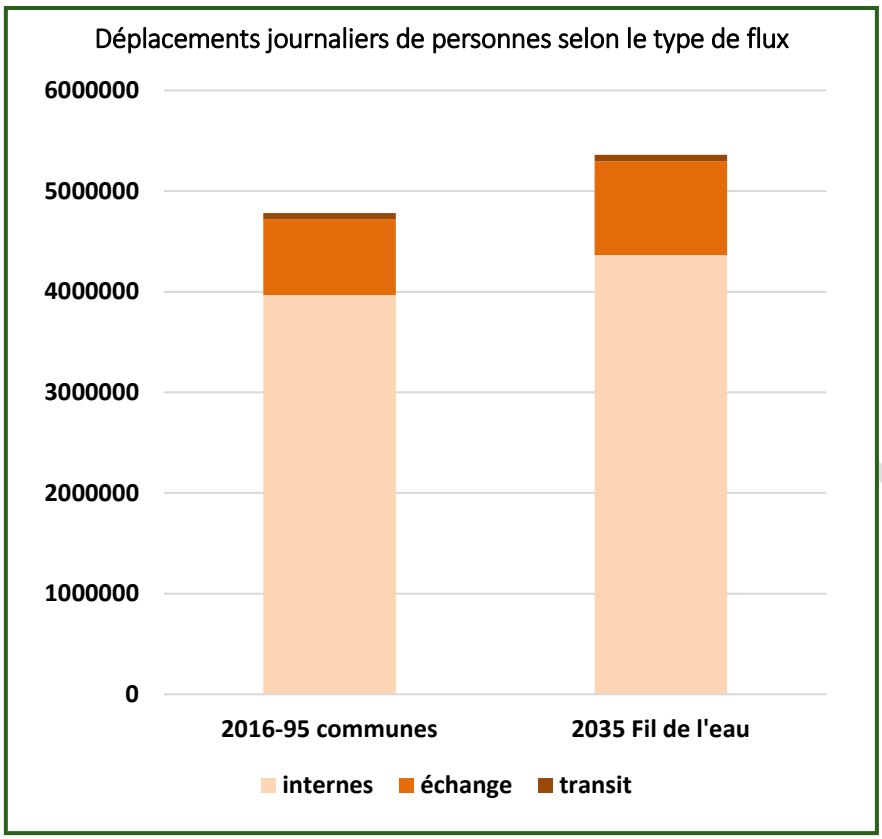
Le nombre de déplacements de personnes, en échange avec la Métropole Européenne de Lille augmenterait d'environ 175 000 déplacements en voiture (+ 125 000 en tant que conducteur et + 50 000 en tant que passager) ; ce nombre passerait donc de 755 000 en 2016 à 930 000 déplacements en 2035.



Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs du Plan De Mobilité 2035

L'évolution des flux de transit qui est calculée à partir des hypothèses du Commissariat Général au Développement Durable[5] et d'un travail de modélisation sur REGLille donne les résultats suivants : 60 000 véhicules en transit en 2016 et 63 000 en 2035.

[5] Taux de Croissance Annuelle Moyenne les déplacements de longue distance de +1,2% entre 2012 et 2030 selon la « projection de la demande de transport sur le long terme, CGDD, juillet 2016



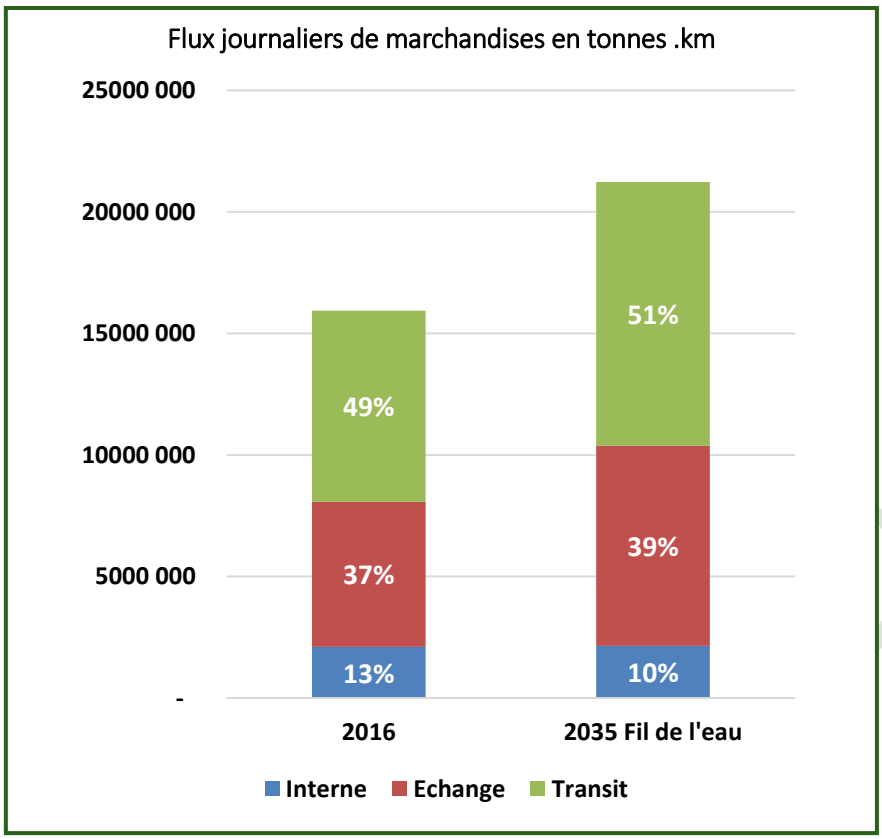
Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs du Plan De Mobilité 2035

Ainsi, à politique de mobilité constante, les évolutions sociodémographiques et de comportements de mobilité par tranches d'âge, continueraient à avoir un impact important sur les pratiques de mobilité.

Transports de marchandises selon un « scenario Fil de l'eau »

Pour le transport de marchandises, la stratégie nationale bas carbone a permis de définir un scenario « fil de l'eau [6] » qui prolongerait les tendances observées jusqu'alors. Sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, le prolongement des tendances existantes conduirait à un transport journalier de **21 millions de tonnes.km de marchandises, soit une augmentation de 33% par rapport à 2016),** dont la répartition par type de flux évolue peu : la moitié concerne le transit, 39% l'échange et 10% des flux internes. Le transport de marchandises est très majoritairement supporté par le mode routier dans le scenario fil de l'eau (99,5% pour le transport interne, 95,2% pour l'échange et 80,6% pour le transit).

[6] Scenario dit AME (Avec Mesures Existantes) intégrant les premières mesures existantes avant le 1er juillet 2017



Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs du Plan De Mobilité 2035

En résumé, les nouveaux besoins de mobilités dus à la population supplémentaire et au rayonnement territorial, seraient happés par les modes routiers. Les émissions de Gaz à Effet de Serre et de polluants atmosphériques non seulement perdureraient mais seraient augmentées, ce qui aurait des effets à la fois sur la qualité de l'environnement et du cadre de vie des métropolitains à terme, la congestion routière, la pollution de l'air, l'accidentologie, mais aussi sur l'environnement plus global, l'activité de la filière « transports » liée au territoire métropolitain continuant à apporter sa contribution au changement climatique.

En l'état, l'exercice de projection des mobilités qui seraient réalisées sur le territoire métropolitain à 2035, du fait de la population et des emplois supplémentaires, aboutit à constater que les comportements de mobilité existants seraient prolongés. **La projection des mobilités à 2035, dans le cadre du scenario dit « fil de l'eau », prouve nécessaire la mise en place d'une action publique majeure en faveur de mobilités moins émettrices en Gaz à Effet de Serre et en polluants atmosphériques**.

Version projet

2.2 Pour viser un projet de mobilité de transition, des objectifs de mobilité ambitieux

L'ambition de garantir à tous les usagers du territoire métropolitain la possibilité de se déplacer dans de bonnes conditions en limitant les impacts environnementaux tout en favorisant un développement qualitatif du territoire s'inscrit dans un contexte règlementaire d'atteinte, a minima, des objectifs de mobilité du SCOT de Lille Métropole à horizon 2035 et ceux du Plan Climat Air Énergie Territorial fixés à 2030. Aussi, le projet de Plan De Mobilité s'appuiera-t-il sur la combinaison de deux leviers :

- le développement, sur une temporalité de long terme, d'une offre infrastructurelle de transports collectifs nouvelle, concrétisée par la réalisation de nouvelles liaisons de transports collectifs en site propre et qui permettra de répondre à la demande de mobilité croissante ;
- et dès le court terme, la régulation nécessaire des flux et l'accompagnement aux changements de comportements de mobilité, qui devront se concrétiser.

Le projet de Plan De Mobilité fixe également des objectifs pour adapter les déplacements de personnes et le transport de marchandises, aux besoins environnementaux et territoriaux.

Conformément au code des Transports, ces objectifs visent :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale ;
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport ;
- La diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- Le développement des Transports Collectifs et des modes actifs ;
- L'amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier ;
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules ;
- L'organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine ;
- L'amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires ;
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- La réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

projet

Sur le territoire, la déclinaison chiffrée revêt les formes suivantes :

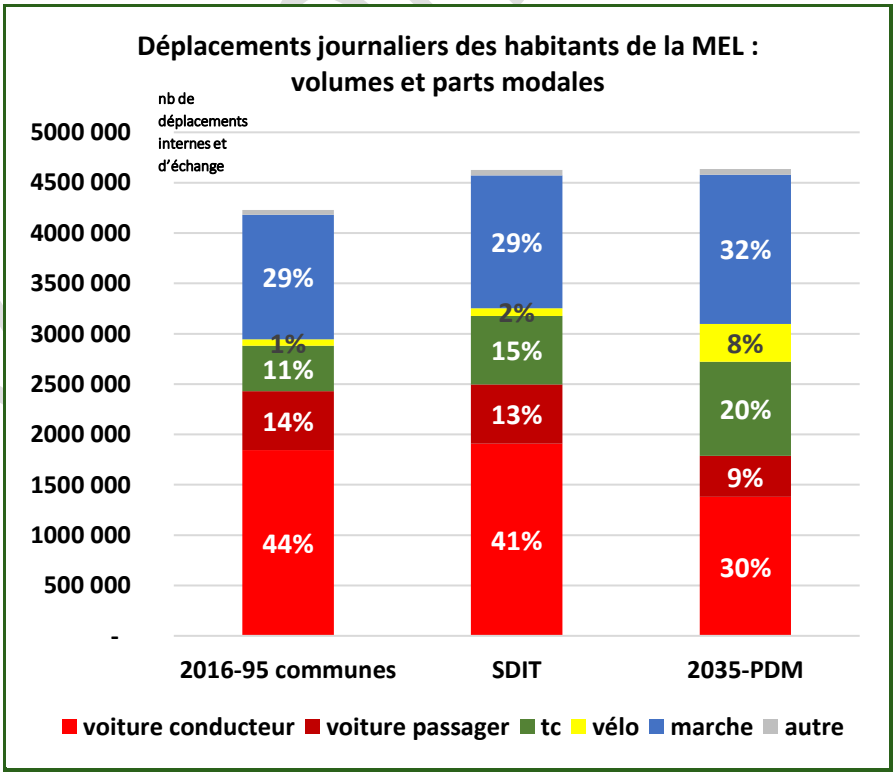
À nombre de déplacements par personne stable, faire évoluer l'usage de la voiture

Faire évoluer les pratiques de mobilités du quotidien constatées en 2016, vers des mobilités moins émissives et plus « partagées », suppose d'intégrer les évolutions sociodémographiques et d'emplois qui concerneront le territoire métropolitain. Les marges d'évolution de l'utilisation de la voiture personnelle par les métropolitains sont possibles et supposent de combiner plusieurs leviers :

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

La réduction de la part des déplacements réalisés en voiture vise à mettre en cohérence les enjeux de mobilité pour tous, de protection du cadre de vie des habitants et de lutte contre le réchauffement climatique.

Un partage modal en faveur des modes actifs et des transports collectifs pour les déplacements des habitants



Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs du Plan De Mobilité 2035

Version projet

Le scenario de mobilité basé uniquement sur le développement d'une offre infrastructurelle majeure en transports collectifs, dit « SDIT », permet de reporter certains déplacements de la voiture vers les transports collectifs dans une mesure insuffisamment conséquente pour s'inscrire dans les objectifs de transition environnementale recherchés. En effet, la part modale en transports collectifs obtenue découlant de résultats de modélisation intégrant un report modal induit par la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport ne fait gagner que 4 points par rapport à la situation 2016, ce qui en deçà des ambitions environnementales souhaitées.

Le scenario de mobilité dit « PDM 2035 » est construit de manière à atteindre les objectifs de mobilité du SCoT de Lille Métropole[7]. Il est basé sur un exercice qui vise à faire basculer certains déplacements d'un mode à un autre, selon une logique de distance à réaliser. En effet, environ 720 000 déplacements des métropolitains qui auraient été réalisés en voiture selon un scenario fil de l'eau, ont fait l'objet de transfert modal vers la marche (déplacements de moins de 1 km et dans une moindre mesure entre 1 à 3 km), vers le vélo (moins de 5 km), et vers les transports collectifs (toutes tranches de distances) : le scenario « PDM 2035 » vise, par rapport aux comportements de mobilité constatés en 2016, des pratiques modales beaucoup plus tournées vers les modes actifs permettant d'atteindre une part modale à hauteur de 32 %, pour la marche à pied et 8 % pour le vélo ; un regain d'usage des transports collectifs à hauteur de 20 % du volume de déplacements quotidiens et enfin, un usage de la voiture raisonné à hauteur de 40 % du volume total des déplacements.



Source : Métropole Européenne de Lille

[7] Pour définir les objectifs de mobilité des habitants de la MEL, en termes de nombre de déplacements par personne et de parts modales, il a été décidé de prendre la mobilité incluant les déplacements internes et d'échange des habitants. Car même si les parts modales fixées au niveau du Scot concernent les déplacements internes, il est important de rappeler que le ressort territorial du Scot est l'arrondissement de Lille (133 communes, 1, 3 millions d'habitants), plus grand que celui de la MEL, donc prendre dans l'exercice de définition des objectifs de mobilité, les déplacements d'échange en plus des déplacements internes des habitants de la MEL, c'est une manière d'intégrer les déplacements de l'arrondissement hors MEL, qui sont bien dans la réflexion du SCoT du Lille métropole. D'autre part, fixer des objectifs de parts modales en intégrant les déplacements d'échange (moins vertueux que les déplacements internes) des habitants, c'est majorer l'ambition par rapport à une situation où on se serait limité aux ~~d~~éplacements internes, donc a fortiori (qui peut le plus, peut le moins) cela permet de rester dans le cadre imposé par le SCoT de Lille métropole.

Aussi, la Métropole Européenne de Lille se fixe pour objectif une réduction de 18 % des déplacements en automobile par rapport à 2016, au profit des déplacements réalisés en transports en commun et en modes actifs.

L'ambition est qu'en 2035, l'ensemble des résidents de la Métropole Européenne de Lille réalise a minima, 20 % des déplacements en transports en commun, 32 % à pied et 8 % à vélo et au maximum, 40 % des déplacements quotidiens en voiture personnelle.

Conformément aux obligations règlementaires, ces objectifs sont compatibles avec ceux fixés par le SCoT de Lille Métropole à horizon 2035, et sont cohérents avec ceux du Plan Climat Air Énergie Territorial de la Métropole Européenne de Lille voté en février 2021, qui vise, à horizon 2030, une part modale de la voiture inférieure à 47%, au moins 16% des déplacements réalisés en transports en commun, 32% à pied et 5% en vélo.

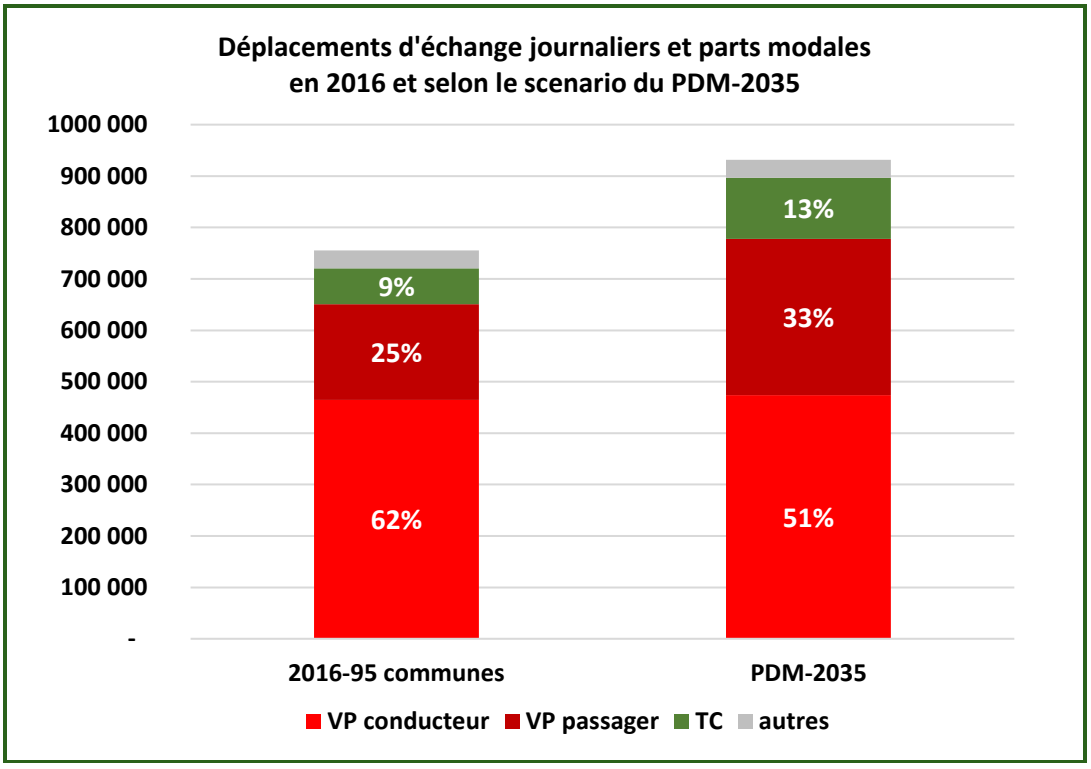
Atteindre les objectifs de parts modales du Plan de mobilité 2035 nécessite ainsi un changement de comportement des habitants qui se traduit par un transfert modal important de certains déplacements au détriment de la voiture seule : une maximisation de l'usage des modes actifs pour les déplacements très courts (marche) et courts (vélo), et des transports collectifs ou modes motorisés peu émissifs (vélos et voitures électriques) ou partagés (covoiturage) pour des déplacements plus longs.

Par rapport à la situation 2016, concernant les déplacements internes, le « scenario SDIT » ferait augmenter de 5 % le nombre de véhicules.km, tandis que le « scenario PDM 2035 » les ferait baisser de 12 %.

Un développement massif de l'usage du covoiturage et des transports collectifs pour les déplacements d'échange de personnes

Pour les déplacements d'échanges, l'objectif acté par la Métropole Européenne de Lille correspond à un scénario ambitieux d'évolution des pratiques sur les trajets d'échange, grâce au développement des services ferroviaires, services TER dans un premier temps puis à terme services RER et du covoiturage. Les hypothèses de ce scénario induisent un report de 50 000 déplacements réalisés en voiture personnelle vers le TER/RER, couplé à une augmentation du taux d'occupation de 1,4 à 1,6 personnes par véhicule, grâce à une politique de développement du covoiturage très volontariste. **Cette politique limiterait, pour l'échange à 51 % la part des trajets réalisés en voiture en tant que conducteur contre 62 % en 2016 et permettrait de limiter à 1 % la hausse du nombre de kilomètres parcourus en voiture sur la MEL, contre 26 % dans les hypothèses au fil de l'eau.**

Version projet



Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs du Plan De Mobilité 2035

Concernant les flux de transit de personnes, la MEL se fixe le même objectif dans les scenarii SDIT et PDM 3035 et que pour le fil de l'eau, à savoir une évolution des flux de transit qui est calculée à partir des hypothèses du Commissariat Général au Développement Durable8 et d'un travail de modélisation sur REGLille qui aboutissent aux résultats suivants : 60 000 véhicules en transit en 2016 et 63 000 en 2035.

Une nécessaire mutation du parc automobile circulant sur le territoire métropolitain

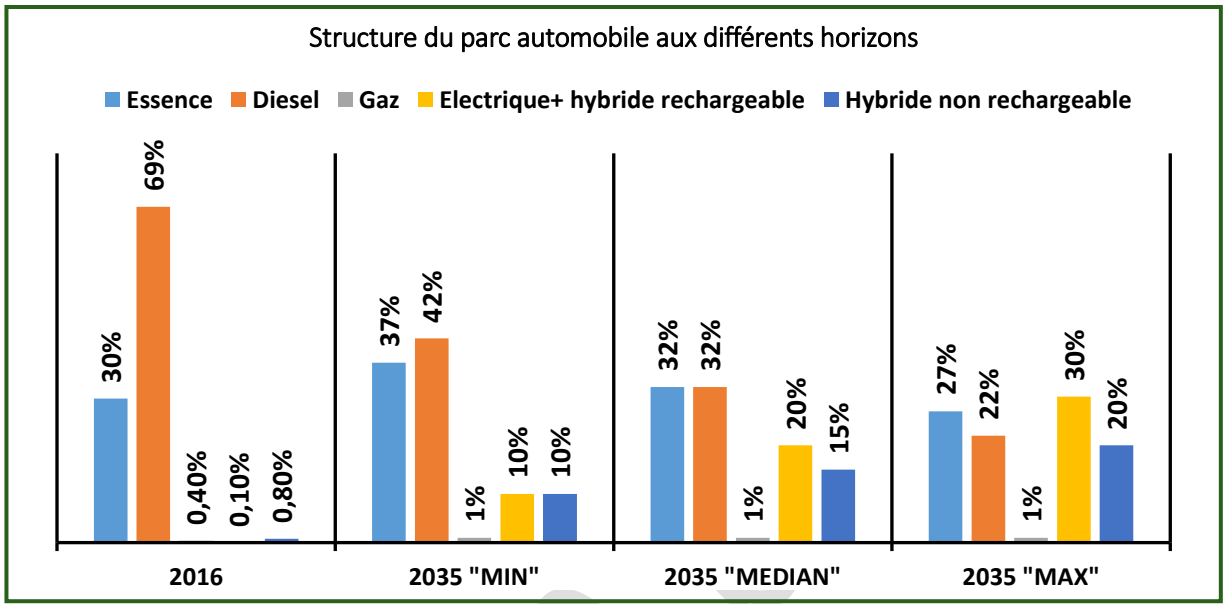
Les objectifs de mobilité ambitieux en termes de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre et de polluants locaux, seront atteignables à la condition de mobiliser 2 leviers complémentaires : celui d'un report modal important tel que décrit ci-dessus, et celui associé à une mutation notable de la composition du parc automobile.

Les hypothèses sur l'évolution du parc automobile ont été élaborées à partir des sources d'information suivantes : Travaux de l'IFSTTAR, Stratégie nationale Bas-carbone (SNBC)- mars 2020, actualisation du scénario Énergie-Climat – ADEME 2035-2050 et Exercice de prospective de l'ADEME « Vision 2030-2050 ».

Tout converge vers l'idée que les ventes de véhicules électriques (VE) vont augmenter très vite au détriment des véhicules thermiques en particulier des véhicules diesel. 3 scenarii d'évolution du parc ont ainsi été construits en fonction de sa rapidité d'électrification à horizon 2035 : un premier parc

[8] Taux de Croissance Annuelle Moyenne les déplacements de longue distance de +1,2% entre 2012 et 2030 selon la « projection de la demande de transport sur le long terme, CGDD, juillet 2016

minimaliste, un parc intermédiaire (IFSTTAR) et un parc avec une ambition d'électrification très forte (SNBC, PCAET de la Métropole Européenne de Lille). Celui-ci résulte de la combinaison de la projection des parts d'électrification du parc automobile de la SNBC[9] et du taux de renouvellement du parc de 5,7% annuel (source CCFA).

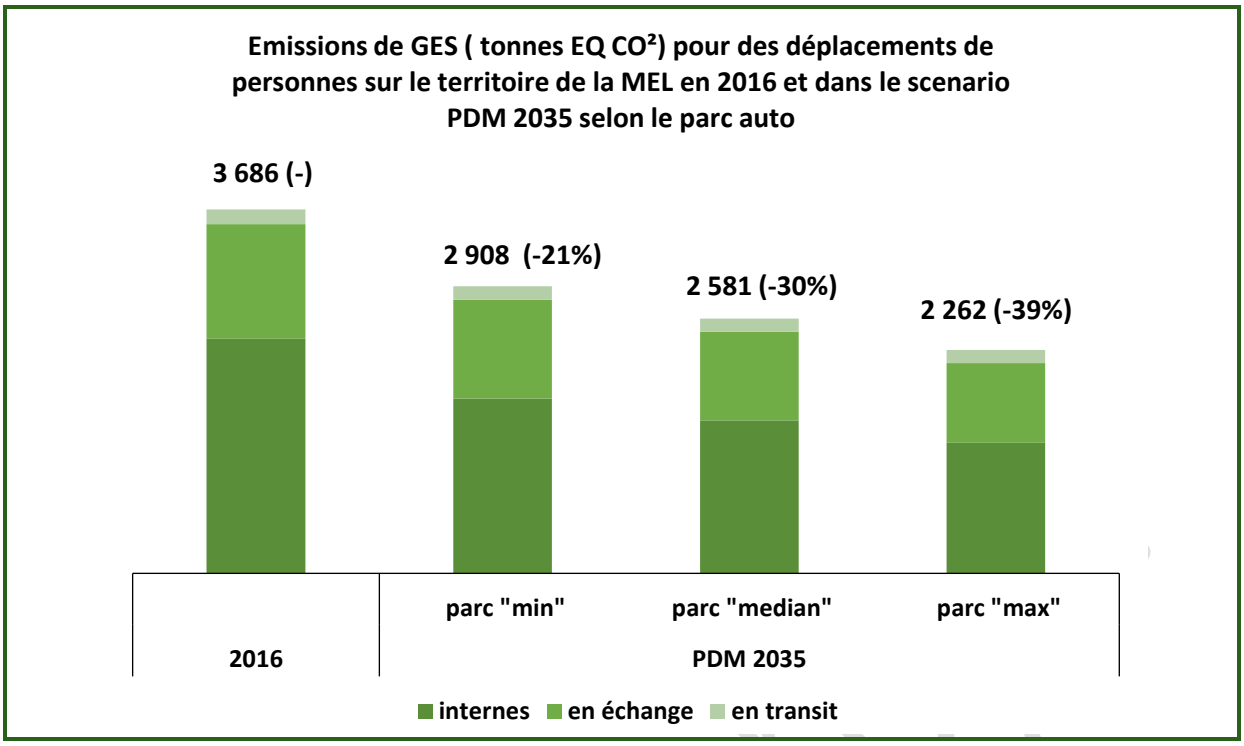


Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs de mobilité du Plan De Mobilité

Si la constitution du parc automobile n'influe pas sur les volumes de déplacements, ou les répartitions modales, elle a un effet immédiat sur les émissions de GES ainsi que sur les polluants atmosphériques.

Ainsi, les évolutions par rapport à 2016 des émissions de GES sont très variables selon le parc automobile pris en compte en 2035 : -21 % pour le parc minimaliste,-30 % pour le parc intermédiaire et-39 % pour le parc maximaliste. Seul le parc automobile maximaliste car constitué majoritairement de véhicules hybrides et électriques, permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre selon le niveau espéré.

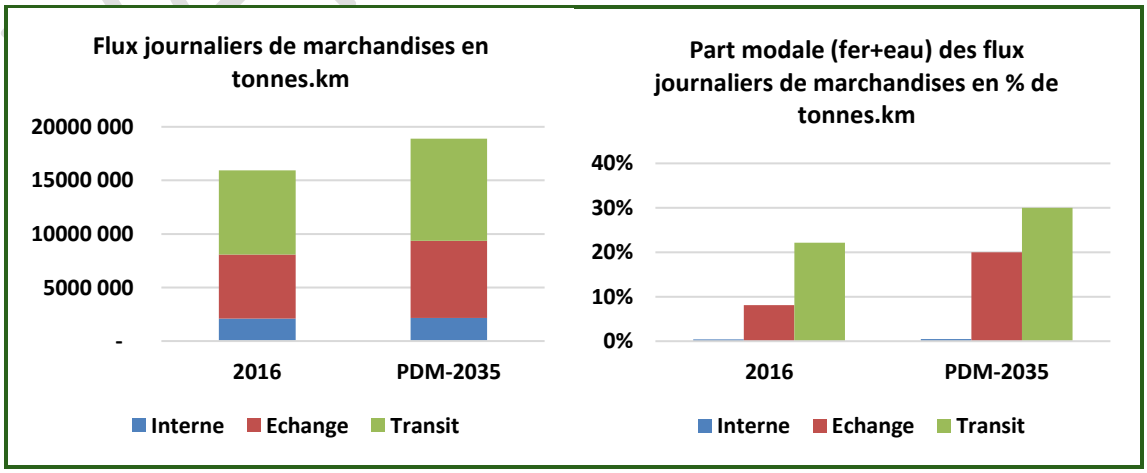
[9] : SNBC, mars 2020, page 83 : « … Pour mémoire, le scénario de référence vise 35 % de ventes de véhicules particuliers neufs électriques et 10 % d'hybrides rechargeables en 2030 ainsi que 100 % de ventes de véhicules particuliers neufs électriques en 2040 ».



Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs de mobilité du Plan De Mobilité

Limiter l'expansion des flux de marchandises, tout en encourageant le report modal de la route vers le fer et l'eau et en optimisant les schémas logistiques

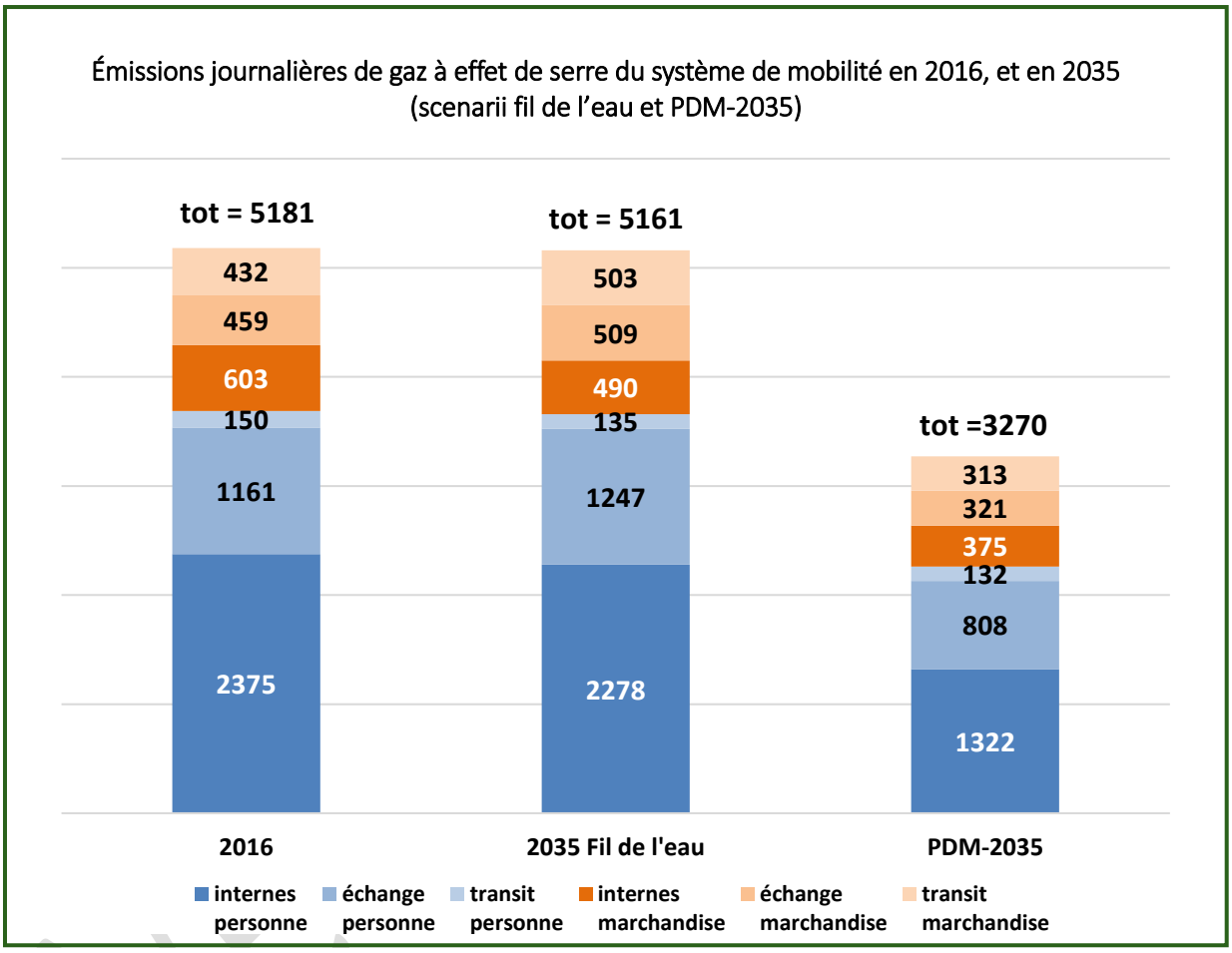
Les objectifs du Plan de Mobilité construits à partir des objectifs du SCoT de Lille Métropole vis-à-vis desquels ils doivent être compatibles, et des projections de trafic provenant de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2020 prévoient à horizon 2035 une augmentation de 19% des flux de marchandises par rapport à 2016, pour atteindre 19 millions de tonne.km en 2035. Les modes ferroviaires et fluviaux représenteront 20 % des flux d'échange et 30 % des flux de transit.



Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs de mobilité du Plan De Mobilité

2.3 Les objectifs liés à la lutte contre le changement climatique

L'organisation des mobilités sur la Métropole Européenne de Lille, doit contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique, en réduisant les émissions de Gaz à Effet de Serre. L'exercice de construction des scenarios de mobilité testés, a visé à combiner à la fois les scenarios de répartition modale et constitution du parc automobile circulant sur le territoire métropolitain. Le parc automobile pris en compte est le parc minimaliste pour le scenario fil de l'eau et maximaliste pour le scenario PDM.



Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs de mobilité du Plan De Mobilité

Évolution des émissions de GES du système de mobilité entre 2016 et 2035, selon les scenarii fil de l'eau et PDM			
Évolution EqCO2 /2016	Personnes	Marchandises	Personnes + Marchandises
2016	0%	0%	0%
2035 Fil de l'eau	-1%	1%	0%
2035 PDM	-39%	-32%	-37%

Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs de mobilité du Plan De Mobilité

Pour les déplacements internes, la Métropole Européenne de Lille se fixe l'objectif de réduire de 44 % les émissions de Gaz à Effet de Serre par rapport à 2016. Pour les déplacements d'échange et de transit, l'objectif est de 28 % les émissions de Gaz à Effet de Serre. Au total, les émissions de Gaz à Effet de Serre liées aux déplacements des personnes seront réduites de 39 %. Pour le transport de marchandises, les objectifs fixent une diminution des Gaz à Effet de Serre de 32.5 % par rapport à 2016.

Ainsi le Plan de Mobilité vise-t-il une réduction de 37 % des émissions de Gaz à Effet de Serre en 2035 par rapport à 2016, pour les émissions de Gaz à Effet de Serre liées aux déplacements incluant ceux des personnes et le transport de marchandises, sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille.

Version

2.4 Les objectifs liés à la qualité de l'air, au cadre de vie et à la santé

La Métropole Européenne de Lille a pris comme objectif **de réduire drastiquement les émissions de polluants**, à un niveau qui correspond aux projections des scénarios les plus ambitieux, basés sur la combinaison du scenario de mobilité « PDM2035 » compatible avec les objectifs de mobilité du SCoT de Lille Métropole ; et sur une évolution importante du parc automobile d'ici 2035 décrite précédemment, tournée vers une électrification importante du parc automobile.

Le projet de Plan de mobilité vise des bénéfices importants en matière d'émissions de :

-70 % de monoxyde de carbone ou CO (-74 % pour les déplacements de personnes et-49 % pour les déplacements de biens),

-62 % de Composé Organiques Volatiles ou COV (-83 % pour les déplacements de personnes et-53 % pour les déplacements de biens),

-71 % de Oxydes d'azote ou NOX (-82 % pour les déplacements de personnes et-53 % pour les déplacements de biens)

-79 % de particules (-91 % pour les déplacements de personnes et -48 % pour les déplacements de biens).

Évolution des émissions de polluants locaux du système de mobilité entre 2016 et 2035, selon le scenario PDM

	PERSONNES			MARCHANDISES			TOTAUX		
Évolution PDM 2035/2016	interne	échange	transit	interne	échange	transit	personnes	marchandises	total (personnes + marchandises)
CO	-77%	-69%	-61%	-56%	-39%	-47%	-74%	-49%	-70%
COV	-82%	-88%	-85%	-56%	-53%	-53%	-83%	-53%	-62%
NOX	-82%	-83%	-83%	-56%	-46%	-50%	-82%	-53%	-71%
PM10	-91%	-92%	-91%	-55%	-42%	-46%	-91%	-48%	-82%

Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs du Plan De Mobilité 2035

Version

Par ailleurs, la réduction du volume de déplacements quotidiennement réalisés en modes motorisés ainsi que l'évolution des sources d'énergie de ces véhicules, contribueront également à améliorer le cadre de vie et la santé des métropolitains et permettront de tendre vers une moindre exposition des populations les plus exposées au bruit des infrastructures de transport, et de favoriser la préservation de "zones calmes"; participeront à l'amélioration de la sécurité des déplacements notamment pour ceux des usagers vulnérables (piétons, cyclistes). Enfin, la pratique accrue des modes actifs (marche à pied et vélo) aidera à la pratique physique quotidienne des métropolitains, facteur essentiel de maintien d'une "bonne santé".

Version projet

Conclusion

En synthèse, afin d'infléchir les comportements de mobilité actuels des métropolitains et des extra-métropolitains, encore trop émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, et pour garantir à tous les usagers du territoire de pouvoir se déplacer dans de bonnes conditions, la Métropole Européenne de Lille se fixe de répondre à 4 enjeux de mobilité majeurs :

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre ;
- Proposer une mobilité pour tous, à un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité
- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole.

Pour viser, d'ici à 2035, un projet de mobilité de transitions, la Métropole Européenne de Lille devra combiner à la fois plusieurs ambitions dès le court tout en visant le long terme, en matière d'objectifs de mobilité, d'objectifs de lutte contre le changement climatique et d'objectifs de qualité de l'air, de cadre de vie et de santé.

L'atteinte des objectifs de mobilité en matière d'évolution de l'usage de la voiture, à nombre de déplacements par personne stabilisé à 4 déplacements par jour et par habitant, suppose un net report modal vers la pratique des modes actifs (marche à pied, vélo, y. c. engins de déplacements personnels) et vers celle des transports collectifs, combiné à un usage raisonné de la voiture car partagée, tel que résumé ci-après.

L'atteinte des objectifs de lutte contre le changement climatique mais aussi de ceux en matière de santé des métropolitains, de qualité de l'air et de cadre de vie, dépendra à la fois de l'évolution des pratiques modales mais également de la nécessaire mutation du parc automobile circulant sur le territoire métropolitain.

Pour concrétiser les transitions recherchées, la Métropole Européenne devra à la fois :

- s'appuyer sur la mise en œuvre de nouvelles lignes de transports collectifs structurantes, qui constitue une ambition majeure à concrétiser, à terme, et qui permettra de proposer un système de transports collectifs performant et capacitaire via un choc d'offre en transports collectifs, capable d'accueillir massivement des usagers ;
- aller au-delà de la « seule » mise en œuvre de projets infrastructurels de transports collectifs, pour être au rendez-vous des transitions écologiques, sociales et environnementales, et donner, dès le court terme, une impulsion d'envergure indispensable pour travailler sur les changements de comportement de mobilité et les reports vers les modes alternatifs à la voiture utilisée « seul », tout en favorisant le développement et l'essor de technologies plus vertueuses.

Version pro

Tableau récapitulatif des objectifs de mobilité (fil de l'eau et Plan De Mobilité) au regard de la situation de 2016

		Situation 2016-95 communes	scenario 2035 fil de l'eau	Scenario 2035 Plan De Mobilité
Personnes	Parts modales habitants MEL (depl. internes et d'échange)	marche 29% vélo 1% VP 59% TC 11%	29% 2% 59% 10%	32% 8% 20% 20%
Marchandises	Part (Fer+Eau) [tonne.km]	Interne : 0,4% Échange : 8,1% Transit : 22,1%	Interne : 0,5% Échange :4,8% Transit : 19,4%	Interne : 0,5% Échange :20% Transit : 30%
Personnes et marchandises	GES (tonnes)	5180	0	-37%
	NOX (tonnes)	16	-60%	-71%
	CO (kg)	2002	-57%	-70%
	COV (kg)	3320	-49%	-62%
	PM (kg)	405	-74%	-82%

Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs de mobilité du Plan De Mobilité

Tableau des trafics routiers des déplacements de personnes (en Véhicules.km) et des déplacements de biens (en Tonnes.km) découlant des objectifs de mobilité (fil de l'eau et Plan De Mobilité) au regard de la situation 2016

		Situation 2016-95 communes	scenario 2035 fil de l'eau par rapport à 2016	scenario 2035 Plan De Mobilité par rapport à 2016
Personnes	Véh.km internes	$1{,}03 \times 10^{10}$	+14%	-12%
	Véh.km échange	6083×10^{3}	+26%	+1%
	Véh.km transit	772×10^{3}	+7%	+7%
	Total Véh.km	$10{,}3 \times 10^{9}$	+14%	-12%
Marchandises	Tonnes.km internes	$2{,}1 \times 10^{6}$	+ 2%	+2%
	Tonnes.km échange	6×10^{6}	+ 38%	+ 21%
	Tonnes.km transit	$7{,}9 \times 10^{6}$	+ 38%	+ 21%
	Flux totaux (internes, échange, transit) en Tonnes.km	16×10^{6}	+33 %	+ 19%

Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs du Plan De Mobilité 2035

Version projet

LE PLAN D'ACTION

PLAN DE MOBILITÉ 2035 DE LA MEL



lillemetropole.fr

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Introduction 5

LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES 7

SATISFAIRE LES BESOINS DE MOBILITÉ DES USAGERS DU TERRITOIRE EN CRÉANT LES CONDITIONS DE PRATIQUES DE MOBILITÉS DURABLES 9

OBJECTIF I - UN SYSTÈME DE MOBILITÉ EN ACCOMPAGNEMENT DE L'ÉVOLUTION DES TERRITOIRES DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 10
Orientation 1. Des territoires à la fois urbains et ruraux, des dynamiques de développement différentes à accompagner 12
Orientation 2. Les propositions plus spécifiques pour les territoires périurbains et ruraux 15

OBJECTIF II - UNE VILLE À RÉINVENTER AVEC LES MODES DE DÉPLACEMENTS DURABLES 21
Orientation 3. Faire la ville autour des réseaux de transports collectifs en site propre 22
Orientation 4. Participer à la diminution du trafic automobile, inciter à un meilleur usage de l'automobile, moins fréquent, moins polluant, plus partagé 27
Orientation 5. Préserver les possibilités de développer des lignes de transports collectifs lourds, dans le temps du Plan de Mobilité et au-delà 29

OBJECTIF III - UN SYSTÈME EN APPUI AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE 33
Orientation 6. Objectiver la manière dont le stationnement participe à l'attractivité des centres villes 34
Orientation 7. Assurer la cohérence entre les politiques de développement économiques et de diminution de l'usage de la voiture 36
Orientation 8. Faire la ville en intégrant la logistique urbaine et les besoins d'emprises proches des infrastructures de transports de marchandises alternatives à la route 39

LES ACTIONS DU PLAN DE MOBILITÉ 43

CHAPITRE 1 : CHANGER LES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ POUR AGIR PLUS VITE ET PLUS FORT EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT 45

AXE I. À CHAQUE ÂGE ET STATUT SOCIO PROFESSIONNEL, SES BESOINS DE MOBILITÉ 46
Action 1. Pour des mobilités bénéfiques pour la santé 47
Action 2. Accompagner la mobilité des actifs 48
Action 3. Amorcer une dynamique de moindre équipement automobile des ménages et encourager leur l'équipement en cycles 54

AXE II. CRÉER DES CONDITIONS QUI INVITENT INDIVIDUELLEMENT ET COLLECTIVEMENT AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ, AU BÉNÉFICE DE TOUS 59
Action 4. Soutenir et accompagner la mutation du parc automobile 60
Action 5. Inciter des usages partagés de la voiture particulière : développer la stratégie métropolitaine de covoiturage 64
Action 6. Initier un système de « services de mobilité » 68
Action 7. Sensibiliser et concerter pour promouvoir les modes les moins émissifs 71

AXE III. PROTÉGER CHACUN POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE AU QUOTIDIEN 74
Action 8. Améliorer la qualité de l'air 75
Action 9. Améliorer l'ambiance sonore à proximité des infrastructures de transports 79

CHAPITRE 2 : VERS UN SYSTÈME DE TRANSPORTS COLLECTIFS ENCORE PLUS PERFORMANT ET CAPACITAIRE 83

AXE I. MODERNISER LE RÉSEAU EXISTANT POUR AMÉLIORER LE SERVICE AUX USAGERS, ANTICIPER LES SOLUTIONS DE TRANSPORTS COLLECTIFS DE DEMAIN 85
Action 10. Rendre plus performants les réseaux existants de métro et de tramway 86
Action 11. Poursuivre la modernisation du réseau de bus 88
Action 12. Anticiper les solution de transports collectifs adaptées au territoire de la MEL 91

AXE II. AGIR SUR L'ATTRACTIVITÉ DU RÉSEAU DE BUS POUR TOUS ET EN AMÉLIORER LA PERFORMANCE 93
Action 13. Améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus 94
Action 14. Mieux connecter les arrêts de bus à leur environnement 98

AXE III. POURSUIVRE LE MAILLAGE DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANT 101
Action 15. Valoriser le réseau ferré, en tant qu'armature du réseau de transports collectifs et en lien avec les territoires extérieurs 102
Action 16. Créer de nouvelles lignes de tramway 105
Action 17. Augmenter le nombre de lignes de bus à niveau de service renforcé 107
Action 18. Créer des lignes express en bus ou en car 109

AXE IV. DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ 111
Action 19. Consolider la stratégie d'intermodalité à l'échelle de la MEL 112
Action 20. Accompagner la réalisation et l'évlution des pôles d'échanges multimodaux 116
Action 21. Aménager de nouveaux pôles d'échanges multimodaux et adapter les pôles d'échanges multimodaux existants aux évolutions des mobilités et des projets de transports collectifs à venir 118

AXE V. FACILITER LE PARCOURS DES USAGERS DES TRANSPORTS COLLECTIFS 122
Action 22. Faciliter l'usage des transports collectifs urbains pour tous 123
Action 23. Améliorer la sécurité sur le réseau pour permettre à chacun et chacune de se déplacer en toute tranquillité et pour contribuer à son attractivité 125
Action 24. Améliorer la communication avec et auprès des usagers du réseau de transports collectifs 127
Action 25. Faciliter l'usage des Transports en Commun grâce à la billettique et aux tarifications 129

CHAPITRE 3 : LA RUE POUR TOUS, SUPPORT DE TOUS LES USAGES DE MOBILITÉ ET DE TOUTES LES FONCTIONS DE DÉPLACEMENTS 133

AXE I. LA STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE EN MATIÈRE DE CIRCULATION DES MODES DE DÉPLACEMENTS 134
Action 26. La sécurité pour tous : la lisibilité du réseau 135
Action 27. Une « ville à 30 », des vitesses de circulation modérées 140
Action 28. Aménager l'espace public : trouver une place pour tous les usagers et usages, temporaires ou permanents 142
Action 29. Une politique de stationnement comme outil de mobilité et de partage de l'espace public 144

AXE II. FAIRE DE LA MARCHE À PIED LE PREMIER MODE DE DÉPLACEMENT SUR LE TERRITOIRE : VERS LA MISE EN ŒUVRE D'UNE STRATÉGIE ASSUMÉE EN FAVEUR DE LA PRATIQUE DE LA MARCHE À PIED 150
Action 30. Améliorer l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite 151
Action 31. Concevoir une métropole marchable pour tous 153
Action 32. Pratiquer le territoire pour bien grandir, bien vivre et bien vieillir 155
Action 33. Communiquer et animer la politique piétonne de la MEL 157

AXE III. STIMULER LA PRATIQUE DU VÉLO PAR UNE POLITIQUE CYCLABLE D'ENVERGURE 160
Action 34. Une politique cyclable métropolitaine cohérente et ambitieuse, portée par la MEL, les communes, et les acteurs du territoire 161
Action 35. Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif 165

CHAPITRE 4 : AGIR EN FAVEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE LA LOGISTIQUE URBAINE 173

AXE I. CRÉER LES CONDITIONS D'UN TRANSPORT DE MARCHANDISES ET D'UNE LOGISTIQUE URBAINE PLUS RAISONNÉS POUR ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE 174
Action 36. Animer un groupe de travail dédié « transport de marchandises et logistique » pour poursuivre la dynamique engagée avec les acteurs du territoire 175
Action 37. Promouvoir les modes alternatifs et / ou une gestion raisonnée des flux et de la logistique en matière de commande publique pour la MEL et pour les acteurs publics du territoire 177

AXE II. ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE 179
Action 38. Développer l'offre de service et la création d'un maillage en stations d'avitaillement multi-énergies, pour accompagner les entreprises ou les clients finaux dans leur transition énergétique 180

AXE III. INCITER À L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS AU MODE ROUTIER 181
Action 39. Conforter, voire développer la logistique urbaine fluviale 182
Action 40. Promouvoir la multimodalité, les infrastructures alternatives à la route existantes ou à venir et les solutions logistiques optimisées 184
Action 41. Identifier des délaissés fonciers aujourd'hui inutilisés à mettre à disposition de porteurs de solutions de logistiques urbaines dans le cadre d'un Appel à Projets 186

AXE IV. GÉRER AUTREMENT LES FLUX DE MARCHANDISES 188
Action 42. Organiser et réguler le stationnement des poids-lourds dans les parcs d'activités 189
Action 43. Promouvoir et expérimenter une logistique urbaine innovante et raisonnée 191
Action 44. Améliorer la lisibilité et la cohérence des réglementations en matière de circulation de marchandises en travaillant avec les différents acteurs concernés 193
Action 45. Analyser les pratiques de livraisons en lien avec le e-commerce pour sensibiliser et orienter les acteurs vers des pratiques plus vertueuses 196

CHAPITRE 5 : METTRE EN ŒUVRE, SUIVRE ET ÉVALUER LES ACTIONS DU PLAN DE MOBILITÉ 197

AXE I. UNE GOUVERNANCE MÉTROPOLITAINE POUR SUIVRE LES MISES EN ŒUVRE ET PARTAGER LES EXPÉRIENCES INNOVANTES 198
Action 46. Animer une instance métropolitaine de suivi de la mise en œuvre du PDM 199
Action 47. Etre acteur de la mobilité à l'échelle de différents bassins de mobilité euro métropolitains et régionaux 200
Action 48. Faire vivre le suivi de la mise en œuvre avec les usagers 201

AXE II. SE LAISSER LA POSSIBILITÉ D'INNOVER AU COURS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET 202
Action 49. S'appuyer sur les démarches de design des politiques publiques pour expérimenter 203

AXE III. OBSERVER, CONNAITRE, ÉVALUER POUR PILOTER AU MIEUX LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET 206
Action 50. Observer les pratiques de mobilité pour les objectifs du plan de mobilité 207
Action 51. Connaitre les pratiques de mobilité 209
Action 52. Evaluer au long cours la mise en œuvre du plan de mobilité 211

LES PROGRAMMATIONS FINANCIÈRES 215

Introduction

Face au constat que les mobilités des personnes et des biens sur son territoire, sont encore trop émettrices de gaz à effet de serre et de pollutions atmosphériques comme sonores, la Métropole Européenne de Lille a pour ambition d'infléchir les comportements de mobilité des métropolitains et des extra-métropolitains vers des pratiques en phase avec l'exigence de transitions environnementales et énergétiques, et vise d'ici à 2035, la réduction de 37 % les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports de personnes et de marchandises, par rapport aux émissions de 2016. La Métropole Européenne de Lille se fixe, ainsi l'ambition de garantir à tous, la possibilité de se déplacer, tout en agissant en faveur de l'environnement.

À travers le projet de Plan de Mobilité, il s'agit d'organiser une mobilité qui allie la qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire, avec le développement du territoire d'ici à 2035, en particulier le développement économique, dont les conséquences en termes de mobilité pourraient générer un accroissement du volume de déplacements quotidiens entre 400 000 et 600 000 déplacements qui s'ajouteront aux 4.2 millions de déplacements actuels ; et en même temps préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre, tant pour le transport de personnes que celui de marchandises. Pour autant, la Métropole Européenne de Lille se doit de proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable, à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité.

L'action de la Métropole Européenne de Lille devra inscrire les mobilités métropolitaines selon une trajectoire de transitions qui exige de combiner à la fois :

- **un report modal vers les modes actifs à hauteur de 32 % pour la marche à pied et de 8 % pour vélo, les transports collectifs à hauteur de 20 % pour les mobilités des métropolitains, le développement de l'usage du ferroviaire et du covoiturage pour les déplacements d'échanges, et enfin, un report modal cumulé vers le transport ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises à hauteur de 20 % pour les flux d'échanges et de 30 % pour les flux de transit ;**
- **la mutation nécessaire des sources d'énergie du parc automobile vers des sources d'énergies décarbonées, pour atteindre un parc constitué de 20 % de véhicules hybrides non rechargeables et de 30 % de véhicules électriques et hybrides rechargeables.**

Outre le moindre impact climatique recherché, cette action combinatoire contribuera à la réduction des pollutions locales, sonores et atmosphériques ; et participera à l'amélioration de la santé et de la sécurité des usagers du territoire.

La politique de mobilité métropolitaine s'attachera donc à :

- **créer les conditions d'une mobilité durable à travers la mise en œuvre de ses politiques d'aménagement du territoire (urbanisme, logement, …) ;**
- **aménager des rues accessibles pour tous, confortables, sécurisées, pour la pratique de tous les modes de déplacements, en premier lieu celle des modes actifs présents, marche à pied et vélo, et en devenir (engins de déplacements personnel) ;**
- **créer un choc d'offres d'infrastructures de transports collectifs d'une part et de services d'autre part, pour transporter plus de voyageurs, dans des conditions de voyages agréables à un coût supportable par tous ;**
- **proposer un panel de solutions favorisant des pratiques de mobilité peu émissives pour aider à l'évolution des comportements de mobilité ;**
- **créer des conditions favorables pour des flux de marchandises plus vertueux.**

Ce plan d'action volontairement ambitieux, dépasse la seule approche infrastructurelle, néanmoins indispensable. Il place l'usager au cœur des différents champs d'intervention. Pour autant, si la satisfaction des besoins de mobilité des métropolitains et des extra-métropolitains conduit la finalité de l'action publique métropolitaine, elle doit s'effectuer dans le respect des objectifs de moindres impacts environnementaux. L'action publique articulera, par conséquent, plusieurs leviers : à la modernisation et au développement d'infrastructures de transports multimodales, certaines d'entre elles comme les infrastructures de transport collectif assurant des services de transports « massifiés » des usagers ; sera facilité l'accès à des services de mobilité diversifiés et fiables, tandis qu'un panel de solutions de mobilité assurera de donner une impulsion d'envergure, indispensable pour accompagner les changements de comportement de mobilité vers des pratiques de mobilité moins émissives. (ex : politique de covoiturage, actions ciblées envers certains publics, politique d'autopartage, solutions servicielles de type MaaS, politique de stationnement, …).

La Métropole Européenne de Lille se doit également d'accompagner la mutation du parc de véhicules motorisés et favoriser le développement et l'essor de technologies plus vertueuses. (Stratégies électromobilité, GNV, hydrogène…).

L'action métropolitaine devra, par ailleurs, être adaptée aux spécificités territoriales, au regard des distances à parcourir dont les différentes classes de distance, renvoient au domaine de pertinence de chacun des modes de déplacements : les distances les plus faibles préférablement couvertes par les modes actifs et modes actifs « assistés », tandis que l'augmentation de la portée du déplacement rend les modes de déplacements motorisés les plus adaptés.

Le plan d'action métropolitain en faveur de mobilités durables, veillera à répondre aux objectifs de la loi[1], résumés ci-après :

- **l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain ;**
- **le renforcement de la cohésion sociale et territoriale ;**
- **l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport**
- **la diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;**
- **le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;**
- **l'amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier ;**
- **l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules ;**
- **l'organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération de la logistique urbaines ;**
- **l'amélioration des mobilités liées au travail et des mobilités scolaires ;**
- **l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;**
- **la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.**

Enfin, la Métropole Européenne de Lille aura à faire vivre et animer au long court, la mise en œuvre de cette politique de mobilité, auprès des partenaires institutionnels, privés et également des métropolitains, plus globalement auprès de l'ensemble des personnes qui se déplacent quotidiennement sur le territoire, pour inscrire les mobilités métropolitaines, présentes et futures, selon une trajectoire décarbonée.

[1] **Cf. Code des transports - L1214-2**



LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES



Satisfaire les besoins de mobilité des usagers du territoire en créant les conditions de pratiques de mobilités durables

Le Plan De Mobilité de la Métropole Européenne de Lille détermine les principes régissant, dans son ressort territorial, l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement. A l'échelle du territoire métropolitain, et en s'inscrivant dans une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, il participe à la dynamique de transition environnementale et énergétique, en fixant conjointement des ambitions générales pour répondre aux grands enjeux de mobilité :

- **préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacements les moins polluants ;**
- **proposer une mobilité pour tous à un coût supportable et acceptable à la fois pour les usagers et les collectivités ;**
- **créer un cadre de vie de qualité pour les habitants et les usagers ;**
- **contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole.**

Le Plan de Mobilité propose une multiplicité d'actions contribuant, à court, moyen et long termes, à répondre à ces enjeux pour le territoire métropolitain. Il vise in fine, à horizon 2035, à organiser un système de mobilité satisfaisant les besoins de mobilité des usagers du territoire, répondant aux enjeux de développement du territoire, et en créant les conditions de pratiques de mobilités durables.

En ce sens, trois objectifs généraux, déclinés en plusieurs orientations stratégiques, fondent de manière transversale des actions thématiques plus concrètes :

- **UN SYSTÈME DE MOBILITÉ EN ACCOMPAGNEMENT DE L'ÉVOLUTION DES TERRITOIRES DE LA MEL : des territoires à la fois urbains et périurbains, voire ruraux, des dynamiques de développement à accompagner différemment suivant les territoires, des milieux urbains et multifonctionnels avec des potentiels à valoriser au profit de modes de déplacements durables, un meilleur usage de l'automobile là où celle-ci est nécessaire, (…)**

- **UNE VILLE À RÉINVENTER AVEC LES MODES DE DÉPLACEMENTS DURABLES : une ville à développer en cohérence avec les solutions de mobilité durable d'aujourd'hui et de demain, des leviers pour agir en faveur de la diminution du trafic automobile notamment en matière de stationnement, des possibilités à préserver pour mettre en œuvre des transports durables pour l'avenir, (…)**

- **UN SYSTÈME EN APPUI AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE : viser une cohérence entre développement économique et mobilité durable, pour les personnes comme pour les marchandises, en encourageant un meilleur et moindre usage de la voiture, en accompagnant l'attractivité des centres-villes, en intégrant la logistique urbaine et les besoins en matière de transport de marchandises en faveur d'alternatives à la route, (…)**



OBJECTIF I UN SYSTÈME DE MOBILITÉ EN ACCOMPAGNEMENT DE L'ÉVOLUTION DES TERRITOIRES DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

A la fois environnemental, social, économique, le dérèglement climatique est un enjeu majeur d'échelle globale. Toute activité humaine engendre un effet de serre additionnel qui amplifie l'effet de serre naturel. La concentration de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère augmente, engendrant des changements climatiques avec des conséquences sur la santé, la biodiversité, le cycle de l'eau, etc.

Les nécessités de transition énergétique et environnementale obligent à un changement de paradigme dans tous les domaines, production industrielle, politique énergétique, agriculture, ou encore d'aménagement urbain et de mobilité. Le domaine des transports est aujourd'hui, le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France. De multiples cadres (législatifs, réglementaires, documents de planification) fixent des orientations et objectifs à atteindre, tant au niveau européen, national, ou à des échelles plus locales.

L'évolution des mobilités et en lien, des objectifs de réductions des émissions de gaz à effet de serre, sont cadrés au niveau national (Stratégie Nationale Bas Carbone-SNBC, Loi d'Orientation des Mobilités-LOM, Loi dite « climat et résilience » portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets), au niveau régional (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires - SRADDET), ou au niveau plus local de la métropole lilloise (Schéma de Cohérence Territoriale-SCOT, Plan Climat-Air-Energie Territorial - PCAET).

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), adoptée par décret le 21 avril 2020, feuille de route de l'Etat en matière d'émissions de gaz à effet de serre, vise pour le secteur des transports une réduction de 28% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 2015, et la décarbonation complète des transports à l'horizon 2050.

La Métropole Européenne de Lille est engagée dans la transition environnementale et énergétique de son territoire, notamment dans le cadre de son Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET), adopté en février 2021. L'objectif pour le secteur des transports est de réduire de 27 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030.

Le Plan de Mobilité métropolitain fixe des objectifs en matière de mobilité s'inscrivant pleinement dans cette dynamique de transition, en visant une diminution des émissions de gaz à effet de serre de moins 37% d'ici 2035. Afin d'atténuer de façon significative les impacts des déplacements sur l'environnement et sur la santé en réduisant la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre d'une part, ainsi que celles des polluants de l'air, le Plan de Mobilité vise de façon générale à intensifier l'usage de modes « décarbonés » de déplacements.

À l'échelle de la Métropole Européenne de Lille, les déplacements routiers représentent 40 % des émissions directes de Gaz à Effet de Serre (GES), tous secteurs confondus (industrie, résidentiel, tertiaire, agriculture, etc.) (sources : bilan carbone du territoire de la Métropole Européenne de Lille, 2019). Le transport de personnes est responsable des 2/3 de ces émissions (dont 96 % sont dues au transport routier individuel), le transport de marchandises comptant pour l'autre tiers.

L'organisation des mobilités à horizon 2035, a ainsi pour objectif des évolutions des pratiques de déplacement orientées :

- **sur des augmentations importantes de l'usage des transports collectifs et des modes actifs (marche à pied, vélo, et autres petits engins de déplacements), par à la fois une « révolution infrastructurelle » en développant les infrastructures de transports collectifs (SDIT) et les infrastructures cyclables, une meilleure répartition de l'espace public et du réseau viaire entre les différents modes, et un accompagnement aux changements de comportement de mobilité ;**
- **sur une réduction significative des déplacements en voiture, notamment lorsqu'elle est utilisée « seul » ;**
- **en s'appuyant également sur les innovations technologiques en matière de motorisation (électrique, GNV, hydrogène), ainsi que sur le développement de la mobilité servicielle (ou MaaS, pour « Mobility as a Service »), visant, au-delà de l'approche classique de solutions de mobilité ancrées sur la possession du moyen de transport et du développement des infrastructures, à rendre les offres de mobilité, pour tous les**

modes de déplacements, plus lisibles et accessibles aux usagers, et à orienter vers des choix de mobilité moins émissives.

Le Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille s'inscrit ainsi dans une dimension environnementale de réduction des pollutions, des nuisances, et des risques pour la santé. Il oriente les actions à mener d'ici 2035 en termes d'infrastructures, d'offres de transports publics, de services, en faveur d'une mobilité plus vertueuse et en intensifiant les conditions favorables aux changements de comportements de mobilité.

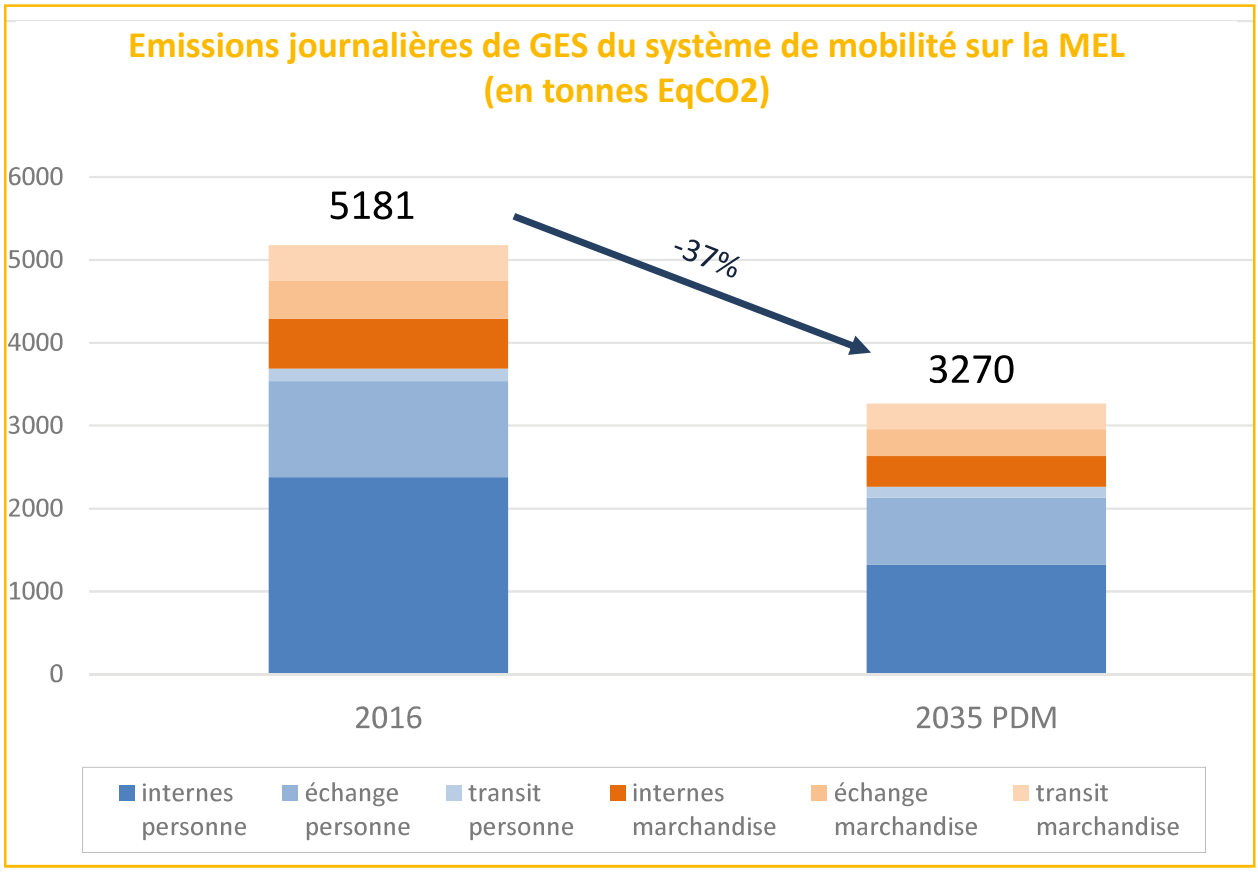
Les orientations en matière d'aménagement du territoire constituent un des leviers concourant à atteindre ces objectifs environnementaux en visant à optimiser l'articulation ville - mobilités.

Cette recherche de cohérence aménagement - mobilité, couplée aux objectifs de transition énergétique et environnementale, vise à la fois à proposer une offre de mobilité contribuant à répondre aux besoins de déplacements existants, et à maitriser l'évolution de la demande de mobilité en limitant l'étalement urbain et la multi-polarisation de générateurs de déplacements importants.

L'hétérogénéité du territoire métropolitain, relevant à la fois de l'intensité urbaine d'une métropole et de caractéristiques périurbaines de tissus beaucoup plus diffus, voire ruraux, est un marqueur fort de la Métropole Européenne de Lille. Il en résulte une diversité de fonctionnements et de comportements de mobilité, mais de manière générale, marqués par la multi-polarisation urbaine, qui génère une utilisation prépondérante de la voiture individuelle.

Tous les territoires composant la Métropole Européenne de Lille doivent s'inscrire dans cette dynamique commune de transition pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre dues aux déplacements :

- **avec des solutions permettant de répondre à la demande de mobilité de façon diversifiée et adaptée en fonction des échelles et des contextes,**
- **et en agissant également sur cette demande de mobilité via une optimisation de l'organisation du territoire et du système de mobilité (mixité urbaine, optimisation du foncier, partage de l'espace public, valorisation de l'offre en transport public, etc.), pour inciter à des pratiques plus raisonnées de mobilité, mieux adaptées aux motifs de déplacements ou encore à la distance à parcourir.**

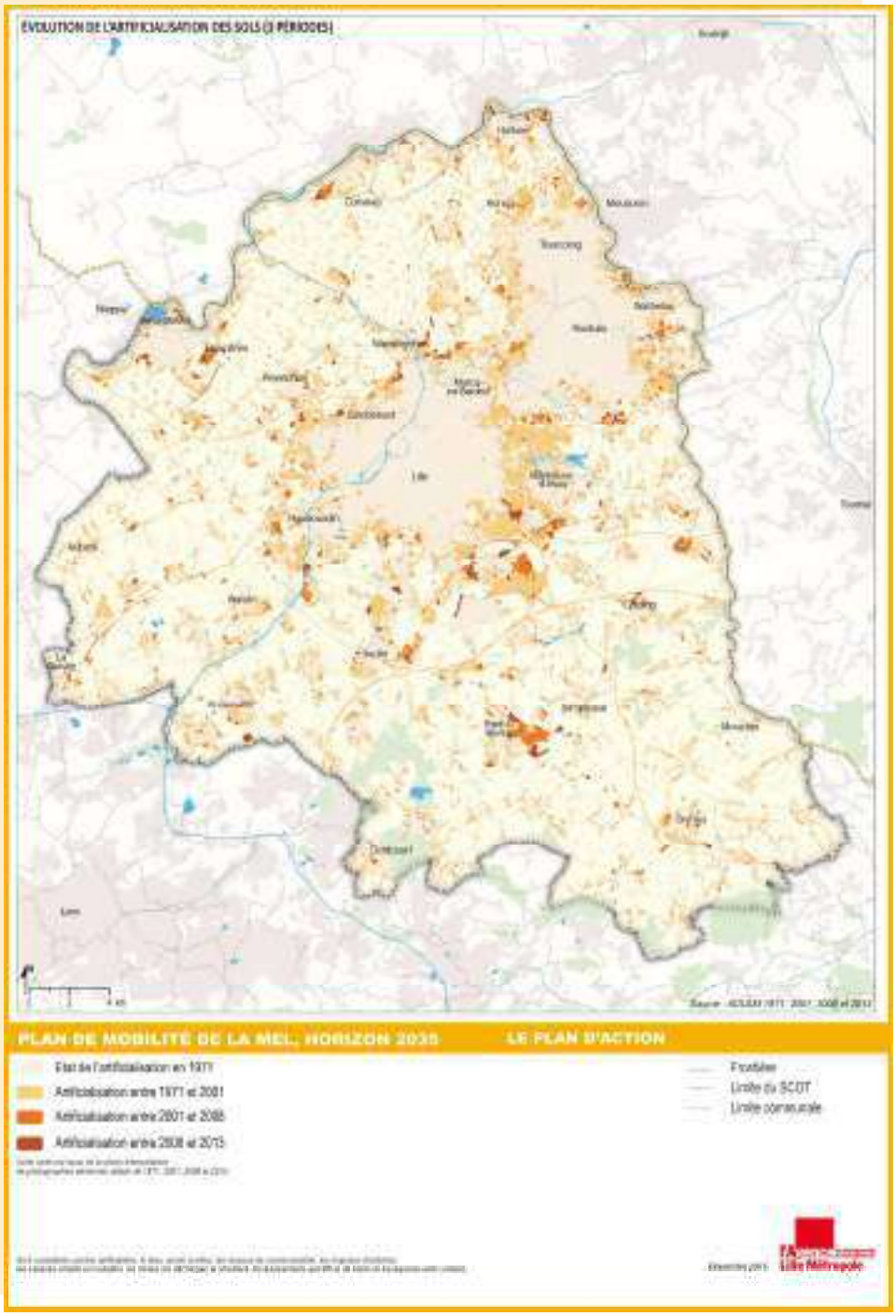


Source : Construction des objectifs de Mobilité 2035 - Métropole Européenne de Lille - 2022

Orientation 1 Des territoires à la fois urbains et ruraux, des dynamiques de développement différentes à accompagner

Depuis une cinquantaine d'années, le territoire vécu des métropolitains s'est élargi de façon très significative aux franges de la zone urbanisée centrale et autour des nombreuses polarités communales, du fait notamment d'un accroissement périphérique à la fois de l'offre résidentielle pavillonnaire, forme d'habitat peu dense et consommatrice d'espace, et de zones d'activité et d'équipements commerciaux majeurs. Ces extensions ont, souvent, été initialement développées sans connexion aux réseaux de transports collectifs structurants. Ce phénomène non contrôlé a généré étalement urbain et artificialisation des sols, et a renforcé la multiplication de générateurs de déplacements importants, couplée à un développement des réseaux routiers pour les rendre accessibles.

Entre 1971 et 2013, à l'échelle du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Lille Métropole, alors que la population du territoire augmentait de 16 %, la surface artificialisée s'est accrue de 56 % (soit 14000 ha). Si croissance urbaine et évolution démographique se sont rééquilibrées depuis 20 ans, elles engendrent toujours, dans une moindre mesure cependant, une accentuation de l'artificialisation des sols, très majoritairement de terres agricoles (SCOT de Lille Métropole approuvé le 10.02.2017, Rapport de présentation Livre I, p.213).



D'un point de vue spatial, ces évolutions urbaines ont accentué la multi-polarisation du territoire métropolitain. Il est aujourd'hui caractérisé par une structure très hétérogène du fait de l'existence d'une multiplicité de centralités et polarités, au sein de 2 principaux types de contextes, urbain aggloméré, et périurbains et ruraux (qui pourraient plutôt être qualifiés de « rurbains ») :

- des tissus agglomérés de centralités urbaines et leurs couronnes de villes

d'agglomérations (l'agglomération centrale, continuité bâtie d'une trentaine de communes autour de Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq, ainsi que l'agglomération autour d'Armentières),

• d'autres tissus plus diffus, comprenant 7 polarités urbaines « villes d'appui », et une multiplicité (une cinquantaine) de plus petites communes et villages non agglomérés ponctuant l'ensemble de la couronne métropolitaine, sur des parties du territoire caractérisé également par ses activités agricoles et paysages de campagne.

La périurbanisation de l'agglomération au cours des dernières décennies, avec en corollaire cette multi-polarisation des générateurs de déplacements, a contribué à accentuer les distances entre domicile et travail, couplée à des usages de la voiture demeurant très majoritaires depuis plusieurs décennies.

Il en résulte aujourd'hui une part prépondérante de déplacements effectués en voiture :

• qu'il s'agisse des déplacements réalisés par les habitants du territoire, 57,5 % des déplacements des métropolitains étant effectués en voiture (2,4 millions par jour), très majoritairement contenus au sein de la Métropole Européenne de Lille et sur des distances assez courtes (3,5 km à vol d'oiseau, en moyenne). Les déplacements des métropolitains en voiture ont augmenté entre 2006 et 2016 y compris sur de très courtes distances, avec +85 000 déplacements/jour inférieurs à 2 km ;

• ainsi que des déplacements d'échanges avec les territoires limitrophes (85 % des 750 000 déplacements en échanges avec les territoires limitrophes sont effectués en voiture), ceux-ci restant dans une proportion bien moindre que les déplacements internes au territoire effectués par les métropolitains, mais marqués par des distances parcourues beaucoup plus importantes (34 km en moyenne pour les habitants de la Métropole Européenne de Lille), notamment entre le domicile et le travail, et avec de faibles taux d'occupation des voitures.

Le Plan De Mobilité vise à diminuer de façon très significative la part de déplacements en voiture individuelle, au profit d'un usage renforcé des modes actifs (marche, vélo, etc.) et des transports collectifs.

Les territoires constitutifs de la Métropole Européenne de Lille, à la fois très urbains dans les villes centrales et leur couronne proche, organisés de manière beaucoup plus diffuse dans le périurbain, ou présentant des caractéristiques parfois rurales, et le caractère très multipolaire de la métropole lilloise, nécessitent cependant au besoin d'adapter cette stratégie globale, des solutions similaires ne pouvant pas toujours être appliquées de façon uniforme.

Il en résulte une nécessité d'accompagner de manière diversifiée les territoires et leurs dynamiques intrinsèques, tout en contribuant, à l'échelle de l'ensemble de la Métropole Européenne de Lille, à atteindre les objectifs de mobilité concourant à la transition énergétique et environnementale de la métropole.

A . Imbriquer les politiques de mobilité et d'aménagement pour une mobilité raisonnée plus vertueuse en lien avec les dynamiques territoriales

Ces quelques grands constats replacés au prisme des cadres et objectifs en matière de transition énergétique et environnementale, nécessitent d'**imbriquer politiques d'aménagement urbain et de mobilité**. Elles doivent à la fois :

- **enrayer le processus d'étalement urbain** et ses phénomènes corollaires de dispersion des flux, d'allongement des distances, et d'augmentation de l'usage de la voiture,
- **tirer parti du « fait multipolaire » de la métropole**, en l'exploitant comme un atout de mise en œuvre de la métropole des proximités, pouvant être support d'une mobilité plus raisonnée.

Il s'agit de privilégier un développement urbain et l'accueil d'habitants et d'emplois au sein des tissus urbains constitués et déjà artificialisés. Il s'agit également de rechercher une plus grande mixité fonctionnelle, dans

les multiples formes de polarités existantes (centralité urbaine et de quartiers, de communes périurbaines et rurales).

L'objectif est de rapprocher l'habitat, les commerces et les services du quotidien, les aménités urbaines. Réduire les distances en améliorant les fonctionnements de voisinage, créent des conditions plus favorables à l'usage des modes actifs (ou modes doux) à l'échelle de la proximité (la marche à pied, le vélo, le vélo à assistance électrique qui permet de parcourir des distances plus importantes, et autres petits engins de déplacements), et à l'usage des transports collectifs.

Cette cohérence entre politiques métropolitaines d'aménagement urbain et de mobilité est à prévoir dans les documents de planification urbaine : le Plan De Mobilité, le Plan Local de l'Habitat, le Plan Local d'Urbanisme. Leur imbrication prendra d'autant plus sens au moment de la conception des projets les plus structurants d'aménagement ou de transports collectifs (tels que les projets de tramway ou de Bus à haut Niveau de Service-BHNS), en mettant en œuvre un urbanisme qui :

- **optimise l'espace et soit économe en consommation foncière,**
- **génère des déplacements raisonnés et plus économes en énergies fossiles** en favorisant, de manière adaptée aux contextes, l'usage des modes actifs et des transports collectifs, et en visant à limiter le recours à l'automobile.

Quatre objectifs sont visés :

- **privilégier les développements urbains au sein des espaces urbanisés constitués** (dans une logique de renouvellement urbain faisant « la ville sur la ville ») et les mieux desservis par les réseaux structurants de transport existants (transport collectif et routier) de manière à optimiser leur usage, dans une logique de valorisation de l'argent public (tant en termes d'investissement que de fonctionnement de ces réseaux) ;
- **concevoir la ville en cohérence avec les nouveaux axes de tramway et Bus à haut Niveau de Service (BHNS)**, afin d'optimiser le fonctionnement urbain en lien avec les transports et augmenter le potentiel d'usagers dans les corridors desservis (recherche de densité urbaine adaptée, qualité des espaces publics et trame urbaine articulée avec les stations) ;
- **intensifier les aménagements en faveur des modes doux dans les cœurs urbains et de quartiers « urbains » comme dans les polarités communales périurbaines et rurales**, en développant les perméabilités douces et des espaces publics qualitatifs afin de privilégier la marche, le vélo, et autres modes actifs pour les déplacements de proximité, et afin de maitriser la place et l'usage de la voiture dans ces espaces de vie quotidienne ;
- **développer le caractère multimodal de la mobilité,** c'est à dire offrir des possibilités d'utiliser le mode de déplacement le plus pertinent, le mieux adapté à son objet et à la distance à parcourir, en proposant des solutions diverses et adaptées suivant les contextes territoriaux, en faveur d'une mobilité raisonnée et plus responsable.

L'accompagnement de l'évolution des territoires se traduira également en développant des approches territorialisées dans le cadre d'études de mobilité ad'hoc. Elles seront à déclencher au besoin, en adaptant le contenu des réflexions selon les contextes :

- en accompagnement de projets d'aménagement urbain dans le cadre de réflexions programmatiques et conjointement à l'élaboration d'orientations d'aménagement, de plan guide,
- ou à des échelles plus larges, afin de décliner et contextualiser les objectifs et actions du Plan de Mobilité à des échelles intercommunales, en accompagnement de dynamiques territoriales fortes.

B . Optimiser et diversifier l'usage des réseaux viaires, sur tout le territoire et à toutes les échelles

La structure viaire du territoire, permettant l'accessibilité routière à l'échelle métropolitaine et intercommunale, complétée par les réseaux de desserte et d'irrigation communale, est globalement constituée. Ces réseaux routiers irriguent l'ensemble du territoire, tant les secteurs urbains centraux que les secteurs périurbains et ruraux.

L'optimisation des réseaux viaires structurants (comprenant y compris le réseau géré par l'Etat) pour améliorer la fluidité du trafic et leur fiabilité, constitue à présent l'essentiel de l'action à mener pour renforcer sa robustesse, en continuant à le rendre le moins fragile aux phénomènes de congestion routière, et à en améliorer la sécurité, notamment par :

- Des améliorations et entretiens infrastructurels locaux,
- Des outils d'exploitation, sous forme de régulation de flux et information dynamique, permettant d'agir sur la régularité du trafic, ou encore en adaptant les vitesses pour des circulations plus urbaines,
- En continuant à clarifier sa hiérarchisation (« à chaque flux son type de voie »),
- Et au besoin en consolidant des infrastructures existantes par des sections nouvelles afin de faciliter et développer de nouveaux usages (covoiturage par exemple).

Les nouvelles études et projets métropolitains portant sur le réseau viaire structurant intercommunal visent, à présent, avant tout :

- à consolider le maillage en agissant localement,
- à clarifier sa hiérarchisation,
- à améliorer la desserte de certains secteurs au sein

des tissus urbanisés résidentiels afin d'apaiser les circulations des centralités et réduire les nuisances pouvant être générées par la circulation automobile, ou en accompagnement de projets d'aménagement, principalement en renouvellement urbain.

L'optimisation du maillage routier plus local est également recherchée. Elle consiste également à en diversifier les usages et à encourager l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture, en rendant la voirie plus multimodale en partageant davantage les espaces publics au profit de la marche, du vélo, des transports collectifs, du covoiturage, afin d'y intégrer tous les usagers.

L'optimisation des réseaux viaires et des espaces publics passe par un rééquilibrage du partage entre modes de déplacements, pour un niveau d'usage augmenté et plus collectif, plus diversifié :

- en accordant plus d'espace aux piétons afin de permettre de renforcer la qualité du réseau de trottoirs et étendre l'espace marchable, pour que les espaces publics de qualité, facteur d'urbanité forte et de sociabilité, ne soient pas uniquement l'apanage des centres-villes, mais concernent également des cœurs de quartiers, des cœurs de communes périurbaines, des abords d'équipements ou encore d'établissement d'enseignement, (etc.) ;
- en accordant plus d'espace aux cyclistes, afin de permettre le développement du schéma cyclable de façon générale, et pour mettre en œuvre en particulier un réseau « Vélo+ » capacitaire ;
- en privilégiant sur certains axes une amélioration du niveau de service du réseau de bus, à court terme par des aménagements pouvant être très locaux, et à moyen et plus long terme sur les axes identifiés de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre, pour optimiser certaines lignes fortes de bus existantes, et pour mettre en œuvre des projets de Bus à Haut Niveau de Service, comportant au moins 70 % d'itinéraire en site propre, et de nouvelles lignes de tramway.

C . Étendre le maillage et la couverture du territoire par les transports collectifs très performants en accompagnement des dynamiques urbaines fortes

Une majeure partie de la population métropolitaine (76 % des habitants, 78 % des emplois, 85 % des scolaires et étudiants) est située à moins de 500 mètres d'une offre performante de transport collectif (métro, tramway, desserte bus > 100 bus/jour/2 sens, desserte TER > 30 trains/jours/2 sens). Cette offre a vocation à être encore consolidée par les augmentations de capacité du métro, la modernisation du tramway « Mongy » Lille-Roubaix-Tourcoing, l'amélioration de la vitesse commerciale des bus et le renouvellement progressif du matériel.

Les réseaux existants de métro et tramway, proposant une offre très performante, desservent cependant principalement des corridors relativement linéaires au sein des tissus urbains denses centraux, avec 26 % des habitants de la métropole, 41 % des emplois, et 36 % des scolaires et étudiants situés à moins de 500 mètres d'une station. Au regard des chiffres ci-dessus, cette offre métro et tramway est donc bien complétée en termes de couverture de la population par les réseaux performants de bus et de train.

Cependant, ces indicateurs confirment également le **besoin d'étendre la couverture territoriale de l'offre en transports collectifs très performante dans les territoires les plus urbanisés et réunissant le plus de population (habitants, emplois, scolaires), dans les secteurs centraux de la métropole.** Les corridors de nouveaux projets de transports collectifs, ont cette vocation : augmenter fortement le maillage et l'offre dans ces secteurs par des modes de transport en commun en site propre (TCSP) tramway ou BHNS, ou en augmentant le niveau de service de certaines dessertes bus, et créer ainsi un « choc d'offre » et un saut d'échelle de l'offre lourde en transport en commun.

L'extension des réseaux et de l'offre en transport en commun s'accompagne du renforcement du maillage intermodal du territoire par des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), lieux d'interface entre l'offre en transport collectif et les autres modes. Si le territoire est à présent structuré par plusieurs PEM aménagés durant ces 20 dernières années, situés en amont des secteurs centraux ou y étant insérés, ce maillage peut encore être conforté. Dans les secteurs agglomérés centraux, les projets de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre notamment, ou encore la création d'une nouvelle halte ferroviaire au niveau de la Porte des postes à Lille par exemple, viendront réinterroger la fonction de certaines stations en créant de nouvelles interconnexions entre lignes structurantes. Ces projets généreront de nouvelles potentialités pour renforcer le maillage intermodal existant du territoire, ou l'affiner par de nouveaux PEM à aménager.

Ce maillage de transports collectifs très performants étendu s'insère conjointement dans la géographie des principaux développements urbains en appui aux dynamiques urbaines fortes du territoire métropolitain. Guidés par la recherche de cohérence entre aménagement et mobilités, la programmation urbaine (logements, activités, équipements) et la production des espaces publics dans ces secteurs, seront à appréhender sous l'angle d'un urbanisme articulé avec les transports. Ces projets devront viser, en articulant au mieux les calendriers respectifs, à favoriser les usages des transports en commun, en les associant aux modes actifs pour privilégier les circulations piétonnes et à vélo, et être pensés sous l'angle de la conception universelle pour convenir le plus largement à tous les usagers.

Orientation 2 Les propositions plus spécifiques pour les territoires périurbains et ruraux

Les territoires périurbains et ruraux de la métropole sont caractérisés par un éloignement (plus ou moins important) des tissus agglomérés plus centraux, et par une discontinuité des espaces bâtis vis-à-vis de l'agglomération, globalement de faible densité pour les extensions produites depuis une cinquantaine d'années (les cœurs communaux historiques étant plus agglomérés et plus denses). Des zones d'activité viennent également s'insérer dans ces contextes diffus, aux franges de certaines de ces petites polarités à dominante d'habitat.

Les territoires périurbains de la métropole sont aussi marqués par la présence d'infrastructures majeures de transport, routières et ferroviaires, de niveau national et métropolitain. Si parfois, ces dernières peuvent générer des effets de coupures urbaines et paysagères, elles sont des liens fondamentaux organisés en radiales vers les secteurs centraux. Elles permettent aussi d'assurer les liens vers des polarités urbaines voisines de la métropole lilloise.

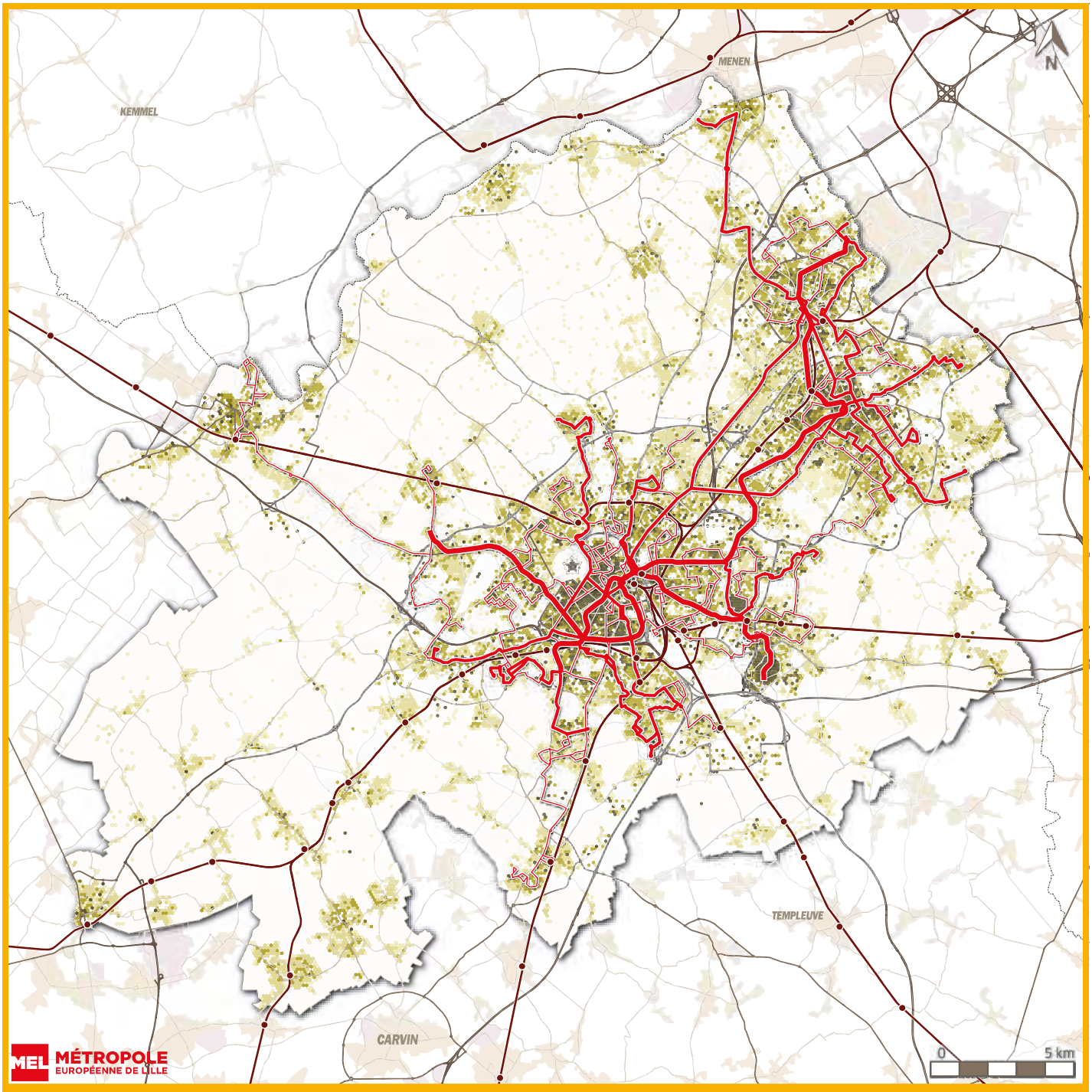
Ces espaces constitutifs de la couronne métropolitaine, sont caractéristiques de la multi-polarisation géographique forte de la métropole lilloise. Ils sont ponctués d'une soixantaine de communes en alternance avec des espaces non bâtis agricoles ou naturels, de taille très diverses en nombre d'habitants, dont 7 villes d'appui (identifiées dans l'armature urbaine du Schéma de Cohérence Territoriale - SCOT), centralités urbaines plus multifonctionnelles.

Ces territoires présentent aussi des caractéristiques très « multi-polarisées » du point de vue des mobilités générées entre les lieux de résidence et de travail, ou pour accéder à des équipements et services plus concentrés dans les agglomérations urbaines. L'identification des principaux générateurs de déplacements à l'échelle de la métropole en témoigne, majoritairement situés dans les tissus urbains centraux ou dans leur périphérie proche, et distanciés des communes plus périphériques de la couronne métropolitaine périurbaine et rurale. Celles-ci entretiennent, de ce fait, des liens forts avec les pôles urbains centraux, avec une mobilité reposant très largement sur l'usage de la voiture individuelle. La part d'usage de ce mode dans la couronne périurbaine de la métropole, atteint les 68 % (source Enquête Déplacements auprès des habitants de la Métropole Européenne de Lille, 2016), soit plus de 10 points au-dessus de la moyenne métropolitaine. A ces flux de voiture, il faut ajouter ceux effectués en échange avec les territoires voisins, également très majoritairement en voiture individuelle et le plus souvent « utilisée seul », l'ensemble contribuant à créer de la congestion en heures de pointe.

Signe encourageant, l'enquête sur les déplacements des métropolitains de 2016, montre une augmentation de l'usage des transports collectifs urbains par les habitants des espaces périurbains, cependant avec des parts variables d'utilisation selon les territoires : de 3 % à 4 % dans les Weppes ou la vallée de la Lys, 7 % dans la couronne sud, elle atteint 13 % dans le territoire Est. Dans ces zones les plus éloignées des centralités urbaines, le train fait aussi partie des modes utilisés régulièrement, notamment pour le travail ou les études : la Vallée de la Lys, les Weppes, la couronne Sud, le territoire Est, comportent de 7 à 9 % d'usagers réguliers du train. En revanche, l'usage de la marche (23 % dans le périurbain) et du vélo (1 %) restent en deçà des moyennes à l'échelle de la métropole, et y compris tend à baisser.

Dans les secteurs périurbains et ruraux, les enjeux sont donc triples :

- atténuer l'usage de la voiture individuelle, qui restera cependant structurant compte tenu de la structure spatiale très multipolaire et de l'interdépendance avec d'autres territoires à distance ;
- encourager et faciliter l'usage des transports collectifs urbains et ferroviaires ;
- augmenter la part de déplacements effectués à pied et à vélo, notamment dans la proximité du domicile.



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 **LE PLAN D'ACTION**

DENSITÉ DE L'ACTIVITÉ HUMAINE ET PRINCIPAUX RÉSEAUX DE DÉPLACEMENTS

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

frontière franco- belge

tissu urbain
zone industrielle ou commerciale

sources : Corine Land Cover 2018

réseau de voirie
- voirie structurante
- voirie principale
- voirie secondaire ou tertiaire

source : Open Street Map 2021

L'urbanisation de la métropole lilloise est marquée par son caractère très multipolaire et hétérogène, au sein de 2 principaux types de contextes, urbain aggloméré, et périurbain voire rural (ou « rurbain »), ainsi que par la présence de multiples réseaux de déplacements déjà existants, pour toutes les fonctions, tant d'accessibilité à l'échelle métropolitaine que de maillage local.

activité humaine : densité à l'hectare

0 40 80 120 160 200

population *(source : INSEE IRIS 2017)*
+ emplois au lieu de travail *(source : SIRENE 2020)*
+ effectifs scolaires *(source : data.gouv.fr)*

réseau de transport collectif
- train régional, gare ou halte
- métro
- tramway
- Ligne de bus À Niveau Élevé de service *(LIANE)*
- ligne urbaine de bus
  proposant au moins 100 dessertes quotidiennes par arrêt tous sens confondus

Des enjeux principaux se dégagent concernant les réseaux de déplacements :

• l'optimisation de l'usage des axes routiers structurants (régulation de flux, covoiturage, bus, ...), la diversification de l'usage du réseau de maillage notamment en y facilitant les circulations à vélo

• le rééquilibrage de l'usage des espaces publics dans les centralités communales au profit de la marche et du vélo, y compris en valorisant les proximités quotidiennes, et en accentuant la mixité des fonctions

• Concernant les transports collectifs urbain et ferroviaire, le développement de leur usage par des leviers d'aménagement urbain et des espaces publics, la réduction de la dépendance à la voiture via le développement de lieux d'intermodalité, et l'amélioration de l'offre bus et de transport à la demande maillant les territoires et en rabattement vers les lieux d'intermodalité.

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

A . Accompagner l'usage de la voiture par de nouvelles pratiques plus vertueuses

Les territoires périurbains sont desservis par des axes routiers structurants du réseau national ou métropolitain, articulés avec des réseaux secondaires intercommunaux et le maillage local qui permettent de relier les communes au reste de la métropole et au-delà.

Ces mailles imbriquées constituent une structure établie du réseau viaire dans les secteurs périurbains et ruraux, qui n'appelle pas de développement majeur de nouvelles infrastructures.

Pour l'essentiel de ces réseaux, il s'agit donc, au besoin, de consolider leur fonctionnement par des interventions locales d'améliorations et d'entretiens, en termes de sécurité ou de réduction des nuisances qui pourraient exister dans des secteurs résidentiels.

Les actions majeures pouvant être identifiées sur les réseaux de voirie très structurants irriguant tout le territoire, et y compris les secteurs périurbains, consistent principalement à en **optimiser l'usage** notamment par des outils d'exploitation (par exemple la régulation dynamique des flux et des vitesses) et au besoin en consolidant des infrastructures existantes par des sections nouvelles afin de faciliter et développer de nouveaux usages (covoiturage par exemple). Ce type d'actions, à l'étude, porte notamment sur certains axes du réseau géré par l'État (A1, A22, A25) ou encore sur la Rocade Nord-Ouest (voie métropolitaine).

Le rôle prépondérant de la voiture est indéniable pour les territoires périurbains dont la structure et le niveau restreint, voire faible, de densité de population ne peuvent être accompagnés partout par des offres en transport collectifs très performantes. **Le rôle de la voiture individuelle restera structurant pour des déplacements en accès aux pôles d'emplois, aux grands pôles commerciaux et urbains, ou à encore à des grands équipements du territoire**.

Cependant, de nouvelles formes d'usages de la voiture sont à encourager, afin de mieux l'utiliser, à escient suivant les motifs de déplacements et en fonction des distances à parcourir, au service d'une mobilité plus vertueuse.

Il s'agit notamment d'inciter à des usages plus partagés de la voiture particulière sous forme de covoiturage :

- dans le cadre du développement de la stratégie métropolitaine en faveur du covoiturage, et en aménageant, notamment, des aires de covoiturage suivant l'opportunité, dans un équilibre à trouver également avec les territoires voisins de la Métropole Européenne de Lille ;
- par des incitations en accompagnement des publics actifs (plan de mobilité entreprise, inter-entreprises, ou des administrations) utilisant le lieu de travail comme levier d'activation de changements de comportements ;
- par des formes d'accompagnement des usagers par un système de services de mobilité visant, au-delà de l'approche classique de solutions de mobilité ancrées sur la possession du moyen de transport en l'occurrence, à rendre une offre de mobilité telle que le covoiturage, plus lisible et accessible aux usagers, ou encore en développant des mesures incitatives du type « Ecobonus mobilité » incitant les citoyens, par des récompenses, à faire évoluer leur manière de se déplacer par une forme d'utilisation plus collective de la voiture individuelle.

B . Réduire la dépendance à la voiture en renforçant les lieux d'intermodalité et en consolidant les offres de transports collectifs urbains et ferroviaires

Afin de renforcer la cohérence entre les différentes offres de transport public, assurer une bonne articulation avec les territoires desservis, et faciliter le rabattement vers les stations par tous les autres modes de déplacements (à pied, en vélo, en transports collectifs, ou en voiture), un premier objectif consiste à consolider le maillage de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), en constellant le territoire :

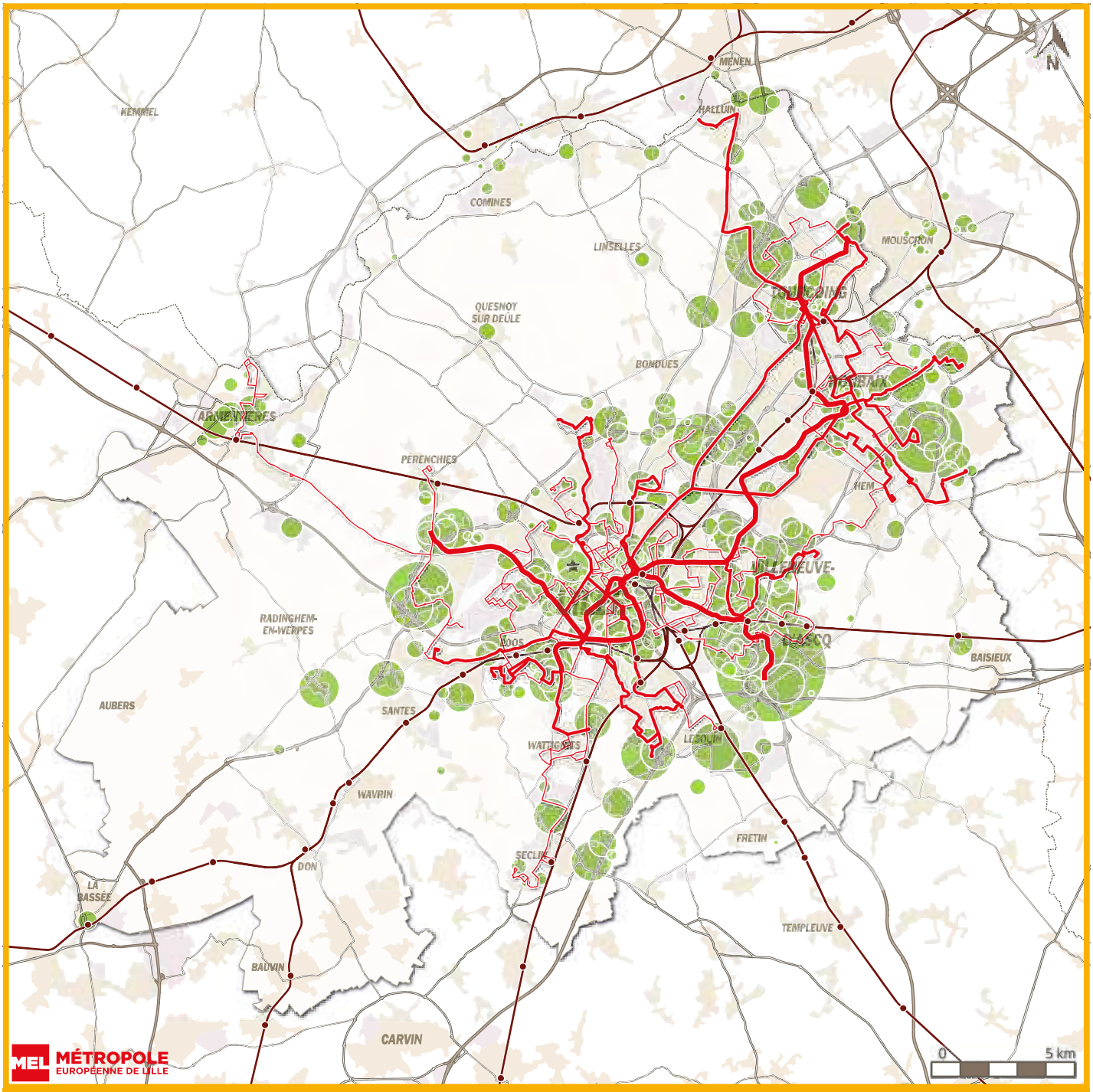
- de PEM rayonnant à l'échelle métropolitaine, pour la plupart existants mais pouvant être à renforcer, suivant les besoins ;
- et de PEM répondant davantage à des besoins de proximité, dont la vocation est de structurer l'intermodalité à des échelles plus locales, afin de diversifier les formes de mobilité en alternative à la voiture dans les secteurs périurbains et ruraux.

Ce maillage de PEM s'appuie sur les réseaux de transports collectifs structurants existant et à créer conjointement à la mise en œuvre de nouvelles offres, notamment de lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service.

Ces pôles d'échanges multimodaux sont des points d'appui structurants à l'échelle des territoires périurbains, permettant l'accès à des offres de transport performantes urbaines ou ferroviaires (offre régionale TER), par des aménagements d'espaces publics qualitatifs favorables à la marche et au vélo, et, suivant les besoins, par des rabattements bus, par une offre de stationnement-relais, du jalonnement, des compléments d'offres de mobilité ou de services associés, (etc.). Il y a également enjeu à les rendre plus visibles et à renforcer la lisibilité de cette offre auprès des usagers.

Le réseau de bus constitue également une offre de service publique nécessaire à la desserte fine du territoire, ainsi qu'en rabattement vers les lieux d'intermodalité. Cette offre bus est corrélée aux densités de population en présence, ainsi qu'aux discontinuités entre les nombreux pôles à desservir.

En complément de cette structure de la mobilité en transports collectifs, **l'offre de transport à la demande,**



MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 — LE PLAN D'ACTION

LES PRINCIPAUX GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

frontière franco- belge

tissu urbain
zone industrielle ou commerciale

sources : Corine Land Cover 2018

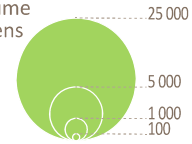
lieu de destination et volume de déplacements quotidiens générés

source : Enquête Déplacements 2016

formule :

rayon = $5x\sqrt{\text{volume du flux}}$

(en mètre)



réseau de transport collectif

- train régional, gare ou halte
- métro
- tramway
- Ligne de bus À Niveau Élevé de service *(LIANE)*
- ligne urbaine de bus
  proposant au moins 100 dessertes quotidiennes par arrêt tous sens confondus

réseau de voirie *(source : Open Street Map 2021)*

- voirie structurante
- voirie principale
- voirie secondaire

Les territoires périurbains et ruraux présentent des caractéristiques très « multi-polarisées » du point de vue des mobilités générées entre les lieux de résidence et de travail, ou pour accéder à des équipements et services plus concentrés dans les secteurs urbains agglomérés et centraux.

En témoigne l'identification des principaux générateurs de déplacements à l'échelle de la métropole, dont une majeure partie sont desservis par les réseaux TC structurants dans les tissus urbains denses, mais distanciés des communes périurbaines et rurales.

Les habitants des communes périurbaines et rurales entretiennent de ce fait des liens forts avec les pôles urbains centraux, avec un rôle de la voiture individuelle qui restera structurant pour les mobilités quotidiennes, mais à accompagner par des incitations à un usage plus vertueux de la voiture et à l'usage des transports collectifs ferroviaires et urbains (aménagement des lieux d'intermodalité et valorisation des abords des gares, rabattement bus et transport à la demande, intégration tarifaire, gratuité des transports urbains pour les moins de 18 ans, ...).

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

sur réservation, développée au sein de tous les secteurs périurbains et ruraux, présente un intérêt majeur pour ce type de territoire. Sa souplesse d'utilisation et sa capacité à desservir très finement des territoires distendus, en font une offre adaptée, au plus près des besoins des usagers. Compte tenu du succès remporté par le développement récent de ce type de solution de mobilité, sa consolidation apparait nécessaire, y compris en l'accompagnant par des plans de communication auprès des usagers pour mieux faire connaitre ce service et en renforcer l'utilisation.

Des renforcements d'offres en transports collectifs, bénéficiant à la desserte de certains secteurs périurbains directement ou via un rabattement, sont également identifiés, notamment :

- par des dessertes tramway vers la couronne sud, ou vers la couronne nord ;
- une liaison bus express bordant la frange nord-ouest du territoire, a vocation à venir compléter la desserte périphérique de cette partie du territoire en consolidant les liaisons entre les villes d'appui de ce territoire et l'agglomération armentiéroise.

La consolidation de la desserte ferroviaire du territoire est également un enjeu pour la Métropole Européenne de Lille dans le cadre de ses échanges avec la Région Hauts-de-France (l'offre TER étant une compétence régionale), intégrant également le devenir des anciennes lignes TER supprimées entre Comines et Lille, et entre Villeneuve d'Ascq et Orchies.

Le renforcement du maillage de transport public au sein des territoires périurbains et ruraux, en articulation avec l'offre ferroviaire, prend d'autant plus de sens à long terme compte tenu d'un objectif de doublement de l'usage du transport ferroviaire fixé par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

L'optimisation et le développement du réseau ferroviaire fait donc, au sein du territoire métropolitain et à une échelle plus large, l'objet de réflexions visant à augmenter de manière significative l'offre et l'usage du train. L'État en lien avec la SNCF, la Région Hauts-de-France, et en y associant la Métropole Européenne de Lille, ont engagé des études et échanges en ce sens, avec l'objectif à long terme de concrétiser un usage accru du transport ferroviaire par le développement de Services Express Métropolitains sur l'étoile ferroviaire lilloise. Ce projet représente un intérêt majeur en accessibilité aux pôles urbains de la métropole ou vers les territoires voisins, et y compris pour les territoires périurbains de la métropole dont certaines gares plus périphériques pourraient ainsi voir leur desserte renforcée.

C . Rééquilibrer l'usage des espaces publics dans les centralités communales au profit des modes actifs, valoriser les proximités quotidiennes, accentuer la mixité des fonctions

L'optimisation du maillage viaire et d'espaces publics locaux est également à rechercher dans les communes périurbaines. Elle doit consister à en diversifier les usages au profit des modes de transport alternatifs à la voiture, en rendant la voirie plus multimodale, en partageant davantage les espaces publics au profit de la marche et du vélo, et dans une vision d'accessibilité universelle convenant au maximum d'usagers.

L'optimisation des réseaux viaires et des espaces publics, passe par un **rééquilibrage de leur usage entre les différents modes de déplacements, pour un niveau d'usage augmenté, plus diversifié et plus collectif**.

Le schéma cyclable métropolitain identifie ainsi sur l'ensemble du territoire, y compris les secteurs périurbains, une **augmentation du maillage cyclable**, en réalisant des aménagements à configurer selon des objectifs d'usages (sécurisation et confort sur des trajets de proximité, liaison intercommunale, etc.).

En complément de l'optimisation des réseaux viaires et de leur renforcement qualitatif, de la consolidation du maillage territorial de pôles d'échanges multimodaux et du développement des transports publics, **un aménagement urbain renforçant la mixité fonctionnelle dans les cœurs de communes**, par regroupement d'équipements, de services, de commerces, **est un levier à activer pour augmenter le niveau de centralité et d'attractivité du point de vue des déplacements**. Il s'agit de prendre appui sur l'héritage historique de la multipolarité des territoires périurbains et ruraux, pour valoriser cette structure territoriale au service de l'organisation de la proximité quotidienne, avec deux objectifs :

- éviter, pour une partie de déplacements, le recours à la voiture sur des distances moyennes à courtes, et pouvant être chronophages suivant les heures (congestion potentielle en heures de pointe),
- et favoriser l'usage de la marche à pied et du vélo (classique, ou à assistance électrique), par la réduction des distances à parcourir pour les besoins quotidiens.

OBJECTIF II UNE VILLE À RÉINVENTER AVEC LES MODES DE DÉPLACEMENTS DURABLES

Modifier nos habitudes de déplacements est un enjeu clé de la transition écologique et énergétique, d'échelle globale et locale. Certains outils à l'interface de plusieurs politiques métropolitaines (urbanisme, habitat, transport, espaces publics, stationnement, …) et de manière générale la cohérence et l'articulation entre politiques d'aménagement urbain et de mobilité sont des leviers puissants à moyen et long termes pour maitriser l'évolution de la demande de mobilité, contribuer à générer une mobilité raisonnée, et réduire les nuisances dues aux déplacements (Gaz à Effet de Serre, polluants de l'air, bruit).

Un des effets levier recherché est la limitation de l'étalement urbain et de l'artificialisation des sols, qui engendre une démultiplication ex-nihilo de nouveaux secteurs générateurs de déplacements importants, facteurs d'augmentation et d'allongement des flux automobile. La maitrise de l'allongement des distances de déplacement, et l'incitation à l'usage des modes actifs et des transports collectifs, constituent donc des enjeux fondamentaux pour le territoire métropolitain.

La réponse à ces enjeux passe par un aménagement et un développement du territoire s'appuyant de façon privilégiée sur l'armature urbaine actuelle du territoire à laquelle contribuent les offres en transport collectif performantes existantes et à venir, dans les secteurs les plus urbanisés et de développements urbains majeurs, ainsi que dans certains secteurs périurbains.

Les évolutions de comportements de mobilité sont également favorisées par un contexte spatial incitant à l'usage des transports collectifs et optimisé pour la marche et le vélo. En ce sens, la cohérence entre urbanisme et mobilité est également un levier fondamental pour favoriser l'usage de ces modes actifs dans les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs :

- **en s'appuyant sur un urbanisme articulé avec les transports, par des choix d'aménagement du territoire consistant à organiser la ville autour des axes de transport en commun pour favoriser leur usage, et par une valorisation et une optimisation du foncier constructible, ainsi que des formes urbaines et des conceptions d'espaces publics favorables à l'usage de la marche et du vélo ;**
- **en cherchant à réduire le recours à l'automobile également en agissant sur le levier de l'offre de stationnement, et, selon les contextes, en accompagnant ce type de mesure par des formes spécifiques d'organisation ou de règlementation du stationnement au sein de l'espace public.**
- **en préservant pour le long terme la capacité du territoire à poursuivre son adaptation à une mobilité beaucoup plus fondée sur l'usage des transports collectifs par le renforcement ou la création de nouveaux axes de desserte performante.**

Le troisième effet levier majeur s'appuie sur une conception urbaine valorisant la ville des proximités, et les aménagements urbains, de voirie et d'espaces publics, favorables aux modes actifs. Il s'agit d'inciter à limiter l'usage de la voiture autant que possible, dans les secteurs de centralités et polarités urbaines (à l'échelle de la commune ou du quartier) où les distances entre habitat, équipements, commerces et services du quotidien, sont courtes et praticables en 10 à 15 minutes à pied ou à vélo.

Autre sujet, de plus long terme, au croisement des innovations technologiques et du développement de la mobilité servicielle (Mobility As A Service », MAAS), l'émergence des véhicules motorisés complètement autonomes, sans conducteur, et de solutions innovantes de transports collectifs urbains permettent d'envisager des perspectives d'expérimentation et de développement au sein du territoire métropolitain notamment du point de vue du transport collectif. Ces technologies innovantes de transport collectif invitent à une veille stratégique afin de suivre les évolutions permanentes dans ces domaines. Ces solutions de mobilités innovantes pourront être à investiguer, faire l'objet d'études préalables, afin de vérifier qu'elles soient bien adaptées et opportunes suivant les contextes à desservir propres à la MEL et qu'elles puissent s'adapter aux spécificités du territoire.

Orientation 3 Faire la ville autour des réseaux de transports collectifs en site propre

Du point de vue de la mise en œuvre d'une politique mobilité durable, les abords de stations de transports collectifs sont des lieux privilégiés de mise en cohérence et d'articulation des politiques et projets d'aménagement et de développement urbain, d'habitat, de qualité des espaces publics, et de mobilité.

Les stations des secteurs les mieux desservis sont pour la très grande majorité situé au sein de tissus déjà urbanisés, et présentent des potentialités d'optimisation du foncier en renouvellement urbain, pour construire la ville sur la ville dans une conception « d'urbanisme circulaire ». Du point de vue de l'aménagement du territoire, les potentiels de constructibilité au sein de ces secteurs de bonne desserte en transports collectifs contribuent ainsi à la fois :

- à limiter l'étalement urbain et l'artificialisation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers ;
- à renforcer la présence d'habitants et d'emplois en proximité immédiate des stations de transports collectifs, permettant ainsi d'inciter à leur usage, contribuant à une mobilité vertueuse et à optimiser des coûts publics d'investissement et de fonctionnement très conséquents.

Il s'agit donc de s'appuyer en particulier sur les secteurs bénéficiant d'une bonne desserte existante ou à venir :

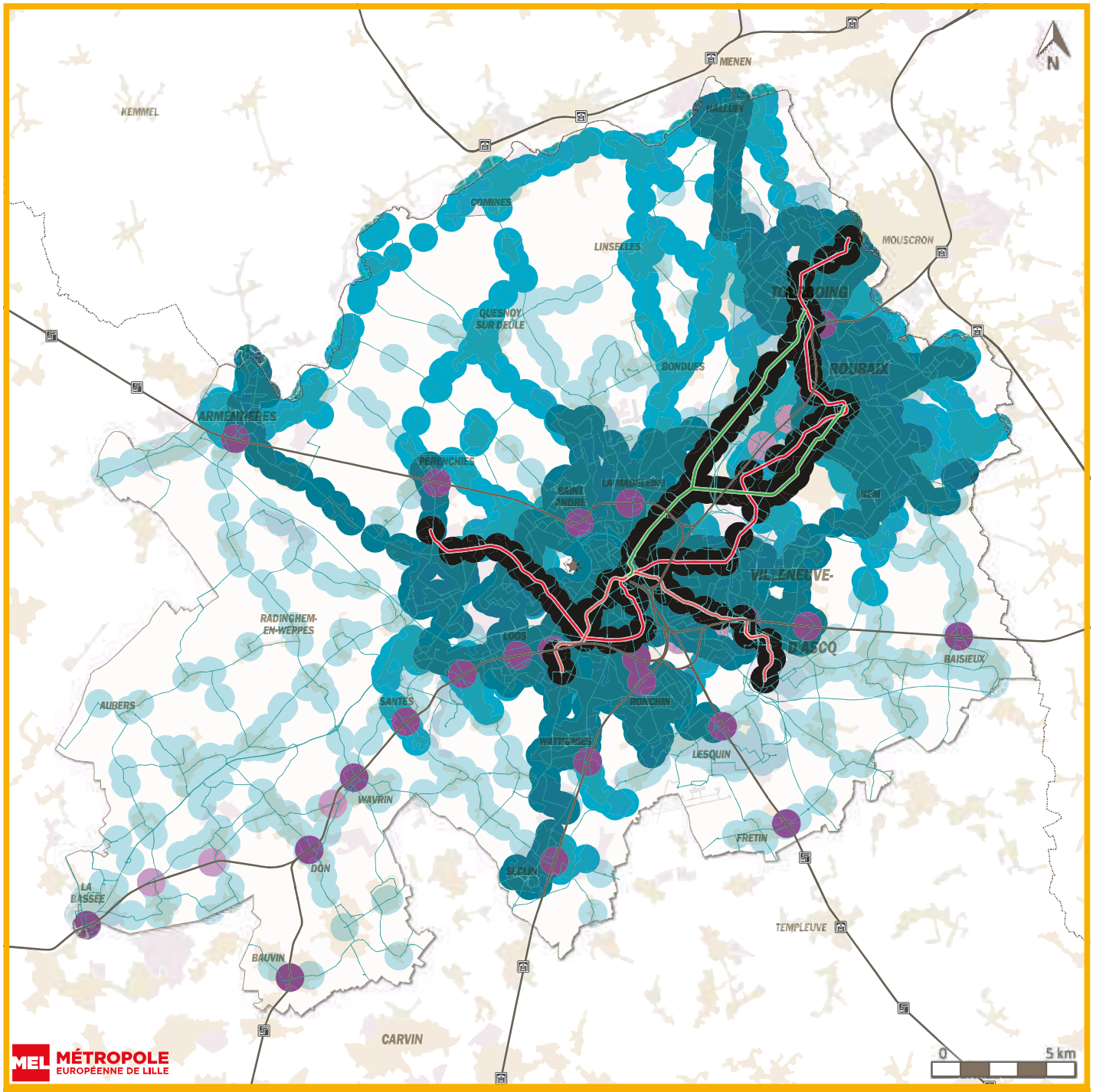
- pour privilégier la localisation de développements urbains ;
- en accompagnant cette stratégie de localisation d'un travail de conception des formes urbaines optimisant la constructibilité du foncier en renouvellement urbain ;
- en recherchant conjointement à aménager des espaces publics qualitatifs facilitant les parcours piétons et cyclables vers les stations, et à préserver des espaces en faveur d'aménités environnementales (espaces végétalisés, jardins publics, parcs, squares, …) contribuant à un cadre de vie agréable ;
- et en prévoyant dans les secteurs les mieux desservis, des spécificités d'organisation du stationnement résidentiel, et dans le cas d'activités pouvant être génératrices de nombreux déplacements quotidiens (notamment bureaux, activités tertiaires) en plafonnant l'offre de stationnement sur le lieu de travail afin d'inciter à s'y rendre en transports collectifs.

Cette stratégie d'aménagement articulé au système de transport collectif nécessite d'être adaptée en fonction des contextes et notamment au regard de la qualité de la desserte en transport collectif en terme de fréquence.

A . Favoriser l'articulation entre urbanisme et transport en s'appuyant sur une qualification de l'offre en transport collectif : principes des DIVAT

L'offre en transports collectif à l'échelle de la métropole lilloise en 2020 est importante et diversifiée :

- 2 lignes de métro : 45 km, 60 stations desservies, 42'000 km parcourus chaque jour, avec des fréquences allant de 1 à 3 minutes en semaine. Ces lignes de métro supportent 60 % des voyages effectués par l'ensemble des réseaux urbains métropolitain ;
- 2 lignes de tramway : 22 km (avec un), 36 stations, avec des fréquences allant de 8 à 10 minutes entre Lille, Roubaix et Tourcoing, et de 4 à 5 minutes sur le tronçon commun Lille –Croisé Laroche ;
- un réseau de bus structurant offrant des niveaux de desserte forte de 100 à plus de 200 passages quotidiens, complété par une offre bus adaptée aux contextes en fonction de la densité de population en présence ;
- un réseau de Train Express Régional (TER) très développé, 34 gares (plus de la moitié proposant plus de 40 dessertes / jour) assurant une desserte d'échelle régionale, et dont le rôle devient également



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 **LE PLAN D'ACTION**

QUALIFICATION DE L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Les arrêts et stations de transports collectifs sont représentés par des cercles de rayon 500 mètres. Le niveau d'offre associé à chaque périmètre est déterminé à partir d'un nombre de dessertes en transports collectifs proposées par une ligne, au niveau d'un arrêt, par jour, dans les 2 sens cumulés (offre 2020).

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

frontière franco- belge

tissu urbain
zone industrielle ou commerciale

source : Corine Land Cover 2018

réseaux de Transports Collectifs existants
- train, gare, halte
- métro
- tramway
- bus (réseau 2020)

offre très performante
- station de métro ou arrêt de tramway

offre performante
- arrêt de bus proposant au moins 100 dessertes par jour
- gare ou arrêt de Train Express Régional proposant au moins 30 dessertes par jour

offre de maillage
- arrêt de bus proposant entre 50 et 100 dessertes par jour
- gare ou arrêt TER proposant moins de 30 dessertes par jour

offre complémentaire
- arrêt de bus proposant moins de 50 dessertes par jour

La desserte en transports collectifs des 95 communes est corrélée aux densités de population. L'offre métro / tramway est actuellement bien complétée par les offres performantes de bus et de TER. Elle sera à renforcer par de nouvelles offres plus performantes de tramway et Bus à Haut Niveau de Service au regard des densités de population, d'emplois et de scolaires actuelles et à venir pour accompagner les dynamiques urbaines fortes.

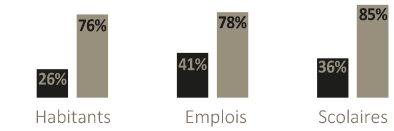


illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

plus urbain (avec une « intégration tarifaire » mise en place par la MEL et la Région Hauts-de-France, sous forme de tarifications identiques au réseau urbain au sein du territoire métropolitain).

La qualification des offres en transport public en 2020 permet de les catégoriser en 4 types :

- **une offre très performante** proposée par les réseaux de métro et de tramway
- **une offre performante** constituée par le réseau de bus proposant plus de 100 dessertes par jour et le réseau TER proposant plus de 30 dessertes quotidiennes, dont les gares et haltes sont notamment situés dans les secteurs périurbains de la métropole.
- **une offre de maillage** assurée par le réseau de bus offrant entre 50 et 100 dessertes par jour et de TER proposant une offre inférieure à 30 dessertes/jour.
- **une offre complémentaire** assurée par le réseau de bus proposant moins de 50 dessertes quotidiennes, dans des secteurs périurbains et ruraux peu denses en habitants, offre de service public adaptée à un potentiel d'usagers restreints dans ces secteurs, ou concernant des dessertes spécifiques de zones d'activités ou scolaires et sur certains créneaux horaires ciblés.

Compte tenu de ces quatre niveaux d'offres en transports collectifs catégorisés selon le nombre de dessertes proposées, les lieux à privilégier pour mettre en œuvre une stratégie d'aménagement urbain « orientée transport » nécessitent d'être identifiés selon le niveau de performance de la desserte. Elle ne peut en effet être déclinée de façon indifférenciée sur l'ensemble du territoire et nécessite d'être contextualisée en prenant en compte des spécificités de desserte du territoire.

Les deux premiers niveaux de desserte « très performant » des réseaux de métro et de tramway existants, ainsi que le second niveau « performant » assuré par les bus offrant plus de 100 dessertes/jour et les TER offrant plus de 30 dessertes/jour présentent la caractéristique de proposer des dessertes fortes au sein de tissus urbains déjà constitués.

Au regard de cette caractéristique déterminante, ces deux niveaux de desserte permettent d'identifier **des secteurs de 500 m de rayon autour des stations, les DIVAT, Disques de Valorisation des Axes de Transport** :

- **DIVAT de niveau 1 pour l'offre « très performante »,**
- **DIVAT de niveau 2 pour l'offre « performante ».**

Au sein de ces DIVAT, cinq grands principes sont visés :

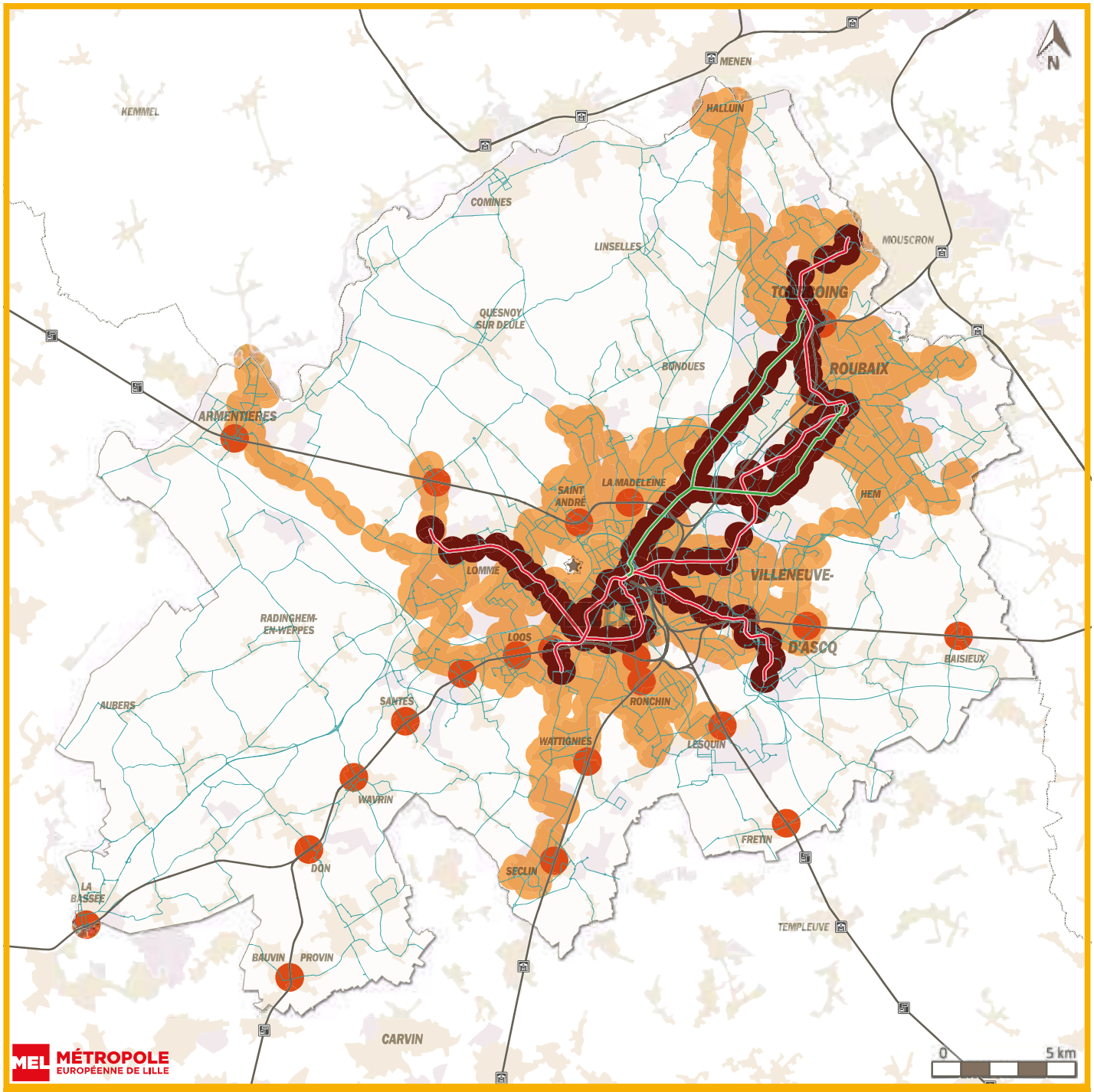
- optimiser le foncier constructible en renouvellement urbain aux abords de ces stations situées dans des tissus déjà urbanisés, afin de « faire la ville sur la ville », visant de façon générale la mixité fonctionnelle et la recherche d'équilibre dans l'aménagement urbain (espaces construits, aménités non bâtis, stationnement-relais selon l'opportunité, etc.)
- concevoir, dans l'ensemble de ces secteurs très bien desservis, des espaces publics qualitatifs favorisant des accès à pied et en vélo les plus directs possibles et permettant de développer l'intermodalité modes actifs- transports collectifs.
- inciter à l'usage des transports collectifs en fixant des normes maximales pour le stationnement à destination (au lieu de travail) pour les activités pouvant être génératrices de nombreux déplacements quotidiens (bureaux, activités tertiaires…), et en adoptant des règlementations de stationnement sur voirie adaptées, tant contre le stationnement des pendulaires, que pour le stationnement des résidents et des visiteurs ;
- favoriser la construction de logements dans les DIVAT 1 quand la desserte en transports collectifs et les aménités urbaines offrent une alternative de mobilité et des services suffisants pour pouvoir se passer d'automobile en y appliquant, au regard de leur niveau de centralité, la loi relative à l'encadrement des normes minimales pour le stationnement résidentiel.
- des mesures relatives au stationnement dans les nouvelles constructions ou sur voirie pourront également être envisagées dans certains DIVAT de niveau 2, au regard des contextes locaux, de la motorisation des ménages ou de la centralité des zones concernées.

Cette stratégie d'aménagement s'appliquera également aux axes de transports à venir les plus performants, autour des stations de futures lignes de tramway, et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui seront en DIVAT 1.

A titre indicatif, en considérant les réseaux de transport existants, le potentiel en renouvellement urbain dans un corridor de 500 m autour des réseaux très performants métro et de tramway est estimé à plus de 250 ha, et à plus de 900 ha aux abords des réseaux performants de bus et TER. A l'avenir, en y ajoutant les corridors de 500 m autour de futures lignes de tramway ou Bus à haut Niveau de Service, ce potentiel de valorisation foncière autour des transports collectifs très performants pourrait représenter de l'ordre de 850 ha, et 500 ha autour des axes performants.

En complément de cette stratégie dans ces secteurs les mieux desservis, et suivant cette logique d'articulation urbanisme-transport, l'offre en transport collectif de « maillage » permet également d'identifier une trame complémentaire support de développements urbains desservis par une offre de transport collectif.

Il revient au Plan Local d'Urbanisme de définir les objectifs, outils et règles d'urbanisme qui s'appliqueront dans ces périmètres de bonne desserte, très performante et performante, dans une vision d'urbanisme intégrant le système de transport collectif et l'identification de niveaux de centralités au profit d'un aménagement du territoire et d'une mobilité vertueux.



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 **LE PLAN D'ACTION**

Disques de Valorisation des Axes de Transport (DIVAT)

Les DIVAT sont des cercles de rayon 500 mètres centrés sur les stations et arrêts de Transports Collectifs proposant une offre très performante et performante. Le niveau d'offre associé à chaque DIVAT est déterminé à partir d'un nombre de dessertes en Transports Collectifs proposées par une ligne, au niveau d'un arrêt, par jour, dans les 2 sens cumulés (offre 2020).

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

frontière franco- belge

tissu urbain
zone industrielle ou commerciale

source : Corine Land Cover 2018

réseaux de Transports Collectifs existants

train, gare, halte
métro
tramway
bus (réseau 2020)

DIVAT de niveau 1

offre de Transports Collectifs ***très performante***

station de métro ou arrêt de tramway

DIVAT de niveau 2

offre de Transports Collectifs ***performante***

arrêt de bus proposant au moins 100 dessertes par jour

gare ou halte TER proposant au moins 30 dessertes par jour

Dans les DIVAT, secteurs privilégiés pour organiser la ville autour des meilleures offres de Transports Collectifs et favoriser leur usage, les objectifs sont :

- optimiser le foncier constructible, en visant également la mixité des fonctions urbaines et la préservation d'aménités, pour renforcer la présence d'habitants et d'emplois
- concevoir des formes urbaines et des espaces publics favorables à l'usage de la marche et du vélo.
- fixer des règles spécifiques au PLU et sur voirie pour le stationnement au lieu de travail dans les DIVAT 1, et, pour le stationnement résidentiel, de façon adaptée à la desserte TC et au contexte urbain.

A noter : les renforcements par de nouvelles lignes de tramway et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) à l'étude viendront renforcer les secteurs de DIVAT de niveau 1

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

B . Le contrat d'axe, un outil et un cadre d'articulation des projets d'aménagement urbain, de transport et de mobilité, dans le cadre de nouvelles lignes de Transport Collectifs en Site Propre

La Métropole Européenne de Lille prévoit de nouvelles liaisons en transports collectifs structurants à développer dans une vision hiérarchisée à l'horizon 2035 afin de compléter le réseau de transports collectifs urbains de la Métropole Européenne de Lille.

L'ambition en développant de nouveaux réseaux et offres de transports collectifs très performantes, et en privilégiant les transports de surface en site propre (tramway, Bus à Haut Niveau de Service), pose **trois enjeux majeurs** :

- **un enjeu de transport**, et de mobilité dans une vision transversale d'articulation et de cohérence entre les différentes politiques de déplacements (marche, vélo, transports collectifs, voiture)
- **un enjeu d'aménagement qualitatif des espaces publics** en repensant leur partage entre les différents modes de déplacements, et avec un enjeu particulier d'accessibilité piétonne et vélo dans des corridors élargis autour des stations de transport collectifs ;
- **un enjeu d'aménagement urbain** au sens large.

Les objectifs de développement urbain durable et de transition en matière de mobilité, et le coût d'investissement de la mise en œuvre de ces nouveaux réseaux et offres de transport, imposent la **recherche d'efficience avec un enjeu majeur de construction des synergies, de complémentarité et de mise en cohérence entre les projets** de développement du réseau structurant de transport collectif et les autres politiques territoriales d'aménagement urbain, d'espaces publics, et de mobilité.

En ce sens, la mise en place de **cadres ad'hoc de coordination de type « contrat d'axes »** permet de proposer, par corridor faisant l'objet d'un projet validé de nouvelle ligne de tramway ou de Bus à Haut Niveau de Service :

- **une méthode et un cadre de négociation,** associant des acteurs agissant dans le champ de l'aménagement de ces secteurs, afin de définir et contractualiser un projet urbain coordonné avec cette nouvelle offre structurante et complémentaire,
- proposée par l'Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) portant le projet métropolitain de ligne de transport collectif (la Métropole Européenne de Lille), et associant les communes bénéficiant d'un projet de nouvelle offre de transport collectif très performante, et, au besoin du projet et suivant le contexte, pouvant associer d'autres AOM ou gestionnaires de réseaux de déplacements, des opérateurs fonciers, porteurs de projet, aménageurs et opérateurs immobiliers publics et privés, acteurs financiers, etc.

Sous la forme d'une contractualisation entre l'AOM et ces acteurs, pouvant être déclinée entre AOM et communes, AOM-bailleurs et aménageurs, AOM-autres gestionnaires de réseaux, (etc.), ou par un contrat transversal, il s'agit de donner plus d'efficacité à la démarche d'articulation et de cohérence urbanisme – transports collectifs à l'échelle d'une nouvelle ligne structurante articulée aux dynamiques de territoires existantes ou inhérentes au projet de transport et de mobilité :

- programmation des opérations d'aménagement, avec des formes architecturales et urbaines visant à inciter et favoriser l'usage des transports collectifs associés aux modes actifs, à renforcer la présence de population (habitants, emplois, scolaires) le long de l'axe de transport (à l'échelle des 500 m de part et d'autre de la ligne), à organiser la mixité de fonctions urbaines ;
- programmation de grands équipements et aménités urbaines et environnementales ;
- préservation et optimisation du foncier en renouvellement urbain ;
- organisation des espaces publics et des services notamment aux abords des stations et pôles d'échanges multimodaux ;
- recherche de cohérence de calendriers ;
- (…)

L'objectif est de proposer un cadre spécifique, politique et technique, facilitant la démarche projet articulant transports-mobilité et aménagement urbain, qui soit complémentaire aux outils de planification urbaine déployés à l'échelle métropolitaine dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme et aux outils foncier, par des formes inédites et adaptées au contexte spatial et à la temporalité de déploiement d'une nouvelle ligne de transport collectif très performante.

Orientation 4 — Participer à la diminution du trafic automobile, inciter à un meilleur usage de l'automobile, moins fréquent, moins polluant, plus partagé

Comme le demande la loi, le plan de mobilité vise à assurer la diminution du trafic automobile. Le SCOT (Schéma de Cohérence Territorial) et le plan de mobilité définissent à cet effet des objectifs ambitieux en la matière. Il s'agit de changements de comportement significatifs vers une mobilité plus vertueuse et plus durable, qui s'appuie sur la mise en place d'une offre infrastructurelle majeure. Cependant, pour atteindre ces objectifs de mobilité, la seule mise en place de transports collectifs supplémentaires n'est pas suffisante. Des mesures visant à une maîtrise de l'usage de la voiture doivent notamment être envisagées.

Ces mesures nécessitent de mettre en œuvre différents leviers, relevant de politiques d'urbanisme et de planification, d'organisation du stationnement dans les nouveaux projets urbains, d'aménagement de l'espace public, mais aussi de mesures de règlementation et de contrôle qui relèvent du pouvoir de police circulation et stationnement des maires, ainsi que d'ambitions métropolitaines dans ces différents sujets.

Elles touchent également à l'organisation et la tarification du stationnement, que ce soit sur voirie ou en ouvrage, avec un objectif global d'inciter à un meilleur usage de l'automobile, moins fréquent, moins polluant, plus partagé.

A . Contraindre le stationnement au lieu de travail

La contrainte sur le stationnement à destination permet, notamment lorsqu'elle est combinée à une bonne qualité de desserte en transport collectifs, d'accentuer significativement sur le report modal au profit des transports alternatifs à l'automobile. Cette contrainte est nécessaire pour atteindre les objectifs de mobilité, et passe par différents types d'action :

- Documents d'urbanisme et de planification (Plan Local d'Urbanisme, Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur) : instauration de normes maximales dans les DIVAT pour les nouvelles constructions de bureaux/bâtiments tertiaires.
- Pouvoir de police circulation et stationnement :
  - Réglementation du stationnement sur voirie dans les DIVAT
  - Modalités et niveau de contrôle suffisant
- Tarification dissuasive le cas échéant.
  - Niveau tarifaire et limitation horaire
  - Montant du Forfait Post-Stationnement (FPS)
- Encadrement de l'offre de stationnement produite dans les projets d'aménagement d'espaces publics et de voirie, en fonction de la qualité de desserte en transport en commun et de la qualification des besoins : les aménagements d'espaces publics et de voirie n'ont pas vocation à encourager le stationnement à destination lorsque des alternatives existent, soit en transports en commun, soit en offre de stationnement hors voirie.

L'eventuelle création d'offre nouvelle de stationnement nécessite donc d'examiner l'offre existante, son état d'occupation et son fonctionnement dans une logique d'optimisation des usages, en fonction de la qualité de desserte en transport collectif et du niveau de centralité du secteur étudié.

B . Mutualisation des espaces de stationnement résidentiels (éloignement du domicile)

Dans les nouveaux projets urbains, favoriser l'aménagement de places de stationnement qui ne soient plus forcément à proximité immédiate du domicile, dans un rayon de marche acceptable, de l'ordre de 300 mètres, variable selon le contexte urbain, est de nature à réduire le « réflexe automobile », notamment pour les trajets sur de courtes distances.

Cet éloignement permet également d'envisager de nouvelles formes urbaines, par des formes de stationnement groupé, plutôt que d'envisager systématiquement du stationnement à la parcelle. Elle implique une forme de gestion collective du stationnement qui est à déterminer projet par projet.

C . Permettre la mise en place de macarons riverains dans les zones réglementées dans les DIVAT non centraux

Le stationnement à proximité des stations de transport collectif lourd n'a pas systématiquement vocation à porter

un rôle relais (voir chapitre intermodalité). Cela peut en effet créer du stationnement ventouse qui vient nuire à l'attractivité économique d'un secteur.

La mise en place de règlementations de la durée, voire d'une tarification du stationnement sur voirie, est de nature à éviter cet usage lorsqu'il n'est pas souhaité. Pour autant, il convient également d'inciter les riverains de ces stations laisser leur voiture stationnée en journée et utiliser les transports collectifs dont ils disposent à proximité. Ainsi, dans ces secteurs, la mise en place de « macarons » à destination des riverains est encouragée. À contrario, la mise en place de macarons à destination des actifs du secteur est découragée, dans la mesure où les secteurs concernés sont bien desservis par les transports collectifs.

Dans la limite où la mise en place de macarons riverains peut venir inciter à une présence renforcée de la voiture sur l'espace public, et nuire à la rotation dans un centre-ville desservi par les transports en commun, des limites peuvent être envisagées : nombre maximal de macaron par ménage, tarification progressive en fonction du nombre de cartes délivrées…

D . Mettre en œuvre des mesures incitatives

- **Des mesures tarifaires incitatives.**

La mise en place de mesures incitatives en matière de stationnement permettra d'encourager une approche plus vertueuse de la mobilité automobile qui persistera. L'objectif est de faciliter le stationnement des véhicules en fonction de leur niveau d'émission de pollution, rejets de CO2 notamment, mais aussi en fonction du niveau d'utilisation des véhicules. En ce sens, des tarifications spécifiques, pourront être envisagées sur voirie et dans les parcs de stationnement pour les véhicules « propres » et pour les véhicules disposant du label autopartage.

Dans une logique de diminution de l'impact du stationnement sur l'espace public, des tarifications facilitant le stationnement des véhicules de petite taille sur voirie pourront être envisagées, comme la loi le permet également.

Dans une logique de permettre le stationnement de véhicules mais ne pas encourager leur usage, des tarifications favorables aux résidents pourront être envisagées sur voirie. De plus, dans les parcs de stationnement, une tarification avantageuse en fonction du niveau d'utilisation du véhicule pourra être mise en place : moins un véhicule est utilisé, plus son tarif (abonnement) diminuerait, c'est le principe dit de tarification « petits rouleurs ».

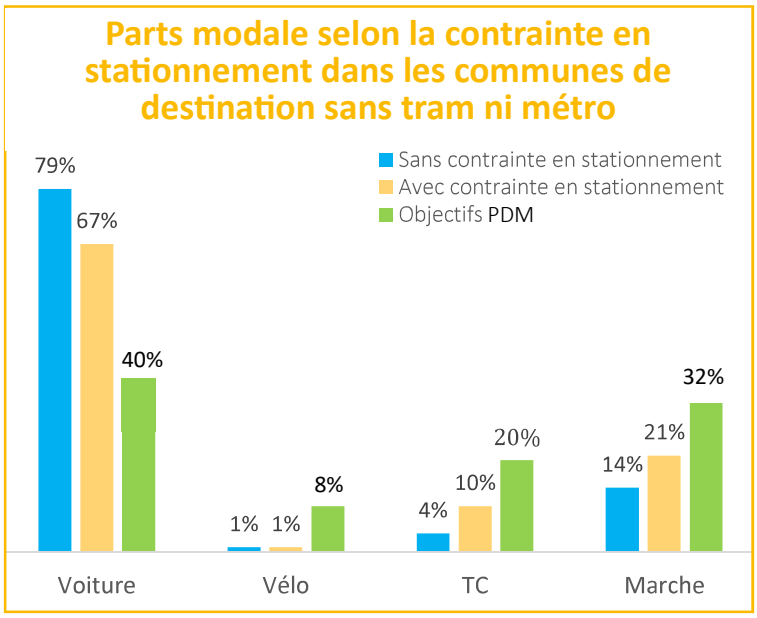
- **Des mesures d'offre alternative de stationnement**

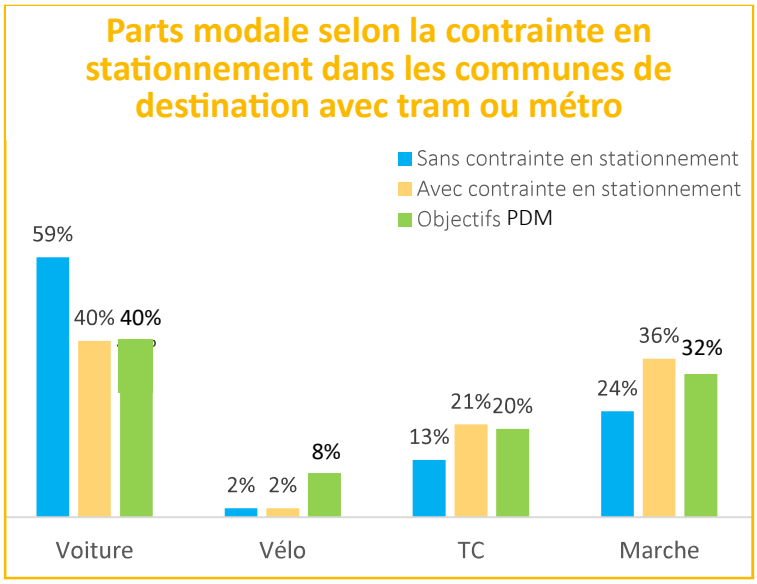
Afin d'inciter à un évitement des véhicules ventouse des centres-villes, un appui sur une offre alternative pourra être envisagé, à plusieurs échelles.

À une échelle métropolitaine, il s'agira notamment de s'appuyer sur les parcs relais périphériques, y compris en envisageant une évolution de leur mode d'accès pour y permettre un stationnement de longue durée, au-delà des limites actuellement fixées (interdiction du stationnement nocturne).

À une échelle plus locale, le rabattement autour d'aires relais, sans contrôle d'accès, et pouvant avoir un usage mutualisé avec des besoins en soirée et la nuit, sera encouragé. Ces aires sont définies au Plan de Mobilité (cf chp2 axe 4 : Consolider la stratégie d'intermodalité à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille). Leur localisation sera diffusée de manière à en informer les usagers. Une signalisation particulière sera envisagée. Elles viendront en accompagnement des parcs relais et pourront à ce titre intégrer une communication relative aux transports collectifs.

De plus, au niveau local, la mise en place d'une offre alternative de stationnement sur les pourtours des centres-villes pourra être envisagée en accompagnement de politiques contraignantes (règlementation, réduction de l'offre).





Source : EMD2016 - Métropole Européenne de Lille

Orientation 5 — Préserver les possibilités de prolonger ou de créer des lignes de transports collectifs lourds, dans le temps du Plan de Mobilité et au-delà

Les actions du Plan De Mobilité portant sur l'amélioration du système de transports collectifs au sein du territoire métropolitain, afin de le moderniser, le rendre plus performant et plus capacitaire, constituent une condition de réussite à l'atteinte des ambitions de report modal vers les transports collectifs. Elles sont essentielles pour contribuer à répondre aux enjeux transversaux identifiés à l'échelle du territoire métropolitain, à la fois d'un point de vue environnemental et pour répondre aux besoins de mobilité des habitants et usagers. La Métropole Européenne de Lille est un territoire dynamique, avec des perspectives de croissance de population et d'emploi importantes à l'horizon 2035 du Plan De Mobilité (évolution sociodémographique estimée à + 115 000 habitants / + 80 000 emplois), qui devraient générer de l'ordre de 600 000 déplacements quotidiens supplémentaires de personnes. En conséquence, les besoins induits d'accessibilité et de mobilité, d'aménagement équilibré du territoire métropolitain, et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air, obligent à un renforcement et à un développement du système de transports collectifs « lourds », en site propre, très performant.

La valorisation des réseaux existants de transport collectif urbain, ferroviaire et le développement du maillage du territoire (création de nouvelles lignes de transports collectifs lourds de tramway, Bus à Haut Niveau de Service, prolongement métro, et le renforcement des services sur le réseau ferroviaire), ainsi que le développement de pôles d'échanges multimodaux, nécessitent des formes d'action d'envergure, en termes d'études et de technicité (opportunité, faisabilité, conception), de décisions d'investissement financiers et de mise en œuvre, puis de réalisation.

Ces projets, complexes du point de vue de leur conception technique, de leur insertion dans des contextes le plus souvent déjà urbanisés, et conséquents du point des investissements publics à prévoir, s'inscrivent dans le temps long de la planification urbaine. Permettre le renforcement et le développement de la desserte en modes lourds de transport collectifs nécessaires au territoire pour son développement durable, requiert de préserver la faisabilité des projets sur ces réseaux à moyen, long, et très long termes.

A . Préserver la faisabilité des projets de développement du réseau de transports collectifs urbains lourds

Le Plan De Mobilité prévoit de renforcer le maillage et les connexions entre les réseaux de transports collectifs en site propre et accompagner l'évolution des dynamiques urbaines en cours et projetées sur le territoire métropolitain. Parmi plusieurs formes de renforcement de la desserte, il s'agit notamment de développer le maillage du réseau structurant de transports collectifs lourds, très performants, par la création de lignes nouvelles de tramways, de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), ou encore, sur le réseau existant de métro, à plus long terme, de prolonger la ligne 1 dans sa partie sud.

Quatre lignes à créer font l'objet d'études approfondies. Les 4 projets de lignes de transport collectif en site propre suivants, ont été soumis à concertation préalable en 2022 :

- une ligne de tramway desservant le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;
- une ligne de tramway desservant le pôle de Lille et sa couronne ;
- une ligne de Bus à Haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d'Ascq ;
- une ligne de Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Baroeul.

Suite à cette première étape, des tracés opportuns ont été définis afin de :

- compléter par cette nouvelle offre les lignes existantes structurantes de métro et de tramway pour renforcer le maillage lourd du réseau de transport collectif urbain ;
- desservir des secteurs déjà peuplés et des secteurs de projets d'aménagement urbain ;
- offrir de nouvelles opportunités de mobilité en permettant de nouvelles combinaisons pour assurer

les déplacements quotidiens en réduisant le recours à l'usage de la voiture individuelle.

Ces nouvelles lignes sont non seulement des supports au changement des habitudes de déplacements par la performance en matière de fréquence et de capacité de transport, mais contribuent aussi à l'aménagement d'un cadre urbain plus apaisé, rendant la ville plus agréable en agissant sur une nouvelle organisation de l'espace public. Ainsi, le long de ces nouvelles lignes de transport structurant, l'espace public sera repensé afin de rééquilibrer et partager plus équitablement la place dédiée aux différents usages (se déplacer, se promener, se rencontrer) et aux différents usagers (piétons, cyclistes, et ensembles des modes doux, voyageurs en transports collectifs, automobilistes).

Sur le réseau existant, le prolongement de la ligne 1 du métro a également été identifié comme un projet à étudier, afin de desservir les secteurs en développement entre le Centre Hospitalier Régional Universitaire et Eurasanté, avec une visée opérationnelle à long terme.

Permettre la réalisation de ces nouvelles lignes de transport et des aménagements qui les accompagneront, nécessite de préserver leur faisabilité pendant plusieurs années. Chaque projet de ligne se déroule indépendamment des autres, avec des phases successives d'études techniques de conception, de mise en œuvre des procédures réglementaires pour permettre leur réalisation (enquête publique, déclaration d'utilité publique), des phases de travaux, avant leur mise en service.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU), document de planification urbaine qui régit l'affectation des espaces à l'échelle métropolitaine et communale, permet par des outils juridiques appropriés d'identifier un besoin de maitrise foncière publique potentielle pour réaliser une nouvelle infrastructure et d'en préserver les emprises. Le PLU métropolitain devra donc intégrer les réflexions sur les nouvelles lignes de transport collectifs en site propre, en tant qu'éléments majeurs constitutifs du projet de territoire. Dès lors que les projets de lignes sont suffisamment définis, il s'agit également pour le PLU métropolitain de préserver à la fois les besoins fonciers linéaires d'implantation de l'infrastructure, mais également pour les sites de maintenance et de remisage des matériels roulants, essentiels afin de garantir l'exploitation et sa performance. L'objectif de cette inscription dans ce document de planification est de permettre ainsi de préserver sur le long terme, le temps de leur conception, la faisabilité de ces nouvelles infrastructures de transport, tramway ou BHNS, et de s'assurer que d'autres projets puissent s'accorder au mieux et ne compromettent pas ces projets d'intérêt général.

B . Préserver les faisceaux ferroviaires et continuités foncières du Réseau Ferré National

La valorisation du réseau ferré, constitutif du réseau armature de transports collectifs du territoire métropolitain, est un enjeu important pour la Métropole Européenne de Lille. Les projets ferroviaires sur le territoire et les services associés, participent également à l'objectif de renforcement du maillage du territoire et des connexions entre les réseaux de transports collectifs.

À l'échelle métropolitaine, la structure du réseau ferré en étoile centrée sur le cœur lillois, fait lien avec les autres polarités métropolitaines de Roubaix et Tourcoing (en complément des dessertes assurées par les réseaux de métro et de tramway), et avec d'autres polarités du territoire, sur les axes Lille-Armentières, Lille-La Bassée, Lille-Seclin, Lille-Baisieux. Le train se caractérise notamment par sa vitesse de desserte du territoire, et constitue le mode lourd de transport collectif le plus efficace en temps de parcours. L'enjeu pour la MEL, est de renforcer le rôle urbain du train, d'ores-et-déjà affirmé par une intégration tarifaire qui permet d'effectuer un voyage en TER, au sein du territoire métropolitain, à un prix identique au réseau urbain (métro, tramway, bus) pour toute la gamme tarifaire (abonnés et voyage unique).

À l'échelle extra-métropolitaine, le réseau ferré constitue également l'armature de la desserte en transports collectifs entre Lille, polarité métropolitaine et euro-régionale, les communes métropolitaines desservies par le réseau TER (34 gares et haltes au sein de la MEL), et un ensemble de polarités urbaines à l'échelle régionale, y compris transfrontalière vers Courtrai et Tournai. L'enjeu pour la MEL est que les liens interterritoriaux assurés par le réseau ferré régional soient valorisés, avec un niveau de service renforcé et bien articulé avec les réseaux de transports collectifs métropolitains, dans une vision de complémentarité entre ces deux types d'offres.

L'État, la SNCF, la Région Hauts-de-France et la MEL, engagés depuis 2020 dans une démarche de long terme, travaillent à définir un Service Express Métropolitain (SEM) de l'étoile ferroviaire de Lille, visant à renforcer le niveau de services ferroviaires et améliorer l'articulation entre réseaux ferroviaires voisins, en étudiant la création d'un véritable Réseau Express Régional (RER) métropolitain élargi à l'Eurométropole de Lille-Kortrijk-Tournai et aux territoires au sud de la métropole lilloise depuis Béthune/Bruay la Buissière, en passant par le territoire d'Hénin-Carvin, jusqu'à Valenciennes et Douai. Les études partenariales visent à construire une vision partagée de la desserte ferroviaire à long terme, avec l'ambition de doubler les services ferroviaires à l'horizon 2040.

À ce stade du projet, la mobilisation de solutions d'exploitation des réseaux existants et de solutions infrastructurelles tant sur les lignes qu'en gares, sont envisagées. Cependant, comme identifié également

dans le SCOT de Lille Métropole, afin d'assurer l'avenir et conserver le maximum de possibilités à long et très long terme pour assurer la création d'un Réseau Express Régional, il convient de préserver :

- les emprises foncières qui pourraient être nécessaires à long terme à des besoins d'élargissement des branches ferroviaires d'entrée d'agglomération les plus chargées (Lille-Armentières, Lille-Don/Sainghin, Lille-Seclin-Ostricourt, Lille-Fretin-Templeuve), notamment gérer au mieux les différentes offres de services ferroviaires (transport de voyageurs et trains de fret) « lentes » et/ou et « rapides » ;
- les possibilités d'intégration d'un nouveau barreau infrastructurel entre Lille et le Bassin Minier dédié à des services rapides, ainsi que la création d'une gare souterraine sous Lille Flandres afin de la rendre traversante vers le nord-ouest ;
- les possibilités de créer une nouvelle gare d'entrée d'agglomération sur le réseau régional TER existant au niveau de la Porte des Postes-Lille Sud, au cœur d'un secteur élargi dense et de sites majeurs d'aménagement et de développement urbain, et en intermodalité avec les transports en commun urbains au croisement des deux lignes de métro, et en interface avec un tracé de nouvelle ligne de tramway.

Ces potentialités offertes par le réseau ferroviaire nécessitent d'être préservées en étant intégrées au projet de territoire porté par le PLU métropolitain et en préservant, par des outils appropriés, leur faisabilité à long et très long terme.

Les caractéristiques de l'étoile ferroviaire lilloise, particulièrement dense, lui confèrent également d'autres potentialités qu'il convient de préserver pour le long terme. Outre les six branches exploitées pour les services de trains de voyageurs ainsi que pour du fret, l'étoile ferroviaire lilloise, comporte d'autres composantes également parties intégrantes du Réseau Ferré National (RFN).

Elle est notamment caractérisée par la présence d'une ceinture complète autour du pôle central lillois, dont certains tronçons, notamment la partie ouest, sont actuellement utilisés uniquement pour le fret, mais qui offre des potentialités d'exploitation de tous types de services y compris de trains de voyageurs, à préserver pour le long terme.

Enfin, deux branches intermédiaires, entre Comines et La Madeleine connectée à l'axe Lille-Armentières, et entre Orchies et Ascq connectée à l'axe Lille-Baisieux-Tournai, ont fait l'objet d'un arrêt d'exploitation des services de train régional qui circulaient respectivement jusqu'en 2019 et 2015. Ces deux axes constituent cependant des liens importants à conserver à une échelle intercommunale, du point de vue des continuités de foncier ferroviaire qu'il apparait fondamental de préserver dans un 1er temps, dans l'attente d'une définition plus précise de leur devenir par la Région Hauts-de-France, comprenant des services de transport de voyageurs de substitution suite à l'arrêt de la desserte ferroviaire, et/ou d'affectation à diverses formes de transport et de mobilité, à convenir en lien avec les communes concernées et la MEL.

L'ensemble de ces faisceaux de voies constitutifs de l'étoile ferroviaire lilloise, à ce jour, parties intégrantes du Réseau Ferré National et en tant que tels affectés à la circulation ferroviaire, en l'absence d'autres usages définis, devront être identifiés dans le PLU métropolitain par des outils appropriés, afin d'en préserver l'affectation ferroviaire et de s'assurer que d'autres projets ne viennent pas compromettre ces emprises d'intérêt général.

C . Préserver la faisabilité d'aménagement de pôles d'échanges multimodaux

Le développement des meilleures conditions de l'intermodalité constitue un levier essentiel pour inciter à l'usage des transports collectifs, et en développer la fréquentation.

Le Plan De Mobilité prévoit en ce sens de renforcer et développer le maillage territorial des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), en améliorant des pôles existants, et en aménageant de nouveaux pôles. Ces équipements destinés à faciliter l'intermodalité constituent des projets particuliers afin d'y intégrer les fonctions en matière de transport, de mobilité au sens large, de services associés, de qualité urbaine, (etc.), à définir dans le cadre de réflexions spécifiques.

Cependant, le plus souvent, ces pôles sont insérés dans des tissus urbains existants, ou dans des périmètres de projets d'aménagement urbain. L'aménagement d'un Pôle d'Échange Multimodal comporte donc un enjeu fort d'imbrication, d'intégration urbaine dans un contexte plus large, nécessitant de le concevoir comme composante fonctionnelle d'un espace urbain, en termes :

- de fonctions transport-déplacement, tous modes ;
- de qualité d'espace public aux abords et de conception universelle permettant l'accès de tous les usagers ;
- en matière d'accessibilité tous modes, à préciser suivant les besoins, et à définir au cas par cas (stationnement-relais vélo et aménagements cyclables dans un périmètre élargi, itinéraires piétons, stationnement-relais voiture si besoin identifié, etc.).

Le développement du maillage territorial à l'horizon du Plan De Mobilité et le cas échéant à plus long terme, nécessite d'en préserver la faisabilité. Il convient de prendre en compte le maillage de PEM, identifié par le Plan de Mobilité au regard de leurs interfaces éventuelles avec des réflexions d'urbanisme, tant celles en amont au stade de la planification et de la programmation, que dans le cadre d'études d'aménagement urbain en phase plus opérationnelle, ou encore dans le cadre des projets inscrits dans le Nouveau Programme de Renouvellement Urbain.

Il convient également d'intégrer les PEM définis au niveau de certaines stations des nouvelles lignes de tramway et de Bus à haut Niveau de service, ou à long terme en lien avec le prolongement éventuel de la ligne 1 du métro à hauteur d'Eurasanté.

L'objectif sera de prévoir dans le cadre des réflexions urbaines les besoins inhérents au développement de l'ensemble de ces PEM et conjointement de travailler à leur intégration dans l'environnement urbain.

D'autre part, le PLU intégrera des périmètres visant à préserver des emprises au besoin des projets de PEM par des outils idoines, afin de ne pas compromettre leur réalisation le temps de la conception des projets.

Le Plan De Mobilité identifie notamment un intérêt particulier de développement de pôles d'échanges multimodaux en lien avec des gares et haltes ferroviaires afin de renforcer leur rôle important pour la desserte de territoires non desservis par d'autres réseaux lourds que le train, en renforçant le rabattement par divers modes définis selon le contexte (à pied, à vélo, en bus, en voiture), en améliorant l'intégration urbaine de la gare ou de la halte ferroviaire, en renforçant la présence humaine à proximité (par le positionnement d'activités, de logements). Le PLU métropolitain devra donc, en ce sens, préserver les emprises ferroviaires existantes le long des voies ferrées dans les périmètres de gares et haltes TER, afin de ne pas compromettre l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux ferroviaires.

OBJECTIF III UN SYSTÈME EN APPUI AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

Les ambitions en matière de mobilité durable de la Métropole Européenne de Lille impliquent des actions relatives au stationnement, ayant pour objectif de « diminuer le trafic automobile ». Or, la disponibilité du stationnement est un élément qui joue sur les politiques d'attractivité de la Métropole Européenne de Lille à la fois dans les centres villes, et, sur l'ensemble du territoire, vis-à-vis des entreprises.

L'objectif est donc de proposer des orientations qui visent à objectiver la manière dont le stationnement participe à l'attractivité des centres villes, en proposant des outils d'analyse pour appuyer les politiques d'aménagement de l'espace public et la mise en place de règlementations visant à prioriser les usagers que l'on souhaite attirer.

En second lieu, les orientations viseront à définir des mesures visant à assurer la cohérence entre les politiques de développement économique et de diminution de l'usage de la voiture, en s'appuyant en particulier sur les axes lourds de transport collectif, sur les formes d'aménagement du stationnement, et sur la prise en compte de l'ensemble des besoins

Orientation 6 Objectiver la manière dont le stationnement participe à l'attractivité des centres villes

Le principe du « no parking no business » est régulièrement mis en avant pour défendre le rôle du stationnement dans l'attractivité commerciale, y compris en centre-ville. Ce principe, développé dans les années 1950 par Bernardo Trujillo, dont l'objectif à la base était de vendre des caisses enregistreuses, a permis un développement significatif des grandes surfaces, notamment dans les zones commerciales périphériques, qui s'appuient très majoritairement sur le transport automobile. Pour autant, des enquêtes récentes menées par le CEREMA et l'ADEME nous montrent que la part des clients non-automobilistes dans les petites et moyennes surfaces est importante dans tous les territoires, et peut atteindre 75-80% dans les centres-villes. Les mesures de piétonisation en week-end du centre-ville de Lille ont également montré un renforcement de l'attractivité des commerces de centre-ville. Et on observe également un développement des concepts de « drive-piéton » qui s'appuient également sur une meilleure offre commerciale apportée aux non-automobilistes.

Il apparaît dès lors que, même si les automobilistes représentent une clientèle non négligeable pour faire vivre les commerces de centre-ville, orienter les aménagements au profit de la seule attractivité des automobilistes, risque d'impacter l'attractivité des commerces des centres-villes pour les clients non automobilistes, en fragilisant, de manière générale, l'ensemble de ce qui fait la qualité des centres-villes, au-delà de la seule attractivité commerciale.

Afin d'appuyer un développement économique prenant en compte les objectifs de mobilité durable, la Métropole Européenne de Lille propose, chaque fois que de besoin, d'objectiver les besoins en stationnement et mieux prendre en compte l'ensemble des réalités locales relatives à l'attractivité des centres-villes. Les outils d'analyse permettront de se donner les moyens d'agir à la fois sur la qualité des espaces publics, y compris en y réduisant la place de la voiture au bénéfice des autres modes de déplacement, et sur la règlementation du stationnement, afin d'améliorer les usages automobiles en définissant, par la règlementation de la durée ou des usagers, les automobilistes que l'on souhaite favoriser dans les centres-villes : les mesures de zone bleue ou de stationnement payant favorisent ainsi la rotation des véhicules au bénéfice des visiteurs et au détriment des pendulaires, tout en gardant la possibilité de réserver du stationnement pour certains usages et usagers (personnes handicapées, zones de livraison…).

A . S'appuyer sur des études locales pour mesurer les besoins en stationnement des commerces de centre-ville

La Métropole Européenne de Lille a développé une méthodologie pour réaliser des enquêtes locales de mobilité ; ces études visent à identifier les choix modaux, la chalandise et les lieux éventuels de stationnement des clients en centre-ville.

Le déroulé de ce type d'enquête implique notamment des interviews de la clientèle, des promeneurs des centres-villes, des commerçants eux-mêmes, des élus et partenaires, et peut appuyer des réunions publiques éventuelles. Ces études s'appuient également sur des comptages de l'occupation et de la rotation du stationnement, appuyées par une méthodologie développée par le CEREMA, qui peuvent également permettre de mieux comprendre les usages de l'offre de stationnement existante.

Les orientations définies dans ces études, ont vocation à appuyer les communes qui le souhaitent, dans des politiques de restructuration et de renforcement de l'attractivité de leurs centres-villes.

B . Encourager la mise en place de règlementations du stationnement visant à prioriser les usagers que l'on souhaite accueillir en centre-ville.

De manière générale, l'espace public n'a pas vocation à, et ne peut de toutes façons pas, accueillir l'ensemble des automobilistes, notamment en centre-ville. Les règlementations du stationnement sur voirie, ont vocation à prioriser certains usagers au détriment d'autres. Ces règlementations viseront notamment à favoriser l'attractivité des centres-villes pour les usagers de courte durée, ou certains usagers spécifiques, comme

les personnes handicapées.

La règlementation de la durée du stationnement, et / ou sa tarification, viseront ainsi à éloigner les véhicules ventouses et à encourager le report vers d'autres modes de déplacements, lorsque la qualité de desserte en transport collectif ou les conditions de circulation et de stationnement pour les vélos, le permettent. Elles encourageront également le report spatial, lorsqu'une offre alternative de stationnement en dehors de l'espace public, existe ou est envisagée ; une création d'offre nouvelle de stationnement est, ainsi, une opportunité d'interroger systématiquement l'opportunité de faire évoluer la règlementation du stationnement dans la zone d'influence de cette offre, pour assurer l'usage de l'offre nouvelle.

Ces règlementations nécessitent pour les communes, au titre du pouvoir de police des maires, d'assurer un niveau de contrôle suffisant. L'usage de modes de contrôle automatisés, comme l'usage de véhicules Lecteurs Automatisés de Plaques d'Immatriculation (LAPI) est encouragé. En zone payante, il s'agira également de fixer un montant de Forfait Post Stationnement (FPS) suffisamment dissuasif pour inciter l'automobiliste à effectuer un paiement spontané ou à envisager d'autres solutions. Le montant du FPS a vocation à s'aligner, a minima, sur le montant du Procès-Verbal pour non présentation du disque ou pour une durée de stationnement dépassée en « zone bleue », aujourd'hui fixé à 35€.

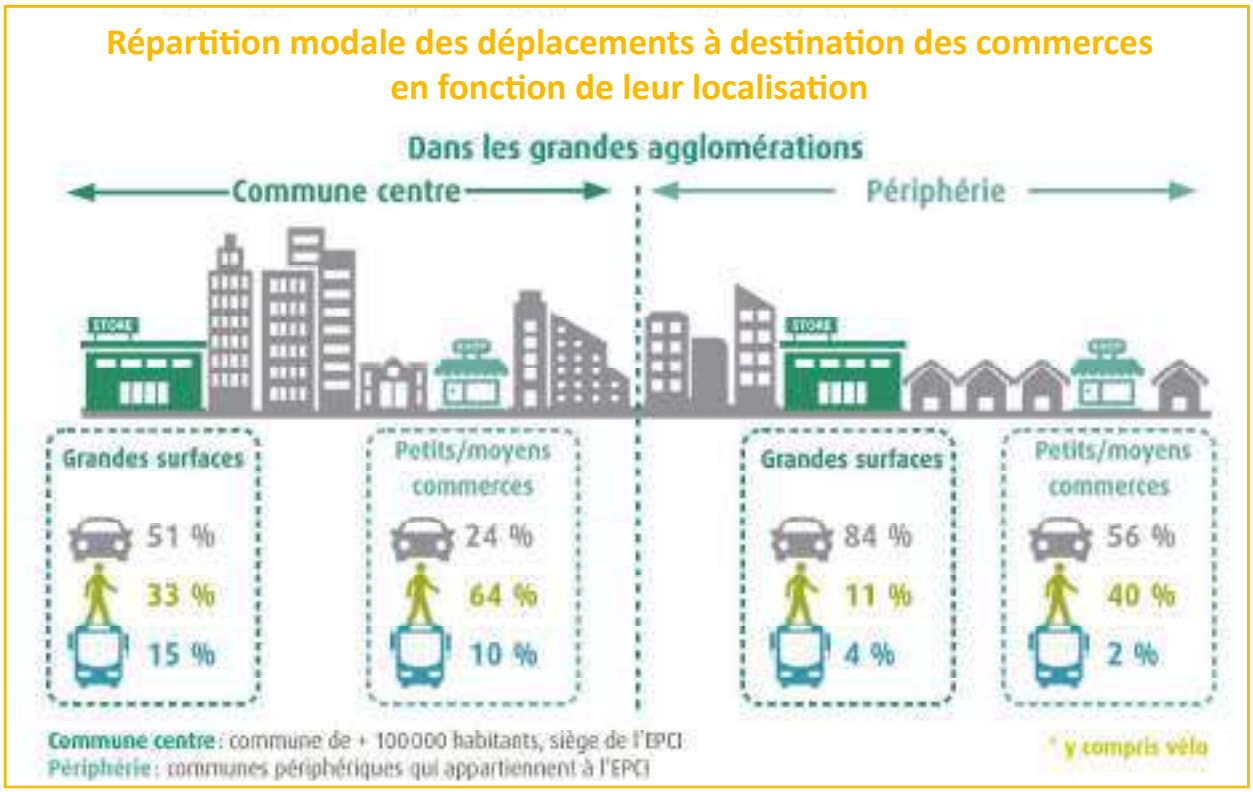
C . Appuyer la conception d'espaces publics limitant la place de la voiture au profit d'autres usages, dans une logique de qualité des espaces publics.

Afin d'assurer une organisation et une qualité de l'espace public susceptibles d'améliorer l'attractivité des centres-villes au bénéfice de modes de mobilité durables, la redéfinition de la place de la voiture en ville est généralement une nécessité. L'objectivation des besoins en stationnement permettra d'accompagner ces politiques, en définissant dans quelle mesure l'offre doit être réduite, renforcée, ou reportée.

Le report éventuel de l'offre de stationnement doit prendre en compte la distance envisagée, les modes de déplacement complémentaires éventuels et leur coût, pour que la distance de report reste acceptable.

Un report en dehors de l'espace public peut aussi être envisagé, dans du stationnement en ouvrage ou du stationnement privé par exemple, au regard des coûts respectifs pour l'usager. En zone payante, les tarifs de stationnement sur voirie devront ainsi viser à inciter à un report vers le stationnement hors voirie.

Répartition modale des déplacements à destination des commerces en fonction de leur localisation



Source : Fiche mobilité commerce - CEREMA - 2019

Orientation 7 Assurer la cohérence entre les politiques de développement économiques et de diminution de l'usage de la voiture

La Métropole Européenne de Lille a des ambitions fortes en matière de développement économique et d'attraction des entreprises. La mobilité quotidienne des employés est un facteur qui joue fortement sur la localisation des entreprises, notamment en termes de ressources humaines : il faut pouvoir rejoindre facilement son lieu de travail. Cette mobilité s'appuie aujourd'hui, en majorité, sur des déplacements automobiles, qui constituent 72 % des déplacements domicile-travail.

Cette part est bien supérieure aux ambitions de la Métropole Européenne de Lille en matière de réduction de l'usage de la voiture, fixée à 40 % d'ici 2035. Atteindre ces ambitions nécessite un changement significatif des habitudes de déplacements, un défi majeur au regard des pratiques actuelles. Il est acté que le développement des seules infrastructures de transport collectif, ne suffira pas à atteindre ces objectifs. Ce changement doit ainsi être encouragé et accompagné par des mesures à prendre en matière de stationnement au lieu de travail, au regard notamment des alternatives existantes et à venir en matière de mobilité durable.

Les mesures à prendre en matière de stationnement à destination, notamment lorsqu'elles sont contraignantes, s'appuient sur la qualité de desserte en transport collectif. Elles doivent également viser des économies et une optimisation des ressources foncières, dans le respect du principe de « zéro artificialisation nette » défini par la loi Climat et Résilience, et que la Métropole Européenne de Lille souhaite défendre. Ces mesures ont également tout intérêt à être accompagnées par un engagement des entreprises dans la promotion de la mobilité durable de leurs salariés (sur ce point voir fiche action 2 sur le management de la mobilité et action 34 sur le stationnement des vélos).

Les mesures proposées en matière de stationnement pour le développement économique de la Métropole Européenne de Lille doivent également concerner les poids lourds, sans se limiter au seul stationnement automobile à destination. Elles devront enfin participer à l'attractivité touristique du territoire, qui concourt à son rayonnement et à son développement économique.

A . Tendre vers moins de voiture dans les DIVAT

Les secteurs où la qualité de desserte est très performante doivent être privilégiés pour avoir une action de réduction de l'usage de la voiture : les transports collectifs y ont une présence qui permet en effet d'y légitimer des mesures restrictives pour une diminution significative de l'usage de l'automobile dans les déplacements quotidiens, domicile/travail et domicile/études en particulier.

Dans ces secteurs, trois types d'actions relatives au stationnement des actifs sont ainsi envisageables :

- Limiter la création d'offre de stationnement supplémentaire,
- Réduire l'offre de stationnement existante,
- Règlementer l'offre de stationnement existante.

La limitation de création d'offre supplémentaire passe par la fixation de normes maximales dans les documents d'urbanisme.

Dans les secteurs de qualité de desserte très performante, lorsqu'elle n'est pas déjà fixée à ce niveau dans les documents de planification urbaine, la norme maximale de stationnement évoluera vers 1 place pour 100 m² de surface plancher pour les bureaux et activités tertiaires. De plus, l'intérêt de fixer, dans ces secteurs, des normes maximales pour d'autres types de constructions, hors habitations, sera examiné lors des révisions des documents de planification urbaine.

De manière générale, dans les secteurs de qualité de desserte performante, des normes maximales complémentaires, qu'elles soient plus ambitieuses ou intermédiaires, pourront également être fixées dans les documents d'urbanisme, au regard des contextes urbains locaux et d'une analyse complémentaire mesurée à l'échelle de ces documents.

Concernant la réduction de l'offre existante dans les secteurs de qualité de desserte très performante, des actions pourront être envisagées sur l'espace public.

De plus, la reconversion de l'offre privée existante y sera favorisée, pour création d'offre de stationnement pour les vélos (voir action 34) ou pour une optimisation des usages fonciers. En ce sens, des réflexions sur le volet fiscal du stationnement en entreprise, pourront être

poussées pour proposer des évolutions incitant à une réduction ou à une moindre création de stationnement, dans un souci de justice et de cohérence des politiques fiscales au regard des objectifs de mobilité durable et de développement économique.

Enfin, les secteurs de qualité de desserte très performante seront également des lieux privilégiés pour des mesures de règlementation de la durée du stationnement sur voirie par les communes (stationnement payant ou zones à durée limitée) : ces mesures permettront d'accompagner le report des usages automobiles vers les transports collectifs, en cohérence avec la réduction ou moindre création d'offre sur les espaces privés.

B . Encourager un meilleur usage de la voiture et des formes de stationnement plus économes en foncier dans les zones d'activité

Les objectifs du plan de mobilité incluent un maintien de l'usage de l'automobile, certes diminué mais néanmoins conséquent. L'objectif est donc également de développer des actions visant à encourager un usage de la voiture qui soit le meilleur possible, le plus propre et le moins consommateur de foncier possible.

Une automobile stationnant en moyenne 95 % du temps, elle consomme un espace non négligeable. Des solutions d'autopartage permettront d'optimiser son usage, et, par une diminution de la demande en stationnement, de potentiellement consommer moins d'espace. L'autopartage permet ainsi de mutualiser l'usage des voitures entre un usage professionnel en journée, et un usage plus résidentiel en soirée et weekend.

De plus, lorsqu'ils sont labellisés, les véhicules en autopartage sont soumis à des critères d'émission de gaz à effet de serre et participent à une amélioration qualitative des flottes d'entreprises ou d'administrations, tout en permettant la diminution de ces flottes. La labellisation des véhicules d'autopartage proposée par la Métropole Européenne de Lille favorise un tel développement.

En terme d'économies foncières, le stationnement consomme en moyenne près de 50 % de l'emprise au sol dans les parcs d'activité. On compte environ 25 m² par place de stationnement (dégagements et aménagements paysagers compris), alors qu'on compte en moyenne 15 à 20 m² de surface plancher par emploi (parties communes comprises). Ces chiffres invitent à favoriser la construction en volume et à encourager la mise en œuvre de parcs en ouvrage dans les parcs d'activité.

Si les coûts d'aménagement du stationnement en ouvrage sont significativement plus élevés qu'en surface, une analyse intégrant les coûts du foncier doit nous inviter à intégrer l'analyse des coûts dans une vision d'ensemble, en prenant en compte les gains potentiels représentés par la valorisation des terrains aujourd'hui occupés par du stationnement, au regard de la valeur potentielle de leur constructibilité.

LE SAVIEZ VOUS ?

530 000 voitures sont à disposition sur le territoire de la MEL (EMD 2016).

Mis les unes derrière les autres cela représenterait 2190km d'alignement de voitures soit la distance entre Lille et Kiev.

42% de ces voitures sont stationnées dans la rue, soit 920km, ce qui correspond à la distance Lille-Avignon.

De plus, des techniques de stationnement en ouvrage en structure légère permettent de diminuer les coûts d'investissement et de fonctionnement des parcs en ouvrage, et de mieux équilibrer les investissements envisagés.

La prise en compte de la réversibilité des parcs de stationnement en ouvrage en amont des opérations d'aménagement permet à terme d'envisager leur évolution vers d'autres usages à moindre coût.

Enfin, lorsque l'aménagement en ouvrage n'est pas possible, les formes d'aménagement du stationnement de surface intègreront des dispositifs de traitement des eaux pluviales et de qualité paysagère, de manière à limiter au maximum les impacts environnementaux.

C . Définir une stratégie pour répondre au stationnement des poids lourds

Le stationnement ne concerne pas les seules automobiles. Dans une logique d'appui au développement économique, la Métropole Européenne de Lille a mené une étude préalable à la définition d'une stratégie relative au stationnement des poids lourds. Des points saillants ont été identifiés, en distinguant notamment les enjeux relatifs aux poids lourds en transit, et ceux relatifs aux entreprises du territoire.(Chap 4 - Axe 4 - Organiser et réguler le stationnement des Poids-Lourds dans les parcs d'activités)

Concernant le stationnement de transit, le problème est un stationnement illicite, générant dégradations et insécurité, qui se renforce du fait de l'augmentation des transports de marchandise routiers, mais aussi de la fermeture des aires de stationnement poids lourds sur l'A25 en direction de Calais. Les chauffeurs sont plutôt demandeurs d'offres et de services de base (stationnement, WC, point d'eau, d'électricité…) dédiés et organisés, éventuellement payants. La réponse à ces besoins nécessite une stratégie d'ensemble qui associe les acteurs publics (État, Région Hauts-de-France, Métropole Européenne de Lille…) et privés (transporteurs, entreprises…) concernés.

Des problèmes plus locaux de stationnement abusif ou gênant, ont également été relevés au sein des zones d'activités, mais de manière moins structurante. Les réponses peuvent passer dans ce cas par des aménagements dédiés, ou des actions de verbalisation.

D . Renforcer l'attractivité touristique de la Métropole Européenne de Lille

Le stationnement des véhicules de tourisme spécifiques participe également au développement économique de la Métropole Européenne de Lille.

Concernant les cars de tourisme, le principe retenu est celui d'une dépose des visiteurs auprès des zones de tourisme, et d'un déport du stationnement des cars dans des zones organisées à proximité. Le stationnement des cars de tourisme à Lille, est ainsi organisé sur le parc de stationnement du Petit Paradis à Lille, à proximité immédiate de la Citadelle. Le parking C2 BUS peut également accueillir des cars de tourisme à proximité du Grand Stade à Villeneuve d'Ascq.

La Métropole Européenne de Lille a également pris en compte le stationnement des campings cars, qui peuvent être nombreux au moment de la braderie de Lille ou d'évènements sportifs majeurs, comme le passage du Tour de France. La Métropole Européenne de Lille a réalisé un inventaire de l'ensemble des aires de stationnement, en repérant la présence ou non de portiques visant à limiter la hauteur des véhicules. Ces données seront mises en opendata sur le site de la Métropole Européenne de Lille et pourront servir d'information aux camping-caristes pour les orienter vers une offre de stationnement permettant de mieux les accueillir, sous réserve de règlementations locales spécifiques. Des aires d'accueil dédiées aux camping-cars pourront également être développées par les communes qui le souhaitent.



Source : Métropole Européenne de Lille

Orientation 8 Faire la ville en intégrant la logistique urbaine et les besoins d'emprises proches des infrastructures de transports de marchandises alternatives à la route

Avec la raréfaction du foncier en ville, les activités liées à la logistique et au transport de marchandises font face à la forte concurrence d'usages tels que le logement et les bureaux et ont tendance à être relégués en périphérie des agglomérations. La question du foncier est essentielle dans un contexte où le report modal vers le fluvial et le ferroviaire - moins bruyant, moins polluant et moins dangereux - apparaît comme une alternative au transport routier. Avec la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, l'État souhaite investir de nouveau dans le transport ferroviaire de marchandises. L'objectif est de doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030, en passant de 9 % (en 2019) à 18 %. À plus long terme, l'État se donne l'objectif d'atteindre une part modale pour le fret ferroviaire de 25 % à l'horizon 2050. Avec l'inauguration du Canal Seine Nord Europe, liaison fluviale à grand gabarit de 107 kilomètres entre Compiègne et Aubencheul-au-bac (Cambrai) prévue pour fin 2028, la Métropole Européenne de Lille peut tirer un grand bénéfice de la mise en service de la liaison européenne Seine-Escaut (corridor RTE-T), dont le Canal Seine Nord Europe est le maillon manquant. À travers ses documents de planification et ses plans d'actions tels que le Projet Stratégique de Transformation Économique du Territoire, il est essentiel que du foncier stratégique soit réservé sur des sites favorables au transfert modal, mais également que les usages réels des modes alternatifs au transport routier se développent. Ce travail est également à élargir aux territoires voisins en lien avec les travaux entrepris par le réseau Urba 8 et l'agence d'urbanisme et de développement de Lille métropole, sous l'égide du conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe Nord piloté par l'État.

La prise en compte des besoins en matière d'activités de logistique et de transport de marchandises est essentielle dès les démarches de planification du territoire et dans leurs déclinaisons opérationnelles, mais aussi dans le cadre des stratégies et des démarches à une échelle élargie - notamment régionale - et en coopération avec les territoires voisins. En particulier, la mobilité des marchandises reste souvent en marge des réflexions et des études portant par exemple sur le développement d'un projet d'aménagement ou l'implantation d'une ou plusieurs enseignes commerciales au sein du tissu urbain existant. Cette carence implique fréquemment, en phase de fonctionnement, des dysfonctionnements en matière de distribution urbaine, parmi lesquels une dégradation des conditions de livraison, une surconsommation d'espace public, et de fait une augmentation des conflits d'usage. L'introduction dans les documents de planification de ratios ou la rédaction de principes d'actions dans les fiches de lots par exemple doit permettre de ne plus faire reposer sur le seul espace public les besoins logistiques liés à des projets d'aménagement. Intégrer les besoins logistiques dans les projets et les documents d'aménagement et de planification, à toutes les échelles tend à fournir des leviers opérationnels pour mieux anticiper les besoins.

A . Préserver les destinations économiques, le foncier bord à voie d'eau et les sites embranchés fer pour un (re)développement logistique potentiel

En matière de transport de marchandises, les modes de transport massifiés fluviaux et ferroviaires interviennent en tant que maillon principal d'une chaîne de transport de bout en bout, qui suppose, la plupart du temps, le recours à des opérations de pré- et de post-acheminements routiers depuis l'expéditeur jusqu'au destinataire de la marchandise. Dans ce cadre, l'opportunité pour les entreprises de bénéficier d'emprises foncières bord à voie d'eau ou de sites embranchés fer est alors un argument majeur de compétitivité dans la perspective d'un report modal. La présente action vise, dans ce cadre, à créer des zones réservées à l'immobilier logistique dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU), fluviales et ferroviaires en particulier, et à aider les professionnels à identifier des opportunités foncières.

La stratégie foncière de développement des modes massifiés qui découle de cette action s'articule autour de plusieurs composantes :

- L'identification de fonciers stratégiques et la création de zones réservées à l'immobilier logistique fluvial et ferroviaire dans le plan local d'urbanisme ;
- La valorisation des emprises foncières stratégiques : enjeux de préservation avec clauses dans le cadre du PLU, et provoquer des opportunités sur des cessions

de foncier pour positionnement d'Appels à Projets / Appels à Manifestation d'Intérêt ;

- Favoriser l'implantation d'acteurs stratégiques sur ces emprises (utilisateurs actuels de la voie d'eau par exemple) pour renforcer les synergies et complémentarités logistiques au profit des modes massifiés.

La Métropole Européenne de Lille s'attachera également à promouvoir et à valoriser la nécessité de la préservation des emprises et activités logistiques ou industrielles existantes en bord à voies d'eau.

LE SAVIEZ VOUS ?

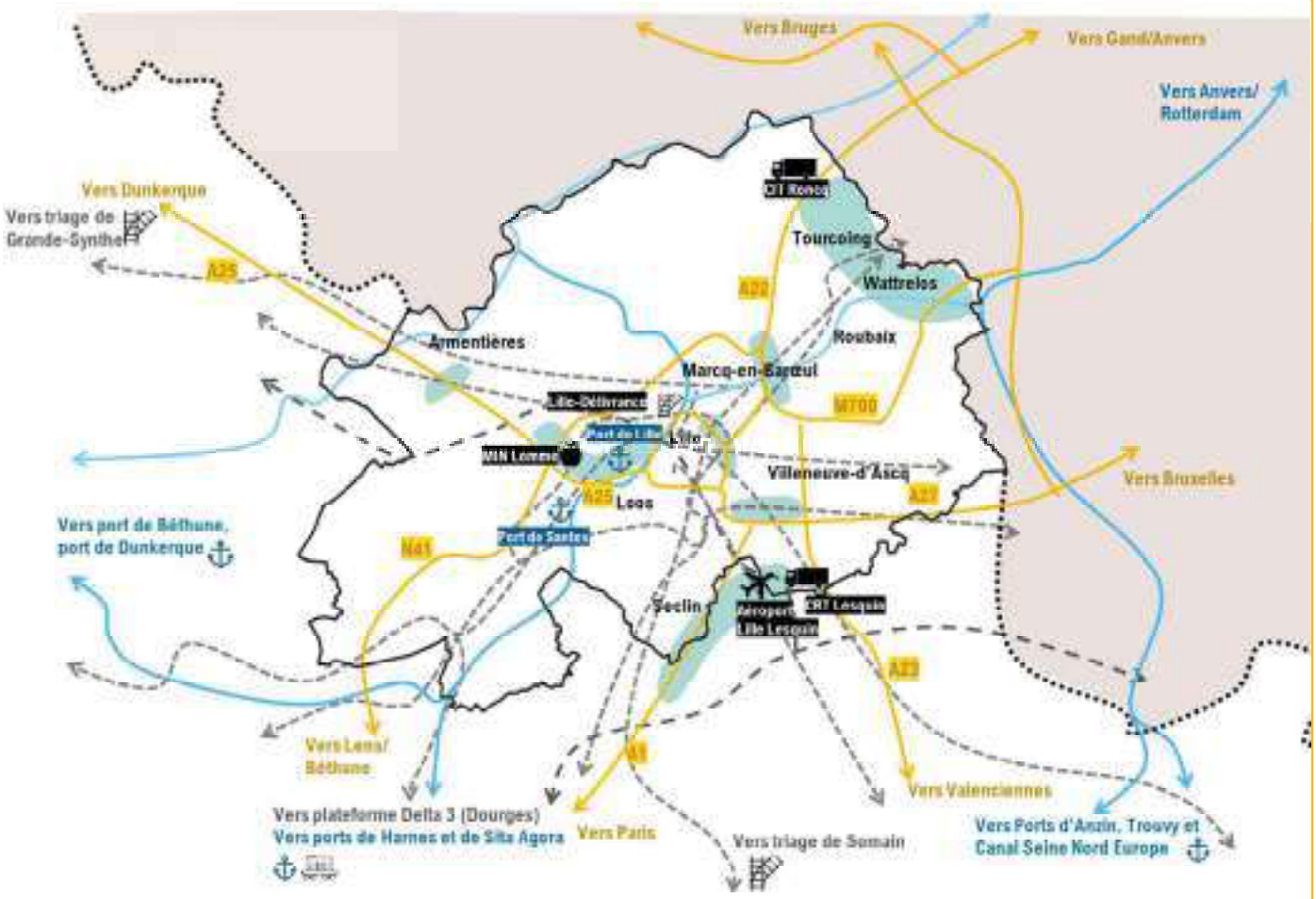
Près de 140 000 activités économiques sont génératrices de flux à l'échelle de la MEL, en majorité des établissements tertiaires (74%)

Source : Plan d'actions « transports de marchandises et logistiques urbaines » - Interface Transport/MEL - 2021

B . Intégrer les besoins logistiques dans les projets et les documents d'aménagement et de planification, à toutes les échelles

La collectivité peut intervenir à différents niveaux pour réserver ou libérer du foncier à destination de la logistique urbaine. En particulier, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) et le Plan local d'urbanisme (PLU) sont les deux outils prescriptifs permettant d'inciter à la prise en compte des marchandises dans les projets d'aménagement (et plus particulièrement les projets d'urbanisme commercial ou projets de quartier mêlant la création d'activités de bureaux, logements, commerces ou loisirs). L'éloignement des entrepôts de logistique des centres-villes génèrent des flux supplémentaires : il s'agit d'intégrer dans les documents de planification notamment la révision actuelle du PLU2 de la Métropole Européenne de Lille, et dans la programmation de projets d'aménagement, le principe d'espaces réservés à la logistique urbaine afin de ne plus faire reposer sur le seul espace public les besoins liés aux fonctions d'approvisionnements et d'enlèvements des établissements économiques. Une étude à engager à court terme, précisera les dispositions d'urbanisme qui permettront de concrétiser ce principe. À cette occasion, il s'agira également de vérifier l'opportunité et la faisabilité de ratios pour la création de zones de livraisons en fonction de secteurs d'activités différenciés et du nombre de livraisons / enlèvements attendus. Les modalités d'intégration des résultats de l'étude au Plan Local d'Urbanisme, seront également définies.

Une métropole transfrontalière au cœur du maillage logistique du Nord de l'Europe



Un territoire maillé par des axes de communication

- Voie fluviale grand gabarit
- Voie fluviale petit gabarit
- Routes principales
- Ligne ferroviaire voyageurs + fret
- Aéroport international

Des infrastructures au service de la logistique du territoire

- Concentration de zones d'activités
- Principaux ports
- Gare de triage
- Chantiers combinés
- Centres de transport routier
- Marché d'intérêt national



Source : Plan d'actions « transports de marchandises et logistiques urbaines » - Interface Transport/MEL - 2021



LES ACTIONS DU PLAN DE MOBILITÉ



CHAPITRE 1 : Changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement

Les objec fs ambi eux portés par le Plan de Mobilité en terme de réduc on de GES et de polluants locaux ne seront a eignables qu'en conjuguant de fa on concomitante plusieurs poli ques publiques, à savoir :

- l'incita on à un report modal de la voiture vers d'autres modes de déplacement moins émissifs que ce soient par les aménagements ou la sensibilisa on,
- l'accompagnement à une muta on de la composi on du parc automobile par la communica on et la pédagogie,
- et la mise en uvre du SDIT à l'horizon 2035 pour proposer des solu ons alterna ves en transports collec fs.

Dans ce contexte, une impulsion d'envergure est indispensable pour favoriser des changements de comportements de mobilité collec fs ou individuels, qui passeront par la mise en uvre de condi ons favorables à l'évolu on de la motorisa on des ménages, l'u lisa on de modes de déplacements peu émissifs, voire l'u lisa on de la voiture autrement.

L'acc s au bouquet de mobilités disponibles sur le territoire via un s st me de service de mobilité à venir, contribuera également à limiter le recours s stéma que à la voiture et à ajuster le bon mode pour le bon déplacement.

Amorcer et consolider le changement de modes de faire, nécessite une mobilisa on en con nu de la MEL pour s'adapter aux di érents publics, sensibiliser et communiquer vers les di érents acteurs du territoire en faveur de l'u lisa on de modes de déplacements plus respectueux de l'environnement. En lien avec ces ac ons qui visent à modi er le comportement de chacun, la Métropole Européenne de Lille con nuera à développer des ac ons en faveur de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore, propices à améliorer la qualité de vie et la santé de chacun au quo dien.



AXE I À CHAQUE GE ET STATUT SOCIO PROFESSIONNEL, SES BESOINS DE MOBILITÉ

La mobilité des métropolitains se conjugue au pluriel, puisqu'il existe autant de situa ons personnelles que de fa ons de se déplacer sur notre territoire.

Quand la jeune généra on est conduite à l'école en voiture, quand les ac fs mul plient les déplacements journaliers en véhicule pour répondre à di érentes contraintes, quand les seniors se sentent davantage en sécurité en automobile que dans l'espace public ce sont autant d'exemples qui, on le comprend, démontrent que changer les comportements de mobilité sera une évolu on qui devra prendre en compte les individualités.

Penser en terme de cha ne de déplacement permet d'assurer un périm tre de mobilité compa ble avec les besoins et les possibilités de chacun. C'est également une invita on à envisager une variété de modes de déplacement en fonc on du mo f pour lequel on se déplace : marche, vélo, tro ne e, transports collec fs, autopartage, véhicule propre

Pour ce faire, il s'agit de proposer un écos st me urbain sécurisé plus favorable à la pra que des mobilités ac ves en terme d'aménagement ou de sta onnement vélo, mais également à la muta on du parc automobile pour tendre vers une décarbona on, rendue possible par la mul plica on à venir des bornes de recharge.

Le métropolitain reste responsable de sa mobilité et des e ets induits sur sa santé mais la Métropole Européenne de Lille peut être force de proposi on et d'incita on, notamment sur le report modal pour les pe ts déplacements et son impact en ma re d'environnement et de santé publique.

E

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

O

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Ac on 1 Pour des mobilités béné ques pour la santé

Les pratiques de mobilité évoluent chez les jeunes et les seniors vers une dépendance accrue à l'automobile et un recul très net de la marche. L'enjeu sanitaire et sociétal est important à plusieurs titres. Pour les enfants, la fédération française de cardiologie alerte qu'en 40 ans, ils ont perdu près de 25 % de leur capacité cardio-vasculaire. Pour les seniors, même s'ils sont en meilleure santé que les générations précédentes au même âge, l'activité physique générée au quotidien par le vélo ou la marche, participe pour partie à ralentir les effets du vieillissement (perte d'équilibre et de masse musculaire…) et à rester autonome le plus longtemps possible. Par ailleurs, le poids démographique important des « papy boomers », leur mobilité en augmentation et leur utilisation forte de la voiture a généré une augmentation de 30 % des déplacements en voiture supplémentaires sur le territoire métropolitain entre 2006 et 2016. Limiter l'usage de la voiture, ou tout au moins son recours systématique et inciter aux modes actifs et à l'usage des transports collectifs, constitue un véritable enjeu pour ces tranches d'âge.

En effet, développer l'utilisation des transports collectifs constitue un excellent moyen pour élargir le territoire de vie de chacun, accéder à l'autonomie (et s'émanciper des contraintes de conduites parentales) et pour la conserver (parfois après avoir renoncé à la voiture). Accéder aux pôles de loisirs, de culture, de santé, de commerces et d'autres aménités, permet de prendre et garder sa place dans la cité et d'exercer pleinement sa citoyenneté. Par ailleurs, certains modes de déplacement se développent (voiture sans permis, engins de déplacement personnels motorisés ou non …) avec pour corollaires, des implications en terme de sécurité routière et de place dans le système de mobilité métropolitain.

A . Favoriser l'usage des modes ac fs

La Métropole Européenne de Lille mène dès à présent des actions, qui seront pérennisées, en faveur de l'écomobilité scolaire (mise en œuvre de Plan de Déplacement Établissement Scolaire, développement de rues scolaires,...), et assure la promotion d'évènements (challenge vélo, challenge d'écomobilité scolaire Hauts de France) et la diffusion d'outils (livret « Sur la route de l'école », bibliographie modes doux) à même de promouvoir la mobilité à pied ou en vélo des jeunes publics (cf. chp3-axe 2 Action 3). Dans le cadre de la mise en œuvre de ses politiques en faveur de la marche et du vélo, la Métropole Européenne de Lille met en place des actions ciblées pour les jeunes et les seniors notamment en matière de communication.

B . Mener des ac ons de sécurité rou re spéci ques

Les jeunes et les seniors sont des usagers vulnérables surreprésentés parmi les victimes d'accidents de la route. La Métropole Européenne de Lille s'attachera à mener des actions de communication pour ces publics spécifiques pour réaffirmer l'ambition métropolitaine « 0 tués et 0 blessés graves ». Par ailleurs, la multiplication des engins de déplacement personnels (trottinettes électriques, gyropodes, monoroues, hoverboards…) implique une cohabitation des différents modes dans l'espace public et avec des publics parfois fragiles, la Métropole Européenne de Lille s'attachera à rappeler au travers de différentes publications les règles de sécurité et de vivre ensemble régissant l'utilisation de ces modes pour faciliter la sécurité de tous. Dans les auto-écoles, la Métropole Européenne de Lille diffusera des livrets pour favoriser la prise en compte des usagers vulnérables lors de l'apprentissage du Permis de Conduire.

C . Favoriser l'u lisa on des transports collec fs

Par le biais d'abonnements aux tarifs réduits de 50 % pour les plus de 65 ans et les moins de 25 ans, de la gratuité pour les moins de 18 ans depuis janvier 2022, en plus des tarifs basés sur le quotient familial, la Métropole Européenne de Lille développe une politique tarifaire favorable à l'utilisation des transports collectifs. Ainsi, selon l'enquête déplacements de 2016, 20 % des seniors ont un abonnement de transports collectifs, 54 % des 18-24 ans et 48% des moins de 18 ans. Cependant l'accès à l'information, l'achat des billets, la construction d'un itinéraire et l'utilisation des transports collectifs nécessitent des compétences à acquérir par des non-initiés pour se déplacer avec facilité. La Métropole



Source : Métropole Européenne de Lille

Européenne de Lille travaillera avec les communes et initiera la formation de référents mobilité et de seniors experts, à même de former leurs pairs, et de faciliter la mobilité de chacun.

D . Comprendre et accompagner les besoins de mobilité des séniors

Pour proposer un territoire pour bien vieillir, la Métropole Européenne de Lille étudie comment accompagner le vieillissement de sa population et ses besoins en mobilité. Les diverses périodes de l'avancée en âge nécessitent d'apporter des solutions adaptées de mobilité, propices à garantir l'autonomie de chacun : faire de la prévention auprès du jeune senior, anticiper l'étape cruciale de l'abandon de la voiture et la transition vers des solutions alternatives à l'usage de cette dernière, encourager les mobilités actives au cours de la retraite et ensuite préserver l'indépendance du grand âge le plus longtemps possible.

Les conditions seront aussi à explorer pour créer sur le territoire, un écosystème bénéfique à la mobilité des seniors, permettant à chacun de trouver les solutions qui lui convienne. Pour cela, les besoins dans différents domaines sont à déterminer :

- **o res de services** (partage de véhicules, covoiturage, transport à la demande, vélos taxis, livraisons, location de vélos de différents types …) ;
- **aides à la mobilité** (déambulateur, bi et tricycles à assistance électrique, scooter PMR, véhicules adaptés…) ;
- **appren ssage à vieillir** (démotorisation, solutions alternatives, prise en compte de la baisse des aptitudes physiques (vue, ouïe)…) ;
- **forma ons** (remise en selle, se déplacer en transports en commun, utiliser des services de mobilité avec les outils numériques, stages de remise à niveau conducteur ou code de la route; lever les freins à la mobilité…) ;
- **informa ons** (offres, tarifs, abonnements, aides financières..) voire plateforme centralisant les informations.

Des mesures d'accompagnement pour une mobilité facilitée des seniors pourront aussi être identifiées comme, par exemple, mettre en place des formations à la conduite souple pour les chauffeurs de bus, pour améliorer le confort des seniors âgés.

L'étude précisera également comment les référents mobilité présents au sein des communes peuvent être relais et interlocuteurs privilégiés de la Métropole Européenne de Lille pour contribuer et diffuser les politiques de mobilité.

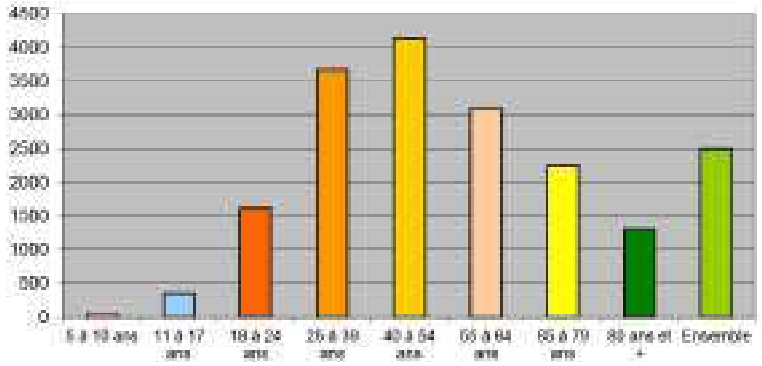
Les besoins particuliers attachés aux territoires ruraux et périurbains, avec leurs spécificités (distances allongées pour faire les courses ou rejoindre les services de santé par exemple…) et les formes de solidarités actives existantes, sont également à analyser pour que la Métropole Européenne de Lille propose les politiques de mobilité les plus adaptées aux différents contextes.

E . Posi onner la voiture électrique sans permis dans le s st me de mobilité métropolitain

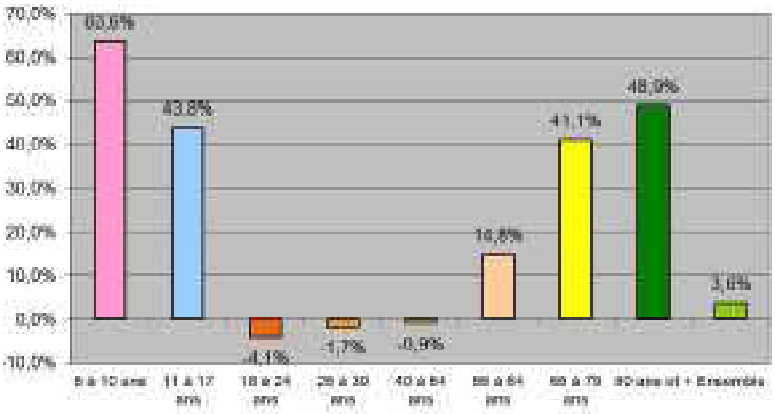
Initialement prisées des seniors, les voitures sans permis gagnent en popularité ces dernières années avec un effet « COVID » qui a renforcé la demande de véhicules individuels et un coût moindre que celui d'une voiture thermique ou électrique classique. Ce marché semble en pleine évolution, surtout chez les adolescents qui voient dans ces voitures sans permis un moyen de locomotion plus sûr qu'un scooter. Cet engouement interpelle sur le risque d'une dépendance précoce à la voiture mais questionne aussi sur l'intérêt de ces véhicules pour certains territoires ruraux ou périurbains. Aussi la Métropole Européenne de Lille s'attachera à étudier les impacts de la croissance du nombre de ces voitures sans permis sur son territoire, comment et sous quelles conditions ces véhicules peuvent s'insérer dans un système de mobilité vertueux, et comment la Métropole Européenne de Lille se positionne face à ce développement.

Emissions journali res mo ennes de GES liées aux déplacements par habitant

Emissions en gramme equivalent CO2 2016 par tranche d' ge



Evolu ons des émissions 2006 2016 par tranche d' ge



Source : DEEM

E

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

O

- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Métropole Européenne de Lille, Communes, éducation nationale, Ilévia, auto-écoles

C

Mise en place en continu :

- Favoriser l'usage des modes actifs
- Mener des actions de sécurité routière spécifiques
- Favoriser l'utilisation des transports collectifs

2024/2026 :

- Étude « Comprendre et accompagner les besoins de mobilité des seniors »
- Étude « Positionner la voiture électrique sans permis dans le système de mobilité métropolitain

I **'**

- Enquête mobilité certifiée CEREMA : parts modales jeunes et seniors

Ac on 2 Accompagner la mobilité des ac fs

La Métropole Européenne de Lille comptait 510 000 actifs en 2016 sur son territoire dont 350 000 à temps plein ; 80 000 actifs à temps partiel et 80 000 chercheurs d'emplois. Pour se rendre à leur travail, les déplacements des actifs sont majoritairement réalisés en voiture (66 %). Le rayonnement économique du territoire a aussi pour conséquence le déplacement d'environ 120 000 actifs depuis les territoires voisins.

Par ailleurs, un actif à temps plein passe 2 fois plus de temps en voiture qu'un habitant moyen. Il parcourt également 2 fois plus de distance en voiture. Ainsi, bien que les déplacements liés au travail représentent 20 % des déplacements, ils représentent 34 % des distances parcourues et 40 % des émissions de Gaz à Effet de Serre. Il s'agit d'un motif majeur des Gaz à Effet de Serre (GES) émis par les déplacements des personnes.

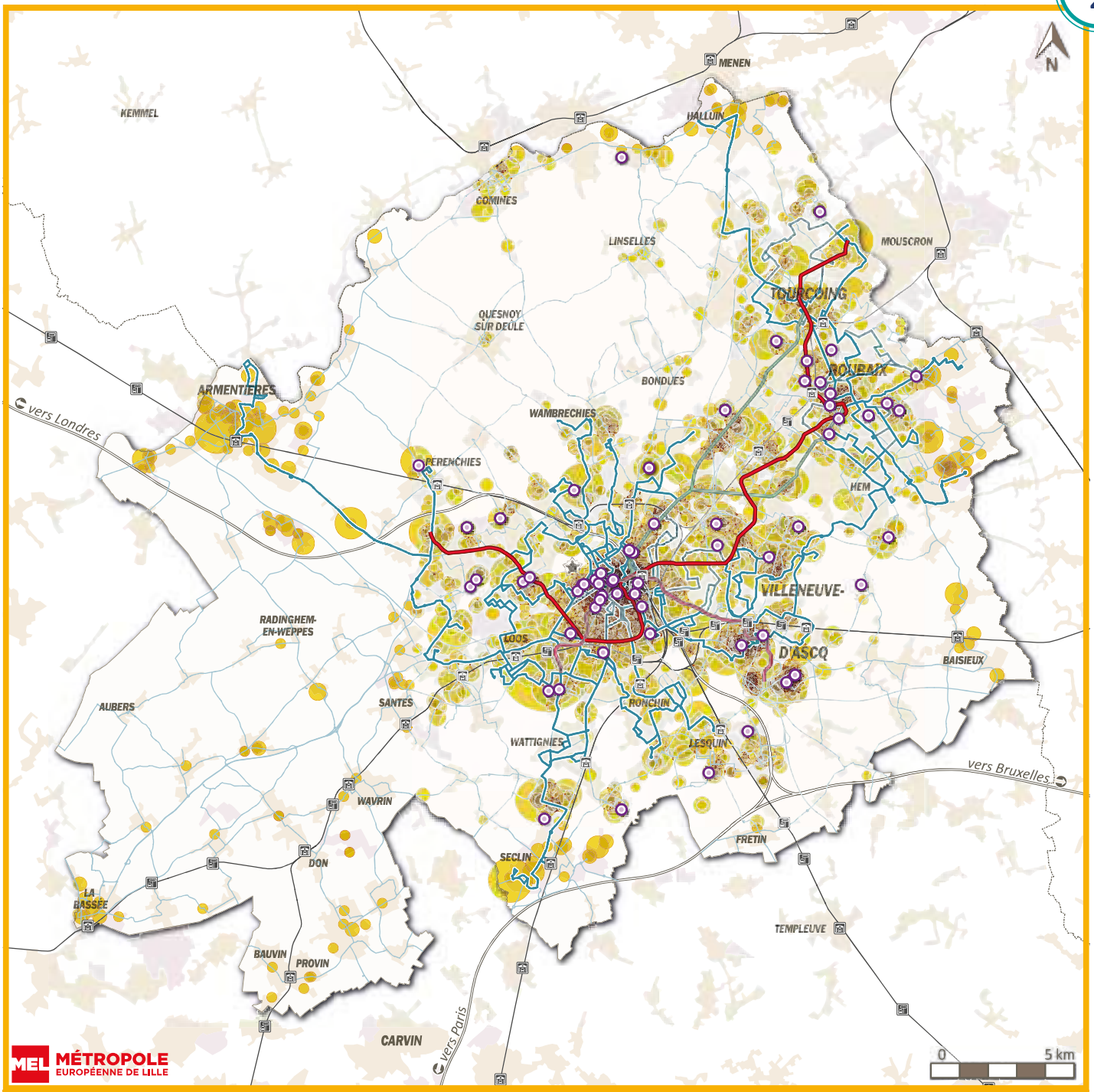
Pour répondre à cette problématique, la Métropole Européenne de Lille a accompagné la mise en œuvre des plans de mobilité employeurs dans le cadre de l'application de la Loi de Transition Énergétique. Elle s'appuie sur l'action de l'opérateur de transport public, Ilévia, ainsi que sur un réseau de partenaires locaux pour mener à bien cette mission, notamment la mission Déclic Mobilités de Réseau Alliances et la CCI Grand Lille. Elle organise également depuis 2013 un challenge vélo qui a plusieurs fois changé de périmètre (européen, métropolitain et national) et soutient le challenge de la mobilité en Hauts-de-France.

L'action se traduit également par des diffusions d'informations pratiques auprès des employeurs afin d'intégrer les modes alternatifs à la voiture, pour une meilleure gestion de leur établissement : facilitation des accès et du stationnement pour les modes actifs, incitation à l'usage des transports en commun, du covoiturage, de l'autopartage, télétravail, décalage d'horaires, électrification du parc automobile sont autant de possibilités d'actions offertes aux employeurs pour sortir d'une logique « tout-voiture » et autosolisme encore présente dans le fonctionnement des établissements.

Malgré l'évolution législative initiée par la Loi d'Orientations des Mobilités supprimant le caractère obligatoire des plans de mobilité d'entreprises, la Métropole Européenne de Lille poursuivra son action en leur faveur et mettra à profit les nouvelles perspectives offertes par la loi à travers notamment la mise en place du Forfait Mobilité Durable.

Cependant, ces récentes évolutions règlementaires, les impacts de la crise sanitaire liée à la Covid-19 et les nouvelles aspirations des actifs ne facilitent pas une prise en main de ces enjeux par les employeurs, alors qu'ils ont toute leur place pour œuvrer au changement de comportement de mobilité au travers de la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE). Une organisation plus vertueuse des déplacements des collaborateurs représente aussi un levier important d'attractivité, de rationalisation des coûts, ainsi qu'en matière de bilan carbone de ces établissements.

Les communes, dont les préoccupations sont grandes en matière de cadre de vie et de congestion routière, ont aussi leur rôle à jouer en matière d'exemplarité, d'information et de sensibilisation auprès des entreprises de leur territoire afin de les inciter à agir à la faveur d'une moindre utilisation de la voiture par les actifs de leur territoire.



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 **LE PLAN D'ACTION**

PLANS DE MOBILITÉ EMPLOYEURS

Les déplacements liés au travail sont majoritairement réalisés en voiture (66%). Ils représentent 40% des émissions de Gaz à Effet de Serre liés à la mobilité des personnes et des marchandises sur le territoire. Pour répondre à cette problématique, la Métropole Européenne de Lille accompagne la mise en œuvre des plans de mobilité employeurs dans le cadre de sa mission de conseil en mobilité.

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

- frontière franco- belge
- tissu urbain
- zone industrielle ou commerciale

source : Corine Land Cover 2018

réseaux de transports collectifs

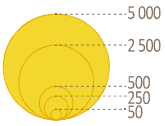
- ligne de Train à Grande Vitesse
- train, gare, halte
- métro
- tramway
- bus (desserte à plus de 100 passages par jour)
- bus (réseau 2020)

établissement ayant transmis son plan de mobilité employeur aux services de la Métropole Européenne de Lille

effectifs des établissements de plus de 50 salariés

source : *fichier SIRENE, variable EFETCENT*

formule : rayon = 20 x $\sqrt{\text{effectif}}$ *(en mètre)*



La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) oblige les établissements de plus de 50 salariés à intégrer des mesures pour accompagner les déplacements domicile-travail. 1600 établissements sont concernés, soit potentiellement jusque 400 000 emplois.

La Métropole Européenne de Lille a réceptionné les plans de mobilité employeurs de 66 établissements. 30 000 emplois sont directement concernés soit 7% des actifs occupés du territoire.

La Métropole Européenne de Lille affirmera son rôle de coordination des actions d'accompagnement des établissements pour le changement de comportement de mobilité des actifs.

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

A . A rmer le r le de la Métropole Européenne de Lille dans la coordina on des ac ons d'accompagnement au changement de comportement de mobilité

Les actions de management de la mobilité sont portées par de nombreux acteurs, qu'ils soient publics ou privés, avec des niveaux d'implication différents et des champs d'actions variés. Le manque de lisibilité en matière de répartition des responsabilités et la multitude d'acteurs nuit à la mise en œuvre d'une politique cohérente en matière de management de la mobilité. De par ses compétences en matière de mobilité, de développement durable, d'aménagement ou encore de développement économique, la Métropole Européenne de Lille a un rôle central à jouer dans la coordination des actions en matière de conseil en mobilité. L'action de coordination prendra la forme suivante :

- Proposer une délibération cadre accompagnée d'une feuille de route pour rappeler les objectifs poursuivis par l'action de conseil en mobilité et acter une offre de services coordonnée à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille et de ses partenaires,
- Renforcer la coordination entre la Métropole Européenne de Lille et les communes en matière de mise en œuvre des compétences respectives et d'actions de conseils en mobilité afin de favoriser la sensibilisation, le transfert d'informations et le dialogue avec les établissements avec par exemple la mise en place de groupes de travail et de mise à disposition de boîtes à outils.
- Proposer des démarches proactives pour accompagner les employeurs dans les zones géographiques clés, en collaboration avec le concessionnaire de transport ainsi qu'avec les actions menées par le pôle développement économique,
- Coordonner les actions en matière de conseil en mobilité des différents partenaires afin d'optimiser les ressources et gagner en efficacité,
- Intensifier l'implication de la Métropole Européenne de Lille dans la mobilisation auprès des employeurs et des actifs autour des différents challenges et réfléchir à la mise en œuvre de nouveaux concepts récurrents pour mobiliser les établissements et les salariés.

B . Me re en uvre un portail d'informa ons numérique métropolitain à des na on des emplo eurs et des professionnels

Les évolutions règlementaires et technologiques rapides, le fort dynamisme des acteurs de la mobilité et les projets structurants portés par la Métropole Européenne de Lille rendent la prise en compte des enjeux de mobilité complexe par les acteurs économiques. Il existe ainsi un enjeu important de communication sur l'offre de service de conseil en mobilité et sur les projets métropolitains pour permettre aux acteurs économiques de s'engager sereinement dans des actions de mobilité durable. Les actions de communication prendront la forme suivante :

- Animer un portail d'information numérique afin de communiquer sur les diverses offres de service de conseil en mobilité et d'informer sur les démarches portées par la Métropole Européenne de Lille et ses partenaires œuvrant à cet objectif (Ecobonus mobilité, MobiliMEL, ZFE…)
- Utiliser le portail d'information pour recueillir les coordonnées de référents mobilité au sein des établissements dans le respect des règlementations RGPD et ainsi mieux informer sur les offres et projets de mobilité du territoire et communiquer sur les challenges,
- Proposer une offre de service numérique automatisée permettant aux établissements de bénéficier d'une analyse rapide de l'offre de mobilité à proximité, de faciliter la réalisation d'enquêtes auprès des salariés ou encore de bénéficier d'études de géolocalisation sur la base des adresses déclarées des collaborateurs (dans le respect des dispositions RGPD),
- Produire et référencer des contenus pédagogiques pour informer sur la mise en œuvre de diverses évolutions règlementaires nationales (NAO, Forfait Mobilités Durables) ou sur l'existence de dispositifs de cofinancement (AMI, CEE…).



Source : CCI grand Lille - Réseau Elliance, Challenge Mobilité Haut de France - 2022

C . Lier l'ac on de conseil en mobilité des ac fs dans l'anima on générale de la poli que de mobilité et économique métropolitaine

Plusieurs chantiers portés par la Métropole Européenne de Lille et ses partenaires ont une action de conseil en mobilité auprès des employeurs, des actifs et plus largement des usagers du territoire. Ainsi, il est proposé que des passerelles puissent exister entre ces chantiers et l'action de conseil en mobilité. Ainsi, sont identifiées comme actions :

- S'appuyer sur le développement du MaaS métropolitain pour communiquer et inciter à l'usage des offres alternatives ou complémentaires à la voiture individuelle,
- Étendre la promotion des actions de management de la mobilité avec une démarche proactive auprès des établissements scolaires,
- Développer des actions de conseils en mobilité et des aides à destination des publics plus précaires ou éloignés de l'emploi et créer des passerelles avec l'initiative *Mobilimel.*

LE SAVIEZ VOUS ?

Jusqu'à 400 000 emplois environ sont directement concernés par le seuil de la LOM obligeant les établissements à intégrer des mesures pour accompagner les déplacements domicile travail. Cela représente 1600 établissements, dont 1000 environ qui ont entre 50 et 100 emplois.

Fin 2019, 30 000 emplois étaient directement concernés par les PDME réceptionnés par la Métropole Européenne de Lille (6% des actifs de la Métropole Européenne de Lille – 7% des actifs occupés – 66 établissements) et 65 000 emplois sétaient concernés par des démarches PDME connues sur le territoire.

E

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

O

- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Ilévia, villes, Réseau Alliances, CCI Grand Lille, Hauts-de-France Mobilité, Ademe, ADAV – CREM, SNCF TER…

C

Mise en place en continu :

- Affirmer le rôle de la Métropole Européenne de Lille dans la coordination des actions d'accompagnement au changement de comportement de mobilité
- Lier l'action de conseil en mobilité des actifs dans l'animation générale de la politique de mobilité et économique métropolitaine

2022/2025 :

- Mettre en œuvre un portail d'informations numérique métropolitain à destination des employeurs et des professionnels

I ’

- Enquête mobilité certifiée CEREMA : parts modales liées au motif travail, parts modales des actifs
- Nombre d'établissements participants aux challenge vélo et challenge de la mobilité Hauts-de-France

Action 3 Amorcer une dynamique de moindre équipement automobile des ménages et encourager leur équipement en cycles

La voiture est devenue au fil des décennies un bien de consommation de masse qui s'est banalisé chez les ménages où la possession de plusieurs véhicules s'est même diffusée ; ainsi au 1er janvier 2020, le parc automobile national à la disposition des ménages était estimé à 36,09 millions de véhicules. En 2018, 36 % des ménages français disposaient d'au moins deux voitures, contre 32 % en 2004 et le taux de motorisation atteignait 84 %. Les 40-59 ans sont les plus motorisés (89 %) contre 81 % pour les 60 ans ou plus et 73 % pour les 16-24 ans[1].

Les habitants de la Métropole Européenne de Lille disposaient quant à eux, en 2016, de 530 000 véhicules, soit 1,08 voitures /ménage (contre 1,07 en 2006). On observait 35 000 véhicules de plus par rapport à 2006. Dans le parc automobile de 2016, 28 000 voitures sont à disposition des ménages mais non possédées en 2016, contre 22 000 en 2006. Parmi les 530 000 véhicules à disposition, environ 14 000 sont des véhicules utilitaires légers (VUL). Plus de 1 ménage sur 4 n'a pas de voiture, comme en 2006. Sur cette même période, la multi-motorisation est en hausse.

En parallèle, pour ce qui concerne la possession de vélos des métropolitains, 215 000 vélos étaient utilisés au moins 2 fois par semaine en 2006, 540 000 vélos étaient en état de marche sur la voie publique en 2016 (dont un quart sont des vélos enfants). En 2016, plus d'un ménage sur deux n'a aucun vélo en état de marche à sa disposition.

Parmi les ménages non équipés en voiture, on trouvera une population aisée, souvent jeune et urbaine, qui ne s'équipe pas par choix et qui peut payer des services (taxis, VTC, voitures de location, train, etc.) et des jeunes adultes qui n'en n'ont pas les moyens financiers et dont la mobilité est réduite. La raison principale de ne plus posséder une voiture, reste avant tout économique, néanmoins on note que les solutions de mobilités partagées commencent à être plébiscitées, telles que l'autopartage ou l'offre de VTC.

Les ménages, pour se déclarer prêts à renoncer à leur véhicule principal ou secondaire, auront besoin d'avoir des alternatives plus économiques, fiables et qui répondront à leur usage particulier et familial.

1- Source : https://www.insee.fr

A. Aménager du stationnement vélo dans les espaces privés, au domicile et à destination

Dans les espaces privés, le règlement du Plan Local d'Urbanisme, de compétence métropolitaine, fixe les obligations minimales en matière de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux pour les constructions neuves.

Les obligations légales sont ambitieuses en matière de stationnement vélo pour les bureaux, puisqu'elles correspondent à une part modale de plus de 20% pour le vélo, bien au-delà des objectifs de 8% de part modale vélo du PDM à horizon 2035. Pour cette raison, il n'est pas prévu d'aller au-delà des normes légales pour les bureaux dans le Plan De Mobilité, en cohérence avec les objectifs de part du vélo.

Concernant les obligations en matière de stationnement vélo pour les habitations, la Métropole Européenne de Lille souhaite encourager la possession et l'usage du vélo et être plus ambitieuse que la loi en proposant des normes qui garantissent une offre de stationnement vélo suffisante, confortable, et sécurisée pour ses habitants. Ces normes proposent des ambitions minimales en matière de surface dédiée, et de modes de réalisation.

Normes proposées pour les opérations de plus de deux logements collectifs :

- 1 emplacement d'un minimum de 1,5 m² par 50 m² de surface plancher (SP) avec un minimum de 5 m² et un minimum de 1.5 m² par logement ;
- Ou un emplacement d'un minimum de 1 m² par 50 m² de SP avec un minimum de 5 m² et un minimum de 1,5 m² par logement avec une hauteur utile sous plafond du local de 3 m et la mise en œuvre de systèmes d'accroche à étage.

Pour les autres destinations, les règles d'urbanisme et les constructions se réfèreront aux textes légaux en vigueur, qui distinguent des règles selon les usages : bureaux, industries, commerces, services publics... Pour ces derniers, une exemplarité particulière des acteurs publics sera demandée lors de la réalisation de nouveaux équipements publics.

Par ailleurs, la Loi d'Orientations des Mobilités renforce ces obligations dans les bâtiments dont le parc de stationnement automobile est en travaux. Lorsqu'elles ont conservé l'instruction des permis de construire, les communes sont donc appelées à être vigilantes dans la prise en compte et la mise en œuvre de ces réglementations.

Pour aller plus loin, et afin d'encourager les bailleurs, les promoteurs, les entreprises, les copropriétés, etc. à mettre en place des emplacements de stationnement vélos dans l'existant, la Métropole Européenne de Lille développera information et communication sur son territoire notamment auprès des bailleurs et entreprises pour les inciter à équiper leur patrimoine, en faisant notamment la promotion auprès des différents acteurs des dispositifs nationaux permettant de bénéficier d'aides et de subventions pour ce type d'équipements.

De leur côté, si elles le souhaitent, les communes sont compétentes pour relayer ces informations et développer des actions complémentaires, comme par exemple, subventionner les copropriétés, ou encore équiper leur propre patrimoine en stationnement vélos (écoles, mairies, équipements publics, etc.).

B . Aménager du sta onnement vélo à proximité immédiate du domicile

Le stationnement vélo est un élément clé dans la déclinaison des politiques de mobilité en général et dans la politique cyclable en particulier ; mais il peut également être un des leviers pour inciter à se déplacer autrement.

Cependant, le vol est un des freins à l'usage du vélo, aussi des solutions de stationnement clos et sécurisés sont une question récurrente. Plusieurs communes ont fait le choix d'implanter des abris vélos sécurisés sur leur territoire pour le stationnement des résidents, comme la ville de Lille qui a déployé plusieurs dizaines de box à vélos, moyennant un abonnement annuel de l'ordre de 50 € par an actuellement (voir complément dans la fiche 34).

Par ailleurs, le développement de vélos cargos, de type bi ou tri-porteur, au vu de l'encombrement qu'ils représentent, pose de nouvelles questions en matière de stationnement résidentiel. Des réflexions visant à apporter de nouvelles solutions de stationnement pour ces types de vélos spécifiques, en incluant des solutions pour les sièges enfants, sacoches, et tout ce qui contribue à l'encombrement des cycles, pourront être engagées.

C . U liser la tari ca on résiden elle du sta onnement sur voirie pour inciter à un moindre équipement automobile

La mise en place de politiques visant à favoriser le stationnement résidentiel sur voirie, que ce soit en zone payante ou en zone à durée limitée par disque, répond à divers besoins (renvoi vers fiche 29). Pour autant, c'est une mesure qui, malgré sa nécessité ponctuelle, va à l'encontre des objectifs de reconquête de l'espace public fixés par le plan de mobilité.

La croissance de la tarification résidentielle sur voirie est une réponse permettant d'inciter à stationner le moins possible les véhicules sur voirie, voire d'inciter à une certaine démotorisation : si, sous réserve des capacités d'accueil limitées et de la nécessité d'un meilleur partage de l'espace public, on peut entendre la nécessité de disposer d'un macaron résident pour stationner un véhicule du ménage sur voirie, cette demande apparaît moins légitime pour le ou les autres véhicules du ménage.

Dès lors, lorsqu'elles mettent en place des abonnements résidentiels sur voirie, les communes sont invitées à mettre en place des politiques qui invitent à stationner dans la mesure du possible en dehors des voies.

Cela peut passer par différentes mesures :

- Limitation du nombre de macarons résidents par ménage, notamment au regard de la disponibilité d'offre de stationnement privé éventuelle.
- Tarification croissante, voire exponentielle, des macarons distribués. Par exemple, un second macaron qui coûte cinq fois plus cher que le premier, et un troisième qui coûte cinq fois plus cher que le second.

Les communes sont également invitées à assurer une cohérence entre les tarifications des abonnements résidentiels vélo et voiture : les communes sont ainsi invitées à mettre en place des tarifications plus incitatives pour les abonnements relatifs au stationnement résidentiel des vélos que celles mises en place pour le stationnement résidentiel des voitures. Cette différence permettra d'illustrer la priorisation accordée par les communes de la Métropole Européenne de Lille à la possession vélo. D'un point de vue budgétaire, le sens donné peut être celui d'un financement des investissements nécessaire au stationnement vélo non pas par les seuls cyclistes, mais par l'ensemble des usagers du stationnement.

LE SAVIEZ VOUS ?

Sur le territoire métropolitain, en 2022, le coût de la location d'une petite citadine en autopartage, avec abonnement mensuel à 16€ est de 2,5€ par heure + 0.39€ du kilomètre (carburant inclus)

D . Adapter une o re de mobilité alterna ve aux publics les plus enclins à modi er leurs modes de déplacement

Travailler sur les démarches d'accompagnement en faveur d'une démotorisation nécessite une prise en compte plus fine des besoins en déplacement des différents publics.

- Ainsi, afin d'accompagner les ménages vers une moindre dépendance à l'automobile, il s'agira de valoriser un usage collectif des véhicules moins polluants au travers de l'autopartage sur pour des besoins ponctuels et ainsi limiter les phénomènes de surmotorisation.
- Il s'agira de sensibiliser ces métropolitains en les informant sur les offres alternatives de mobilité du territoire en intégrant l'accès aux offres de covoiturage et d'autopartage au sein du futur MaaS métropolitain.
- Également d'œuvrer au changement de comportement de mobilité par le biais des employeurs, au travers de la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE). Une organisation plus vertueuse des déplacements des collaborateurs et de l'usage du télétravail représente un levier important.
- De plus, en vieillissant, les capacités physiques et cognitives déclinent plus ou moins rapidement et il peut parfois devenir difficile, voire dangereux, de conduire. Une modification progressive des habitudes des seniors, en valorisant les déplacements en transports en commun leur permettra de conserver leur autonomie, tout en favorisant leur santé.

Il s'agira de concentrer l'ensemble de ces solutions de mobilité sur un espace dédié du site internet de la Métropole Européenne de Lille, avec un accès intuitif à destination de l'ensemble des métropolitains.

E . Accompagner l'équipement en bornes de recharges électriques pour le sta onnement résiden el sur voirie

Le renouvellement progressif du parc automobile à la faveur de véhicules électriques par les ménages comporte des risques en matière de politique du stationnement sur voirie. En effet, dans les secteurs résidentiels où les formes d'habitat ne comportent pas de garage, des phénomènes de recharge de véhicules depuis les domiciles apparaissent ponctuellement. Ces pratiques, qui ont pour conséquence une forme de privatisation des places de stationnement ainsi que des conflits d'usage avec les piétons circulant sur les trottoirs, peuvent présenter un risque de dégradation du cadre de vie d'une part et de pénurie de places de stationnement du fait du moindre foisonnement des places, faisant peser une forme de tension sur le stationnement dans ces quartiers.

Ainsi, afin d'éviter des effets pervers induits par la transition des motorisations vers la mobilité électrique, il apparait important de proposer un cadre cohérent pour permettre la recharge des véhicules dans ces secteurs résidentiels. Ce cadre devra notamment viser une forme de mutualisation des accès aux services de recharge et ainsi permettre d'éviter des phénomènes de privatisation d'espace public qui pourraient entraver le bon déploiement d'offres alternatives exposées dans les autres actions et ayant pour objectif d'accompagner le moindre équipement en voiture des ménages.

F . Développer l'autopartage

Il s'agit de donner une impulsion ambitieuse et volontariste au développement de l'autopartage à travers la mise en œuvre de la stratégie adoptée par la Métropole Européenne de Lille. Celle-ci permet dorénavant de poser un cadre, des règles et des engagements réciproques pour l'ensemble des acteurs concernés, Métropole Européenne de Lille, communes et opérateurs d'autopartage afin de développer et promouvoir le service.

Ce cadre basé sur des règles communes et partagées entre les communes partenaires, la Métropole Européenne de Lille et les opérateurs d'autopartage repose en particulier sur la mise en œuvre de 2 grandes procédures :

- une procédure de labellisation des opérateurs, qui permet d'attribuer un label aux opérateurs pour 48 mois sous conditions de flottes répondant à certains critères en particulier en matière d'émissions de CO^2 et permettant notamment de bénéficier de l'accès aux stations MEL Autolibre Service ou à d'autres places réservées,... L'application de cette mesure permet de se mettre en conformité avec la réglementation actuelle en particulier avec certaines dispositions du Code de la route qui autorisent les seuls véhicules labellisés à disposer de places de stationnement dédiées.



Source : Métropole Européenne de Lille

- une procédure d'aménagement et de suivi des stations autopartage dédiées MEL AUTOLIBRE SERVICE.

Sur la base de ce cadre facilitant pour déployer l'offre, la Métropole Européenne de Lille mettra en œuvre des actions pour développer l'usage :

- Informer/sensibiliser de manière très large les personnels des communes, les salariés, les habitants pour les amener à s'engager dans une démarche autopartage ;
- proposer et intensifier la mutualisation des véhicules des communes, des entreprises, voire des particuliers ;
- proposer dans le cadre de la future concession de service électromobilité des solutions de recharge pour faciliter l'usage de véhicules électriques en autopartage via l'équipement de bornes de recharge sur des emplacements réservés et/ou à proximité ;
- inciter l'intégration de services d'autopartage dans le cadre des nouveaux programmes immobiliers (habitats/tertiaire) ;
- lancer un Appel à projet autopartage (AMI) pour accompagner ou faire émerger d'autres services et en particulier hors secteurs denses ;
- réflechir à la création d'offres d'abonnement multimodes intégrant l'offre d'autopartage (bouquet transports collectifs + autopartage) et intégrer à terme l'ensemble des dispositifs d'autopartage au sein du futur MaaS métropolitain.

En vue d'étendre l'offre de service, la Métropole Européenne de Lille mettra en œuvre des actions pour faciliter l'aménagement des futures stations d'autopartage

- réfléchir à des modalités de cofinancement des opérateurs à l'aménagement de stations sous maitrise d'ouvrage de la Métropole Européenne de Lille [ex: financement de la matérialisation des emplacements,...] ;
- inciter les communes à proposer l'aménagement de nouvelles stations et ou de de proposer des places de stationnement dédiées ;
- autoriser l'aménagement de stations privatives financées par les opérateurs ;
- proposer un schéma directeur d'aménagement de places/stations autopartage.

LE SAVIEZ VOUS ?

Le coût mensuel moyen d'une voiture est 505 €* (achat, entretien, assurances, carburants, stationnement).

Source : chiffres 2018 de l'Automobile Club Association 2018 pour une citadine essence roulant 8 600 km/an

E

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

O

- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille

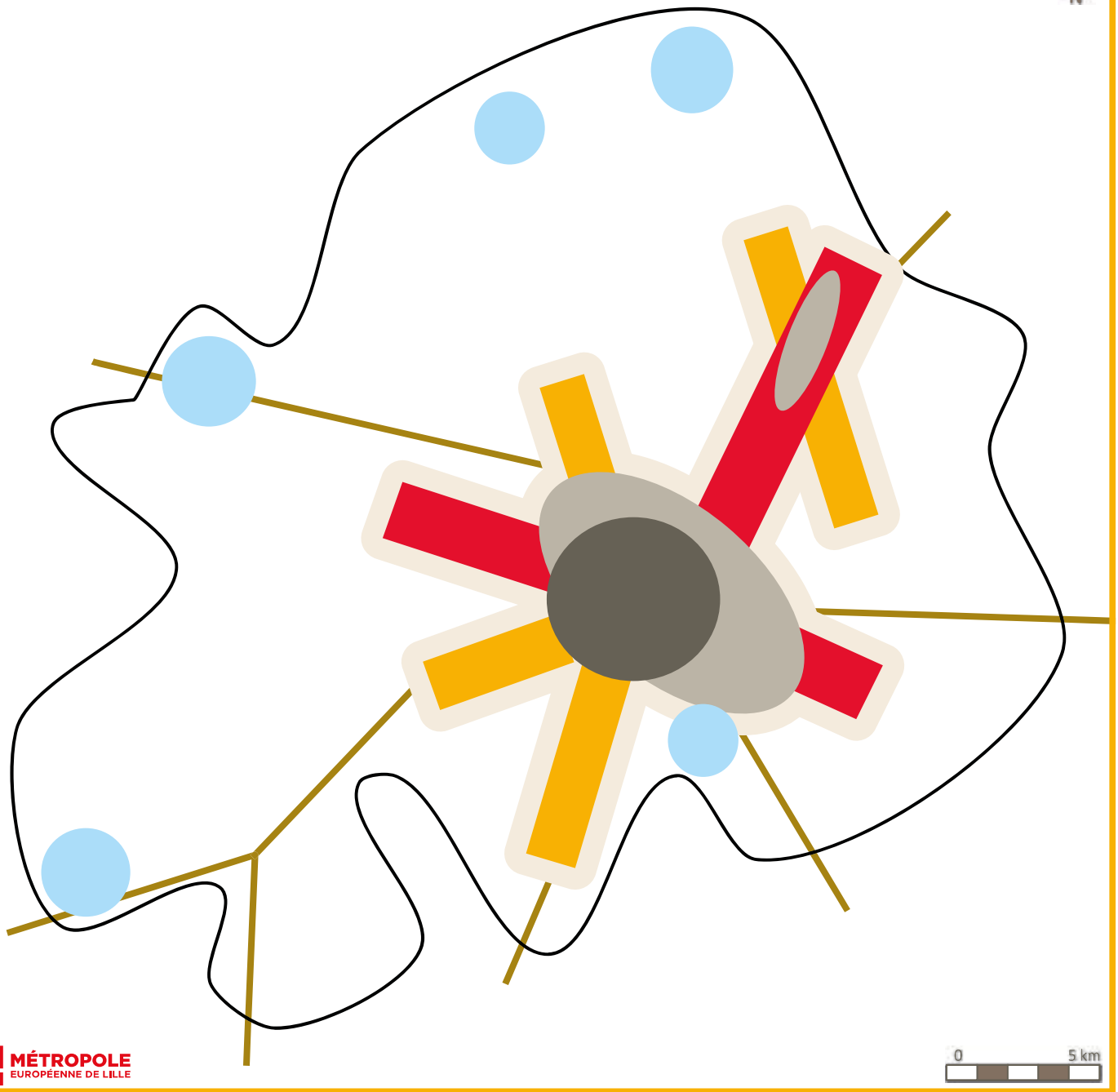
Partenaires : Région Hauts de France, AVERE, Ilévia, Fabrique des Mobilités, Communes, opérateurs privés d'autopartage

C

Mise en place en continu :
Les actions sur le stationnement des vélos, la tarification résidentielle du stationnement, les offres de mobilité alternatives à la possession de l'automobile tout comme le déploiement des bornes de recharges électriques dans les secteurs résidentiels, ont vocation à être mises en place en continu.

I ,

- Nombre d'usagers utilisant l'autopartage
- Nombre de stations autopartage et de véhicules labellisés
- Enquête mobilité certifiée CEREMA : part modale TC des seniors
- Composition du parc automobile sur la Métropole Européenne de Lille



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 **LE PLAN D'ACTION**

STRATÉGIE DE DÉPLOIEMENT D'UNE OFFRE DE SERVICE AUTOPARTAGE

offre de vehicule autopartage en secteur urbain dense

- secteur existant dont l'offre de service est à densifier
- secteur existant dont l'offre de service est à conforter
- secteur à investiguer avec une offre de service adaptée
- ligne de Train Régional

offre de vehicule autopartage en lien avec l'offre de Transport Collectif en Site Propre

- offre de service à développer autour des TCSP existants
- offre de service à développer autour de TCSP à venir

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

AXE II CRÉER DES CONDITIONS QUI INVITENT INDIVIDUELLEMENT ET COLLECTIVEMENT AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ AU BÉNÉFICE DE TOUS

Au delà d'inciter aux modes de déplacements alterna fs à la voiture, il convient également de favoriser sur le territoire métropolitain l'u lisa on de véhicules aux motorisa ons les moins émissives. Ainsi, la Métropole Européenne de Lille déploie plusieurs stratégies en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à e et de serre : les développements de l'électromobilité, du GNV et d'un écos st me territorial h drog ne renouvelable.

Les objec fs de mobilité du Plan De Mobilité visent à trouver une place à tous les modes de déplacements, car chacun d'entre eux a un r le à jouer dans le s st me de mobilité métropolitain qu'ils soient u lisés seuls, en intermodalité, ou en mul modalité. Ainsi, concernant la voiture par culi re, au delà d'une motorisa on peu émissive, l'objec f est de l'u liser dans son domaine de per nence avec un objec f de limita on de l'autosolisme. Le covoiturage cons tue à cet e et une réponse appropriée sur des mo ennes distances . C'est pourquoi la Métropole Européenne de Lille poursuit avec ses partenaires limitrophes l'implanta on d'aires de covoiturage. Pour développer le covoiturage et le bouquet de services de mobilité existants sur le territoire métropolitain, la MEL s'a achera à concré ser un s st me de mobilité servicielle : MaaS MaaS pour Mobilit as a Service pour perme re aux métropolitains de disposer de toutes les informa ons u les à leurs déplacements sur une plateforme unique intermodalité, mul modalité, bille que, services, etc. . Leur faire découvrir le champ des possibles en terme de mobilité métropolitaine est une invita on à changer de comportement sur des trajets de courtes ou mo ennes distances. En ce sens, la métropole s'inscrit dans une démarche de sensibilisa on et de communica on au long cours, pour apporter aux métropolitains des clés pour l'u lisa on des di érents services de mobilité, avec l'inten on d'inscrire le principe du bon mode pour le bon déplacement comme une ritournelle de la mobilité métropolitaine.

E

- ○ Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- ◉ Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- ○ Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- ◉ Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

O

- ◉ Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- ○ Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- ○ Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- ◉ Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- ◉ Développement des TC et modes actifs
- ◉ Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- ○ Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- ○ Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- ◉ Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- ◉ Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- ◉ Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Ac on 4 Soutenir et accompagner la muta on du parc automobile

Le Plan De Mobilité vise une réduction de 37 % des émissions de gaz à effet de serre en 2035 par rapport à 2016, pour les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements incluant ceux des personnes et le transport de marchandises, sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille.

Les différentes stratégies posées à la fois dans le cadre du PCAET de la Métropole Européenne de Lille adoptées en 2021 et dans ce Plan De Mobilité, s'inscrivent dans une forte« décarbonation » des mobilités à horizon 2035. Il s'agit de promouvoir le plus possible les alternatives à la voiture utilisée « seul » en développant la pratique de la marche à pied, du vélo et des transports collectifs ou encore du covoiturage en fonction des potentiels d'usagers, des distances à parcourir, et en développant y compris, le mode routier (voyageurs et marchandises) qui restera indispensable pour certains déplacements, au sein de certains territoires, et pour des personnes ayant certaines contraintes spécifiques, tout en se conformant aux ambitions nationales et européennes visant à promouvoir de nouvelles motorisations avec un meilleur bilan environnemental.

Pour atteindre ces objectifs très ambitieux, la Métropole Européenne de Lille s'appuiera en grande partie sur le renforcement des réseaux existants de transports collectifs et la création de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre (y.c. les projets de renforcement des services TER à court et moyen termes et à long terme de Services Express Métropolitains ou RER, pour les déplacements d'échanges), et sur les changements de comportements de mobilité, mais aussi les évolutions technologiques. Dans cette optique, la Métropole Européenne de Lille s'est positionnée au travers de différentes stratégies sectorielles :

- le développement de l'électromobilité sur son territoire : Dans un contexte d'évolutions réglementaires et technologiques qui verra notamment l'émergence d'une offre conséquente de recharge sur les parkings privés ouverts au public (notamment ceux des commerces), la Métropole Européenne de Lille s'est engagée dans une stratégie en faveur de l'électromobilité principalement axée sur les véhicules particuliers.

- des actions en faveur du développement du GNV : la stratégie en faveur du développement du GNV visera plus particulièrement le transport de marchandises, notamment pour les tonnages supérieurs à 3,5 tonnes et dans une moindre mesure les véhicules utilitaires légers. En ce qui la concerne, la Métropole Européenne de Lille, déjà engagée à travers la totalité de sa flotte de bus urbains fonctionnant au GNV ou Bio GNV, poursuivra la transition énergétique de cette flotte, vers des matériels roulants plus vertueux en matière de motorisation et de carburants.

- le développement d'un écosystème territorial hydrogène renouvelable: la Métropole Européenne de Lille a également identifié le développement de la filière hydrogène sur son territoire comme un levier important de la transition énergétique, en particulier pour la mobilité des véhicules lourds, encouragée par la stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné en France.

A . Soutenir et accompagner l'électri ca on du parc automobile

Depuis 2021, la Métropole Européenne de Lille s'est engagée dans une refonte de sa stratégie en faveur de l'électromobilité visant à faciliter l'accès à la recharge des véhicules électriques partout et pour tous.

En termes d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables (IRVE) à déployer et à exploiter sur l'espace public, la Métropole Européenne de Lille prévoit à horizon 2025 :

- **dans les communes de moins de 5 000 habitants,** de compléter le réseau de bornes installées par la Métropole Européenne de Lille entre 2016 et 2018, et de l'étendre aux communes intégrées depuis ces dates, à savoir, les communes d'Allennes-les-Marais, Annoeullin, Bauvin, Carnin et Provin ;
- **dans les communes de plus de 5 000 habitants,** le déploiement suivant en sachant qu'une « borne » est entendue comme comportant 2 « points de charge » :
  - 150 à 250 bornes pour les charges « résidentielles » notamment en complément des équipements privatifs dans les quartiers en tension et en déficit de garages ;
  - 40 à 60 bornes pour les charges « intermédiaires », à proximité d'aménités urbaines : quartiers commerçants, gares,… ;
  - 20 à 30 bornes « rapides » pour les besoins en itinérance, de longue distance à proximité de grands axes de circulation, ou encore des besoins spécifiques de professionnels : taxis, logistique urbaine, …

La stratégie de la Métropole Européenne de Lille s'appuie spécifiquement sur 3 volets :

- **accompagner les usagers et acteurs du territoire vers l'électromobilité** : la Métropole Européenne de Lille souhaite accompagner et inciter tous les acteurs métropolitains, particuliers, entreprises et communes à s'engager vers l'électromobilité, à promouvoir ou faciliter l'accès à des offres de recharge électrique dans le résidentiel et le privé « à destination ».
- **être exemplaire sur le patrimoine métropolitain** : la Métropole Européenne de Lille s'engage à répondre le plus efficacement possible et de manière exemplaire à l'obligation d'aménagement de bornes de recharge, prévue par la Loi d'Orientation des Mobilités, sur les parkings de plus de 20 places pour les équipements métropolitains ainsi que ceux de ses délégataires, que ce soit les sites ou équipements métropolitains, les parcs de stationnement en ouvrage, et les parcs relais afin d'offrir une offre de recharge complémentaire aux métropolitains.
- **développer les capacités de recharge dans l'espace public :** la Métropole Européenne de Lille organise à compter de 2023, via une concession de service et un opérateur privé, le déploiement d'un réseau de bornes de recharges sur l'ensemble du territoire pour permettre aux métropolitains d'accéder à un maillage de bornes à même de répondre aux enjeux actuels et à venir en matière d'usages et de besoins et proposer ainsi une offre de service pertinente à destination des habitants et usagers du territoire sur l'espace public, qui soit cohérente avec les autres solutions amenées à se développer par ailleurs, en particulier dans les espaces privés (habitations, bureaux, centres commerciaux,…).

En complément de ces 3 volets, la Métropole Européenne de Lille engagera des expérimentations à travers l'acquisition de bus électriques sur des lignes spécifiques. Ces expérimentations feront l'objet d'une évaluation pour en mesurer l'efficience. (cf. chap.2 - axe1 - Poursuivre la modernisation du réseau de bus).



Source : Métropole Européenne de Lille

B . Accompagner la conversion vers d'autres énergies alterna ves

Poursuivre la stratégie GNV engagée :

Le développement du GNV s'inscrit dans le contexte d'un renforcement des exigences réglementaires marqué par l'adoption de la directive européenne n°2014/95/UE, dite AFI (Alternative Fuels Infrastructures), qui entérine le déploiement dans chaque État membre d'infrastructures pour les carburants de substitution (électricité, hydrogène ou gaz naturel). Dans un contexte de forte décarbonation et de la fin de commercialisation des véhicules essence et diesel à l'horizon 2040, le développement du GNV revêt un triple enjeu pour la Métropole Européenne de Lille :

- **patrimonial** avec la valorisation des infrastructures gazières métropolitaines (depuis 2015, la Métropole Européenne de Lille dispose de la compétence de distribution publique de gaz naturel. Elle est donc propriétaire d'un réseau de plus de 3 900 km qui dessert l'ensemble des communes membres).
- **environnemental** avec une limitation des impacts liés à l'usage de ce carburant : la Métropole Européenne de Lille est déjà engagée concrètement dans cette voie puisque l'intégralité de la flotte de bus urbains, soit 428 véhicules, est motorisée en GNV et ce

depuis 2013. Le réseau bus urbain de la Métropole Européenne de Lille est le seul aujourd'hui à être complètement exploité par des bus motorisés au GNV en France. En outre, les bus rechargés au dépôt bus de Sequedin bénéficient d'une part significative de bioGNV produit par le Centre de Valorisation Organique. Enfin, les réglementations de plus en plus exigeantes en la matière vont favoriser l'essor de cette filière.

- **économique** en favorisant l'accès à un carburant compétitif et adapté pour les transporteurs implantés sur le territoire métropolitain et au-delà.

La Métropole Européenne de Lille entend poursuivre le plan d'action qu'elle a initiée depuis 2017 et qui vise à l'émergence d'un véritable écosystème GNV et Bio-GNV sur son territoire.

Il est ainsi envisagé de :

Développer les di érentes o es de véhicules fonc onnant au GNV ou bioGNV pour :

- les bus urbains de transport collectif
- les bennes à ordures ménagères
- les véhicules des services métropolitains et communaux
- les véhicules de plus de 3,5 T des entreprises de transport de marchandises et de personnes, voire à terme les véhicules utilitaires à travers le lancement de l'appel à projet porté par la Métropole Européenne de Lille.

Favoriser le développement de sta ons d'avitaillement de sta ons GNV GNC :

- par l'accompagnement des investisseurs potentiels dans la recherche de fonciers disponibles et compatibles
- par la mutualisation de certaines stations d'avitaillement actuellement réservées aux bus des transports collectifs métropolitains.

Développer la li re h drog ne sur le territoire

La Métropole Européenne de Lille a pour ambition de devenir un territoire engagé en matière d'hydrogène renouvelable et de s'inscrire également dans une démarche énergétique innovante comme précédemment avec sa position de collectivité pionnière en France avec l'alimentation des premiers bus à partir de biométhane produit par une station d'épuration. À cet effet, l'objectif est de créer un écosystème territorial en matière d'hydrogène, qui passera par la production d'une station d'hydrogène renouvelable et l'achat de véhicules adaptés pour le parc de véhicules de la Métropole Européenne de Lille. Ainsi l'équipement en bus et en bennes à ordures ménagères de la Métropole Européenne de Lille s'inscrira dans un mix énergétique. La première étape de la mise en œuvre de cette stratégie en matière d'hydrogène est la création sur les communes de Sequedin et de Lomme de la station de production et de distribution d'hydrogène renouvelable alimentée avec l'électricité produite par le Centre de Valorisation Energétique. Ensuite après la mise en service de la station, 42 bus et 5 bennes hydrogène seront mis en circulation de façon échelonnée progressivement sur deux ans.

Pour la mise en œuvre opérationnelle de l'écosystème hydrogène sur le territoire métropolitain va être créée la société HYLEOS (Société par Actions Simplifiée) en partenariat avec ENGIE.

E

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre

O

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Région Hauts-de-France, communes, opérateurs de charge, futur concessionnaire, AVERE, GIREVE, ENEDIS, enseignes de distribution

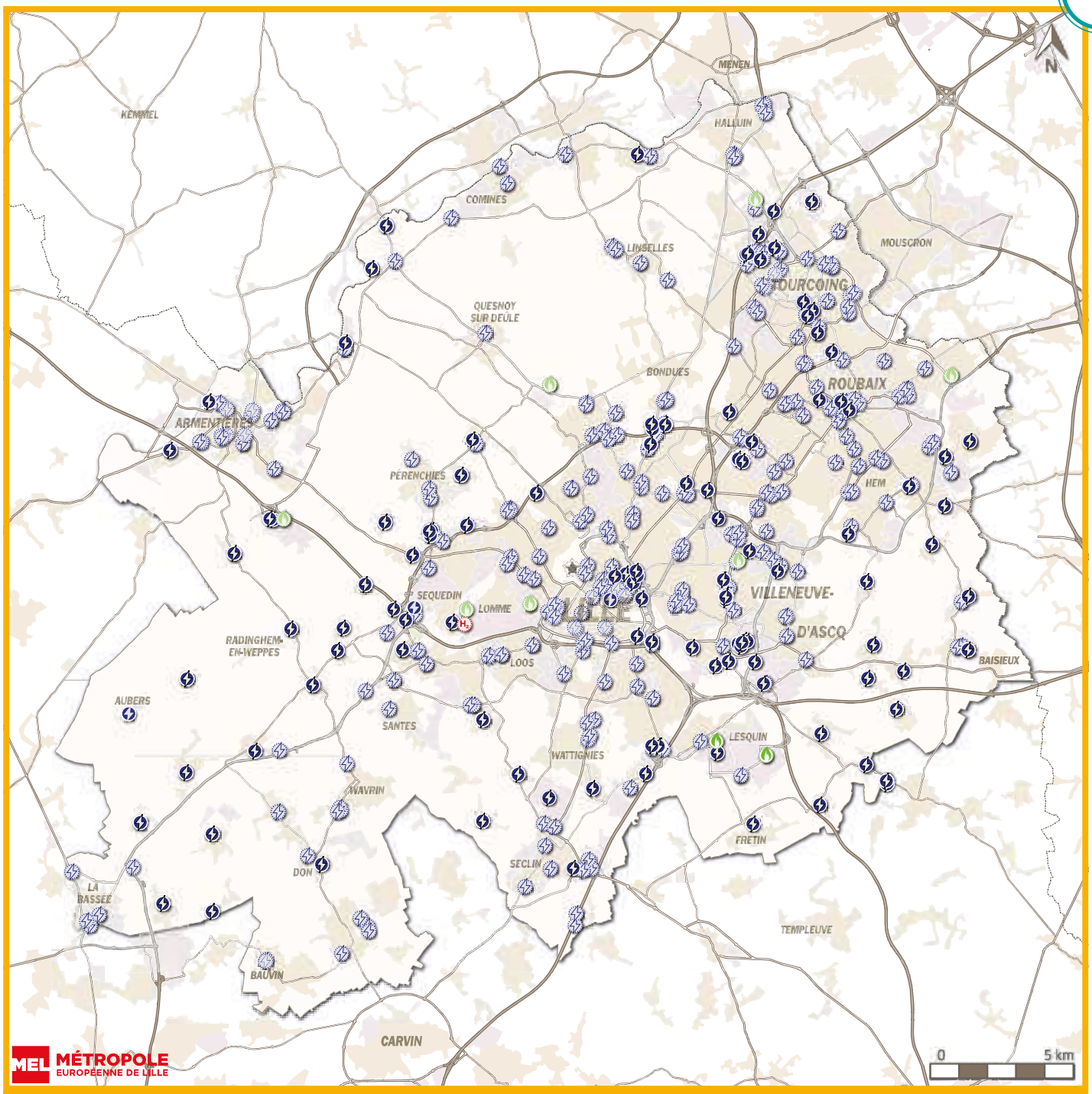
C

Mise en place en continu :

- Soutenir et accompagner l'électrification du parc automobile
- Accompagner la conversion vers d'autres énergies alternatives

I ,

- Nombre et type de bornes sur espace public/ hors espace public
- Nombre d'abonnés et usagers des IRVE
- Nombre de charges
- Consommation électrique des charges effectuées
- Nombre de stations GNV/BioGNV aménagées



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 **LE PLAN D'ACTION**

SITES DE RECHARGEMENT "BAS CARBONE"
POUR VÉHICULES À MOTORISATION ÉLECTRIQUE, GAZ OU HYDROGÈNE

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

frontière franco- belge

tissu urbain
zone industrielle ou commerciale

source : Corine Land Cover 2018

réseau de voirie
- voirie structurante
- voirie principale
- voirie secondaire

source : Open Street Map 2021

À l'horizon 2035, le Plan De Mobilité vise une réduction de 37% par rapport à 2016 des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements des personnes et au transport de marchandises. Pour atteindre ces objectifs très ambitieux, la Métropole Européenne de Lille devra promouvoir une mobilité "bas carbone". Cette nécessaire transition induit la mise à disposition sur le territoire de 3 types d'énergies : l'électricité, le gaz naturel et également l'hydrogène, qui apparaît comme une technologie prometteuse.

OFFRE DE RECHARGEMENT POUR LES VÉHICULES

à motorisation électrique
- site existant (*source : data.gouv, janvier 2022*)
- site à aménager, à étudier ou potentiel

à motorisation gaz naturel
- site existant
- site à aménager, à étudier ou potentiel

à motorisation hydrogène
- H_2 à venir

La stratégie électromobilité est principalement axée sur les véhicules particuliers. Le territoire bénéficiera d'une offre conséquente de recharge sur les parkings privés ouverts au public (concessionaires automobiles et surfaces commerciales) et dans les stations-services. Les parkings publics et certaines places de stationnement sur voirie seront également équipés.

La stratégie de développement de l'offre en gaz naturel visera plus particulièrement le transport de marchandises et les bus urbains.

La stratégie en matière d'hydrogène vise la création sur les communes de Sequedin et de Lomme d'une première station de production et de distribution d'hydrogène renouvelable alimentée avec l'électricité produite par le Centre de Valorisation Energétique.

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

Action 5 Inciter des usages partagés de la voiture particulière : développer la stratégie métropolitaine de covoiturage

Le développement du covoiturage permet une réduction directe des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en diminuant le nombre de véhicules en circulation et celui des trajets effectués, avec un potentiel théorique très fort au vu des taux d'occupation des véhicules actuels et a priori un rapport coûts sur impacts, favorable. En ce sens, sa pratique intensive peut permettre de contribuer à l'atteinte des objectifs du Plan Climat Air Énergie Territorial et du présent plan de mobilité.

En permettant de réduire le nombre de véhicules, il permet de réduire la congestion automobile en particulier aux heures de pointe, pour les déplacements domicile-travail et faciliter ainsi l'accessibilité du territoire.

Il permet, d'une part, de réduire les coûts liés aux déplacements pour les ménages et usagers à travers le partage des frais, et d'autre part, à travers le développement du Forfait Mobilité Durable issu de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), via la mise en place du registre de preuve de covoiturage et du Titre Mobilité dont l'objectif est de faciliter la prise en charge des frais de déplacements des salariés par leur employeur, et accélérer le recours aux mobilités actives et durables.

Cet objectif de réduction du nombre de véhicules en circulation, doit s'articuler avec d'autres actions et incitations de la politique de mobilité métropolitaine, qui proposent un usage différent de la voiture ou à la faveur du report modal : autopartage, télétravail, mobilités actives, transports collectifs…

Enfin, le système covoiturage doit, à terme, être intégré à un service de mobilité global de la Métropole Européenne de Lille, dans une logique d'intégration d'un futur MaaS, s'il veut devenir efficace et se développer à une plus grande échelle géographique, tel que le bassin de vie incluant les territoires du bassin minier, la Flandre proche et les territoires belges frontaliers.

La Métropole Européenne de Lille s'est engagée depuis plusieurs années dans des actions concrètes, qu'elle a souhaité intensifier depuis 2019, pour développer des projets et la pratique du covoiturage sur son territoire.

La concrétisation de ce plan d'actions en faveur du covoiturage, porte sur plusieurs axes principaux :

- la mise œuvre d'un schéma d'aménagement d'aires de covoiturage sur l'ensemble de la Métropole Européenne de Lille ;
- une communication large auprès du grand public et des entreprises afin de valoriser les solutions et les actions mises en œuvre en matière de covoiturage et d'inciter à sa pratique ;
- l'émergence de nouvelles démarches incitatives en s'appuyant sur les mesures issues de la Loi d'Orientation des Mobilités (Forfait Mobilités Durables, voies réservées au covoiturage sur certains axes routiers, subventionnement des trajets, …). Ces dispositions doivent permettre de contribuer aux objectifs de mobilité fixés par le Plan De Mobilité et le PCAET en particulier, en matière de lutte contre la pollution et la congestion routière, d'accompagnement aux changements de comportement de mobilité mais également afin d'améliorer « la mobilité de tous et partout » ;
- la mise à disposition d'outils et de services numériques dédiés facilitant la connaissance de l'offre de covoiturage et la mise en relation entre les usagers.

Pour intensi er son ac on en ma re de covoiturage, la Métropole Européenne de Lille propose un plan d'ac ons visant à développer la pra que en s'appu ant sur les évolu ons introduites par la Loi d'Orienta ons des Mobilités, et en définissant clairement au sein d'un écosystème local et partenarial, son intervention en matière d'incitation, de services proposés et de communication, **en par culier pour les déplacements domicile travail.** Au-delà de la prise en compte des trajets de courte distance (environ 10 km) pour les déplacements intra-métropolitains, il s'agira également de prioriser les actions sur les trajets de moyenne distance (< 80 km) dont les impacts en matière d'émissions de Gaz à Effet de Serre sont considérés comme les plus importants, du fait de la longueur des déplacements réalisés. En conséquence, l'action de la MEL en matière de covoiturage, est à envisager au-delà de son périmètre géographique et nécessitera d'engager des logiques de partenariats avec les territoires faisant partie de son bassin de vie, mais également avec la Région Hauts-de-France en tant que cheffe de file en matière de mobilité, dans le cadre des futurs contrats opérationnels de mobilité, et avec les départements en application de leur politique incitative respective. Ces nouvelles orientations s'appuient sur les ambitions définies depuis 2019, et font l'objet d'une nouvelle feuille de route qui s'affirme à travers 4 volets d'actions :

A . Compléter les équipements et les services dédiés à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille

Pour faciliter la pratique du covoiturage, des infrastructures et des équipements spécifiques doivent être aménagés au sein du territoire métropolitain pour la rendre attractive. Certains parkings relais (P+R) sont déjà pourvus de quelques places de covoiturage. Il s'agira, dès lors, 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.

Le maillage des aires de covoiturage au sein de tous les territoires de la Métropole Européenne de Lille (Lys, Weppes, Couronne Sud, Nord-Est, etc.), en partenariat avec les communes et les entreprises (exemples de conventions signées avec les partenaires privés d'Auchan et de Décathlon), doit également être poursuivi et s'intensifier.

B . Étendre les ac ons au delà de l'échelle métropolitaine

Selon une approche de gouvernance interterritoriale élargie (agglomérations de Lens Liévin Hénin Carvin, de Valenciennes, etc.), des démarches de collaboration et de coordination, à l'image du projet coopératif « PEV'MEL » pour la mise en œuvre de ligne de covoiturage virtuelles

LE SAVIEZ VOUS ?

Pour un salarié habitant à 30 km de son lieu de travail, le covoiturage quotidien avec un collègue, en alternant le véhicule, lui fait économiser près de 2000 € par an

Source : Ministère de la transition écologique

avec la Communauté de Communes Pévèle Carembault (C.C.P.C), sont à développer avec les territoires limitrophes de la Métropole Européenne de Lille, et ceux avec lesquels les échanges quotidiens de flux sont conséquents.

Ces collaborations pourront également bénéficier de la coordination avec la Région Hauts-de-France. En effet, dans le cadre de la LOM, la Région et les Autorités Organisatrices de Mobilité peuvent élaborer conjointement un **schéma de développement des aires de covoiturage** afin de faciliter et développer les usages partagés des véhicules motorisés, dans un souci de cohérence et de complémentarité en matière de principes d'aménagement, de politiques d'incitations et de communication.

Les départements sont également des collectivités territoriales impliquées dans des démarches pro-actives en faveur du covoiturage, qu'il serait utile d'associer à ces démarches de coopération extra- territoriales.

C . Clari er le volet serviciel et les disposi fs incita fs, expérimenter de nouveaux services et les intégrer au futur MaaS métropolitain

En terme de services numériques, il s'agit de proposer une offre de service covoiturage en adéquation avec le bassin de mobilité du territoire. Dans ce cadre, l'opportunité de contractualiser avec un ou des opérateurs privés, doit être étudiée. Par ailleurs, il conviendra de définir une bonne articulation, ou d'opérer un choix stratégique entre deux solutions institutionnelles actuellement disponibles sur le territoire métropolitain. L'une est portée par le concessionnaire de transport public métropolitain, via « Ilevia covoiturage », et l'autre est pilotée et animée par Hauts-de-France Mobilités via « passpasscovoiturage ».

Afin d'appréhender la relation avec les services de mise en relation, l'ouverture complète des données issues du Registre de Preuves de Covoiturage (RPC) permettra d'évaluer l'opportunité par la Métropole Européenne de Lille d'engager des mesures de subventionnement des trajets pour les passagers et/ou les conducteurs, via la certification des déplacements en covoiturage. L'opportunité de mise en œuvre d'une politique incitative basée sur une approche de subventionnement devra être mise au regard des impacts générés par la mise en œuvre de voies réservées (VR2+) sur les axes routiers

structurants couplée aux aménagements de places dédiées au sein des aires de covoiturages et parcs de stationnement qu'ils soient publics (y compris parcs-relais) et privés. En effet, ces aménagements permettront une réduction du temps de parcours moyen des trajets des usagers, et auront un impact direct pour inciter ces derniers à pratiquer le covoiturage ou à changer de mode de déplacement. Ainsi, le développement de voies dédiées au covoiturage sur le réseau routier desservant le territoire métropolitain (A1, A22, A25, RM700) et la mise en place de systèmes de contrôles, permettront de rendre ce mode plus efficace et attractif, rendant ainsi une politique de subventionnement superflue.

Enfin, les approches servicielles en matière de covoiturage sont à mettre en résonnance avec les actions d'incitation ou de coercition de l'usage « autosoliste » de véhicules motorisés, telles que l'Ecobonus Mobilité d'une part et la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions d'autre part.

Par ailleurs, des expérimentations relatives aux différents modes de covoiturage sont à envisager ou à coordonner comme, par exemple, les lignes de covoiturage spontanées, le covoiturage avec réservation et l'autostop courte distance (déjà initiés par quelques communes) qui peuvent aider à faciliter la pratique pour les usagers.

L'ensemble des aménagements des offres et des services qui pourront être proposés à terme et à ces différentes échelles, devront s'intégrer dans une logique de mobilité servicielle, dans un futur MaaS métropolitain œuvrant à l'échelle du bassin de vie (intermodalité, multimodalité, billettique, services, etc.) pour compléter et rendre plus lisible l'offre de services.

D . Mener des ac ons de communica on, d'informa on et de sensibilisa on

Le développement du covoiturage doit s'accompagner d'une forte communication. En matière de pratique de covoiturage sur les trajets des actifs, cette communication doit s'organiser auprès des établissements (administrations, entreprises) et autour des dispositifs existants tels que le Forfait Mobilités Durables (FMD) et les Certificats d'Économie d'Énergie (CEE). Elle doit aussi se réaliser de manière complémentaire entre la Métropole Européenne de Lille où travaillent certains usagers pendulaires, et les territoires voisins où ces derniers résident.

Le rôle des communes en tant que collectivités de proximité, ont un rôle primordial de relais locaux de communication et d'incitation auprès des habitants et des employeurs. Elles pourraient par exemple envisager la possibilité de faire bénéficier les covoitureurs d'emplacements réservés pour le stationnement dans le cadre d'un processus de labellisation (recensement, identification, valorisation, contrôle) qui pourrait être envisagé.

La valorisation du covoiturage pourra continuer à s'appuyer sur les actions menées en faveur des changements de comportement de mobilité notamment lors du Challenge de la Mobilité Hauts-de-France organisé chaque année par la CCI Grand Lille et Déclic Mobilités, mais également dans le cadre de l'accompagnement des employeurs dans leurs démarches de Plan de Mobilité Employeur (PDME) et RSE.

E

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre

O

- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : collectivités, communes, État, Région Hauts-de-France, Départements, Hauts de France Mobilités, opérateurs privés

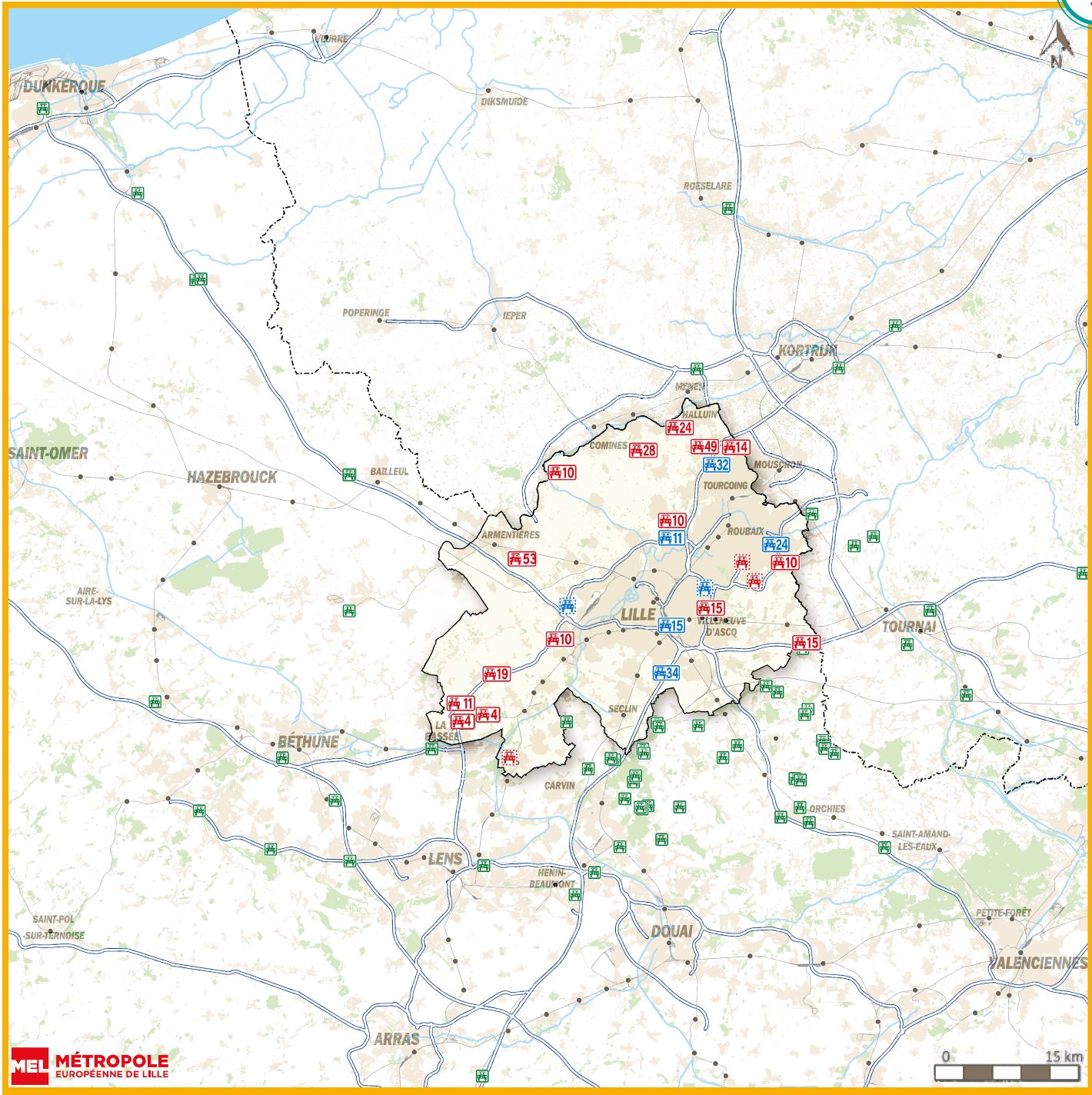
C

Mise en place en continu :
- Compléter les équipements et les services dédiés à l'échelle de la MEL
- Étendre les actions au-delà de l'échelle métropolitaine
- Mener des actions de communication, d'information et de sensibilisation

2023-2025
- Clarifier le volet serviciel et les dispositifs d'incitatifs, expérimenter de nouveaux services et les intégrer au futur MaaS métropolitain

I ’

- Nombre d'aires et de places aménagées
- Nombre et caractéristiques des covoitureurs



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 **LE PLAN D'ACTION**

STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE DE COVOITURAGE

Le développement du covoiturage permet une réduction directe des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en diminuant le nombre de véhicules en circulation et celui des trajets effectués, avec un potentiel théorique très fort au vu des taux d'occupation des véhicules actuels et à priori un rapport coûts sur impacts, favorable.

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

frontière franco- belge
tissu urbain
espace boisé
rivière, canal
voirie principale
train régional, gare, halte

sources : Corine Land Cover 2018, Open Street Map 2021

aires de covoiturage sur le territoire Métropolitain

gestion Métropole Européenne de Lille
- aire existante et nombre de places proposées
- aire programmée ou en cours d'aménagement

partenariat
- aire existante et nombre de places proposées
- aire programmée ou en cours d'aménagement

aire de covoiturage aménagée en dehors du territoire métropolitain

Pour intensifier la promotion du covoiturage, la Métropole Européenne de Lille propose un plan d'actions s'appuyant sur les évolutions introduites par la Loi d'Orientations des Mobilités, et définissant clairement au sein d'un écosystème local et partenarial, son intervention en matière d'incitation, de services proposés et de communication, en particulier pour les déplacements domicile-travail.

L'action en matière de covoiturage est à envisager à une échelle géographique élargie, et nécessitera d'engager des partenariats entre territoires y compris celui de la Métropole Européenne de Lille, les départements du Nord et du Pas-de-Calais et la Région Hauts de France.

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

Action 6 — Initier un système de services de mobilité

La mobilité servicielle (appelée MaaS pour Mobility as a Service) se développe en France grâce aux avancées technologiques et règlementaires. Celle-ci vise à changer les approches classiques des solutions de mobilité, fortement ancrées dans la possession de sa propre solution de transport et sur les infrastructures à développer. Elle doit permettre le basculement dans une nouvelle ère visant à se voir proposer de façon fluide et accessible une solution de transport efficace et minimisant son impact environnemental pour se déplacer d'un point A à un point B, un jour donné, à un horaire donné, pour un coût déterminé. Le MaaS se positionne, à terme, comme l'outil indispensable et fédérateur d'une mobilité durable et intelligente à l'échelle d'un territoire. Il a vocation à créer du lien et de la fluidité entre toutes les politiques de mobilité en proposant des services facilement lisibles et accessibles à l'habitant ou à l'usager du territoire.

Les services développés dans le cadre d'un MaaS ont une portée nécessairement systémique et regroupent plusieurs champs d'actions en matière de mobilité et de numérique :

- accès aux informations des différents services de mobilité : information voyageur, calculateur d'itinéraires, etc ;
- système de paiement et de réservation : billettique dématérialisée ;
- renforcement de l'intermodalité et de la multimodalité : diversité des offres et des modes de transports proposés, intégration des offres d'opérateurs privés, interopérabilité des offres publiques…

Ainsi, le MaaS porte pour ambition de structurer l'accès aux offres de mobilité d'un territoire afin de les rendre plus accessibles et intégrées pour l'usager. Sa portée dépasse le champ des transports collectifs et concerne à la fois les autres modes de déplacements (modes actifs, covoiturage, autopartage, …) et les services associés (recherche d'itinéraire, stationnement, autopartage, accès aux bornes de recharges électriques, billettique, …).

Parmi les enjeux majeurs du MaaS se trouvent en particulier, l'amélioration de la qualité du service offert à la masse d'usagers déjà impliqués dans les modes de transports alternatifs à l'automobile utilisée « seul » à travers notamment l'usage des transports collectifs urbains, mais également la fluidité indispensable aux changements de comportements de mobilité pour orienter de nouveaux usagers vers des mobilités moins émissives afin de répondre aux objectifs environnementaux du Plan Climat Air Energie du Territoire (PCAET) métropolitain et du présent Plan de Mobilité (PDM). Par ailleurs, la Métropole Européenne de Lille s'est engagée dans un chantier de « péage inversé » appelé Ecobonus Mobilité inspiré de différentes expériences néerlandaises, dont celle de Rotterdam. Ce projet vise à accompagner les automobilistes empruntant les axes autoroutiers structurants durant les heures critiques dans un objectif de réduction des phénomènes de congestion situés en entrée d'agglomération. Ce projet rejoint les objectifs d'incitation aux changements de comportements de mobilité et vise à valoriser l'usage des transports en commun, du covoiturage, du TER, du vélo, le décalage d'horaires ou encore le télétravail. Il s'appuie sur des technologies de lecture automatique de plaques d'immatriculation et sur un dispositif numérique pour contrôler et accompagner les participants du programme.

La stratégie métropolitaine pour concrétiser un système de MaaS sur son territoire a fait l'objet d'une délibération en décembre 2021 et dont les grands principes sont rappelés ici. Ces principes ont pour objectif de permettre un développement en cohérence avec les objectifs de la politique de mobilité métropolitaine. Cette stratégie est construite en deux temps : une première étape, de court terme, vise à structurer le volet d'offres publiques au sein de la concession de service public de transports ; une seconde étape s'échelonnera entre les moyens et longs termes afin d'élargir les offres de mobilité ainsi que le périmètre géographique applicatif du MaaS.

A . Développer à court terme un s st me de MaaS métropolitain centré sur la concession de service public de Transport, a n de toucher rapidement un maximum d'usagers

Pour poser les bases du MaaS métropolitain, la Métropole Européenne de Lille a missionné Ilévia à travers la concession de service de transports publics, pour la réalisation d'un premier pilier du MaaS. Ce projet comprendra les éléments structurants suivants :

Me re en place un compte mobilité unique afin de permettre une connexion entre les comptes usagers Ilévia concernés par les différents volets de la Concession de Service Public (CSP) de Transports (TCU, V'Lille…) et rendre plus flexible l'accès aux différents services. Ce compte mobilité unique représentera un préalable à l'intégration des services tiers, hors CSP.

Développer des modalités d'achat de tres simpli ées et une personnalisa on des o res. La souscription d'abonnements, adaptés au profil usager de chacun, et l'achat de titres en ligne seront rendus possibles par ce biais.

Consolider la mul plica on des possibilités o ertes à l'usager en ma re de bille que : développement d'une carte PassPass dématérialisée, généralisation du M-Ticket et des achats via Apple Pay,

Procéder à une intégra on progressive de services de mobilité supplémentaires pour l'usager. Cette intégration comprendra de manière non exhaustive, les fonctionnalités de personnalisation des trajets, de suivi des horaires de bus en temps réel, d'intégration du transport sur réservation, du covoiturage et de l'autopartage.

Au-delà des intégrations de services liés à la concession de services Transports Publics, l'architecture numérique devra permettre d'intégrer des services privés et, prioritairement, l'intégration du stationnement en ouvrage dont la Métropole Européenne de Lille concède également l'exploitation. L'objectif poursuivi doit permettre de cibler les usagers automobilistes et ainsi décloisonner ces services dans une logique d'accès global à l'offre de mobilité.

B . À mo en et long termes, élargir les o res et préparer un MaaS à l'échelle du bassin de mobilité de la métropole

Afin que le système de mobilité servicielle de la Métropole Européenne de Lille puisse servir les objectifs en matière de mobilité et de décarbonation des transports, celui-ci devra se développer à l'échelle du bassin de vie afin d'englober les pratiques des déplacements des usagers résidants dans d'autres territoires voisins de la Métropole Européenne de Lille. Se faisant, plusieurs pistes de travail ont été identifiées :

Proposer d'intégrer des o res publiques et privées, parfois au delà des fron res métropolitaines (TER, covoiturage…) sur la base de standards communs en mettant en œuvre des contrats qui fixeront un cadre pour les partages de responsabilité, de recettes ou encore qui définiront des contreparties attendues en matière de partage de données,

Interfacer le s st me serviciel développé par Ilévia avec d'autres s st mes de MaaS (centrale PassPass, systèmes privés),

Me re en uvre des fonc onnalités de référencement et d'acc s à des disposi fs d'aides à la mobilité (aides en faveur de publics fragiles ou en situation d'insertion professionnelle, aides diverses à la mobilité durable…),

Dé nir une démarche qualité et d'évalua on en con nu de la plateforme MaaS dans un objectif d'efficacité dans le parcours clients et d'attractivité pour les nouveaux usagers.

C . Un engagement en faveur d'une mobilité servicielle basée sur une approche numérique responsable

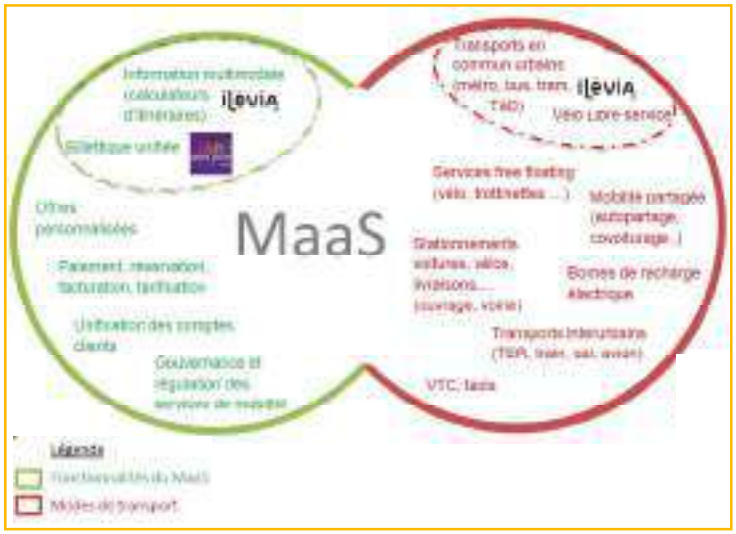
Les enjeux du MaaS sont intimement liés aux questions numériques et aux interrogations existant dans ce domaine. Ainsi, la Métropole Européenne de Lille s'engage sur plusieurs principes :

Procéder à la mise en place d'un processus de récolte des données de mobilité des services de la Métropole Européenne de Lille et de ses concessionnaires, à des fins de publication sur la plateforme OpenData de la Métropole Européenne de Lille et sur le Point d'Accès National. Ce travail permettra d'alimenter les divers services numériques d'informations publics et privés avec des données fiables et à jour afin de mieux informer les usagers,

- **Intégrer dans les futurs contrats signés avec des opérateurs de mobilité** (parkings en ouvrage, opérateurs en free-floating, …) des clauses relatives au partage de données d'information et d'exploitation dans des standards prédéfinis et à la mise en place de fonctionnalités permettant l'intégration des offres au sein du MaaS,

- **S'assurer que la propriété, la gouvernance et la sécurité des données soient conformes aux diverses r glementa ons** en matière de souveraineté numérique et d'anonymisation.

Enfin, la Métropole Européenne de Lille devra porter une vigilance sur ces questions dans le cadre de la vente de titres de transports en commun comme prévu par la Loi d'Orientation des Mobilités, dont les conditions exactes restent encore à définir.



Source : Métropole Européenne de Lille

D . Me re en uvre l'Ecobonus Mobilité

Le projet d'Ecobonus mobilité 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 à des horaires définis. L'objectif de ce programme est double : **il vise à réduire les phénom nes de conges on rou re en entrée d'agglomér a on aux heures de pointe du ma n** (entre 7h et 9h) **et du soir** (entre 16h30 et 18h30) et à accompagner les usagers vers des mobilités plus vertueuses.

Le programme, ayant déjà fait l'objet d'une consultation, comprend une tranche ferme de réalisation sur les autoroutes A1 et A23, une première tranche optionnelle sur l'autoroute A25 et la RN41, et une seconde tranche optionnelle sur l'A22 et l'autoroute A1 une seconde fois.

Le projet prévoit de rémunérer les automobilistes participants à hauteur de 2€ dans la limite de 80€/mois par trajet à la condition d'avoir effectivement changé leur pratique de déplacement. Le dispositif s'applique sur une durée d'un an par participant et prévoit un contrôle par un système de boitier connecté au véhicule.

Le dispositif prévoit enfin de proposer un accompagnement pour conseiller au mieux les participants dans leur changement de comportement de mobilité. Ce dispositif d'accompagnement devra être produit en lien avec l'écosystème de mobilité local et idéalement pouvoir s'appuyer sur les différents chantiers de partage de données mobilité ou encore sur le MaaS métropolitain.

E

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

O

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : ilévia, Hauts-de-France Mobilités, Fabrique des Mobilités, Cerema, opérateurs de mobilités

C

Mise en œuvre en continu
- Un engagement en faveur d'une mobilité servicielle basée sur une approche numérique responsable

Avant 2025
- Développer à court terme un système de MaaS métropolitain centré sur la concession de service public de Transport, afin de toucher rapidement un maximum d'usagersMettre en œuvre l'Ecobonus Mobilité

2025-2035
- A moyen et long termes, élargir les offres et préparer un MaaS à l'échelle du bassin de mobilité de la métropole

I ,

- Nombre d'usagers inscrits sur les plateformes MaaS et participants à l'Ecobonus,
- Nombre de comptes Mobilité Unique (CMU)

Ac on — Sensibiliser et concerter pour promouvoir les modes les moins emissifs

Susciter de nouvelles habitudes de mobilité chez les métropolitains est un exercice de pédagogie, nécessitant des arguments objectivés et des infrastructures confortables et sécurisées. En effet, impulser un changement de représentation sur les modes de déplacement suppose de se confronter à des freins ou des barrières psychologiques, parfois solidement ancrés.

Promouvoir les modes alternatifs ne signifie pas qu'on oppose les modes ; on peut être tour à tour piétons, cyclistes, conducteurs…, suivant la distance à parcourir et le motif de déplacement. Ainsi chacun peut participer à une mobilité durable sur certains trajets, en empruntant :

- Un mode actif qui fait appel à l'énergie musculaire : la marche à pied, le vélo (personnel ou en libre-service), la trottinette classique, les rollers, le skate…
- Les transports collectifs associés à la marche à pied.
- Un engin de déplacement personnel : trottinette classique ou électrique, monoroue, gyro-roue, gyropode, overboard, segway…
- Les nouveaux services de mobilités qui proposent des offres en libre-service de vélos et trottinettes électriques,
- Ou les services de transport partagés : l'auto-partage ou le covoiturage.

La distance et la durée du trajet sont des éléments clés pour se projeter dans des nouvelles pratiques : en 15 minutes on réalise un kilomètre en marchant et plus de trois kilomètres en vélo. Or 3 kilomètres, c'est la distance moyenne réalisée pour 60% des trajets effectués par les métropolitains (source Enquête Ménages 2016), et un trajet de moins de 3 kilomètres effectué en voiture est 2 fois plus polluant qu'un trajet de plus grande distance.

Pour identifier les leviers au changement de comportement de mobilité, la concertation des usagers et des territoires où l'on constate des reports modaux nombreux et un usage massif des voitures, peut permettre d'identifier des actions prioritaires au plus proche des besoins des métropolitains. De plus, pour informer les métropolitains sur les enjeux et les bienfaits de ces modes, la communication récurrente sur l'offre existante est une action essentielle, accompagnée d'opérations événementielles ponctuelles pour multiplier les canaux de diffusion.

A . Concerter les habitants et les acteurs du territoire sur leurs besoins pour adapter leur comportement

Recueillir l'expression des citoyens permet de replacer le curseur au centre des usages quotidiens et des besoins réels des habitants en termes de mobilité durable. La concertation offre l'opportunité de partager et d'imaginer des solutions avant d'agir dans un cadre défini et définitif. Elle permet aussi d'anticiper différentes problématiques qui pourraient se poser et d'enrichir les propositions. La Métropole Européenne de Lille regroupe 95 communes situées aussi bien dans l'urbain, le péri-urbain ou le rural, dont les besoins de mobilité sont donc très diversifiés et pour lesquelles les moyens à mettre en œuvre sont à adapter.

Pour favoriser des temps d'échanges sur le sujet des changements de comportement de mobilité, il sera intéressant d'utiliser, de façon distincte ou complémentaire, deux méthodes :

Une technique de concerta on classique pour solliciter des éléments de diagnostic auprès des citoyens en s'appuyant sur des propositions concrètes réfléchies au préalable.

- Et/ou **une méthode de design de poli ques publiques,** afin de concevoir de façon participative des prototypes (design d'objet, design digital, design de service, design graphique...), de les expérimenter et les évaluer pour un éventuel déploiement.

B . Trouver le bon angle de communica on pour promouvoir et sensibiliser à l'usage des modes les moins émissifs

La mobilité durable revêt de nombreux enjeux transversaux à la croisée de nombreuses politiques métropolitaines en matière :

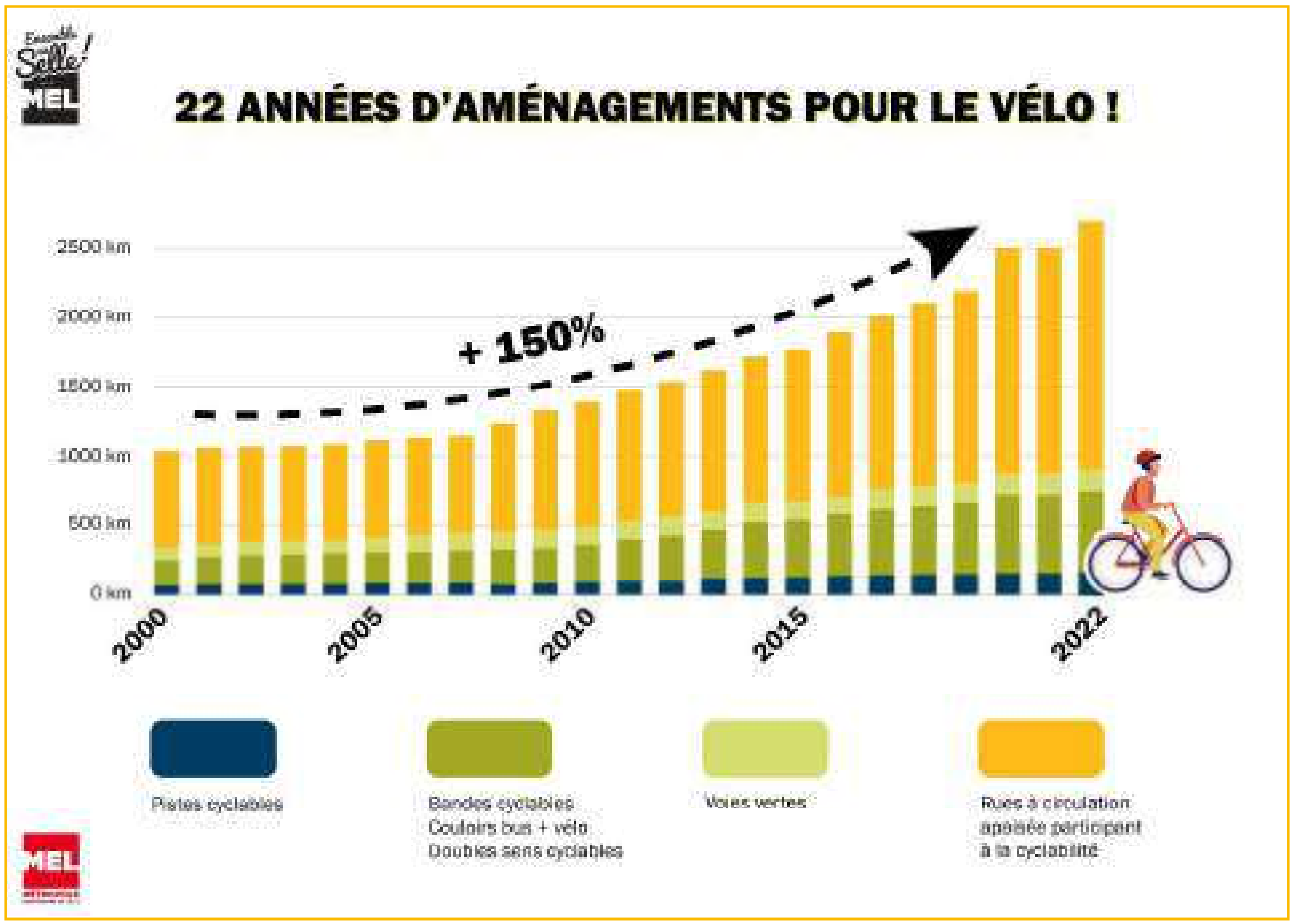
- d'environnement : notre territoire subit des pics de pollution atmosphérique et une pollution de fond permanente, qui ont un impact sur la santé : maladies cardiovasculaires, asthme…
- de **sécurité rou re** : les conflits d'usages sont à prendre en compte entre les différents modes de déplacements pour répondre à l'objectif « zéro tué ».
- **d'aménagement de l'espace public** : le territoire métropolitain est composé à 74% de voies concernées par la circulation apaisée (aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30) qui favorisent la mobilité durable.
- **de santé**, en promouvant l'activité physique et en luttant contre la sédentarité.

Pour déconstruire des schémas de pensée, les messages doivent être ciblés et adaptés aux différents types de publics susceptibles d'utiliser les modes peu émissifs. Ainsi le message mettra en avant l'utilisation d'un véhicule propre sous réserve de son utilisation par plusieurs occupants et dans le domaine de pertinence adapté, en cohérence avec le principe du bon mode pour le bon déplacement. Il faut pour chacun de ces modes avoir un discours cohérent et un canal de communication facilement accessible. En effet la multiplicité des solutions et des outils mis à disposition, peut avoir pour effet de noyer l'information et de perdre l'usager. Le MaaS (Mobility As A Service ou mobilité servicielle) est un outil à utiliser pour communiquer sur l'offre de services de mobilité et qui permet aux voyageurs avec un abonnement mensuel ou un paiement à l'acte, d'avoir accès aux modes de transport disponibles depuis un smartphone.

Trouver le moyen de transport le plus adapté en fonction de son trajet et de son objectif, est le message vers lequel la communication métropolitaine doit tendre.

LE SAVIEZ VOUS ?

La concertation sur la marche réalisée en 2018, a permis de s'appuyer sur les avis et les propositions d'actions émises par les métropolitains, pour aboutir en décembre 2021 au vote d'une délibération cadre sur la stratégie métropolitaine en faveur de la marche.

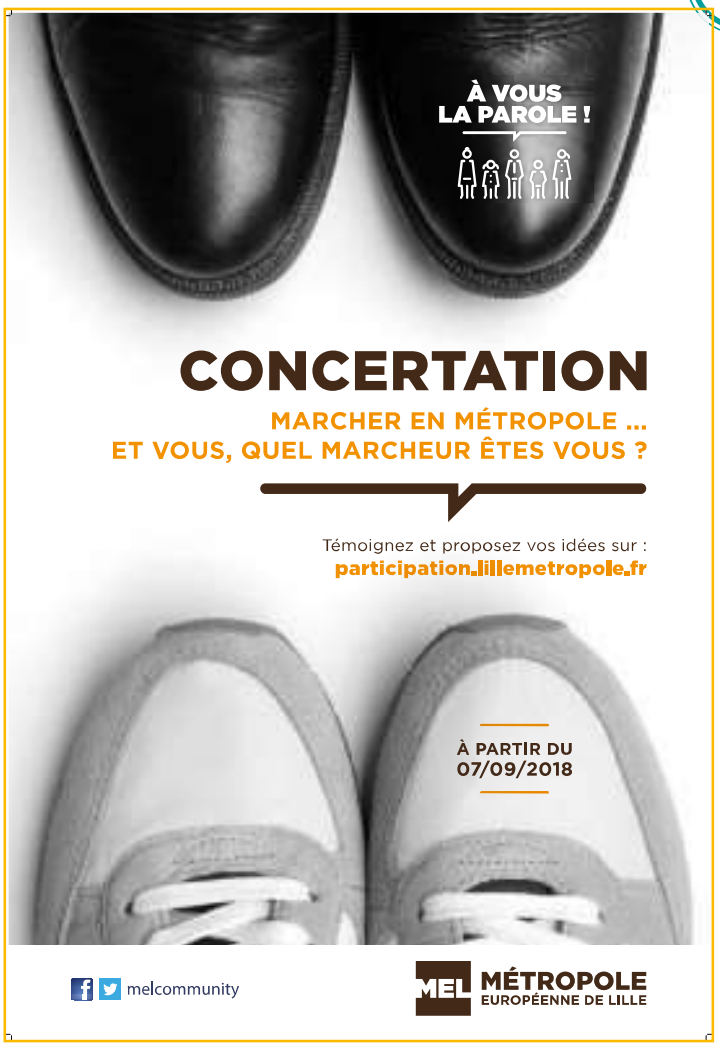


Source : Métropole Européenne de Lille - 2022

Ac on

LE SAVIEZ VOUS ?

L'organisation d'évènements ludiques et ponctuels peut être un levier efficace, ainsi la Métropole Européenne de Lille propose depuis 2013 un challenge dédié au vélo durant le mois de mai pour promouvoir les trajets du quotidien.



Source : Métropole Européenne de Lille

LE SAVIEZ VOUS ?

La fermeture temporaire du Grand Boulevard entre Lille et Roubaix a aussi permis aux métropolitains de se réapproprier l'espace public le temps d'un week-end en utilisant des modes alternatifs à la voiture.

E

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

O

- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, ADAV, ILEVIA, Réseau Alliances, Déclic Mobilité

C

Mise en place en continu :
- Concerter les habitants et les acteurs du territoire sur leurs besoins pour adapter leur comportement
- Trouver le bon angle de communication pour promouvoir et sensibiliser à l'usage des modes les moins émissifs

I ’

- Nombre de campagnes de communication dédiées à la mobilité portées par la Métropole Européenne de Lille
- Nombre de participants au challenge vélo

AXE III PROTÉGER CHACUN POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE AU QUOTIDIEN

Si le développement et la santé économique du territoire s'appuient pour par e sur des échanges et des ux de marchandises et de personnes, ceux ci sont aussi responsables de nuisances tels que la pollu on de l'air, le bruit ou les accidents de la route et ont de nombreux impacts sur la santé des habitants.

Ainsi, la Métropole Européenne de Lille est soumise à une pollu on de fond présente en con nu, ainsi qu'à des pics de pollu on récurrents, qui ont des conséquences sanitaires sur les popula ons. C'est la raison pour laquelle agir sur la réduc on des émissions de polluants de l'air est essen elle en ma re de santé publique et d'améliora on du cadre de vie des métropolitains. Pour ce faire, la Loi Climat et Résilience du 22 ao t 2021, oblige les aggloméra ons de plus de 150 000 habitants, à me re en place une Zone à Faibles Emissions mobilités ZFE m d'ici le 31 décembre 2024, qui devra couvrir a minima 50 de la popula on métropolitaine pour la protéger de la pollu on atmosphérique liée au tra c rou er.

D'autre part, la lu e contre le bruit généré par le transport de marchandises et de personnes revêt une importance essen elle pour répondre à l'enjeu du Plan De Mobilité, d'allier qualité du cadre de vie pour tous et développement du territoire. C'est pourquoi la MEL se posi onne en faveur d'ac ons portant à la fois sur les obliga ons en ma re d'anima on de la lu e contre le bruit à l'échelle du territoire et sur ses responsabilités en qualité de ges onnaire de voies bru antes tout en s'a achant à promouvoir les zones calmes.

E

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

O

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

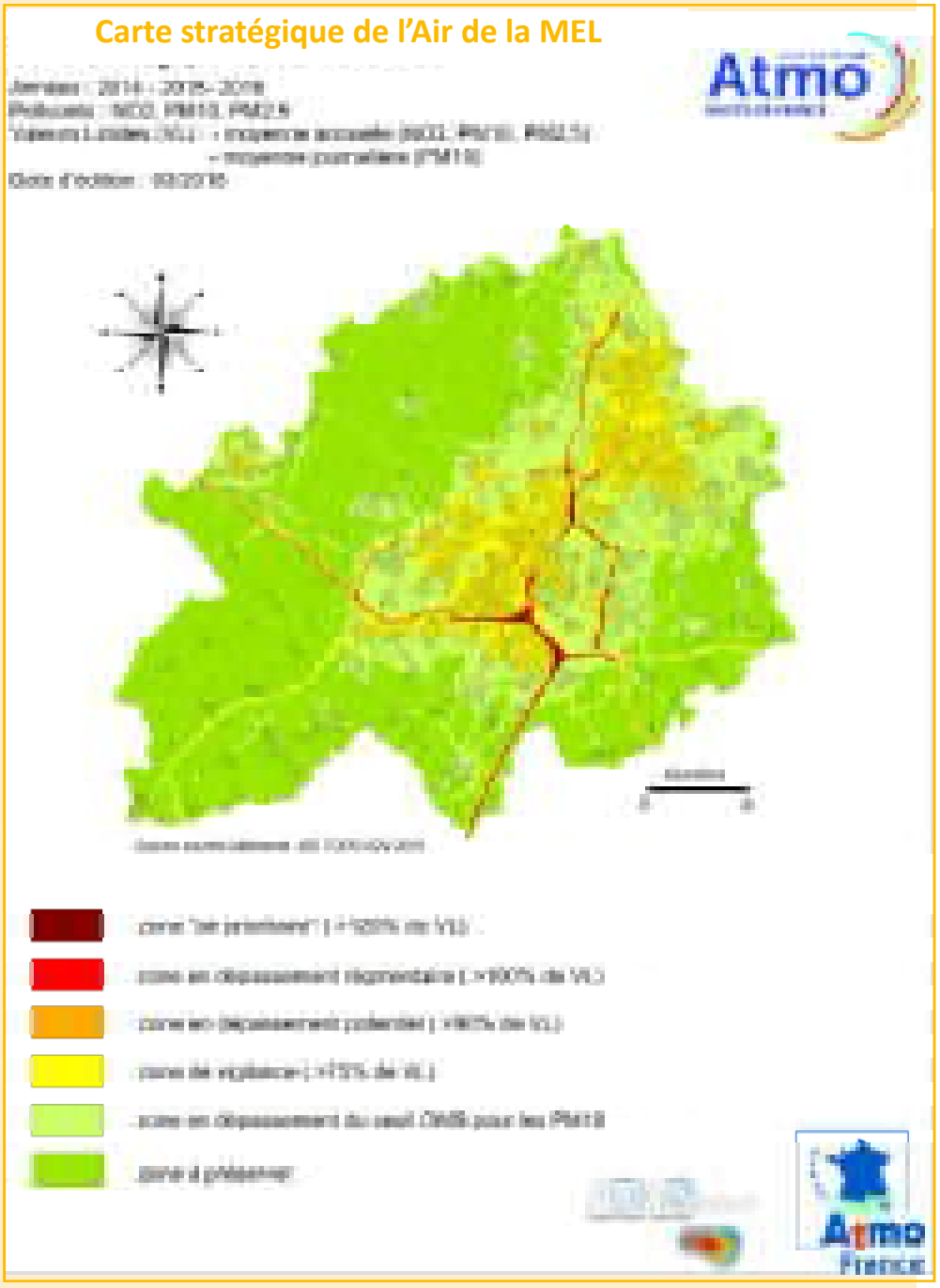
Ac on 8 Améliorer la qualité de l'air

La pollution de l'air est issue de multiples sources d'émissions liées à l'activité du territoire : transport, activités économiques, agriculture, habitat, (etc.). Le trafic routier est responsable de près de 60 % des émissions d'oxydes d'azote (polluant pouvant également être responsable, par combinaison chimique, de pics de pollution à l'ozone), et de près d'1/3 des émissions de particules fines en suspension. Comparativement, les autres types de transport, aérien, ferroviaire, fluvial, maritime, ne représentent à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille, cumulés, qu'une part minime de 1 % de la totalité des émissions d'oxydes d'azote, de 3 % des émissions de particules fines PM10, et de 2 % des émissions de particules très fines PM 2,5.

Concernant les particules fines, les véhicules particuliers sont les plus émetteurs avec 55 % des émissions routières, le reste se répartissant à parts équivalentes entre les véhicules utilitaires légers (20%) et les poids lourds (24%), dont la très grande majorité des flux est en lien avec l'activité de la métropole (le transit du transport de marchandise ne représentant qu'une part restreinte des kilomètres réalisés sur le territoire). Concernant les oxydes d'azote, les véhicules particuliers restent également majoritaires avec 43 % des émissions routières de ces polluants, les poids lourds étant à l'origine de 37 % des émissions et les véhicules utilitaires légers 19 % (sources : diagnostic de qualité de l'air, Atmo Hauts-de-France, 2017).

Le trafic routier s'avère donc responsable d'une part significative des émissions de certains polluants.

Carte stratégique de l'Air de la MEL



Source : Carte Stratégique de l'Air (CSA), ATMO Hauts-de-France, édition mars 2018

Il contribue, à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille, à une pollution de fond présente en continu, ainsi qu'à des pics de pollution épisodiques récurrents, qui ne sont pas sans conséquences sanitaires lourdes sur les populations.

Les enjeux en matière de santé sont donc majeurs. Une évolution des mobilités en faveur de modes déplacements moins émetteurs de polluants locaux de l'air constitue un des leviers permettant d'améliorer la qualité de l'air à l'échelle de la métropole lilloise.



Source : Carte Stratégique de l'Air (CSA), ATMO Hauts-de-France, édition mars 2018

A . Développer l'usage des modes de déplacements les moins émetteurs de polluants de l'air

Si les évolutions technologiques sur les moteurs thermiques (motorisation à partir de combustibles fossiles) ont permis de réduire leurs émissions en polluants atmosphériques, la part d'émissions de ces polluants par les véhicules motorisés demeure importante, notamment concernant les oxydes d'azotes, et elles restent significatives également pour les particules fines, à un degré moindre cependant. Cette logique de progrès technologiques sur les moteurs à combustion, couplée à une mutation du parc de véhicules notamment en faveur de la motorisation électrique suivant les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone, permet de viser, dans le cadre du Plan De Mobilité à horizon 2035, une réduction importante des émissions de polluants atmosphériques dues aux véhicules motorisés.

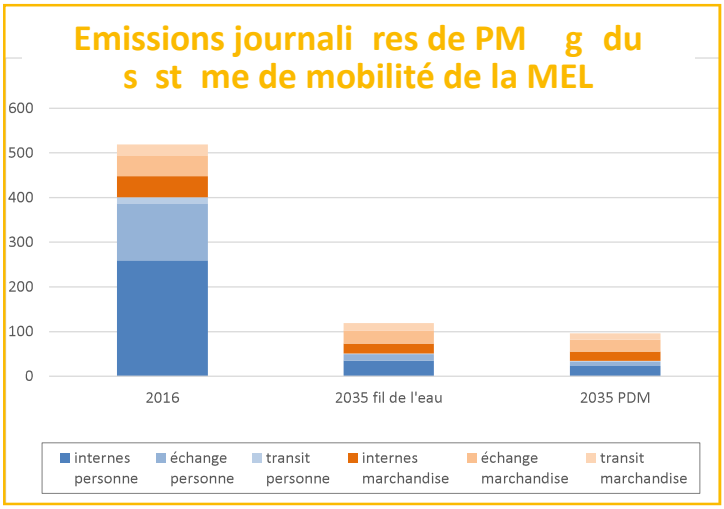
Afin d'accentuer encore la diminution des émissions de polluants de l'air, le scénario retenu pour le Plan De Mobilité vise à horizon 2035 une évolution des parts modales renforçant de façon très volontariste l'usage de la marche, du vélo, des transports collectifs, afin de diminuer le recours à la voiture utilisée « seul ».

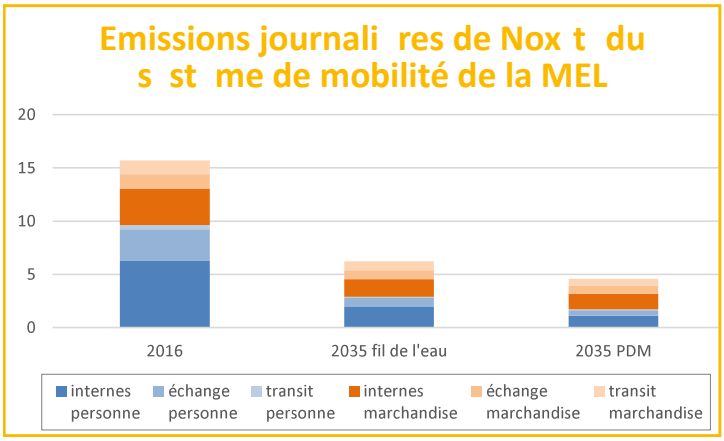
Le développement de ces modes pas ou moins émissifs, est transversal dans le Plan De Mobilité, passant par un ensemble de stratégies et d'actions complémentaires, parmi lesquelles :

- **mieux partager la rue et les espaces publics entre tous les modes**, agir en faveur de la marche à pied, et développer la pratique du vélo ;
- **développer un s st me de transports collec fs plus performant,** s'appuyant sur l'existant en le modernisant et en le consolidant, facilitant l'intermodalité, et en développant de nouvelles lignes de tramway, de Bus à Haut Niveau de Service, de lignes de bus optimisées et de liaisons express en bus ou car ;
- **inciter au covoiturage,** forme d'usage partagé de la voiture particulière ;
- **promouvoir, en ma re de livraison de marchandises, les modes alterna fs au mode rou er**, une gestion raisonnée des flux et de la logistique, développer le maillage de stations d'avitaillement multi-énergies, (…) ;
- etc.

En visant à faciliter et développer l'usage des modes actifs et des transports collectifs, l'articulation des politiques d'aménagement et de mobilités doit permettre également d'en renforcer les gains environnementaux notamment en matière de qualité de l'air.

La mise en œuvre conjointe de ces actions vise à réduire les émissions de polluants de l'air par rapport à la situation en 2016 avec des objectifs, en agrégeant les évolutions de déplacements de personnes et de marchandises, **de moins 0 d'émissions d'ox des d'azote et moins d'émissions des par cules nes à horizon 2035.**





Sources : construction des objectifs du Plan de Mobilité à horizon 2035, MEL, 2022.

B . Créer une Zone à Faibles Émissions mobilités ZFE m

Un ensemble d'actions inscrites dans le Plan De Mobilité contribue, de façon transversale, à réduire les émissions de polluants de l'air dues aux véhicules motorisés. Cependant le scénario et les objectifs du Plan De Mobilité sont, d'une part, visés à horizon 2035, d'autre part, très volontaristes.

Compte tenu des enjeux déterminants en matière de santé publique et d'amélioration du cadre de vie des métropolitains, **la réduc on des émissions de polluants de l'air revêt un caract re majeur,** et nécessite des premiers résultats dès le court et le moyen termes, anticipant le plus possible 2035.

Une Zone à Faibles Emissions mobilités ZFE m , en n'autorisant la circula on qu'à certains véhicules motorisés, cherche ainsi à protéger les popula ons de la pollu on atmosphérique liée au tra c rou er en réduisant l'exposi on aux polluants de l'air émis par ces ux. Elle constitue un outil permettant d'accélérer le processus d'amélioration de la qualité de l'air.

Dans le cadre de ses compétences en matière de qualité de l'air et de mobilité, la Métropole Européenne de Lille s'est engagée à créer une ZFE-mobilité, de façon volontaire dans un premier temps.

La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « Loi Climat et Résilience », a apporté de nouvelles évolutions législatives. Elle oblige à présent toute agglomération de plus de 150 000 habitants, dont la Métropole Européenne de Lille, **à me re en place une ZFE m, au plus tard au 31 décembre 2024,** sachant que celle-ci devra couvrir à présent, a minima 50 % de la population métropolitaine.

Au regard des exigences de la réglementation et en tenant compte des travaux antérieurement réalisés, la Métropole Européenne de Lille établira un nouveau périmètre. Le processus devra permettre de définir la zone géographique sur laquelle la ZFE-m s'appliquera aux véhicules arborant les vignettes Crit'air 4,5 et Non Classés. La réflexion portera sur un scénario ambitieux impliquant l'intégration des 95 communes en périmètre ZFE.

À l'horizon de juin 2022, une nouvelle étude d'opportunité et de préfiguration sera engagée avec l'appui d'un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage. Cette étude a pour objectif d'assister la Métropole Européenne de Lille pour définir la future ZFE-m (périmètre, scénario, dérogations, communication, accompagnements, contrôle, suivi et mesure des effets…) selon les nouvelles exigences législatives. Son avancement sera partagé par des échanges réguliers en ateliers, conférences territoriales et restitutions en conférences des Maires des communes de la Métropole Européenne de Lille au cours du second semestre 2022.

Arrêtés en 2023 sur ces bases, les caractéristiques opérationnelles de la future ZFE-m nourriront une consultation citoyenne et professionnelle qui permettra également d'engager la communication sur le projet. Les modalités de la consultation du public pourront prendre différentes formes (plate-forme, questionnaires, réunions publiques etc.).

Fin 2023, une nouvelle délibération sera proposée, actant les principes opérationnels de la future ZFE-m, préalable à l'arrêté de police pris par le Président de la Métropole Européenne de Lille en vue de la mise en oeuvre de la ZFE-m.

Une première étape d'information et de pédagogie, d'une durée qui sera déterminée dans l'arrêté de décision de la ZFE-m et d'au moins 6 mois, sera préalable au déclenchement du dispositif de contrôle sanction.

Dans la suite de la consultation publique, la communication autour du dispositif sera renforcée et massifiée au cours de l'année 2024.

Cette nouvelle phase de réflexion s'inscrira dans une démarche de dialogue et de co-construction à toutes les échelles, avec une gouvernance qui s'appuiera sur la conférence des Maires des communes de la Métropole Européenne de Lille.

La mise en place de la ZFE-m n'est évidemment pas exclusive d'expérimentations ou de démarches complémentaires visant à faire évoluer les pratiques de mobilités ou les dispositifs logistiques.



Source : Guide d'accompagnement de la mise en oeuvre d'une ZFE-m, Zone à faibles émissions mobilité - Ministère de la Transition Ecologique - 2020

E

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacements moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre

O

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Atmo Hauts-de-France, ADEME

C

Mise en place en continu :
- Tous projets contribuant à développer les modes de déplacements moins polluants

2022 - 2024 :
- Étude ZFE-m à partir du second semestre 2022, puis mise en place à compter de 2024

I **'**

- Enquête mobilité certifiée CEREMA: répartition des parts modales, émissions de polluants locaux de l'air (DEEM)
- Qualité de l'air : nombre de jours par catégorie d'indice relevé, et nombre de jours de pics de pollution
- Composition du parc automobile sur la Métropole Européenne de Lille

Ac on — Améliorer l'ambiance sonore à proximité des infrastructures de transports

En raison de sa situation géographique et de ses propres caractéristiques (population, activité économique, formes urbaines), les habitants de la métropole sont particulièrement exposés à des niveaux de bruit importants, principalement routiers. Ainsi, les cartes de bruit stratégiques indiquent que 76.900 habitants sont potentiellement exposés à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils réglementaires, ce qui représente 7 % de la population de la métropole.

Cette situation est partagée par les autres grandes métropoles françaises : par exemple, les parts de population de Bordeaux Métropole et du Grand Lyon concernées par des dépassements des seuils réglementaires sont respectivement de 10,8 % et 17 %.

De nombreuses études ont mis en avant les effets néfastes du bruit sur la santé. Ces effets sont multiples et varient selon les niveaux, durées et types d'exposition. Au-delà des risques physiologiques (acouphènes, perte d'audition) engendrés par une exposition à des niveaux sonores importants (activités professionnelles ou récréatives par exemple), le bruit peut entraîner de nombreux troubles résultants d'une exposition quotidienne à un élément stressant :

- Troubles fonctionnels : désordres cardio-vasculaires, digestifs, endocriniens, hypertension, diabète, AVC…
- Troubles du sommeil, aggravation des états anxiodépressifs, troubles du comportement, …
- Difficultés de concentration, de mémorisation et d'apprentissage.

Les bruits environnementaux s'intègrent à cette seconde catégorie. Les niveaux sonores engendrés n'entraînent généralement pas de risque direct pour les citoyens exposés, mais sur la durée, ils engendrent un stress subit dont le coût sanitaire et social est important pour l'individu comme pour la société.

Au travers de l'adoption du Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement (délibération lors du conseil du 29 avril 2022), la Métropole Européenne de Lille a pris plusieurs engagements forts en faveur d'une meilleure protection des habitants de la métropole les plus exposés à des niveaux de bruit importants, et plus globalement en faveur d'une amélioration de l'environnement sonore du territoire métropolitain.

A . Évaluer l'e et en ma re de bruit des ac ons engagées au tre de la réduc on et de l'apaisement la circula on rou re

Sur la métropole, la plupart des zones d'habitation ou recevant des locaux sensibles, qui sont soumises à des niveaux d'exposition sonores dépassant les seuils réglementaires (dites « zones à enjeux ») et qui sont liées à des infrastructures métropolitaines sont localisées en ville

Dans ces situations, les mesures les plus efficaces pour réduire l'exposition au bruit des riverains consistent à réduire la vitesse et la quantité de véhicules en circulation ; les dispositifs de protection antibruit à la source (murs, écrans, merlons…) sont en effet inadaptés ou inefficaces dans ces situations.

Plusieurs politiques menées par la Métropole Européenne de Lille visent en premier lieu ou auront pour effet une réduction et un apaisement de la circulation routière : le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), le Programme Pluriannuel d'investissements Voirie (PPI), le Plan Vélo ainsi que la Zone à Faibles Émissions (ZFE).

La Métropole Européenne de Lille prévoit d'évaluer de fa on plus s stéma que l'incidence en ma re de bruit d'ac ons et de projet qui auront pour e et un apaisement fort de la circula on rou re : réduction de vitesse, modification de plan de circulation, passage en zone 30 d'un ensemble significatif de voies, mais également réaménagement de la voie en faveur de modes de déplacements moins bruyants (modes doux et transports collectifs notamment).

B . Agir en faveur de la réduc on du bruit généré par les infrastructures rou res métropolitaines

Dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, 154 Zones à Enjeux liées au réseau routier de la Métropole Européenne de Lille ont été identifiées comprenant des bâtiments d'habitations ou recevant des locaux sensibles, situés dans les zones de dépassement de seuils réglementaires.

Des pré-études de faisabilité ont été réalisées pour chacune d'elles afin de définir les axes de traitement à mettre en œuvre pour résorber les cas de surexposition de la population.

La Métropole Européenne de Lille prévoit de me re en uvre des mesures visant à diminuer ou apaiser la circula on rou re, d s lors que la MEL et la commune concernées ont pu juger de leur intérêt pour le bruit : plan de circula on, abaissement de vitesse maximale autorisée, requali ca on en faveur des modes doux de déplacement, etc.

Sur les grandes infrastructures du territoire de la MEL, la réduction du bruit à la source pourra également être obtenue au travers de la mise en œuvre d'enrobés acoustiques à l'occasion des opérations de renouvellement du revêtement de chaussée.

C . Agir en faveur de l'isola on des logements privés exposés au bruit

La réduction des nuisances sonores par des actions à la source (réduction de vitesses, baisse du trafic ou utilisation d'enrobés phoniques) est difficile à mettre en œuvre ou ne permet pas des effets suffisamment prononcés. Dans ces cas, des travaux d'isolation acoustique des façades peuvent s'avérer pertinents.

La Métropole Européenne de Lille prévoit d'inciter les propriétaires des logements à entreprendre une démarche d'améliora on du confort acous que des logements lorsqu'ils sont situés dans les zones les plus bru antes.

Cette aide sera complémentaire à l'aide existante AMELIO prévue pour l'amélioration du confort thermique des logements existants, l'aide complémentaire prévue pour l'acoustique en permet de couvrir le surcoût d'une rénovation thermique et acoustique.

D . Agir en faveur de la protec on et de la promo on des zones calmes

Sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, 315 zones calmes ont été répertoriées, qui recouvrent une surface d'environ 18,1 km² dont la majorité (60%) sont situées en zone urbaine (parc de proximité, square...). Ces 315 zones calmes reprennent à la fois des zones « calmes » (seuil inférieur aux 55 dB(A) = seuil de moindre bruit défini par l'OMS) et des zones dites « souhaitées calmes » : zones présentant les caractéristiques adéquates (espaces ouverts au public, avec un intérêt paysager) mais avec des niveaux sonores actuels supérieurs au seuil de moindre bruit.

La Métropole Européenne de Lille prévoit de dé nir une démarche de Zones Calmes en agglomera on permettant de mettre en évidence la notion de « besoin de calme » en regard de la nuisance.

Elle prévoit dans ce cadre notamment de mettre en place 3 études expérimentales minimum sur les zones « souhaitées calmes » pour définir les types de critères d'amélioration sonore à mettre en œuvre : dispositifs de réduction du bruit, élaboration d'une charte « chantier sans bruit », etc.

LE SAVIEZ VOUS ?

Le coût social du bruit en France est estimé à 147,1 milliards d'euros par an, sur la base des données et connaissances disponibles.

66,5% de ce coût social, soit près de 100 Md€/an, correspond au bruit des transports. En premier lieu le bruit routier qui représente 54,8% du coût total, suivi du bruit ferroviaire (7,6%) et du bruit aérien (4,1%).

Source : ADEME et Conseil National du Bruit (CNB) - 2021



Source : Métropole Européenne de Lille

E

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire

O

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, gestionnaires d'infrastructures de transport, Etat

C

Mise en place en continu :

- Évaluer l'effet en matière de bruit des actions engagées au titre de la réduction et de l'apaisement de la circulation routière
- Agir en faveur de la protection et de la promotion des zones calmes
- Agir en faveur de la réduction du bruit généré par les infrastructures routières métropolitaines

2022 - 2025 :

- Agir en faveur de l'isolation des logements privés exposés au bruit
- Plan d'action du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

I **'**

- Suivi des « zones calmes » et des « zones à enjeux »



CHAPITRE 2 : Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire

D'ici à 2035, le Plan de Mobilité vise à faire des transports collectifs, un mode de transport du quotidien pour les métropolitains et les usagers du territoire, efficace, confortable et performant. L'ambition est de faire supporter près de 20 % du volume de déplacements quotidiens à horizon 2035, par l'ensemble des réseaux de transports collectifs qu'ils soient ferroviaires ou routiers. Le gap à franchir entre l'usage actuel et l'usage visé est colossal car il suppose d'améliorer et renforcer le niveau de services actuel, tout en le diversifiant aux besoins des territoires métropolitains qui sont divers (urbain, rural, périurbain) et aux besoins de mobilité qui évoluent de jour en jour : probable incidence sur les comportements de mobilité de la crise COVID, percée du télétravail, évolutions démographiques (ex : vieillissement de la population), évolutions du monde du travail, etc.

L'évolution de l'offre et du niveau de services des réseaux de transports collectifs, participera à consolider les usages actuels et en susciter de nouveaux. Pour atteindre les objectifs ambitieux environnementaux (réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques) et d'amélioration du cadre de vie (réduction des émissions de bruit…), l'injection d'offres et de services nouveaux sera nécessaire mais insuffisante. Elle devra être couplée à la stratégie globale d'accompagnement aux changements de comportement de mobilité tournée vers l'usage de modes de déplacements les moins émissifs possibles.

L'inévitable modernisation des réseaux de transports collectifs existants doit permettre d'améliorer le niveau de services actuel rendu aux usagers et ainsi transporter plus de voyageurs dans des conditions de voyages améliorées : doublement des rames de métro attendu sur la ligne 1 de métro, nouveaux matériels roulants sur les lignes de métro 1 et 2 ainsi que sur les lignes R et T de tramway, renouvellement de la flotte de matériels roulants bus. A ces efforts majeurs menés sur les réseaux métro et tramway dits « structurants » car constitutifs d'une armature ferroviaire robuste, la Métropole Européenne de Lille a souhaité y coupler un projet essentiel de poursuite du maillage du réseau, qui combine la volonté d'un rôle urbain renforcé du train et la création de lignes de transports collectifs nouvelles : tramway, Bus à Haut Niveau de Service, lignes de bus optimisées, lignes de bus expresses.

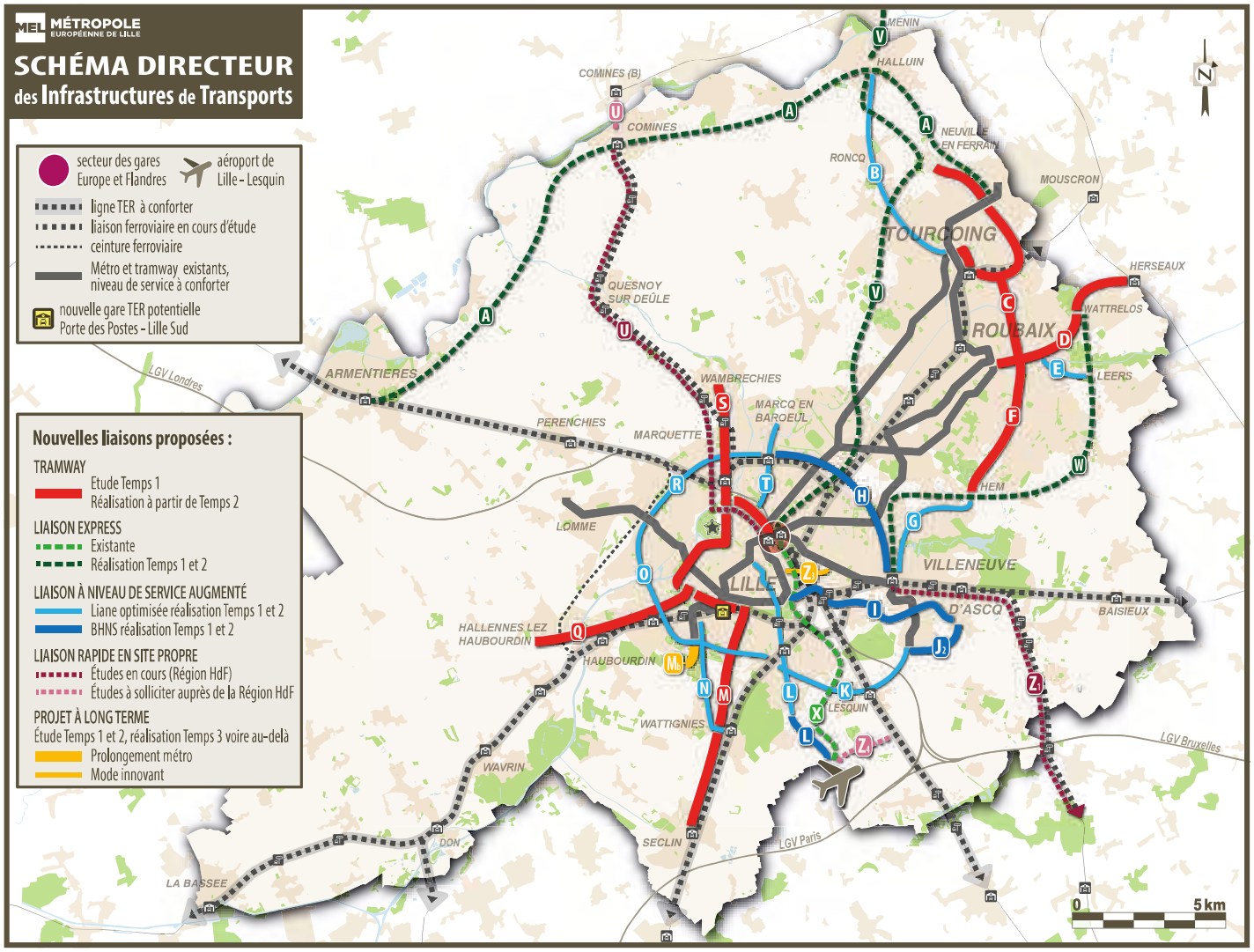
Les élus métropolitains ont validé par délibération[1] en date de juin 2019, un schéma directeur des infrastructures de transport présenté ci-après. Depuis lors, une vaste concertation préalable engagée au premier semestre 2022, a conduit à préciser les tracés de quatre projets de transports en site propre : tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing, tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, bus à haut niveau de service Lille – Villeneuve d'Ascq, bus à haut niveau de service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Baroeul.

[1] **Source : MEL – délibération 19 C 0312**

Offres nouvelles et temps de parcours améliorés seront à compléter d'actions complémentaires pour inciter chaque métropolitain et usager du territoire à utiliser quotidiennement les transports collectifs : conditions d'intermodalité fluidifiées (rabattements vers les arrêts…), parcours voyageurs facilités tant matériellement (accessibilité des réseaux…), qu'immatériellement (tarification, billettique, etc.), en replaçant l'humain au cœur du système de transports.

La Métropole Européenne de Lille entend rendre les réseaux de transport public plus attractifs, concilier le besoin d'amélioration du service aux usagers et de maitrise des coûts d'exploitation, et répondre aux besoins de mobilité des populations grâce à un plan d'action riche et varié :

- **Moderniser le réseau existant pour améliorer le service aux usagers, anticiper les solutions de transports collectifs de demain**
- **Agir sur l'attractivité du réseau de bus pour tous et en améliorer la performance**
- **Poursuivre le maillage du réseau de transports collectifs structurant**
- **Développer l'intermodalité**
- **Faciliter le parcours des usagers des transports collectifs**



AXE I MODERNISER LE RÉSEAU EXISTANT POUR AMÉLIORER LE SERVICE AUX USAGERS, ANTICIPER LES SOLUTIONS DE TRANSPORTS COLLECTIFS DE DEMAIN

200 millions de voyages en 2019 représente le trafic de voyageurs annuel assuré par les réseaux de transports collectifs métropolitains. Ce niveau de fréquentation engage la Métropole Européenne de Lille, via le concessionnaire de services de transport, à déployer un service public de transport collectif fiable, sécure et confortable, chaque jour de l'année, années après années.

La Métropole Européenne de Lille se doit de conforter la robustesse de son système de transport public métropolitain dont le réseau armature (tramway et métro) est ancien en âge, par comparaison à d'autres agglomérations en France disposant d'un tel réseau de transport public. Elle doit également veiller à faire de ce réseau, un atout majeur dans la concrétisation de la transition écologique visée d'ici à 2035, à un coût supportable pour tous.

Et en même temps, la Métropole Européenne de Lille doit adapter son réseau de transport public aux besoins et attentes des métropolitains en matière de services rendus et de conditions de voyages tout en concrétisant son souhait de transporter plus de personnes. Transporter plus de personnes dans des conditions agréables pour tous quel que soit le trajet effectué, constitue l'ambition portée par la Métropole Européenne de Lille qui souhaite pour ce faire rendre plus performants les réseaux existants de métro et de tramway ; poursuivre la modernisation du réseau de bus et enfin anticiper les solutions de transports collectifs de demain adaptées au territoire de la Métropole Européenne de Lille.

ENJEUX VISÉS DANS CET AXE

- ○ Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- ◉ Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- ○ Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- ◉ Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

OBJECTIFS VISÉS DANS CET AXE

- ◉ Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- ○ Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- ○ Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- ○ Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- ◉ Développement des TC et modes actifs
- ○ Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- ○ Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- ○ Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- ○ Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- ○ Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- ○ Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Action 10 Rendre plus performants les réseaux existants de métro et de tramway

Fort de quatre lignes de transports collectifs en site propre, le réseau urbain de transports collectifs de la Métropole Européenne de Lille a assuré 200 millions de voyages en 2019. Les infrastructures et équipements constitutifs de cette armature du réseau de transports collectifs, sont donc quotidiennement fréquentés et ce, sur des plages horaires relativement larges. En parallèle, les ambitions métropolitaines visent à faire jouer un rôle accru aux réseaux métro et tramway dans la réponse aux besoins quotidiens de mobilité des métropolitains et des usagers du territoire, à la condition que les services de transports déployés assurent aux personnes transportées un parcours fiable de bout en bout et compétitif vis-à-vis des autres modes mécanisés, dans des conditions à la fois confortables et sécures. La modernisation nécessaire et impérative des infrastructures et équipements des réseaux métro et tramway, constitue donc une opportunité pour rendre encore plus attractifs les réseaux en site propre de transports collectifs afin de transporter quotidiennement plus de voyageurs dans de meilleures conditions de voyages.

A . Régénérer le réseau métro pour des trajets plus fiables et plus confortables

A l'origine de sa mise en service en 1983, la ligne 1 de métro était exploitée avec 38 rames de métro de type VAL206 d'une longueur de 26 mètres. Face à l'augmenta on des besoins de transport de voyageurs, la ligne 1 de métro est depuis, exploitée avec 53 rames de 26 mètres. Des phénomènes réguliers de blocage (satura on sur les quais) ont conduit la Métropole Européenne de Lille à opter pour un vaste projet de régénéra on de la ligne 1 du métro, nommé « projet 52M ». **Le projet vise à la fois à mettre aux normes, rénover et moderniser les installations de la ligne de métro et à augmenter les capacités de transport et le confort des voyageurs ; tout en maintenant l'exploitation du réseau métro pendant les travaux et les phases d'essais, dans des conditions maximales de sécurité**. La régénéra on est à la fois fonc onnelle et structurelle. Dans le détail, ce e opéra on consiste à :

- acheter 27 nouveaux trains de 52 mètres venant compléter les 26 trains VAL208 de 26 mètres accouplés deux par deux, pour porter le parc de matériel roulant à 40 trains de 52 mètres de long,
- remplacer le pilotage automa que VAL devenu obsolète et introduire de nouvelles fonc onnalités au nouveau pilotage automa que,
- remplacer le Poste de Contrôle Centralisé (PCC),
- remplacer les façades de quai à commande spneuma ques existantes par des façades à commande électrique,
- équiper les quais (façades de quai, second œuvre et équipements de sta on) sur la longueur totale du gros œuvre des sta ons soit 52 mètres,
- moderniser les réseaux courants faibles (vidéo, sono, interphonie, télésupervision données)
- moderniser les réseaux d'énergie Haute Tension (20kV), Basse Tension en sta on et pour la trac on des matériels roulants (750V),
- remplacer les systèmes de ven la on-désenfumage,
- me re aux normes PMR les établissements recevant du public,
- créer des accès supplémentaires dans certaines sta ons,
- adapter les systèmes à ces nouvelles con gura ons et modes d'exploita on, à savoir l'alimenta on en énergie, l'extension des garages, l'extension de l'atelier.

Ce e opéra on perme ra de transférer 27 rames VAL 208 sur la ligne 2 du métro.

B . Renouveler le parc de matériel roulant de la ligne 2 du métro

Pour des raisons de stratégie de maintenance, l'ensemble des rames VAL 206 fabriquées entre 1981 et 1983, et mises en exploita on en 1983, sont exploitées sur la ligne 2 du métro. Après une rénova on à mi-vie réalisée entre 2006 et 2008, **l'ensemble de ces rames arrivera au terme de l'exploitabilité, en fin d'année 2024. La concession de service public 2018-2025 dédiée à l'exploitation du réseau de transport public de la Métropole Européenne de Lille, prévoit le renouvellement des premières rames de métro VAL 206.**

LE SAVIEZ VOUS ?

2 lignes de métro et un unique garage atelier, en extrémité de ligne à 4 cantons pour maintenir et stocker les matériels roulants, et un unique poste de contrôle centralisé à la station Gares.

Action 10

LE SAVIEZ VOUS ?

La ligne 1 de métro est longue de 13,5 kilomètres dont 9 kilomètres en tunnel.

Dès 1983, les 18 stations mises en service ont été conçues pour accueillir des rames doubles (52m). Les quais ont à l'époque été aménagés pour recevoir le public sur des longueurs comprises entre 26 et 52m selon les cas.

C . Améliorer l'offre de services du réseau tramway en le modernisant

Le projet de renouvellement du tramway rendu nécessaire par la n de vie programmée en 2024 du matériel roulant actuel, prévoit la mise en circula on d'un nouveau matériel roulant, au total 30 rames de tramway, ainsi que la nécessaire adapta on à ce dernier, des infrastructures en ligne et au dépôt ; la mise en conformité réglementaire et le traitement de l'obsolescence à date, de l'infrastructure « tramway » et de ses équipements ; et en n la mise en accessibilité du matériel roulant, depuis la rue. Le projet de modernisa on du réseau tramway vise tout d'abord, à améliorer les condi ons de voyage des usagers. Ce e évolu on vise à :

- **faciliter l'accès aux tramways et les échanges voyageurs entre les quais et les tramways**, grace à des informa ons sur la des na on des rames, l'automa sa on des ouvertures et fermetures des portes par ailleurs élargies, la sécurisa on de l'embarquement par le traitement des lacunes ; la mise en accessibilité des quais et sta ons depuis la rue ;
- **améliorer le confort à bord**, en ma ère de places assises, de chau age et de clima sa on, d'éclairage, et de services à bord tels que la présence de prises USB ;
- **renforcer l'information voyageurs dynamique à bord** grâce au déploiement d'une informa on dynamique dispensée par écrans relayant l'annonce des prochains arrêts, les temps de trajet jusqu'aux prochains arrêts et en n l'informa on en temps réel en cas de situa on perturbée ; couplée à des disposi fs d'annonces sonores à bord (équipement des rames par une boucle magné que, interphonie).

La modernisa on du réseau tramway vise également à concré ser l'objec f d'un usage accru des transports collec fs, et donc à augmenter la capacité de transport des voyageurs par rame, pour la porter à 150 personnes debout et 40 places assises. Outre la possibilité de transporter plus de voyageurs par tramway, la Métropole Européenne de Lille souhaite augmenter, à moyen et/ou long terme, la fréquence des tramways en travaillant à l'améliora on signi ca ve de la priorité tramway aux carrefours à feux, au renforcement de la signalisa on du tramway et à l'achat de 6 rames complémentaires, en plus des 24 rames « historiques » à remplacer, a n de porter le nombre de rames de tramway à 30 au total.



Source : Métropole Européenne de Lille

ENJEUX

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacements moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

OBJECTIFS

- Développement des TC et modes actifs

ORGANISMES CONCERNÉS

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport

CALENDRIER

2022 - 2024 :
- Régénérer le réseau métro pour des trajets plus fiables et plus confortables
- Renouveller le parc de matériel roulant de la ligne 2 du métro
- Améliorer l'offre de services du réseau tramway en le modernisant

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

- Offre (Places Kilomètres Offertes) du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro
- Fréquentation du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro

Action 11 Poursuivre la modernisation du réseau de bus

La Métropole Européenne de Lille porte une attention particulière à moderniser la flotte bus, qui assure annuellement 60 millions de voyages, en agissant sur la limitation des impacts sur l'environnement et sur l'amélioration du confort pour les usagers. Elle a en charge l'achat, l'entretien et l'équipement du matériel roulant circulant sur son réseau de transports collectifs.

Ainsi, la Métropole Européenne de Lille veut poursuivre le déploiement de véhicules « propres », à l'échelle du réseau, tout en prenant en considération les objectifs suivants et l'évolution progressive de la réglementation :

- d'accroitre son autonomie énergétique ;
- de poursuivre ses efforts en matière de réduction des émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre, liées à la circulation de tous les bus circulant sur le territoire métropolitain ;
- de réduire les nuisances sonores en lien avec la circulation et le stationnement des bus ;
- d'intégrer les évolution règlementaires à l'instar des directives européennes relatives à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

En matière de services, la Métropole Européenne de Lille souhaite poursuivre sa démarche de modernisation des équipements au sein des bus et d'amélioration de l'information à destination des voyageurs, pour un meilleur confort et une plus grande fiabilité des trajets pour les usagers.

Ces améliorations peuvent être réalisées dans le cadre de la rénovation des bus ou du renouvellement annuel d'une partie de la flotte (en moyenne, environ 30 bus par an) et dans le cadre d'expérimentation.

A . Adapter les matériels roulants bus aux enjeux environnementaux

La Métropole Européenne de Lille est, à ce jour, propriétaire de 441 bus alimentés au GNV (Gaz Naturel pour Véhicule), alimenta on moins éme rice en dioxyde de carbone (CO2) que les carburants classiques, peu éme rice d'oxydes de carbone et qui n'émet aucune par cule dans l'air. Ce gaz provient pour 30% du centre de valorisa on organique (CVO), équipement de l'aggloméra on implanté à Sequedin, qui produit à la fois du compost et du biogaz à par r des déchets verts de la popula on métropolitaine. Ces bus sont mis à disposi on du concessionnaire de services de transport public et, pour une pe te par e, de sous-traitants, en charge de l'exploita on de certaines lignes.

La Métropole Européenne de Lille souhaite préserver le patrimoine cons tué d'une o e de véhicules « propres » principalement alimentés au GNV, tout en développant une par e de la o e bus alimentée avec des carburants et motorisa ons alterna fs. L'ambi on est de moderniser un parc existant et diversi er les sources d'alimenta on énergé que. Au dé de la transi on énergé que à assurer au long cours pour la o e bus, la Métropole Européenne de Lille se doit d'intégrer des ambi ons de performance de ces matériels en situa on d'exploita on en ma ère d'autonomie et de performance environnementale des véhicules, de coûts des inves ssements à réaliser à la fois pour l'achat des matériels roulants mais également au niveau des infrastructures et en n des évolu ons poten elles des di érentes technologies. La Métropole Européenne de Lille s'oriente donc vers un mixte énergé que du parc bus métropolitain, et la recherche d'op misa on des modalités d'exploita on de ce dernier. Il s'agit dans un premier temps de :

- **poursuivre l'optimisation du parc par la rénovation complète des bus à mi-vie.** Depuis 2000, la Métropole Européenne de Lille a fait le choix de rénova on complète des bus à mi-vie (rénova on extérieure et intérieure, échange ou rénova on du moteur et de la boîte de vitesse) perme ant de prolonger la durée de vie moyenne des bus et de la porter à 16 ans pour parcourir 800 000 km au lieu des 12 ans habituels.
- **expérimenter des bus électriques :** 5 bus électriques d'une vingtaine de places (8m contre 12m pour un bus standard) seront déployés sur deux lignes urbaines (lignes C10 et C11 du réseau 2022 pressen es) tandis qu'un autre véhicule sera testé sur la nave e du Vieux Lille. Ce e expérimenta on

Action 11

perme ra d'analyser le fonc onnement de ces nouveaux véhicules en exploita on, de mesurer leurs impacts sur le bruit et de véri er leur autonomie en condi ons réelles de circula on et d'analyser ces performances au regard des coûts d'achat et d'entre en. Un bus électrique est en e et plus cher à l'achat qu'un bus alimenté au GNV. Il a par contre, l'avantage de n'éme re aucun gaz à e et de serre et d'être silencieux.

- **expérimenter l'alimentation des bus à l'hydrogène :** le développement d'un service bus à hydrogène perme ra de diversi er et renforcer l'autonomie énergé que de la Métropole Européenne de Lille dans l'approvisionnement de sa o e de bus. 42 bus standards et/ou ar culés sont en cours d'acquisi on pour une mise en service échelonnée entre 2024 et 2026 et condi onnée à la réalisa on d'infrastructures lourdes (électrolyseur assurant la produc on d'Hydrogène en con nu, équipements de compression et de stockage de l'Hydrogène produit, équipements et infrastructures pour une distribu on aux véhicules).
- **porter une réflexion sur l'alimentation des bus et des cars des lignes sous-traitées circulant sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille :** parmi les 240 bus u lisés pour l'exploita on actuelle des 34 lignes sous-traitées, 80 bus u lisent le GNV tandis que 160 bus et cars sont, à ce jour, alimentés au diesel. La Métropole Européenne de Lille souhaite faire évoluer les sources d'énergie u lisées dans le cadre de sous-traitance et doit ré échir au meilleur cadre pour le faire, combinant mise en œuvre de la transi on énergé que et e cience économique.
- **poursuivre les réflexions sur une expérimentation d'un Stop and Start adapté aux matériels bus** perme ant au moteur de s'arrêter momentanément puis de redémarrer automa quement pour con nuer le trajet. Un bus étant souvent à l'arrêt, développer ce e technologie perme rait de limiter la consomma on de carburant et le bruit émis par les bus.

B . Développer les services pour les usagers du bus

Le projet de modernisa on, en con nu, de la o e bus vise également à améliorer les condi ons de voyage des usagers. Il s'agit notamment de :

- **dispenser, à bord, une information aux voyageurs dite « dynamique » car en temps réel,** grâce à la mise en place progressive depuis 2021, d'un nouveau Système d'Aide à l'Exploita on et à l'Informa on Voyageurs (SAEIV) dont la fonc on de géolocalisa on des bus permet de donner des informa ons visuelles et sonores telles que les noms des arrêts à venir, horaires d'arrivée aux prochains arrêts en temps réel, correspondances possibles et les parkings relais à proximité, de communiquer sur les situa ons de perturba ons et également sur des informa ons localisées, comme les lieux touris ques à proximité. Les éléments a chés par le biais d'écrans embarqués ou via les navigateurs web ou applica ons mobiles, o rent un haut degré de lisibilité pour le confort de tous et plus par culièrement celui des personnes malvoyantes. Des ré exions actuellement menées visent à appréhender plus globalement l'informa on aux voyageurs. La Métropole Européenne de Lille souhaite con nuer à moderniser l'informa on délivrée aux usagers en amont et pendant le voyage. Un travail est notamment en cours pour exploiter le calcul de charge instantanée (comptage des usagers) du bus perme ant notamment de connaitre l'a uence dans les bus. Ce e informa on est u le à l'usager a n de préparer son voyage et de se déplacer dans les meilleures condi ons.
- **améliorer le confort à bord, en matière de places assises** (présence d'une 2ème place PMR), d'équipements (comme par exemple la présence de ports USB) et d'écrans d'informa ons dynamiques. Des pistes d'implica on des usagers sont à explorer a n d'adapter au mieux confort et équipements des bus, aux besoins des voyageurs :
  - **Impliquer les habitants dans leurs diversités sur les choix d'aménagement intérieur des bus.** Si l'intérieur d'un bus doit être fonc onnel, accessible et esthé que ; la qualité, les no ons d'ambiance et de confort sont, quant à eux, des éléments d'a rac vité pour inciter à l'usage du bus et à l'iden ca on du réseau. La mul tude de pro ls des usagers et des « non usagers » du bus, cons tue une ressource à exploiter pour adapter les bus au plus grand nombre en cohérence avec les ambi ons de la Métropole Européenne de Lille. Ce e implica on peut se faire à 3 niveaux : comprendre les besoins (pour se déplacer, se tenir, s'asseoir), faire des proposi ons (formes, hauteurs, services), exprimer des choix (couleurs, ma ères, agencement au sein des bus) ; via la réalisa on de concours (d'ar stes, dans les écoles, dans les collèges…), de consulta ons auprès des usagers ou d'ateliers par cipa fs pour comprendre la percep on des popula ons cibles telles que les jeunes ou les ainés.
  - **Porter une réflexion sur les informations complémentaires à diffuser sur les écrans.** La mise en place d'écrans nouvelle généra on permet une informa on en temps réel pour les usagers. La présence d'un écran large permet d'imaginer de maintenir en permanence des éléments en lien avec le voyage mais permet également d'envisager la di usion d'informa ons annexes a n de transformer l'expérience « trajet » : contenus pédagogiques sur le réseau, actualités locales (idées de sor es, météo…), mini reportages (ini a ves locales, …).
- **faciliter les échanges de voyageurs en permettant l'accès des bus par toutes les portes.** La Métropole Européenne de Lille souhaite adapter le matériel roulant aux évolu ons d'usages. La ques on se pose

aujourd'hui d'étendre sur tout ou par e du réseau de transport public, la possibilité pour les voyageurs de monter, valider et descendre par tous les accès à l'instar de l'expérimenta on menée en 2020 sur la liane 5. Ce e mesure a été appliquée pour faciliter la montée et la descente du bus, accélérer le temps d'embarquement de ce e ligne à forte a uence et améliorer ainsi la vitesse commerciale de la ligne. Les résultats se sont avérés concluants. Pour une meilleure répar on des ux, les bus avaient été préalablement équipés de 4 portes. Ce e mesure pourrait donc avoir un impact sur les futures commandes de bus.



Source : Métropole Européenne de Lille

Enjeux

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacements moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre

Objectifs

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Développement des TC et modes actifs

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport

Calendrier

Mise en place en continu :
- Adapter les matériels roulants bus aux enjeux environnementaux
- Développer les services pour les usagers du bus

Indicateurs de suivi de l'action

- Offre (Places Kilomètres Offertes) du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro
- Fréquentation du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro

Action 12 Anticiper les solutions de transports collectifs de demain adaptées au territoire de la Métropole Européenne de Lille

La Métropole Européenne de Lille doit anticiper les solutions de transports collectifs à développer face aux besoins de mobilité qui émergeront d'ici à 2035. Il s'agit de préparer l'avenir en adoptant deux approches : s'interroger sur l'opportunité de déployer, prolonger ou encore exploiter différemment des solutions de transports classiques au regard des spécificités territoriales métropolitaines et également s'interroger sur la manière dont des solutions de transport innovantes pourraient constituer des offres nouvelles en transport public. Le secteur du transport collectif fait, en effet, l'objet d'innovations à plusieurs égards avec l'arrivée de technologies d'autonomisation, par l'émergence de nouveaux types de desserte à une échelle supra-métropolitaine ou encore par l'exploration d'autres types de voies comme le fluvial ou encore l'aérien.

A . Étudier l'opportunité des solutions de transport adaptées aux spécificités du territoire de la Métropole Européenne de Lille

La structure urbaine et mul polaire de la Métropole Européenne de Lille impose de développer des solu ons de transport adaptées à la fois à des territoires urbains relevant de logiques de massi ca on des ux, et à des territoires périurbains voire ruraux relevant de logiques d'o res plus spéci ques. Des services de transport à la demande ou sur réserva on, ont pour ce e raison, été mis en place au sein des communes cons tu ves des territoires métropolitains ruraux et périurbains tels que ceux des Weppes, de la Couronne Sud ou encore de l'Armen érois_Vallée de la Lys. Ce type de solu on de transport permet de proposer une o re de transport public qui répond au besoin de l'usager à un coût juste et acceptable pour la collec vité.

La Métropole Européenne de Lille souhaite poursuivre ses efforts en matière de desserte adaptée et explorer l'opportunité de développer d'autres solutions de transport différenciées, parfois temporellement, d'autres fois territorialement. L'objec f est d'adapter l'o re de transport aux besoins de mobilité en fonc on des besoins de mobilité propres aux di érents territoires métropolitains et aux rythmes des déplacements (heures creuses, heures de pointe, services nocturnes, …).

A ce tre, **la Métropole Européenne de Lille engagera plusieurs études d'opportunité de solutions de transport susceptibles de répondre à des besoins de mobilité.** Il s'agira, notamment, de véri er l'opportunité du transport de voyageurs par voie d'eau ainsi que l'opportunité de développer des solu ons de transports par câble, ou encore celle de prolonger des infrastructures de transport en site propre existantes. En n, a n d'inscrire durablement au sein du réseau de transport public les solu ons de transport à la demande sur le territoire métropolitain, il s'agira d'en véri er les besoins d'évolu on, y compris les modalités de communica on à me re en place pour une complète e cience.

B . Étudier l'opportunité des modes de transport innovants

Les évolu ons technologiques et industrielles en ma ère de solu ons de transport collec f, se concentrent sur le développement de solu ons de mobilité collec ves autonomes. En ma ère de mobilité sans conducteur, la Métropole Européenne de Lille a une approche basée à la fois sur la mise en œuvre d'expérimenta ons sur le territoire, mais elle a également fait le choix de ques onner les besoins auxquels ce type d'o re devait répondre ainsi que les incidences mul ples qui pourraient être induites par l'émergence de services autonomes. Ainsi, la Métropole Européenne de Lille peut s'appuyer sur plusieurs expériences :

- l'expérimenta on, en 2019, durant un an, d'une desserte de type transports collec fs en nave e autonome, exploitée par le concessionnaire en transport public, sur le campus de la Cité Scien que entre la sta on de métro Cité Scien que/ Pr.Gabillard et 4 Cantons ;
- la tenue du débat citoyen interna onal sur la mobilité sans conducteur le 27 avril 2019, qui a permis d'établir une vision sur les a entes des habitants en ma ère de mobilité autonome ;
- la par cipa on en 2021, à des ateliers de prospec ve portant sur la « vie robomobile » ini és par la DGITM et dont l'objet a permis d'aborder les aspects mul ples de la mobilité autonome (livraison dernier kilomètre, drones, robots pour recharge de véhicule, sta onnements robo sés…) et les impacts probables en ma ère de ges on de l'espace public.

Ce e approche perme ra à la Métropole Européenne de Lille d'appréhender les autorisa ons prévues par le décret du 1er juillet 2021, qui acte une adapta on du Code de la Route à l'émergence de voitures autonomes et de systèmes automa sés.

En ma ère de mobilité autonome, la Métropole Européenne de Lille con nuera sur sa lancée en ma ère d'expérimenta on et de veille sur les disposi fs de

Action 12

desserte, de logis que urbaine ou encore de développement de services annexes de mobilité (sta onnement, recharge électrique). Par ailleurs, la Métropole Européenne de Lille s'a achera à ce que les expérimenta ons et études en ma ère de mobilité autonome, soient établies en con nuité avec l'existant, à savoir qu'elles devront s'intégrer dans le réseau de transport urbain structurant, répondre à des besoins de mobilité iden és et s'adapter à l'environnement existant et à ses contraintes plutôt que l'inverse. La Métropole Européenne de Lille prendra en compte les e ets induits par le décret du 1er juillet 2021 autorisant la circula on de voitures autonomes.

Enjeux

- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Objectifs

- Développement des TC et modes actifs

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport, Etat

Calendrier

Mise en place en continu :
- Étudier l'opportunité des solutions de transport adaptées aux spécificités du territoire de la Métropole Européenne de Lille
- Étudier l'opportunité des modes de transport innovants

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre et nature des études réalisées

AXE II AGIR SUR L'ATTRACTIVITÉ DU RÉSEAU DE BUS POUR TOUS ET EN AMÉLIORER LA PERFORMANCE

Le réseau de transport par bus est le réseau de transports collectifs de proximité. Il est le seul réseau de transports collectifs à desservir toutes les communes du territoire métropolitain, proposant à tous les habitants une possibilité d'accéder à une offre de transports collectifs. Avec 39 millions de kilomètres annuellement parcourus sur l'ensemble du territoire pour l'ensemble des lignes y compris sous traitées, il constitue le réseau parcourant le plus de kilomètres sur le territoire[1]. Le réseau de bus assure également une complémentarité avec les lignes ferroviaires, de tramway et de métro. Cette complémentarité entre réseaux de transports, permet d'étendre le potentiel d'offres afin de répondre au plus près aux besoins de mobilité des métropolitains et usagers des transports collectifs.

Ces éléments sont majeurs et garantissent le socle du réseau de bus : permettre à tous les habitants de la Métropole Européenne de Lille d'avoir accès au bus. Cependant, l'usage n'est pas à la hauteur de l'offre kilométrique déployée. Les perspectives démographiques et les enjeux de préservation de l'environnement tout en proposant des offres de mobilité à un coût acceptable par tous, rendent indispensables le besoin de faire évoluer la performance des bus et le regard porté sur le bus pour inciter à son usage. Pour développer l'usage du bus, il est essentiel de mettre en œuvre une stratégie globale visant à améliorer la performance et l'attractivité de ce réseau. Pour rendre attractif pour l'usager, chaque trajet effectué en bus, il convient de travailler sur l'ensemble de son parcours. Ce parcours commence dès la préparation du voyage, se poursuit par la réalisation du déplacement en intégrant le trajet jusqu'au point d'arrêt, l'attente du bus, la montée et le voyage en bus, puis la descente pour rejoindre la destination souhaitée.

Les différentes étapes du « parcours voyageur », sont traitées dans d'autres axes du présent chapitre : la billettique, l'information des voyageurs, la sécurité dans les transports, les questions de la poursuite de la modernisation du matériel roulant. La question de l'amélioration des cheminements jusqu'aux arrêts de transports collectifs est quant à elle, traitée au sein du chapitre 3, « Rue pour tous ».

Les actions présentées dans l'axe 2 sont spécifiques au réseau de bus et doivent permettre d'améliorer la vitesse commerciale des bus et les conditions des prises et déprises des voyageurs aux niveaux des arrêts de bus afin d'améliorer la qualité de service proposée aux usagers. Les différents sujets qui y sont traités sont à interroger en amont de chaque renouvellement de contrat de service public.

[1] **13 millions de kilomètres par an pour le métro et 1,5 millions de kilomètres par an pour le tramway**

ENJEUX VISÉS DANS CET AXE

- ◯ Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- ◉ Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- ◯ Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- ◉ Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

OBJECTIFS VISÉS DANS CET AXE

- ◯ Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- ◯ Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- ◉ Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- ◯ Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- ◉ Développement des TC et modes actifs
- ◉ Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- ◯ Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- ◯ Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- ◯ Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- ◯ Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- ◯ Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Action 13 Améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus

Pour être attractif auprès de l'usager, le réseau de transport par bus doit être performant et lisible. Le réseau de bus fait l'objet d'adaptation régulière pour répondre aux besoins des usagers et du territoire (desserte de nouveaux quartiers, d'un nouvel équipement…). Cette évolution permanente de l'offre bus est une recherche, en continu, de l'amélioration de l'efficience du réseau dans le cadre d'une démarche partenariale, associant le concessionnaire du réseau de transports publics et la Métropole Européenne de Lille. Pour atteindre les ambitions du Plan de Mobilité d'un usage accru des modes de déplacements les moins émissifs, la démarche doit dépasser ces ajustements en continu, pour veiller à proposer un niveau de performance du bus attractif auprès des métropolitains et des usagers du territoire. Elle s'appuie nécessairement sur une meilleure connaissance et un suivi de la performance du réseau.

Une analyse de la vitesse commerciale des bus sur le réseau 2019 a révélé que la vitesse commerciale est faible sur 40 % des voiries empruntées par les bus à une période de la journée[1]. Or, le temps de parcours pour un usager est un critère essentiel du choix du mode de transport. Améliorer la vitesse commerciale des bus constitue un enjeu important pour inciter à l'usage du bus et favoriser le report modal vers les transports collectifs. L'amélioration de la vitesse commerciale transforme l'image du réseau de bus auprès de l'usager, génère des gains de recettes et une maitrise des coûts d'exploitation du réseau, permettant de faire fonctionner un même réseau à moindre coût ou de densifier l'offre. Pour améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus, il convient de donner une place préférentielle à la circulation des transports publics dans les aménagements et projets urbains. Cela doit passer par un ensemble de recommandations et de points d'alertes à prendre en considération.

[1] Sur 40 % des kilomètres de voirie empruntés à un moment de la journée, les bus circulent à moins de 15 km/h, qu'il s'agisse de la période de pointe du matin, du soir ou de la période creuse. Ces vitesses commerciales constatées ne rendent pas le bus suffisamment concurrentiel avec la voiture pour le rendre pleinement attractif.

A . Mettre en œuvre un plan d'action pour l'amélioration des vitesses commerciales

49 kilomètres de linéaires jugés comme prioritaires devront faire l'objet d'interventions permettant des gains de temps de parcours : régula on tricolore, aménagement ou déplacement d'arrêts, mesures en lien avec les plans de circula on et le sta onnement.... Il est à noter que seules 13 % des solu ons relèvent d'aménagements physiques de couloirs bus.

La nature des interven ons à mener dis ngue trois temporalités : des mesures pouvant être mises en place rapidement, des ac ons ayant un important ra o gains/coûts mais nécessitant des temps d'études préalables et en n des mesures nécessitant des temps d'études ainsi que des niveaux d'inves ssements élevés.

La mise en œuvre des mesures proposées suppose une collabora on entre le concessionnaire de transport public, la Métropole Européenne de Lille et les communes. Une programma on des aménagements ainsi que des inves ssements nécessaires sera à établir pour une mise en œuvre progressive et échelonnée dans le temps.

LE SAVIEZ VOUS ?

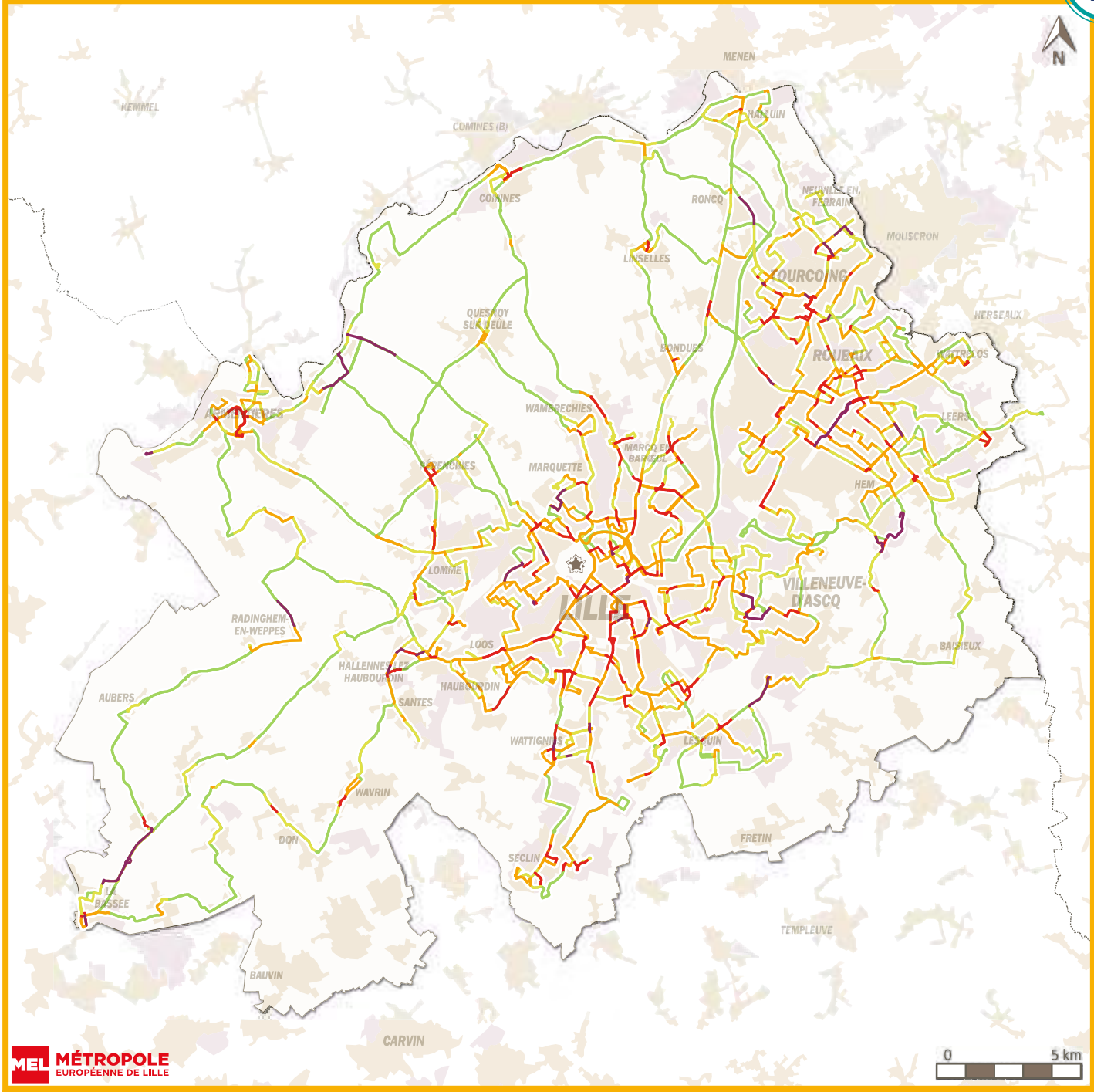
La vitesse commerciale d'un bus prend en compte le temps de roulement et l'ensemble des temps d'arrêts (aux feux, aux arrêts de bus ...).

En milieu urbain, une vitesse commerciale du bus de l'ordre de 15 -17 km/h commence à être compétitive par rapport à celle de la voiture (itinéraire semblable)

B . Intégrer le réseau de bus à la conception urbaine

La performance d'un réseau de bus dépend, entre autres, de choix essen els en ma ère d'exploita on des réseaux de transports d'une part, et d'autre part, de la présence d'aménagements physiques assurant une vitesse commerciale a rac ve auprès des usagers. L'évolu on des villes et villages du territoire métropolitain, invite à proposer des concep ons et des réaménagements propices aux mobilités durables. À ce tre, la prise en compte, essen elle, des services bus et de leur niveau de performance, relève d'un équilibre sensible entre desserte, sécurité, et e cience économique. Ainsi, les retours d'expériences techniques de la mise en œuvre

Action 13



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 **LE PLAN D'ACTION**

VITESSE COMMERCIALE DES BUS EN 2019

REPRÉSENTATION DES VITESSES COMMERCIALES LES PLUS FAIBLES CONSTATÉES À UNE PÉRIODE DE LA JOURNÉE

La vitesse commerciale des bus est la vitesse utile pour l'usager. Elle prend en compte le temps de roulement et l'ensemble des temps d'arrêt (aux feux, aux arrêts de bus, dans les embouteillages ...).

La vitesse commerciale représentée correspond à la vitesse commerciale la plus basse constatée entre les arrêts entre la période de pointe du matin, du soir et la période creuse, dans les deux sens, toutes lignes confondues.

source : base de données du Système d'Aide à l'Exploitation, Ilevia 2019

- moins de 5 km/h
- de 5 à 10 km/h
- de 10 à 15 km/h
- de 15 à 20 km/h
- plus de 20 km/h

Pour rendre attractif le réseau de bus, l'amélioration de la vitesse commerciale est un enjeu majeur. En 2019, la vitesse commerciale est qualifiée de faible sur 40 % des voiries empruntées par les bus. La vitesse des bus y est inférieure à 15km/h à une période de la journée.

49 kilomètres de linéaire jugés comme prioritaires devront faire l'objet d'interventions permettant des gains de temps de parcours. Les lignes ayant une offre et/ou une fréquentation élevée et les tronçons ayant une vitesse commerciale moyenne inférieure à 10km/h ont été retenus.

Une programmation des aménagements ainsi que des investissements nécessaires seront à établir pour une mise en œuvre progressive et échelonnée dans le temps.

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

frontière franco- belge

tissu urbain
zone industrielle ou commerciale

source : Corine Land Cover 2018

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

de certains aménagements visant à apaiser les vitesses des véhicules légers (plateaux, ralen sseurs, coussins berlinois, chicanes) ayant démontré qu'ils contribuent à réduire la vitesse des bus, **il apparaît opportun de bannir ce type d'aménagement sur les itinéraires où circulent des lignes de bus dont l'offre est de plus de 100 bus par jour dans les 2 sens.**

Les largeurs de voies lorsqu'elles sont insu santes, ont également des conséquences fortes sur la conduite des chau eurs, les contraignant à ralen r en cas de croisement d'autres véhicules et notamment d'autres bus. **Pour se croiser dans de bonnes conditions et maintenir la vitesse commerciale, la largeur minimale idéale des voiries doit être à minimum de 6 mètres hors fils d'eau.**

Dans le cadre d'études de conception urbaine et d'espaces publics, des modifications d'aménagements peuvent avoir des conséquences importantes sur les modalités d'exploitation du réseau de bus et également en matière financières. En e et, les modi ca ons de réseau de bus peuvent engendrer au quo dien des coûts supplémentaires d'exploita on notables liés aux kilomètres d'exploita on à réaliser en plus et à l'impossibilité de redéployer du matériel roulant pouvant nécessiter d'acheter du matériel roulant supplémentaire. Ainsi, au-delà de la faisabilité technique, l'associa on des services compétents de la Métropole Européenne de Lille, s'avère nécessaire a n de prendre en considéra on dès la concep on des projets, les besoins en ma ère de modalités d'exploita on du réseau de bus.

C. Élaborer un « cahier technique pour l'amélioration des circulations des bus »

Le cahier technique recensera et répertoriera des préconisations et des principes d'aménagement en faveur de la performance du réseau de bus, adaptables au territoire métropolitain, dont les effets visent à augmenter la vitesse commerciale des bus et accroitre leur fiabilité et leur ponctualité. Il sera l'occasion de valoriser des bonnes pra ques et également d'approfondir des ré exions sur les innova ons possibles et expérimenta ons à entrevoir sur des cas de gure répertoriés où les bus circulent à vitesse réduite.

Ce cahier technique proposera un panel d'aménagements de voirie adaptés aux objec fs d'améliora on de la vitesse commerciale des bus en cohérence avec la forme des voies, la hiérarchie du réseau rou er, les fonc ons a endues sur les axes rou ers et les objec fs d'usage accru des transports collec fs. Le guide technique explorera également des solu ons d'exploita on.

Ce cahier technique comprendra également un lexique perme ant l'u lisa on de termes adéquats facilitant une bonne compréhension par tous.

À voca on technique, le cahier sera des né aux di érents services techniques communaux et métropolitains chargés des projets de transports, d'aménagement et de voirie, dans le cadre de projets de transports, de l'entre en et de la restructura on des voies existantes et de la créa on de voies nouvelles. Il servira également aux concepteurs d'espaces publics, aménageurs… Il nécessite un travail partenarial et une implica on collec ve des services pour en assurer la mise en œuvre.

D . Réaliser une étude sur la cohabitation des bus et des vélos

L'objec f a rmé de développement de l'usage des modes alterna fs à la voiture par culière, à savoir le transport collec f, le vélo et la marche à pied, s'est traduit ces dernières années par la créa on d'aménagements cyclables sécurisés, et une augmenta on de l'aménagement de couloirs partagés entre les cyclistes et les bus, et de zones de circula on apaisées.

Il s'agira de vérifier les conditions d'un usage mixte bus/vélo sur un même espace dans la perspective d'une pratique cycliste accrue avec un réseau cyclable densifié, couplée à celle d'un réseau bus plus performant. L'étude précisera les condi ons d'une mixité possible entre ces deux modes et en dé nira des principes d'aménagements et bonnes pra ques à généraliser, à la fois dans la concep on comme dans la mise en œuvre et l'usage. En e et, un focus devra être fait sur « les condi ons d'acceptabilité » d'une cohabita on entre bus et vélo pour les chau eurs de bus et les cyclistes. L'étude comportera un volet réglementaire et intégrera également les recommanda ons techniques na onales. Ce e étude alimentera le « cahier technique pour l'améliora on des circula ons des bus ».

E . Proposer une nouvelle hiérarchisation du réseau de bus

L'accroissement de l'usage des transports collec fs doit être également assuré par l'accroissement de la fréquenta on du réseau bus métropolitain. Cependant, les pra ques modales en faveur des transports collec fs constatées en 2016, sont essen ellement supportées par le réseau métro. Par ailleurs, la crise sanitaire a globalement impacté la fréquenta on des réseaux de transports collec fs, et en par culier celle du réseau bus métropolitain. Aussi, dans ce contexte, et eu égard à l'ambi on globale de développer des pra ques de mobilité ancrées sur l'usage des transports collec fs ainsi que des modes ac fs, notamment en accès aux transports collec fs, il apparait essen el de revoir l'organisa on du réseau bus métropolitain. Le réseau de bus a fait l'objet d'ajustements successifs (évolu on de la nomenclature des lignes, évolu on de tracés…) sans refonte globale de la hiérarchisa on de ce dernier. **Repenser la hiérarchisation du réseau de bus de la Métropole Européenne de Lille, doit avant tout permettre d'améliorer la compréhension du réseau par l'usager en le rendant plus lisible tout en accentuant l'effet « réseau ».**

Les di érents niveaux de service du réseau bus doivent

Action 13

être facilement iden ables et compris du plus grand nombre. Chaque niveau hiérarchique (Bus à Haut Niveau de Services, lignes majeures, lignes complémentaires, lignes spéci ques du réseau…) sera associé à un niveau d'o re et à une iden té propre. Ce e iden té pouvant se décliner via de mul ples solu ons qui resteront à préciser : la signalé que des lignes, la représenta on sur le plan, l'indica on aux arrêts et par l'habillage des bus… La hiérarchisa on du réseau ques onnera également le tracé des lignes pour une recherche d'une plus grande clarté des i néraires (simpli ca on des tracés, limita on des dissocia ons d'i néraires, covisibilité des arrêts pour l'usager …), de performance (vitesse et régularité) et une meilleure lisibilité des horaires (cadencement,…). Faciliter la lisibilité du réseau perme ra d'améliorer l'a rac vité de ce dernier et devra également provoquer des conséquences posi ves sur son e cience. Elle perme ra également d'an ciper l'arrivée des premières lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Services.

Pour perme re l'appropria on de la nouvelle o re, une communica on et un accompagnement auprès des usagers seront indispensables.



Source : Métropole Européenne de Lille

Enjeux

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Objectifs

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport, Etat

Calendrier

2022 - 2026

- Mettre en œuvre un plan d'action pour l'amélioration des vitesses commerciales

Mise en place en continu :

- Intégrer le réseau de bus à la conception urbaine
- Élaborer un « cahier technique pour l'amélioration des circulations des bus »
- Réaliser une étude sur la cohabitation des bus et des vélos
- Proposer une nouvelle hiérarchisation du réseau de bus

Indicateurs de suivi de l'action

- Offre (Places Kilomètres Offertes) du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro
- Fréquentation du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro
- Nombre et nature des études réalisées

Action 14 Mieux connecter les arrêts de bus à leur environnement

L'arrêt de bus a un rôle majeur à jouer auprès de l'usager et des chauffeurs de bus en tant que repère facilement identifiable. La conception et l'aménagement des arrêts de bus participent à la démarche d'amélioration de la qualité de service du réseau de bus.

L'arrêt de bus est, en effet, le point de départ et d'arrivée d'un déplacement en bus, il doit donc être attractif pour susciter l'envie de voyager. Des conditions d'attente, difficiles et désagréables peuvent être un frein à l'utilisation régulière des transports collectifs. Par ailleurs, la configuration de l'arrêt doit permettre un bon accostage des bus eu égard à l'accessibilité des PMR mais également pour le gain de temps que nécessite la manœuvre pour reprendre l'itinéraire. L'arrêt de bus doit être aménagé en chaussée et placé idéalement dans l'espace par rapport aux besoins des usagers. Il doit par ailleurs, être accessible à tous (bordure haute sur la totalité de la longueur du bus) et pourvu d'éléments favorisant la sécurité, l'information et le confort d'attente des voyageurs comme des non-usagers.

Parmi les 3300 points d'arrêts présents sur le territoire métropolitain, 55 % sont équipés d'un poteau d'arrêt et 45 % d'un abribus. Dans une recherche permanente d'optimisation du réseau et d'incitation à l'usage du bus, les enjeux autour de ces arrêts sont donc importants. Traiter des arrêts de bus consiste à questionner à la fois l'exploitation de la ligne de bus, les conditions d'attente et l'accessibilité pour les usagers, et l'insertion urbaine de l'arrêt.

A . Penser les arrêts des bus comme les points d'entrées des usagers sur le réseau bus

Les arrêts ont un rôle majeur d'incita on à l'usage du bus qui doit être pris en compte dans les ré exions sur l'aménagement des arrêts. Ce e fonc on se traduit en par e, dans la réglementa on encadrant la concep on et l'aménagement des arrêts

- **S'appuyer sur la réglementation en vigueur dans le cadre de l'aménagement des arrêts de bus :** un point d'arrêt de bus est nécessairement matérialisé au sol par une signalisa on au sol (zébra), une bordure haute sur sa totalité et, implanté sur le tro oir, par un abri voyageur ou un poteau d'arrêt. Ces éléments perme ent aux piétons et voyageurs, de repérer l'emplacement du point d'arrêt, et aux transporteurs de pouvoir a cher les informa ons sur l'o re de transport. La signalisa on au sol (les zébras) est une indica on informant que le sta onnement de véhicules légers sur la zone d'arrêt, est interdit. L'aménagement des quais et l'implanta on des arrêts de bus, est règlementaire et doit respecter la loi de février 2005 pour l'égalité des droits et des chances ainsi que l'arrêté du 15 janvier 2007 alinéa 12, portant applica on du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 rela f aux prescrip ons techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Un document interne à la Métropole Européenne de Lille appelé « charte PMR sur l'accessibilité » existe et devra être mis à jour et partagé largement. Il dé nit notamment, pour di érents cas de gure, les règles d'implanta on des éléments de guidage, d'abri bus et de zone de manœuvre PMR.
- **Préserver les fonctions attendues d'un arrêt de bus :**
  - **un repère pour tous** : les arrêts cons tuent un élément majeur d'iden té pour un territoire contribuant à l'image que les habitants ont du réseau de bus. Pour favoriser la lisibilité du réseau par les usagers, les abris et les poteaux d'arrêt doivent être uniformes en ma ère de charte graphique, perme ant un repère iden que à tous. Ils doivent s'intégrer harmonieusement à leur environnement car cons tuant à la fois un repère de mobilité et un élément de l'espace public.
  - **un lieu d'attente :** il s'agit d'o rir un certain confort pour contribuer à de bonnes condi ons d'a ente. A endre dans de mauvaises condi ons, « augmente » la sensa on du temps d'a ente. Pour favoriser l'usage du bus, les temps d'a ente doivent être rendus physiquement et psychologiquement agréables. Les arrêts doivent être à la fois fonc onnels et esthé ques. Ils doivent être localisés dans un espace sécurisant pour l'usager. Ils doivent être supports d'informa ons à des na on de ce dernier. Ils doivent, dans la mesure du possible, comprendre un espace pour s'asseoir, perme re de se protéger contre les intempéries, le vent, le soleil. Des

bonnes condi ons d'éclairage ou des éléments complémentaires tel que la corbeille, par cipent également à la no on de confort. Indiquer le temps qu'il reste à pa enter avant l'arrivée du prochain bus, est également un moyen de rendre la sensa on d'a ente moins longue à un arrêt de bus ;

- **un espace de circulation des montées et descentes :** la con gura on des arrêts doit perme re une accessibilité pour tous aux arrêts de bus et aux bus. La localisa on et la con gura on de l'arrêt, doivent également perme re des montées/descentes uides. L'aménagement de l'arrêt doit être pensé dans un espace plus global, avec sa connexion avec l'espace environnant, dans l'op que de favoriser une circula on facilitée des usagers.

- **Déployer une nouvelle génération d'abris voyageurs** : le déploiement de nouveaux abris voyageurs est l'occasion de reques onner les éléments d'iden té, de confort et de services auxquels doivent répondre les arrêts de bus. Les abris doivent être à la fois fonc onnels et esthé ques. Des ré exions sur les formes, les transparences, les couleurs, les ouvertures sur le quar er, les matériaux (verre, bois, acier …) par cipent à ce e iden té souhaitée ainsi que le mobilier d'assise, l'informa on voyageurs (borne, cadre …) et leur localisa on (dans et sur l'abri) au confort. La ques on de services prend en considéra on la manière dont le temps d'a ente peut être rendu moins contraignant (installa on d'éléments technologiques, informa ons …). Au-delà, peuvent être également considérées la modulabilité des abris (dans leur taille perme ant d'équiper plus facilement les arrêts complexes, dans leur composi on comme un banc pouvant être rajouté à l'arrière…), la prise en compte des condi ons clima ques (vents, précipita ons et rayonnement solaire) et des considéra ons écologiques (construc on, recyclage, matériaux u lisés …). Ces abris peuvent varier dans leur taille et être publicitaires ou non. Ces ré exions devront se faire selon une logique pragma que, de coût acceptable pour la collec vité et de prise en considéra on de condi ons de maintenance, et être portées dans le cadre du renouvellement des commandes publiques ad'hoc.

B . Adapter le positionnement et le mobilier au contexte urbain de l'arrêt

- Les arrêts peuvent se situer dans des cadres di érents compte tenu de la diversité du territoire et d'ambiances hétérogènes urbaines, péri urbaines ou rurales, zone peu ou très fréquentée, espace public aéré ou zone dense, secteur commerçant ou résiden el, espace visible ou lieu isolé, espace exposé aux vents dominants ou au soleil... La localisa on d'un arrêt et le posi onnement du mobilier, doivent

LE SAVIEZ VOUS ?

500m c'est la distance maximum qui sépare d'une station 95,5% des habitants de la MEL

pouvoir s'adapter à la con gura on, aux spéci cités et aux probléma ques du site. Ces ré exions seront portées lors de l'iden ca on d'une localisa on d'un arrêt à créer ou à relocaliser, a n de contribuer à pallier ce qui pourrait être un frein à l'usage de l'arrêt.

- **Adapter le mobilier au contexte urbain :** l'arrêt de bus, peut être agrémenté pour en améliorer le confort. Ce e ques on est d'autant plus vraie pour des arrêts dépourvus d'abri (absence de place ou en raison du niveau de desserte ou d'o re). Dans ces cas-là, les temps d'a ente pour l'usager, peuvent être percus plus longs qu'il n'est réellement. Des éléments annexes au poteau d'arrêt et à l'abri, par cipent au confort du point d'arrêt et au sen ment de sécurité, tels que l'éclairage (en concevant l'éclairage de manière créa ve et chaleureuse dans le respect des mesures en faveur de l'environnement et des économies d'énergie), ou encore la possibilité de s'abriter et de s'asseoir. L'évolu on des arrêts de bus peut s'imaginer par la créa on de mobilier modulable répondant à des besoins ponctuels d'assise, de paravent orientable, ou de casque es perme ant de s'abriter. La présence de végéta on naturelle ou la créa on de structures végétales (ex : jardin ver cal) cons tuent également des solu ons envisageables de coupe-vent et d'ombrières. Se pose néanmoins la ques on des modalités de ges on au long cours de ces solu ons.

- **Adapter la localisation au contexte urbain :** la localisa on de l'arrêt de bus, répond à des règles de sécurité, d'exploita on du bus et d'u lité. L'arrêt de bus, doit avant tout, répondre à des règles d'accessibilité PMR et de concep on universelle. Il cons tue également un espace d'a ente pour l'usager et une composante de l'espace urbain. La localisa on de l'arrêt de bus, doit donc également prendre en compte le parcours de l'usager et les spéci cités du territoire pour en garan r l'a rac vité. Pour être a rac f, un arrêt doit être visible et facilement accessible. Les espaces environnants doivent perme re et donner l'envie de se rendre à l'arrêt. Pour se faire, il est important de s'appuyer sur la présence d'anima ons locales telle que la proximité d'équipements ou de commerces à même de perme re à l'usager de me re à pro t le temps d'a ente pour une course ou une démarche. L'intégra on au sein d'un espace public plus large et animé, confère également un sen ment de sécurité. La ques on peut se poser de posi onner l'abri en fonc on de l'environnement plus qu'en fonc on de la localisa on de la signalisa on au sol règlementaire : par exemple, s'assurer d'une localisa on adaptée

en fonc on de l'orienta on solaire et du vent ou encore pour améliorer la visibilité de l'arrêt ou pro ter d'écrans naturels. La visibilité de l'abri tant pour les chau eurs de bus (manœuvres d'approche et de départ) que pour les usagers, reste néanmoins une condi on à respecter pour leur localisa on au même tre que les condi ons de ne oyage.

- **Développer un guide des « bonnes pratiques » pour l'aménagement des terminus :** les terminus des lignes de bus, sont des arrêts répondant à des exigences par culières : besoins de manœuvres de retournement et de régula on des véhicules, de dépose et de reprise des voyageurs et ges on des temps de pause des conducteurs. La mise à disposi on de sanitaires et d'un lieu de repos pour les conducteurs, sont, en e et, des condi ons qui s'imposent dans le respect du Code du Travail. La localisa on des terminus de lignes de bus, doit à la fois assurer un service aux di érents usagers, s'intégrer qualita vement dans l'espace public tout en limitant les nuisances parfois ressen es par les riverains jouxtant le terminus, et en n doit perme re de limiter les coûts d'exploita on inu les. A n d'améliorer l'intégra on des terminus de lignes de bus au sein du territoire métropolitain au regard des exigences d'exploita on et économiques, il est proposé d'élaborer un guide technique à voca on programma que. Ce guide a voca on à faciliter les démarches d'inser on sur le territoire avec les acteurs locaux, en premier lieu les communes ; partager les condi ons d'accessibilité d'un terminus avec les communes, les riverains, les commerçants, etc., en lien avec les coûts d'exploita on induits dans la mesure acceptable pour la Métropole Européenne de Lille.



Source : Métropole Européenne de Lille

Enjeux

- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Objectifs

- Développement des TC et modes actifs

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport

Calendrier

Mise en place en continu :
- Penser les arrêts des bus comme les points d'entrées des usagers sur le réseau bus
- Adapter le positionnement et le mobilier au contexte urbain de l'arrêt

Indicateurs de suivi de l'action

- Offre (Places Kilomètres Offertes) du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro
- Fréquentation du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro

AXE III POURSUIVRE LE MAILLAGE DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANT

Le réseau de transports collectifs de la Métropole Européenne de Lille est structuré autour de lignes en site propre ferroviaires, train, métro et tramway, qui relient les principales polarités métropolitaines, que sont Lille, Villeneuve d'Ascq, Roubaix et Tourcoing ; et desservent un certain nombre de villes-centres d'agglomération constitutives de la zone urbaine centrale.

La constitution de ce réseau de transport public, dit réseau « armature », s'appuie à la fois sur le réseau ferroviaire sur lequel circule des services TER et sur un réseau de transport public urbain marqué par la création de deux réseaux distincts tant en termes de modes de transports, métro d'un côté, tramway de l'autre, que d'ancrages territoriaux. La création des lignes de tramway sur le territoire métropolitain débutée au 20ème siècle, a, en effet, connu le développement de plusieurs réseaux, dont les lignes de tramway ont peu à peu été démontées, pour maintenir uniquement les liaisons tramways entre Lille et Roubaix d'une part, et Lille et Tourcoing d'autre part. Le réseau de lignes de métro a, quant à lui, fait l'objet d'une volonté politique actée dès les années 1970, progressivement mise en œuvre à partir de 1983, jusqu'à l'ultime inauguration d'une branche de la ligne 2 du métro, à la fin de l'année 2000.

Ce réseau de lignes de transports collectifs en site propre, répond donc depuis au moins 40 ans, aux besoins de mobilité des métropolitains et des personnes qui fréquentent la Métropole Européenne de Lille pour y travailler, étudier, se récréer, etc. Il assure une fonction de transport essentielle que la Métropole Européenne de Lille souhaite, d'ailleurs, renforcer par le biais de la modernisation de ses infrastructures, matériels roulants et équipements associés, et améliorer par là même les conditions de voyages.

Aujourd'hui, la Métropole Européenne de Lille souhaite continuer de satisfaire les besoins quotidiens de mobilité des habitants et usagers du territoire, en renforçant les solutions collectives de transports les moins émissives en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques locaux. Par ailleurs, la Métropole Européenne de Lille aspire également à renforcer le maillage et les connexions entre les réseaux de transports collectifs en site propre tout en accompagnant l'évolution des dynamiques urbaines en cours et projetées sur le territoire métropolitain. Ainsi, en complément des actions de modernisation des réseaux de transport public existants, la Métropole Européenne de Lille propose de poursuivre le maillage du réseau structurant de transports collectifs, par le renforcement des dessertes ferroviaires sur son territoire, la création de lignes nouvelles de tramways, de bus à haut niveau de service, de lignes de bus optimisées et de liaisons express assurées par bus ou par car.

ENJEUX VISÉS DANS CET AXE

- [x] Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- [x] Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- [x] Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- [x] Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

OBJECTIFS VISÉS DANS CET AXE

- [x] Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- [x] Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- [ ] Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- [ ] Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- [x] Développement des TC et modes actifs
- [ ] Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- [ ] Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- [ ] Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- [ ] Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- [ ] Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- [ ] Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Action 15 Valoriser le réseau ferré, en tant qu'armature du réseau de transports collectifs et en lien avec les territoires extérieurs

Si la région Hauts-de-France est autorité organisatrice du transport ferroviaire de voyageurs, la constitution de l'étoile ferroviaire présente sur le territoire métropolitain et le rôle de l'agglomération à l'échelle régionale, font de la Métropole Européenne de Lille un acteur actif vis-à-vis du développement ferroviaire sur son territoire.

L'étoile ferroviaire de Lille est actuellement dotée de 6 branches et de 34 gares/points d'arrêts actifs qui maillent le territoire métropolitain. Ce réseau de transports collectifs est un atout majeur du territoire, offrant une mode de déplacement rapide, fiable et ponctuel pour rejoindre les centralités de l'agglomération : les villes d'Armentières, Seclin, Tourcoing, Roubaix, Wavrin, Lesquin … sont à moins de 15 minutes du centre de Lille. Ce réseau est également essentiel pour permettre à des habitants des territoires régionaux d'accéder à la centralité lilloise et de limiter ainsi des déplacements réalisés en voiture vers et sur le territoire. Plus d'un tiers des voyageurs TER et TERGV des Hauts-de- France ont en effet, pour origine ou destination, les gares de Lille Flandres et de Lille Europe.

Afin d'offrir une alternative au tout routier pour les déplacements en accès au territoire métropolitain ainsi que pour les déplacements intra-métropolitains, la Métropole Européenne de Lille soutient le développement de l'offre de services ferroviaires : le développement des services de Transports Express Régionaux (TER), à l'initiative régionale, en particulier sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, mais dont les effets n'ont pu être observés du fait de la crise sanitaire ; le renforcement de l'intégration tarifaire totale au sein de son ressort territorial (possibilité de circuler en TER au prix d'un ticket unitaire depuis 2019), l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux assurant aux usagers des conditions d'intermodalité confortables et sécures.

La présence d'une gare en impasse à Lille Flandres et la saturation actuelle des faisceaux en heure de pointe posent la question des évolutions à apporter pour répondre aux besoins futurs de services voyageurs et de fret. Le renforcement de l'offre ferroviaire doit d'abord passer par une évolution des services et des modalités d'exploitation ferroviaire de ces derniers au sein de l'étoile lilloise (organisation de l'offre, diamétralisation de certains services), et ensuite être couplée à une stratégie d'investissements se concrétisant soit par la création de nouvelles gares sur le territoire, y compris celle de Lille Flandres, soit par la réalisation d'investissements sur les lignes ferroviaires et les équipements contribuant à leur exploitation.

Le réseau ferré a, pour fonction, sur le territoire métropolitain, celle d'un réseau de transports collectifs urbain et performant. Sa valorisation devra être poursuivie dans les années à venir. La Métropole Européenne de Lille s'associe pleinement à la volonté d'optimiser le réseau ferroviaire existant sur son territoire et en amont, et de construire un futur réseau plus capacitaire disposant de services de type RER, grâce à la mise en place du Service Express Métropolitain (SEM) de l'étoile ferroviaire lilloise.

A . Inciter à conforter la présence d'une offre TER performante et attractive

Dans une op que d'a rac vité du train pour les usagers métropolitains et de ceux résidant en amont du territoire, la Métropole Européenne de Lille réa rme son sou en à la Région Hauts-de-France dans sa volonté d'op misa on des infrastructures de transport ferroviaire et d'améliora on des condi ons de transport des usagers.

Ainsi, les e orts que la Métropole Européenne de Lille souhaite voir poursuivis et vis-à-vis desquels la MEL appelle un développement soutenu assuré par la Région Hauts de France, consistent à :

- **Favoriser l'usage du train en renforçant l'amplitude horaire et l'offre TER hors heures de pointe.** Les constats en ma ère de pra ques de mobilité indiquent le besoin renforcé d'une o re plus adaptée à l'évolu on future que les seuls usages en lien avec des déplacements réalisés pour se rendre

au travail ou étudier. La Métropole Européenne de Lille suggère à la Région Hauts de France d'intégrer les évolu ons poten elles de comportements de mobilité en lien avec les évolu ons sociétales : télétravail, téléenseignement, évolu on de la structure d'emplois présents au sein du territoire métropolitain, ou encore celles liées aux besoins de déplacements liés aux loisirs et aux services (santé,….).

- **Améliorer la qualité de service aux usagers en améliorant le confort et la capacité du matériel roulant en heure de pointe.** L'améliora on de la capacité du matériel roulant et de son confort va de pair avec l'a rac vité du service ferroviaire, et condi onne l'incita on aux voyages « longs » en amont du territoire métropolitain, perme ant aussi d'éviter la satura on de certains trains circulant sur la Métropole Européenne de Lille. Aussi, la Métropole Européenne de Lille propose à l'AOM régionale d'améliorer le confort et la capacité des trains a n d'an ciper la croissance des besoins en déplacements, en lien avec le développement du territoire et les constats d'un usage croissant du train avant la crise COVID.
- **Améliorer les connaissances sur le rapport train - vélo :** un usager peut faire le choix de sta onner son vélo en gare ou d'embarquer son vélo dans le train. Pour comprendre les besoins des usagers et mieux appréhender les réponses à apporter, la Métropole Européenne de Lille suggère de co-réaliser une étude pour comprendre les atouts, les freins, les améliora ons possibles d'un trajet global d'embarca on du vélo dans le train ou de la combinaison sta onnement vélo/TER et sous quelles condi ons.

B . Accompagner le projet de Services Express Métropolitains (SEM) de l'étoile ferroviaire de Lille

Dans cadre du schéma directeur na onal des Services Express Métropolitains, l'État et SNCF Réseau ont retenu l'aire métropolitaine lilloise parmi la dizaine de métropoles françaises « à fort poten el de développement » de services express métropolitains. L'objec f est de travailler sur un niveau de service renforcé et une meilleure ar cula on avec les réseaux ferroviaires voisins en étudiant la créa on « d'un véritable Réseau Express Régional (RER) métropolitain élargi à l'Eurométropole de Lille-Kortrijk-Tournai et au territoire des agglomé ra ons depuis Béthune/Bruay la Buissière en passant par le territoire d'Hénin-Carvin jusqu'à Valenciennes ».

Une étude de faisabilité en cours, vise à dé nir les condi ons de réalisa on à long terme d'un réseau express à l'échelle de l'aire métropolitaine lilloise qui contribuera à proposer un « choc d'o re ferroviaire », notamment pour perme re un report modal massif vers le train pour les déplacements quo diens en lien avec la métropole lilloise.

La Métropole Européenne de Lille associée depuis 2020 aux ré exions portées par l'État, SNCF Réseau, la Région Hauts-de-France dans un travail partenarial perme ant de s'accorder sur une vision partagée de l'exploita on du cœur de l'étoile ferroviaire lilloise, partage l'ambi on de créer un « choc de desserte » grâce à l'augmenta on des services aux heures de pointe, jusqu'à être doublés à l'horizon 2035-2040, qui béné cie à la desserte ferroviaire du territoire métropolitain selon une logique de rôle urbain du train, en privilégiant d'abord la mobilisa on de solu ons d'exploita on avant de mobiliser les solu ons infrastructurelles tant sur les lignes qu'en gares. La Métropole Européenne de Lille sera vigilante aux incidences nancières pour son territoire et aux résultats des études en cours concernant l'objec f de :

- doubler les fréquences aux heures de pointe sur toutes les branches ferroviaires ac ves (par rapport au service annuel 2020) et le type de services ferroviaires associés (missions rapides comme omnibus) ;
- intégrer un barreau infrastructurel nouveau cons tué du projet de Réseau Express Grand Lille (2015), barreau infrastructurel neuf entre Lille et le Bassin Minier dédié aux services rapides, qui nécessite la réac va on d'une halte ferroviaire à Lille Sud (dite gare Porte des Postes) et la créa on d'une gare souterraine sous Lille Flandres ;
- créer des diamétralisa ons nombreuses valorisant les possibilités o ertes par une nouvelle gare souterraine sous Lille Flandres : Douai / Hazebrouck, Lens / Kortrijk, Valenciennes / Tourcoing ;
- faire circuler des voyageurs sur la tangen elle ferroviaire Ouest de Lille actuellement support de tra c marchandises, par la diamétralisa on de services omnibus Valenciennes / Hazebrouck et le déport de missions omnibus Béthune / Lille Flandres qui s'accompagneraient de la réac va on ou de l'implanta on de plusieurs haltes ferroviaires sur la ceinture Ouest, dont une interface avec la ligne 2 du métro à Pont Supérieur, et qui, par rebond, o riraient un poten el plus large à la nouvelle halte ferroviaire proposée à Lille Sud (dite gare Porte des Postes).

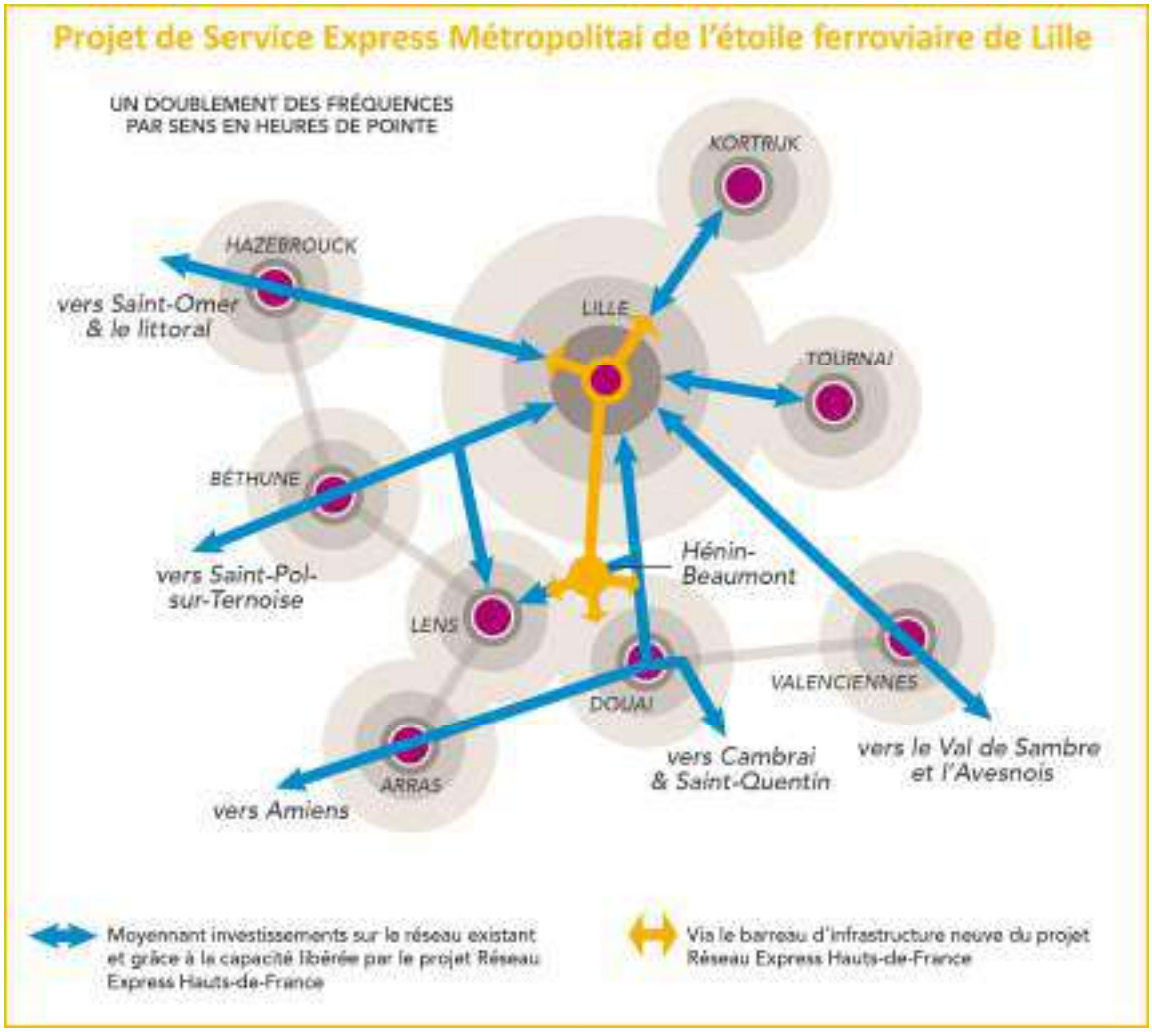
L'accroissement de l'o re de services pro tera aux mobilités internes à la Métropole Européenne de Lille comme aux déplacements de moyen et long parcours régionaux, tout en conservant les béné ces de la grande accessibilité de la région.

Les études de faisabilité débutées en 2022 se poursuivront jusque 2024. L'ac on métropolitaine veillera donc à :

- **Poursuivre la collaboration et l'implication de l'institution métropolitaine dans la démarche en cours d'étude de faisabilité et dans les démarches SEM à venir ;**
- **S'impliquer dans les études ferroviaires en partenariat avec les acteurs de mobilités concernés dans les études complémentaires nécessaires à la réussite du projet, tout en étant vigilante au**

respect des maitrises d'ouvrage à l'œuvre.

- **Poursuivre l'amélioration de l'intermodalité au droit des gares et de renforcer les connexions entre réseaux de transports structurants.**



Source : plaquette de présentation «le service express métropolitain de l'étoile ferrovaire de Lille - construire ensemble les futures mobilités» - SNCF - 2022

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

Objectifs

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Développement des TC et modes actif

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport

Calendrier

Mise en place en continu :

- Inciter à conforter la présence d'une offre TER performante et attractive
- Accompagner le projet de Services Express Métropolitains (SEM) de l'étoile ferroviaire de Lille

Indicateurs de suivi de l'action

- Fréquentation des gares et haltes du réseau TER présentes sur le territoire métropolitain

Action 16 Créer de nouvelles lignes de tramway

Grâce à la création de nouvelles infrastructures de transports collectifs en site propre, la Métropole Européenne de Lille souhaite accompagner à la fois les besoins de mobilité actuels en proposant des offres de transports performantes et confortables, et l'évolution des mobilités générées par les dynamiques sociodémographiques et socioéconomiques du territoire, en cours et attendues d'ici 2035, en intégrant la localisation résidentielle des métropolitains, des emplois, des populations scolaires, ainsi que celles des secteurs urbains générant ou amenés à générer des besoins conséquents en déplacements. En parallèle, pour favoriser l'utilisation des transports collectifs et faire progresser son offre de services, la Métropole Européenne de Lille fait évoluer l'offre TC existante au regard des usages des différents réseaux de mobilités qu'ils soient en transports collectifs, routiers ou cyclables, présents au sein du ressort territorial de la métropole ou en interface avec elle. L'ambition est de développer des infrastructures de transports collectifs et des niveaux de services qui assurent de transporter quotidiennement plus de voyageurs, avec des conditions de voyages optimales pour chacun, et de contribuer grâce à ces offres de transport majeures à un développement territorial et social équilibré.

La Métropole Européenne de Lille identifie de nouvelles liaisons en tramway pour :

- offrir une solution de transport collectif massifiée au sein des pôles métropolitains d'agglomération de Lille et de Roubaix/Tourcoing, comme alternative essentielle à l'usage de la voiture particulière, afin de répondre aux déplacements d'ores-et-déjà existants des métropolitains et usagers du territoire, et qui seront amenés à s'intensifier d'ici à 2035 du fait des évolutions sociodémographiques et socioéconomiques ;
- accompagner les dynamiques d'évolutions territoriales et sociales des pôles métropolitains, en intégrant les projets majeurs d'aménagement du territoire en cours et projetés d'ici 2035 (grands secteurs d'habitat, pôles économiques et d'enseignement, pôles culturels et sportifs, etc.) y compris ceux des quartiers prioritaires identifiés au programme de renouvellement urbain ; les projets de nouvelles liaisons en tramway visent à desservir et renforcer l'offre en transport collectif des différents territoires métropolitains ;
- rendre plus efficient le réseau global de transports collectifs, grâce notamment aux possibilités offertes par l'interconnexion entre les différents réseaux armature.

Enfin, les projets de nouvelles liaisons en tramway constituent de véritables leviers de transformation des rues et des voies métropolitaines en rues aménagées pour tous, partageant l'espace public entre différents modes de déplacements et incitant à développer certaines fonctions de la vie locale. Cette opportunité de réaménagement qualitatif des rues, se doit d'être accompagnée d'une politique de stationnement ambitieuse permettant de concrétiser le partage de l'espace public pour tous.

A . Étudier et mettre en œuvre les lignes inscrites sur le pôle métropolitain de Roubaix - Tourcoing

La Métropole Européenne de Lille iden e des principes de liaisons en tramway dont les tracés dé ni fs seront précisés grâce à des démarches d'études, d'abord de faisabilité puis techniques ; couplées à des temps de concerta on avec le grand public notamment à l'occasion de concerta ons préalables et d'enquête publique.

Concernant le pôle métropolitain d'agglomération de Roubaix - Tourcoing, les liaisons en tramway s'orientent selon un axe Nord – Sud complété d'une extension vers la gare de Tourcoing et d'une liaison entre Roubaix et Wattrelos. La liaison Neuville-en-Ferrain / Tourcoing / Roubaix / Hem vise à desservir et relier les centralités de ces quatre communes notamment celles de Tourcoing et de Roubaix. Ce e liaison intègre également l'étude d'un prolongement du tramway existant ligne T, entre le centre-ville et la gare de Tourcoing et veille à l'interconnexion avec la ligne n°2 du métro notamment

Action 16

au niveau du pôle d'échanges mul modal d'Eurotéléport à Roubaix. La liaison entre Roubaix et Wa relos, a n de renforcer le lien entre Wa relos et le cœur de la ville de Roubaix, en desservant le centre de Wa relos, le quar er de Beaulieu et Eurotéléport ; ce e liaison inclut l'étude du prolongement jusqu'à la gare d'Herseaux en Belgique.

B . Étudier et mettre en œuvre les lignes inscrites sur le pôle métropolitain de Lille et sa couronne

Le renforcement de la desserte du pôle métropolitain de Lille et de sa couronne, par la créa on de nouvelles liaisons de tramway, s'organise selon une logique de radiales centrées sur Lille. Les tracés dé ni fs seront précisés selon la même approche « projet » développée pour les liaisons de tramway du pôle métropolitain Tourcoing-Roubaix : démarches d'études de faisabilité puis techniques, couplées à des temps de concerta on du public.

Les liaisons en tramway projetées au sein du pôle métropolitain lillois, concernent des liaisons entre Lille et les villes qui l'entourent, qui s'interconnectent au sein de Lille :

- **la liaison Lille-Wattignies-Seclin**, qui vise à renforcer le lien entre le cœur lillois et Wa gnies-Seclin, en véri ant l'opportunité de l'implanta on terminale sur la sec on comprise entre Wa gnies et Seclin ;
- **la liaison Lille-Loos-Haubourdin-Hallennes-lez-Haubourdin**, dont l'objec f est d'assurer un lien entre Hallennes-lez-Haubourdin/Haubourdin/Loos et le cœur lillois via le Faubourg de Béthune ;
- **la liaison Lille-Saint-André-Marquette-Wambrechies,** structurant les liens entre le secteur Nord du pôle métropolitain depuis Wambrechies, jusqu'à Lille.

C . Étoffer les équipements nécessaires au fonctionnement des réseaux dans la perspective de nouvelles liaisons de transports collectifs

La créa on de nouvelles liaisons en tramway implique d'intégrer de nouvelles infrastructures et les équipements nécessaires pour faire fonc onner ces nouvelles lignes de transport en site propre. En lien avec les nouveaux matériels de tramways, des équipements nécessaires à leur maintenance et remisage sont donc à prévoir, de même que ceux nécessaires à l'exploita on de ces derniers : sites de maintenance et/ou de remisage, poste de commandement et locaux d'exploita on des tramways. Plus globalement, l'exploita on de nouvelles liaisons de tramways nécessite de compléter le système de transport d'équipements de signalisa on, système d'aide à l'exploita on et à l'informa on voyageurs, système d'informa on voyageurs, système bille que, système radio, etc. Le développement de ces équipements et infrastructures, condi onne l'e cience du futur réseau de tramway et plus globalement celle du réseau tramway métropolitain. Aussi, en accompagnement de la créa on de nouvelles lignes de tramways, il convient de compléter et éto er le réseau de transport métropolitain des équipements et infrastructures à même de favoriser une exploita on des réseaux dans les meilleures condi ons.

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

Objectifs

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Développement des TC et modes actif

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport

Calendrier

2022 - 2030 :

- Étudier et mettre en œuvre les lignes inscrites sur le pôle métropolitain de Roubaix - Tourcoing
- Étudier et mettre en œuvre les lignes inscrites sur le pôle métropolitain de Lille et sa couronne
- Étoffer les équipements nécessaires au fonctionnement des réseaux dans la perspective de nouvelles liaisons de transports collectifs

Indicateurs de suivi de l'action

- Offre (Places Kilomètres Offertes) du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro
- Fréquentation du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro
- Nombre et nature des études réalisées

Action 17 Augmenter le nombre de lignes de bus à haut niveau de service renforcé

Les moteurs de création de nouvelles infrastructures de transports collectifs en site propre, pour la Métropole Européenne de Lille sont identiques quel que soit le mode de transport envisagé. Il s'agit bien d'accompagner les besoins de déplacements présents ainsi que l'évolution des mobilités générées par les dynamiques sociodémographiques et socioéconomiques du territoire, en cours et attendues d'ici 2035, et de faire progresser l'usage des transports collectifs, en adaptant l'offre au regard des besoins de déplacements, comme développé dans le cadre de la fiche action « créer de nouvelles lignes de tramway ».

Néanmoins, la réponse en terme d'offre de transports en site propre aux besoins estimés de déplacements réalisables en transports collectifs, fait varier la solution de transport : tramway pour certaines liaisons, bus à haut niveau de service pour d'autres ou encore lignes de bus optimisées pour d'autres besoins. Le niveau d'ambition en matière de conditions de voyages reste, quant à lui, identique quel que soit la solution de transport, la variable est bien le niveau de personnes à transporter.

La Métropole Européenne de Lille identifie à la fois de nouvelles liaisons en bus à haut niveau de service et des lignes de bus dites optimisées. A l'instar des projets de nouvelles liaisons en tramway, les liaisons en bus à haut niveau de service constituent également des leviers majeurs d'équilibre territorial et social des communes desservies, ainsi que de transformation des rues et des voies métropolitaines en rues aménagées pour tous, où le partage de l'espace public entre les modes de déplacement permet à chacun de prendre sa place ainsi qu'à la vie locale de s'épanouir. Une politique de stationnement particulièrement ambitieuse doit contribuer à rendre le partage de l'espace public lisible pour tous et aisément praticable par tous.

Les liaisons en lignes de bus optimisées s'inscrivent dans des approches identiques à celles développées pour les liaisons en bus à haut niveau de service, à la différence près du pourcentage de site propre.

A . Étudier et mettre en œuvre des lignes de bus à haut niveau de service

La Métropole Européenne de Lille identifie deux liaisons en bus à haut niveau de service, l'une entre Lille et Villeneuve d'Ascq et l'autre entre Marcq-en-Baroeul/ Saint-André-lez-Lille et Villeneuve d'Ascq. La fréquence attendue est de 10 minutes.

La liaison entre Lille et Villeneuve d'Ascq vise à relier les villes de Lomme/Lille à Villeneuve d'Ascq, en desservant la ville de Lezennes et des secteurs urbains à forts poten els de déplacements (Euratechnologies, Portes métropolitaines, Stade Pierre Mauroy, Université de Lille 1, Haute Borne, …). D'une longueur de 16,5 kilomètres, la ligne de bus à haut niveau de service Lomme/Lille jusqu'à Villeneuve d'Ascq, a voca on à desservir et relier les polarités d'emplois (Euratechnologies, Haute-Borne…) et les secteurs résiden els ainsi que des équipements spor fs (Stade Pierre Mauroy…), culturels (secteur Grand Palais…) et universitaires majeurs (Universités privées et publiques), des communes de Lomme, Lille, Hellemmes, Lezennes et Villeneuve d'Ascq. Prévue en interconnexion avec le réseau métro (lignes n°1 et n°2), la ligne pourra à terme, être également interconnectée avec les projets de liaison de tramway du pôle de Lille et de sa couronne.

La liaison entre Marcq-en-Baroeul/Saint-André-Lez-Lille et Villeneuve d'Ascq (11.1 kilomètres) s'apparente à une liaison de rocade entre les lignes de tramways existantes, et les lignes 1 et 2 du métro en desservant la ville de Mons-en-Baroeul ainsi que des secteurs d'aménagement urbain majeurs (Bords de Deûle, parc d'ac vités de la Pilaterie, quar er prioritaire et parc d'ac vités monsois, centre-ville de Villeneuve d'Ascq, Héron parc/Grand stade…). Son interconnexion avec des pôles d'échanges mul modaux majeurs (Villeneuve d'Ascq Hôtel de ville,) et des pôles d'échanges mul modaux de proximité (Fort de Mons) assurera la mise en rela on avec les autres réseaux de transports métropolitains (métro, tramways et bus).

Les tracés dé ni fs de ces deux lignes de bus à haut niveau de service, notamment leur longueur condi onnant leur futur niveau performance, seront précisés grâce à des démarches d'études de faisabilité puis d'études techniques ; le tout amendé des temps de concerta on avec le grand public. (Concerta ons préalables et enquêtes publiques).

Action 17



Source : Métropole Européenne de Lille

B . Étudier et mettre en œuvre des lignes de bus optimisées

La Métropole Européenne de Lille identifie des liaisons assurées à ce jour par des lignes de bus régulières, dont il faudrait renforcer le niveau d'offre et de services et/ou la capacité de transport en redessinant, si besoin, leur tracé pour compléter et développer la couverture du territoire métropolitain.

Au regard des poten els de fréquenta on analysés, des liaisons nécessitent d'être reconsidérées (liste ci-dessous) car des marges de fréquenta on existent sous réserve que le niveau d'o re et de services soient « op misés » avec des fonc onnalités qui restent à dé nir par le biais d'études à engager :

- Tourcoing- Roncq- Halluin, pour op miser la ligne de bus existante entre Tourcoing et sa couronne Nord-Ouest ;
- Roubaix - Leers – Wa relos, pour renforcer le lien radial entre Leers et le cœur roubaisien ;
- Villeneuve d'Ascq – Hem, pour rechercher l'op misa on de la ligne de bus existante ;
- Villeneuve d'Ascq – Ronchin, a n d'étudier le principe d'une liaison de rocade entre 4 Cantons et Ronchin ;
- Lomme - Loos – Ronchin, comme liaison en rocade entre Lomme (métro ligne 2) et Ronchin ;
- Lomme- Marcq-en-Baroeul, pour véri er le principe d'une liaison en rocade entre Lomme (métro ligne 2) et le Grand Boulevard à Marcq-en-Barœul ;
- Lille – Faches-Thumesnil / Lesquin a n d'op miser la ligne de bus existante ;
- Wa gnies – Lille, pour op miser la ligne de bus existante ;
- Lille - La Madeleine - Marcq-en-Baroeul, a n d'op miser la ligne de bus existante.

La Métropole Européenne de Lille s'a achera préalablement à dé nir le concept pour ces lignes de bus op misées (fréquences, o res, etc.)

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Objectifs

- Développement des TC et modes actif

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport

Calendrier

2022 - 2030:
- Étudier et mettre en œuvre des lignes de bus à haut niveau de service
- Étudier et mettre en œuvre des lignes de bus optimisées

Indicateurs de suivi de l'action

- Offre (Places Kilomètres Offertes) du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro
- Fréquentation du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro
- Nombre et nature des études réalisées

Action 18 — Créer des lignes express en bus ou en car

La dénomination « express » désigne des lignes de bus pensées pour permettre une liaison rapide entre des communes périphériques et des pôles centraux d'intérêt majeur (station de métro, faculté, zone d'emplois …). Une ligne express se caractérise par un tracé le plus direct possible avec le moins d'arrêts possible. Ce tracé optimisé peut lui permettre d'emprunter des voiries structurantes, un bus ou un car étant autorisé à circuler jusque 70 km/h dès lors qu'ils circulent avec des passagers debout. Pour l'usager, le temps de parcours va être ainsi réduit. L'offre proposée est essentiellement en période de pointe pour répondre à la demande accrue à ces périodes. Ces dessertes sont organisées en complément ou non d'une desserte fine assurée par des bus sur la même origine-destination. La fréquence est adaptée aux besoins du territoire. Des autocars peuvent être affectés à ces missions proposant ainsi plus de places assises que le bus et améliorant le confort pour l'usager.

La ligne express répond à un besoin d'offre de transport collectif spécifique compétitive en temps de parcours par rapport à la voiture dans un secteur non desservi par une voie ferrée. Sur le territoire métropolitain, 3 lignes répondent à ce besoin.

A . Mettre en œuvre une ligne express Lille/Halluin renforcée

Une liaison express, la ligne L91 express, entre le secteur Halluin-Roncq et le cœur lillois existe déjà. Elle emprunte l'autoroute A22 et la Route Na onale 356 sur 12 kilomètres sur les 20km de son i néraire et rejoint la gare Lille Flandres. La fréquence faible n'empêche pas un usage avéré. **L'opportunité de renforcer une ligne express entre Halluin-Roncq et Lille répond à un besoin attesté de mobilité mais elle est conditionnée par plusieurs éléments.**

La ligne express doit desservir Halluin puis Roncq pour relier ces communes à Lille, avec un terminus au pôle d'échanges mul modal de la gare de Lille Flandres. Ce e des na on permet d'assurer la correspondance avec les 2 lignes de métro et d'a eindre le cœur de Lille : 60 % des usagers actuels réalisent une correspondance avec le métro, 33 % ne réalisent aucune correspondance. 10 arrêts sont su sants pour contribuer à l'op misa on de la ligne. Des ré exions sur des aménagements de voie réservée aux transports collec fs sur l'A22 et sur la RN 356 ainsi que des aménagements des voies métropolitaines, perme ront des gains de temps de parcours nécessaires pour s'a ranchir de la conges on rou ère aux heures de pointe vers Lille et accentuer sa voca on de desserte express de pôle à pôle. Pour garan r un poten el op mal d'usagers, l'o re renforcée à déployer doit disposer, dès le démarrage, d'une fréquence élevée à l'hyperpointe du ma n. La ligne express renforcée, est complémentaire de la ligne de bus urbaine qui dessert les communes d'Halluin à Lille. Une étude perme ra de conforter les condi ons d'exploita on de la ligne avant mise en œuvre.

B . Mettre en œuvre une ligne express Villeneuve d'Ascq - Leers/ Hem/Wattrelos renforcée

L'opportunité d'une ligne de bus express entre Wattrelos (Quartier Beaulieu) et Villeneuve d'Ascq (Pont de Bois – M1) répond à un besoin de desserte des zones d'emplois et des secteurs universitaires villeneuvois ainsi qu'une connexion avec le métro vers Lille, depuis les communes du territoire roubaisien. Pour o rir un temps de parcours a rac f et garan r un poten el d'usagers op mal, la ligne de bus express doit pouvoir pro ter d'un tracé direct, qui emprunte pour par e la Route Métropolitaine 700 (aménagements futurs des carrefours et doublement des voies sur une sec on) et le boulevard de l'Ouest (Villeneuve d'Ascq) en assurant l'intermodalité avec le pôle d'échanges mul modal « Les Près » (M2) et celui de « Pont de Bois » (M1) tout en limitant le nombre d'arrêts à une dizaine. L'o re de services doit être a rac ve dès la mise en place de la ligne, avec la nécessité d'une fréquence « élevée ». Une étude perme ra de conforter les condi ons d'exploita on de la ligne avant mise en œuvre.

C . Étudier l'opportunité d'une ligne express entre Armentières, Comines, Halluin, Tourcoing

Une ligne de bus urbaine permet actuellement de relier la ville d'Armen ères à Tourcoing en desservant les villes jumelles de la Lys, notamment Comines et Halluin. Ce e ligne compte une soixantaine d'arrêts et relie les 2 terminus en 1h20. Une étude doit véri er l'opportunité de développer une liaison de bus express de grande rocade entre Armen ères et Tourcoing qui desserve la vallée de la Lys, ainsi que les condi ons de faisabilité.

Action 18

Cette étude doit vérifier la pertinence d'un rabattement rapide des usagers vers des centralités métropolitaines, via l'articulation avec le réseau de transports collectifs métropolitain (pôle d'échanges multimodal de la gare d'Armentières, et de Pont de Neuville à Tourcoing) depuis les communes de l'Armentiérois et du tourquennois.

Il s'agit de quan er les besoins de mobilité et les poten els d'usagers d'une o re de type ligne de bus express, d'en dé nir le tracé le plus direct, le nombre et la localisa on des arrêts les plus per nents ainsi que le niveau d'o re de transport nécessaire pour sa sfaire les besoins de mobilité iden és ainsi que les condi ons de mise en œuvre de la ligne (fréquence, amplitude horaire, etc.). L'objec f est de répondre au mieux aux besoins de mobilité et assurer un report modal de la voiture par culière vers les transports collec fs grâce à la mise en œuvre d'une o re de transport public compé ve et op misée.

Enjeux

- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Objectifs

- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Développement des TC et modes actif

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport

Calendrier

2022 - 2024 :
- Mettre en œuvre une ligne express Lille/Halluin renforcée
- Mettre en œuvre une ligne express Villeneuve d'Ascq - Leers/Hem/Wattrelos renforcée

Après 2025 :
- Étudier l'opportunité d'une ligne express entre Armentières, Comines, Halluin, Tourcoing

Indicateurs de suivi de l'action

- Offre (Places Kilomètres Offertes) du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro
- Fréquentation du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro
- Nombre et nature des études réalisées

AXE IV DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

Parmi les leviers permettant d'inciter à l'usage des transports collectifs, figure le développement des conditions de l'intermodalité. L'intermodalité consiste à faciliter pour l'usager, les conditions de passage d'un mode de transport à l'autre. Cette intermodalité est présente dans tous les déplacements en transports collectifs puisqu'il faut pouvoir rejoindre la station de transports puis la quitter. Des conditions contraignantes de réalisation de l'intermodalité peuvent constituer un frein dans la réalisation d'un déplacement en transports en commun. L'intermodalité doit ainsi permettre aux voyageurs de vivre confortablement et rapidement, toutes les correspondances associées à un déplacement avant et après le ou les trajets en transports collectifs. Il importe de mettre l'usager au cœur de toute stratégie intermodale et de placer le piéton au centre des réflexions sur les pôles d'échanges intermodaux. Pour cela, intervenir sur l'amélioration et la création des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) est essentiel pour inciter à la pratique des transports collectifs par les usagers, en facilitant les changements de modes. Cet enjeu doit notamment concerner les territoires métropolitains où la voiture est encore fortement utilisée, et les territoires extérieurs à la Métropole Européenne de Lille. Aménager des PEM en amont du territoire métropolitain est essentiel pour favoriser un rabattement de proximité et limiter ainsi des déplacements en voitures, vers les PEM existants du territoire.

Sur le réseau de transports collectifs existant du territoire métropolitain, de nombreux PEM ont déjà fait l'objet d'aménagements pour favoriser le rabattement tous modes et inciter ainsi à l'usage des transports collectifs. Ces PEM qui structurent le territoire en matière d'usage des transports collectifs, sont généralement les stations les plus fréquentées. Les difficultés rencontrées dans certains PEM, mettent en avant leur besoin d'évolution dans le temps. L'ambition de développer de nouveaux PEM pose la question d'identification de ces PEM et des critères de priorisation. 5 200 places pour le stationnement de voitures sont aménagées dans des parkings dédiés à l'intermodalité dits Park and Ride (P+R) aux abords de stations de transports collectifs. La saturation de certains équipements en entrée de territoire, leur localisation parfois en aval des zones de congestion, posent aujourd'hui la question de leur évolution ainsi que des conditions de leur utilisation. Plus globalement, la place à donner au rabattement en voiture sur les transports collectifs et la stratégie à adopter par rapport au développement de ces ouvrages interroge. Cette question se pose pour le territoire mais également en amont de ce dernier. La Métropole Européenne de Lille souhaite donc pouvoir accompagner les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et les intercommunalités voisines dans leurs réflexions sur le développement de PEM en amont du territoire métropolitain, en lien avec l'évolution des services urbains, interurbains et ferroviaires afin de répondre au mieux au besoin de mobilité des usagers.

ENJEUX VISÉS DANS CET AXE

- [x] Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- [ ] Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- [x] Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- [ ] Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

OBJECTIFS VISÉS DANS CET AXE

- [x] Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- [x] Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- [ ] Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- [ ] Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- [x] Développement des TC et modes actifs
- [ ] Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- [x] Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- [ ] Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- [ ] Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- [ ] Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- [ ] Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Action 19 Consolider la stratégie d'intermodalité à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille

Les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) sont des lieux d'intermodalité, soit déjà aménagés qui facilitent les échanges entre modes, soit à aménager pour améliorer les échanges entre modes. Ils se situent à la croisée des réseaux de mobilité (routier, trottoirs, transport en commun et cyclable). Ils proposent une offre en transports collectifs régulière, cadencée, et structurante pour le territoire. Ce sont des arrêts de métro, de tramway, ou de bus proposant au moins 250 services par jour, 2 sens cumulés, ou des gares proposant une desserte supérieure à 30 services TER par jour, 2 sens cumulés.

Des PEM existent déjà sur le territoire, l'objectif est de poursuivre le développement de ces PEM en mettant en place une stratégie multimodale de rabattement et de diffusion vers et depuis les transports collectifs, pour favoriser l'intermodalité sur le territoire et en amont. Cette stratégie repose sur 3 principes :

- Mailler plus finement le territoire en matière de PEM pour valoriser l'offre de transports collectifs structurante du territoire au plus proche des usagers, et pour faire évoluer les pratiques de mobilité dans les secteurs encore très dépendants de la voiture, en particulier les territoires périurbains où l'offre en transports collectifs structurante est assurée par le système ferroviaire.
- Inciter à un rabattement et une diffusion en modes actifs et bus sur tous les PEM et intégrer les nouvelles formes de mobilité. Pour cela, il s'agit de développer le stationnement vélo, d'assurer la continuité et le confort des cheminements piétons et vélos, de faciliter la lisibilité des arrêts de bus et d'intégrer des nouvelles formes de mobilité si le besoin est avéré (trottinette (mécanisée ou non), covoiturage, auto partage, véhicules électriques…). Des mesures incitatives pour limiter la venue en voiture peuvent être mises en place.
- Proposer un rabattement voiture adapté aux besoins du PEM et le plus en amont possible des zones centrales. Tous les PEM n'ont pas un besoin avéré de parc de stationnement associé. Un P+R est un parc de stationnement d'envergure, sous contrôle d'accès, dédié à la fonction d'intermodalité et dit « parc relais ». Concernant les P+R, le rabattement voiture doit être pensé pour permettre une intermodalité au plus tôt sur les réseaux de transports en commun. Afin de limiter l'afflux de véhicules au sein des tissus urbains denses, ils doivent être accessibles facilement depuis les réseaux de voirie structurants. Ils doivent être en amont des zones de congestion routière pour pleinement jouer leur rôle. D'autres formes de stationnement hors voirie, plus petites et sans contrôle d'accès, dites « aires relais », pourront être envisagées si le besoin est identifié.

3 catégories de PEM sont ainsi identifiables sur le réseau existant : le hub Euraflandres, les PEM majeurs et les PEM de proximité. Ils se distinguent par leur niveau d'offre de transport et leur rayonnement en matière de rabattement et de diffusion des usagers. Les PEM majeurs peuvent disposer ou pas, d'une offre de stationnement de type P+R. Pour les PEM de proximité, une offre de stationnement de type Aire Relais (A+R) pourra être envisagée.

A . Adapter le hub « Euraflandres » à l'évolution des mobilités

Eura andres correspond à un périmètre regroupant les gares Lille Flandres et Lille Europe ainsi que leurs abords. Cet espace a un fonc onnement singulier à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille, car il rassemble des infrastructures de mobilité d'envergure na onale, et cons tue à la fois un lieu de vie et économique majeur au sein de Lille, au cœur d'un vaste secteur d'aménagement centré sur le quar er d'Euralille.

En ma ère de mobilité, Eura andres est un lieu de des na on et un hub mul modal, lieu d'échanges

possibles entre de nombreux modes de transport : trains, métros, tramways, bus urbains, cars interurbains, nave e aéroport, 2 roues, voitures, taxis. Le piéton, point commun de toutes les mobilités est au cœur de ce territoire : chaque jour des milliers de piétons s'y côtoient.

La Métropole Européenne de Lille réa rme l'enjeu majeur de maintenir ce lieu comme un hub de transports et un lieu de vie, de poursuivre la volonté de donner priorité aux modes ac fs et aux transports collec fs sur les déplacements réalisés en voiture, et d'an ciper les évolu ons à venir. Ce secteur a rac f doit être en constant ques onnement a n de perme re d'adapter les évolu ons urbaines aux évolu ons des mobilités et de uidi er et faciliter les condi ons d'intermodalité. Il s'agit de :

- **Optimiser en permanence l'expérience voyageur :** faciliter l'accessibilité pour tous, préserver la sécurité des usagers, assurer le confort aux voyageurs, améliorer l'informa on sta que et dynamique, assurer une signalé que adaptée aux besoins, développer les services en lien avec les mobilités ;
- **Adapter le projet urbain aux projets de transports collectifs à venir :** an ciper l'arrivée de lignes de transports collec fs structurantes et de la refonte du réseau bus concomitante à ces nouvelles lignes, dans un souci d'e cience et de lisibilité pour l'usager ;
- **Accueillir les nouvelles formes de mobilité urbaine** dont certaines peuvent avoir un impact direct sur l'espace public telles que d'éventuelles sta ons vélos et tro ne es électriques en libre-service ;
- **Améliorer le stationnement et la circulation vélo :** développer des abris vélos couverts, éclairés, sécurisés, faciles d'usage, jalonnés et su samment dimensionnés aux abords des 2 gares tel qu'exigé par la LOM ; sécuriser la circula on des cycles dans le périmètre et la connexion avec les secteurs voisins ;
- **Améliorer l'exploitation du stationnement sécurisé des vélos :** le niveau de remplissage du sta onnement vélo à la gare de Lille Flandre, géré par la SNCF et ouvert aux abonnés Ilevia, manque d'a rac vité tandis que son fonc onnement est perfec ble. Pour améliorer l'usage actuel de l'o re et s'assurer de l'usage de l'o re future, des évolu ons des modalités d'exploita on et la mise en valeur de l'o re existante et future doivent être envisagées. Des échanges sont à organiser avec l'ensemble des partenaires concernés (Métropole Européenne de Lille, Région Hauts-de-France, SNCF Gare Connexions, Ville de Lille, SPL Euralille…) pour décider des modalités d'inves ssement et d'exploita on de ce e o re de sta onnement vélo.

B. Conforter les pôles d'échanges multimodaux majeurs et les P+R existants

Les Pôles d'Échanges Mul modaux (PEM) majeurs sont des sites mul modaux d'envergure métropolitaine du point de vue de l'o re de transports collec fs, de la fréquenta on, de la situa on. Ils visent à faciliter des échanges entre plusieurs modes de déplacements au niveau de l'aggloméra on. 23 PEM majeurs sont iden és sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille : 7 gares/haltes TER, 15 sta ons de métro, 1 sta on de tramway. Au sein de ces 23 PEM majeurs, 11 nécessitent d'un besoin de sta onnement capacitaire pour accueillir du raba ement voiture. Sur le territoire métropolitain, les principaux pôles d'échanges en ma ère d'o res et d'usages, sont déjà aménagés. Si la fonc on d'intermodalité qu'ils assurent, est perfec ble, ils structurent néanmoins le territoire métropolitain. A n de limiter l'a ux de véhicules au sein des ssus urbains denses, des Parcs Relais (P+R) ont été aménagés en amont des centralités et des zones de conges on au niveau de PEM majeurs pour inciter au raba ement voiture depuis le réseau viaire structurant : gares situées en entrée du territoire, terminus de métro.

- **Adapter le service aux usagers au sein de PEM majeurs déjà aménagés** : compte tenu des évolu ons d'o re en transport et de fréquenta on, les PEM déjà aménagés sont amenés à être ajustés. Des études sont à réaliser à des échelles élargies. Elles devront prendre en compte les besoins en ma ère de services, d'accès modes ac fs, de transports collec fs et d'inser on urbaine et an ciper les évolu ons à venir.
- **Encourager le rabattement vers les P+R existants :** des P+R sont présents dans les secteurs situés en bordure du territoire de la Métropole Européeene de Lille o rant une possibilité de raba ement voiture vers des gares principales ou des sta ons de métro. Ce e « couronne » de P+R permet de délimiter une zone centrale où aucun projet de sta onnement relais d'envergure n'est envisagé aux abords d'une sta on TC, une zone « sans incita on au raba ement voiture ». Par rapport au réseau structurant actuel il n'est pas prévu de nouveau P+R, hors programma ons en cours. 11 P+R existants ou en cours de réalisa on sont recensés sur le territoire (les parkings situés à Porte de Postes et de Porte d'Arras ne sont pas répertoriés comme des P+R car situés dans la zone de conges on, trop proches de la zone urbaine dense pour jouer un véritable rôle de limita on d'usage à la voiture). Il convient d'encourager le raba ement vers les parcs existants et étudier des extensions et une priorisa on de certains usages en cas de satura on. Certains P+R, moins remplis, pourront faire l'objet de mesures incitant à leur usage.
- **Améliorer les modalités de fonctionnement et d'usage des P+R** : de manière générale, l'objec f est de préserver la fonc on de relais des P+R construits à cet e et. Toutefois, l'usage de relais étant un usage principalement en journée, les P+R o rent, même lorsqu'ils sont saturés en semaine, des réserves de capacité en soirée et en weekend. Les modalités d'exploita on et de contractualisa on actuelles,

ne perme ent pas d'envisager de mutualisa on de l'usage des P+R, ni de pénaliser un usager qui contournerait les règles actuelles. Le seul contrôle d'accès en sor e ne permet qu'un contrôlé limité, sans réelle maîtrise des usages. Pour assurer une op misa on et une meilleure maîtrise de l'usage des P+R, le contrôle d'accès devra être revu en envisageant un contrôle en entrée et en sor e des véhicules. Ce e mesure permet en e et d'iden er les véhicules, soit par délivrance d'un cket, soit par lecture de plaques d'immatricula on. À par r de là, d'autres mesures pourront être envisagées, comme une tari ca on pour les usagers qui restent plus de 24h (interdit aujourd'hui, mais non contrôlable), une tari ca on di érenciée selon que l'usager réside ou non sur la Métropole Européenne de Lille, voire une ouverture à d'autres usages en soirée et en weekend. Les modes de ges on, quels qu'ils soient devront toutefois garan r une priorisa on du sta onnement aux usagers des transports collec fs.

C . Poursuivre le maillage du territoire en développant des pôles d'échanges multimodaux de proximité et au besoin des aires relais

Les Pôles d'Échanges Mul modaux (PEM) de proximité sont pensés pour me re en avant le poten el existant mobilisable en ma ère de transports collec fs sur le territoire. Les PEM de proximité sont des sites mul modaux d'enjeu local, proposant une o re de transports collec fs structurante. Ils visent à répondre à des besoins de déplacements plus locaux et faciliter les échanges entre plusieurs modes de déplacements. Leur aire de chalandise est adaptée à l'accessibilité en modes ac fs. Sur le territoire métropolitain, 24 PEM de proximité comprenant 12 gares/haltes TER et 12 sta ons de métro, répondent à ces critères. Au sein de ces 24 PEM de proximité, il est proposé d'y associer une aire relais (dont 11 adjointes à une gare ou halte TER).

Ces pôles sont aujourd'hui peu valorisés, malgré leur fréquenta on grandissante et leurs atouts en ma ère d'o re de transport. Leur mise en valeur contribuera à développer un « e et réseau » nécessaire pour rendre a rac f l'usage des transports collec fs. Certains d'entre eux seront à développer dans le cadre de projets urbains.

- **Aménager des PEM de proximité :** révéler les poten alités d'o re de transport collec f du lieu en le rendant a rac f et facile d'usage. Pour cela, l'accent sera mis sur l'o re de services à la mobilité et sur l'intégra on urbaine du lieu. Son usage devra être simple et lisible ; une étude du lieu perme ra de dé nir les besoins et les réponses à apporter. L'accent sera mis sur l'accessibilité pour tous, la sécurité, le confort d'a ente et la mise en valeur du lieu. La priorité sera donnée au confort du piéton aux abords et dans la sta on (cheminements, traitement des espaces publics, éclairage, aire de repos, parvis…) à améliorer l'accessibilité vélo (sta onnement, aménagements cyclables…) et à faciliter l'intermodalité avec les bus lorsqu'il y a un arrêt à proximité (lisibilité des arrêts, accessibilité…).
- **Aménager des aires relais (A+R) de proximité :** proposer, quand cela s'avère nécessaire, de créer ou de valoriser des « poches » de sta onnement pour répondre à un besoin de raba ement local aux abords de la sta on TC. Ce sont des aires de sta onnement de pe te à moyenne capacité qui sont iden ées comme «aire relais» et situées aux abords de certains PEM de proximité. Elles visent à assurer un raba ement voiture de proximité et concernent quasi exclusivement des gares. Elles sont accessibles via le réseau viaire local et font l'objet d'une signalé que dédiée. Une étude de programma on permet d'en calibrer le dimensionnement, la typologie de places, l'emplacement, les accès, la signalé que... tout en assurant l'inser on urbaine et sans nuire à la qualité de vie aux abords du pôle d'échanges. Au regard de leur localisa on, le contrôle d'accès ne s'avère pas nécessaire du fait de l'absence de risque d'u lisa on par d'autres usagers aux heures d'accès à la gare. L'absence de barrière permet également à un usager occasionnel en transports collec fs de pouvoir se garer et l'accès à des riverains suite à une possible suppression de places lors du réaménagement des abords du PEM. Il n'existe pas pour le moment, à proprement dit, d'aire relais sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille.

D . Donner plus de visibilité aux pôles d'échanges multimodaux et aux parcs et aires relais

La visibilité des atouts des PEM doit se faire à 2 échelles, au niveau des acteurs du développement local (collec vités, aménageurs …) et auprès du public usager ou non.

- **Donner de la visibilité aux PEM majeurs et de proximité et aux parcs de stationnements au sein des documents d'urbanisme :** la stratégie de mobilité est à la croisée de mul ples poli ques publiques qui ne concernent pas uniquement les poli ques de mobilité. Les échanges entre les di érentes échelles d'interven on de l'ac on publique sont nécessaires pour garan r la réussite et la cohérence des enjeux de mobilité. Le dialogue entre les acteurs de l'urbanisme doit se poursuivre pour appréhender les enjeux et les champs d'ac ons à inves r de façon coordonnée tout en accentuant les spéci cités des PEM. En e et, les PEM et les parcs de sta onnement parfois associés, demandent une prise en considéra on à grande échelle pour assurer leur accessibilité, leur a rac vité et valoriser leurs nombreux atouts en ma ère de lieux d'échanges. Les enjeux de mobilité doivent être pris en compte comme un entrant majeur à l'échelle des projets urbains pour garan r la meilleure adéqua on possible et entre le projet urbain et les objec fs de la poli que de mobilité de la Métropole Européenne

de Lille. À terme, ce e conjugaison op male doit perme re d'avoir un impact signi ca f sur la fréquenta on des di érents réseaux ou services de mobilité.

- **Assurer la diffusion des données relatives aux parcs et aires relais :** les données rela ves aux parcs relais sont mises à disposi on du public et des opérateurs via la plate-forme opendata de la Métropole Européenne de Lille. Celles rela ves aux aires relais, qu'il s'agisse de nouvelles aires relais ou d'aires existantes dont la fonc on relais est mise en valeur, le seront à terme, de manière à favoriser leur di usion et leur valorisa on. La mise en valeur des aires relais sera également demandée à l'exploitant du réseau de transport, de manière comparable à ce qui existe pour les parcs relais.
- **Réaliser des fiches supports à diffuser au sein des territoires auprès des non usagers des TC et des acteurs de la ville pour faire découvrir les PEM :** la communica on, l'aide à la découverte et à l'expérimenta on de nouveaux modes, sont essen els en ma ère de changement de comportements. Il s'agit d'élaborer des messages et documents de communica on, à di user largement, sur les avantages respec fs d'o res de mobilité du pôle mais également sur les avantages et équipements mis en place pour y accéder (en terme de sécurité, de santé, de coût, de temps de parcours, de signalé que) et des relais humains pouvant les conseillers ou les accompagner. À chaque mise en place d'une nouvelle o re de services, ou concernant des mesures en lien avec le premier kilomètre (en amont du pôle), doit être menée une communica on pour la faire connaitre dans ce e logique.

E . Renforcer l'intermodalité vélo en gares

La Métropole Européenne de Lille, a la volonté de développer le sta onnement vélo dans toutes les gares. En complément du sta onnement sécurisé envisagé à proximité des Pôles d'échanges mul modaux, il sera proposé, aux maîtres d'ouvrages (la Région Hauts-de-France et la SNCF) d'équiper toutes les gares et points d'arrêt TER d'une o re de sta onnement vélos, sur l'ensemble des 34 gares du territoire avec une solu on adaptée au contexte (arceaux, abris ouverts, abris sécurisés, etc.).

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

Objectifs

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Développement des TC et modes actif
- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport

Calendrier

Mise en place en continu :

- Adapter le hub « Euraflandres » à l'évolution des mobilités
- Conforter les pôles d'échanges multimodaux majeurs et les P+R existants
- Poursuivre le maillage du territoire en développant des pôles d'échanges multimodaux de proximité et au besoin des aires relais
- Donner plus de visibilité aux pôles d'échanges multimodaux et aux parcs et aires relais
- Renforcer l'intermodalité vélo en gares

Indicateurs de suivi de l'action

- Fréquentation des gares et haltes du réseau TER présentes sur le territoire métropolitain
- Nombre et type de PEM aménagés
- Nombre de P+R aménagés et de places de stationnements proposées
- Taux d'occupation des P+R
- Nombre d'aire relais aménagées et de places de stationnement proposées

Action 20 Accompagner la réalisation et l'évolution des pôles d'échanges multimodaux

Un Pôle d'Échange Multimodal (PEM) est un lieu d'intermodalité aménagé pour faciliter cette intermodalité. L'objectif est de rendre plus fluide et plus lisible le parcours de l'usager, de faciliter les correspondances, d'améliorer les conditions de rabattement et de diffusion tous modes tout en garantissant l'insertion urbaine de ces pôles. Il recouvre 3 fonctions principales : une fonction transport, une fonction urbaine et une fonction de services.

Ces fonctions peuvent être plus ou moins développées selon les besoins du site et évoluent avec le temps. Des outils sont nécessaires pour garantir à la fois leur conception puis leur gestion afin d'assurer un suivi et la pérennité dans le temps des aménagements créés.

A . Établir un guide de conception des lieux d'intermodalité

L'objec f de ce guide est de réaliser une illustra on pédagogique de la démarche et des a entes fonc onnelles sur les PEM majeurs, les PEM de proximité (le hub Eura andres faisant l'objet d'une démarche spéci que), les Parcs Relais (P+R) et les aires relais.

Le guide devra prendre en compte la fonc on transport, l'approche urbaine et les services associés en lien avec les PEM majeurs et de proximité, les niveaux d'o re de services et les besoins étant di érents. Le guide devra prendre en compte les nouveaux services de mobilité, les nouvelles obliga ons législa ves, les avancées technologiques et la diversité des usagers poten els et leurs besoins. Les théma ques suivantes seront à développer : les besoins en ma ère d'aménagements et de sta onnement vélo, l'intégra on des nouvelles formes de mobilité, l'informa on mul modale au sein des pôles d'échanges et à leurs abords, le jalonnement, la signalé que, les services possibles à apporter aux usagers (bou ques, accès wi , systèmes de consignes, …). Il devra également apporter des éléments de coûts, des exemples et préciser les Maitrises d'Ouvrage (MO).

Ce guide support pourra être u lisé par tous les acteurs de la mobilité ou de la concep on urbaine en appui d'études programma ques sur les PEM, dans lesquelles seront à préciser les fonc ons à développer et en quan er les besoins.

B . Définir une gouvernance pour la mise en œuvre de la stratégie multimodale

Les PEM ont la par cularité de dépendre de nombreux maitres d'ouvrage (Ville, MEL, Région, Transporteurs, opérateurs privés). Les PEM peuvent être amenés à évoluer dans le temps en ma ère d'o re de mobilité et en besoin de services nécessitant des ajustements. Pour assurer une évolu on cohérente de ces PEM entre tous les maitres d'ouvrages, il convient de dé nir des principes partagés de concep on, d'aménagement et également de ges on dans le temps. Il convient aussi d'avoir une veille sur les évolu ons et les besoins pour perme re des évolu ons dans le temps de ces PEM.

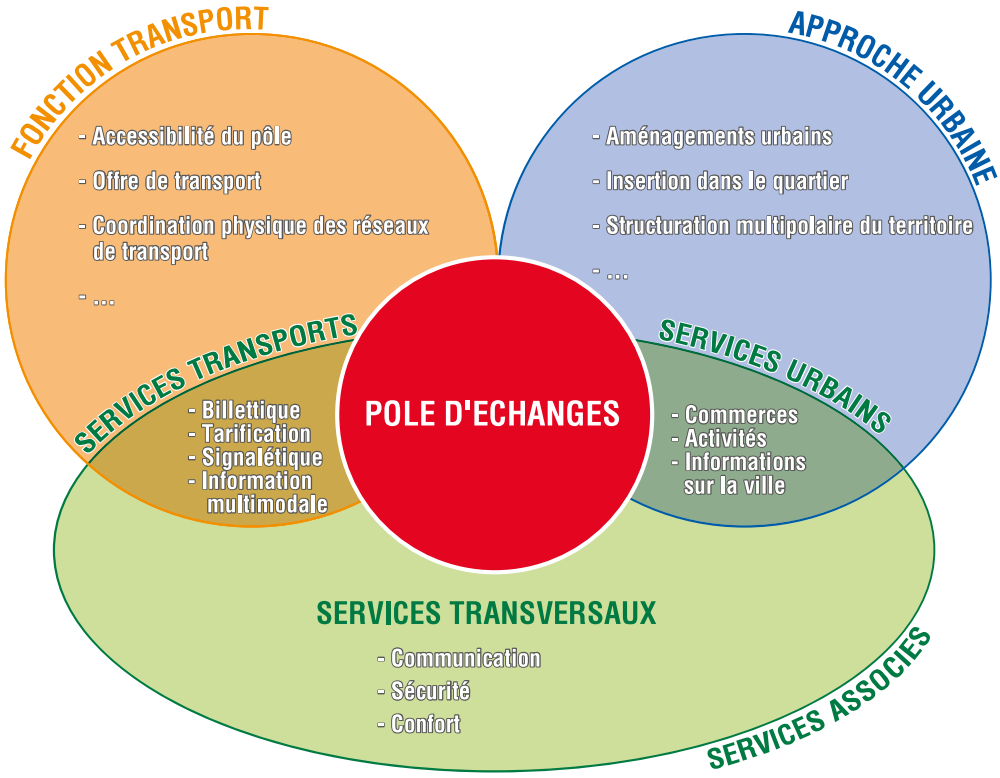
- **Créer et alimenter un outil d'observation et d'évolution de PEM :** pour chaque PEM, il s'agira de regrouper tous les éléments de concep on, d'interven on et de demandes diverses. Cet ou l perme ra d'avoir l'historique du PEM et regroupera l'ensemble des interven ons réalisées. Il perme ra d'iden er les besoins d'ajustements en an cipant les besoins des usagers et des ges onnaires. Il sera créé et alimenté par les services de la MEL.
- **Animer un comité de suivi des PEM pour établir les programmations à venir sur ces PEM existants :** organiser de façon régulière des rencontres entre les di érents maitres d'ouvrage des PEM iden és comme ayant besoin d'interven on. Le comité de suivi perme ra de prendre des décisions partagées et perme ra d'agir de façon coordonnée et dans l'intérêt des usagers des PEM.



Source : Métropole Européenne de Lille

Action 20

Les 3 fonctions attendues sur un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM)



Source : Guide illustré des lieux d'intermodalité - MEL/Transitec - 2014

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

Objectifs

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport

Calendrier

Mise en place en continu :
- Établir un guide de conception des lieux d'intermodalité
- Définir une gouvernance pour la mise en œuvre de la stratégie multimodale

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre et nature des études réalisées
- Nombre de comité de suivi réalisés

Action 21 Aménager de nouveaux pôles d'échanges multimodaux et adapter les pôles d'échanges multimodaux existants aux évolutions des mobilités et des projets de transports collectifs à venir

Pour faciliter les pratiques d'intermodalité sur son territoire, la Métropole Européenne de Lille poursuit sa volonté de développer des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM).

La Métropole Européenne de Lille souhaite mailler plus finement le territoire en PEM et renforcer le rôle urbain du train par la création de nouveaux PEM et l'adaptation de certains existants, les principaux pôles majeurs ont déjà fait l'objet d'aménagement.

A . Réaliser les projets de Pôles d'échanges multimodaux programmés

3 PEM sont inscrits, à court terme, dans les programmes d'inves ssements de la Métropole Européenne de Lille :

- **Tramway Cerisaie (PEM Majeur) situé à Marcq en Baroeul :** créa on d'un pôle d'échanges mul modal avec P+R (68 pl.) prévue mi-2022 ;
- **Métro Lomme St-Philibert (PEM Majeur) à Lomme :** étude urbaine en cours pour un réaménagement du site visant à améliorer l'accessibilité tous modes, incluant une première extension du parc relais (P+R) prévue pour 2023 (+150 places), suivie d'une seconde extension (+560 places) assor e d'aménagements urbains;
- **Métro Fort de Mons (PEM de proximité) à Mons en Baroeul :** créa on d'un PEM au droit de la sta on de métro, étude de programma on en cours, début des travaux n 2023.

B . Aménager des Pôles d'échanges multimodaux identifiés comme prioritaires sur le réseau existant

10 PEM présentent un poten el de développement signi ca f au regard de l'o re en transports présente, de leur fréquenta on et de la volonté de maillage du territoire. Ces PEM sont en lien avec les réseaux de transports existants et ne seront pas impactés par l'arrivée possible d'une future ligne de transports collec fs en site propre (TCSP). Des études programma ques sont nécessaires pour préciser les fonc ons à développer et en quan er les besoins avec une maitrise d'ouvrage partagé MEL, SNCF, région Hauts-de-France:

- **Extension du P+R du PEM Métro CHU-Eurasanté comme PEM Majeur ;**
- **Aménagement de la Halte Lille CHR en tant que PEM Majeur ;**
- **Aménagements de gare avec besoin identifié d'une aire relais comme PEM de proximité :**
  - **o gare de Baisieux,**
  - **o gare de Pérenchies,**
  - **o gare d'Haubourdin,**
  - **o gare de Wavrin,**
  - **o gare de Fretin,**
  - **o gare de Bauvin-Provin,**
  - **o gare de St André ;**
- **Aménagement de gare sans besoin de stationnement identifié comme PEM de proximité : gare de Ronchin.**

C . Identifier les Pôles d'échanges multimodaux en lien avec les nouvelles lignes de transports collectifs en site propre

Le choix des tracés n'étant pas à ce stade établi, les PEM nécessitant une créa on ou une adapta on en lien avec l'arrivée d'une ligne de Transport Collec f en Site Propre restent à iden er. Pour le moment, 12 PEM majeurs et 10 PEM de proximité sont situés le long d'un des tracés étudiés dans le cadre de la concerta on sur les projets de nouvelles lignes de tramway et de bus à haut niveau de service (février/avril 2022). Des aménagements de type parc relais (hors zone « sans incita on au raba ement ») ou aires relais pourraient être programmés en lien avec les lignes nouvelles de TCSP proposées.

D . Repenser les pôles bus au sein des principaux Pôles d'échanges multimodaux majeurs

Les principaux pôles d'échanges mul modaux du territoire sont situés en cœur de ville : gare d'Armen ères, secteurs des gares et pôle République à Lille, Eurotéléport à Roubaix…. Ces pôles cons tuent des lieux visibles de l'ac vité métropolitaine quo dienne, des milliers d'usagers les empruntant chaque jour. Ils regroupent plusieurs modes de transport sur un même secteur et répondent à des usages mul ples.

Quelle que soit l'évolu on de l'o re de transport et l'augmenta on conséquente des usagers, les dimensionnements nécessaires d'une sta on de tramway, de métro ou une gare restent les mêmes. Cet état de fait di ère pour le réseau bus dont le calibrage des pôles d'échanges, c'est-à-dire le besoin en quais,

dépend du nombre de lignes de bus qui s'y arrêtent à un instant « t ». Un pôle bus, appelé aussi gare rou ère ou gare bus, regroupe les arrêts où sta onnent des bus dans un même secteur. Parfois imposant dans l'espace, un pôle bus doit combiner des enjeux de transport et des enjeux urbains. Objet complexe, il doit perme re une exploita on op male des lignes de bus tout en limitant les coûts d'exploita on. Il doit être lisible pour l'usager tout en assurant l'inser on urbaine et la mixité avec les autres fonc ons du lieu. Au l des ans les besoins de concentra on des services bus ont conduit parfois à disperser spa alement les arrêts de bus, et à les installer hors de pôles bus établis. Ces situa ons ont conduit à complexi er l'expérience d'intermodalité des voyageurs, et/ou à agir néga vement sur la performance des lignes de bus. De façon générale, regrouper les arrêts de bus à un même endroit facilite l'exploita on des lignes et la compréhension pour l'usager. En lien avec les ambi ons de performance pour le réseau bus et d'améliora on du parcours voyageurs, se pose donc la ques on de l'aménagement des pôles bus aux abords des sta ons de métro, tramway et gares.

Les besoins en nombre de quais dans les pôles bus sont suscep bles d'évoluer à chaque fois que l'o re de lignes de bus est repensée. Le nombre de quais dépend de la possibilité de les mutualiser et de la présence de terminus ; les terminus sont beaucoup plus exigeants en ma ère de durée d'occupa on des quais (régula on), de besoins annexes pour assurer le temps de pause des chau eurs (toile es, zone de repos) et doivent perme re le retournement du bus.

Pour perme re une bonne exploita on des lignes de bus, il convient de repenser la desserte bus plus globalement à l'échelle des villes. **Des études à l'échelle de Lille, de Roubaix, et d'Armentières vérifieront le besoin de concentration ou d'éclatement de pôles bus au sein des villes ainsi que les principes de conception d'un pôle bus.** Il s'agit de comprendre la manière de desservir les villes, de répondre aux besoins d'intermodalité tout en assurant de bonnes condi ons d'exploita on des lignes de bus (terminus, limiter les kilomètres à vide). Il conviendra de se poser la ques on sur le besoin d'assurer une intermodalité avec l'ensemble des principaux pôles des secteurs ou d'assurer uniquement des correspondances sur certains pôles. La ques on de la limita on des terminus au niveau des pôles majeurs devra se poser. La ques on est également de savoir s'il convient de démul plier les pôles au niveau de la ville ou de regrouper les arrêts sur un seul.

E . Accompagner les réflexions sur les PEM intégrés à des études urbaines et de transport

Dans le cadre d'études ayant des périmètres étendus, des ré exions sont en cours intégrant des PEM :

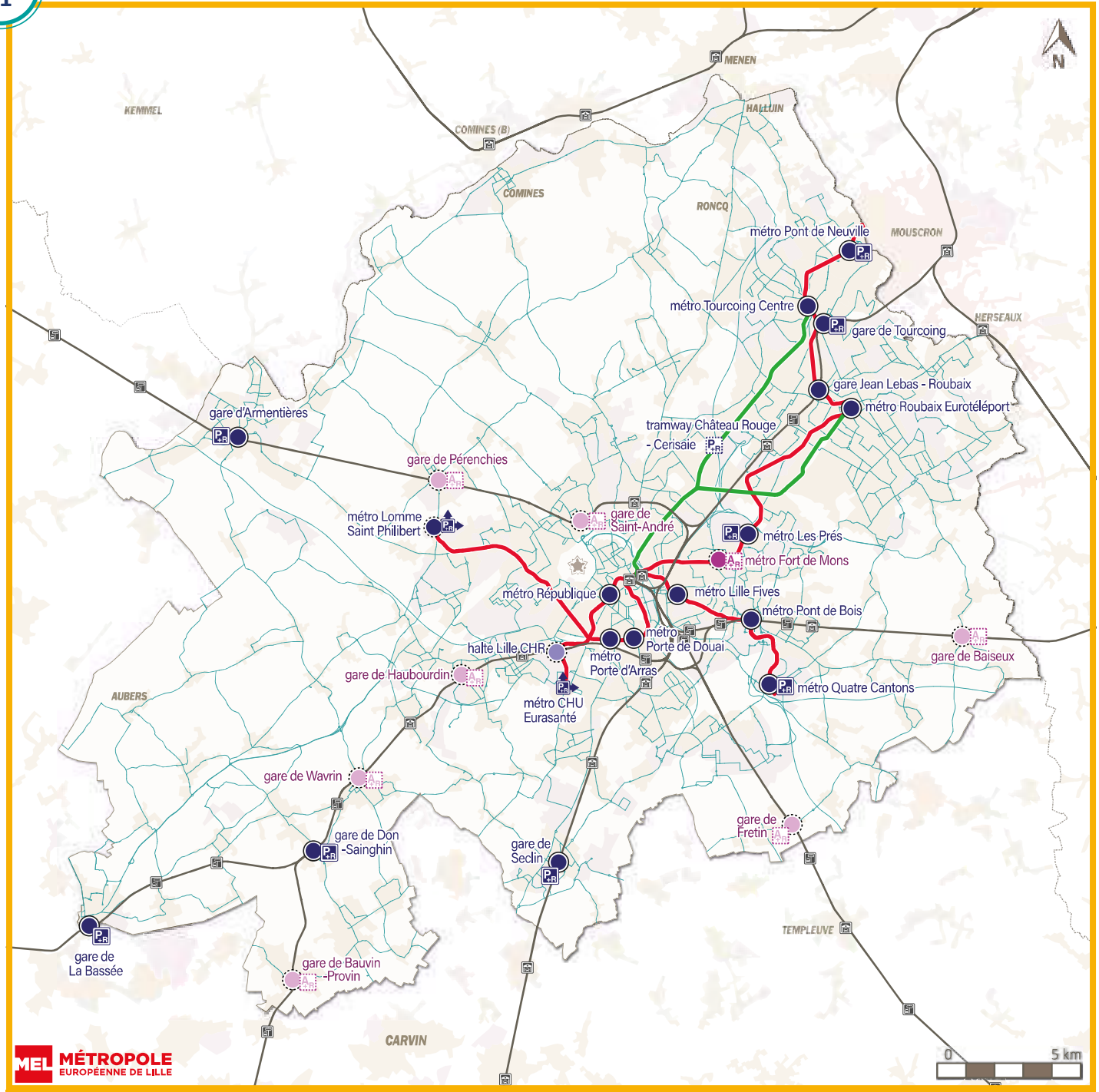
- **Métro Porte des Postes (PEM Majeur) situé à Lille :** s'inscrit dans une démarche d'études à la fois urbaines et de transports, portant sur des ré exions globales à l'échelle du quar er « Lille Sud », intégrant l'implanta on de la nouvelle cité administra ve ainsi que le projet de renouvellement urbain du quar er Concorde en rive ouest et comprenant la créa on d'une nouvelle gare TER dite Portes des Postes dans le cadre du projet de Services Express Métropolitains ;
- **Gare de Lesquin (PEM Majeur) :** ré exions, en cours, sous maitrise d'ouvrage SNCF au niveau du Passage à Niveau n°6 de Lesquin dans le cadre du projet de modernisa on ferroviaire de la ligne Lille Sambre Avesnois, pouvant avoir des incidences sur les fonc onnalités en gare de Lesquin et les modalités d'accès de ce e dernière.
- **Métro Hôtel de ville (PEM Majeur) à Villeneuve d'Ascq :** ré exions en cours dans le cadre d'une vaste étude urbaine « Grand angle » à l'échelle de la ville.
- **Euraflandres (hub) situé à Lille :** regroupant les gares Lille Flandres et Lille Europe ainsi que leurs abords, cet espace est intégré aux ré exions d'aménagement portées par la SPL Euralille (Euralille 3000, Grand Euralille…).

F . Réinterroger l'opportunité des sites d'intermodalités des cars « longue distance » sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille

La loi Macron pour la croissance, l'ac vité et l'égalité des chances économiques du 06 aout 2015 a libéralisé les services de car réguliers non urbains de plus de 100 km. Le marché de transports assurés par car longue distance, s'est rapidement développé et structuré o rant une alterna ve abordable de déplacement pour de nombreux publics. L'o re et l'usage sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille a rapidement et fortement augmenté. La liaison Lille/Paris est devenue dès 2015, la liaison la plus empruntée de France et la fréquenta on de la ligne n'a cessé d'augmenter jusqu'en 2020 (500 000 passagers en 2019). En 2020, la crise sanitaire liée à la COVID-19, a provoqué un arrêt brutal de la plupart des services de transports rou ers. L'ac vité a repris fortement n 2021 et les opérateurs espèrent un retour à la normale pour 2022.

Sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, 2 arrêts sont répertoriés pour accueillir les cars longues distance, l'un à Tourcoing (un quai avec une très faible ac vité) l'autre à la Gare Lille Europe qui comprend 5 arrêts de cars localisés boulevard de Turin le long de la gare Lille Europe. La localisa on de ces arrêts est stratégique car perme ant une arrivée au cœur de la ville de Lille et perme ant une intermodalité op male (train, métro, tramway, bus urbains). Ce e localisa on stratégique et intermodale est similaire à la localisa on des gares rou ères dans les grandes aggloméra ons : à côté de la Gare de Toulouse Matabiau, au niveau de la Gare Lyon Perrache, le long de la gare St Charles à Marseille. Mais la con gura on de ce point d'arrêt est

Action 21



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 **LE PLAN D'ACTION**

SCHÉMA MÉTROPOLITAIN DE DÉVELOPPEMENT DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM)

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

frontière franco- belge

tissu urbain
zone industrielle ou commerciale

source : Corine Land Cover 2018

réseaux de Transports Collectifs existants
- train, gare, halte
- métro
- tramway
- bus (réseau 2020)

les sites existants à PROMOUVOIR
- PEM majeur existant
- Parc Relais existant

les projets programmés à AMÉNAGER (court terme)
- PEM majeur existant à réaménager
- Parc Relais à étendre
- Parc Relais à créer
- PEM de proximité à créer
- Aire Relais à créer

les projets prioritaires à AMÉNAGER (long terme)
- PEM majeur à créer
- PEM de proximité à créer
- Aire Relais à créer

PEM majeur : Site multimodal d'envergure métropolitaine au niveau de l'offre de transport collectif, de la fréquentation, de sa situation,... qui vise à faciliter des échanges entre plusieurs modes de déplacements au niveau de l'agglomération.

Parc Relais (P+R) : Parking capacitaire souvent en ouvrage avec contrôle d'accès.

PEM de proximité : Site multimodal d'enjeu local, proposant une offre de transport collectif structurante, qui vise à répondre à des b esoins plus locaux et faciliter les échanges entre plusieurs modes de déplacements.

Aire Relais (A+R) : Parking de petite à moyenne capacité sans contrôle d'accès.

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

atypique par rapport aux autres grandes agglomérations françaises pour 3 raisons : il est situé sur voirie et non hors voirie comme dans les exemples précédents, il se caractérise par l'absence de services proposés sur place pour les usagers ainsi que par le nombre très faible de quais (27 à la gare routière de Marseille St Charles, 18 à Lyon Perrache, 39 à Grenoble…).

Les 5 emplacements « cars » sont aujourd'hui insuffisants pour préserver des conditions optimales de confort et de sécurité compte tenu des dizaines de milliers d'autocars qui y stationnaient avant 2020. Les conditions d'attentes sont améliorables pour les usagers (absence de salle d'attente, de toilettes dédiées, d'une signalisation dynamique, de vente de titre, abri voyageur suffisants, parvis d'attente particulièrement venteux) et les arrêts sur voirie sont perturbés par l'incivilité de certains automobilistes (stationnement illicite sur les places réservées aux cars, double file entrainant des remontées de file jusqu'au pont Erfurt et pouvant entrainer des problèmes de sécurité pour les usagers lors du chargement des bagages). Jusque-là, les différents acteurs concernés par ce point d'arrêt (Ville de Lille, SPL Euralille, Métropole Européenne de Lille) se sont entendus pour réaliser quelques améliorations de confort sans désigner d'exploitant à ce point d'arrêt.

Pour poursuivre l'accueil des voyageurs et des cars dans les meilleures conditions, il apparait opportun de réaliser une étude d'opportunité sur les sites d'intermodalités pouvant accueillir des cars « longue distance » sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille. Cette étude devra permettre d'étudier les différentes alternatives possibles (nombre de sites, localisation) et de définir les besoins essentiels au bon fonctionnement de cet espace pour les usagers et les opérateurs de transport.



Source : Métropole Européenne de Lille

Enjeux

- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

Objectifs

- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Développement des TC et modes actifs

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport

Calendrier

Mise en place en continu :

- Réaliser les projets de Pôles d'échanges multimodaux programmés
- Aménager des Pôles d'échanges multimodaux identifiés comme prioritaires sur le réseau existant
- Identifier les Pôles d'échanges multimodaux en lien avec les nouvelles lignes de transports collectifs en site propre
- Repenser les pôles bus au sein des principaux Pôles d'échanges multimodaux majeurs
- Accompagner les réflexions sur les PEM intégrés à des études urbaines et de transport
- Réinterroger l'opportunité des sites d'intermodalités des cars « longue distance » sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre et nature des études réalisées
- Nombre et type de PEM aménagés

AXE V FACILITER LE PARCOURS DES USAGERS DES TRANSPORTS COLLECTIFS

L'offre, la fréquence et les services assurés par les réseaux de transports collectifs, en déterminent l'usage tandis que d'autres facteurs contribuent également à inciter ou au contraire écarter le choix d'un déplacement en transports collectifs au profit d'un autre mode de déplacement. Pour faciliter le passage d'un mode de déplacement à un autre, pour un même déplacement ou d'un jour à l'autre, la Métropole Européenne de Lille vise à mobiliser quatre leviers essentiels : rendre les réseaux de transports collectifs accessibles à tous, les sécuriser, communiquer auprès de chacun sur leurs atouts, et enfin faciliter le parcours des voyageurs grâce à des outils simples et lisibles. Maillon essentiel de la chaîne de déplacement, la mise en accessibilité des réseaux du territoire métropolitain doit servir à améliorer la prise en compte des besoins des usagers pour réaliser leur déplacement, en premier lieu les personnes à mobilité réduite et les plus fragiles. Renforcée par la Loi d'Orientation des Mobilités, l'accessibilité comprend à la fois les aménagements physiques et également l'ensemble des services proposés par l'Autorité Organisatrice des Mobilités. Une dimension essentielle d'un déplacement est de se savoir en sécurité. Engagée depuis 2018 dans un dispositif de sécurisation humaine des réseaux de transports collectifs, la Métropole Européenne de Lille souhaite poursuivre dans le cadre du présent contrat de concession de service public, les efforts à mener en matière de contrôle de la fraude, de sécurisation et prévention/médiation. Avoir accès aisément à l'information grâce à une communication adaptée valorisant les offres et les services de transports collectifs existants et adaptés aux populations et aux spécificités territoriales métropolitaines, constitue un axe de progrès incontournable pour permettre aux métropolitains et usagers du territoire de se saisir des services de transports collectifs et les utiliser au quotidien au meilleur prix.

D'ailleurs, en matière de tarification, la Métropole Européenne de Lille a pris des mesures récentes en faveur des usagers du réseau de transports collectifs par la mise en place :

- **de l'intégration tarifaire totale du réseau Train Express Régional (TER) au sein du périmètre de la Métropole Européenne de Lille, accessible via les titres du réseau Ilévia,**
- **d'une tarification solidaire qui propose des systèmes d'abonnements au réseau de transports collectifs basée sur les conditions de ressources des habitants de la Métropole Européenne de Lille,**
- **de la gratuité du réseau de transports collectifs et du réseau de vélos en libre-service V'Lille en cas de pic de pollution et de déclenchement de la circulation différenciée et en 2022 pour les moins de 18 ans.**

Tarifs, modalités de paiement et de validation sont autant de facteurs incitatifs ou au contraire, rédhibitoires, à l'usage des transports collectifs et ceci dans un contexte où la loi mais aussi les modèles économiques en matière de transports s'orientent vers le développement de la mobilité dite servicielle : la possession d'une solution de transport évoluant vers l'accès à un panel le plus complet possible de services de mobilités, individuels et collectifs.

ENJEUX VISÉS DANS CET AXE

- ○ Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- ○ Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- ○ Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- ◉ Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

OBJECTIFS VISÉS DANS CET AXE

- ○ Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- ◉ Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- ○ Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- ○ Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- ◉ Développement des TC et modes actifs
- ○ Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- ○ Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- ◉ Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- ○ Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- ◉ Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- ○ Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Action 22 Faciliter l'usage des transports collectifs urbains pour tous

Le réseau de transports collectifs urbains (métro, tramway, bus) est un maillon essentiel de la chaîne de déplacement. L'accessibilité du territoire métropolitain et la liberté de mobilité de chacun, dépendent en partie de la qualité et de l'accessibilité de ce réseau.

Plus de 3000 points d'arrêt, 80 millions de validations annuelles, les transports collectifs urbains de la Métropole Européenne de Lille desservent toutes les communes grâce à un réseau de bus diffus qui s'appuie sur 4 lignes structurantes de métro et de tramway. Bien que connu pour être historiquement accessible et conçu pour tous, le réseau lillois arrive à une étape charnière de modernisation et d'extension qui doit servir à améliorer la prise en compte des usagers à mobilité réduite et des plus fragiles.

Par ailleurs, tout comme le rappelle la Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019, l'accessibilité ne doit plus se cantonner aux aménagements physiques, mais être prise en compte dans l'ensemble des services proposés, mise en valeur et partagée pour être connue de tous. Afin de s'assurer de l'efficience des mesures proposées, la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA) sera concertée.

A . Garantir l'accessibilité des infrastructures de transports collectifs urbains

À l'horizon 2035, les projets d'ampleur sur le réseau de transports sont nombreux : modernisa on des lignes de tramway, doublement de la capacité d'une ligne de métro, créa on de nouvelles lignes de tramway et de bus à haut niveau de service, auxquels s'ajoutent l'entre en régulier des sta ons et arrêts existants et le renouvellement du matériel roulant. A n de poursuivre la mise en accessibilité du réseau et de s'assurer du confort d'usage des nouveaux services, il est nécessaire de :

- **poursuivre la mise aux normes** des arrêts de bus ainsi que de leur environnement direct a n de faciliter le cheminement des piétons. Les arrêts prioritaires classés en « impossibilité technique avérée » devront être compensés par la mise en accessibilité de deux arrêts non prioritaires choisis en concerta on avec la CIA ;
- **poursuivre le renouvellement de la flotte de bus métropolitaine,** a n de perme re à un plus grand nombre de personnes en situa on de handicap physique d'emprunter le réseau en toute sécurité, et exiger la même qualité de service auprès des sous-traitants du réseau ;
- **améliorer l'accessibilité du réseau de tramway** par le biais de la rénova on des quais et par le renouvellement du matériel roulant ;
- **veiller au confort d'usage de tous** dans le cadre du projet du 52 mètres de la ligne 1 de métro ;
- **poursuivre les efforts** en ma ère de sécurisa on, de maintenance des équipements d'accès aux sta ons et aux quais.
- **aider les personnes déficientes visuelles à s'orienter** sur le réseau de métro : dans les sta ons et depuis l'espace public ;
- **intégrer la conception universelle dans les futurs projets de transports** en site propre inscrits au Schéma Directeur d'Infrastructures de Transports (projet global : infrastructure de transport et environnement proche) a n de perme re à tous les usagers d'emprunter confortablement ces nouvelles o res en toute égalité (cf. ches 30,31, 32).

B . Faciliter l'usage des transports en commun pour tous

Comme la Loi d'Orienta on des Mobilités le rappelle, les e orts de mise en accessibilité portent depuis 2005, essen ellement sur les aménagements et sont encore insu samment connectés les uns avec les autres voire peu connus et valorisés auprès des usagers. Il est donc nécessaire qu'au-delà de la mise aux normes des infrastructures de transports, les métropolitains et usagers des transports publics, soient informés et accompagnés dans leurs déplacements sur le réseau urbain.

Se repérer, s'orienter, comprendre le fonc onnement de l'accès au réseau ne sont pas des évidences pour tous. Pour guider au mieux tous les usagers dans leurs déplacements réalisés en transport en commun, la Métropole Européenne de Lille doit poursuivre ses e orts, notamment par le biais des ini a ves suivantes :

- **recenser le niveau d'accessibilité du réseau de transport** et créer une base de données ouverte au

public qui perme ra d'alimenter les ini a ves de calculateurs d'i néraires entre autres ;

- **établir et publier un rapport périodique de mise en accessibilité du réseau** qui perme ra à la fois de suivre l'état d'avancement du sujet et de valoriser les inves ssements réalisés ;
- **veiller à ce que les informations essentielles soient à la portée de tous,** à bord des véhicules comme en sta on ou aux arrêts (détails de la ligne, prochain arrêt, sens de circula on, perturba ons du tra c, bille que …) ;
- **sensibiliser les usagers à la bienveillance envers les plus fragiles,** notamment à l'aide d'une campagne de communica on ;
- **accompagner les plus fragiles** (seniors, personnes en situa on de handicap…) **à l'usage des transports en commun e**n s'appuyant sur les Centres Communaux d'Ac on Sociale ou encore sur les associa ons et établissements spécialisés (cf. ac on 32) ;
- **travailler à la lisibilité et la simplicité des messages** portés au sein du réseau de transports collec fs (rédac on de documenta on en Facile à Lire et à Comprendre, créa on d'une carte du réseau simpli ée) ;
- **poursuivre l'accompagnement humain** à bord des transports et dans les sta ons/arrêts ;
- **étudier** la possibilité d'un **abonnement** aux usagers **du service de transport adapté** ;
- **intégrer l'accessibilité** des personnes à mobilité réduite dans le développement du système **Maas** (Mobility As A Service)(cf. ac on 25)



Documentation rédigée en Facile à Lire et à Comprendre pour expliquer l'utilisation du réseau;
Source : Ilévia

Enjeux

- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Objectifs

- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Développement des TC et modes actifs

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport

Calendrier

Mise en place en continu :
- Garantir l'accessibilité des infrastructures de transports collectifs urbains
- Faciliter l'usage des transports en commun pour tous

Action 23 Améliorer la sécurité sur le réseau pour permettre à chacun et chacune de se déplacer en toute tranquilité et pour contribuer à son attractivité

Précédemment, le dispositif d'humanisation du réseau de transport public métropolitain, s'appuyait sur les besoins identifiés dans le cadre du Contrat Local de Sécurité des Transports (CLST). Le dispositif comptait des médiateurs et des agents de contrôle fraude qui par leur présence contribuaient également à l'humanisation du réseau.

Depuis 2018, le dispositif de sécurisation du réseau de transport répond à trois exigences : développer un climat serein dans les stations et à bord des différents modes de transports ; accueillir, informer et assister les voyageurs ; aider à la gestion des flux de voyageurs, particulièrement en cas de situation perturbée ; prévenir et gérer les incivilités et les conflits éventuels ; veiller à la sécurité des voyageurs et des collaborateurs.

Dans le cadre du présent contrat de concession de services publics, le concessionnaire s'appuie dorénavant sur un important dispositif humain associé à des moyens techniques conséquents, dont le réseau de vidéosurveillance qui compte près de 4 500 caméras.

Les objectifs principaux de ce dispositif visent à diminuer le nombre de faits d'ambiance et d'apporter une réponse en matière de sécurité par rapport aux usagers et aux agents afin de lutter à la fois contre le sentiment d'insécurité et contre la fraude. Il s'organise autour de trois axes :

- le contrôle de la fraude,
- la sécurisation,
- la prévention – médiation.

A . Poursuivre les efforts en matière d'amélioration de la sécurité tout en préparant l'évolution du réseau

Concernant la lutte contre la fraude, le dispositif à la fois répressif et préventif mis en place, consiste à contrôler les titres de transport. Le contrôle préven f est assuré à ce jour par des Welcomers, 85 agents dont les missions sont, entre 07h00 et 22h00, d'accueillir, informer et guider les usagers tout au long de leur trajet. Ils sont présents sur l'ensemble du réseau ainsi que sur les pôles d'échanges mul modaux. Les agents de contrôle répressif, au nombre de 150, sont déployés sur l'ensemble du réseau, entre 05h00 et 01h30. Les contrôles « fraude » ont lieu sur l'ensemble du réseau en tous lieux.

Concernant le volet sécurisa on, deux axes complémentaires d'interven on sont traités : la sécurisa on du réseau ainsi que celle des sites d'exploita on. L'Unité Interne de Sécurisa on (U.I.S.) mise en place grâce aux disposi ons de la loi 2016-339 du 22 mars 2016 (loi Leroux-Savary) rela ve à la préven on et à la lu e contre les incivilités, contre les a eintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collec fs de voyageurs, assure une présence dissuasive et intervient sur demande ou à son ini a ve. Ces agents assurent également un accompagnement des conducteurs receveurs. Ils traitent des problémа ques des publics irritants. Il y a sur le réseau entre 8 à 14 équipes de 3 personnes, qui interviennent sur les réseaux métro, tramway et bus. Les Agents Externes de Sécurisa on (A.E.S.) assurent une présence dissuasive, et interviennent sur leur ini a ve ou sur demande. Ils assurent également la ges on des ux lors d'évènements.



Source : Métropole Européenne de Lille

Action 23

Actuellement, cons tuée d'une centaine d'agents répar s par équipe de 2, 14 équipes interviennent chaque jour sur les réseaux métro et tramway.

Le développement des ou ls techniques, dont la vidéosurveillance, a permis de me re en place et de déployer la surveillance à distance des sites, notamment la nuit, tout en garan ssant une présence humaine durant la journée.

Concernant la média on-préven on, il s'agit de prévenir des incidents par une présence visible sur le terrain, l'assistance aux personnes ainsi que la ges on des con its. Une centaine de médiateurs a pour mission d'aller au-devant des usagers a n de créer des liens par l'informa on, l'orienta on et l'assistance sur le réseau. Ils contribuent également à la préven on en ma ère d'incivilité et d'infrac on. Ils gèrent les con its et remontent les informa ons d'ambiance. Une quarantaine d'équipes de médiateurs composées de 2 agents, interviennent chaque jour sur les réseaux de métro, de tramway et de bus. Des Référents de Quar er (R.Q) interviennent dans les quar ers sensibles, et sont en contact avec les structures en places au sein de ces derniers. Ils ont également un rôle de détec on des « points chauds ». 3 et 4 équipes composées de 3 agents, interviennent quo diennement sur le réseau de bus.



Source : Métropole Européenne de Lille

Enjeux

- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Objectifs

- Développement des TC et modes actifs

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport

Calendrier

Mise en place en continu :
- Poursuivre les efforts en matière d'amélioration de la sécurité tout en préparant l'évolution du réseau

Indicateurs de suivi de l'action

- Taux de fraude et nombre d'incidents relevés sur le réseau

Action 24 Améliorer la communication avec et auprès des usagers du réseau de transport collectif

La fonction première des transports collectifs est de transporter des personnes. Pour l'usager, le temps de parcours, la fréquence, le confort ou encore le coût, sont autant de critères qui orientent à l'utilisation d'un mode de transport plutôt qu'un autre. Donner envie aux métropolitains et extra-métropolitains, de se déplacer en transports collectifs est un objectif majeur pour la Métropole Européenne de Lille, à la fois pour des raisons environnementales mais également sociales.

En effet, 40 % des habitants de la Métropole Européenne de Lille ne prennent jamais les transports collectifs et les évolutions sociétales (télétravail, e-commerce, vieillissement de la population…) montrent des changements dans les habitudes de vie et les modes de déplacements des usagers. Dans ce contexte d'évolutions, une meilleure connaissance des attendus et besoins des usagers sur la chaine de déplacement doit permettre de satisfaire les usagers et en attirer de nouveaux. Rendre attractif l'usage des transports collectifs sur le territoire métropolitain passera par une conquête et une (re)conquête des usagers. Des actions de communication et de sensibilisation auprès du public doivent permettre d'encourager et de fidéliser les usagers à l'utilisation des transports collectifs.

A . Réaliser des enquêtes d'opinion auprès des usagers et des non usagers

Une défaillance dans la chaîne de déplacements en transports en commun peut reme re en cause l'intégralité du choix modal. Connaitre le ressen de l'usager sur son expérience de déplacement, permet d'appréhender les freins et les di cultés auxquels ils peuvent être confronter. Iden er les besoins et les a entes permet ainsi à l'Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) de construire sa poli que de Transports Collec fs. La mesure en aval de la sa sfac on permet d'évaluer la per nence des services proposés et ainsi de les ajuster. La Métropole Européenne de Lille souhaite compléter les démarches existantes (enquêtes sa sfac on voyageurs, enquêtes « fraude », etc.) pour a ner sa connaissance des besoins.

- **Réaliser des enquêtes satisfaction et des enquêtes qualitatives auprès des usagers tout comme les non-usagers :**
  - **pour identifier les freins et les facilitants à la pratique des transports collectifs : poursuivre celles réalisées auprès des usagers** et ini ées celles auprès des non usagers. Travailler sous forme de « carnet de voyage » pour comprendre les obstacles et les pistes opéra onnelles à étudier pour faciliter et inciter à l'usage. Prendre en compte l'ensemble des considéra ons de la chaine de déplacement (bruit, luminosité, sécurité, propreté, confort, design …) a n d'iden er les facteurs à considérer pour favoriser l'accès au TC.
  - **pour mesurer les avantages et les inconvénients suite au déploiement d'une nouvelle offre ou d'un nouveau service** (mise en service d'un BHNS, d'un nouveau service digital, d'un nouveau tarif, modi ca on d'o re conséquente sur une ligne iden ée de transport…)

B . Mieux communiquer auprès des usagers et des non usagers

Pour encourager l'usage des transports collec fs, la Métropole Européenne de Lille souhaite améliorer sa communica on ins tu onnelle auprès des usagers du territoire portant à la fois sur les projets de transports et sur le panel d'o res de services développés sur le territoire. Les projets infrastructurels portant sur la modernisa on des réseaux existants de transports collec fs, et ceux concernant la créa on de nouvelles lignes de transports seront valorisés. L'objec f est de sensibiliser à la pra que des transports collec fs mais également à la mul modalité et l'intermodalité. Les di érentes o res de mobilité existantes, doivent être connues et accessibles au plus grand nombre a n de s'adapter à la diversité des besoins de mobilité. La communica on auprès des usagers et des non usagers mobilisera divers supports de communica on (campagnes d'a chage, magazines, communica on numérique, fascicules, court-métrage promo onnel), et s'adaptera aux publics ainsi qu'aux territoires. Elle revê ra di érentes formes, notamment :

- **Déployer des campagnes de promotion de la politique métropolitaine en matière de transport public en valorisant notamment le patrimoine d'infrastructures de transport et les services qu'ils rendent :** la diversité des infrastructures de transports (proposer une interface digitale dédiée et des visites du réseau), la mul modalité possible grâce aux réseaux de transports et services associés ; l'intermodalité assurée par des pôles d'échanges mul modaux, abris vélos, etc.

Action 24

- **Promouvoir les changements de comportements de mobilité et mettre en regard les atouts des offres/dessertes existantes :** se rendre à l'école autrement, se déplacer en transports collec fs dans les territoires périurbains, se déplacer aux périodes d'a uence,
- **Promouvoir le panel de solutions de mobilité à l'échelle du ressort territorial et son adaptation selon les territoires métropolitains :** les atouts des services TER (o res, temps de parcours, fréquences, coût, …) pour certains territoires, le maillage du réseau bus pour d'autres, la promo on des modes ac fs pour l'ensemble des territoires, le covoiturage etc.
- **Accompagner les usagers dans les pratiques, développer des parcours voyageurs :** faire connaitre le réseau de transports collec fs, et les atouts du voyage, déployer une communica on ciblée sur l'o re proposée par commune/secteur, relayer les informa ons au sein des équipements et structures métropolitains et communaux (mairies, maisons de quar ers, CCAS, …),
- **Promouvoir les tarifs adaptés pour chaque public** et comparer le prix d'un abonnement de transport collec f urbain à un autre service de mobilité; me re en avant les économies réalisées ; me re en avant les possibilités de mul modalités.

Enjeux

- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Objectifs

- Développement des TC et modes actifs

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport

Calendrier

Mise en place en continu :
- Réaliser des enquêtes d'opinion auprès des usagers et des non usagers
- Mieux communiquer auprès des usagers et des non usagers

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre d'enquêtes d'opinion réalisées
- Nombre de campagne de communica on réalisées

Action 25 Faciliter l'usage des transports en commun grâce à la billettique et aux tarifications

La notion de billettique est considérée, ici, comme l'ensemble des dispositifs numériques et électroniques mobilisés dans l'émission et la validation des titres de transports en commun : cartes de transport sans contact, applications mobiles, …

La billettique facilite les déplacements des usagers des transports collectifs car elle simplifie l'achat de titres, leur paiement ainsi que les validations. Elle est aujourd'hui considérée comme une des composantes essentielles des systèmes de mobilité servicielle, ou MaaS, pour aider l'usager dans son parcours. C'est également un élément crucial en matière d'interopérabilité des systèmes de transports entre les différentes autorités organisatrices de la mobilité à l'échelle de l'aire métropolitaine, transfrontalière et de la Région Hauts-de-France.

La modernisation des systèmes billettiques a connu une nette évolution avec la mise en œuvre d'un système billettique sans contact (via la carte PassPass) depuis 2013. Plus largement, cette révolution est traitée en coopération avec le syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités, qui constitue un lieu d'échanges sur les services PassPass à l'échelle régionale entre l'ensemble des Autorités Organisatrices de mobilité et des opérateurs. Cette coopération a dernièrement pris une nouvelle dimension avec la possibilité offerte à Hauts-de-France Mobilités de procéder à des ventes de titres Ilévia par les canaux de distribution passpass.fr et l'application mobile.

Aujourd'hui, une nouvelle dimension de la billettique tient au recours de plus en plus important à des canaux de distribution numériques diversifiés :

- vente de titres sur smartphone : M-Ticket Android, Apple Pay ;
- vente de tickets bus par SMS ;
- développement de carte PassPass dématérialisée ;
- systèmes de recharge de la carte physique PassPass par smartphone via la technologie NFC ;
- système de paiement sans contact de titres TC avec la carte bancaire (open payment)[1].

Du fait de la multiplication de ces canaux de distribution et des impacts sur les systèmes de validation, la Métropole Européenne de Lille devra mettre en cohérence ces systèmes de billettique et adapter son offre à la diversité des publics et des usages, en s'assurant de la continuité d'accès aux services pour les publics éloignés des solutions numériques ainsi que pour les Personnes à Mobilité Réduite.

Enfin, les dispositions règlementaires issues de l'article 28 de la Loi d'Orientation des Mobilités prévoient de permettre à des services numériques multimodaux tiers, la vente de titres du réseau de transports publics. Cette disposition pose des questions en matière de répartition de partage de responsabilités et de recettes, mais également des questions d'ordre technique sur l'émission des titres. La Métropole Européenne de Lille devra donc fixer un cadre pour répondre à cette obligation et y inscrire le respect des objectifs de politique publique émanant du Plan Climat Air Énergie Territorial ou du présent Plan de Mobilité.

[1] Système, à ce jour, non mis en œuvre au sein du territoire métropolitain

Action 25

Plus largement, les évolutions technologiques en matière de billettique et de systèmes de MaaS (évolution vers un compte mobilité unique) ainsi que la volonté de faciliter les déplacements intermodaux et multimodaux posent la question de nouvelles évolutions sur les questions tarifaires, à savoir :

- la mise en œuvre de « bouquet de services », qui permettrait de proposer un accès à plusieurs solutions de mobilité sous la forme d'un abonnement unique par exemple. Cette solution pourrait porter sur les offres inclues dans la/les prochaine Concession(s) de Service Public de transports (CSP) mais également aller au-delà, en incluant des solutions de mobilité et des services privés ;
- la mise en place d'un système de post-paiement permettant ainsi à l'usager une plus grande souplesse dans ses déplacements en ayant l'assurance de payer le juste prix de ses déplacements dans un contexte de généralisation du télétravail.

A . Développer des outils facilitant l'usage des transports collectifs pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et les publics éloignés des solutions numériques

La recrudescence des recours aux développements numériques en ma ère de bille que présente des opportunités en ma ère d'accès aux services de transport pour les usagers. Cependant, des risques existent en ma ère de fracture numérique pour les usagers les moins à l'aise avec ce type de solu ons. Des réponses devront être apportées pour maintenir un service accessible à tous. Ainsi, des disposi fs devront être dé nis pour ces publics :

- **les différents supports (applications, site internet) devront comprendre des dispositions en matière d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap;**
- **des fonctionnalités permettant la fourniture d'information sur l'accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite devront être intégrées aux futurs outils numériques;**
- **des mesures d'accompagnement et l'accès de certains services de distribution par des personnes physiques, devront être maintenus voire étendus.**

B . Étendre les solutions de billettique numérisées sur l'ensemble du réseau et les mettre en cohérence

L'émergence de nouveaux canaux de distribu ons numériques et les nouveaux ou ls de valida on (M-Ticket, open payment, cket SMS, carte PassPass dématérialisée, recharge par la technologie NFC) fait courir le risque du manque de lisibilité de l'o re bille que pour l'usager. Ce e mul plica on de canaux interpelle également sur la qualité de service bille que, le partage de rece es entre les opérateurs et les distributeurs, la récupéra on de données sur les valida ons ou encore sur le service après-vente. En n, subsiste un enjeu dans les choix technologiques entrepris qui pourront avoir une incidence en ma ère de coûts de ges on et de maintenance ainsi que sur les phénomènes d'obsolescence. **Une mise en cohérence de l'offre de billettique devra être déterminée, rejoignant ainsi les chantiers relatifs au développement des systèmes de MaaS dont la portée vise à créer un cadre institutionnel et contractuel basé sur des outils technologiques.** Une vigilance forte devra aussi être apportée en ma ère de veille et de capacité pour la Métropole Européenne de Lille et son concessionnaire à intégrer de nouveaux disposi fs numériques qui pourraient voir le jour en ma ère de bille que.



Source : Métropole Européenne de Lille

Action 25

C . Porter une réflexion sur la création d'offres tarifaires sous la forme de bouquets de services incluant plusieurs modes de déplacements et services

Les opportunités o ertes par le cadre règlementaire (LOM), les évolu ons technologiques, les ambi ons en ma ère de décarbona on des transports ainsi que la volonté de la Métropole Européenne de Lille de décloisonner les modes de déplacements, invitent la Métropole à porter un regard sur une refonte de l'o re tarifaire du transport en commun et plus largement des modes exploités dans le cadre de la Concession de Service Public de Transports ainsi que les modes exploités par des services privés. C'est aussi un levier important pour favoriser le changement de comportement à la faveur de modes de déplacements plus vertueux.

Ainsi, des études devront être portées quant à la mise en œuvre de bouquets de services multimodes, permettant aux usagers d'accéder à des offres personnalisées et simplifiées. D'autres opportunités sont également permises par la mise en place de systèmes de post-paiement et / ou d'open payment. Une vigilance forte sera nécessaire quant aux incidences en matière d'équilibres économiques rela fs à l'exploita on du réseau de transport et aux contrats liant la Métropole Européenne de Lille à son concessionnaire.

Enjeux

- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Objectifs

- Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, opérateurs de transport

Calendrier

Mise en place en continu :

- Développer des outils facilitant l'usage des transports collectifs pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et les publics éloignés des solutions numériques
- Étendre les solutions de billettique numérisées sur l'ensemble du réseau et les mettre en cohérence
- Porter une réflexion sur la création d'offres tarifaires sous la forme de bouquets de services incluant plusieurs modes de déplacements et services

Indicateurs de suivi de l'action

- Suivi des ou ls de valida on (nature)



CHAPITRE 3 : La rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacements

Longtemps associé à la circulation et au stationnement automobile, la rue est en réalité constituée de différents espaces, occupée par de nombreux usages et formant le lieu commun de l'espace public. Conscient qu'il est nécessaire de rééquilibrer ces fonctions et de poursuivre les efforts pour garantir des aménagements de qualité, le Plan de Mobilité affirme la nécessité de penser la rue pour tous.

Pour construire une métropole où la sécurité des déplacements est la priorité de chacun, l'espace de la rue doit être celui du « vivre ensemble » où se conjuguent qualité de vie et mobilité pour tous ; et où les différents usagers (piétons, cyclistes, conducteurs, ...) se côtoient quotidiennement dans une atmosphère apaisée.

Pour ce faire, il s'agit d'affecter chaque flux de circulation sur les axes les plus pertinents, en accord avec les fonctions, vitesse et volumes attendus pour apaiser les circulations ; et de jauger de manière pertinente les besoins en stationnement automobile et cyclable - renforcer là où le besoin est nécessaire, réduire là où libérer de l'espace permettrait de susciter sur l'espace public d'autres usages utiles et bénéfiques à la vie locale. L'enjeu est de développer des villes adaptées aux réseaux de transports collectifs, dans lesquelles un usage réduit et amélioré de l'automobile, la marche, le vélo et les micro-mobilités pourront trouver toute leur place, en priorisant les modes de déplacement les moins émissifs.

En effet, les distances courtes pratiquées en marchant ou à vélo en lieu et place de l'utilisation de la voiture, constituent un enjeu d'envergure pour améliorer la qualité de l'air en ville tout en diminuant la congestion et les émissions de gaz à effet de serre.

L'objectif n'est pas d'opposer les modes mais bien de permettre une cohabitation raisonnée et intelligente à même de satisfaire les besoins de l'ensemble des usagers de l'espace public. Apaiser les vitesses et réorganiser l'espace public (redistribution, réinvestissement, etc.) constituent ainsi un préalable à l'usage des modes actifs en termes de sécurité et de confort d'usage.



AXE I LA STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE EN MATIÈRE DE CIRCULATION DES MODES DE DÉPLACEMENTS

La volonté d'un meilleur partage de l'espace public amène à s'interroger sur les fonctionnalités des voies et la pertinence de leur répartition. La rue est une addition de plusieurs espaces dédiés qui sont parfois mal distribués ou mal calibrés. La chaussée est dédiée au déplacement, mais elle peut aussi bien être une voie de destination qu'une voie de passage. Le trottoir, quant à lui, peut autant être un chemin d'accès qu'une aire de repos. La circulation des différents modes de déplacements nécessite de définir une stratégie en vue d'un partage équilibré, respectueux de tous les usagers et de leurs besoins. Les bons flux doivent être dirigés vers les bonnes voies, capables de les accueillir en terme de structure en préservant la sécurité de tous les usagers.

La hiérarchisation des voies permettra de définir les axes structurants voués à accueillir les flux automobiles les plus importants, et à préserver, notamment par des aménagements, les zones plus apaisées et résidentielles. Afin d'assurer leur caractère structurant au quotidien et éviter un report vers les voies de proximité, les grandes mailles du réseau routier bénéficieront d'un programme spécifique d'aménagement et d'entretien. Les agglomérations et leurs voies fines de proximité seront amenées à être aménagées en zone de circulation apaisée, à travers la « ville à 30 ». Les aménagements de voirie permettront d'assurer le respect de ces limitations de vitesses et la sécurité des usagers les plus fragiles, en évitant le recours trop systématique aux dispositifs ralentisseurs, surtout en cas de circulation importante de lignes de bus (inconfort pour les usagers et nuisances pour les riverains. La Charte de l'espace public cadre les ambitions de la Métropole Européenne de Lille et de ses communes membres, en matière de partage de la rue en faveur d'une mobilité bas carbone, de prise en compte des usages et des usagers, avec des aménagements d'espaces publics qui participent à une meilleure résilience du territoire et qui soient adaptés à leur environnement.

Enfin, les leviers d'actions sur le stationnement seront confortés ou mis en œuvre. Le stationnement est, par définition, à l'interface entre un déplacement routier et un mode doux ou plus responsable. Agir sur ce levier, influence donc directement l'un ou l'autre des moyens de déplacement.

Les enjeux de la stratégie en matière de circulation sont donc d'assurer l'efficacité et la sécurité de tous les usagers dans leurs déplacements, en garantissant notamment un meilleur partage de l'espace public, en vérifiant que les bons flux empruntent les bonnes voies, en généralisant les « villes à 30 », et en gardant une politique proactive sur le stationnement.

ENJEUX VISÉS DANS CET AXE

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

OBJECTIFS VISÉS DANS CET AXE

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Action 26 La sécurité pour tous : la lisibilité du réseau

Les rues qui desservent le territoire métropolitain, supportent les déplacements générés majoritairement, mais pas uniquement, par les usagers et les activités du territoire ou en lien avec le territoire. La nature des flux supportés est diversifiée, variant selon les modes de déplacements (piétons, vélos, véhicules légers, poids lourds), les distances parcourues, les horaires, ou encore les volumes... L'organisation de chacun de ces flux se doit de répondre à plusieurs principes majeurs : tout d'abord celui de la sécurité physique des personnes et des biens, ensuite celui de la protection de l'environnement, tout en permettant de satisfaire les besoins de déplacements des usagers du territoire, en assurant à chacun la possibilité d'adapter son mode de déplacement en fonction de la distance à parcourir et ce afin de privilégier l'usage des modes les moins émissifs sur les courtes distances. La réponse à ces enjeux, doit guider les modalités d'exploitation quotidienne du réseau routier métropolitain, des rues aux voiries très structurantes, ainsi que celles imaginées pour adapter le réseau routier aux besoins circulatoires du territoire. Par ailleurs, la grande majorité des rues métropolitaines accueille également des fonctions liées à la vie locale et aux fonctions urbaines, ce qui rend l'espace de la rue convivial et agréable à vivre au quotidien.

Cette stratégie vise à qualifier les fonctions attendues selon le type de rue/voie ainsi que les typologies d'aménagement et d'exploitation associées aux différentes rues et voies du réseau routier métropolitain. Il s'agit, par la mise en œuvre de l'aménagement des rues et des voies métropolitaines, de renforcer et développer les espaces qui favorisent la cohabitation des différentes fonctions à l'échelle de la rue, mais également de rechercher à faire supporter le « bon flux » par la « bonne voie ». En effet, certaines voies n'ont pas vocation à accueillir les déplacements réalisés en vélo ou à pied, car vouées à supporter des flux motorisés exclusivement. A contrario, les rues métropolitaines qui desservent les quartiers ont vocation à accueillir de manière privilégiée les déplacements à pied et en vélo.

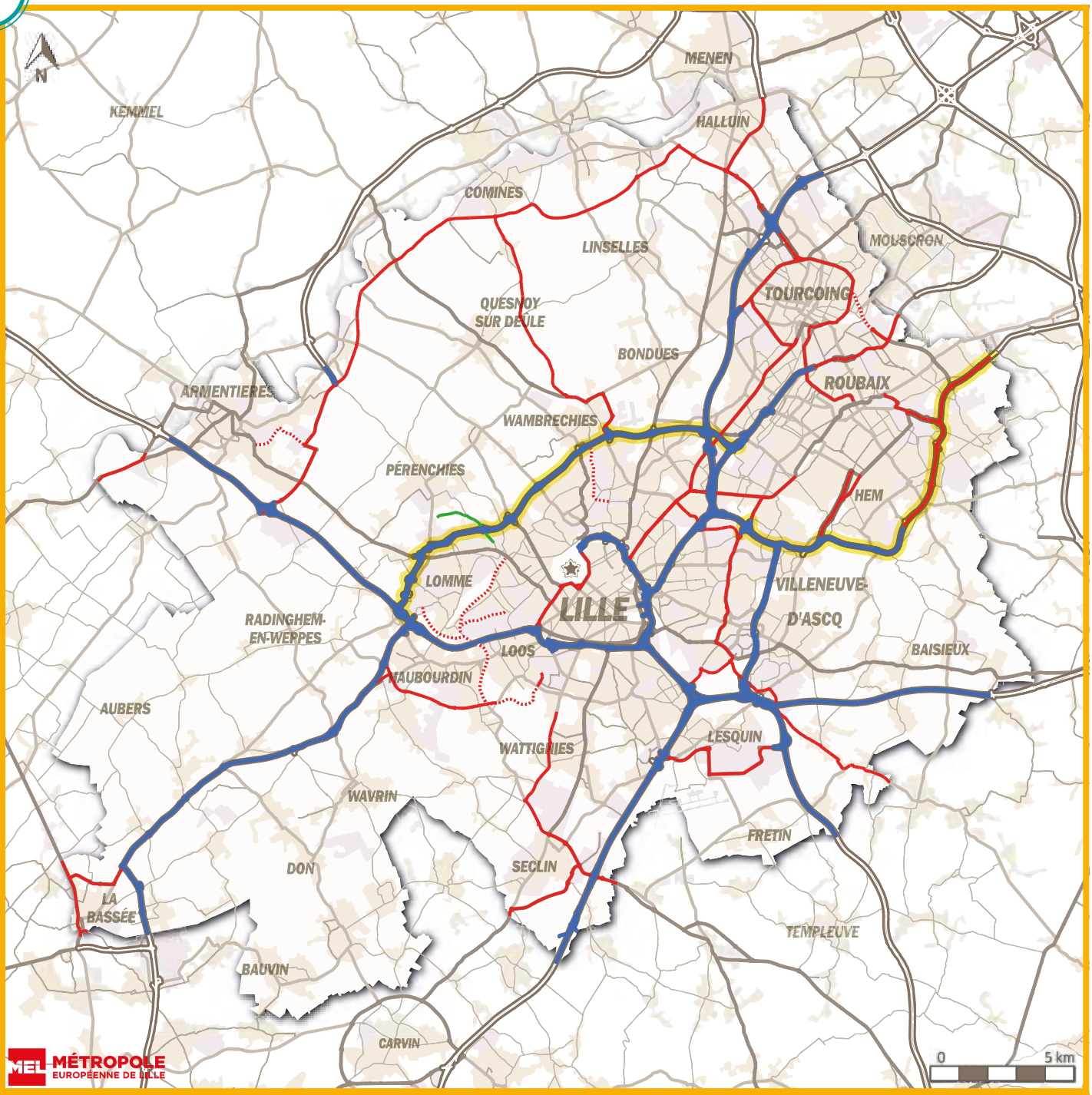
A . Les grandes mailles du réseau routier : modalités d'exploitation et d'aménagement

Certaines voies du réseau rou er métropolitain ont voca on à accueillir les ux de longue et moyenne distance, ceux qui assurent les liens entre le territoire métropolitain et les territoires na onaux et régionaux, ainsi que les liens entre les bassins de vie internes à la métropole mais éloignés. Ces voies, qui cons tuent le Réseau Rou er d'Intérêt Régional et qui sont également appelées « réseau hyperstructurant » et « réseau structurant d'aggloméra on », servent à massi er les ux de longue et moyenne distances des véhicules légers et poids lourds. Ce e concentra on de ux vise à protéger de ces derniers, les cœurs de ville et les quar ers.

Les voies supportant les tra cs dits de « longue distance » sont des nées à accueillir les ux de transit, les ux d'échanges entre la Métropole Européenne de Lille et les territoires régionaux, na onaux et européens, les ux internes entre les polarités majeures métropolitaines. Ces voies perme ent d'écouler les principaux tra cs rou ers de véhicules légers et de poids lourds.

Les i néraires y sont conçus sans discon nuité, et supposent des intersec ons conçues de façon à être su samment sécurisées pour supporter un ux de circula on important. La vitesse limite règlementaire autorisée est d'au moins 70 kilomètres par heure. Les circula ons autorisées et a endues sont les tra cs de poids lourds ; les tra cs de véhicule légers pouvant béné cier notamment d'aménagement en faveur de voies réservées au covoiturage ; la possible circula on de transports collec fs de type services express par car ou par bus, de services interregionaux et interna onaux assurés par car, dont la circula on pourra béné cier d'aménagements de type voies réservées si l'opportunité de les développer existe. Les circula ons interdites sont celles des cyclistes et des piétons mais ces voies doivent pouvoir être franchissables de manière sécurisée pour ces modes ac fs.

Les projets d'aménagement de ces voies visent à résorber des probléma ques d'insécurité rou ère liées à des points de conges on rou ère et à y déployer des modalités d'exploita on nouvelles pour privilégier les pra ques de déplacements alterna ves à l'autosolisme, telles que les pra ques de covoiturage et l'usage des transports



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 **LE PLAN D'ACTION**

LES GRANDES MAILLES DU RÉSEAU ROUTIER

HIÉRARCHISATION DES VOIES

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

tissu urbain
zone industrielle ou commerciale

source : Corine Land Cover 2018

réseau de voirie issu d'Open Street Map 2021
- voirie hyperstructurante ou structurante
- voirie principale
- voirie secondaire
- voirie tertiaire

La hiérarchisation des voies permettra de définir les axes structurants voués à accueillir les flux automobiles les plus importants, et à préserver, notamment par des aménagements, les zones plus apaisées et résidentielles.

hiérarchisation des voies
- réseau hyperstructurant
- réseau structurant d'agglomération
- projet métropolitain
- réseau routier d'intérêt régional

barreau dont la hiérarchie est à interroger

Afin d'assurer leur caractère structurant au quotidien et éviter un report vers les voies de proximité, les grandes mailles du réseau routier bénéficieront d'un programme spécifique d'aménagement et d'entretien.

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

collec fs. Sous maitrise d'ouvrage de l'Etat, ces projets portent sur la résorp on de secteurs de conges on rou ère autour des échangeurs de Seclin (A1) et de 4 Cantons (RN227/A22/A23) ainsi que sur la poursuite de la mise en place de régula on dynamique des vitesses (en par culier sur l'A1). En n, ces projets concernent la mise en place et/ou l'expérimenta on de voies réservées aux transports collec fs et/ou covoiturage et/ou véhicules propres :

- voie réservée dédiée au covoiturage et aux véhicules propres sur l'A1 (VR2+),
- voie dédiée aux transports collec fs et/ou au co-voiturage et aux véhicules propres sur l'A22 et la N356,
- voie réservée au covoiturage et aux véhicules propres (VR2+) sur l'A25, y compris en aménageant une 3ème voie dans le sens Lille dunkerque entre Erquinghem-Lys et l'échangeur d'Englos.

Un projet d'échangeur sur l'A25 au droit d'Armen ères est également à l'étude et dont les objec fs sont de :

- perme re la mise en place d'un nouveau plan de circula on dans les villes d'Armen ères, Houplines et de La Chapelle d'Armen ères, qui visera à diminuer et apaiser la circula on dans les secteurs les plus densément habités ;
- faciliter l'accès au centre-ville d'Armen ères et au Pôle d'Échanges Mul modal de la gare d'Armen ères depuis l'autoroute A25, sans a rer de circula on dans les centres-villes d'Erquinghem-Lys et de La chapelle d'Armen ères.

Les vitesses limites règlementaires de certains axes seront également revues à la baisse pour être portées à 70 kilomètres par heure (exemples du Boulevard Périphérique Sud et de l'A25 ainsi que de la RN 356 jusqu'au nord de l'échangeur A22/RNO). Une démarche d'étude des disposi fs de ges on dynamique de la circula on sur les axes rou ers structurants engagée en 2022, conjointement entre l'État et la Métropole, perme ra d'évaluer la per nence d'étendre les disposi fs de régula on dynamique de la circula on déjà mis en place sur les autoroutes A25, A22 et A1 sur d'autres axes rou ers structurants (A23, Rocade Nord-Ouest, M700), et de statuer également sur l'intérêt de réduire la vitesse maximale autorisée, sur les par es de ce réseau les plus conges onnées et/ou celles qui occasionnent des probléma ques de pollu on de l'air ou de nuisances sonores pour les secteurs résiden els proches.

Les voies supportant les tra cs dits de « moyenne distance » ont voca on à accueillir les ux d'échanges avec le territoire métropolitain et ceux réalisés au sein de ce dernier, ainsi que les tra cs internes massi és de véhicules légers et de poids lourds. Elles ont pour fonc on première d'écouler des tra cs de véhicules légers et de poids lourds, et perme ent également de distribuer du tra c rou er. Elles sont le réseau armature métropolitain pour l'ensemble des fonc ons de circula on, y compris certains réseaux de transports collec fs principaux.

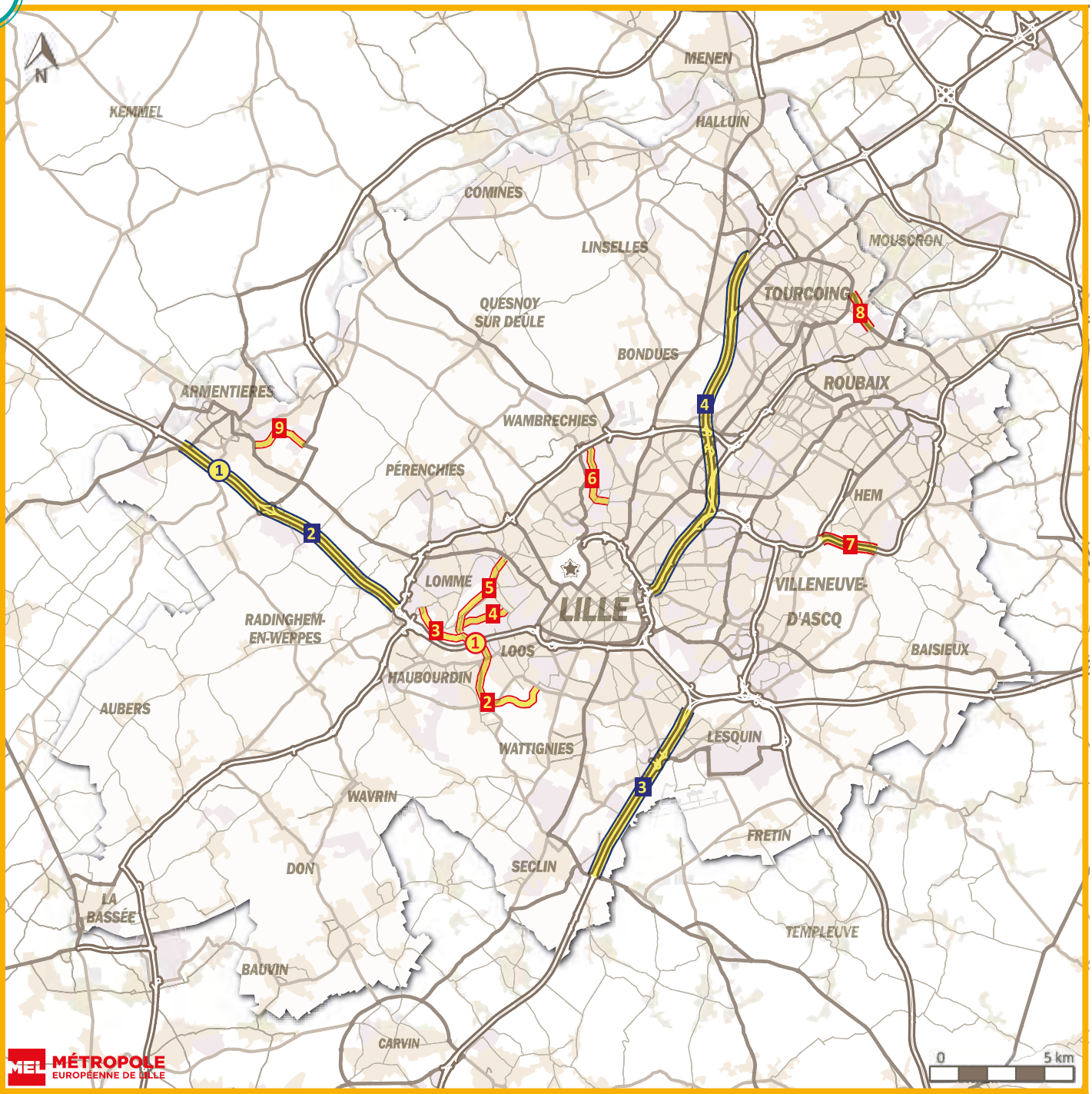
Les i néraires y sont conçus sans discon nuité pour des déplacements d'échanges ou internes longs (supérieurs à 10 kilomètres) et assurent la fonc on de débit de véhicules par culiers et poids lourds dans une logique d'i néraires d'aggloméra on avant di usion via le réseau de desserte locale. Les principes d'aménagement et les vitesses limites réglementaires sont à adapter a n de tenir compte du contexte soit urbain soit périurbain. La vitesse limite règlementaire y est xée à 50 kilomètres par heure en ville, voire très ponctuellement à 30 kilomètres par heure a n de considérer la tenue d'un événement par culier, ou le passage devant un équipement sensible, ou encore au sein d'une centralité. Les circula ons autorisées sont celles des tra cs de poids lourds ; des tra cs de véhicules légers pouvant béné cier notamment d'aménagement en faveur de voies réservées au covoiturage ; des transports collec fs qui y sont à prioriser, notamment lorsqu'ils peuvent béné cier d'aménagements de type sites propres et priorités bus aux feux. Les circula ons cyclables et piétonnes y sont autorisées à la condi on de béné cier d'aménagements sécurisés réalisés au sein d'espaces réservés à ces dernières.

A n de compléter le réseau de voies métropolitaines vouées à accueillir les tra cs de « moyenne distance », la métropole Européenne de Lille porte plusieurs projets d'aménagement de voies métropolitaines existantes couplés à des projets de voies nouvelles. Ces projets contribuent à améliorer le système de mobilité de di érents territoires métropolitains :

- secteurs villeneuvois et roubaisien, réaménagement de la RM 700 entre la M6d et la M952 (Recueil) ;
- secteurs de la Couronne Sud, du Lillois, et des Weppes, aménagement de la LINO Sud ;
- secteurs de la Couronne Nord, aménagement de la LINO Nord ;
- dans le secteur du Tourquennois, l'aménagement de la 4ème phase de la liaison Tourcoing-Wa relos est à l'étude, en partenariat avec les communes de Tourcoing et Wa relos, et en cohérence avec les grands projets d'infrastructure prévus dans le secteur : ligne de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing et requali ca on du boulevard de ceinture de Tourcoing.
- de même, dans le secteur de l'Armen érois Vallée de la Lys, l'aménagement d'une voie nouvelle dans le secteur de l'Octroi, entre Armen ères et Houplines, est à l'étude.

B . Les voies/rues de proximité : un maillage fin et structuré

La majorité des rues métropolitaines a voca on à supporter les tra cs qui perme ent de répondre à des besoins de déplacements e ectués entre plusieurs communes et au sein même de chaque commune. Ces voies rendent possibles des déplacements de « courte distance » d'échanges entre communes et en interne.



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 — LE PLAN D'ACTION

LES GRANDS PROJETS D'AMÉNAGEMENTS ROUTIERS

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

tissu urbain
zone industrielle ou commerciale

source : Corine Land Cover 2018

réseau de voirie
voirie hyperstructurante ou structurante
voirie principale
voirie secondaire
voirie tertiaire

source : Open Street Map 2021

PROJETS NATIONAUX

Sous maitrise d'ouvrage de l'Etat, ces projets visent à résorber des problématiques d'insécurité routière liées à des points de congestion routière et à y déployer des modalités d'exploitation nouvelles pour privilégier les pratiques de déplacements alternatives à l'autosolisme, telles que les pratiques de covoiturage et l'usage des transports collectifs.

1. diffuseur d'Armentières
2. création d'une voie réservée au covoiturage et aux véhicules propres (VR2+), sur l'A25 dans le sens Dunkerque vers Lille
3. création d'une voie réservée au covoiturage et aux véhicules propres (VR2+), sur l'A1 dans le sens Paris vers Lille
4. création d'une voie réservée dédiée aux transports collectifs sur l'A22

PROJETS MÉTROPOLITAINS

Afin de compléter le réseau de voies métropolitaines vouées à accueillir les trafics de « moyenne distance », la Métropole Européenne de Lille porte plusieurs projets d'aménagement de voies métropolitaines existantes couplés à des projets de voies nouvelles. Ces projets contribuent à améliorer le système de mobilité.

1. échangeur LINO / A25
2. LINO(*) sud - partie sud
3. LINO(*) sud - partie nord - contournement de Sequedin
4. LINO(*) sud - partie nord - bd Industriel
5. LINO(*) sud - partie nord- rue du Train de Loos à Lomme - A. Bonte à Lambersart
6. LINO(*) nord
7. M700 entre la M6d et la M952
8. liaison Tourcoing - Wattrelos - 4ème secteur
9. liaison Octroi - Houplines - Armentières

(*) *Liaison Intercommunale Nord-Ouest*

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

Elles privilégient la vie locale et organisent la pra que des modes ac fs. Le réseau de voies de proximité s'organise autour de trois ensembles de voies : un premier ensemble qui maille et assure la distribu on des ux entre plusieurs communes, un second ensemble qui dessert chacune des communes et en n un troisième ensemble qui dessert très localement les quar ers. Ce e structura on échelonnée a pour objec f d'établir une transi on entre les fonc ons très circulatoires et les fonc ons de vie locale, les fonc ons circulatoires évoluant peu à peu tant en termes de volumes et de natures de ux supportés.

Le réseau de voies et de rues dit de maillage de distribu on à l'échelle de plusieurs communes, qui met en liaison plusieurs communes entre elles, massi e des ux rou ers de « moyenne distance » réalisés en véhicules légers et poids lourds, notamment en cœurs urbains. Ces voies accueillent de manière privilégiée les lignes principales de transports collec fs. Les circula ons piétonnes et cyclistes y sont à valoriser sous réserve d'une sécurisa on de ces ux sur des espaces dédiés, ceci dans un contexte où la vitesse limite réglementaire est xée à 50 kilomètres par heure maximum.

A ce réseau de distribu on, s'ajoute le réseau de desserte des ssus urbains intracommunaux qui permet de supporter les déplacements rou ers de « courte distance » en échange et en interne. Ce réseau de rues permet la desserte ne des territoires par les lignes de transports collec fs. Les ux poids lourds sont possibles mais en lien uniquement avec la sa sfac on de besoins de desserte ne intracommunale.

En n, un réseau de rues au sein des quar ers privilégie quant à lui, la desserte ne des quar ers où la mixité entre les modes de déplacement est la règle d'aménagement des espaces. La circula on y est très apaisée pour donner priorité à la vie locale. La vitesse limite règlementaire autorisée est xée à 30 kilomètres par heure maximum.

La Métropole Européenne de Lille vise à poursuivre l'aménagement des rues métropolitaines selon ces objec fs a n de me re en adéqua on les ambi ons en ma ère d'usages accrus des modes alterna fs à la voiture par culière avec l'environnement physique dans lequel sont réalisés chacun de ces déplacements.

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

Objectifs

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille, Etat
Partenaires : communes, Région Hauts-de-France

Calendrier

Mise en place en continu :
- Les grandes mailles du réseau routier : modalités d'exploitation et d'aménagement
- Les voies/rues de proximité : un maillage fin et structuré

Indicateurs de suivi de l'action

- Les grandes mailles du réseau routier : modalités d'exploitation et d'aménagement
- Les voies/rues de proximité : un maillage fin et structuré
- Linéaires d'aménagement de circulation apaisée : aires piétonnes, zones de rencontres, zones 30, voies 30

Action 27 Une « ville à 30 », des vitesses de circulation modérées

Les rues et espaces publics métropolitains accueillent des fonctions diverses : elles supportent les flux de voyageurs et de marchandises réalisés avec divers modes de déplacements, tout en accueillant la vie locale et proposant un cadre de vie convivial propice à l'épanouissement de cette dernière. De ce cumul d'activités sur des espaces dont l'emprise est souvent restreinte sur le territoire métropolitain, a émergé et ce, de longue date, la nécessité d'organiser au mieux une cohabitation des fonctions, notamment circulatoires. L'un des leviers mobilisés est, notamment, celui de la modération des vitesses. Le premier acte consiste à diminuer la vitesse limite autorisée. Il est souvent associé à des aménagements physiques qui incitent à réduire sa vitesse : aménagement de zones apaisées de types zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes, etc...

Aux enjeux de sécurité routière, de protection de l'environnement et d'amélioration du cadre de vie, s'ajoutent désormais ceux liés à des pratiques accrues des mobilités actives. Pour accompagner des changements de comportements modaux afin qu'ils soient considérablement plus orientés vers un usage de la marche à pied et du vélo, selon la logique du bon mode pour le bon déplacement, il s'avère nécessaire de généraliser la « ville à 30 » kilomètres par heure, au sein des espaces urbains du territoire métropolitain.

A . Encourager la généralisation de la « ville à 30 » à l'échelle de l'agglomération

Les aménagements de zones apaisées réalisés depuis 40 années sur le territoire métropolitain ont contribué à paci er près de 2 000 kilomètres de voies. Mais le territoire métropolitain est à l'image des ambi ons en ma ère d'abaissement des vitesses : vaste et diversi é. La généralisa on de la « ville à 30 » sur tout le territoire de la MEL, se doit de tenir compte de la pluralité territoriale du territoire métropolitain, et du temps nécessaire pour couvrir 95 communes. Aussi, la stratégie de mise en œuvre de la « ville à 30 » se décline-t-elle selon deux axes, tout en tenant compte à la fois des volontés communales, des principes de hiérarchisa on des voies, des ac ons en faveur des modes ac fs : déployer progressivement des mesures quar er par quar er ou agir à l'échelle de l'intégralité d'une commune. La Métropole Européenne de Lille dispose déjà de premiers retours d'expérience d'un passage en « ville à 30 » d'une ville complète ou d'un quar er signi ca f. Si ces premiers retours d'expérience restent à consolider avec davantage d'exemples, les gains d'une telle démarche ont principalement trait à la sécurité rou ère et à l'améliora on de la cohabita on entre circula on rou ère et modes doux de déplacement. Ces premières expériences montrent également qu'en complément d'une décision de police de circula on abaissant la vitesse réglementaire (matérialisée par des disposi fs de signalisa on horizontale et ver cale), la modi ca on d'un plan de circula on et l'aménagement de l'espace public cons tuent les ac ons les plus e caces pour diminuer et apaiser la circula on rou ère. La Métropole Européenne de Lille entend consolider ces premiers retours d'expérience, en menant des démarches d'évalua on de plusieurs projets de « ville à 30 », et en en communiquant les résultats.

B . Aménager des zones de circulation apaisée : zone 30, zone de rencontre, aire piétonne

A n de concré ser la généralisa on de la « ville à 30 », l'aménagement de zones de circula on apaisée sera poursuivi. En lien avec les voies iden ées comme voies de proximité, il s'agit d'aménager des zones 30, des zones de rencontre, ou des aires piétonnes, avec l'objec f de diminuer et apaiser la circula on rou ère au pro t des modes doux, en agissant de façon prioritaire sur le plan de circula on et la diminu on de la part de l'aménagement dédiée à la circula on rou ère.

C . Favoriser la concertation avec le public sur l'apaisement de la circulation en milieu urbain

L'adhésion des popula ons est un facteur déterminant pour la réussite d'une poli que d'apaisement de la circula on.

Si les ambi ons en ma ère d'apaisement de la circula on sont largement consensuelles auprès des habitants de la Métropole, leur concré sa on au travers de la mise en place de projets modi ant de façon forte les condi ons de circula on (mise en place de sens uniques de circula on par exemple) suscite généralement des réac ons plus

contrastées. La réussite de ces projets passe donc nécessairement par des étapes de par cipa on du public, qui, si elles sont engagées su samment tôt avant la réalisa on des aménagements, perme ent à la fois de mieux prendre en compte les contraintes des usagers, et de sensibiliser le public aux objec fs poursuivis.

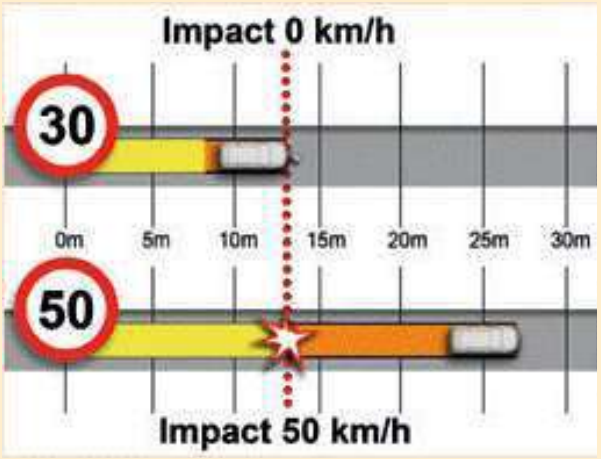
À cet e et, la MEL, au tre de l'applica on de la charte des espaces publics, promeut l'engagement de démarches de par cipa on du public pour les projets d'aménagement de l'espace public qui ont une incidence forte sur les condi ons de circula on.

D . Participer au respect des vitesses de circulation réglementaires

La Métropole Européenne de Lille a la possibilité de me re en place des feux asservis à la vitesse grâce à l'évolu on récente du cadre réglementaire, qui autorise désormais de tels disposi fs. Des premiers tests, en cours, perme ront de déterminer l'opportunité de déployer à grande échelle cet ou l, de façon dé ni ve. Par ailleurs, la loi autorise depuis peu, les collec vités détentrices des pouvoirs de police d'installer des radars automa ques. Plusieurs communes métropolitaines ont annoncé leur inten on d'y recourir en aggloméra on. La Métropole Européenne de Lille pourrait, hors aggloméra on, envisager d'y recourir également.

Le schéma ci-dessous représente la distance nécessaire à un automobiliste pour s'arrêter :

- En jaune, la distance parcourue par le véhicule pendant le temps de réaction de son conducteur (fixé à une seconde)
- En orange, la distance de freinage du véhicule (sur chaussée sèche).



Distance nécessaire à un conducteur pour s'arrêter

Source : Aménager des rues apaisées Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes – CEREMA

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre

Objectifs

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : communes

Calendrier

Mise en place en continu :

- Encourager la généralisation de la « ville à 30 » à l'échelle de l'agglomération
- Aménager des zones de circulation apaisée : zone 30, zone de rencontre, aire piétonne

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre de communes ayant généralisé le 30 kilomètres par heure

Action 28 Aménager l'espace public : trouver pour tous les usagers et tous les usages, temporaires ou permanents

Sur le territoire métropolitain sont réalisés des projets d'espaces publics et de voirie de grande ampleur, mais également un grand nombre de réalisations de plus petite envergure qui peuvent néanmoins être l'occasion d'améliorer voire transformer le cadre de vie des habitants.

À titre d'illustration, la Métropole Européenne de Lille a décidé, fin 2021, d'engager un effort sans précédent pour l'entretien et l'aménagement de son patrimoine composé de 3800 km de voirie, 7800 km de trottoirs et 620 km d'aménagements cyclables: près de 600 millions d'euros d'investissement y seront consacrés sur la période 2022-2026.

Pour se donner toutes les chances de réussir ces interventions sur l'espace public, la Métropole Européenne de Lille et ses communes membres ont souhaité actualiser la Charte des espaces publics, qui fixe des ambitions claires et partagées pour les projets d'aménagements de l'espace public.

La **Charte des espaces publics** visera 4 ambi ons principales :

- améliorer le partage de l'espace public en faveur d'une mobilité bas-carbone,
- garan r la résilience du territoire,
- intégrer tous les usages et usagers,
- aménager des espaces publics sobres et lisibles.

Pour a eindre ces ambi ons, la charte rappelle que l'espace public est à la fois le support mul modal des déplacements, mais également un lieu de rencontre, de partage et de mixité. Ces constats partagés conduisent aux ac ons ci-après, qui répondent directement à la nécessité de trouver une place pour tous les usagers et tous les nombreux usages, temporaires (dont les phases de chan er) ou permanents, au sein d'un espace public qui n'est pas extensible.

A . Appliquer et s'appuyer sur la charte de qualité des espaces publics métropolitaine

La Charte de qualité des espaces publics cons tue un cadre commun aux diverses maitrises d'ouvrage amenées à concevoir et produire les futurs espaces publics du territoire.

L'enjeu est de faire cohabiter di érents modes de déplacements au sein d'un même espace, en privilégiant les mobilités les moins émissives en gaz à e et de serre et en polluants atmosphériques ; susciter des usages autres que circulatoires indispensables à l'anima on de la vie locale en cons tuant un lien entre les éléments cons tu fs des villes et villages durables.

Ce e trame commune se compose d'une méthodologie qui permet de diagnos quer les atouts et les manquements d'un espace public à (ré) aménager, d'iden er les enjeux cibles auxquels la concep on de l'espace public devra répondre. Parmi la dizaine d'enjeux de ce e charte, 6 repris ci-dessous, perme ent de penser la rue pour tous ; puis de réaliser l'aménagement et en n de l'évaluer :

- **Prise en compte des personnes en situation de handicap et de tous les âges de la vie** : aménager les espaces publics en intégrant dès leur concep on les plus fragiles pour abou r à un territoire confortable pour tous.
- **Participation des usagers** : s'appuyer sur l'exper se d'usage des métropolitains pour réaliser des espaces agréables à vivre.
- **Aménager les espaces publics en faveur d'une ville apaisée :** un travail qui porte à la fois sur les vitesses de circula on, les i néraires à emprunter mais aussi la place dédiée aux modes ac fs. Les e ets seront à

LE SAVIEZ VOUS ?

Les usages circulatoires de l'espace public métropolitain en 2021 c'est:

- 4 950 km de voies routières, dont 3 800km sont gérés par la MEL
- 653 ponts et passerelles qui supportent les voies routières ou piétonnes
- 7 800 km de trottoirs
- 620 km d'aménagements cyclables
- 22,8 km d'aires piétonnes
- 60 stations de métro
- 36 stations de tramway
- Près de 3300 arrêts de bus
- 223 stations V'Lille implantées sur la Métropole lilloise

Action 28

la fois béné ques pour la qualité de vie des habitants du secteur, pour la réduc on des émissions de gaz à e et de serre mais également pour la diminu on des nuisances sonores ou l'améliora on de l'ambiance sonore.

- **Aménager les espaces publics en faveur des déplacements piétons** : inciter les métropolitains à marcher davantage notamment sur les déplacements de courte distance en fabriquant des espaces pra ques, sûrs et agréables.
- **Aménager les espaces publics en faveur des déplacements cyclistes** : poursuivre la structura on d'un réseau cyclable adapté à son environnement pour perme re des déplacements sécurisés.
- **Aménager les espaces publics en faveur des transports collectifs** : faciliter à la fois la circula on des transports collec fs et leur accès pour les métropolitains a n d'accentuer la compé vité de ce mode de transport avec un e ort accru sur les espaces circulés par des lignes fortes du réseau de bus et où la vitesse commerciale des bus est faible, en ayant soin de concilier l'ambi on d'une e cacité de l'o re de bus et les impéra fs de sécurité et de confort des circula ons douces.



Source : Métropole Européenne de Lille

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre

Objectifs

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Développement des TC et modes actifs

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : communes, aménageurs, opérateurs de transport

Calendrier

Mise en place en continu :

- Appliquer et s'appuyer sur la charte de qualité des espaces publics de la MEL

Indicateurs de suivi de l'action

- Linéaire de voies réservées à la circulation des TCU
- Linéaire d'aménagements de circulation apaisée : aires piétonnes, zones de rencontres, zones 30, voies 30
- Linéaire d'aménagements cyclables : pistes cyclables, bandes cyclables, double sens cyclables, couloirs bus et vélo et logo, aménagements réversibles, voies vertes, linéaires de vélo + aménagés

Action 29 Une politique de stationnement comme outil de mobilité et de partage de l'espace public

La politique de stationnement représente un levier majeur des politiques de mobilités. La politique métropolitaine du stationnement s'inscrit dans une logique partagée avec les communes, de maîtrise de l'usage de la voiture et de rééquilibrage de l'espace public. Elle touche à de nombreuses compétences de la Métropole Européenne de Lille, mais aussi au pouvoir de police circulation et stationnement des maires.

Les actions développées ici visent à assurer une cohérence des politiques de stationnement de la métropole et des communes, en s'appuyant d'abord sur des outils et instances de dialogue qui ont déjà fait leur preuve et sont à conforter.

La recherche de cohérence vise ensuite les politiques de règlementation sur voirie et de tarification des parcs de stationnement, ce qui implique de définir des principes et recommandations de cadrage qui seront à mettre en œuvre par les acteurs concernés. Elle vise également à une optimisation de l'offre existante, tant publique que privée, en appliquant les mêmes principes qu'à l'offre créée, en répondant aux enjeux de la transition écologique et en appuyant les politiques d'intermodalité.

Les actions présentées concernent principalement le stationnement automobile, mais des mesures pourront également être envisagées pour les autres types de véhicules, notamment les « Deux Roues Motorisés ».

A . Garantir la cohérence des politiques de stationnement métropolitaines et communales en confortant les instances et outils existants

Confirmer le comité stationnement en tant qu'instance de dialogue entre la Métropole Européenne de Lille et les communes

En ins tuant un comité sta onnement[1], la Métropole Européenne de Lille a mis en place un cadre de dialogue avec les communes qui représente une originalité à l'échelle na onale et une forme rare d'échange à l'échelle locale. Ce e instance, regroupant la Métropole Européenne de Lille et les communes volontaires, a voca on à être « le cadre des débats, échanges et communica on autour des ac ons et mesures à proposer en ma ère de poli que du sta onnement ».

La recherche de cohérence des poli ques de sta onnement communales et métropolitaines, tant en ma ère de plani ca on urbaine que de compa bilité du pouvoir de police avec les mesures inscrites dans le plan de mobilité, nécessitent de conforter ce e en té de dialogue. Le comité a ainsi voca on à se réunir deux à trois fois par an, et pourra ponctuellement être un lieu de dialogue avec des acteurs privés du sta onnement (exploitants, bailleurs sociaux…).

[1] MEL- délibéra on 13 C 0204

Porter la procédure de création des parcs et aires de stationnement

La Métropole Européenne de Lille a ins tué une procédure de créa on des parcs et aires de sta onnement, con rmée en 2020. Le principe est que les décisions rela ves aux capacités de sta onnement et à sa ges on doivent, en premier lieu, prendre en compte l'o re de sta onnement existante, publique comme privée, son état d'occupa on et son fonc onnement, a n de l'op miser avant de s'engager dans des projets de construc on d'une nouvelle o re.

La procédure permet ainsi d'indiquer l'opportunité de ces nouvelles réalisa ons, au regard de critères dé nis par délibéra on, visant à dé nir le besoin et les condi ons de l'interven on métropolitaine tout en répondant aux enjeux de la transi on écologique, et en iden ant au gré des projets, des mesures d'accompagnement éventuelles, y compris en ma ère de règlementa on du sta onnement.

Maintenir et faire vivre les outils de connaissance et d'analyse existants

La Métropole Européenne de Lille réalise via des commandes publiques, des enquêtes et exper ses rela ves au sta onnement, dans le but de mobiliser des prestataires extérieurs pour l'accompagner ainsi que les communes, dans la dé ni on ou les évolu ons de leurs poli ques de sta onnement respec ves.

Le déroulement d'une étude, dont la durée moyenne

est de 4 à 6 mois, nécessite de dé nir une le re de commande en amont, comme par exemple une volonté communale con rmée de faire évoluer la règlementa on du sta onnement, et/ou l'appui à un projet majeur de recon gura on de l'espace public, ayant un impact signi ca f sur l'o re de sta onnement.

Ces études s'appuient sur la réalisa on et la mise à jour régulière d'un inventaire global du sta onnement, dont une première version a été réalisée en 2019, qui a permis d'es mer le nombre de places de sta onnement sur voirie, leur règlementa on, ainsi que la localisa on des passages piétons. Il est complété par un inventaire et une mise à jour régulière de l'o re de sta onnement située au sein des aires de sta onnement métropolitaines.

S'appuyer sur une ingénierie métropolitaine

A n d'accompagner la mise en œuvre des poli ques de sta onnement, la Métropole Européenne de Lille, a également développé une ingénierie interne pour me re en œuvre des poli ques métropolitaines de sta onnement, tout en assurant un rôle de conseil et d'accompagnement des communes et services métropolitains. Elle permet également de relayer des problémaques locales, aux échelles na onale et européenne, notamment dans le cadre des associa ons de collec vités dont la Métropole Européenne de Lille est adhérente (GART, ADCF, POLIS, Euroci es…), et d'envisager des évolu ons règlementaires pour y répondre.

B . Assurer un suivi métropolitain des données de stationnement

L'observatoire métropolitain du sta onnement, a voca on à étayer les décisions métropolitaines et communales en ma ère de sta onnement. Ini alement conçu comme un ou l de capitalisa on des connaissances et des pra ques des communes et de la Métropole Européenne de Lille, la nécessité croissante d'une approche transversale des poli ques de sta onnement ainsi que les évolu ons légales récentes sur la di usion des données de sta onnement (LOM) invitent à renforcer cet ou l.

Développé à ce jour avec l'appui de l'Agence de Développement et d'Urbanisme et Lille Métropole (ADULM), l'observatoire du sta onnement comprend un intégrateur de données de formats di érents, la produc on de rapports d'analyse de plusieurs parcs de sta onnement, et la réalisa on de ches d'iden tés des parcs de sta onnement. À terme, y seront intégrés la collecte de données d'usage issus de l'ensemble des parcs métropolitains, mais également des parcs ouverts au public non métropolitains, ainsi que de la voirie dans les secteurs en sta onnement payant. Des données sur le sta onnement sécurisé des vélos y seront également intégrées en lien avec l'exploitant qui produira des données. Le format des données s'appuiera sur les standards na onaux et européens existants et en cours d'élabora on. Une communica on annuelle des résultats et observa ons sera proposée en partenariat avec l'ADULM.

C . Améliorer la communication sur les politiques de stationnement

Une meilleure communica on sur les poli ques de sta onnement favorisera leur e cacité et leur appréhension par plusieurs publics. La communica on entre la Métropole Européenne de Lille et les communes de son territoire, s'appuiera notamment sur le comité sta onnement, dans une logique de service et d'accompagnement des communes, en adoptant une approche pédagogique et pragma que. Dans une logique de boîte à ou ls, des ches techniques théma ques seront di usées à des na on des élus communaux sur les sujets rela fs au sta onnement.

Des ac ons à des na on du grand public pourront également être organisées, en s'appuyant, par exemple, sur des évènements spéci ques comme la semaine de la Mobilité ou le « Parking Day », manifesta on associa ve annuelle visant à sensibiliser sur la place de la voiture en ville et promouvoir la reconquête de l'espace public au béné ce d'usages alterna fs au sta onnement automobile, et en accompagnement de projets de transports collec fs structurants.

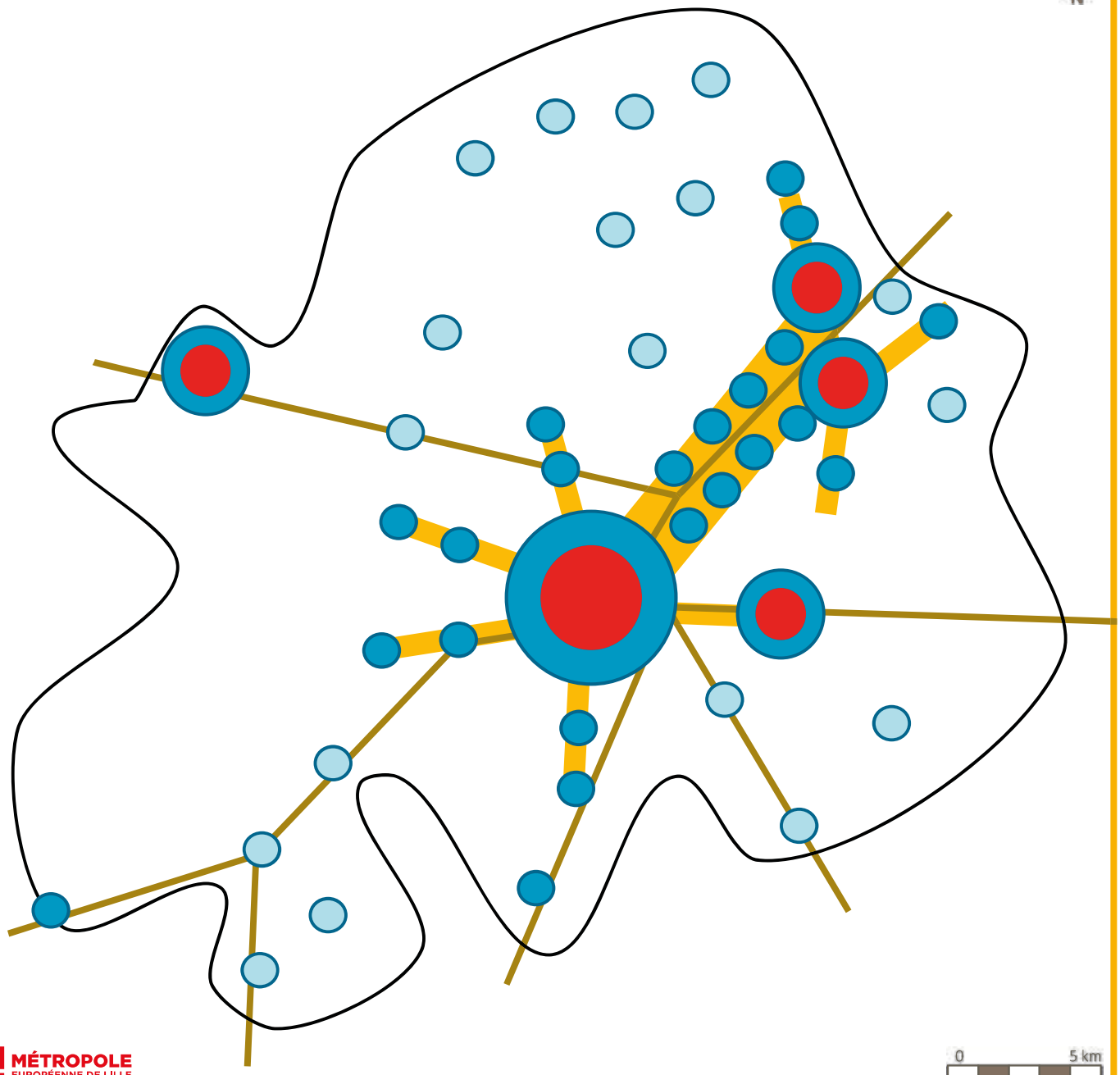
Comme le sujet du sta onnement touche de nombreuses autres compétences de la Métropole Européenne de Lille, des ac ons de forma on technique dans un premier temps interne à la Métropole Européenne de Lille, et poten ellement élargies à d'autres publics, par ciperont également à la di usion des ambi ons et ac ons à mener en la ma ère.

D . Garantir une cohérence métropolitaine de la mise en œuvre du pouvoir de police du stationnement

En aggloméra on, le pouvoir de police circula on et sta onnement relève des maires. Sa mise en œuvre doit être « rendu[e] compa ble avec les mesures d'organisa on du sta onnement prévues par le plan de mobilité » (ar cle L1214-5 du code des transports).

Les recommanda ons du schéma suivant visent ainsi à assurer la cohérence des poli ques de règlementa on du sta onnement mises en œuvre par les communes, en lien avec le niveau de centralité de la commune, ainsi que la qualité de desserte en transport en commun, en s'appuyant sur les lignes de transports en commun en site propre actuelles et futures, et sur les parcs et aires relais existants et à venir.

Parmi les règlementa ons mises en œuvre, le choix de me re en place du sta onnement payant relève du pouvoir de police du maire. Si le maire d'une commune re ent ce principe, le niveau de tari ca on est ensuite xé par le conseil municipal, qui précise également le montant du Forfait Post-Sta onnement (FPS).



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 **LE PLAN D'ACTION**

REGLEMENTATION DU STATIONNEMENT : PRÉCONISATIONS

Règlementer le cœur de la métropole et ses abords immédiats
Actuellement, le stationnement est payant au coeur de la métropole, mais les abords immédiats ne sont pas toujours reglemen-

Règlementer les centres métropolitains et leurs abords immédiats
Actuellement, le stationnement est en partie payant dans quelques communes. La réglementation necessitera d'être étendue et généralisée à l'ensemble des centres métropolitains.

Règlementer les abords des stations de Transport Collectif très performantes
Actuellement ce principe n'est pas appliqué aux abords de toutes les stations de métro et arrêts de tramway. Les Disques de Valorisation des Axes de Tranports (DIVAT) identifient les stations de transports collectifs performantes et très performantes. La réglementation necessitera d'être homogénéïsée et étendue dans les DIVAT de niveau 1 existants et à venir. Ce principe pourra également s'appliquer aux DIVAT de niveau 2.

Développer les limitations de durée du stationnement en centre-ville
Les communes pourront mettre en place des zones de stationnement à durée limotée pour favoriser le stationnement des visiteurs et éloigner les véhicules ventouses.

corridor, liaison de Transport Collectif en Site Propre (TCSP)

ligne de Train Express Régional

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

Il est proposé de retenir deux principes :

- Les tarifs de sta onnement payant sur voirie seront établis en cohérence avec les grilles tarifaires des parcs de sta onnement des communes concernées, de manière à inciter à un report des véhicules de moyenne et longue durée vers ces parcs.
- Une harmonisa on du montant du FPS à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille, sera mise en œuvre, en cohérence avec le montant du Procès-Verbal de sta onnement en zone à durée limitée par disque, émis pour absence de disque ou dépassement de la durée autorisée, xé aujourd'hui à 35€.

Il est rappelé que le produit des Forfaits Post Sta onnement perçu par les communes est reversé à la Métropole Européenne de Lille « déduc on faite des coûts de mise en œuvre des forfaits post-sta onnement ». Des conven ons entre la Métropole Européenne de Lille et les communes concernées encadrent ce reversement. Concernant le produit des Procès-Verbaux, la loi a prévu un reversement direct à la Métropole Européenne de Lille, déduc on faite d'une ponc on de l'État au tre du nancement de ses poli ques, au tre de la par cipa on au nancement des compétences mobilité et voirie.

E . Mettre les parcs de stationnement au service des politiques de mobilité

Faire évoluer les politiques tarifaires en fonction des usagers priorisés

En applica on de sa compétence parcs et aires de sta onnement, la Métropole Européenne de Lille est autorité délégante en ma ère de ges on des parcs publics de sta onnement. À ce tre, c'est elle qui dé nit la poli que tarifaire dans les parcs en ouvrage, qui sont situés dans les communes de Lille, Roubaix, et Tourcoing. Il est proposé d'arrêter ici un certain nombre de principes qui viendront encadrer les grilles tarifaires à me re en œuvre dans ces parcs de sta onnement.

L'objec f est d'abord d'assurer a minima un équilibre des rece es/dépenses, ou, lorsque les parcs de sta onnement sont excédentaires, un main en a minima du niveau de béné ces, incluant dans tous les cas, une marge pour les inves ssements. Les obliga ons en ma ère d'équipement pour les bornes de recharge électriques, impliquent en e et des inves ssements signi ca fs, tant pour les bornes et le raccordement que pour la mise aux normes incendie. Ceux-ci devront être payés par l'exploita on des parcs de sta onnement.

Les tarifs des parcs de sta onnement doivent par ciper aux objec fs métropolitains en ma ère de mobilité durable, à savoir une diminu on de l'usage de la voiture et la réduc on de sa place sur l'espace public, en journée, et la nuit. En journée, a n de ne pas encourager une augmenta on du tra c automobile, les grilles tarifaires ne doivent pas inciter ces parcs de sta onnement à générer un tra c automobile supplémentaire. À ce tre, ils doivent avoir un tarif cohérent au regard de l'o re privée de sta onnement à usage comparable.

La nuit, des tarifs dits « pe ts rouleurs », qui visent à favoriser les usagers des parcs de sta onnement qui n'u lisent pas ou peu leur véhicule, seront mis en place. Ces tarifs pourront accompagner les démarches de piétonisa on des centres-villes, en apportant une o re alterna ve aux automobilistes habitant les zones concernées.

Des poli ques tarifaires en faveur des « véhicules propres » pourront également être mises en places : des réduc ons seront ainsi accordées aux véhicules électriques ou en autopartage, sous réserve de leur iden ca on préalable.

L'impact sur les rece es de ces réduc ons sera pris en charge par une op misa on de l'exploita on des parcs de sta onnement.

Interroger la gouvernance des parcs de stationnement

La Métropole Européenne de Lille con e l'exploita on des parcs de sta onnement dont elle est propriétaire à un concessionnaire, au travers de contrats de concession de service public. Avant chaque renouvellement de contrat, l'opportunité de choisir ce type de contractualisa on sera interrogée dans le cadre de la commission consulta ve des services publics locaux comme le demande l'ar cle L1413-1 du code général des collec vités territoriales, au regard des avantages et inconvénients en ma ère d'exploita on et de maîtrise publique de la ges on de ces parcs des di érents modes d'exploita ons possibles.

En parallèle, le transfert à la Métropole Européenne de Lille des parcs de sta onnement encore gérés par les communes, sera examiné avec les services de l'État, de telle sorte qu'il perme e d'op miser les rece es publiques dans une logique d'absence d'impact nancier néga f pour les communes.

F . Encourager un meilleur usage de l'offre privée de stationnement

L'o re privée de sta onnement représente une source forte d'op misa on en ma ère de sta onnement. Dans les habita ons à loyer modérés, l'obliga on légale de séparer les loyers des logements de celui des places de sta onnement, construites pour ces habita ons, a généré une sous-occupa on de ce e o re de sta onnement, et une pression signi ca ve sur l'espace public. Si l'inten on de la loi était louable au départ, en n'obligeant pas les habitants non motorisés à louer une place de sta onnement dont ils n'avaient pas usage, l'absence de lien entre la possession de voiture et le fait de louer ou non une place de sta onnement, a mis l'espace public sous contrainte.

La loi a récemment évolué pour favoriser une mutualisa on de ce e o re, en facilitant la loca on d'une o re privée à des usagers extérieurs abonnés de plus de 30 jours. Ce e évolu on législa ve accompagne le déploiement d'acteurs privés « mutualisateurs » de l'o re

de sta onnement existante (Bepark, OpnGo, Yespark, Zenpark…).

Si le déploiement de ces acteurs est encouragé par la Métropole Européenne de Lille, ils représentent également une poten elle concurrence, quoiqu'encore limitée, à l'o re de sta onnement gérée par la Métropole Européenne de Lille. À Lyon ou Toulouse, des ac ons publiques favorisant une maîtrise publique de la mutualisa on de l'o re privée ont été mises en œuvre : en développant directement la commercialisa on via une Société d'Économie Mixte (SEM) à Lyon, et par une ac on de mise en rela on des bailleurs et clients poten els à Toulouse. La Métropole Européenne de Lille pourra envisager des évolu ons en ce sens.

Dans les nouveaux projets urbains, l'aménagement d'une o re mutualisée sera encouragé, au travers des règlementa ons du Plan Local d'Urbanisme (PLU) et dans les Orienta ons d'Aménagement et de Programma on Sectorielles, en lien avec les caractéris ques des espaces publics qu'elles xent également, y compris en ma ère de sta onnement. Le PLU pourra également prévoir des déroga ons aux obliga ons de construc on de place de sta onnement en fonc on des des na ons des construc ons envisagées, ou de la qualité de desserte en transports collec fs.

Il sera également prévu d'accompagner les nouveaux projets en s'appuyant sur une op misa on de l'o re existante. Cela concerne les parcs de sta onnement de la Métropole Européenne de Lille, mais de manière générale, toute o re privée sous u lisée. Un relevé systéma que de l'occupa on du sta onnement des habita ons HLM, perme ra d'appuyer un éventuel rééquilibrage de l'o re de sta onnement, comme dans les projets de renouvellement urbain ou d'espace public. Des déroga ons pourront être accordées au PLU dans des secteurs qui seront déterminés au regard de la qualité de desserte en transport collec f.

G . Améliorer le stationnement des personnes handicapées

Le sta onnement des personnes handicapées doit pouvoir être amélioré sur trois aspects principaux : le nombre de places, leur forme au regard des obliga ons règlementaires, et leur répar on dans la ville.

La loi xe un objec f de 2 % des places accessibles et adaptées aux personnes handicapées sur le domaine public. À l'échelle de la Métropole Européenne de Lille, cet objec f est respecté, mais il ne l'est pas par l'ensemble des communes. La Métropole Européenne de Lille xe donc un objec f d'augmenter par culièrement le nombre de places de sta onnement pour personnes handicapées, dans les communes qui ne respectent pas à ce jour cet objec f.

Dans le cas où la physionomie de la rue ne permet pas de réaliser une place de sta onnement PMR aux dimensions réglementaires, la Métropole Européenne de Lille consulte systéma quement la sous-commission départementale pour l'accessibilité des personnes handicapées pour toute demande de déroga on : la nécessité de conserver des largeurs su santes de tro oirs vient en e et se heurter régulièrement aux normes de largeur imposées par la loi, et entraîne la mise en place d'aménagements dérogatoires. Le taux de réponses posi ves est de 99% et con rme que les solu ons proposées par la Métropole Européenne de Lille, prennent en compte de la meilleure manière possible l'accessibilité des personnes handicapées. Ces échanges allongeant les délais de traitement des demandes des citoyens, des solu ons seront donc mises en œuvre pour accélérer les procédures de traitement, en op misant les échanges avec les services de l'État et en se concentrant sur les solu ons les plus complexes.

En terme de localisa on, les principes suivants sont retenus :

- les emplacements seront privilégiés en intersec on de voirie (têtes de rues) tout en veillant à ne pas être à plus de 50/60 m du demandeur (en cas de demande).
- éviter l'implanta on à proximité des emplacements réservés déjà existants ;
- les places implantées du côté opposé à la demande et obligeant les usagers à traverser la chaussée seront limitées.

L'usage des cartes de sta onnement pour personnes handicapées (Carte Mobilité Inclusion men on sta onnement et Carte Européenne de Sta onnement) rencontre de fortes probléma ques de fraude. Ces probléma ques sont liées à plusieurs éléments : d'une part les avantages octroyés par le législateur à leur tulaire (accès aux places réservées, gratuité), d'autre part les di cultés d'e ectuer leur contrôle : absence d'accès au chier des Cartes Mobilité Inclusion pour les polices municipales et ASVP, usage de fausses cartes qui relève du champ délictuel et ne peut être verbalisé par les polices municipales, ou usage indu qui pose de nombreuses di cultés opéra onnelles de contrôle et de verbalisa on. Ces ques ons relèvent de probléma ques législa ves et na onales et seront remontées aux services de l'État via les associa ons de collec vités dont est membre la Métropole Européenne de Lille.

H . Penser le stationnement des « Deux Roues Motorisés »

Le sta onnement des « Deux Roues Motorisés » (motos, scooters…) devra être intégré dans les ré exions d'aménagement, notamment dans les zones centrales. Des zones de sta onnement dédiées supplémentaires pourront être aménagées, et l'o re existante sera maintenue ou compensée, sur l'espace public ou en parc de sta onnement.

Une tari ca on spéci que sera envisagée dans les parcs de sta onnement, au vu de la moindre occupa on 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. A n

d'inciter à un report vers ces parcs de sta onnement, une tari ca on sur voirie pourra également être envisagée par les communes qui le souhaitent.

I. Rééquilibrer l'espace public au bénéfice de la transition écologique

Dès lors que les communes et la Métropole Européenne de Lille portent une ambi on partagée en ma ère d'aménagement cyclable et de renforcement de la part du végétal, les o res existantes de sta onnement public et privé, et leurs usages seront systéma quement interrogés dans les projets d'aménagement d'espace public.

En cas de créa on nouvelle de places de sta onnement sur l'espace public par rapport à l'existant, la planta on d'un arbre (ou la créa on de 25m² de surface éco-aménageable) pour 4 places de sta onnement sera systéma quement prévue.

J. Mettre en valeur des aires de stationnement existantes pouvant avoir une fonction relais (A+R)

En lien avec les ac ons en ma ère d'intermodalité (voir ac on 19), l'inventaire des aires de sta onnement métropolitaines perme ra d'iden er les aires de sta onnement pouvant avoir une fonc on relais (A+R), au regard de plusieurs critères.

Ces aires doivent ainsi être situées à proximité de sta ons de transports collec fs en site propre (métro, tramway, bus à haut niveau de services), dans des zones situées en amont des zones de conges on rou ère, et ne pas contrevenir aux enjeux de développement urbain et de valorisa on foncière d'un secteur, en ne retenant pas les aires situées dans les zones urbaines les plus centrales.

L'opportunité de valoriser la fonc on relais de ces aires devra également prendre en compte les usagers au regard du contexte urbain, en évitant les con its avec d'autres usages poten els : par exemple, une aire qui a comme voca on principale d'accueillir des usagers en journée (clients, ac fs…) n'aurait pas voca on à être valorisée comme aire relais.

À l'inverse, une aire dont l'usage observé est principalement en soirée, pourrait être valorisée comme aire relais si sa localisa on le permet, dans une logique d'op misa on des usages de l'o re de sta onnement existante, en cohérence avec les mesures prises au tre du pouvoir de police circula on et sta onnement.

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Objectifs

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : communes (pouvoirs de polices), ADULM, exploitants parcs de stationnement

Calendrier

Mise en place en continu :

- Garantir la cohérence des politiques de stationnement métropolitaines et communales en confortant les instances et outils existants.
- Assurer un suivi métropolitain des données de stationnement.
- Améliorer la communication sur les politiques de stationnement
- Garantir une cohérence métropolitaine de la mise en œuvre du pouvoir de police du stationnement.
- Mettre les parcs de stationnement au service des politiques de mobilité (à l'occasion des renouvellements des contrats d'exploitation)
- Encourager un meilleur usage de l'offre privée de stationnement
- Améliorer le stationnement des personnes handicapées

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre de comités stationnement par an
- Nombre de participants aux comités stationnement
- Nombre de demandes de création de parcs et aires de stationnement traitées
- Indicateurs mobilisés dans le cadre de l'observatoire du stationnement

AXE II FAIRE DE LA MARCHE À PIED LE PREMIER MODE DE DÉPLACEMENT SUR LE TERRITOIRE VERS LA MISE EN ŒUVRE D'UNE STRATÉGIE ASSUMÉE EN FAVEUR DE LA PRATIQUE DE LA MARCHE À PIED

La volonté d'un meilleur partage de l'espace public amène à s'interroger sur les fonctionnalités des voies et Face aux enjeux environnementaux actuels, tels que la diminution de la pollution de l'air, la mobilité ou aux enjeux sociétaux comme le vieillissement de la population ou la lutte contre la sédentarité ; garantir un bon potentiel piétonnier des territoires devient à la fois un défi urbanistique et politique. Développer des villes apaisées, accueillantes, inclusives et reliées entre elles, est désormais une nécessité pour accompagner pour accompagner tout au long de leur vie les métropolitains.

La marche, dénominateur commun à toutes les mobilités, constitue l'une des réponses à ces enjeux. Ainsi, pour donner l'envie aux métropolitains de marcher davantage sur les déplacements courts, il est nécessaire de construire une stratégie agile et structurée en favorisant l'émergence d'un écosystème impliquant tous les acteurs et partenaires ayant un rôle à jouer en la matière. En effet, le développement de la marche est un sujet transversal, largement partagé, chacun devant agir sur ses propres champs d'actions et de compétences : la Métropole Européenne de Lille, les communes et l'ensemble des acteurs du territoire peuvent y contribuer, ainsi que les usagers, habitants, associations, entreprises et les institutions touchant divers publics.

Si la marche est le sujet de tous, certains publics doivent faire l'objet d'accompagnements encore plus renforcés :

- **les séniors et les jeunes, qui sont ceux qui marchent le plus aujourd'hui, mais pour lesquels la pratique de la marche a le plus baissé depuis 2006 ;**
- **les métropolitains qui réalisent des déplacements de moins de 1 kilomètre en voiture, et qui sont de plus en plus nombreux,**

Pour poursuivre et mettre en cohérence les dynamiques métropolitaines et locales déjà engagées, cette stratégie en faveur de la marche se déclinera à toutes les échelles et dans toutes les politiques de la Métropole Européenne de Lille. Elle se structurera autour de la conception de l'espace public, des usages et comportements des métropolitains et de la valorisation de cette stratégie.

Pour accompagner cette politique, il s'agira de travailler sur les actions suivantes :

- **Améliorer l'accessibilité de l'espace public**
- **Concevoir une métropole marchable pour tous**
- **Pratiquer le territoire pour bien grandir et bien vieillir**
- **Communiquer et animer la politique piétonne de la Métropole Européenne de Lille.**

ENJEUX VISÉS DANS CET AXE

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

OBJECTIFS VISÉS DANS CET AXE

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Action 30 Améliorer l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite

Comme l'impose la réglementation nationale, tout espace public rénové ou aménagé doit être conforme et accessible au plus grand nombre. La Métropole Européenne de Lille n'échappe pas à ces règles et souhaite confirmer son engagement à l'horizon 2035 de concevoir une ville inclusive et confortable pour tous. Pour atteindre cet objectif ambitieux, la Métropole s'appuiera sur la notion de conception universelle notamment lors de la conception d'espace public et incitera les concepteurs externes d'intégrer ces préceptes. La notion de conception universelle repose avant tout sur l'usager et ses besoins. Ce mode projet permet de concevoir des espaces publics :

- utilisables par tous,
- sans nécessiter d'adaptation spécifique, en intégrant la pluralité des usages
- et qui répondent à des ambitions économiques, esthétiques et sociétales.

Au-delà de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de son territoire, la Métropole Européenne de Lille vise une haute qualité d'usage qui sera profitable sur le long terme à tous les piétons.

A . Garantir le confort d'usage de nos espaces publics tout au long de la chaîne de déplacement

Les espaces publics sont une composante essen elle de la **chaîne de déplacement**, du logement à l'ensemble des services qu'ils desservent. L'accessibilité pour tous du territoire dépend en grande par e de son confort et son aménagement. Pour a eindre cet objec f, il est essen el que tous les acteurs concernés travaillent **en transversalité** en partageant des ambi ons et des principes communs repris par la charte qualité des espaces publics de la Métropole Européenne de Lille. Celle-ci précise que « l'accès à l'intégralité de la chaine des déplacements implique des responsabilités partagées et nécessite un travail de coordina on des di érentes maitrises d'ouvrage publiques et privées. » Une a en on par culière doit être portée aux matériaux u lisés, à l'agencement des espaces publics (forme et taille) ainsi qu'à leur évolu on dans le temps (phase chan er, entre en ponctuel, occupa on temporaire). Comme le prévoit la Loi d'Orienta on des Mobilités (LOM), un recensement de l'accessibilité de la voirie 200 mètres autour des arrêts de transports dits « prioritaires », perme ra de valoriser les aménagements réalisés et d'aider les métropolitains les plus fragiles à u liser les i néraires les plus adaptés.

LE SAVIEZ VOUS ?

On estime que 40 % de la population francaise est concernée par la situation de mobilité réduite



Visite de terrain de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité en mai 2019, test des disposi fs de traversée piétonne sur Lille.

Source : Métropole Européenne de Lille

B . S'appuyer sur l'expertise d'usage pour créer les nouveaux espaces publics

La no on de concep on universelle qui doit guider l'aménagement des espaces publics métropolitains s'appuie en grande par e sur la prise en compte des besoins des usagers. En-sus des phases de concerta ons réglementaires prévues pour chaque projet, la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA) peut être sollicitée à la fois sur des sujets génériques mais également sur des projets à très forts enjeux (cf. charte qualité des espaces publics). L'exper se d'usage de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité permet de :

- **arbitrer** entre di érents scénarios d'aménagements en prenant en compte l'ensemble des pro ls des personnes à mobilité réduite,
- **proposer** des solu ons confortables qui vont au-delà des normes,
- **habituer** les professionnels à la prise en compte des plus fragiles.

En n, la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité peut également être sollicitée pour évaluer des aménagements a n que les enseignements rés sur un lieu, soient pro tables pour de futurs projets. Dans ce cadre, un indicateur de « marchabilité » pourrait être testé pour évaluer la qualité des lieux.



Source : Métropole Européenne de Lille

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Objectifs

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Développement des TC et modes actifs

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille

Partenaires : Associations et experts du monde du handicap et de la mobilité réduite / communes / entreprises de voirie et réseaux divers.

Calendrier

Mise en place en continu :

- Garantir le confort d'usage de nos espaces publics tout au long de la chaîne de déplacement
- S'appuyer sur l'expertise d'usage pour créer les nouveaux espaces publics

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre de sujets « espace public et voirie » abordés en Commission Intercommunale pour l'Accessibilité / an

Action 31 Concevoir une métropole marchable pour tous

Le piéton, usager vulnérable, est aujourd'hui considéré en priorité dans les projets d'aménagement d'espace public. En effet, un espace dédié aux piétons n'est plus réduit à sa largeur réglementaire minimale de 1 m 40 et «encombré» de différents mobiliers (candélabres, feux tricolores, armoires techniques ou mobiliers urbains). Pour sortir du paradigme de l'automobilité sur les courtes distances, il est nécessaire d'agir sur les lieux qui accueillent les mobilités aux différentes échelles de la Métropole : la marche est facilitée sur une large surface plane non glissante qui connecte sans détours les points d'intérêts. Ces conditions nécessaires, qu'il convient de mettre en œuvre, ne suffisent cependant pas à rendre la ville favorable aux piétons. Le 1er Baromètre des villes marchables qui s'est déroulé en 2021 a permis d'identifier les priorités des piétons eux-mêmes : quelle que soit la taille des villes, la marche sera favorisée si des cheminements piétons sont aménagés de façon plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés. Du rural à l'urbain, il s'agira de constituer un réseau complet d'itinéraires piétons et réserver aux piétons les espaces qui leur sont dédiés.

Pour constituer ce réseau, il est essentiel de planifier un urbanisme favorable aux piétons et d'aménager des rues propices à ses déplacements.

A . Fabriquer la ville

Il s'agira d'imaginer des solu ons d'aménagements d'espace public diverses et variées à tester puis à déployer en partageant un référen el commun notamment entre la Métropole Européenne de Lille et les communes, au sein duquel l'évalua on des disposi fs (opportunité, impacts, facilité de déploiement et de pérennisa on, coût, reproduc bilité,…) perme ra aux communes de juger de la reproduc bilité en fonc on du contexte local.

Il s'agira également de coordonner les poli ques publiques de plani ca on des mobilités, de l'urbanisme et de l'habitat pour déterminer des secteurs prioritaires de construc bilité de nouveaux logements, emplois et services qui favorisent une « ville de la proximité ». Les ou ls tels que l'Orienta on d'Aménagement et de Programma on (OAP) théma que mobilité et les OAP sectorielles devront améliorer la prise en compte des piétons. Ainsi les aménagements devront contribuer à améliorer le maillage, réduire les détours, favoriser la proximité en privilégiant la mixité, en réduisant la taille des îlots pour une meilleure perméabilité et en réduisant les distances pour les piétons par des cheminements sans détours. À l'échelle du projet urbain, il s'agira de lever les points durs piétons par la mobilisa on des ou ls de plani ca on adéquats, de faciliter les accès aux points d'intérêts, aux transports en commun, et services et de veiller à une localisa on per nente et adaptée des logements pour seniors. Par ailleurs, une a en on par culière sera à apporter lors des chan ers et des phases de travaux pour perme re le main en des déplacements des usagers (piétons , PMR) en toute sécurité et dans des condi ons de confort sa sfaisantes.

B . Concevoir une rue apaisée

Pour me re le piéton au cœur de la ville, il faut créer les condi ons d'accueil de cet usager qui représente chacun de nous notamment en le connaissant mieux par le biais de comptages et de diagnos cs piétons. En a rmant et en assumant une poli que métropolitaine en faveur de la marche, la Métropole Européenne de Lille souhaite transformer durablement et globalement la concep on urbaine sur son territoire, impulser une meilleure connaissance de l'usage piéton, un cadre encourageant les bonnes pra ques et une volonté d'élargir les perspec ves o ertes par les préoccupa ons des métropolitains pour lu er contre les îlots de chaleur urbains et plus généralement, le réchau ement clima que. Ce e transforma on repose sur le partenariat de la Métropole Européenne de Lille et des concepteurs et aménageurs d'espace public.

Il y a ainsi lieu de généraliser les démarches pour objec ver la place du piéton dans l'espace public par l'améliora on de la connaissance de son nombre et de ses usages.

L'abaissement des vitesses favorise la cohabita on entre les piétons et les autres usagers. Il y a lieu de poursuivre l'aménagement des villes en u lisant les statuts les plus favorables aux piétons (aires piétonnes et zones de rencontre en par culier).

LE SAVIEZ VOUS ?

74% des rues sont concernées par la circulation apaisée

La charte d'aménagement des espaces publics de la Métropole Européenne de Lille cons tuera pour les producteurs d'espace public un nouvel ou l 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 ac fs et en par culier en faveur du piéton, par une a en on par culière aux con nuités, aux raccourcis, la pra que de la marche sera facilitée.

Par un couvert végétal plus important mais également par la mise en œuvre de « bandes de rangements » qui o rent la possibilité de végétaliser sans restreindre l'espace dédié aux piétons et bien sûr, par la mise en valeur de l'eau, il s'agira de rendre le déplacement piéton plus agréable tout en répondant aux objec fs du plan climat air énergie territorial.



Zone de rencontre rue du Moulin à Roncq
Source : Métropole Européenne de Lille

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Objectifs

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Développement des TC et modes actifs

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Métropole Européenne de Lille, Communes, Concepteurs et producteurs d'espace public, CEREMA, ADAV, Rue de l'Avenir, Place aux Piétons

Calendrier

Mise en place en continu :
- Fabriquer la ville
- Concevoir une rue apaisée

Indicateurs de suivi de l'action

- Linéaire d'aménagements de circulation apaisée : aires piétonnes, zones de rencontres, zones 30, voies 30

Action 32 Pratiquer le territoire pour bien grandir, bien vivre et bien vieillir

Force est de constater que tout le monde ne marche pas de la même façon, au même rythme ni de façon identique tout au long de sa vie. De même, les motivations, envies et besoins évoluent en fonction des âges et usages. Favoriser la marche implique de connaitre les besoins des différents publics pour répondre au plus près de leurs attentes mais aussi pour proposer des actions qui donnent envie de marcher et cibler la communication.

A . Sur la route de l'école

L'écomobilité scolaire vise à limiter l'usage de la voiture individuelle au pro t de modes alterna fs. Elle s'inscrit dans une op que de changement de comportements sur le long terme. En e et, sensibilisés dès le plus jeune âge à la diversité des solu ons de déplacements et à leurs impacts sur l'environnement, l'objec f est d'amener ces futurs adultes à intégrer les condi ons du bon mode pour le bon déplacement.

Le recul de la pra que de la marche chez les jeunes, associé à une u lisa on plus importante de la voiture en tant que passager (évolu on entre 2016 et 2006 – ED 2016) aura des conséquences préoccupantes en ma ère de santé et de pra ques de la mobilité pour ces futurs adultes. Aussi il convient dès le plus jeune âge à inciter les enfants aux déplacements en mode ac fs, au quo dien, par le biais du trajet vers l'école. Ce e pra que permet aussi d'acquérir des ré exes en ma ère de sécurité rou ère et d'intégrer les di érents usages de l'espace public. La Métropole Européenne de Lille favorise déjà l'écomobilité scolaire au travers de plusieurs ac ons qu'il est nécessaire de poursuivre. Ainsi, elle fait la promo on et par cipe dans le cadre de ses compétences, à la mise en œuvre des Plans de Déplacements des Établissements scolaires (PDES) qui analysent les trajets domicile/école des élèves et des personnels de l'établissement dès lors que leur nombre est supérieur à 250. Le PDES permet au travers d'un diagnos c concerté de mobilité et d'accessibilité de l'établissement scolaire, d'être un support à des ac ons encourageant les mobilités ac ves pour les trajets domicile-école.

Une autre ac on d'ini a ve communale est celle des rues scolaires, disposi fs perme ant d'apaiser la sor e et les abords d'une école maternelle ou primaire, notamment en proposant une piétonisa on temporaire de la rue de l'école, soit en installant une barrière ou en dédiant du personnel pour barrer la route. La Métropole Européenne de Lille accompagne la commune pour ce type d'ac on par de l'ingénierie et la mise à disposi on d'une boîte à ou ls. De plus, le programme na onal «Savoir Rouler à Vélo», des né aux enfants de 6 à 11 ans, permet de généraliser à l'école l'appren ssage du vélo et la forma on à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège et durant l'année de sixième.

D'un point de vue pédagogique : la Métropole Européenne de Lille poursuivra la promo on d'ou ls tels que le livret « Sur la route de l'école » ou la bibliographie modes doux de la Métropole Européenne de Lille pour perme re aux enseignants et animateurs d'appréhender le sujet de la mobilité avec les enfants. De même, la Métropole Européenne de Lille favorise la par cipa on à des évènements et challenges qui promeuvent l'u lisa on de tous les modes de déplacements alterna fs à la voiture u lisée seule, à l'instar du challenge d'écomobilité scolaire Hauts de France et du challenge métropolitain du vélo.

La mise en œuvre de la gratuité dans les transports collec fs pour les métropolitains de moins de 18 ans aura également un impact sur la pra que de la marche u lisée majoritairement pour rejoindre les arrêts de transports.

B . Je marche, je me transporte

La marche à pied peut être « exclusive » si elle est pra quée sur l'ensemble d'un déplacement ou « associée » si elle se combine à un autre mode de déplacement comme les transports en commun par exemple. Premier mode de raba ement vers les transports collec fs (75% des accès hors gares), elle contribue à favoriser leur usage.

Aussi, pour renforcer l'a rac vité du réseau de transports collec fs et accueillir ses principaux usagers dans de bonnes condi ons, il conviendra de favoriser l'accessibilité, le confort et la visibilité des sta ons de transports collec fs, notamment par une signalé que adaptée.

Ces préconisa ons s'appliquent aussi pour les nouveaux projets de transports collec fs en site propre, à travers les futurs contrats d'axes associés qui mériteront de développer ce regard spéci que envers les piétons et usagers des transports publics. Dans les projets d'aménagement ou de rénova on urbaine, les raccourcis et formes urbaines privilégiant les courtes distances en accès aux sta ons seront priorisés en vue d'augmenter les aires de chalandises. Améliorer les condi ons d'accès aux sta ons se fait aussi à l'occasion de la réalisa on de projets de transports collec fs, à l'occasion des relocalisa ons d'arrêts TC et lors d'aménagements d'espaces publics etc… La prise en compte des besoins de

l'usager des transports collec fs en ma ère d'i néraires lisibles, directs et confortables est à prendre en compte tout comme son besoin d'orienta on, notamment par le biais d'une signalé que qui renseigne sur le temps piéton et guide vers l'arrêt le plus proche. Le repérage est également facilité par le développement de plans de proximité et leur installa on sur l'ensemble des lignes structurantes.

C . Bien vieillir en Métropole

Sont considérées comme seniors des personnes âgées de 55 à 94 ans. Ce e large tranche d'âge, au poids démographique important, recouvre donc des réalités bien di érentes (retraités, ac fs…), mais rassemble des personnes aux objec fs de vivre vieux et de vieillir en meilleure santé possible. La pra que de la marche contribue, par l'ac vité physique qu'elle génère au quo dien, à ralen r les e ets du vieillissement et à rester autonome le plus longtemps possible tout en lu ant contre l'isolement. Cependant, constater qu'entre 2006 et 2016, la marche a reculé chez les seniors, incite à être proac f pour favoriser ce e pra que et aussi pour an ciper l'abandon progressif de la conduite automobile le cas échéant. Ainsi, en plus de travailler sur l'implanta on de logements à proximité des aménités (loisirs, soins, achats) pour favoriser la marche sur de courtes distances, il convient d'accompagner ces piétons pour faciliter leurs déplacements (confort, éclairage ...), limiter les sources de pénibilité (présence de bancs, toile es publiques, ombre…) ou de stress (limiter les longueurs des traversées piétonnes, allonger les temps de feux, sécuriser les déplacements…).

Des ac ons en faveur de ce public spéci que sont également développées au sein des communes et la Métropole Européenne de Lille s'engage à inciter et faire connaitre les pra ques qui incitent les seniors à faire leurs déplacements à pied: marches exploratoires, prime à l'achat d'un chariot pour les courses, portage de courses, marchés en n d'après-midi qui favorisent la mixité généra onnelle, balades urbaines dédiées, mobiliers spéci ques, aides à la mobilité ….



Livret « sur la route de l'école », ou l de sensibilisa on à la mobilité pour un public scolaire, mis en place par la MEL.

Source : Métropole Européenne de Lille

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Objectifs

- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Métropole Européenne de Lille, Communes, éducation nationale, Ilévia,

Calendrier

Mise en place en continu :
- Sur la route de l'école
- Je marche, je me transporte
- Bien vieillir en Métropole

Indicateurs de suivi de l'action

- Enquête mobilité certifiée CEREMA : Part modale de la marche, part modale de la marche chez les jeunes et les seniors, nombre de trajets en marche associée depuis 2016

Action 33 Communiquer et animer la politique piétonne de la Métropole Européenne de Lille

Pour modifier des pratiques modales, il est certes nécessaire d'aménager et de proposer une offre de service ; mais il faut aussi donner envie aux métropolitains de changer de mode de déplacement en axant le message autour de deux prismes : celui de pratiquer un mode qui nécessite un effort physique et celui d'éviter l'usage de la voiture individuelle pour des trajets de très courtes distances. Ainsi, les alternatives à la pratique des modes motorisés individuels doivent être crédibles et pertinentes en temps et en distance pour les différents usagers et montrer combien les avantages de la marche sont nombreux. Pour ce faire, il s'agit de communiquer sur la marche, de rendre visible la politique métropolitaine et d'inciter au changement de comportement.

Pour promouvoir la marche, la Métropole Européenne de Lille doit travailler en lien direct avec les communes et favoriser son attrait par le biais de campagnes de communication, d'évènements conviviaux et intergénérationnels. Si tous les métropolitains sont concernés, trois publics sont particulièrement ciblés : les métropolitains réalisant un kilomètre en voiture, les seniors et les jeunes, marcheurs par excellence.

La marche permet d'effectuer des trajets de courtes distances dans des territoires urbains, péri-urbains, ruraux, ou dans le cadre d'une mobilité intermodale. En effet, la marche s'articule parfaitement avec l'offre de transports collectifs (bus, tramway, train, métro) ou celle des mobilités intelligentes et/ou partagées (covoiturage, auto partage, vélo en libre-service...). La marche est le point de départ et le point d'arrivée de tout déplacement, c'est le mode qui lie les autres entre eux et qui permet de faire des étapes.

A . Un écosystème piéton

Si la Métropole Européenne de Lille est le chef de le d'une poli que qui promeut la marche du quo dien sur les courtes distances, les communes sont également par es prenantes de par : leur pouvoir de police de circula on et de sta onnement en aggloméra on, leurs compétences éclairage public, mobilier urbain et espaces verts, la promo on de l'écomobilité scolaire, ou les concerta ons et les proposi ons de solu ons locales adaptées... De plus les communes connaissent les a entes et besoins des habitants, les acteurs associa fs et économiques et relais locaux à même de relayer des ac ons en faveur de la pra que de la marche à pied ; Aussi, a n d'accompagner les communes dans la mise en œuvre de leurs ac ons, la Métropole Européenne de Lille me ra à disposi on une boîte à ou ls pédagogique accessible en ligne pour partager et valoriser les bonnes pra ques existantes sur le territoire ou d'ailleurs en France. Cela pourra par exemple se traduire par : un mode d'emploi pour organiser une marche exploratoire, la réalisa on de cartographies des temps piétons, la mise à disposi on d'une signalé que piétonne, l'iden ca on d'i néraires bis ou raccourcis piétons, l'aide à la créa on d'une rue scolaire, ...

B . Faire de la marche, une «tendance » au quotidien en communiquant

Susciter de nouvelles habitudes de déplacement commence par lever les freins psychologiques, dénouer les préjugés et donner envie. Mais la simple informa on, si pédagogue soit-elle, ne su ra pas ; il faut rendre la marche à pied a rac ve pour les publics des courtes distances.

Pour les aider à franchir le pas, il est nécessaire de formuler un message récurrent décliné sur di érents supports de communica on. Plus le message sera entendu et visible, plus un usager poten el y portera de l'intérêt et pourra se projeter dans ces nouvelles pra ques. Si ces dernières décennies, les messages ont prioritairement porté sur la sécurité ou le civisme, il s'agit aussi de promouvoir ce mode comme a rac f et béné que pour les métropolitains. Ainsi il faudra insister sur les mots clés associés à la marche : rapidité, ponctualité, e cacité, liberté, universalité, intermodalité, accessibilité, santé, gratuité, non polluante... La stratégie métropolitaine en faveur de la marche vise à démontrer que le piéton est intemporel et se conjugue au pluriel.

La marche a besoin de s'inscrire dans les démarches de

communica on en faveur des modes alterna fs à la voiture au même tre que le vélo et les transports collec fs avec le dé de lui rendre une image de modernité.

C . Rendre la marche ludique en proposant de l'événementiel

L'organisa on d'un évènement fes f et régulier sera également un levier e cace pour la promo on des déplacements à pied. L'évènemen el permet de fédérer, de mo ver et à terme de déliser les métropolitains autour de la marche, tout en di usant 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, désormais inscrit dans la démarche na onale Mai à vélo, a montré combien au-delà de l'engouement ponctuel généré, il par cipait au changement d'habitude de certains usagers par son côté expérien el, modi ant la représenta on des distances pour aller d'un point à un autre … Ce type d'événement a toute sa place dans un panel d'ac ons en faveur de changement de comportement. Il permet d'essayer d'autres i néraires, d'appréhender plus nement les distances, de modi er les cartes mentales… ces sensa ons et éléments tangibles sont suscep bles d'inciter l'usager à reproduire l'expérience et à terme de le transformer en piéton pour nombre de ses déplacements du quo dien.

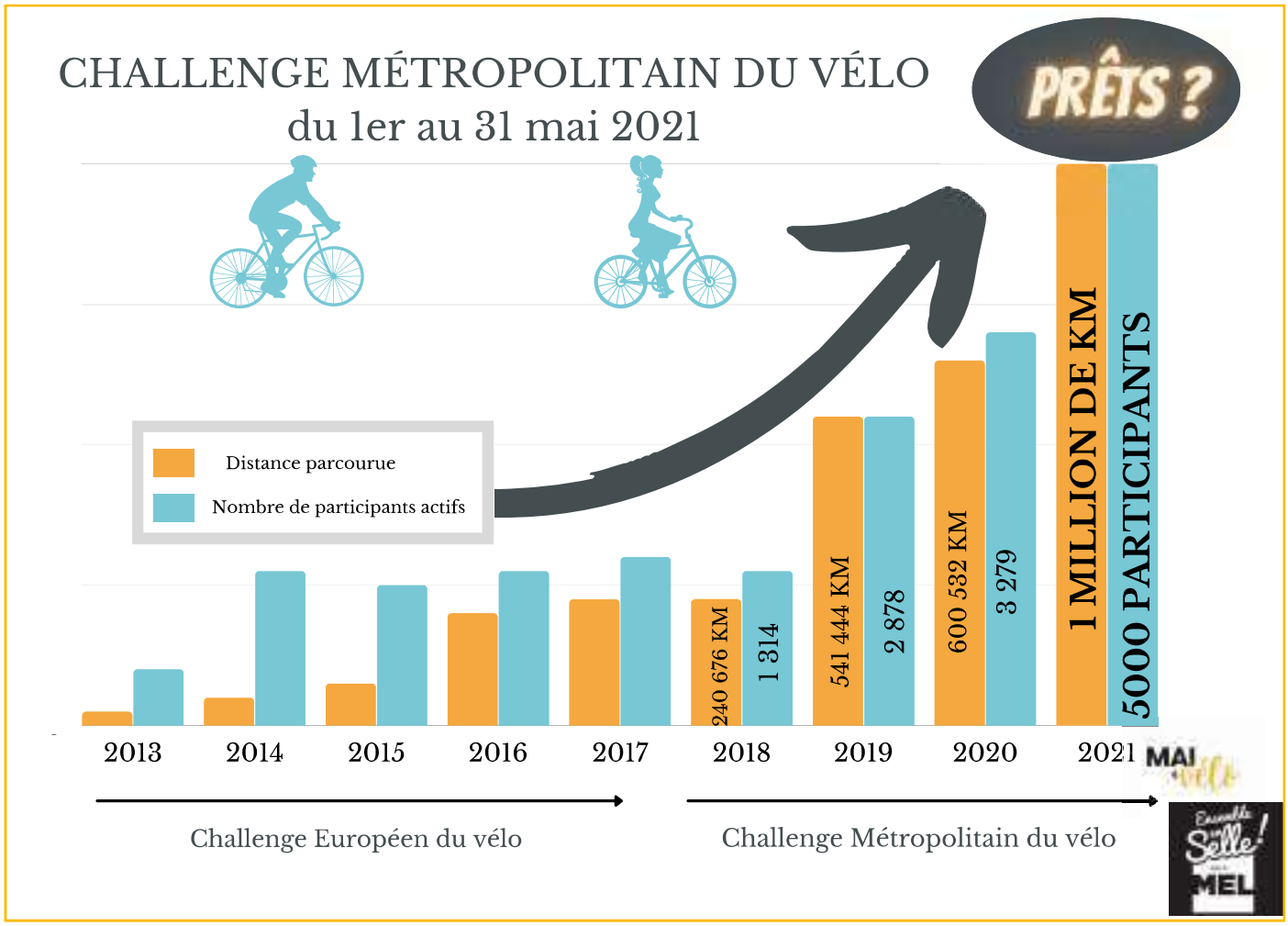
L'événemen el autour de la marche peut se décliner sous de mul ples formes, échelles et durées avec une communica on et une anima on métropolitaine et évènemen elle spéci que.





Campagne stop aux bonnes excuses de 2015

Source : Métropole Européenne de Lille



Graphique de la progression du nombre de par cipants et du nombre de kilomètres parcourus pendant le challenge métropolitain du vélo entre 2013 et 2021

Source : Métropole Européenne de Lille

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Objectifs

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Développement des TC et modes actifs

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : les communes, la Métropole Européenne de Lille, Hello Lille, l'ADAV, les Offices de tourisme

Calendrier

Mise en place en continu :
Faire de la marche, une « tendance » au quotidien en communiquant

AXE III STIMULER LA PRATIQUE DU VÉLO PAR UNE POLITIQUE CYCLABLE D'ENVERGURE

Malgré les efforts entrepris depuis plus de 20 ans et la mise en œuvre du premier PDU adopté en 2000, la part modale du vélo reste modeste sur le territoire métropolitain, à hauteur de 1,5 à 2 %, pour une distance moyenne parcourue de 2,7 kilomètres, selon les dernières enquêtes déplacements. Cet usage est cependant contrasté selon les territoires, avec des pratiques plus fortes et en hausse dans Lille et sa première couronne, que dans le reste de l'agglomération. Les évolutions très récentes et les pratiques constatées au sortir des périodes de confinement à compter de mai 2020, confortent cependant sur le potentiel « réel » de ce mode de déplacement.

Bon pour la santé, accessible financièrement, efficace et pratique pour l'usager, le vélo offre un avantage indéniable sachant que plus de 50 % des trajets des métropolitains font moins de 3 kilomètres, soit une dizaine de minutes à vélo, et que l'essor de l'assistance électrique permet de se projeter vers des distances plus importantes et un public plus large.

Ce mode de déplacement doit bénéficier d'un report modal de la voiture, pour les courtes à moyennes distances, en particulier pour les trajets réalisés aux heures de pointe. En portant une politique cyclable ambitieuse, la Métropole Européenne de Lille vise une amélioration générale de la qualité de la vie des métropolitains : moindres pollutions de l'air et sonores, amélioration de la qualité des espaces publics, et enfin sécurisation des usagers dans le cadre de leurs déplacements.

La politique cyclable métropolitaine se veut ambitieuse et transformer la Métropole Européenne de Lille en « métropole cyclable » reconnue. Les actions pour y parvenir, nécessitent d'apaiser le territoire et de le rendre accessible à un public de cyclistes à élargir pour que le vélo devienne un mode de déplacement du quotidien. La stratégie métropolitaine vise à développer un écosystème du vélo organisé autour des dimensions suivantes : les usagers, l'information, l'animation, la promotion, la formation, les réseaux cyclables, le stationnement, les services.

Au sein d'un écosystème dynamique à activer, chacun devra se mobiliser à son niveau : Métropole Européenne de Lille, communes, acteurs associatifs et professionnels, usagers et citoyens. Sur la base d'un schéma cyclable métropolitain à horizon 2035, la Métropole Européenne de Lille ambitionne de doter le territoire d'un réseau cyclable dit magistral constitué de 75 liaisons intercommunales sur plus de 800 kilomètres. Avec l'apaisement des conditions de circulation en ville et la mise en œuvre de projets d'aménagement qui rendent la rue fréquentable pour tous, l'objectif est d'inscrire spatialement le vélo dans l'espace urbain et d'inciter à son usage en vue d'atteindre une part modale de 8 % d'ici à 2035.

ENJEUX VISÉS DANS CET AXE

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

OBJECTIFS VISÉS DANS CET AXE

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Action 34 Une politique cyclable métropolitaine cohérente et ambitieuse, portée par la MEL, les communes, et les acteurs du territoire

Pour faire du vélo une solution de mobilité attractive à l'échelle du territoire, il est indispensable d'adapter l'offre à la pratique, tout en anticipant son essor. La Métropole Européenne de Lille a mené depuis de nombreuses années une politique cyclable structurée et ira plus loin encore pour devenir une véritable « métropole cyclable ». Un enjeu essentiel est de diversifier les pratiques de mobilité, notamment sur les courts trajets très accessibles aux modes actifs. Les actions à mener en matière de politique cyclable concerneront aussi les nouveaux engins de déplacements autorisés à circuler sur le réseau cyclable.

Il s'agit de créer et animer un « écosystème vélo » complet construit avec tous les acteurs concernés où chacun agit sur son propre champ de compétence : état, région, département, communes mais aussi associations, entreprises et citoyens.

Dans ce cadre, la Métropole Européenne de Lille s'engage à animer cet écosystème d'acteurs et de conditions à réunir, à savoir : des infrastructures cyclables de qualité, des services et du stationnement associés, des aménagements d'espaces publics et de voirie propices à la pratique cyclable, de la communication, et une écoute des besoins des usagers. Elle souhaite promouvoir le rôle essentiel des communes dans la promotion de la politique cyclable et pilotera et coordonnera la mise en œuvre de la politique cyclable en s'appuyant sur 6 ensembles d'actions à mener.

A . Aménager des infrastructures cyclables de qualité

Avec près de 900 kilomètres d'aménagements cyclables sur le territoire, le ra o de linéaire d'infrastructure cyclable par habitant est correct au regard d'autres agglomera ons avec une o re cyclable de plus en plus importante, mais force est de constater que la con nuité des i néraires reste à parfaire. **L'écoute des usagers pointe le confort, la lisibilité, la sécurité comme des sujets d'amélioration à travailler.** Ces points par culiers sont développés au sein de l'ac on 35.

La qualité des infrastructures cyclables proposées sur le territoire est également liée à leur maintenance et à leur entre en. Deux condi ons sont nécessaires pour ce faire : un budget et des moyens techniques et humains qui seront mis à disposi on des services techniques métropolitains. Les communes feront valoir leur implica on technique au tre de la compétence « ne oiement ».

B . Proposer des services vélo nombreux et disponibles

Dès 2011, la Métropole Européenne de Lille a mis en œuvre un système de vélos en libre-service. Le disposi f de loca on en libre-service V'lille est un élément important de la poli que cyclable en milieu urbain dense. Déployé dans les principales centralités d'agglomera on, il répond pleinement à sa fonc on dans les zones les plus denses et mul fonc onnelles, mais peine à s'épanouir dès lors qu'on s'éloigne de ces dernières. Le taux de rota on moyen constaté en 2020 sur l'ensemble du réseau est de 4 par jour environ. L'enquête auprès des usagers, menée en juin 2020, a révélé une clientèle souvent jeune et ac ve, mixte, qui exprime une forte adhésion au service, et un usage qui s'inscrit souvent en complémentarité avec le réseau de transports collec fs. Prochainement 38 nouvelles sta ons seront déployées sur le territoire métropolitain. Les critères ayant conduit au choix d'implanta on de ces nouvelles sta ons respectent le principe de maillage du système : per nence de l'emplacement au sein du réseau V'lille, poten el de tra c généré par l'environnement autour de l'emplacement et présence de facteurs supplémentaires, ayant un e et « booster » sur le tra c V'lille.

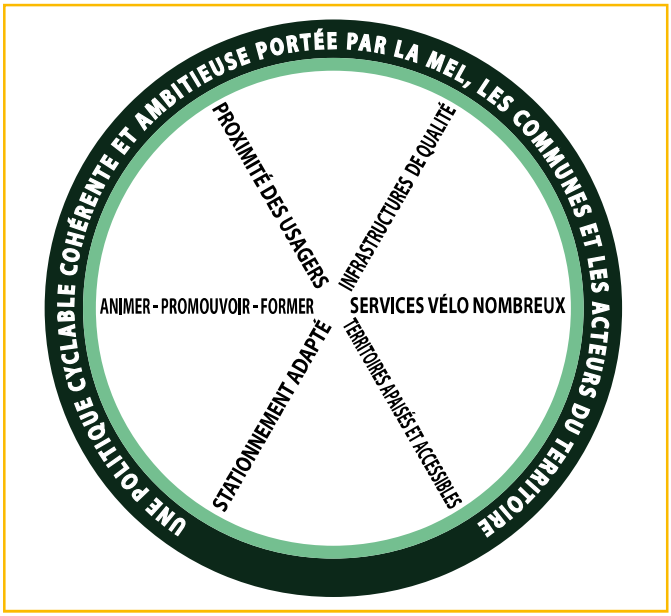
L'évolu on d'une o re de services globale pour la mise à disposi on de vélos se matérialisera aussi sur le territoire par d'autres biais. Le territoire métropolitain pourra par exemple, accueillir les expérimenta ons et les ini a ves privées de free oa ng vélo, Vélos à Assistance Électriques, voire tro ne es. Ce type de disposi f aujourd'hui novateur est résolument adapté à l'évolu on en cours des mobilités ac ves notamment en ce qui concerne les trajets de courtes distances en

LE SAVIEZ VOUS ?

50% des déplacements des métropolitains se font dans un rayon de 3km (soit une dizaine de minutes à vélo)

milieu urbain. Pour un développement maitrisé de ces ini a ves sur son territoire, la Métropole Européenne de Lille, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, sera vigilante à ce que les communes proposent un cadrage strict du sta onnement de ces véhicules sur l'espace public ainsi qu'une harmonisa on des vitesses limites des engins proposés à la loca on en compa bilité avec la vie locale des espaces traversés par les usagers clients free oa ng.

Des services de mobilité développés sous l'angle social pourront compléter le panel d'o res, en par culier grâce aux associa ons reconnues d'u lité publique et ac ves en ma ère de développement de l'usage du vélo : loca on, répara on, remise en selle, …



Source : Métropole Européenne de Lille

C . Apaiser les villes et rendre les territoires accessibles

Au-delà des aménagements cyclables classiquement u lisés pour la cons tu on d'un réseau cyclable, l'intégra on des rues à circula on apaisée de type zone 30, zone de rencontre, aire piétonne, est une composante indispensable à prendre en compte, pour abou r à un réseau cyclable maillé, assurant une desserte ne des quar ers. En e et, l'améliora on de la cyclabilité du réseau viaire et donc l'accessibilité à vélo des territoires est in mement liée à l'apaisement des condi ons de circula on en ville. Les condi ons de réalisa on de ce concept de rue pour tous, proposant un espace public paci é et support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonc ons de déplacements sont développées au sein des ches ac ons de l'axe 1 du chapitre 3.

Les ré exions menées à l'occasion de l'élabora on du schéma directeur cyclable 2035, ont été guidées par les objec fs suivants :

- mieux relier les bourgs et les villages ;
- renforcer l'accessibilité aux établissements scolaires ;
- garan r 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 collec fs ;
- renforcer la coordina on avec les territoires voisins.

À terme, le réseau intercommunal métropolitain permettra de desservir la totalité des communes de la Métropole Européenne de Lille. Il assurera aussi une desserte directe de 90% de la popula on, 94% des emplois et 93% des e ec fs scolaires projetés à horizon 2035.

La Métropole Européenne de Lille continuera à équiper les axes cyclables d'un jalonnement spécifiques « vélo ». Ces équipements indispensables sont au service de l'accessibilité à vélo des territoires. Ils perme ent également de faire prendre conscience que de nombreux trajets sont réalisables en vélo. La Métropole Européenne de Lille me ra également en place un réseau points nœud principalement dans les zones rurales de son territoire a n de me re en valeur le patrimoine et la culture locale, améliorer l'a rac vité des zones périurbaines et dynamiser le tourisme en se connectant aux territoires voisins. La mise en valeur d'i néraires non nécessairement aménagés, mais perme ant d'évoluer sur des voies calmes, révèlera également des solu ons de déplacements longue distance compa bles avec des mo fs de déplacement u litaires. Ces ac ons sont développées spéci quement dans l'ac on 35.

LE SAVIEZ VOUS ?

Les actifs génèrent à eux seul 50% des déplacements à vélo dans la Métropole Européenne de Lille

D . Proposer des solutions de stationnement vélo adéquates

Le développement d'offres de stationnement adaptées au besoin est un levier essentiel à l'essor de la pratique cyclable. Au domicile, l'absence d'un endroit de stockage correct risque de condamner toute ambi on de possession et d'usage d'un vélo. À des na on également, l'enjeu est primordial : lieu de travail ou d'enseignement, commerce, pôle de loisirs... (ac on 3)

Le vélo est un excellent moyen de raba ement vers le réseau de transport en commun et l'o re de sta onnement en sta on doit perme re d'op miser le poten el d'u lisa on des transports collec fs. Pour une heure, un jour ou une nuit, chaque cycliste a end de pouvoir ranger son vélo confortablement et en toute sécurité.

Qu'il s'agisse de l'o re à domicile, à des na on ou en

Action 34

LE SAVIEZ VOUS ?

1 actif sur 4 déclare ne pas compter de place de stationnement sécurisé à proximité de son domicile et/ou de son lieu de travail.

source : Baromètre des villes cyclables, Fédération des Usagers de la Bicyclette 2017

intermodalité pour des durées courtes, moyennes ou longues, les acteurs publics et privés sont mul ples et la répar on des compétences, complexe.

Le déploiement d'arceaux vélos dans l'espace public est de manière générale de compétence communale au titre du mobilier urbain. Cependant, la Métropole Européenne de Lille pourra prendre en charge la fourniture et la pose des arceaux vélos, avec reprise en ges on par la commune, dans deux cas spéci ques :

- les aires de sta onnement réalisées par la métropole (sauf avis contraire de la commune qui souhaiterait y implanter son propre mobilier) ;
- la réponse à la loi d'Orienta on des Mobilités qui a modi é l'ar cle L118-5-1 du code de la voirie rou ère, en venant interdire l'aménagement de sta onnement voiture 5 mètres en amont des passages piétons, et en imposant une suppression des places existantes d'ici au 31/12/2026. Dans ce cadre, si le contexte urbain le permet et qu'un besoin est avéré, la métropole prendra en charge la fourniture et la pose des arceaux vélos en alterna ve aux potelets, avec reprise en ges on par la commune des mobiliers implantés.

Concernant le déploiement de solu ons de sta onnement vélo « résiden el » dans l'espace public, solu on notamment adaptée aux quar ers d'habitats denses et anciens, les communes, au plus près des habitants, sont compétentes dans le déploiement d'abris vélos et de « box à vélos » et dans l'organisa on de ce déploiement (concerta on, ges on des demandes, entre en). A n d'accompagner les communes dans le déploiement des solu ons de sta onnement vélo qui leur incombent, la Métropole Européenne de Lille intégrera les mobiliers de sta onnement vélo au catalogue de la Centrale d'Achat Métropolitaine. Ceci perme ra aux communes de béné cier d'un cadre plus souple et de tarifs plus avantageux, tout en o rant également une certaine homogénéisa on des mobiliers implantés sur le territoire et de leur exploita on.

En ce qui concerne l'intermodalité, en sus du sta onnement sécurisé envisagé à proximité des Pôles d'Échanges Mul modaux (cf ac on 19), il sera proposé, de concert avec la Région Hauts-de-France et la SNCF, d'équiper toutes les gares et points d'arrêt TER d'une o re de sta onnement vélos, sur l'ensemble des 34 gares du territoire avec une solu on adaptée au contexte (arceaux, abris ouverts, abris sécurisés, etc. en fonc on du contexte).

E . Informer - animer - promouvoir - former

L'informa on des usagers, l'anima on et la forma on d'un écosystème d'acteurs, ainsi que la promo on des o res infrastructurelles et de services cyclables sont essen elles pour contribuer à développer une pra que cyclable quo dienne notamment pour couvrir des trajets de courtes distances. Ce e ac on fait l'objet d'une ac on dédiée à l'accompagnement aux changements de mobilité : « Sensibiliser et concerter pour promouvoir les modes alterna fs » (chp1 axe 2)

F . Se rapprocher des usagers, connaitre leurs besoins et accompagner l'évolution des pratiques

La Métropole Européenne de Lille développera une écoute privilégiée des usagers du vélo et des non usagers :

- en iden ant les ou ls qui pourront perme re d'organiser la remontée de dysfonc onnements du réseau par les usagers dans l'objec f d'améliorer l'entre en et la maintenance du réseau cyclable ;
- en prenant en compte les avis exprimés par exemple via le baromètre des villes cyclables réalisé par la Fédéra on des Usagers de la Bicycle e (FUB) ou la carte collabora ve entretenue par l'Associa on Droit Au Vélo (ADAV) notant la cyclabilité des voies ;
- en s'associant aux démarches ini ées par les partenaires économiques et ins tu onnels pour le développement de l'usage du vélo ;
- en poursuivant sa collabora on contractualisée avec les associa ons de représenta on des usagers.

Les communes, qui sont au plus proche du terrain, des usagers et des résidents, pourront, en complémentarité des ac ons métropolitaines, par ciper au développement de la poli que cyclable métropolitaine par le biais d'ac ons locales et co-construites, d'aides nancières spéci ques ou encore par la valorisa on d'ac ons pédagogiques :

- concerta ons et budget par cipa f (pour faire émerger des solu ons adaptées de sta onnement résiden el sur l'espace public par exemple) ;
- mise en œuvre d'appels à projets, de subven ons aux acteurs locaux, d'aides à l'achat à des na on de leurs habitants par exemple,…
- promo on de l'écomobilité scolaire ;

La mobilité active est un secteur en pleine évolution, et de nouveaux engins de déplacement ont fait leur apparition sur le réseau cyclable : tro ne e électrique, mono-roue, hoverboard, vélo électrique, gyropode... Les nouveaux véhicules électriques individuels (NVEI) ou engins de déplacement personnel motorisés (EDP) font désormais par e du paysage urbain car peu encombrants et très adaptés à l'intermodalité avec les transports collec fs. Depuis octobre 2019, le Code de la route a évolué et exige de prendre en compte l'existence de ces

nouveaux engins et de dé nir des règles, dans l'intérêt de tous les usagers. Un décret publié au Journal o ciel du 15 janvier 2022, précise les caractéris ques techniques et les condi ons de circula on des « cyclomobiles légers ». Ces engins sont conçus et construits pour le déplacement d'une seule personne dont la vitesse maximale par construc on n'excède pas 25 km/h, équipé d'un moteur non thermique dont la puissance maximale ne e est inférieure ou égale à 350W, ayant un poids à vide inférieur ou égal à 30 kg. L'u lisa on de ces véhicules est interdite aux moins de 12 ans et sur les tro oirs. Ils peuvent circuler sur les pistes et bandes cyclables, ou sur les chaussées dont la vitesse est limitée à 30 ou 50 km/h : ils ne peuvent donc pas être u lisés sur les routes hors aggloméra on. Le port du casque n'est pas obligatoire, mais vivement recommandé. La Métropole Européenne de Lille restera a en ve à l'essor de ces nouvelles mobilités qui cons tuent des alterna ves sérieuses à l'usage de la voiture en ville, et poursuivra son e ort d'adapta on de l'espace public pour porter le développement de ces usages.

Les données issues des sondages de type enquête ménage déplacement et recensement de popula on perme ent de dresser un panorama sta s que général de la mobilité sur le territoire. Pour pouvoir dresser un état des lieux de la pra que cyclable, suivre son évolu on, et dresser une évalua on des ac ons, il est nécessaire de se doter d'ou ls d'observa on terrain. La Métropole Européenne de Lille con nuera à déployer son disposi f de comptages sur le réseau cyclable métropolitain et à alimenter la plateforme na onale des fréquenta ons (PNF). Ce disposi f permet de mutualiser, d'agréger et de communiquer sur des données de comptage vélo au niveau na onal.

La Métropole Européenne de Lille organisera également la récupéra on de données descrip ves des trajets réalisés en mode ac f auprès des opérateurs de free oa ng, des concessionnaires vélos en libre-service implantés sur son territoire. D'autres sources pourront être exploitées comme par exemple les évènements de type Challenge Vélo qui référencent de nombreux tracés réalisés à vélo sur le territoire.

En n, en ma ère de sécurité rou ère, la signature d'une conven on avec l'Observatoire Na onal Interministériel de la Sécurité Rou ère (ONISR) perme ra à la Métropole Européenne de Lille de consolider les données d'accidentologie sur son territoire. La Métropole Européenne de Lille con nuera également d'alimenter l'OBServatoire de la Mobilité des Modes Ac fs (OBSMMA) dont l'objec f est de perme re l'étude des données d'accidentologie au regard de la fréquenta on. Il est indispensable de comprendre les causes et les circonstances des accidents cyclistes et l'exploita on de ces données perme ra de travailler auprès de publics cibles pour réduire les risques et iden er les solu ons à apporter.

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre

Objectifs

- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille

Partenaires : les communes, ADAV pour l'accompagnement technique, la région Hauts de France, l'état et l'Europe pour le cofinancement, les associations environnementales et d'usagers, les entreprises.

Calendrier

Mise en place en continu :

- Aménager des infrastructures cyclables de qualité
- Proposer des services vélo nombreux et disponibles
- Apaiser les villes et rendre les territoires accessibles
- Proposer des solutions de stationnements vélo adéquates
- Informer - animer - promouvoir – former
- Se rapprocher des usagers, connaitre leurs besoins et accompagner l'évolution des pratiques

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre de compteurs vélo permanents et suivi de la fréquentation des axes équipés
- Nombre de stations, de vélos et de locations V'Lille
- Nombre d'abris vélos sécurisés en intermodalité et taux de remplissage
- Nombre d'accidents corporels impliquant au moins un cycliste

Action 35 Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif

Indispensable à l'essor du développement de la pratique, la mise en place d'un réseau cyclable est une action primordiale à mener. L'incitation à la pratique ne peut s'envisager sans la présence d'infrastructures dédiées. Leurs conceptions s'inscrivent dans une logique de réseau qui à l'instar du réseau routier s'organise selon plusieurs niveaux hiérarchiques. Ainsi, le réseau cyclable de la Métropole Européenne de Lille sera constitué du réseau Vélo+ pour la desserte des grandes destinations métropolitaines, du réseau intercommunal métropolitain pour la desserte des pôles générateurs principaux, du réseau communal ou intercommunal de proximité pour l'accès au réseau structurant, et d'un réseau de voies vertes, complémentaire et transversal.



Source : Etude pour la définition d'un schéma cyclable métropolitain horizon 2035 - Transitec/Copenhagenize/ MEL - 2021

Le schéma directeur cyclable métropolitain 2035 s'ancre sur le schéma Métropole Cyclable 2020. Il en propose une vision renforcée qui s'appuie en premier lieu sur un diagnostic complet ayant permis de mettre en lumière de nouveaux enjeux sur le territoire, notamment en regard des développements projetés et des évolutions comportementales à l'œuvre. Ce nouveau schéma directeur est aussi le fruit d'une concertation avec les communes de la Métropole Européenne de Lille et d'une collaboration technique active de l'association droit au vélo. Il a été construit en interface avec les territoires limitrophes. Sa compatibilité avec les nouvelles lignes de transports en site propre et les schémas cible des véloroutes et voies vertes a été considérée.

Le schéma directeur cyclable 2035 ambitionne de fixer un cap sur le réseau intercommunal métropolitain et les liaisons Vélo+ qui en émergeront, à horizon du Plan de Mobilité. Il présente donc la cartographie d'un réseau magistral destiné à recevoir les pratiques cyclables utilitaires. Les liaisons de voies vertes à vocation récréative sont également représentées. Le réseau de proximité plus diffus mais essentiel à la pratique n'est pas inclus au sein de cette représentation cartographique.

Le schéma directeur cyclable 2035 est le fruit d'une réflexion territorialisée dont l'objectif est de proposer un réseau intercommunal adapté à la géographie des territoires et aux pratiques cyclables qui ne sont pas les même en ville et à la campagne. En milieu rural, les liaisons proposées permettront de relier les bourgs et les villages tout en organisant le rabattement vers les stations de transport collectif majeures : gares et terminus métro. Elles permettront d'accéder aux grands ensembles scolaires et zones d'emploi. Elles porteront également les déplacements longues distances vers les zones urbaines denses. En zone urbaine les liaisons inscrites au schéma cyclable porteront les déplacements intercommunaux et interquartiers. Le réseau proposé s'articule avec le réseau de transport collectif urbain et s'appuie

sur la hiérarchisation des voies.

Le réseau intercommunal métropolitain comporte 75 liaisons, permettant de desservir la totalité des communes de la Métropole Européenne de Lille. Il assurera aussi une desserte directe de 90% de la population, 94% des emplois et 93% des effectifs scolaires projetés à horizon 2035.

En complément, ce schéma identifie 63 points durs de franchissement, c'est-à-dire des lieux de traversée d'une coupure urbaine majeure (voie dénivelée, canal, …) qui ne sont aujourd'hui pas adaptés à la circulation des cycles en termes de sécurité notamment et dont le traitement nécessite le réaménagement ou la réalisation d'un ouvrage d'art. La Métropole Européenne de Lille traitera un certain nombre de points durs de franchissement selon la logique de mise en continuité des itinéraires pour concrétiser les liaisons cyclables inscrites au schéma.

La mise en œuvre générale du réseau cyclable fera l'objet d'une programmation pluriannuelle planifiant les études et opération à mener. La volonté d'augmenter la part modale du vélo en allant chercher des usagers moins aguerris conduira à aménager sur le territoire métropolitain des aménagements cibles plus sécurisants. Les pistes cyclables constitueront l'aménagement le plus adapté aux déplacements des cyclistes lorsque la vitesse et le volume des usagers automobilistes sont élevés. La Métropole Européenne de Lille s'est doté d'un abaque décisionnel ciblant le type d'aménagement à réaliser (piste, bande ou mixité) selon les volumes et vitesses de trafic constaté. Pour autant, afin d'améliorer rapidement la cyclabilité de son réseau routier, la Métropole Européenne de Lille saura faire preuve d'agilité pour la détermination du type d'aménagement à réaliser (cf : carte page suivante).

A . Mettre en œuvre les liaisons du réseau intercommunal

Sur les 850 km du réseau intercommunal métropolitain à terme, 49% (416 km) sont déjà aménagés mais plus de la moi é de ce linéaire (247 km) sera à améliorer pour correspondre aux nouveaux standards d'aménagement. Il reste donc 51% du linéaire (434 km) à créer et 42 points durs de franchissement à traiter, pour assurer la con nuité du réseau cyclable intercommunal et la totalité de la desserte du territoire souhaitée.

Les orientations d'aménagement identifiées en première intention privilégieront les aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes. Il s'agit de répondre au besoin de confort et de sécurité exprimé par les usagers et pour inciter à la pra que ceux qui hésitent encore par peur de l'accident avec un véhicule motorisé. Ces orienta ons d'aménagement résultent d'un croisement entre l'applica on de l'abaque de la délibéra on cadre rela ve à la poli que cyclable métropolitaine de juin 2021, et la confronta on à la vision terrain apportée par les unités territoriales de la Métropole Européenne de Lille et l'Associa on Droit Au Vélo (ADAV) lors de séances de travail technique. Sur ce e base, le réseau projeté serait composé d'aménagements :

- sépara fs (pistes cyclables et voies vertes) sur 651 km soit 75% du linéaire ;
- iden és par marquage (bandes cyclables, double-sens cyclable, couloir bus mixte vélo et chaucidou) sur 106 km soit 12% du linéaire ;
- mixtes (vélorue ou zone apaisée) sur 118 km soit 13% du linéaire.

Abaque décisionnel pour des principes d'aménagements concernant le réseau de liaisons principales intercommunales, Délibéra on 21C0279 annexe 3

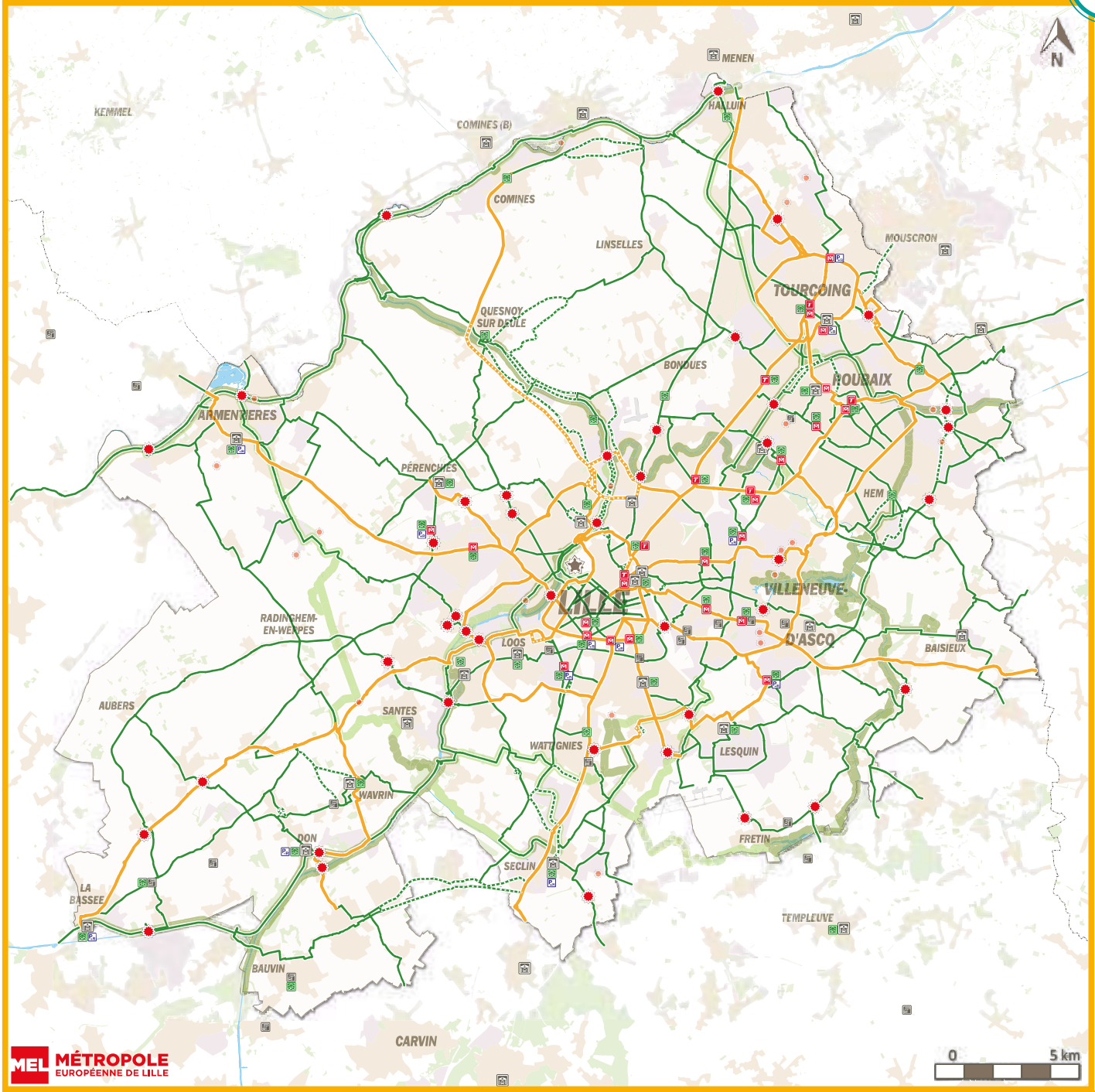
Les choix dé ni fs de mise en œuvre émaneront toutefois des études de faisabilité, intégrant l'ensemble des contraintes et spéci cités des territoires. La mise en œuvre sera déclinée au sein d'une programma on pluriannuelle perme ant d'organiser la mise en con nuité des liaisons et impliquant le traitement de points durs.

La sépara on des vélos de la circula on générale est un élément clé de l'approche opéra onnelle. Pour améliorer la visibilité des aménagements cyclables et ini er un traitement sépara f même pour les bandes cyclables, le revêtement de couleur rouge sera systéma sé. À terme, ce choix perme ra standardiser l'infrastructure du réseau métropolitain.

B . Faire émerger un réseau supra : Vélo+

Le réseau vélo + permettra de répondre aux flux métropolitains cyclables les plus structurants, existants ou à venir. Ce réseau magistral nécessairement intercommunal a une voca on métropolitaine et perme ra de structurer les liens entre cœurs d'aggloméra ons et villes-relais (ou villes d'appuis).

Les liaisons du réseau Vélo+ apporteront plus de confort, plus de sécurité, plus d'efficacité, plus de lisibilité, plus de capacité et plus de visibilité. Un enjeu fort est de créer des liaisons capacitaires, perme ant d'absorber un



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 — LE PLAN D'ACTION

LE SCHÉMA CYCLABLE MÉTROPOLITAIN

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

frontière franco- belge

tissu urbain
zone industrielle ou commerciale
espace boisé
cours d'eau ou plan d'eau majeur

sources : Open Street Map 2021, Corine Land Cover 2018

réseau cyclable intercommunal métropolitain
à horizon 2035

liaison vélo+ / option
liaison intercommunale / variante

points durs de franchissement

situé sur le réseau intercommunal
situé sur le reste du réseau cyclable

réseau de voies vertes

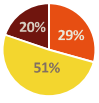
aménagement existant
aménagement à réaliser

transports collectifs et intermodalité

train : gare, halte
station de métro en intermodalité vélo
arrêt de tramway en intermodalité vélo
abris vélo sécurisé
parking relais

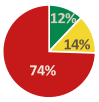
Le schéma cyclable propose un réseau intercommunal de 850 kilomètres. Au sein de ce réseau, une douzaine de liaisons vélo+ sont identifiées sur un total 230 kilomètres.

Parmi les 416 kilomètres déjà aménagés, 247 kilomètres sont à améliorer. La reprise des aménagements existants comprend notamment la transformation de bandes en pistes cyclables et l'amélioration de la cyclabilité de certaines voies vertes.



aménagement existant
aménagement existant à reprendre
aménagement à réaliser

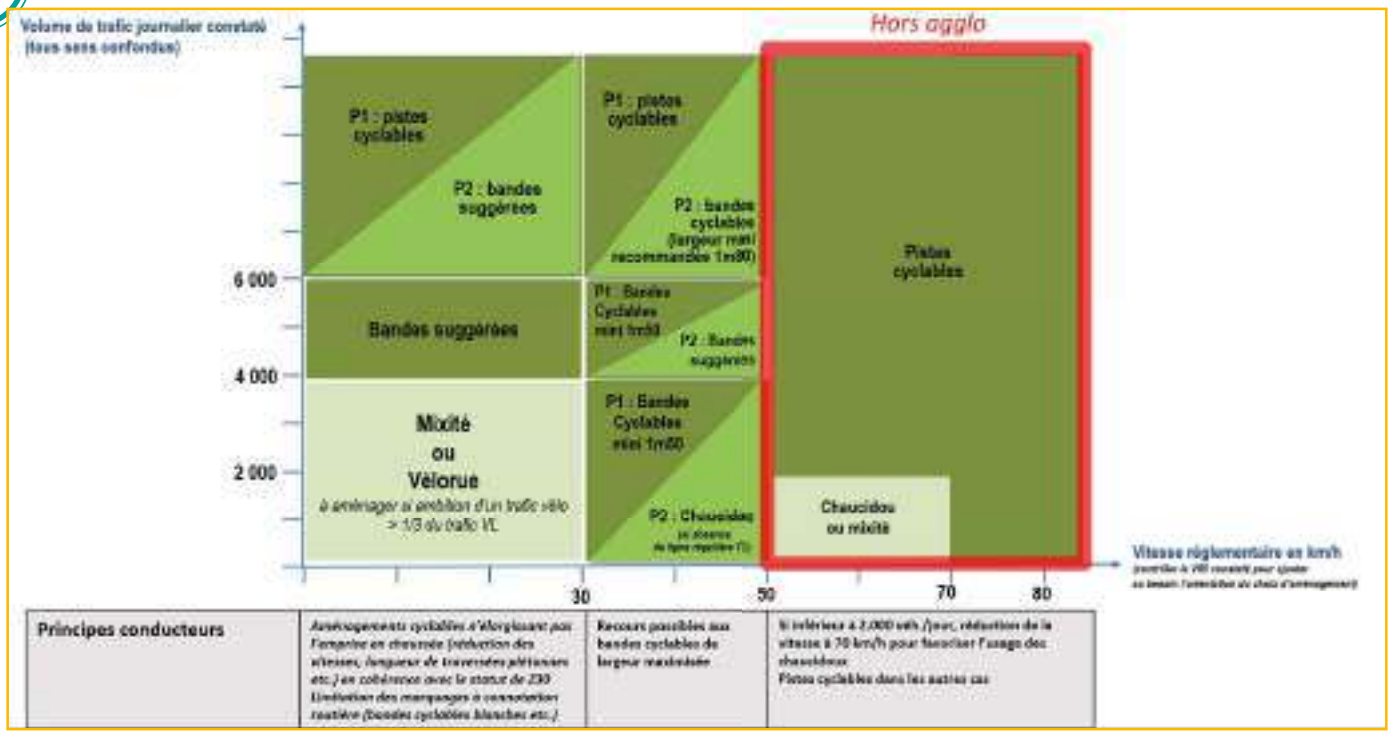
Les orientations d'aménagement identifiées en première intention privilégieront les aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes.



aménagement séparatif
marquage au sol
mixité organisée

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022



Abaque décisionnel pour des principes d'aménagements concernant le réseau de liaisons principales intercommunales. *Source : Délibération cadre sur la politique cyclable métropolitaine - MEL - 2021*

ux de cyclistes important, mais aussi des liaisons longue distance sécurisées o rant une abilité en termes de performance. En o rant aux cyclistes un accès direct aux cœurs de ville et aux grands hubs de transports collec fs métropolitains, en garan ssant un temps de trajet stable même aux heures de pointes, les liaisons Vélo+ répondront parfaitement aux besoins de déplacements pendulaires et «longue distance» des ac fs et étudiants de la métropole. Ce e nouvelle o re cyclable perme ra d'accroitre l'a rac vité générale du réseau cyclable et d'assurer une meilleure e cacité de l'inves ssement sur le développement de la pra que du vélo. Au total, douze liaisons sont proposées.

Les principes d'aménagement retenus sont la piste cyclable et la vélorue quand le niveau de trafic et les vitesses pratiquées le permettent. Aux carrefours, les aménagements Vélo+ seront toujours traités de manière prioritaires sur le tra c automobile sécant. En n, les liaisons Vélo+ possèderont deux a ributs complémentaires et non négociables : la con nuité de la liaison et son iden ca on par une iden ca on visuelle propre (signalisa on, mobilier…) et des services dédiés (aire de services vélo+, cartographie de réseau…). Ainsi, au-delà de la qualité des infrastructures proposées, le concept Vélo+ s'appuiera fortement sur la mise en place d'une communica on vers les habitants et les visiteurs de la Métropole Européenne de Lille pour faire valoir ce réseau amélioré comme un service de mobilité au même re qu'un axe structurant de transport collec f.

Destiné à recruter de nouveaux cyclistes, l'aménagement de ce réseau magistral devra focaliser les efforts opérationnels. Concernant l'entre en, la Métropole Européenne de Lille organisera le balayage et le salage du réseau Vélo+ hors aggloméra on et laissera charge aux communes de réaliser ces taches en aggloméra on (cartographie et liste des 12 liaisons Vélo+ page suivante).

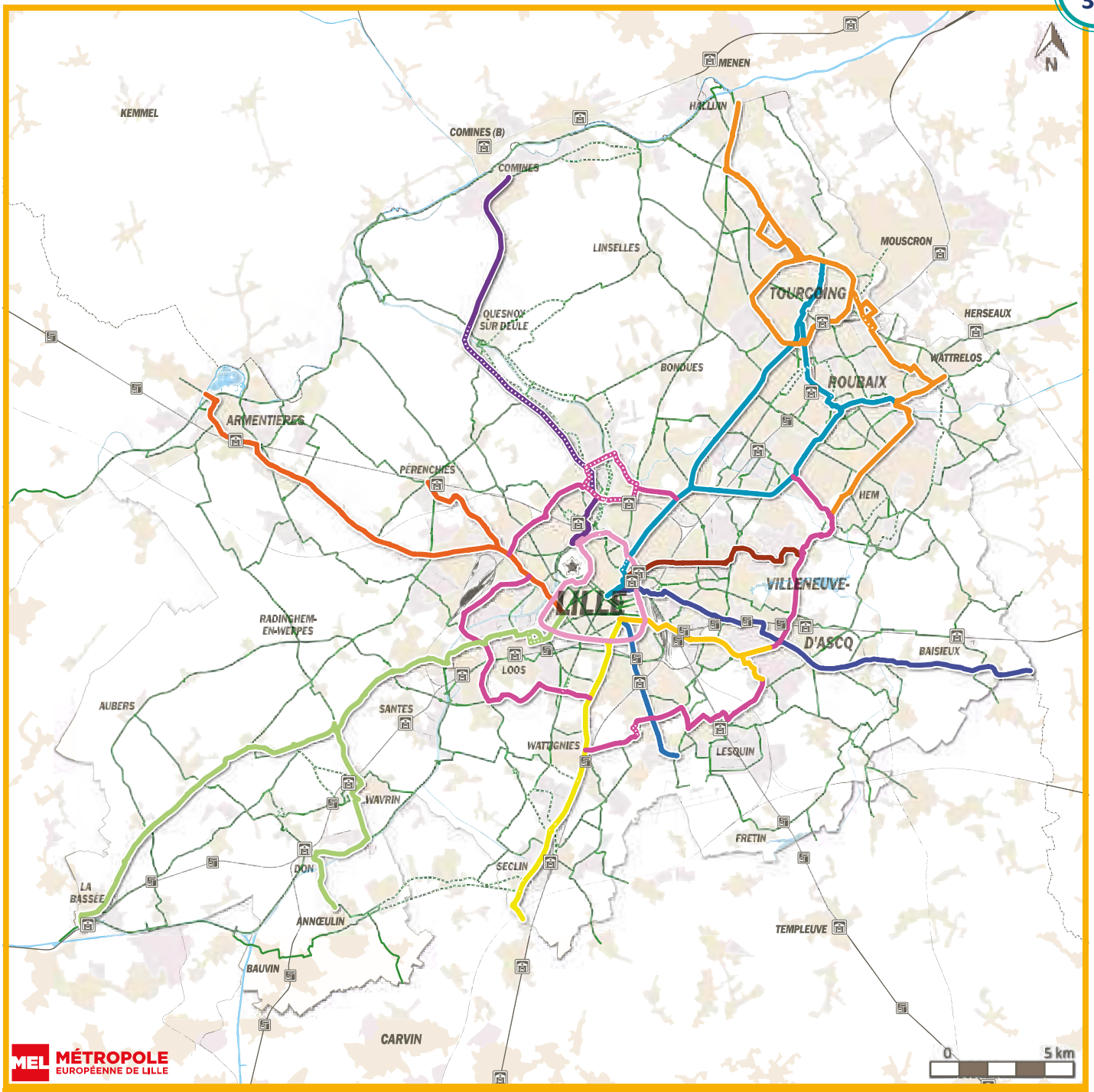
C . Jalonner les itinéraires cyclables et créer un réseau de points nœuds

Chaque habitant ou visiteur de la métropole étant un cycliste poten el, qu'il soit « néophyte » ou « aguerri », doit pouvoir s'orienter et comprendre facilement le territoire et sa mobilité en vélo. Ou l de guidage pour les cyclistes dans leurs déplacements, **le jalonnement participe également fortement à la visibilité et à la reconnaissance du réseau cyclable.**

Comme décrit dans l'ac on 2, le réseau Vélo+ béné ciera d'une iden té visuelle spéci que indispensable à sa visibilité et à sa lisibilité. En résumé, ces principes sont une iden ca on visuelle des liaisons Vélo+ (numéro, le re, couleur…) et sa déclinaison sur plusieurs supports : jalonnement horizontal et ver cal, gamme de mobilier d'agrément et d'aires de services « Sta ons Vélo+ » apportant un complément d'agrément aux cyclistes (totem d'orienta on, espace de repos, sta on de gon age…).

Pour le reste du réseau, il sera nécessaire d'orienter les cyclistes sur les i néraires les mieux adaptés, ce qui pourra amener à jalonner un i néraire cyclable même si celui-ci n'est pas pourvu d'équipements cyclables sur la totalité de son linéaire, mais emprunte des voies dans lesquelles la mixité est assumée comme sa sfaisante pour les cyclistes. Le jalonnement de ces i néraires matérialisera donc la labellisa on de bonne cyclabilité des

Action 35



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 **LE PLAN D'ACTION**

LE RÉSEAU CYCLABLE MAGISTRAL

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

frontière franco- belge

tissu urbain
zone industrielle ou commerciale
espace boisé
cours d'eau ou plan d'eau majeur

autoroute ou voie dénivelée
voirie principale
voie ferrée

sources : Open Street Map 2021, Corine Land Cover 2018

Les 12 liaisons vélo + proposées (230 km) :

- Lille⇨Armentières / Pérenchies
- Lille⇨La Bassée / Annœulin
  - *Une option investirait la rue du Mal Assis.*
- Lille⇨Seclin
- Lille⇨Lesquin
- Lille⇨Villeneuve d'Ascq- 4 Cantons
- Lille⇨Baisieux
- Lille⇨Mons en Bœul⇨Villeneuve d'Ascq
- Lille⇨Tourcoing / Roubaix
- Lille⇨Comines
  - *Une option investirait l'ancienne voie ferrée.*
- Rocade Est et ceinture tourquennoise
  - *Une option investirait la M791.*
- Petite couronne lilloise
- Grande couronne lilloise
  - *Une option investirait l'avenue de Verdun.*

liaison intercommunale / variante
ligne TER, gare, halte

Le réseau vélo + permettra de répondre aux flux métropolitains cyclables les plus structurants, existants ou à venir. Ce réseau magistral nécessairement intercommunal a une vocation métropolitaine et permettra de structurer les liens entre cœurs d'agglomérations et les villes relais.

+ de sécurité **+ de confort**	Améliorer la sécurité réelle et ressentie. Proposer un trajet facile.
+ d'efficacité **+ de lisibilité**	Proposer une vitesse moyenne compétitive et garantie
+ de capacité **+ de visibilité**	Montrer que le vélo est un mode de déplacement sérieux et accessible

L'enjeu est de convaincre ceux qui hésitent encore à faire du vélo par peur de l'accident, en proposant des infrastructures sécurisées.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

voiries empruntées. Concrètement, il s'agira d'adosser à chaque men on d'un panneau de jalonnement rou er le symbole réglementaire d'un cycliste dès lors que l'i néraire jalonné est reconnu adapté à la pra que cyclable sur une infrastructure partagée avec les autres véhicules. Des équipements supplémentaires seront installés pour jalonner les i néraires cyclables préférables aux trajets rou ers d'ores et déjà jalonnés ou empruntant des aménagements sépara fs de type piste cyclable ou voie verte éloignés des routes.

Un réseau points nœuds est un disposi f de jalonnement d'i néraires qui s'appuie sur un concept basique : pour se repérer, il faut suivre les bons numéros grâce à un maillage de « points nœuds» présents à certains croisements. A des ns essen ellement cyclotouris que, mais également dans un enjeu complémentaire de mobilité plus locale, la mise en œuvre d'un réseau points nœuds sur la frange plus rurale du territoire perme ra de connecter la Métropole Européenne de Lille aux territoires voisins chez qui de tels disposi fs de jalonnement sont déjà présents où à l'étude. L'intérêt ne se limite pas à la mise en valeur touris que du patrimoine métropolitain. Ce sera aussi la possibilité d'indiquer sur site la cyclabilité d'une par e du réseau rou er sur laquelle la signalisa on direc onnelle rou ère est moins présente qu'en milieu urbain car moins nécessaire. A ce tre, le réseau points nœuds viendra compléter le disposi f général de jalonnement du réseau cyclable

.

D . Organiser une programmation pluriannuelle des études et opérations à mener

Par délibéra on, en décembre 2016, la Métropole Européenne de Lille s'est engagée pour la première fois dans un plan pluriannuel pour la réalisa on d'infrastructures cyclables plani ant la consécra on de 30M€ pour des études et opéra ons jusqu'en 2020. En décembre 2021, la Métropole Européenne de Lille s'est à nouveau engagée dans une plani ca on des études et opéra ons pour un budget vélo à hauteur de 75M€.

La Métropole Européenne de Lille con nuera à plani er les études et opéra ons d'aménagement cyclable au travers d'une programma on pluriannuelle. Ce e plani ca on sur plusieurs années permet la construc on d'un réseau dans une logique de mise en con nuité de liaisons ce qui induit de gérer le temps d'étude sur des rues, routes et points durs de franchissement. Certains projets peuvent être techniquement complexes à appréhender, s'inscrivant souvent dans une con gura on mul partenariale et réclamant parfois des acquisi ons foncières à négocier. Ce e organisa on pluriannuelle permet également de coordonner les programma ons avec d'autres projets de transport et d'urbanisme notamment.

L'adapta on d'une route ou d'une rue étant rarement réalisée au pro t du seul cycliste, la programma on des aménagements cyclables sur voirie ne pourra être conçue indépendamment de la programma on voirie espace public. Les communes par ciperont à ces programma ons.

LE SAVIEZ VOUS ?

80 % des cyclistes estiment qu'il est important d'être séparé du trafic motorisé

source : Baromètre des villes cyclables, Fédération des Usagers de la Bicyclette 2017

Le schéma directeur cyclable propose la cartographie du réseau intercommunal et Vélo+. Le réseau de proximité n'est pas représenté. Néanmoins, la programma on intègrera naturellement l'étude et la réalisa on des aménagements cyclables en dehors du schéma directeur cyclable.

E . Organiser la cyclabilité des espaces publics et privés

Dans des cadres plus globaux dé nis par ailleurs comme la « ville apaisée », l'aménagement de l'espace public, l'urbanisme et le PLU devront générer des espaces publics et privés également plus favorables aux cyclistes… et qui seront autant de contribu ons à la poli que cyclable métropolitaine et au développement de la pra que. En tant qu'ou l de plani ca on le schéma cyclable perme ra la bonne prise en compte des aménagements à réaliser ou à reprendre dans les documents de plani ca on pour l'aménagement du territoire.

Action 35



Source : Métropole Européenne de Lille

ENJEUX

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre

OBJECTIFS

- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules

ORGANISMES CONCERNÉS

Pilotage : Métropole Européenne de Lille

Partenaires : les communes, ADAV pour l'accompagnement technique, la Région Hauts de France, l'Etat et l'Europe pour le cofinancement, SNCF réseau, Voies Navigables de France, Direction des Infrastructures Routières pour le cofinancement, les associations environnementales et d'usagers, les entreprises.

CALENDRIER

Mise en place en continu :

- Mettre en œuvre les liaisons du réseau intercommunal
- Faire émerger un réseau supra : Vélo+
- Jalonner les itinéraires cyclables et créer un réseau de points nœuds
- Organiser une programmation pluriannuelle des études et opérations à mener
- Organiser la cyclabilité des espaces publics et privés

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

- Budget annuel par habitant pour la réalisa on d'infrastructures cyclables
- Linéaire d'aménagements cyclables réalisés
- Nombre de points durs traités

CHAPITRE 4 : Agir en faveur du transport de marchandises et de la logis que urbaine

La Métropole Européenne de Lille a choisi d'accompagner l'évolu on posi ve des ux journaliers de marchandises à horizon 2035, es mée à 21 millions de tonnes. m à horizon 2035, soit 33 par rapport à 2016, à la condi on d'inscrire l'évolu on du transport de marchandises sur son territoire, selon une trajectoire de transi ons.

Dans la con nuité de la démarche de co construc on engagée en 2020 avec les acteurs locaux d'un plan d'ac on global et cohérent en faveur du transport de marchandises et de la logis que urbaine, la Métropole Européenne de Lille s'engage à créer les condi ons d'un transport de marchandises et d'une logis que urbaine plus raisonnés pour accompagner la transi on écologique et énergé que du territoire notamment pour préserver l'environnement et en même temps, contribuer au d namisme économique et au ra onnement de la métropole.

La d namique engagée avec les acteurs privés et publics, s'accorde sur la nécessité d'une meilleure prise en compte de la mobilité des marchandises sur le territoire. Consciente que le transport de marchandises ne rel ve pas que du secteur privé, la Métropole Européenne de Lille, en tant qu'AOM et à travers ses compétences, a un r le à jouer sur son territoire à la fois d'un point de vue stratégique et opéra onnel.

À travers l'anima on de l'instance de dialogue ini ée en 2020, la Métropole Européenne de Lille a pour ambi on de réunir acteurs publics et professionnels du transport et de la logis que pour favoriser une meilleure coopéra on et le déploiement d'expérimenta ons sur le territoire métropolitain en vue d'inciter à un usage alterna f au mode rou er et favoriser la mul modalité. Pour cela, la Métropole Européenne souhaite préserver les espaces à voca on économique en bord à voie d'eau ainsi que les infrastructures et emprises ferroviaires et ainsi garan r la prise en compte de la mobilité des marchandises sur le territoire.

En n, les évolu ons en cours concernant la logis que urbaine évolu ons des habitudes de consomma ons et également des mod les économiques , invitent la Métropole Européenne de Lille à ac onner l'ensemble des leviers possibles pour une logis que urbaine plus raisonnée : connaissance des pra ques, applica on des r glementa ons, expérimenta ons de solu ons innovantes, organisa on et ges on des ux et du sta onnement.



Axe I CRÉER LES CONDITIONS D'UN TRANSPORT DE MARCHANDISES ET D'UNE LOGISTIQUE URBAINE PLUS RAISONNÉS POUR ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Le transport de marchandises et la logis que représentent un écos st me complexe et en constante évolu on, qui doit répondre à la fois aux intérêts des di érents acteurs privés et publics, aux enjeux mul ples en ma re d'environnement, de santé publique, de qualité de vie et d'a rac vité, de circula on, et au développement de l'a rac vité des centres villes. Cet écos st me, primordial dans le bon fonc onnement de la ville, nécessite une implica on de tous acteurs publics et professionnels impliqués pour une meilleure prise en compte de la mobilité des marchandises sur le territoire métropolitain.

Consciente d'avoir un r le à jouer pour garan r aux usagers et aux entreprises une métropole plus accessible et plus uide, la Métropole Européenne de Lille a ré ac vé une démarche collabora ve et partenariale pour construire un Plan d'Ac ons Marchandises et de logis que urbaine, en 2020, en s'appu ant sur la d namique impulsée d s 2018 avec la mise en place d'un groupe de travail sur la Logis que Urbaine.

La démarche de co construc on a impliqué des acteurs locaux variés et ac fs représentant toutes les face es du transport de marchandises et de la logis que en lien avec le territoire métropolitain : ins tu ons, chargeurs, transporteurs,

La par cipa on tr s ac ve des di érents acteurs impliqués dans ce e démarche a permis de consolider, au l des di érentes étapes, un plan d'ac ons global et cohérent en faveur du transport de marchandises visant à intégrer des ac ons à la fois stratégiques et opéra onnelles à court, mo en et long termes.

E

- ◯ Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- ◉ Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- ◉ Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- ◯ Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

O

- ◯ Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- ◯ Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- ◯ Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- ◯ Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- ◯ Développement des TC et modes actifs
- ◯ Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- ◯ Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- ◉ Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- ◯ Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- ◯ Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- ◯ Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Ac on 36 Animer un groupe de travail dédié transport de marchandises et logis que pour poursuivre la d namique engagée avec les acteurs du territoire

Le dynamisme et la mobilisa on des par cipants lors des ateliers de co-construc on du plan d'ac on marchandises illustrent le souhait des acteurs d'échanger et de construire collec vement des réponses adaptées aux probléma ques rencontrées quo diennement en ma ère de mobilité des marchandises. L'enjeu consiste à pérenniser le travail collec f entamé dans le cadre de l'élabora on du Plan d'ac ons et à proposer un modèle organisa onnel e cace pour construire, dans le temps, une dynamique de travail et renforcer les synergies.

Il s'agit de poursuivre et valoriser la démarche engagée depuis début 2020 avec les acteurs et les professionnels dans le cadre de l'élaboration du plan d'actions, centrée sur l'animation d'un groupe de travail récurrent se réunissant pour rendre concrètes des actions qui favorisent un transport de marchandises et une logistique urbaine, compatibles avec les ambitions environnementales et économiquement viables. Le groupe de travail intègre collectivités et acteurs publics et privés. Au vu de la répartition des compétences, notamment en matière de circulation et de stationnement, il sera intéressant d'y associer les services de l'État et des élus communaux représentatifs de la diversité du territoire et des problématiques marchandises.

Les objectifs de l'instance de gouvernance sont de :

- Faire vivre le transport de marchandises et la logistique urbaine sur le territoire ;
- Créer des groupes de travail thématiques visant à lancer et accompagner le plan d'actions marchandises ;
- Déployer de nouvelles initiatives, actions ou expérimentations de projets innovants ;
- Se réunir de manière régulière pour garantir une dynamique pérenne



Extrait du livret sur les éléments clés du « transport de marchandises et logis que » sur la Métropole Européenne de Lille di usé lors du séminaire organisé le 10 septembre 2021

Source : Métropole Européenne de Lille

LE SAVIEZ VOUS ?

Un premier séminaire pédagogique tenu en septembre 2021 sur le thème du transport de marchandises et de la logistique, a associé élus et techniciens métropolitains ainsi que le collectif d'acteurs privés et publics mobilisés dans le cadre de l'élaboration du plan métropolitain d'actions marchandises.

Des évènements thématiques, d'information et de partage des connaissances et pratiques, pourront être de nouveau organisés par la Métropole Européenne de Lille à l'instar du séminaire « organiser ensemble la logistique urbaine sur le territoire métropolitain tenu en novembre 2018 et de celui dédié au E-commerce en juillet 2019.

E

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

O

- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille

Partenaires : Acteurs privés et publics déjà impliqués dans le cadre du plan d'actions marchandises et nouveaux contributeurs.les entreprises.

C

Mise en place en continu

I ,

- Nombre et fréquence de rencontre du groupe de travail « transport de marchandises et logistique »

Ac on 3 Promouvoir les modes alterna fs et ou une ges on raisonnée des ux et de la logis que

Les collec vités sont donneuses d'ordre pour de nombreuses opéra ons logis ques dans le cadre de marchés de travaux pour leur patrimoine, pour des projets d'aménagement divers et pour leurs marchés de fournitures. Or, un enjeu d'exemplarité émerge en ma ère de commande publique, notamment dans un contexte de restric ons réglementaires de circula on de certains véhicules les plus polluants pour lu er contre la pollu on de l'air dans le cadre de la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions d'ici 2025. Ce e ac on vise donc la promo on d'une ges on raisonnée des ux et de la logis que dans les marchés publics et l'augmenta on du recours aux énergies alterna ves (Gaz Naturel pour Véhicule (GNV), électriques…) et aux modes massi és lors des commandes publiques.

Dans un premier temps, il s'agira pour la Métropole Européenne de Lille d'interroger la pertinence et l'impact de clauses environnementales spécifiques dans ses différentes commandes publiques puis de les mettre en œuvre sur les champs les plus pertinents.

Sont concernés les marchés de fournitures et les marchés de travaux pour lesquels l'intégration de maillons logistiques massifiés peut se faire de plusieurs manières.

1e étape : Lancement d'études de faisabilité concernant la mise en place de maillons massifiés pour l'approvisionnement et les expéditions sur les chantiers.

2e étape : Si les études de faisabilité se révèlent favorables, intégration de clauses (incitatives ou coercitives) de recours aux modes massifiés dans les marchés de travaux.

Enfin, il s'agira de vérifier la possibilité d'intégrer des critères de jugement des offres en faveur des modes massifiés dans les commandes publiques et de faire valoir un droit de préférence en cas d'égalité des prix ou d'équivalence des offres au profit des candidats favorisant l'utilisation de transports massifiés ou de tout mode de transport utilisant des énergies alternatives aux carburants conventionnels.

Dans un second temps, la Métropole Européenne de Lille pourra faire bénéficier de l'expertise acquise sur le sujet aux communes membres ainsi qu'aux autres acteurs publics de son territoire à travers par exemple, la centrale d'achat métropolitaine, et une communication spécifique à destination de ces publics…

LE SAVIEZ VOUS ?

Le Plan National pour des Achats Durables 2021-2025 (PNAD), a pour vocation de fixer des objectifs et d'organiser des actions en faveur de l'achat public socialement et écologiquement responsable ainsi que de fédérer tous les acteurs en charge de l'achat public. La troisième édition du PNAD entend rehausser les ambitions du plan précédent et donner de meilleurs outils aux acheteurs publics.

E

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre

O

- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille

Partenaires : collectivités, communes, collectivités publiques en général

C

Mise en place en continu

I ’

- Nombre et fréquence de rencontre du groupe de travail « transport de marchandises et logistique »

Guide pratique

pour des achats publics durables et climato-responsables

Intégrer un maillon fluvial dans la logistique des appels d'offres de grands chantiers publics

Boîte à outils juridiques



Avec le soutien de :

EY Société d'Avocats — FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT — DAE

Source : VNF - 2019

AXE II ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Sur le territoire métropolitain, le transport rou er de marchandises véhicules u litaires légers et poids lourds représente un ers des émissions de Gaz à E et de Serre GES du secteur des transports contre deux ers au transport de vo ageurs selon le Diagnos c Énergie Émissions des mobilités DEEM réalisé par la Métropole Européenne de Lille.

Pour a eindre les objec fs environnementaux xés dans le plan de mobilité, la Métropole Européenne de Lille a un r le à jouer d'un point de vue opéra onnel en accompagnant les acteurs du territoire vers la transi on énergé que, pour réduire les émissions de gaz à e et de serre et en préservant la popula on de l'exposi on à la pollu on atmosphérique surtout les PM 10, PM 2,5 et par cules tr s nes blac carbon , et ainsi que les Nox Ox des d'azote .

Ce e démarche s'inscrit dans le cadre de l'engagement métropolitain en faveur de l'améliora on de la qualité de l'air, par la mise en uvre d'une Zone à Faibles Émissions d'ici au 1er janvier 2025.

E

- ◯ Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- ◉ Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- ◯ Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- ◯ Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

O

- ◯ Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- ◯ Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- ◯ Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- ◯ Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- ◯ Développement des TC et modes actifs
- ◯ Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- ◯ Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- ◉ Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- ◯ Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- ◯ Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- ◯ Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

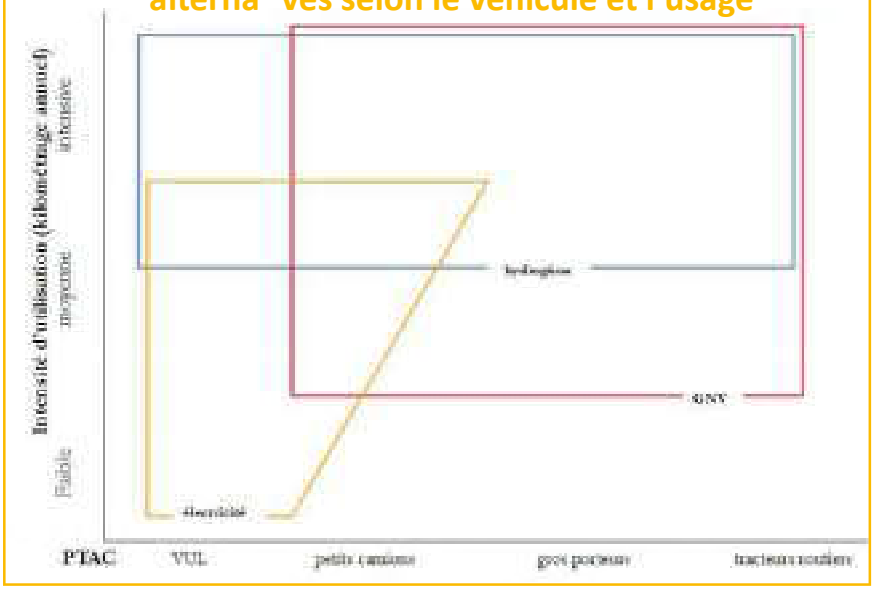
Ac on 38 Développer l'o re de service et la créa on d'un maillage en sta ons d'avitaillement mul énergies, pour accompagner les entreprises ou les clients naux dans leur transi on énergé que

Plusieurs sources d'énergie sont poten ellement valorisables pour le transport de marchandises : le Gaz Naturel Véhicule et l'électricité dès le court terme, l'hydrogène à moyen/long terme.

La créa on d'un maillage en sta ons d'avitaillement pour les véhicules u lisant des énergies alterna ves aux carburants conven onnels facilitera la démarche des professionnels pour s'équiper en véhicules électriques, gaz ou encore hydrogène. L'enjeu consiste à travailler notamment avec les professionnels du transport de marchandises et les opérateurs de sta ons de distribu on de carburants et énergies propres pour iden er le foncier per nent pour l'installa on de sta ons individuelles mul -énergies. Parallèlement, des aides à l'acquisi on de poids lourds roulant au Gaz Naturel Véhicule (GNV) neufs pour des entreprises du territoire peuvent perme re de favoriser l'émergence de l'o re d'avitaillement (développement de nouvelles sta ons).

La première action menée concernera le lancement d'un appel à projets visant à développer l'usage du Gaz Naturel Véhicule sur le territoire métropolitain en accompagnant financièrement les transporteurs locaux pour faire émerger un écosystème favorable au développement de stations d'avitaillement privées sur le territoire. Cet appel à projets d'une durée de 18 mois vise deux objectifs complémentaires : le soutien à l'acquisition de véhicules faiblement émissifs et la création d'un maillage en stations d'avitaillements multi-énergies.

Le domaine de per nence des énergies alterna ves selon le véhicule et l'usage



Source : Rapport mission gouvernementale sur les véhicules utilitaires légers - 2018

LE SAVIEZ VOUS ?

Le recours au gaz naturel pour le transport de marchandises, offre une meilleure qualité du cadre de vie avec la diminution des émissions polluantes en zone urbaine : aucune odeur, aucune fumée et deux fois moins de bruit que les moteurs diesel.

Selon les données de la Base Carbone de l'ADEME, le GNV émet 6% de CO2 en moins que le Diesel, et le bioGNV émet 80% de CO2 en moins que le Diesel.

E

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre

O

- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille

Partenaires : Ports de Lille, GRDF, GRT gaz, Enedis, distributeurs de carburant, SEM Energies Hauts-de-France, Région, Fédérations de transporteurs et transporteurs, opérateurs de stations, collectivités

C

2022/2025

AXE III INCITER À L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS AU MODE ROUTIER

Le transport rou er de marchandises Véhicules U litaires Légers et Poids Lourds représente aujourd'hui 8 des parts modales en tonnes. m, ux internes, d'échange et de transit confondus sur le territoire métropolitain.

Les stratégies métropolitaines visent une forte décarbona on des mobilités à horizon 2035, avec notamment des objec fs ambi eux d'accroissement de 10 à 20 des usages des modes alterna fs à la route concernant les tra cs d'échange de marchandises, et de 20 à 30 pour les tra cs de transit.

Les modes alterna fs au mode rou er cons tuent pour la Métropole Européenne de Lille un enjeu stratégique en termes de mobilité durable de marchandises. Avec la mise en service du Canal Seine Nord Europe, liaison uviale à grand gabarit de 10 ilom tres plani ée pour n 2028, la Métropole Européenne de Lille a un r le à jouer pour qu'une par e des ux de marchandises soit réellement reportée vers les modes ferroviaire et uvial en accompagnant les acteurs économiques et logis ques vers une logique de changement.

E

- ◯ Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- ◉ Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- ◉ Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- ◯ Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

O

- ◯ Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- ◯ Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- ◯ Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- ◯ Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- ◯ Développement des TC et modes actifs
- ◯ Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- ◯ Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- ◉ Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- ◯ Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- ◯ Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- ◯ Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Ac on 3 Conforter, voire développer la logis que urbaine uviale

Il s'agit d'étudier l'opportunité d'u liser la voie uviale pour transporter certains types de déchets (déchets verts ou recyclables) entre les communes d'Allennes-les-Marais, d'Ann ullin, de Bauvin, de Carnin et de Provin et Sequedin, en évaluant les co ts d'exploita on ainsi que les inves ssements nécessaires pour créer une structure bord à canal. Les déchets seraient alors répar s depuis le centre de transfert et de manuten on adossé au Centre de Valorisa on Organique pour ensuite les répar r selon leurs natures entre les di érents équipements de traitement. Dans un second temps, le périmètre d'étude pourra ques onner plus largement les échelles géographiques, les lières (pe ts colis, BTP, etc.), et les choix modaux (ferroviaire et rou er) en lien avec le transport des déchets.

La Métropole Européenne de Lille a mis en œuvre en 2007 une organisation mobilisant le transport fluvial sur la Deûle pour le transit de déchets ménagers entre ses deux centres de valorisation (CVE d'Halluin au Nord et CVO de Sequedin au Sud). Ces deux centres réceptionnent les tournées de collecte des communes qui leurs sont associées et transfèrent ensuite par voie fluviale, après tri, les déchets qui doivent être traités sur l'autre site. Fort de cette expérience, la présente action consiste à identifier des flux complémentaires pour conforter, voire développer de nouvelles solutions de logistique urbaine fluviale.

L'action s'articule autour de deux principales composantes :

- Dans un premier temps, l'analyse de l'opportunité d'un report modal fluvial des flux de cinq communes proches et/ou desservies par la Deûle ;
- Puis, l'élargissement potentiel du périmètre de réflexion pour questionner plus largement le report modal selon différentes échelles géographiques, filières (petits colis, BTP, etc.) et choix modaux (fluvial et ferroviaire mais aussi cyclo-logistique).

LE SAVIEZ VOUS ?

La Métropole Européenne de Lille a mis en place, depuis la mise en service du Centre de Valorisation Organique de Sequedin (CVO) en 2007, un système de transport combiné, couplant du transport fluvial et du transport routier, des déchets ménagers entre le CVO et CVE, contribuant ainsi à améliorer l'empreinte carbone du territoire. 153 375 tonnes ont été transportées par voie fluviale en 2020.



Source : Métropole Européenne de Lille

E

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre

O

- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : VNF, Ports de Lille, communes

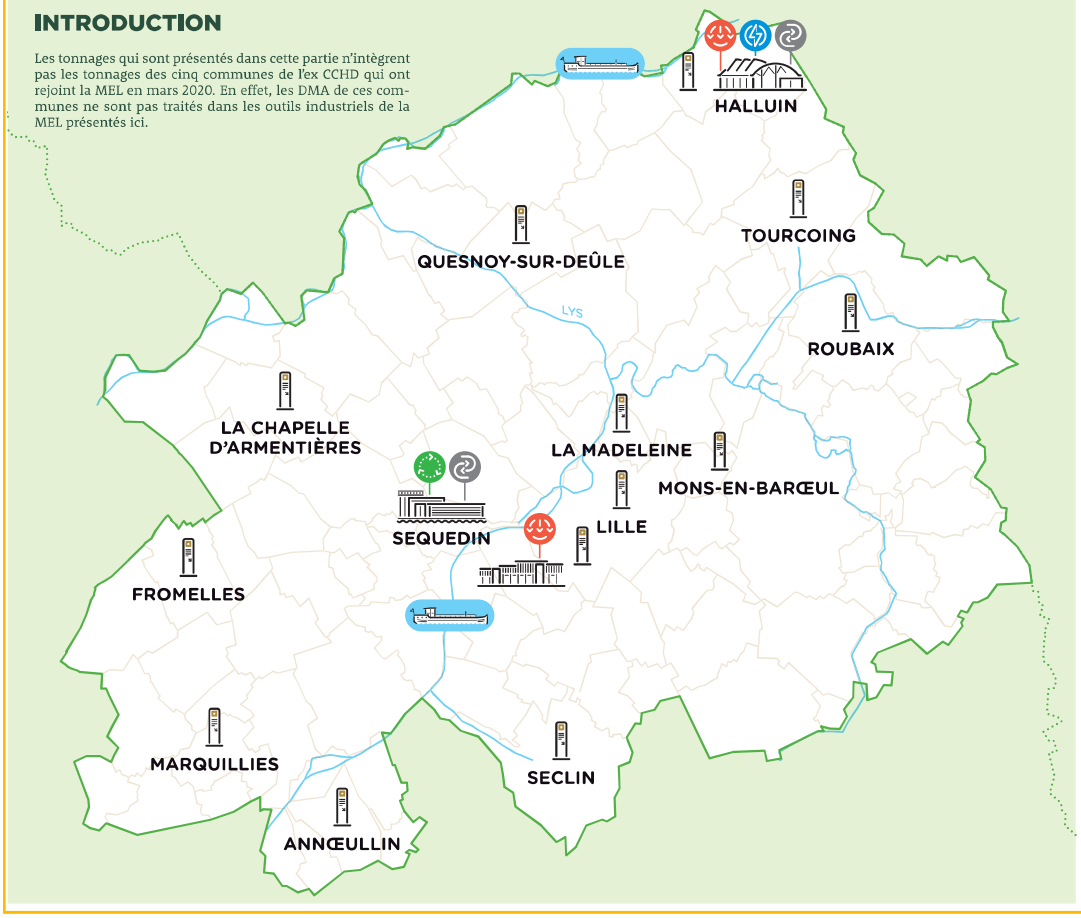
C

2022/2025

Le transport alterna f entre le Centre de Valorisa on Énergé que CVE et le Centre de Valorisa on Organique CVO

INTRODUCTION

Les tonnages qui sont présentés dans cette partie n'intègrent pas les tonnages des cinq communes de l'ex CCHD qui ont rejoint la MEL en mars 2020. En effet, les DMA de ces communes ne sont pas traités dans les outils industriels de la MEL présentés ici.



LES ÉQUIPEMENTS DE TRAITEMENT DES DÉCHETS MÉNAGERS DE LA MEL

- Centre de Valorisation Énergétique (CVE)
- Centre de Valorisation Organique (CVO)
- Centres de tri
- Quais de transfert
- Déchèteries

LE TRANSPORT ALTERNATIF ENTRE LE CVE ET LE CVO

Pour réaliser les transferts des déchets entre le Centre de Valorisation Energétique et le Centre de Valorisation Organique, la MEL a mis en place un transfert par voie fluviale.

CHIFFRES

137 409 tonnes CVO vers CVE
15 966 tonnes CVE vers CVO

3 726 tonnes CVO vers CVE
293 tonnes CVE vers CVO

Par le décret n°2012-189 du 7 février 2012 relatif aux Commissions de Suivi de Site (CSS), il est précisé que le préfet peut créer, autour des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) soumises à autorisation, une commission de suivi de site lorsque les nuisances, dangers et inconvénients présentés par ces installations le justifient. Le décret en précise les modalités de constitution et de fonctionnement. La commission de suivi de site réunit des représentants de l'Etat, des collectivités locales, des riverains, des exploitants et des salariés des ICPE. Elle a vocation à constituer un cadre d'échanges, à suivre l'activité des ICPE concernées et à promouvoir l'information du public. La CSS se réunit une fois par an au CVE et au CVO.

Source : Métropole Européenne de Lille - Rapport sur le service public de prévention et de gestion des déchets - 2020

Ac on 40 Promouvoir la mul modalité, les infrastructures alterna ves à la route existantes ou à venir et les solu ons logis ques op misées

De nombreux acteurs et réseaux sont déjà très ac fs sur le sujet du transport de marchandises et visent à promouvoir les modes alterna fs à la route ou les transports rou ers « propres » à travers des acteurs tels que Voies navigables de France (VNF), Fédéra on Norlin , Fédéra on Na onale des Transports Rou ers (FNTR). Il est proposé de relayer ces o res de services dans une approche spéci quement ciblée sur le territoire métropolitain (séminaires, rencontres, approches spéci ques d'acteurs clés ou de grands comptes mobilisables au tre du développement économique, ré exions sur des modalités d'accompagnement spéci que, …) a n de promouvoir ces solu ons plus e cacement et au plus près des chargeurs, des organisateurs de transport, des opérateurs de transport, des logis ciens… ou de tout autre acteur métropolitain intéressé.

Dans le cadre de cette action, la Métropole Européenne de Lille se positionne en tant que soutien territorial de l'action portée notamment par la Fédération Norlink à l'échelle régionale. Concrètement, cela suppose une participation assidue et active aux différents évènements et réunions organisés dans les différentes instances régionales ou nationales. Plusieurs sujets apparaissent comme stratégiques dans le cadre de la promotion de la multimodalité sur le territoire métropolitain (liste non exhaustive) :

- La valorisation des équipements et des services multimodaux du territoire ;
- La définition d'une stratégie d'aménagement de sites logistiques en lien avec le développement du Canal Seine Nord Europe (CSNE) ;
- Le partage d'information sur les offres de transport combiné en fluvial et en rail-route, ainsi que la formation des étudiants (futurs chargeurs, opérateurs, logisticiens, etc.) ;
- Le financement d'études de faisabilité ou d'opportunité dans l'optique de concrétisations de reports modaux ;
- La mise en œuvre d'aides ou de subventions à la multimodalité ;
- La promotion de la préservation des espaces logistiques et/ ou économiques en bord de voie d'eau et / ou à proximité des infrastructures ferroviaires auprès des communes, des aménageurs.

La Métropole Européenne de Lille s'engage ainsi à poursuivre la valorisation de la multimodalité et des infrastructures alternatives à la route existante à travers sa participation active dans les différentes instances et la promotion auprès des différents acteurs du territoire. En lien avec ses compétences et avec les gestionnaires de réseaux et la Région Hauts de France, la Métropole Européenne de Lille participera et valorisera le développement et la mise en œuvre de systèmes logistiques plus performants (valorisation et participation au projet de canal Seine Nord par exemple).

LE SAVIEZ VOUS ?

Membre de Norlink Ferroviaire (anciennement 2A2F) depuis 2015 et de Norlink Ports depuis 2018, la Métropole Européenne de Lille soutient, aux côtés des acteurs de la Région Hauts-de-France, le développement du fret ferroviaire et fluvial inscrit dans ses documents cadres et la promotion des pratiques de transports plus durables.

E

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre

O

- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : FNTR, VNF, SNCF, Ports de Lille, Opérateurs…

C

en continu

Répar on modale du transport de marchandises à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille en tonnes. m

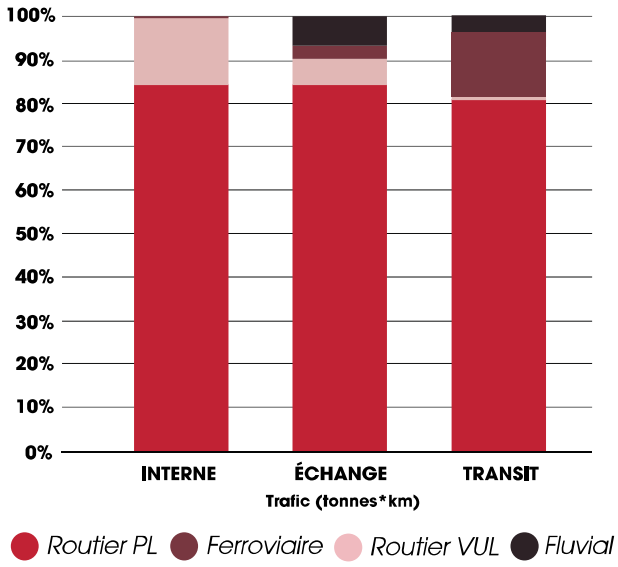
Part du trafic en tonnes-km (2016)

86,7 % Transport routier (PL et VUL)

9,4 % Transport ferroviaire

3,9 % Transport fluvial

Répartition modale du transport de marchandises à l'échelle de la MEL (en tonnes*km)



En interne de la MEL, les flux de marchandises sont réalisés quasiment à 100 % par la route (PL+VUL)

En échange avec la MEL, le mode routier représente 90% des tonnes*km

En transit sur la MEL, le mode routier représente 82% des tonnes*km

Le transport fluvial et le transport ferroviaire, actuellement sollicités pour les trafics d'échanges et de transit (surtout), constituent les alternatives à développer.

Source : Rapport DEEM 2016 (Cerema)

Source : Rapport DEEM 2016 - Cerema

Ac on 41 Iden er des délaissés fonciers aujourd'hui inu lisés à me re à disposi on de porteurs de solu ons de logis ques urbaines dans le cadre d'un Appel à Projets

Après avoir établi un diagnos c des di érentes lières qui composent l'écosystème de la mobilité des « biens » sur le territoire et iden é les besoins fonciers en lien avec les solu ons immobilières spéci ques au sujet du « dernier ilomètre », un inventaire des espaces aujourd'hui délaissés ou non u lisés et poten ellement valorisables pour de la logis que sera à produire. À par r de celui-ci, un appel à projets à des na on d'acteurs portant des projets en la ma ère sera mis en uvre à compter du premier semestre 2023.

Plusieurs études seront menées en amont du lancement de l'appel à projet afin de définir finement les contours de la stratégie à mettre en place :

- Établir un diagnostic des différentes filières logistiques qui composent l'écosystème de la « mobilité des biens » sur le territoire et y associer des besoins fonciers actuels et à moyen terme (typologie, taille, fonction, etc.).
- Pour chaque filière considérée, établir une hiérarchisation des besoins logistiques en fonction du maillon de la chaîne considérée : centres urbains, quartiers et bâtiments, et formaliser un schéma de maillage logistique métropolitain à court et moyen terme, en identifiant notamment pour chacun des niveaux les zones à enjeux.
- Identifier les fonciers répondant aux critères définis dans la stratégie.

En amont de la phase d'identification des fonciers, il s'agit de définir la stratégie retenue pour l'appel à projets (investisseurs, exploitants etc..) afin notamment de faciliter la recherche des fonciers disponibles par la suite (uniquement foncier appartenant à la collectivité ou intégration de fonciers privés par exemple) pour développer des solutions de logistiques innovantes de proximité.

E

- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

O

- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine

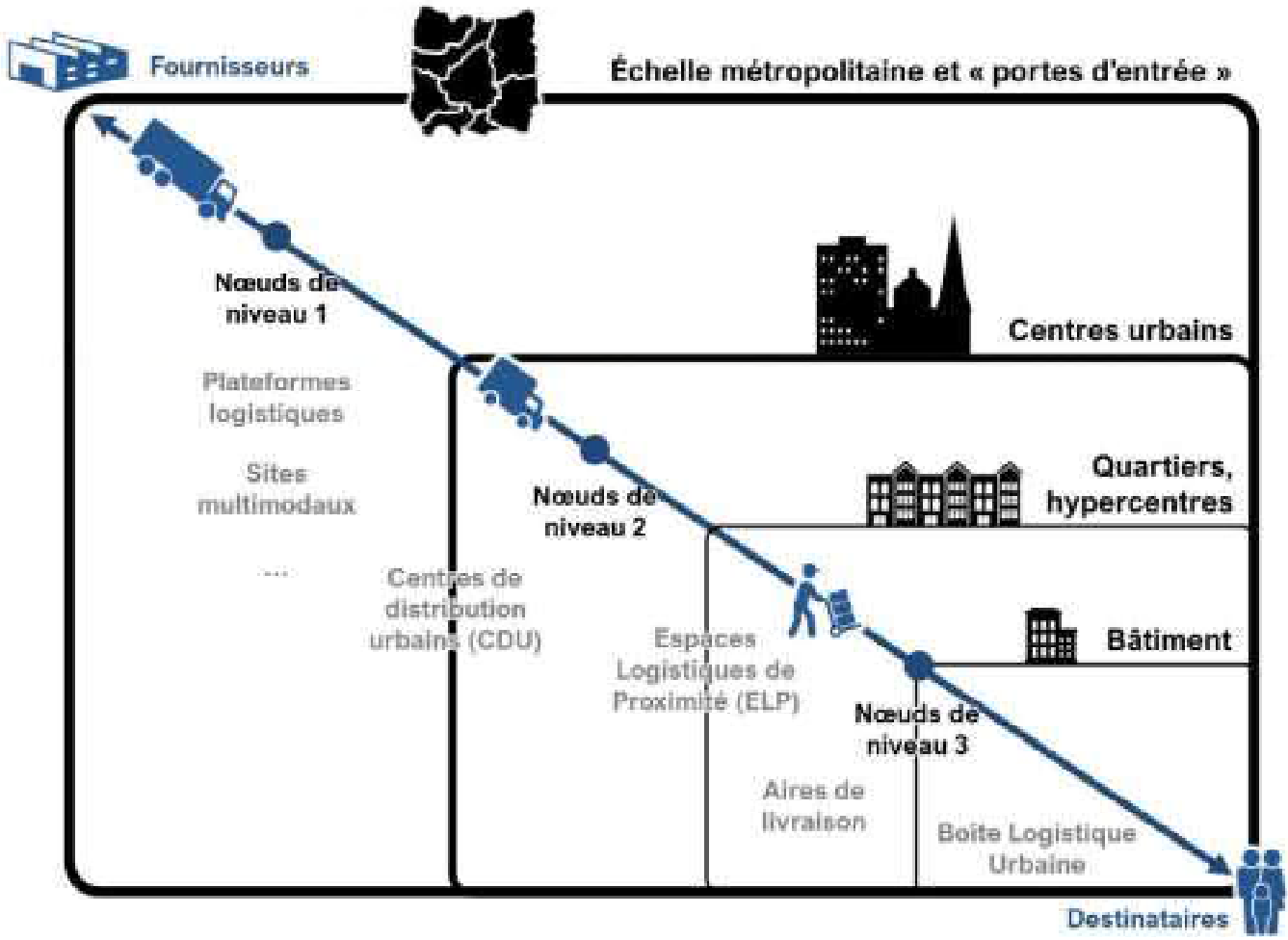
O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, ADULM, aménageurs, promoteurs et professionnels du transport et de la mobilité professionnelles

C

2022/2025

T pologie de l'immobilier logis que



Source : Interface Transport

AXE IV GÉRER AUTREMENT LES FLUX DE MARCHANDISES

La mul plica on des ux de livraison a un impact sur l'accessibilité de la métropole et il est nécessaire de gagner en uidité sur les ques ons de circula on a n de garan r aux usagers et aux entreprises, une métropole plus accessible et plus uide. Une meilleure prise en compte de la mobilité des marchandises sur le territoire métropolitain implique notamment de privilégier une vision transversale pour éviter un cloisonnement des enjeux, de ne pas considérer ce e théma que uniquement sous l'angle des nuisances et d'aborder en même temps la ques on de la mobilité des personnes et des marchandises dans la mesure où les mêmes infrastructures sont souvent partagées.

La démarche ini ée en 2018 par la Métropole Européenne de Lille, avec la mise en place d'un groupe de travail sur la Logis que Urbaine, a permis d'iden er les leviers pour organiser une logis que urbaine innovante et durable sur le territoire et de partager des éléments de connaissance par le biais de deux séminaires organisés en 2018 et 201 sur les th mes de la logis que urbaine et du E commerce.

La démarche engagée en 2020 avec les acteurs du territoire pour construire un plan d'ac ons durable en ma re de transport de marchandises et de logis que urbaine a pu con rmer la nécessité, compte tenu de l'évolu on des ux de livraisons liée en par e au développement du e commerce, d'améliorer les connaissances sur les ux générés par le transport de marchandises et de lancer des expérimenta ons sur le territoire en étant à l'écoute des professionnels logis ciens, transporteurs, etc. .

E

- ◯ Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- ◉ Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- ◉ Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- ◯ Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

O

- ◯ Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- ◯ Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- ◯ Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- ◯ Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- ◯ Développement des TC et modes actifs
- ◯ Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- ◯ Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- ◉ Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- ◯ Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- ◯ Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- ◯ Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Ac on 42 Organiser et réguler le sta onnement des poids lourds dans les parcs d'ac vités

Une étude conduite en 2020 sur 6 parcs d'ac vités représenta fs de la diversité des territoires métropolitains (Centre Régional de Transport de Lesquin, Centre Interna onal de Transport de Roncq, la Houssoye, Moulin-Lamblin, les Peupliers et la Pilaterie) a con rmé que sur certains secteurs, des probléma ques liées au sta onnement des Poids- Lourds étaient présentes, notamment du fait de véhicules en transit. Il est proposé de compléter ce e première démarche a n d'évaluer les secteurs en tension et de préciser la demande à sa sfaire pour me re en uvre une o re de sta onnement adaptée dans les parcs concernés.

Dans le cadre de la démarche de concertation lancée par la Métropole Européenne de Lille en 2020, les professionnels du transport de marchandises ont rappelé que le principal problème rencontré reste le stationnement des Poids-Lourds en transit, confirmant les conclusions d'une étude menée en 2020 par la métropole qui pointe le manque d'offre de stationnement sur l'ensemble du territoire. Les tensions liées au stationnement des Poids-Lourds desservant les zones d'activités apparaissent quant à elles plus localisées et ponctuelles et requièrent une réponse adaptée pour chaque parc.

La présente action doit permettre de définir une stratégie en matière de stationnement des Poids-Lourds, en consolidant le diagnostic de l'analyse de l'offre et de la demande en stationnement puis en dimensionnant des solutions qui permettront de résoudre les problématiques rencontrées (conflits d'usage, sécurité, propreté, etc.).

L'action s'appuiera sur l'actualisation du diagnostic territorial sur le stationnement Poids-Lourds, la réalisation d'un benchmark inspirant (réponses déployées dans d'autres contextes, modes de gestion et modèles économiques des aires de stationnement) et la définition d'une stratégie d'aménagement.

LE SAVIEZ VOUS ?

Selon une étude publiée en 2019 par la Commission européenne, il manquerait 100 000 places de parkings destinés aux poids lourds en Europe. La demande totale est estimée à 400 000 places chaque nuit. La sécurité est le principal problème rencontré par les routiers. (Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks, February 2019)

E

- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

O

- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille

Partenaires : CCI, communes des parcs d'activités concernés, gestionnaires zones d'activités, fédérations professionnelles, associations d'entreprises ou entreprises, forces de l'ordre (police municipale, préfecture, etc.).

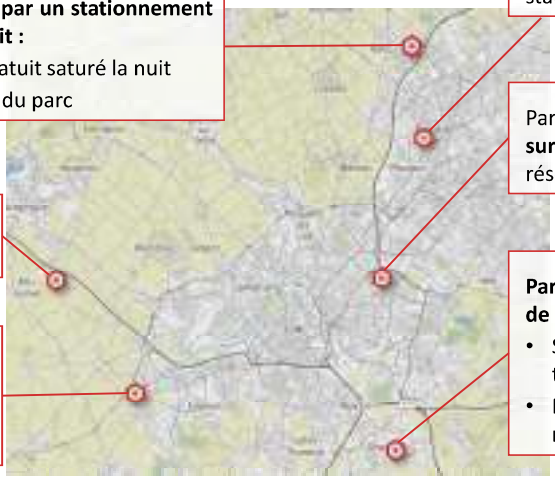
C

en continu

S nth se de l'étude sur le sta onnement des 6 parcs d'ac vités étudiés en 2020 sur le territoire métropolitain

3 situations selon les parcs étudiés :

- **Parcs fortement impactés par le stationnement de poids lourds en transit :** CIT, CRT et, dans une moindre mesure, La Houssoye
- **Parcs avec des problématiques locales de stationnement engendrées par des entreprises du parc :** La Pilaterie, Moulin Lamblin
- **Parcs sans problématique majeure** : Les Peupliers



Les Peupliers

Pas de problématique particulière concernant le stationnement poids lourds : les entreprises stationnent les poids lourds sur leur parcelle

CIT

Parc fortement impacté par un stationnement de poids lourds en transit :

- Parking poids lourd gratuit saturé la nuit
- Débord sur les voiries du parc

La Pilaterie

Par le passé, **problématiques de stationnement sur trottoir liée à une entreprise du parc**, résolue par la pose de potelets

La Houssoye

Stationnement de poids lourds sur des places voitures et des trottoirs

CRT

Parc fortement impacté par un stationnement de poids lourds en transit :

- Stationnement illicite sur voirie non adapté et trottoirs
- Pas d'offre de stationnement adaptée pour répondre à la demande sur le parc

Moulin Lamblin

Par le passé, **problématique de stationnement sur trottoir liée à une entreprise du parc**, résolue par un élargissement de voirie

Source : Métropole Européenne de Lille - 2020

Ac on 43 Promouvoir et expérimenter une logis que urbaine innovante et raisonnée

Il est proposé de valoriser l'Appel à Manifesta on d'Intérêt « Objec f centralité » à des na on des communes, qui se concentre sur des secteurs urbains mul fonc onnels sur lesquels les livraisons sont un enjeu important, en proposant aux communes retenues de promouvoir des expérimenta ons et projets spéci ques à la théma que du « dernier ilomètre ». Il s'agit de favoriser une mobilité décartonnée et op misée concernant les circula ons et livraisons de marchandises en ville à travers le pouvoir de police de circula on et de sta onnement et des ac ons très spéci ques à chaque contexte local : réglementa ons en ma ère de circula on et de livraisons, expérimenta on de solu ons innovantes (vélos cargos, mutualisa ons d'espaces, o res de services dédiées, etc.).

La Métropole Européenne de Lille souhaite initier un nouveau cadre partenarial pour accompagner les projets communaux de soutien à l'économie de proximité, avec l'ambition de maintenir et de développer une offre de biens et de services en proximité des habitants au cœur de centralités consolidées et resserrées. Dans ce cadre, elle s'appuie notamment sur une Charte métropolitaine qui pose des principes que les partenaires et communes signataires s'engageront à respecter, mais également sur un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) où 4 axes thématiques sont identifiées en lien avec le développement économique et commercial : le développement de la mobilité, la mise en valeur des formes urbaines et de l'espace public, et le renforcement de l'attractivité et la promotion d'une diversité de services. L'objectif de la présente action consiste à intégrer à cet AMI une composante logistique afin d'identifier des projets communaux qui pourraient être déployés. Les réponses apportées sur la thématique logistique et transport de marchandises pourraient revêtir différentes formes, par exemple (liste non exhaustive) :

- Expérimenter les livraisons en horaires décalés, en préservant l'environnement et la tranquillité des riverains
- Proposer de nouveaux services à destination des commerçants (consignes, stocks déportés, collecte des déchets, etc.)
- Améliorer l'usage des aires de livraison
- Etc.

LE SAVIEZ VOUS ?

En 2020 la Région Île-de-France a lancé un appel à manifestation d'intérêt « Accompagnement des Territoires » pour inciter les acteurs publics et privés à se concerter pour aboutir à des projets concrets de logistique urbaine.

43 dossiers de candidatures ont été déposés. Les projets portent sur l'usage de la voie fluviale, l'analyse des données de marchandise, la mutualisation des flux ou encore les livraisons par mode doux et le soutien aux circuits courts.

22 projets ont été retenus, donnant lieu à l'attribution de 41 subventions pour un montant total de 7,7 millions d'euros.

E

- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

O

- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, acteurs du dernier km, commerçants, etc

C

en continu

Mouvement de marchandises des établissements économiques sur le territoire métropolitain

Près de **140 000 activités économiques** génératrices de flux à l'échelle de la MEL, en majorité des **établissements tertiaires (74%).**

587 000 mouvements de marchandises générés par semaine à l'échelle de la MEL, dont 45 % pour Lille et sa périphérie, 30 % pour Roubaix-Tourcoing et leur périphérie, et 30 % pour le reste de la Métropole.

57 % des mouvements réalisés en VUL (<3.5 t)

Source : Diagnostic des flux de transport de marchandises sur le territoire métropolitain – Cerema – Novembre 2017

Source : Plan d'actions « transports de marchandises et logistiques urbaines » - Interface Transport/MEL - 2021

Ac on 44 Améliorer la lisibilité et la cohérence des réglementa ons en ma re de circula on de marchandises en travaillant avec les di érents acteurs concernés

Plusieurs sujets nécessitent une mobilisa on pour une meilleure compréhension et cohérence des réglementa ons concernant le transport de marchandises : la circula on des Poids-Lourds, le transport de ma ères dangereuses et les i néraires de convois excep onnels. L'objec f est de perme re une meilleure lisibilité et un accès améliorés aux arrêtés de circula on du territoire. Dans certains secteurs du territoire présentant des enjeux par culiers comme celui des champs captants, le périmètre de Zone à Faibles Émissions (ZFE), ou encore les tra cs de transit transfrontaliers, des ac ons dédiées seront développées ou poursuivies à la fois pour mieux comprendre et appréhender les pra ques et pour faire évoluer les réglementa ons et leur applica on vers une harmonisa on et une meilleure coordina on sur des compétences partagées entre la Métropole Européenne de Lille, les communes et l'État à travers leurs pouvoirs de police de la circula on.

Les réglementations marchandises locales constituent souvent une mosaïque hétérogène. Or, elles représentent à la fois un levier essentiel de la politique de mobilité des marchandises et un outil de performance du système de distribution urbaine. Les différents arrêtés sur les communes de la Métropole Européenne de Lille et les plans de circulations sont aujourd'hui jugés complexes et peu lisibles par les professionnels de la livraison qui pratiquent le territoire. La présente action doit permettre de concourir à l'amélioration de la lisibilité des réglementations et la cohérence de celles-ci sur l'ensemble du territoire métropolitain. Pour se faire et mettre en œuvre cette action, la Métropole Européenne de Lille œuvrera pour :

- Adapter, rendre lisible et compréhensible la réglementation marchandises à l'échelle intercommunale en lien avec les arrêtés de circulation et le stationnement. Communiquer le cas échéant sur les événements perturbants susceptibles de modifier les conditions de circulation (travaux, …) ;
- Améliorer et sécuriser la circulation des Poids-Lourds, et en particulier le transport des matières dangereuses dans le secteur des champs captants en engageant une réflexion avec les acteurs et territoires concernés.
- Renforcer la cohérence des réglementations du secteur central de l'agglomération, notamment en lien avec la zone à faibles émissions (ZFE) qui sera mise en place d'ici fin 2024 selon les modalités en cours de définition.

LE SAVIEZ VOUS ?

Initiée par l'ADEME en 2019, la FabLog stimule et facilite l'innovation dans le domaine de la logistique par la construction de ressources ouvertes (communs) pour permettre aux acteurs de faire face aux défis environnementaux et technologiques de demain. Parmi les cinq communautés actives au sein de la FabLog, la communauté « Territoires », pilotée par la région Île-de-France et Open Data France, a pour objectif de renforcer la collaboration public-privé, notamment par la standardisation et la digitalisation des arrêtés de circulation et des aires de livraisons.

E

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

O

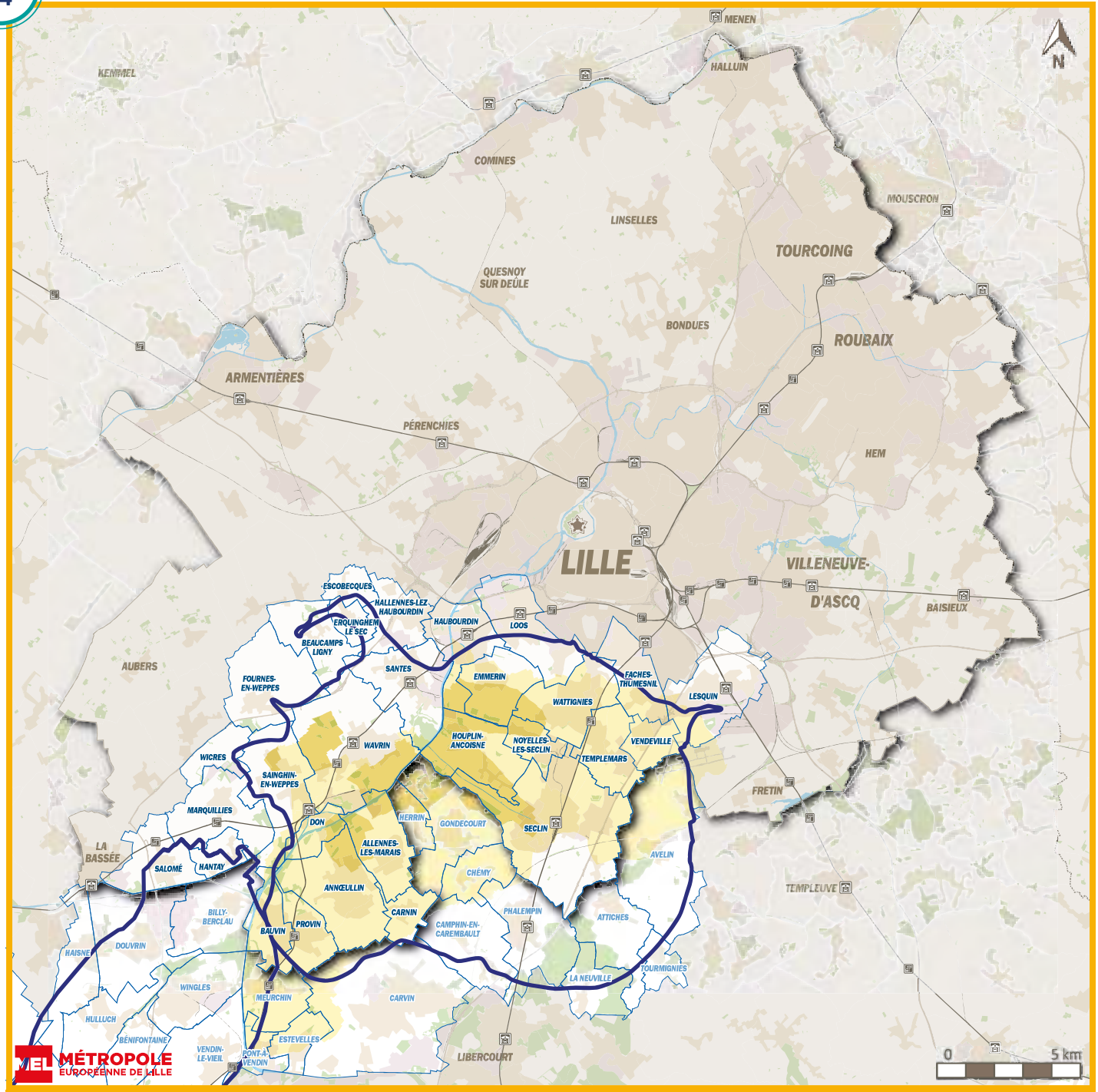
- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, États, Polices municipales, Fédérations de transporteurs (FNTR…), transporteurs, associations de commerçants, chambres consulaires, riverains…

C

En continu



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035 **LE PLAN D'ACTION**

PROTECTION DES CHAMPS CAPTANTS
PÉRIMÈTRES ET CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES

Les champs captants du Sud de Lille sont une ressource irremplaçable et ont une importance stratégique pour l'alimentation en eau de la Métropole. Ils fournissent plus de 40% de l'eau potable distribuée mais ne disposent cependant que d'une très faible protection géologique.

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

- frontière franco- belge
- tissu urbain
- zone industrielle ou commerciale
- espace boisé
- cours d'eau ou plan d'eau majeur
- autoroute ou voie dénivelée
- voie ferrée

sources : Open Street Map 2021, Corine Land Cover 2018

- périmètre d' Aire d'Alimentation des Captages (AAC)
- périmètre de protection rapprochée des champs captants ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- zone de protection pour des vulnérabilités de niveau faible à forte inscrite au Projet d'Intérêt Général (PIG)
- commune « gardienne de l'eau »

2 périmètres d'Aire d'Alimentation des Captages traversent le territoire de la Métropole Européenne de Lille. 29 communes de la métropole sont concernées.

Afin de préserver la ressource en eau de son territoire, la Métropole Européenne de Lille à traduit le principe de protection des champs captants sur la cartographie générale du Plan Locale d'Ubanisme (PLU).

Ainsi, les dispositions réglementaires des DUP et du PIG sont applicables dans les secteurs des champs captants repérés au plan et opposables à tous travaux, constructions ou installations soumis ou non à autorisations d'urbanisme.

Face à la nécessité de renoncer à toute extension urbaine, ces communes «gardiennes de l'eau» sont soutenues par la Métropole Européenne de Lille pour inventer de nouvelles façons de permettre le logement, l'activité économique, l'agriculture, les services mais aussi les déplacements sur ce territoire.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

illustration cartographique du Plan de Mobilité
réalisation : service études et plans de déplacement, direction mobilité, Métropole Européenne de Lille, mars 2022

Ac on 45 Anal ser les pra ques de livraisons en lien avec le E commerce pour sensibiliser et orienter les acteurs vers des pra ques plus vertueuses

Le secteur du E-commerce s'est fortement développé ces dernières années avec une accéléra on encore plus notable depuis le début de la crise sanitaire en 2020. Dans le cadre de la démarche collabora ve et partenariale ini ée en 2020 par la Métropole Européenne de Lille pour construire un Plan d'Ac ons Marchandises, le travail engagé sur la théma que « ges on des ux de marchandises » a permis de retenir une ac on spéci que sur l'améliora on de la connaissance en ma ère de E-commerce. Améliorer les connaissances sur les ux générés par le transport de marchandises était déjà un des leviers iden és pour organiser une logis que urbaine innovante et durable sur le territoire par le groupe de travail partenarial sur la logis que urbaine mis en place par la Métropole Européenne de Lille en 2018.

Le projet e-comMEL vise à développer la connaissance du E-commerce sur le territoire métropolitain gr ce à une étude de terrain pour analyser le secteur du commerce en ligne, les consommateurs et les professionnels qui par cipent à son essor. Il s'agit de comprendre, caractériser et mesurer les évolu ons et les impacts du E-commerce pour en dégager des pistes de solu ons et d'ac ons. Les analyses conduites perme ront d'élaborer des premières pistes d'ac ons à me re uvre dans le cadre d'échanges avec un comité de suivi dédié composé d'experts des sujets de mobilité et d'urbanisme.

Le développement fulgurant de l'économie à la demande impacte fortement les villes, les exposant notamment à une densification de la circulation et à des conflits pour l'utilisation de l'espace public dans un contexte où la qualité de l'air se dégrade. Poussé par l'évolution constante des nouvelles technologies, le marché du E-commerce n'a cessé de progresser depuis quelques années en France, générant de nouveaux modes de consommation qui ont eu pour effet d'accroître de manière significative les livraisons. Le phénomène de multiplication des flux de livraison en véhicules utilitaires légers (VUL), en lien notamment avec le développement du E-commerce, a été observé par l'enquête circulation par caméras LAPI réalisée au printemps 2018 par la DREAL Hauts-de-France sur les entrées du territoire métropolitain.

Il n'y a pas d'équivalent à l'enquête ménages déplacements (EMD) pour réaliser un diagnostic sur la mobilité des marchandises, et les outils de diagnostic du transport de marchandises sont indispensables, notamment pour étudier les flux liés au E-commerce. L'étude vise à acquérir une connaissance concrète de ces flux ainsi que leur part dans les flux urbains de marchandises sur le territoire.

Dans un premier temps, l'action consiste à étudier les achats e-commerce effectués par les ménages métropolitains et les impacts sur leur mobilité afin d'identifier notamment :

- le type de marchandises acheté,
- la fréquence des approvisionnements,
- les modes de récupération des achats (livraison à domicile, livraison hors domicile ou drive),
- ...

L'étude s'intéressera dans un second temps aux acteurs territoriaux du E-commerce qui génèrent les flux de marchandises. Une enquête auprès de ces acteurs et son analyse permettront de réaliser :

- un diagnostic concret de l'impact du E-commerce en tenant compte des spécificités de ce secteur,
- une cartographie des acteurs du E-commerce,

LE SAVIEZ VOUS ?

Les délais de livraison toujours plus courts rendent plus difficile le chargement complet des véhicules et l'optimisation des tournées de livraison, ce qui pèse sur les coûts et augmente les nuisances telles que les embouteillages, le bruit et la pollution. Cela entraîne également une augmentation de la fréquence des livraisons et une hausse de la demande globale de transport. Autant de raisons d'encourager les consommateurs à opter pour des délais d'attente plus longs lorsque cela est possible. (Source : Les mobilités du E-commerce, quels impacts sur la ville ? Welcome to logistics city N°1. 2020-2021).

80% des acheteurs en ligne ne sont pas conscients du fait que la livraison rapide a un impact plus négatif sur l'environnement que la livraison standard plus lente et 32% pensent même que la livraison lente est plus négative que la livraison rapide (B2C Europe (2018). Green & Social Delivery Report. The Future of Ecommerce Lies in its Sustainability and Sociality)

- une première proposition de pistes d'actions « pour sensibiliser et orienter les acteurs vers des pratiques plus vertueuses ».

Ces éléments de connaissance permettront de formaliser des pistes d'actions qui seront débattues dans un comité de suivi dédié à l'étude sous l'angle de leur opportunité, de leur faisabilité et de leur pertinence économique en lien avec le tissu économique métropolitain. En effet, le transport de marchandises et la logistique urbaine, contrairement au transport de voyageurs, présente une très forte dépendance au secteur privé, son écosystème local, régional et mondial, et à ses acteurs spécifiques. Une des questions centrales sera notamment la capacité de la Métropole Européenne de Lille à pouvoir conduire des actions ou accompagner le secteur privé ou ses habitants dans celles-ci. D'autre part, et en parallèle, ces actions seront évaluées au regard des impacts environnementaux et externalités positives ou négatives qu'elles pourraient générer sur le territoire.



AAP E-COMMIT

Source : ADEME

E

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

O

- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine

O

Pilotage : Métropole Européenne de Lille

Partenaires : Toutes les communes potentiellement intéressées et comité de suivi spécifique regroupant des experts locaux de la logistique, de la mobilité et de l'aménagement du territoire

C

CHAPITRE 5 : Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du Plan de mobilité

La mise en œuvre du Plan De Mobilité s'inscrit dans un temps long. À ce titre, il est nécessaire de le faire vivre à différentes temporalités et à de multiples échelles, métropolitaine, ainsi que infra et supra-métropolitaines.

Il s'agit pour la Métropole Européenne de Lille d'animer au long cours, la mise en œuvre du Plan De Mobilité en rendant compte de son avancée par le biais d'une instance métropolitaine de suivi, et également d'être acteur aux échelles élargies transfrontalière et des bassins de mobilité régionaux. Cette instance essentielle d'observation et de suivi de la politique de mobilité métropolitaine, permettra de partager largement les conditions de réussite des actions du Plan de Mobilité et les expériences innovantes testées, pour amener chacun à agir et faire évoluer les mobilités métropolitaines vers des mobilités moins émissives en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques.

La Métropole Européenne de Lille se laisse également la possibilité d'innover au cours de la mise en œuvre du projet de mobilité, en s'inspirant de propositions issues de phases de concertations réalisées, notamment en faveur du changement de comportements de mobilité, ainsi qu'en s'appuyant sur les démarches de design des politiques publiques portées par l'institution. Après une phase de conception participative, l'évaluation des actions expérimentées permettra, le cas échéant d'une évaluation positive, d'envisager leur déploiement plus large.

La connaissance des pratiques de mobilité des métropolitains et leurs évolutions constituent également un socle indispensable à conforter et mobiliser pour piloter la mise en œuvre du Plan De Mobilité tout comme l'utilisation d'indicateurs choisis pour objectiver la réalisation des différentes actions présentes dans ce Plan de Mobilité.



AXE I UNE GOUVERNANCE MÉTROPOLITAINE POUR SUIVRE LES MISES EN ŒUVRE ET PARTAGER LES EXPÉRIENCES INNOVANTES

Aussi essentielle que la mise en œuvre du plan d'action, l'animation de la politique de mobilité métropolitaine représente une condition de réussite dans l'atteinte des objectifs de mobilité que la Métropole Européenne de Lille a identifiés. Le gap à franchir en matière d'évolutions de comportements de mobilité vers des pratiques, quotidiennes et renforcées, des transports collectifs, du covoiturage et des modes actifs, est majeur et suppose une mobilisation de tous : usagers du territoire comme institutions publiques et acteurs privés.

À l'action, s'adjoint l'animation. La Métropole Européenne de Lille se doit de prendre le temps de rendre compte des actions réalisées dans le cadre de la politique de mobilité sur son territoire et de discuter avec les partenaires impliqués et les usagers. L'objectif est de faire vivre la politique de mobilité métropolitaine, à travers des démarches d'informations et de communication et également, à travers des instances susceptibles de réfléchir à des impulsions nécessaires pour l'accomplissement des projets voire des évolutions éventuelles à adopter. Maintenir l'objectif commun d'atteinte de pratiques de mobilités décarbonées généralisées, représente un investissement au long court.

La gouvernance métropolitaine autour de la mise en œuvre du Plan de Mobilité proposée, vise à créer et maintenir une dynamique d'acteurs fédérés autour de la concrétisation de mobilités raisonnées : institutionnels, autorités organisatrices de la mobilité, entreprises, usagers. La mise en œuvre du Plan de Mobilité doit également pouvoir assurer un partage d'expériences innovantes et s'en enrichir, amenant chaque acteur à agir et transformer les mobilités sur le territoire métropolitain. Les démarches invitant la Métropole Européenne de Lille, à innover au cours de la mise en œuvre du Plan de Mobilité seront investiguées.

Pour alimenter l'animation de la mise en œuvre du Plan de Mobilité, permettre de vérifier l'atteinte des objectifs fixés, et ainsi contribuer à l'évaluation de la politique de mobilité mise en œuvre, la Métropole Européenne de Lille s'engage à observer et connaitre les pratiques de mobilités.

ENJEUX VISÉS DANS CET AXE

- [x] Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- [x] Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- [x] Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- [ ] Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

OBJECTIFS VISÉS DANS CET AXE

- [x] Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- [x] Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- [x] Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- [x] Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- [x] Développement des TC et modes actifs
- [x] Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- [ ] Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- [x] Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- [ ] Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- [ ] Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- [ ] Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Action 46 Animer une instance métropolitaine de suivi de la mise en œuvre du PDM

Agir en faveur d'une mobilité durable doit se concrétiser dès à présent et s'inscrire également sur le long terme, eu égard à la dimension des projets infrastructurels de transports et à l'inertie des comportements de mobilité face aux évolutions demandées. Le temps de l'action collective s'inscrit nécessairement dans la durée. Par conséquent, rendre compte des réalisations, des modifications ou encore des évolutions des projets de mobilité, s'avère nécessaire pour maintenir l'objectif commun et poursuivre la dynamique fédératrice amenant chacun à agir et transformer les mobilités sur le territoire métropolitain. Plusieurs instances d'animation de la politique de mobilité métropolitaine seront mobilisées pour faire vivre la politique au long court avec les acteurs de la mobilité et les 95 communes de la Métropole Européenne de Lille. Le suivi et l'animation du projet global de mobilité par la Métropole Européenne de Lille, est essentiel afin de vérifier l'avancement des actions, les réorienter si besoin tout en adaptant l'action publique aux futures évolutions sociétales et aux contextes économiques et environnementaux qui prendront corps d'ici à 2035.

A . Animer une instance métropolitaine de suivi de la mise en œuvre

L'avancement de la mise en œuvre de la politique de mobilité sur le territoire métropolitain sera, *a minima,* semestriellement partagé entre les différentes parties prenantes agissant sur le territoire. Une instance dédiée, réunissant les acteurs mobilisés à l'occasion de l'élaboration du Plan de mobilité 2035 (Autorités organisatrices des mobilités, État, gestionnaires d'infrastructures routières de transports et opérateurs de transports, etc.), visera à faire vivre la politique de mobilité métropolitaine : informer de l'avancement des projets de mobilité déployés sur le territoire métropolitain ; mettre en regard les pratiques de mobilité associées ; débattre et réorienter l'action publique, la faire converger en fonction des maitrises d'ouvrage pour gagner en efficience. Ce lieu d'échanges privilégiera le partage et les retours d'expériences exemplaires menées sur le territoire métropolitain. Cette instance a également vocation à préparer l'évaluation du Plan de Mobilité à 5 ans.

B . Faire vivre le Plan de mobilité à des échelles territoriales infra métropolitaines

Outre l'instance de suivi de la mise en œuvre de la politique de mobilité, une démarche d'animation territoriale de la politique de mobilité métropolitaine à l'échelle des territoires de gouvernance de la Métropole Européenne de Lille, sera initiée. Alimentée grâce à la mobilisation de données et de projets de mobilité adaptés à l'échelle micro-territoriale, cette démarche d'animation territoriale ou Micro-Plan de Mobilité, vise à décliner aux échelles territoriales plus fines que le ressort territorial métropolitain, la politique de mobilité métropolitaine. La démarche des Micro-Plan de Mobilité s'inscrira au sein de la démarche de gouvernance territoriale de la Métropole Européenne de Lille. Elle veillera à informer de l'avancement des projets de mobilité aux communes, et coproduire l'action commune à mener entre la Métropole Européenne de Lille et les 95 communes, sur les champs de compétences de chacune, pour fédérer et emporter une dynamique d'action publique en faveur d'une mobilité plus durable des métropolitains, usagers du territoire et des marchandises.

Enjeux

- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

Objectifs

- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille, Etat

Partenaires : communes, Etat, Région Hauts de France, Conseil Départemental du Nord, Autorités Organisatrices des Mobilités, opérateurs de transports…

Calendrier

Mise en place en continu :

- Animer une instance métropolitaine de suivi de la mise en œuvre
- Faire vivre le Plan de mobilité à des échelles territoriales infra métropolitaines

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre de réunions du comité de suivi de la mise en œuvre du Plan de mobilité 2035
- Nombre de réunions dans le cadre des démarches micro-PDM

Action 47 Etre acteur de la mobilité à l'échelle de différents bassins de mobilité

Spécificité rarissime à l'échelle nationale, la Métropole Européenne de Lille est non seulement à la fois un territoire pesant démographiquement et économiquement à l'échelle de la Région Hauts-de-France, et également, un territoire transfrontalier avec la Belgique. L'activité humaine du territoire génère des besoins de mobilité de personnes et de marchandises quotidiennement réalisés à des échelles territoriales qui dépassent le périmètre de la Métropole Européenne de Lille, et avec des modes de transports majoritairement routiers (véhicules particuliers, véhicules légers et poids lourds). Aussi, le projet de mobilité métropolitain identifie-t-il un objectif majeur de réorientation des pratiques de mobilité vers des modes de déplacements moins émissifs : le train et la voiture propre et partagée pour les déplacements des personnes ; la voie d'eau, le ferroviaire et le mode routier utilisant des véhicules propres pour le transport de marchandises. Pour autant, la Métropole Européenne de Lille ne peut agir seule pour y parvenir et se doit de s'inscrire au sein de gouvernances élargies aux échelles transfrontalière d'une part, et régionale d'autre part.

A . Renforcer le pilier mobilité de la gouvernance transfrontalière

La Métropole Européenne de Lille souhaite rendre plus lisibles et visibles les projets de mobilité qui contribueront à renforcer les liens entre les territoires belges de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai et le territoire français. De nombreuses actions du projet de mobilité métropolitain auront un à plusieurs points d'ancrage physiques sur les territoires, comme par exemple les aménagements cyclables continus entre les deux pays. Il en est de même des projets ferroviaires d'infrastructures de transports collectifs (tramway et Services Express Métropolitains), qui nécessiteront des partenariats franco-belges renforcés. Pour autant, le volet essentiel du projet de mobilité métropolitain porte sur les changements de comportements de mobilité individuels ayant des effets collectifs. La coopération transfrontalière en matière de mobilité aura à gagner en force en matière de partages d'ambitions et de pratiques contribuant à des changements de comportements de mobilité tournés vers des pratiques plus respectueuses de l'environnement, tout en continuant de mobiliser des partenariats pour aménager des infrastructures de transports et les services associés, alternatives à l'autosolisme.

B . tre acteur de la mobilité des bassins de mobilité régionaux

La Métropole Européenne de Lille vise la mise en œuvre d'une politique de mobilité exemplaire en matière de pratiques de mobilité et de transports, dites d'échanges, entre le territoire métropolitain et les agglomérations régionales, suscitées notamment grâce à la politique de développement du ferroviaire et du covoiturage. Néanmoins, la réussite de ces politiques dépendra de l'investissement de chacun des acteurs ayant une part à prendre, la Métropole Européenne de Lille, l'État, la région Hauts-de-France, les communautés d'agglomérations et de communes et/ou autorités organisatrices des mobilités. La Métropole Européenne de Lille gagnerait à renforcer sa coopération avec les territoires de la Région Hauts-de-France, du point de vue de la mobilité, pour identifier des ambitions communes et des actions à même de concrétiser ces dernières. Par ailleurs, dans le cadre des bassins de mobilité institués par la Loi d'Orientation des Mobilités, la Métropole Européenne de Lille souhaite jouer un rôle actif. Enfin, la coopération avec la Région Hauts-de-France sera à renforcer.

Enjeux

- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

Objectifs

- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille, Etat
Partenaires : État, Région Hauts-de-France, Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

Calendrier

Mise en place en continu :
- Renforcer le pilier mobilité de la gouvernance transfrontalière
- Être acteur de la mobilité des bassins de mobilité régionaux

Action 48 Faire vivre le suivi de la mise en œuvre avec les usagers

La participation des usagers du territoire et des métropolitains, a fait partie intégrante de l'élaboration du présent Plan de Mobilité métropolitain. Par le biais d'une démarche de concertation volontaire, la Métropole Européenne de Lille a eu l'occasion d'associer le grand public aux questions centrales des leviers de changement de comportements de mobilité à travers une consultation dématérialisée, prolongée d'une phase de conception participative – design de politique axée sur l'identification et la qualification de 13 actions-leviers, décrites au sein de l'axe 2 du présent chapitre. La Métropole Européenne de Lille a la volonté de poursuivre l'association du grand public, au-delà de la phase d'élaboration de la présente politique publique en matière de mobilité, dans le cadre de la mise en œuvre cette dernière.

A . Associer les usagers au suivi de la mise en œuvre du Plan de Mobilité en mobilisant les instances métropolitaines existantes

La Métropole Européenne de Lille, au travers de la gouvernance institutionnelle existante, associe des métropolitains à la mise en œuvre des politiques publiques métropolitaines. Le comité des partenaires, garant de la mise en place d'un dialogue entre l'Autorité Organisatrice de la Mobilité, les usagers et les habitants et les employeurs, sera consulté au moins une fois par an afin d'aborder des sujets définis par la Loi d'Orientations des Mobilités. À cette occasion, le suivi de la mise en œuvre du Plan de Mobilité pourra y être régulièrement abordé. Par ailleurs, la Métropole Européenne de Lille a choisi d'animer la mise en œuvre du Plan Climat Air Énergie Territorial, à travers notamment un Haut Conseil métropolitain constitué de quatre Collèges dont celui des citoyens. De par les enjeux et actions croisées entre Plan Climat Air Énergie Territorial et Plan de Mobilité, il apparait opportun d'y présenter le suivi de la mise en œuvre du Plan de Mobilité et d'ainsi présenter les actions métropolitaines en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Enjeux

- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

Objectifs

- Renforcement de la cohésion sociale et territoriale

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille, Etat
Partenaires :

Calendrier

Mise en place en continu :

- Associer les usagers au suivi de la mise en œuvre du Plan de Mobilité en mobilisant les instances métropolitaines existantes

AXE II SE LAISSER LA POSSIBILITÉ D'INNOVER AU COURS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

La Métropole Européenne de Lille a activement développé, depuis 2018, une démarche de design des politiques publiques en lien avec ses compétences. Démarche de conception ouverte, appuyée sur le terrain et l'analyse des usages, orientée vers le déploiement et l'essaimage de dispositifs concrets, elle vise à contribuer à transformer le territoire par une attention forte à la conception des politiques publiques tout en s'ancrant sur le terrain de manière à accroître l'efficacité et la visibilité de son action.

Le Plan De Mobilité s'inscrit dans cette démarche transversale de l'institution, mobilisée au service de l'innovation et de l'expérimentation appliquées aux politiques métropolitaines de mobilités dans le cadre de leur mise en œuvre.

ENJEUX VISÉS DANS CET AXE

- [x] Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- [x] Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- [x] Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole
- [ ] Proposer une mobilité pour tous moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

OBJECTIFS VISÉS DANS CET AXE

- [x] Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- [x] Renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- [x] Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- [x] Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- [x] Développement des TC et modes actifs
- [x] Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- [ ] Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories de véhicules
- [ ] Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- [ ] Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- [ ] Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- [ ] Réalisation, configuration et localisation d'IRVE ou hybrides rechargeables, et localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

Action 49 S'appuyer sur les démarches de design des politiques publiques pour expérimenter

Dès son élaboration, le Plan De Mobilité s'est inscrit dans le cadre d'innovation du design de politiques publiques. Portant sur l'identification de leviers favorables à des comportements vertueux de mobilité, un premier temps de concertation numérique citoyenne, puis une phase d'intelligence collective et de conception participative ont été menés conjointement à la conception du plan d'actions. Cette démarche a permis de nourrir ce document de planification, de pistes d'actions élaborées avec un groupe de citoyens. Elles constitueront des sources d'inspirations qui pourront être expérimentées, testées à nouveau avec des citoyens, dans des cadres ad'hoc de projets, afin d'envisager, le cas échéant d'une évaluation positive, un déploiement plus large.

Afin d'aller au-delà du présent plan d'action, la Métropole Européenne de Lille se laisse également la possibilité d'innover au cours de la mise en œuvre du Plan de Mobilité, en poursuivant l'expérience du design de politiques publiques au besoin de la déclinaison des politiques de mobilités métropolitaines.

A. Des pistes d'actions identifiées lors de la concertation citoyenne pour élaborer le plan de mobilité

L'élaboration du Plan De Mobilité a été enrichie de propositions citoyennes lors d'une démarche d'intelligence collective et de conception participative. Cette méthodologie participative, réalisée avec une quinzaine de citoyens, a permis de suggérer un ensemble d'actions-leviers visant à améliorer certaines expériences de mobilité pour tendre vers des pratiques plus vertueuses. Elles font l'objet dans le document bilan de concertation joint au Plan de Mobilité, de descriptifs d'intentions de différentes natures et échelles, et pouvant agir sur divers leviers comportementaux.

Treize fiches-actions permettent de préfigurer des processus d'expérimentations sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, pour contribuer à augmenter la portée de dispositifs ou de projets existants, ou bien en proposer de nouveaux :

- **Afficher la disponibilité de l'offre en temps réel**
  Pistes d'actions : Fréquentation des transports en commun ou des parkings relais de l'offre de transport en commun ; congestion des axes routiers ; temps d'attente aux stations ; temps de trajet restant dans les transports par rapport à un point de repère fort.
- **Faire de la marche un mode de déplacement comme les autres**
  Pistes d'actions : 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 temps de trajet indiqués autour des points d'intérêt locaux.
- **Harmoniser les dénominations des arrêts de transports collectifs pour mieux les localiser**
  Pistes d'actions : 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.
- **Renforcer le lien entre l'offre de transports collectifs et les équipements métropolitains**
  Pistes d'actions : 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.



Source : Métropole Européenne de Lille

- **Développer la marchabilité en améliorant la qualité et la portée des parcours piétons**
  Pistes d'actions : 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.

- **Personnaliser les canaux de communication avec les usagers des transports collectifs**
  Pistes d'actions : Assurer une bonne circulation de l'information en privilégiant les canaux de communication directs et adaptés à l'usager, en proposant des alertes selon ses préférences et ses habitudes, avec la possibilité de s'abonner à des trajets ou des lignes.
- **Favoriser une vie de quartier autour des arrêts**
  Pistes d'actions : 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 ».
- **Faire remonter des problèmes de voirie pour les mobilités douces**
  Pistes d'actions : 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.
- **Fédérer une communauté de cyclistes ambassadeurs et accompagnateurs**
  Pistes d'actions : 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.
- **Sécuriser l'environnement des mobilités actives**
  Pistes d'actions : 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).
- **Faciliter le paiement du titre de transport**
  Pistes d'actions : Accompagner les usages intermodaux du point de vue de l'usager grâce à un titre de transport unique et à une facilitation des modes de paiement.
- **Proposer des alternatives lors de trajets complexifiés**
  Pistes d'actions : Proposer des alternatives claires et intuitives lors de rupture de trajets imprévues (ligne déviée, travaux, pannes...) ou structurelles (voie discontinue, changements...).
- **Faciliter l'accès au stationnement sécurisé**
  Pistes d'actions : 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.

Ces 13 pistes d'actions-leviers issues des propositions citoyennes constituent un ensemble de suggestions, dont l'approfondissement sera jaugé lors de la mise en œuvre du Plan de Mobilité selon leur opportunité, dans le cadre des politiques métropolitaines. Nécessitant au préalable d'être davantage contextualisées et replacées au prisme de projets pour en mesurer plus précisément l'opportunité, elles constituent autant de sources d'inspiration en vue d'expérimentations éventuelles pour tester leur pertinence et leur efficacité, avant d'envisager un déploiement plus large sur le territoire.



Source : Métropole Européenne de Lille

B . Poursuivre les démarches de design des politiques publiques

Le Plan De Mobilité identifie également de façon plus générale, d'un point de vue méthodologique, l'intérêt de faire appel à des démarches complémentaires de design de politique publique au besoin des projets de mobilité, associant des citoyens, des acteurs du territoire.

L'objectif sera de concevoir de nouvelles solutions de mobilité innovantes, par des démarches de conception participative, des phases de prototypage, d'expérimentation, puis d'évaluation, avant leur développement au regard d'une évaluation préalable de leur opportunité et incidences vertueuses.

La démarche menée en phase d'élaboration du Plan De Mobilité conduit à identifier deux grands types de sujets qui pourraient être nourris de démarche de design de politiques publiques :

- Certains sujets, s'ils peuvent contribuer à des effets positifs pour le territoire métropolitain, appellent une construction avec de nombreux acteurs du territoire (autres collectivités, services de l'État, concessionnaires de transport, etc.), à des échelles potentiellement larges, par exemple pour ce qui pourrait concerner des actions en lien avec l'offre en transport collectif, ou visant à développer des solutions numériques d'informations, de billettique, des solutions de mobilités servicielles dans le cadre du MAAS (Mobility As A Service) ; etc. Certains sujets innovants pourraient opportunément être abordés dans une logique de design de politique publique, il s'agira préalablement de concevoir le cadre de conception et d'expérimentation, le « portage » et « l'atterrissage » concernant la mise en œuvre de ce type de projets complexes multi-acteurs et pouvant nécessiter une déclinaison au long cours.

Action 49

- Certains sujets peuvent plus directement être portés et déclinés par la MEL, qui pourra trouver dans la méthode design une opportunité directe d'expérimenter des solutions innovantes ou enrichissant, prolongeant, des projets ou actions existantes.

La méthode de design de politiques publiques, passant par des phases de conception participatives et d'expérimentations, apparait notamment opportune, dans le cadre de la mise en œuvre des politiques métropolitaines en matière d'incitation et d'accompagnement aux changements de comportements. Elle pourrait par exemple contribuer à accompagner des actions dans le cadre de politiques et projets métropolitains déjà identifiés, tels que le développement des modes actifs et pour augmenter la « marchabilité » ou la « cyclabilité » du territoire, ou encore le projet de Zone à Faibles Emissions (ZFE) – mobilité.

Une autre piste pourrait être d'élaborer une forme de défis métropolitains transversaux permettant d'enclencher une dynamique personnelle et/ou familiale de changement de comportements de façon conjointe sur plusieurs thématiques d'actions. Replacés au regard des objectifs transversaux de transition environnementale et énergétique du Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET), le design de politique publique pourrait permettre de concevoir conjointement des actions en matière de mobilité, de réduction des déchets ménagers, de consommation d'eau, d'énergies, etc., afin de viser un effet démultiplicateur, en matière d'émissions de Gaz à Effet de Serre ou de limitation de polluants de l'air auquel la mobilité peut contribuer très concrètement.



Source : Métropole Européenne de Lille

Enjeux

- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacements moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre

Objectifs

- Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration de l'usage et de la gestion multimodale du réseau routier
- Organisation multimodale des conditions d'approvisionnement de l'agglomération et de la logistique urbaine
- Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires
- Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Communes, État, concessionnaires de transports publics, associations, partenaires économiques, etc.

Calendrier

Mise en place en continu :
• Tous projets contribuant à développer les modes de déplacements moins polluants, et agissant sur les changements de comportements de mobilité

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre de démarches de consultation citoyenne et démarche de design de politiques publiques en lien avec la mobilité
- Indicateurs de changement de comportement : nombre d'usagers autopartage, covoiturage, nombre d'usagers inscrits sur la plateforme MAAS, nombre d'usagers des transports collectifs, etc.
- Enquête sur les Déplacements des métropolitains (EMC2) : Parts modales, taux d'occupation des voitures, émissions de polluants locaux de l'air et de Gaz à Effet de Serre, consommation énergétique
- Composition du parc automobile, du parc de vélo, sur la Métropole Européenne de Lille

AXE III OBSERVER, CONNAITRE, ÉVALUER POUR PILOTER AU MIEUX LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

L'observation au long cours de la mobilité est indispensable pour mesurer les effets de la mise en œuvre du Plan de Mobilité. Cette observation cible un champ large puisqu'elle vise à la fois les pratiques des usagers mais aussi les aménagements proposés ainsi que les investissements financiers induits.

L'observation et la connaissance sont ainsi rendues possibles grâce à la mise en place de différents outils, pour certains aguerris, permettant ainsi de fournir des séries de données sur le long terme, pour d'autres en développement ou en devenir, et dont la mise en œuvre est plus ou moins complexe. Certains de ces outils apporteront une vision macroscopique, nécessaire à la vision globale à apporter au vu des objectifs du Plan De Mobilité à atteindre ; d'autres en revanche fourniront des éléments de suivi ciblés, permettant d'observer des phénomènes spécifiques. L'hétérogénéité proposée par l'ensemble de ces outils apporte une complémentarité indispensable dans l'observation, le suivi de la mise en œuvre et l'évaluation de la politique de mobilité, contribuant ainsi à l'évaluation règlementaire à 5 ans inscrite dans le code des transports (Article L1214-8).

Action 50 Observer les pratiques de mobilité pour les objectifs du plan de mobilité

Le Plan De Mobilité fixe des objectifs ambitieux en termes de mobilité, de parts modales et d'émissions de Gaz à Effet de Serre et de polluants locaux. Mesurer les effets globaux de la mise en œuvre de l'ensemble des actions qui y sont inscrites est indispensable pour d'une part, vérifier si son application se situe sur la bonne trajectoire et d'autre part, le cas échéant, réajuster les actions pour rétablir le cap.

Le vécu et l'usage d'un territoire sous l'angle de la mobilité s'observent à travers les déplacements de personnes et de marchandises, qu'ils soient internes au territoire, mais aussi, en échange ou en transit. L'observation de ces déplacements de manière agrégée est traditionnellement réalisée sous la forme d'une « photographie » d'une journée type qui est reconstituée grâce à des outils d'observations complexes mais extrêmement riches en données que la Métropole Européenne de Lille réactualisera en vue de construire un état intermédiaire par rapport aux objectifs fixés pour 2035.

A . Observer les comportements de mobilités liés aux personnes grâce aux outils traditionnels

Depuis plus de 40 ans, la Métropole Européenne de Lille s'est inscrite dans une démarche d'observation décennale des pratiques de mobilité de ses habitants via les Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema (EMC²), anciennement dites EMD « Enquêtes Ménages Déplacements » standard CERTU). Cette robuste méthodologie nationale offre un **socle de connaissances incontestable et particulièrement riche** sur la mobilité des habitants. La richesse de cet outil repose, d'une part, sur la quantité et qualité d'informations recueillies, et d'autre part, sur le respect de la solidité méthodologique. Ce respect permet, en effet, à la fois une analyse temporelle sur le territoire sur plusieurs décennies ainsi qu'une comparabilité avec les autres agglomérations utilisant le même outil. Pour toutes ces raisons, **la Métropole Européenne de Lille réalisera une prochaine enquête mobilité EMC² à horizon 2025,** soit 9 ans après sa dernière enquête, sous réserve de l'absence de perturbation du système de mobilité, car pour être représentative et pour mesurer les tendances, l'enquête terrain doit se dérouler dans une période sans perturbation exogène qui introduirait des biais.

La mobilité sur un territoire ne se limitant pas à celle de ses habitants, il est nécessaire d'utiliser d'autres outils complémentaires pour établir une vision globale de la mobilité des personnes sur le territoire. L'enquête cordon est un outil concret de connaissance des flux d'échange et de transit routier, complémentaire aux enquêtes types EMC² qui, elles, ne concernent que les pratiques de déplacement des habitants du territoire. Pour actualiser ces données de flux d'échange et de transit, la Métropole Européenne de Lille participera, à l'élaboration de la prochaine enquête cordon routière à horizon 2023, sous réserve que soient réunies toutes les conditions, la dernière enquête cordon routière menée sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille remontant à 2007.

En complément, l'observation des déplacements en échange en transports collectifs se fera grâce au suivi de la fréquentation des services ferroviaires sur la Métropole.

B . Affiner l'observation des mouvements de marchandises avec les outils connus à consolider

L'observation du transport de marchandises souffre d'un manque important de données. Aussi, l'actualisation de l'enquête cordon en 2023 permettra une mise à jour importante sur le champ du trafic d'échange et de transit, pour les marchandises également, 15 ans après la dernière enquête de ce type. Elle fournira des informations relativement fines sur le transport routier de marchandises en échange et en transit de la Métropole.

D'autre part, en complément de la mise en œuvre des actions dédiées au transport de marchandises, la Métropole Européenne de Lille s'attachera à poursuivre l'observation des mouvements de marchandises internes au territoire, notamment à travers l'utilisation de l'outil FRETURB.

Enfin, l'observation des transports de marchandises par voies d'eau et ferrée souffrant d'un manque d'outils d'observation à l'échelle du territoire, sera améliorée.

LE SAVIEZ VOUS ?

Derrière la moyenne des 4 déplacements par jour et par personne en 2016, se cachent des comportements variés ; 10% des métropolitains ne se déplacent pas un jour donné, tandis que 11% réalisent plus de 8 déplacements quotidiens : seule l'EMC² permet d'analyser ces profils.

Action 50

C . Valoriser et enrichir la donnée macroscopique avec des outils d'aide à la décision complexes

Les actualisations de données fournies par l'EMC² et l'enquête cordon permettront une mise à jour du **modèle de trafic routier,** outil d'aide à la décision présent à la Métropole Européenne de Lille depuis plus de 30 ans, qui permet d'évaluer l'opportunité et l'impact des modifications des infrastructures routières. L'évolution de l'outil de modélisation des déplacements urbains de voyageurs intègrera la réflexion autour de la mise en place d'autres outils de type « modélisation multimodale ». En effet, ce type d'outil apporterait une approche multimodale des impacts de projets de mobilité tels que les nouvelles liaisons de transports collectifs en site propre, les itinéraires cyclables, ou les voies réservées au covoiturage….

D'autre part, **dès 2025, la Métropole Européenne de Lille actualisera son Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités** (DEEM) grâce aux données issues de l'enquête EMC². Cet outil d'aide à la décision mesure l'impact environnemental des déplacements des personnes et des marchandises sur un territoire, en termes de consommation énergétique et émissions des gaz à effet de serre et des principaux polluants atmosphériques : Nox, CO, COV, PM10. Par rapport au précédent DEEM, il sera également enrichi des données issues de l'enquête cordon 2023, ce qui apportera des données plus précises que jusqu'alors sur les consommations énergétiques et les émissions de GES et polluants des trafics routiers d'échange et de transit, de personnes et de marchandises.

LE SAVIEZ VOUS ?

En 2016, un jour de semaine, le motif « travail » représente 22% des déplacements des métropolitains, 37 % de leurs distances parcourues et 42% des émissions de GES.

Après 1987, 1998, 2006 et 2016, l'EMC² 2025 sera la cinquième enquête auprès des habitants de la Métropole Européenne de Lille qui permettra une analyse de l'évolution des comportements de mobilité des habitants de la Métropole Européenne de Lille sur 40 ans.



Source : Métropole Européenne de Lille

OBJECTIFS

- Suivi de la mise en œuvre et évaluation et de la politique de mobilité de la Métropole Européenne de Lille : Plan De Mobilité et volet « transports » de l'évaluation du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) 2021-2026.

ORGANISMES CONCERNÉS

- **EMC² 2025**

Pilotage : Métropole Européenne de Lille
Partenaires : Etat, Cerema, Région, Eurométropole Lille Kortrijk Tournai, ADULM.

- **Enquête cordon**

Pilotage : Etat (DREAL)
Partenaires : Métropole Européenne de Lille, CG 59, CG 62

CALENDRIER

2023-2026 :
- Préparation, terrain, et création de la base de l'EMC² 2025

2022-2024 :
- Préparation, terrain, et création de la base de l'enquête cordon routière

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

- Production des 2 bases de données : EMC² et enquête cordon

Action 51 Connaitre les pratiques de mobilité

Alors que les outils macroscopiques d'observation de la mobilité décrits précédemment présentent une vision globale du fonctionnement du territoire en matière de mobilité, ils peuvent faire ressortir des problématiques spécifiques sans pouvoir aller plus loin et qui nécessiteront par conséquent des approfondissements dans leur compréhension et analyse. Il peut s'agir par exemple de problématiques en lien avec des publics cibles ou touchant un aspect précis du système de mobilité. Ces approfondissements seront possibles grâce à l'utilisation d'autres outils d'observation qui leur sont complémentaires. Il peut s'agir de méthodologies à construire ou de données à rechercher et/ou valoriser.

Ces outils, plus souples dans la mise en œuvre que les enquêtes macroscopiques, nécessitent néanmoins un cadrage méthodologique et parfois une gouvernance spécifique avec le souci du respect de la règlementation en vigueur. Ils contribueront à la connaissance des pratiques et l'analyse des phénomènes identifiés et permettront, le cas échéant, de réajuster des politiques de mobilité en vue d'atteindre les objectifs du Plan De Mobilité.

A . Réaliser des enquêtes ciblées

En complément des enquêtes quantitatives complexes, la Métropole Européenne de Lille réalisera des enquêtes d'opinion afin de percevoir le ressenti des habitants et des usagers du territoire, sur les sujets de la mobilité, en vue de **proposer des pistes d'amélioration vis-à-vis des politiques publiques** mises en œuvre. L'approche vise à faire appel à deux types d'outils d'observation et de connaissances des pratiques et des besoins des populations en matière de mobilité des biens et des personnes. D'une part, des enquêtes « tous publics » s'intéressant à toute la population de la Métropole Européenne de Lille, seront menées à partir d'outils classiques tels que des enquêtes téléphoniques ou WEB. D'autre part, la Métropole Européenne de Lille poursuivra le développement de l'usage d'outils d'enquêtes ciblées vis-à-vis d'un public spécifique à l'instar des démarches d'enquêtes réalisées entre 2019 et 2022 auprès de lycéens métropolitains âgés de 15 à 18 ans et de séniors. Elles s'opèreront selon le protocole le plus adéquat par rapport à la problématique identifiée : enquêtes quantitatives téléphoniques ou via le web, ou qualitatives par entretiens semi-directifs ou focus groups, voire la combinaison de plusieurs dispositifs. L'usage de ces outils sera développé pour une meilleure connaissance à la fois de publics cibles et de leurs besoins de mobilité et pour accompagner les changements de comportements.

B . Tester de nouveaux outils en lien avec le numérique et faciliter leur utilisation

L'explosion du numérique au cours de la dernière décennie multiplie le champ des possibles dans le domaine de la collecte et l'observation de données de mobilité.

Les sources de données numériques sont **multiples et en constante augmentation**. D'une part, à travers la production spécifique de données de mobilité. C'est le cas par exemple de la billettique, d'applications en lien avec la mobilité sur smartphone, ou des récents outils de comptages piétons. Elles peuvent également être produites passivement par les signaux d'objets connectés comme les véhicules (par exemple pour les voitures, données de Floating Car Data), ou par les téléphones. Ces données offrent des possibilités multiples d'analyse en temps réel et présentent ainsi un enjeu d'information auprès de l'usager pour l'accompagner dans ses déplacements. L'analyse de ces données peut également se faire sur un temps cumulé et donc propice à l'analyse de données saisonnières, hebdomadaires ou plus longues, ce que la Métropole Européenne de Lille s'attachera à développer et valoriser, dans la mesure du possible.

Les services de mobilité qui se développent aujourd'hui et ceux qui se développeront demain, offrent une perspective de valorisation des données numériques issues de la mise en œuvre des services de mobilité. Ainsi, d'ici 2035, face aux évolutions sociétales et technologiques à venir, la Métropole Européenne de Lille s'inscrira dans une démarche de veille, d'anticipation et de recherche de facilitation de récupération de la donnée numérique induite à partir de ces nouvelles technologies et services de mobilité, via l'open data, le Point d'accès National ou autres possibilités. Au-delà de la production de la donnée en tant que telle, l'outil numérique conduit ainsi vers une approche plus globale, incluant la question des outils et systèmes, mais aussi de gouvernance.

LE SAVIEZ VOUS ?

Le site Open data de la Métropole Européenne de Lille compte aujourd'hui 80 jeux de données en lien avec la mobilité sur son territoire.

Action 51

Il faudra toutefois garder à l'esprit l'idée que les « nouvelles » **données numériques sur la mobilité sont et resteront complémentaires aux enquêtes classiques de type EMC²** dans l'observation de la mobilité, sans les remplacer pour autant. En effet, un important point de vigilance à retenir concerne leur comparabilité et leur évolutivité, parfois discutables du fait même de la rapidité d'évolution des technologies.

prospective, voire de recherche, auront pour objectif d'apporter des connaissances sur les dispositions cognitives et émotionnelles qui jouent un rôle central dans la façon de saisir le monde et d'agir en matière de mobilité. Elles conduiront ensuite vers des leviers opérationnels pour adopter les comportements attendus et décrits dans les actions du chapitre 1.

C . Réaliser des enquêtes de satisfaction après la mise en œuvre des projets

Sur les actions faisant l'objet de mise en œuvre des projets spécifiques, un dispositif d'évaluation devra être mis en place permettant de comparer une situation « avant-projet » / « après projet ». Dans certains cas à identifier, la Métropole Européenne de Lille mettra en place, dans ce processus d'évaluation, des enquêtes de satisfactions auprès d'un échantillon de personnes concernées. Ce dispositif aura pour but de construire des retours d'expériences, de lever les freins (qu'ils soient à l'usage, aux changements de comportement de mobilité, etc…), ou de recherche d'efficience dans la mise en œuvre des politiques publiques.



Un focus group est un protocole d'enquête qui vise à recueillir l'opinion des utilisateurs sur un produit ou un concept, il s'agit d'une méthode d'enquête qualitative.

Source : Métropole Européenne de Lille

D. Réaliser des études en sciences comportementales

La MEL s'engagera vers des études en sciences comportementales afin d'accompagner les métropolitains dans une démarche de changement de comportement de mobilité, de l'auto solisme vers d'autres pratiques. En effet, ce type d'études permettra de comprendre les mécanismes psycho-sociologiques, qui pourraient conduire à des changements de comportements.

Ces études, qui s'inscriront dans une démarche

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille, Etat
Partenaires : opérateurs de services de transports, fournisseurs de données numériques

Calendrier

Mise en place en continu :
- Réalisation d'enquête ciblées
- Tests de nouveaux produits en lien avec le numérique
- Réalisation d'enquêtes de satisfaction après mise en œuvre des projets

2022-2023 : enquêtes qualitatives et quantitative auprès des séniors

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre/ typologie d'enquêtes réalisées

Action 52 Évaluer au long cours la mise en œuvre du Plan De Mobilité

Il est indispensable de mettre en place des outils de suivi de la mise en œuvre du Plan De Mobilité pour constater dans quelle mesure la réalisation des actions contribue à se diriger et atteindre les objectifs fixés, mais aussi pour les ajuster ou réadapter si besoin certaines actions ou orientations. Ce suivi de la mise en œuvre contribuera ainsi à l'évaluation règlementaire à 5 ans du Plan De Mobilité. Les outils de pilotage sont variés, selon qu'ils mesurent l'avancée de l'action ou l'évolution de la situation.

A . Observer le suivi des orientations du Plan De Mobilité

La mise en œuvre des actions du Plan De Mobilité s'établira selon des rythmes différenciés. C'est pourquoi, un suivi individuel des actions du Plan De Mobilité sera nécessaire pour les consolider vers un suivi global. Ce suivi apportera une vision technique des actions avec une logique de gestion de projet, mais aussi une dimension politique afin d'alimenter la démarche de gouvernance du Plan De Mobilité dans le cadre de sa mise en œuvre.

C'est dans cette optique que la Métropole Européenne de Lille construira un outil de suivi de la mise en œuvre de la politique de mobilité, établi sous forme d'un tableau de bord. Sa conception est à définir sur la base des acquis et du retour d'expérience de l'outil mis précédemment en place pour le plan de déplacements urbains 2010>2020. Les actions y seront suivies individuellement, mais aussi regroupées par familles.

Cet outil de suivi permettra d'avoir une **visibilité de l'avancée ainsi que des freins et des points de blocage des actions inscrites dans le Plan de Mobilité**

B . Construire une prospective financière du système de mobilité sur le long terme

La Métropole Européenne de Lille construira une prospective financière du système de mobilité sur le long terme, compte tenu des nombreux projets infrastructurels et de services que porte la Métropole Européenne de Lille, et des défis plus globaux à relever dans un contexte en mutation/évolution.

En effet, avec la mise en œuvre de projets d'infrastructures de transports majeurs, **la Métropole Européenne de Lille s'inscrit dans une période de dépenses d'investissement importante au long court dans les transports collectifs, qui impactera également les coûts de fonctionnement.** Pour suivre ces dépenses et les projections de celles-ci, un tableau de bord spécifique sera mis en place. Celui-ci permettra de produire un exercice de prospective financière du système de mobilité, mettant en avant sur la durée du Plan De Mobilité les dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports collectifs, mais aussi les coûts à supporter sur les autres champs de la mobilité.

A l'instar de l'étude prospective sur le financement du système de mobilité menée par la Métropole Européenne de Lille en 2013, une mise à plat des dépenses en faveur du système de mobilité sur la durée du Plan de Mobilité sera opportunément à mettre en lien avec les évolutions d'usages.

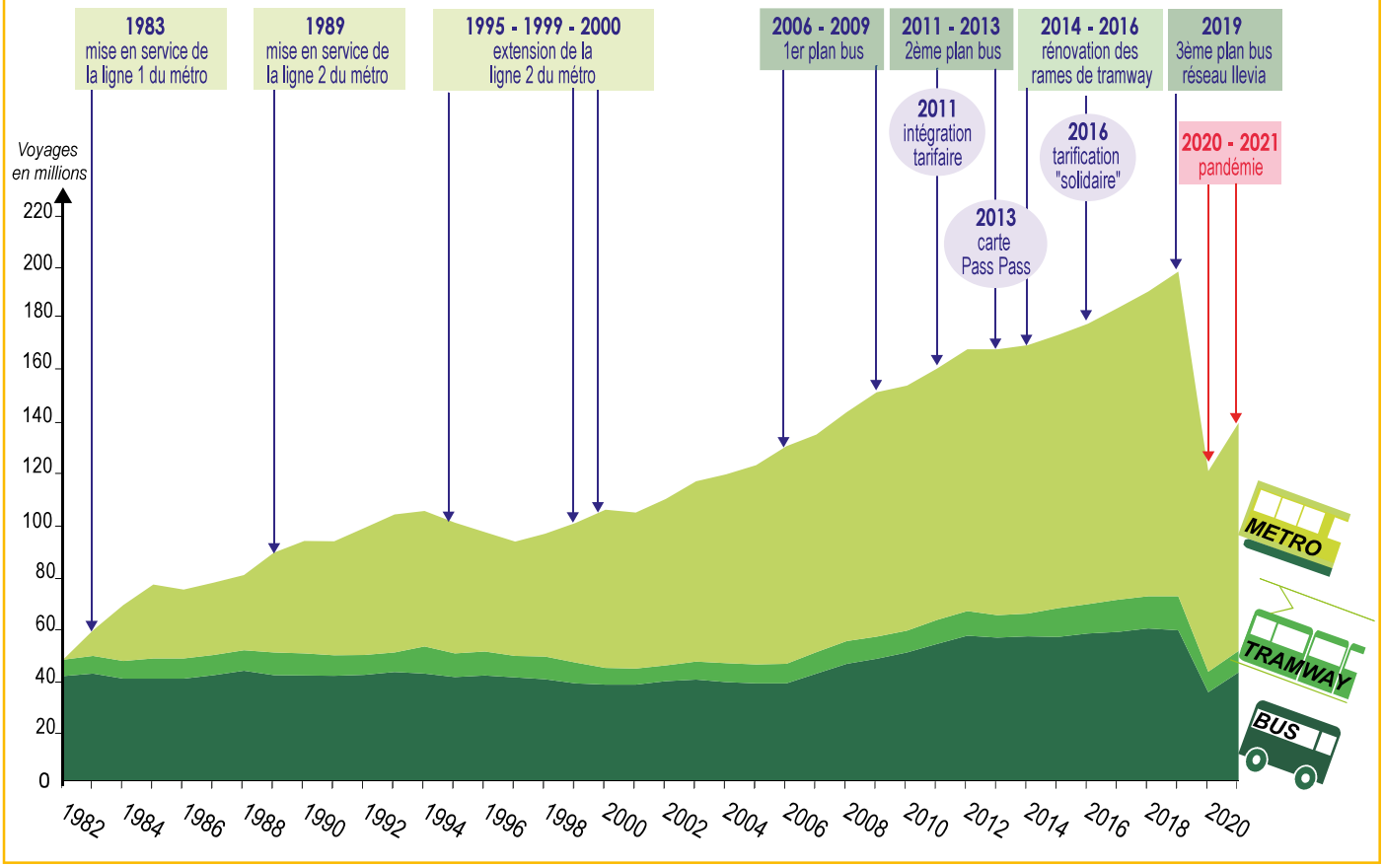
C . Construire et suivre des indicateurs d'observation de la situation

La mise en œuvre de la politique de mobilité nécessite le suivi d'indicateurs d'observation de l'évolution de la situation au regard des différents champs de la mobilité. Ceux-ci se répartissent en **2 grandes familles : les indicateurs macroscopiques et les indicateurs ciblés**.

Les indicateurs macroscopiques ou indicateurs « objectifs » mesurent les comportements de mobilité. Mais appréhender la question de l'observation des pratiques de mobilité nécessite la définition de ce que l'on souhaite observer, et par conséquent la connaissance de certaines notions. Selon la définition technique du CEREMA, la mobilité ramène le nombre de déplacements quotidiens à la personne. Mais parts modales, déplacements totaux, flux automobiles, distances parcourues ou émission de GES ou de polluants alimentent tout autant l'observation des pratiques de mobilité et leurs évolutions peuvent paraitre parfois contradictoires, d'où la nécessité de suivre une pluralité d'indicateurs macro. Ces indicateurs macroscopiques sont des indicateurs majeurs de déplacements qui seront renseignés dans l'Enquête sur les Déplacements des métropolitains EMC² à horizon 2025 ainsi que par l'enquête cordon à horizon 2023. **Ils permettront d'évaluer la trajectoire de la politique de mobilité** de la Métropole Européenne de Lille **au regard des objectifs fixés dans le Plan de Mobilité** en établissant un état d'observation de la situation en 2025. En plus de l'observation de l'usage, l'EMC² compte également d'autres informations descriptives qu'il est utile de suivre dans le cadre du Plan De Mobilité, comme par exemple l'équipement automobile des ménages. Le pas décennal d'actualisation des EMC² permet de mesurer les évolutions dans le temps grâce aux enquêtes

Action 52

Evolution des fréquentations annuelles du métro, tramway et bus urbain



Source : Métropole Européenne de Lille

LE SAVIEZ VOUS ?

Avec 155 km en 2020, la Métropole Européenne de Lille a doublé son nombre de kilomètres de pistes cyclables par rapport à 2000

précédentes, ce qui leur confère tout leur caractère réel d'outil d'aide à la décision.

La deuxième famille d'**indicateurs** est constituée d'autres indicateurs d'usage et d'offre, plus **ciblés** qui font, par contre, l'objet d'un suivi annuel et plus systématisé sur la base de sources de données variables. Il s'agit, en effet, de données produites intrinsèquement par les services de la Métropole Européenne de Lille (comptages tous modes, enquêtes, données géographiques de l'infrastructure de mobilité, données d'usage vélo…), par ses concessionnaires (validations billettique, disponibilité VLS, parkings en ouvrage,…) ou par des opérateurs de mobilité publics extérieurs à la Métropole Européenne de Lille (données TER-SNCF, opérateurs privés de covoiturage…). La liste d'indicateurs proposée est susceptible d'évoluer à la marge.

Enfin, des indicateurs spécifiques pourront également être mis en place ponctuellement en cas de survenance d'évènements imprévus impactant le système de mobilité, comme ce fut le cas en cas en 2020 avec la crise sanitaire.

A : Les indicateurs macroscopiques ou indicateurs « objectifs »

- Indicateurs concernant les déplacements de voyageurs habitant la Métropole Européenne de Lille :

  EMC² : Parts modales, motifs des déplacements, nombre de déplacements des habitants, kilomètres parcourus, taux d'occupation des voitures, émissions de polluants locaux de l'air et de Gaz à Effet de Serre, consommation énergétique

  Enquête cordon routière : caractéristiques des déplacements d'échange et de transit

- Indicateurs concernant le transport de marchandises :

  Enquête cordon routière : flux en échange et en transit de poids lourds, kilomètres parcourus, Origines/ Destinations, horaires, types de marchandises transportées, pourcentages de poids lourds à vide, tonnage, motifs, émissions de polluants et de GES induits.

Action 52

B : Les autres indicateurs d'usage et d'offre plus ciblés

Thématique	Indicateurs suivi au long cours
Chapitre 1 : Changement de comportement	• nombre d'établissements participant au challenge de la mobilité Hauts-de-France • nombre de participants au challenge mobilité Haut de France • composition du parc automobile sur la Métropole Européenne de Lille • nombre d'usagers utilisant l'autopartage • nombre de stations autopartage et de véhicules labellisés • nombre et type de bornes de recharge sur espace public/ hors espace public • nombre d'abonnés et usagers des IRVE • nombre de charges IRVE • nombre de stations GNV/BioGNV aménagées • nombre et caractéristiques des covoitureurs • nombre d'aires de covoiturage et de places aménagées • nombre d'usagers inscrits sur la plateforme MAAS • nombre de Comptes Mobilité Unique (CMU) • nombre de campagnes de communication dédiées à la mobilité portées par la Métropole Européenne de Lille • nombre de participants au challenge vélo • qualité de l'air : nombre de jours par catégorie d'indice relevé (très bon à bon, moyen à médiocre, mauvais à très mauvais) • nombre de jours de pics de pollution
Chapitre 2 : Transports collectifs	• offre (Places ilomètres Offertes) du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro • fréquentation du réseau ILEVIA : bus, tramway et métro • fréquentation des gares et haltes du réseau TER présentes sur le territoire métropolitain • nombre et type de PEM aménagés • nombre de P+R aménagés et de places de stationnements proposées • taux d'occupation des P+R • nombre d'aire relais aménagées et de places de stationnement proposées • nombre et nature des études réalisées • nombre de comité de suivi réalisés • taux de fraude et nombre d'incidents relevés sur le réseau • nombre d'enquêtes d'opinion réalisées • nombre de campagne de communication réalisées
Chapitre 3 : La rue pour tous	• circulation routière aux portes d'entrée du territoire : Trafic Moyen Journalier Annuel des principaux axes d'entrée de la Métropole (A23, A25, A27, A1, A22, RM641) : tous véhicules et PL • observation du trafic routier sur la Métropole Européenne de Lille • linéaire d'interdiction de circulation de poids lourds (en dehors des niveaux 1 et 2) • linéaires d'aménagement de circulation apaisée o aires piétonnes o zones de rencontres o zones 30 o voies 30 • linéaire de voies réservées à la circulation des TCU • nombre de communes ayant généralisé le 30 kilomètres par heure • linéaire de voies réservées à la circulation des TCU • linéaire d'interdiction de circulation poids lourds • nombre de sujets « espace public et voirie » abordés en Commission Intercommunale pour l'Accessibilité • indicateurs mobilisés dans le cadre de l'observatoire du stationnement • nombre de comités stationnement par an • nombre de participants aux comités stationnement • nombre de demandes de création de parcs et aires de stationnement traitées • accidents corporels : nombre de blessés non hospitalisés, nombre de blessés hospitalisés, nombre de tués, nombre d'accidents • nombre de compteurs vélo permanents • suivi de la fréquentation des axes équipés de compteurs vélo permanents

Thématique	Indicateurs suivi au long cours
	• abris vélo en intermodalité o nombre d'abris o capacité totale (nb de places) o taux de remplissage • V'Lille o nombre de stations o nombre total de vélo o Taux de rotations o nombre de locations • linéaires d'aménagements cyclables : o pistes cyclables o bandes cyclables o doubles sens cyclables o couloir bus et vélo et logo o aménagements réversibles o voie vertes o linéaires de vélo + aménagés • nombre de points durs d'aménagements cyclables traités • budget annuel /habitant pour la réalisation d'infrastructures cyclables
Chapitre 4 : Marchandises	• comptages PL aux entrées de la MEL • tonnes.km par route / fer / eau
Chapitre 5 : Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du PDM	• nombre de réunions du comité de suivi de la mise en œuvre du Plan de mobilité 2035 • nombre de réunions dans le cadre des démarches micro-PDM • nombre de démarches de consultation citoyenne en lien avec la mobilité • production des 2 bases de données : EMC et enquête cordon • nombre/ typologie d'enquêtes réalisées

ORGANISMES CONCERNÉS

Pilotage : Métropole Européenne de Lille, Etat
Partenaires : DIR Nord, Région Hauts de France, Atmo Hauts de France

CALENDRIER

Dès fin 2023 : premiers résultats de l'enquête cordon routière
Dès fin 2025 : premiers résultats de l'EMC² 2025



LES PROGRAMMATIONS FINANCIÈRES

Le plan d'action du projet de Plan de Mobilité propose des actions aux niveaux de maturité très différents. Par conséquent, le coût de certains projets opérationnellement très avancés, est estimé alors que d'autres projets nécessitent d'être techniquement précisés afin d'en décider et définir précisément la programmation ainsi que leurs coûts.

En fonction des études déjà réalisées, des budgets antérieurs déjà engagés, de l'avancement des projets, une estimation des coûts est proposée. L'analyse est présentée par chapitre du plan d'action. Il s'agit de coûts hors taxes, en valeur 2022, toutes maîtrises d'ouvrage confondues. Les actions proposées n'impliquent pas nécessairement des dépenses nouvelles, leur financement peut parfois s'inscrire au sein de budgets existants. De même, il est à rappeler les dépenses assurées par la Métropole Européenne de Lille dans le cadre des contrats de concession de services publics, qu'ils soient de ceux assurant l'exploitation du réseau de transports collectifs, (incluant à la fois des dépenses d'investissements et de fonctionnement), ou ceux dédiés à l'exploitation de parcs de stationnement en ouvrage.

Par ailleurs, la Métropole Européenne de Lille favorisera le développement de solutions de mobilité supportées par de nouveaux modèles économiques qui auront vocation à trouver un équilibre économique indépendant (autopartage, expérimentations sur les marchandises en ville, …).

La Métropole Européenne de Lille cherchera à mettre en œuvre des modes et des sources de financement, susceptibles de minimiser les coûts à la charge des collectivités et des usagers.

CHAPITRE 1. Changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement

Axe I. À chaque âge et statut socio professionnel, ses besoins de mobilité

L'ensemble des ac ons proposées vise à me re en adéqua on l'o re de transport et les besoins de mobilité de chaque tranche de popula on, tant au niveau de la tranche d'âge que du statut socio professionnel.

Un certain nombre d'ac ons cons tue des prolongements d'ac ons déjà en cours, ou sont reprises dans des axes plus généraux, comme l'améliora on des condi ons de sécurité rou ère, la favorisa on de l'usage des modes ac fs et des transports collec fs au sein des poli ques publiques de la Métropole Européenne de Lille.

Les incita ons au développement de sta onnements cyclables à domicile et à des na on, seront des prescrip ons à la charge des opérateurs.

Concernant un meilleur usage des transports en commun, notamment à l'a en on des jeunes et des séniors, la gratuité instaurée pour les moins de 18 ans depuis le 1er janvier 2022, représente un coût annuel de 10 millions d'euros, tandis que la remise de 50 % pour les plus de 65 % est en par e compensée par des rece es supplémentaires liée à une meilleure a rac vité.

Le portail du service de management de la mobilité représente aucun surcoût car il est prévu, à ce jour, d'être intégré au sein du site internet général de la Métropole Européenne de Lille.

Axe II. Créer des conditions qui invitent individuellement et collectivement aux changements de comportements de mobilité, au bénéfice de tous

Cet axe propose des ac ons qui visent à aider au changement de comportements de mobilité. Trois objec fs sont dé nis : la muta on du parc automobile thermique, le développement du covoiturage, et la mise en place d'un système de mobilité de type « MAAS ».

Si le développement des sta ons à hydrogène est encore à un stade précoce, les bornes de recharges électriques sont maintenant présentes et installées par la Métropole Européenne de Lille, pour les communes de moins de 5000 habitants. Le reste du réseau de bornes de recharges électriques, est cons tué d'o res privées.

La Métropole Européenne de Lille prévoit, pour le développement de bornes à l'échelle du territoire métropolitain, la mise en place d'une concession de service sur une durée de 15 ans, comprise entre 2023 et 2038, pour un budget es mé, à ce jour, à 120 M€ qui sera précisé dès que l'opérateur aura été retenu. Ces inves ssements seront en èrement supportés par l'opérateur privé. Durant les trois premières années, les dépenses d'inves ssement seront plus soutenues, du fait de l'implanta on entre 210 à 340 bornes de recharge électrique, et de la reprise des 47 bornes déjà installées.

Concernant les écosystèmes bio-GNV et hydrogène, des études complémentaires perme ront à l'avenir, de dé nir des budgets nécessaires avant de nouer des partenariats en vue d'une réalisa on opéra onnelle.

Les ac ons en faveur du covoiturage sont reprises, pour la créa on de places de parking, dans le plan

d'inves ssement voirie-espaces publics, à hauteur de 2 millions d'euros sur la période 2022- 2026 (8 ans). Au-delà de ce e période, le budget sera à réévaluer en fonc on de l'avancement de la poli que de covoiturage et de l'impulsion qui sera donnée pour pérenniser les ac ons notamment la créa on d'aires de covoiturage. Les ac ons de communica ons et de jalonnement des aires de covoiturage, sont nancées à hauteur d'un budget ini al de 150 000 €.

La plateforme de services de mobilité (MAAS) regroupera les di érentes o res de mobilité et les me ra en rela on pour perme re à chaque u lisateur de choisir le moyen de déplacement adapté à son besoin de déplacement. La première étape pour la mise en place de ce e plateforme, nécessitant la mise à jour des services déjà existants au sein du périmètre de la concession de services publics « transports », est es mée à 600 000 €. L'ouverture à des services complémentaires en sus de ceux développés par le concessionnaire de transports publics, devra être chi rée.

Le coût global du disposi f Ecobonus, qui rémunère les automobilistes par cipants à hauteur de 2€ par trajet (dans la limite de 80 € par mois), est actuellement es mé à 11 millions d'euros.

Axe III. Protéger chacun pour une meilleure qualité de vie au quotidien

Les premières ac ons dé nies dans cet axe sont par es prenantes des autres poli ques de mobilité prônées à la Métropole Européenne de Lille : un meilleur partage de l'espace public, l'op misa on des transports en commun, les incita ons aux modes de déplacement non thermiques… Ces ac ons sont incluses dans les budgets de chaque item.

Suite aux nouvelles direc ves na onales de la loi Climat et Résilience votée en 2021 et la décision du conseil métropolitain, en date du 29 avril 2022, de créer une Zone à Faible Émission mobilité (ZFE-m) sur l'ensemble des 95 communes de la Métropole Européenne de Lille, une nouvelle étude sera réalisée a n de redé nir les modalités de mise en place et le budget nécessaire à la mise en œuvre. Ce e étude a un coût es mé de 150 000 euros, et sera complétée par des opéra ons de communica on et de concerta on es mées, quant à elles, à 200 000 euros.

Le plan de protec on contre le bruit de la Métropole Européenne de Lille prévoit un programme d'ac ons des né à améliorer l'isola on phonique des habita ons, à hauteur de 3 millions d'euros sur 3 ans (2022 – 2025). En fonc on des indicateurs de pollu on sonore et des objec fs à réaliser, ce budget pourra être reconduit.

CHAPITRE 2. Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire

Axe I. Moderniser le réseau existant pour améliorer le service aux usagers, anticiper les solutions de transports collectifs de demain

La modernisa on du réseau de transports collec fs en site propre existant, passe par trois champs d'ac ons : la poursuite des travaux en vue du passage à 52 mètres des rames de métro de la ligne 1, le renouvellement du parc de matériels roulants de la ligne 2 et le renouvellement des rames de tramway couplé à la mise en conformité des quais.

Le doublement des rames de métro de la ligne 1 à 52 mètres, a un coût global es mé à 600 millions d'euros, auxquels s'ajoutent 101 millions d'euros de modernisa on et de renouvellement de la ligne 2.

L'améliora on de l'o re de tramway comprend plusieurs postes : un traitement des quais pour un meilleur accès aux rames, un meilleur confort à bord, et un informa on dynamique renforcée. Au total, 30 nouvelles rames seront acquises a n de renforcer la o e de tramway, pour un montant es mé à 150 millions d'euros. Le surplus de capacité des nouvelles rames perme ra une meilleure rentabilité du service.

Les chi res et montants détaillés ci-après, sont basés sur le parc bus existant en 2022, sur des prix actualisés à ce e année, et sur l'o re actuelle assurée par le réseau bus. La mise en œuvre de des nouvelles lignes de bus et de tramway à l'horizon 2035, ainsi que les condi ons de la future concession de services publics « transports » à l'horizon 2025, in ueront sur ces condi ons.

La Métropole Européenne de Lille a en charge l'achat, l'entre en et l'équipement du matériel bus circulant sur son réseau de transports collec fs. Elle souhaite poursuivre l'acquisi on de véhicules propres, tout en développant l'autonomie énergé que et en baissant les émissions de polluants locaux, atmosphériques et sonores, et de gaz à e et de serre.

Ces enjeux peuvent être intégrés au sein de la rénova on ou du remplacement des bus existants, en maintenant une o e de véhicules roulant au gaz naturel tout en diversi ant les sources d'énergies. Les rénova ons à mi-vie des matériels roulants bus, a l'avantage de perme re des gains substan els en évitant un remplacement prématuré des bus, leur durée d'u lisa on passant de 12 à 16 ans et 800 000 kilomètres. Le coût de la rénova on complète d'un bus à mi-vie est de l'ordre de 79 000 euros (mécanique et carrosserie).

Actuellement, le parc de bus u lisé sur la Métropole Européenne de Lille est cons tué de 450 bus fonc onnant au gaz naturel (70 % sont standards, 23 % sont des bus ar culés Liane, 5 % des ar culés simples, et 2 % des minibus). Ce parc est renouvelé en neuf à hauteur de 29

bus par an, sachant que le prix d'un bus varie de 310 000 euros pour un bus standard, jusque 435 000 à 460 000 euros pour les bus ar culés. Il s'entend que ces chi res et montants évolueront dans les années à venir : le renouvellement par moi é des bus en n de vie par des véhicules propres à par r de 2026, modi era les équilibres économiques. Les projec ons faites aujourd'hui peuvent di cilement an ciper, dans un horizon de 10 ans, les progrès techniques qui pourront améliorer les dépenses liées au parc de bus, ou les pénuries qui pourraient toucher les matériaux ou encore les varia ons des prix des di érentes sources d'énergie.

Les surplus d'achat des véhicules électriques sont compensés par un gain environnemental et sanitaire non négligeable mais dont l'équilibre est di cilement quan able. En 2022, un bus électrique standard coûte 450 000 euros, tandis qu'un bus ar culé s'achète 700 000 euros. Les bus à hydrogène ont un coût de 700 000 euros pour les standards et 1,21 millions d'euros pour les ar culés. Après une montée en puissance, 50 % du renouvellement sera en bus propres à par r de 2026.

Les études et les expérimenta ons sur les modes de transports innovants, tels que les véhicules autonomes, seront poursuivis, dans des budgets qui restent à dé nir en fonc on des impéra fs réglementaires et des opportunités.

Axe II. Agir sur l'attractivité du réseau de bus pour tous et en améliorer la performance

Les travaux à réaliser sur les points d'arrêt de bus, sont intégrés dans les projets de voirie-espaces publics et nancés via le budget annexe transports. Ils intègrent une signalisa on horizontale, un poteau ou un abri voyageur, qui servent de point de repère au voyageur. En outre, ils doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Plusieurs études sont iden ées au sein de cet axe, leur montant reste à déterminer.

La Métropole Européenne de Lille a réalisé en 2020 une étude sur la vitesse commerciale des bus et les aménagements à réaliser a n de l'améliorer. Des premières es ma ons donnent une idée de l'ordre de grandeur des dépenses qui resteront néanmoins à préciser à l'occasion de la phase d'études opéra onnelles. Des ac ons simples à court terme pourront être entreprises, pour un montant es mé à 50 000 euros. À moyen terme (2026), l'étude propose un arbitrage quant aux travaux à réaliser pour obtenir les meilleurs résultats visibles en terme de vitesse, pour un montant es mé à 5 millions d'euros. En n à long terme (2035), une dépense est es mée à hauteur de 7 millions d'euros supplémentaires seraient nécessaires pour traiter les points durs restants du réseau de bus

Axe III. Poursuivre le maillage du réseau de transports collectifs structurant

La Métropole Européenne de Lille est un territoire qui connaît une croissance de popula on et d'emplois importante. Les besoins cumulés de transport des habitants et usagers, d'améliora on de l'accessibilité des territoires, et de réduc on de la pollu on, ont conduit à l'adop on en 2019 d'un schéma directeur des infrastructures de transport, qui prévoit la créa on de nouvelles lignes de tramway et de bus.

L'es ma on des coûts de l'ensemble des projets inscrits au sein de ce schéma, s'inscrit dans une fourche e allant de 1,6 à 2,3 milliards d'euros. Deux nouvelles lignes de tramway et deux bus à haut niveau de service sont prévues à l'horizon 2028.

Le budget prévisionnel du tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing est de 560 M€, tandis que celui du tramway du pôle métropolitain de Lille et de sa couronne, est es mé à 850 M€.

Le Bus à Haut Niveau de Service Lille - Villeneuve d'Ascq est es mé à 85 M€, et le Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul est es mé à 55 M€.

Ces coûts sont calculés sur la base des tracés de référence présentés en concerta on préalable en date de 2022, avec un principe de traitement « de façade à façade », hors projets d'accompagnement. Ils sont sujets à évolu on puisqu'ils dépendent, notamment, de l'i néraire qui sera retenu, des choix techniques, des choix d'exploita on, de l'ampleur du réaménagement des espaces publics… La suite des études perme ra d'a ner ces es ma ons.

Ces projets seront co nancés, et ils béné cient déjà d'une par cipa on de l'État au travers de l'appel à projets des transports collec fs en site propre, à hauteur de 80 millions d'euros pour le tramway, et de 22,16 millions d'euros pour le bus à haut niveau de service.

Des études à venir préciseront les coûts inhérents aux autres projets de lignes de bus op misées ou de lignes de bus express.

Axe IV. Développer l'intermodalité

Les pôles d'échanges mul modaux (PEM) sont des lieux d'échange d'un mode de transport à un autre, qui proposent des niveaux de services, en métro, tramway, ou TER.

La créa on ou l'agrandissement d'un pôle d'échanges mul modal, s'évalue à plusieurs millions d'euros, selon la programma on du PEM et les condi ons techniques de faisabilité. Le budget actuel des études et des travaux, s'élève à environ 3 millions d'euros par an. Le main en de ce budget moyen annuel, sera nécessaire pour poursuivre la programma on proposée par le projet de Plan de Mobilité.

En n, l'installa on de sta onnements cyclables dans toutes les gares TER du territoires (34 gares), sera à négocier avec les maitrises d'ouvrage compétentes, à savoir la Région Hauts de France et la SNCF.

Axe V. Faciliter le parcours des usagers des transports collectifs

Le nancement des ac ons développées au sein de cet axe, est d'ores-et-déjà assuré grâce au budget annexe transports.

Les travaux de mises aux normes, d'accessibilité et de renouvellement de la o e de transports en commun font par e d'autres ac ons plus générales reprises par ailleurs.

La sécurisa on du réseau de transports et la lu e contre la fraude sont des postes de dépenses, mais qui perme ent de développer l'a rac vité du réseau et d'éviter un manque à gagner.

Plusieurs disposi fs de tari ca on ont un impact nancier : la tari ca on solidaire, la gratuité pour les moins de 18 ans es mée à 10 millions d'euros par, la gratuité en cas de pic de pollu on (une évalua on perme ra de quan er le coût), et l'intégra on tarifaire sur le territoire métropolitain.

Les di érents moyens de paiement et de valida on des tres de transports amèneront à renouveler le système de bille que. Ce coût, nécessaire pour faciliter l'u lisa on des transports en commun pour tous les usagers, restera à évaluer. Il induira néanmoins des rece es supplémentaires.

CHAPITRE 3. La rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacements

Axe I. La stratégie métropolitaine en matière de circulation des modes de déplacements

Le plan pluriannuel d'inves ssement de la Métropole Européenne de Lille concernant la voirie-espaces publics, reprend une grande part des travaux e ectués dans l'espace public. Ces inves ssements seront directement béné ques au développement des mobilités ac ves et à un meilleur partage de la rue pour tous les usages de mobilité.

Un budget global annuel moyen de 120 millions d'euros est es mé a n de réaliser toutes les opéra ons de voirie dans l'espace public, entre 2022 et 2026. Il s'établit de la manière suivante : 53 millions d'euros pour l'exploita on et l'entre en du patrimoine métropolitain, 32 millions d'euros pour des aménagements de proximité, 20 millions d'euros pour le développement et la transforma on du réseau principal, et 15 millions d'euros pour maintenir et développer les équipements cyclables.

La créa on d'aires de sta onnement est budgétée à hauteur de 1,35 millions d'euros par an. L'observatoire de la circula on béné cie d'un budget annuel de 100 000 euros. Ce budget inclut des dépenses de fonc onnement (70 000 euros) et d'inves ssement (30 000 euros).

Axe II. Faire de la marche à pied le premier mode de déplacement sur le territoire : vers la mise en œuvre d'une stratégie assumée en faveur de la pratique de la marche à pied

La Métropole Européenne de Lille a décidé d'appréhender le sujet de la marche dans une approche globale : ce mode de déplacement est universel et doit être intégré à toutes les poli ques de mobilité et urbaines. Chaque projet inclura les aménagements nécessaires à la promo on de la marche et proposer les solu ons ad hoc pour perme re de faire de la marche le premier mode de déplacements.

Axe III. Stimuler la pratique du vélo par une politique cyclable d'envergure

La Métropole Européenne de Lille a pris des engagements forts en faveur d'une poli que cyclable d'envergure et son nancement. Le budget en faveur de ce e poli que, prévoit une dépense équivalente à 100 millions d'euros entre 2022 et 2026, dont 75 millions d'euros dédiés aux aménagements cyclables sur voirie et 25 millions d'euros en faveur des aménagements de voies vertes.

La mise en œuvre du schéma cyclable principal à horizon 2035, est es mée à 320 millions d'euros. Avec un engagement con nu de 100 millions d'euros par mandat, il serait nécessaire de renouveler deux fois le niveau d'inves ssement pour réaliser l'en èreté du schéma cyclable.

Une étude en cours perme ra d'es mer le coût des jalonnements nécessaires sur le réseau.

Concernant le sta onnement cyclable, la Métropole Européenne de Lille n'intervient qu'en intermodalité avec le réseau de transports urbains

CHAPITRE 4. Agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine

Les actions en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine sont par essence multipartenariales et impliquent diverses maitrises d'ouvrage.

Axe I. Créer les conditions d'un transport de marchandises et d'une logistique urbaine plus raisonnés pour accompagner la transition écologique

La Métropole Européenne de Lille prévoit de con nuer la démarche de concerta on sur le sujet grâce à un programme d'études et d'ac ons béné ciant d'un budget de 10 000 euros par an.

Le e-commerce fera l'objet d'une étude spéci que pour un montant de 100 000€ (ce e ac on béné cie d'une subven on ADEME à hauteur de 70%) pour que la Métropole Européenne de Lille accompagne son développement et l'explosion de ses ux logis ques, notamment en ville. Un comité de suivi spéci que, regroupant les experts métropolitains de la logis que, de la mobilité et de l'aménagement du territoire, sera mis en place.

Axe II. Accompagner la transition énergétique

La transi on énergé que pourra être accompagnée d'une part grâce à la mise en place de sta ons d'avitaillement mul énergies, et d'autre part en apportant un sou en aux poten elles demandes de subven ons pour le renouvellement des véhicules.

La Métropole Européenne de Lille souhaite accompagner la muta on des o es de véhicules professionnels, par le biais de son aide facilitante pour l'implanta on de sta ons d'avitaillement (localisa on, etc.). Une sta on d'avitaillement en hydrogène devra notamment être implantée sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, à un emplacement à dé nir.

Axe III. Inciter à l'usage des modes alternatifs au mode routier

Dans ce e axe, un appel à projet sur les délaissés fonciers sera réalisé. Les terrains qui seront désignés opportuns pour une u lisa on seront ensuite mis à disposi on à tarif a rac f pour le développement de la logis que urbaine.

Une étude générale sur le périmètre des communes gardiennes de l'eau sur le secteur sud de la Métropole Européenne de Lille sera réalisée pour un coût es mé à 100 000 euros.

Axe IV. Gérer autrement les flux de marchandises

L'appel à manifesta on d'intérêt « objec f centralité » qui traite notamment de l'économie de proximité, et des vacances commerciales, sera l'occasion de redé nir la logis que de centre-ville et du dernier kilomètre.

CHAPITRE 5. Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du PDM

Axe I. Une gouvernance métropolitaine pour suivre les mises en œuvre et partager les expériences innovantes

Le suivi de la mise en œuvre du plan de mobilité sera réalisé par les services de la Métropole Européenne de Lille. Des études complémentaires devront être chi rées.

Axe II. Se laisser la possibilité d'innover au cours de la mise en œuvre du projet

Comme le sous-tend l'in tulé de cet axe, l'innova on dans la mise en œuvre du Plan de Mobilité sera développée en fonc on des opportunités. Le coût des ac ons sera déterminé à ces occasions.

Axe III. Observer, connaitre, évaluer pour piloter au mieux la mise en œuvre du projet

La principale source de données perme ant d'évaluer les résultats du Plan de Mobilité, est l'enquête sur les déplacements des métropolitains, qui porte sur les habitudes de déplacements des habitants de la métropole. Elle est normalisée par le CEREMA et permet de comparer les données de toutes les métropoles qui suivent ce standard. Le budget de l'ensemble de ce e étude, est es mé à 1,5 millions d'euros.

L'ANNEXE ACCESSIBILITÉ

PLAN DE MOBILITÉ 2035 DE LA MEL



lillemetropole.fr

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

Projet de Plan de mobilité horizon 2035
Annexe Accessibilité
Juin 2022

Version projet

INTRODUCTION 6

CHAPITRE 1. COMPRENDRE D'OÙ L'ON VIENT POUR SAVOIR OÙ L'ON VA 8

1.1 ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES ET RÉCENTS CHANGEMENTS DANS LA PRISE EN COMPTE DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP 9
1.2 UNE MÉTROPOLE ENGAGÉE POUR L'ACCESSIBILITÉ ET PRÊTE À RÉPONDRE AUX FUTURES ÉVOLUTIONS SOCIODÉMOGRAPHIQUES. 11
LA COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITÉ 11
LILLE MÉTROPOLE ACCESSIBLE À TOUS (LM ACT), LE GUIDE DE L'ACTION MÉTROPOLITAINE 14
L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE MÉTROPOLITAINE, UN ARGUMENT SUPPLÉMENTAIRE EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITÉ. 15

CHAPITRE 2. ÉTAT DES LIEUX DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAINS 18

2.1 LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN 19
ILÉVIA – LE RÉSEAU DE TRANSPORTS URBAINS 19
SNCF ET RÉGION - LE RÉSEAU FERROVIAIRE 27
2.2 L'ESPACE PUBLIC MÉTROPOLITAIN 29
LES ESPACES PIÉTONS : LIEUX DE CIRCULATION ET LIEUX DE VIE 29
LE STATIONNEMENT 30
L'ÉLECTROMOBILITÉ 34
LES CARREFOURS À FEUX 34

CHAPITRE 3. RÉPONDRE À L'ENJEU DU VIVRE ENSEMBLE À L'HORIZON 2035 36

3.1 LA CONCEPTION UNIVERSELLE, UN GUIDE DE L'ACTION MÉTROPOLITAINE 38
3.2 UNE STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE EN FAVEUR DE LA MARCHE EXEMPLAIRE : UNE OPPORTUNITÉ POUR L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE 39

CHAPITRE 4. LES DISPOSITIONS DU PLAN DE MOBILITÉ EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE 40

TABLEAU SYNTHÉTISANT LES FICHES ACTIONS CONCERNÉES, À RETROUVER DANS LE PLAN D'ACTION DU PDM 42

Version projet

Version projet

Introduction

L'annexe accessibilité est un document du Plan De Mobilité (PDM) rendu obligatoire par la loi du 11 février 2005 (articles 45 et 46) pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Son principal rôle est d'articuler les différents outils de planification (transports, mobilité, espace public et voirie, aménagement) afin de garantir que les actions et projets réalisés assurent la continuité de la chaîne de déplacement.

Il est en effet essentiel de penser la mise en accessibilité du territoire dans son intégralité. Les métropolitains doivent pouvoir circuler librement et avec la plus grande autonomie possible, de leur point de départ à leur destination. Cette ambition forte de la loi de 2005 reste plus que jamais d'actualité.

L'annexe accessibilité permet de faire un nécessaire diagnostic de l'état d'accessibilité des transports en commun, de l'espace public et de la voirie, notamment pour constater les évolutions des dix dernières années. Elle permet également de définir un cadre à l'horizon 2035 et d'énoncer les grandes orientations en termes de mise en accessibilité.

Le détail de chaque action est volontairement précisé au sein du plan d'action du Plan De Mobilité, preuve que l'accessibilité de la chaîne de déplacement fait partie intégrante de la politique mobilité de la Métropole.

Version projet

Version projet

Version projet

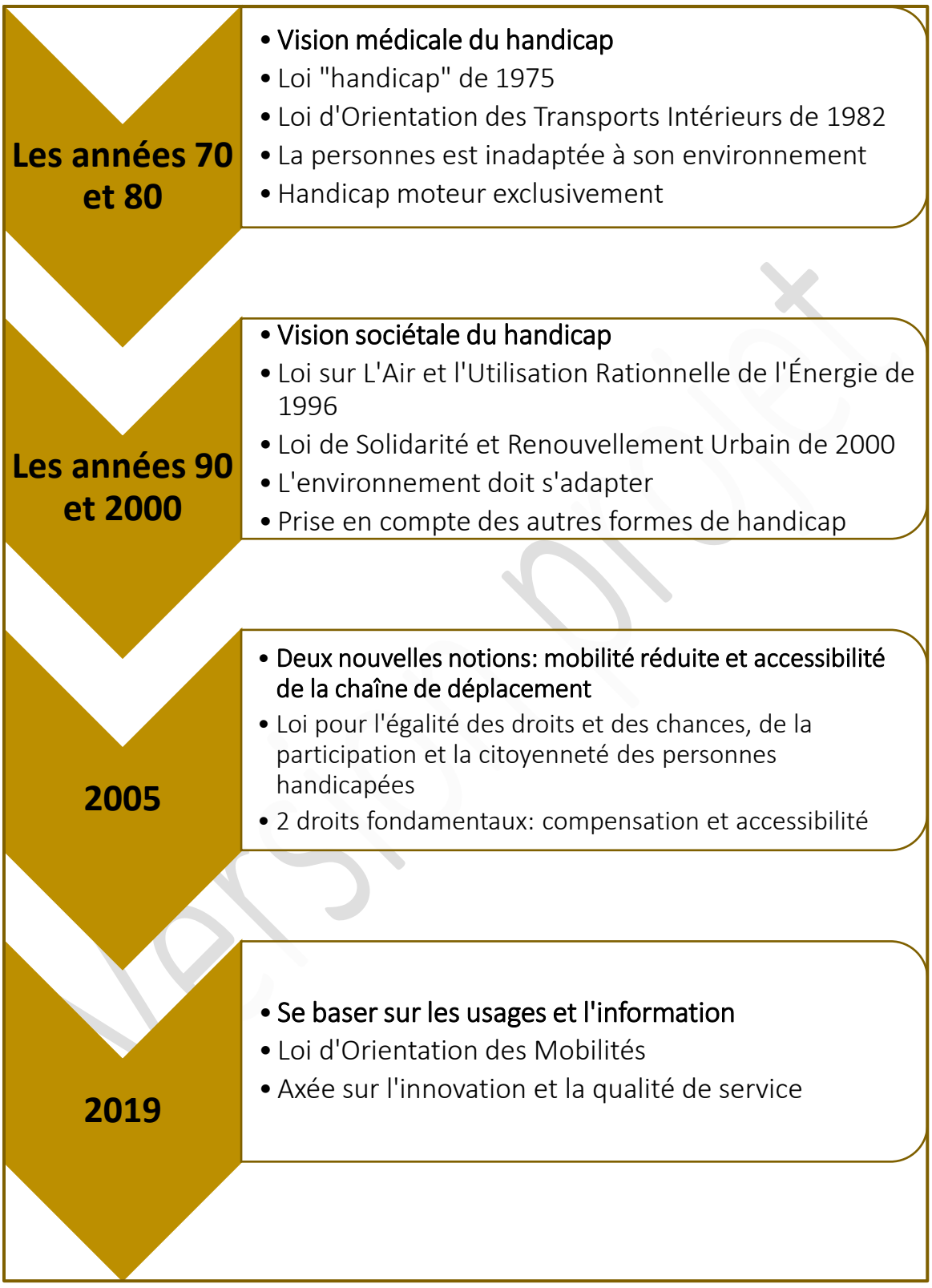
CHAPITRE 1. Comprendre d'où l'on vient pour savoir où l'on va

1.1 Évolutions réglementaires et récents changements dans la prise en compte des personnes en situation de handicap

D'abord considérée comme relevant de la sphère privée, la mobilité des personnes handicapées n'a été prise en charge par la sphère publique qu'à partir de 1975. Loin d'être une évidence, il est important de rappeler que ce sujet a beaucoup évolué ces dernières décennies. Une vision plus systémique et inclusive de la mise en accessibilité émergera à la fin des années 1990 pour être institutionnalisée en 2005. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 permet quant à elle d'améliorer la continuité du parcours usager en mettant l'accent sur l'accès à l'information et les services innovants. Comprendre ces évolutions, appréhender ce long parcours réglementaire et saisir le changement de regard de notre société, est essentiel pour projeter les attentes d'aujourd'hui.

Version projet

Chronologie de la politique nationale du handicap et de l'accessibilité



Version projet

1.2 Une Métropole engagée pour l'accessibilité et prête à répondre aux futures évolutions sociodémographiques.

La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a rendu obligatoire la création d'une Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA) dans les collectivités de plus de 5 000 habitants. En 2009, Lille Métropole crée par délibération[1] la CIA qui œuvre à promouvoir un changement de regard et de comportement de la société face aux personnes en situation de handicap. Elle se compose de :

- Un collège d'élus métropolitains, composé du Président ou de son représentant, et de conseillers métropolitains,
- Un collège d'associations représentant la diversité des types de handicaps (visuel, moteur, auditif, cognitif, psychique et mental) et de mobilité réduite (séniors, enfants …),
- Un collège d'experts,
- Des usagers-citoyens.

Son rôle et ses obligations sont réglementés. La CIA doit notamment :

- Dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie et des espaces publics, des transports collectifs,
- Établir un rapport annuel présenté en Conseil Métropolitain,
- Élaborer un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées,
- Faire toute proposition utile de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

[1] Délibération n° 09 C 0376 votée au Conseil Métropolitain du 26 juin 2009.

Version projet

Au-delà de ses obligations réglementaires, la CIA est avant tout un lieu de concertation sur les différentes politiques métropolitaines (mobilité, espace public, aménagement, patrimoine, habitat, culture, sport, communication …).

Concrètement, la CIA se réunit en groupe de travail technique bimestriel. Cette instance permet aux services métropolitains de présenter un sujet ou un projet, de recueillir les avis et les remarques des membres de la commission afin de les intégrer. L'objectif est de prendre en compte toutes les situations de fragilités en se basant sur les retours d'usage de la commission et de trouver le meilleur compromis entre les contraintes techniques ou financières et les attentes des associations. Lorsque cela est nécessaire, des visites sur site ont lieu pour mieux appréhender le contexte et la situation. Grâce à l'engagement des membres de la CIA et à l'implication des services métropolitains, de nombreux sujets ont pu bénéficier de cette expertise comme la problématique d'implantation des places de stationnement PMR[2] sur le territoire, les informations voyageurs du réseau de transports en commun, le service Handipole, l'accueil des personnes en situation de handicap dans les espaces naturels métropolitains …

Par ailleurs, deux fois par an ont lieu des séances plénières qui permettent de faire des bilans et points d'étape sur des sujets récurrents (exemple : suivi de l'Agenda d'Accessibilité Programmée du patrimoine métropolitain), ou d'informer la CIA des évolutions règlementaires et des initiatives locales.

Enfin, la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité est également garante de la mise en œuvre de la politique métropolitaine pour l'accessibilité.

Version projet

[2] places de stationnement réservées aux titulaires de la carte mobilité inclusion mention stationnement, ou de la carte européenne de stationnement



Figure 1 - Photographie de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité de la Métropole Européenne de Lille

Source : Métropole Européenne de Lille

Versi

Lille Métropole Accessible à Tous (LM ACT), le guide de l'action métropolitaine.

Adopté à l'unanimité en décembre 2013, l'ambition métropolitaine en matière d'accessibilité est précisée dans le plan « Lille Métropole Accessible à Tous »[3].

Son objectif est double : énoncer les perspectives d'actions au sein des compétences métropolitaines et leurs priorités dans une optique de conception universelle et démontrer la bonne volonté et l'ambition de la collectivité à travers des propositions qui dépassent les obligations réglementaires et qui iront dans le sens des usages.

Les orientations principales du plan Lille Métropole Accessible à Tous se déclinent autour de trois axes forts et 17 actions :

1- Valoriser la conception universelle dans les projets de territoire,

La conception universelle intègre en amont l'accessibilité afin d'aboutir à un résultat de haute qualité d'usage et adapté à tous. S'appuyer sur cette notion permet d'inclure tous les usages et tous les usagers dans chacun des projets (aménagement de lieu de vie, conception d'un service, mise en place d'un nouvel outil, communication …).

2- Faciliter la mobilité et la continuité du cheminement,

Ce deuxième axe repose sur l'attention portée à la continuité de la chaîne des déplacements. Il s'agit d'un objectif important qui vise à assurer le droit et l'égalité de tous à se déplacer.

3- Changer les regards et agir en faveur de l'inclusion

Une des ambitions majeures est de parvenir à une inclusion pleine et entière des personnes en situation de handicap en s'appuyant sur la loi de 2005 qui permet de lever certains tabous et contribue à changer les regards.

Grâce aux travaux de la CIA depuis 2009 et aux réflexions menées pour rédiger le plan Lille Métropole Accessible à Tous, le public cible pour la mise en accessibilité du territoire s'est naturellement élargi. En effet, la MEL œuvre pour toutes les **personnes ayant des difficultés à se mouvoir dans un environnement inadapté** : les

[3] Délibération n° 13 C 0733 votée au Conseil Métropolitain du 13 décembre 2013.

Version projet

Personnes à Mobilité Réduite (PMR) qui représentent entre 30 à 40% de la population.

Une PMR est une personne **gênée dans ses mouvements et ses déplacements** de manière **provisoire** ou **permanente**, que ce soit en raison de :

- sa taille
- son état (maladie, surpoids…)
- son âge
- son handicap permanent ou temporaire
- les objets ou personnes qu'elle transporte
- les appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer.

Cela comprend donc les personnes en situation de handicap (physique, visuel, auditif, mental et psychique), les seniors, les personnes encombrées (poussette, bagages...), les personnes en convalescence, les femmes enceintes, les enfants et les personnes de petites tailles.



Figure 2 – Photographie d'une foule qui marche dans une rue piétonne lilloise. Jusque 40% de la population peut être considérée à mobilité réduite, une situation qui peut concerner chaque métropolitain à un moment de sa vie.
Source : Métropole Européenne de Lille

Projet

L'évolution démographique métropolitaine, un argument supplémentaire en faveur de l'accessibilité.

Comme le confirme le diagnostic du PDM, le territoire métropolitain est connu pour la jeunesse de sa population (en 2018, 27% de la population a moins de 20 ans), notamment en comparaison avec d'autres grandes métropoles comme Lyon (25.4%) ou Aix-Marseille-Provence (23.8%).

Cependant, tout comme l'évolution démographique nationale, la Métropole Européenne de Lille ne fait pas exception au phénomène de vieillissement de la population qui s'explique par l'arrivée de la génération du baby-boom, née entre 1945 et le début des années 60, dans les âges supérieurs à 65 ans.

En 2012: 13,1% pop avait plus de 65 ans

En 2017: 14,6 % pop avait plus de 65 ans

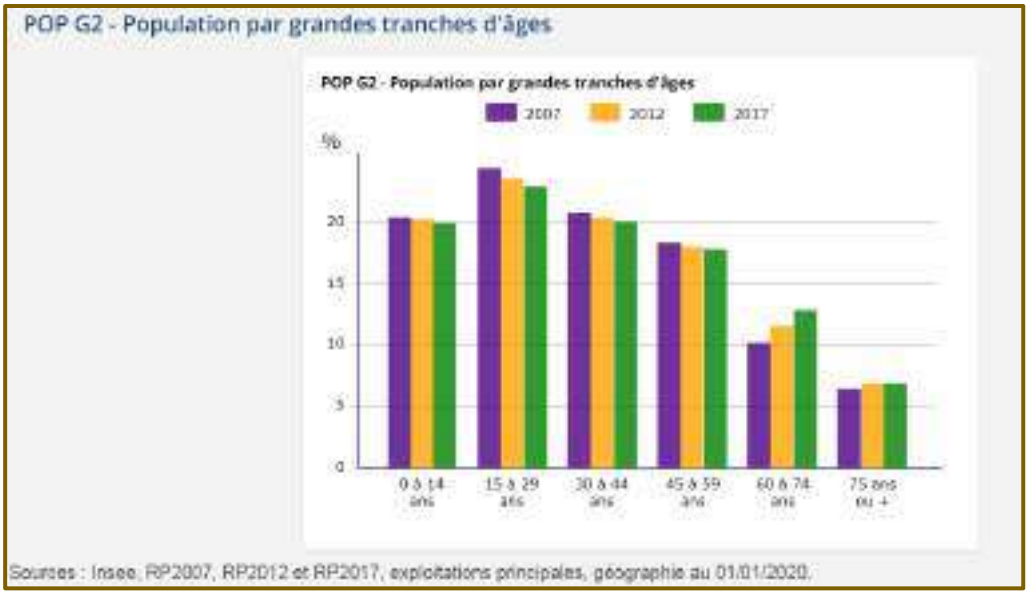


Figure 3 - Graphique de l'évolution de la population par tranches d'âges

Source : INSEE, 2020

Le nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus, évoluerait de 150 000 à un peu plus de 200 000 à l'horizon 2035. C'est au sein des espaces les moins denses de la métropole que le vieillissement devrait s'accentuer le plus.

En 2035, si les tendances démographiques récentes se poursuivent, 208 256 habitants de la MEL seraient âgés de 65 ans ou plus, soit une hausse de 44 % en 19 ans (contre 10% pour la même période pour la totalité de la population). Une tendance qui s'observe pour toutes les grandes métropoles françaises, mais à un rythme moins rapide. Seule la métropole d'Aix-Marseille-Provence connaîtrait une hausse plus importante.

Selon l'Enquête Déplacements de 2016, les seniors se déplacent plus fréquemment en voiture que l'ensemble de la population. Dans les territoires moins denses comme la Lys et les Weppes, ce mode de transport est même davantage privilégié. Les seniors y utilisent ainsi la voiture, comme conducteur ou passager, à hauteur de 67 %, soit 22 points de plus que dans le territoire lillois et 8 points de plus que dans la couronne Nord. À contrario, les déplacements en transports en commun sont moins privilégiés dans les territoires moins denses. Cette part modale n'est que de 3 % dans les territoires de la Lys et des Weppes, soit deux fois moins que dans les territoires denses. Enfin, les seniors s'y déplacent moins à pied : 26 % contre 44 % dans le territoire lillois et 33 % dans la couronne Nord. Ces écarts selon les territoires sont également observés pour l'ensemble de la population. Ces différences sont d'autant plus significatives que, sur 10 ans, les comportements de déplacement des seniors ont changé de façon notable. Dans la métropole, ils se déplacent davantage et de plus en plus en voiture. Les parts modales (conducteur et passager confondus), ont progressé de 11 points en 10 ans, au détriment de la marche à pied dont la part modale perd 10 points.

Version projet

CHAPITRE 2. État des lieux des réseaux de mobilité métropolitains

Version projet

2.1 Les réseaux de transports en commun

Ilévia – le réseau de transports urbains

Le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA Ad'AP) de la Métropole Européenne de Lille a été validé en préfecture du Nord en novembre 2016 et s'étalait sur trois ans (2016/2017/2018) pour un budget total estimé à plus de 20 millions d'euros hors taxes.

Depuis 2019, le réseau est composé de 2 lignes de métro (33,5 km au total), 2 lignes de tramway (17,5 km au total), et un réseau de bus composé au total de 125 lignes dont 74 lignes régulières et 51 lignes scolaires et 21 lignes de transport à la demande sur réservation.

En 2019, le nom du réseau change et devient Ilévia.

- Le réseau de métro
  - Le matériel roulant : dès sa création en 1983, le métro lillois est conçu de plain-pied pour qu'il n'y ait aucune différence de niveau entre le bord du quai et le rame de métro. Dans les 143 rames, des espaces dégagés permettent d'accueillir en toute sécurité un fauteuil roulant ou une poussette. Un message sonore annonce le prochain arrêt et un plan simplifié des lignes de métro est affiché à bord.

  - Les stations : elles sont accessibles par des ascenseurs adaptés aux passagers, cependant les dix stations aériennes comportent des portes battantes qui peuvent représenter un obstacle, contrairement aux quais qui sont tous équipés de portes palières automatiques pour l'accès au véhicule. La fermeture de ces portes et le départ du métro sont signalés par une sonnerie et un témoin lumineux sur les quais. Depuis fin 2017, des portillons de contrôle d'accès sécurisé équipent les stations de métro pour diminuer les fraudes. Malgré la présence dans la quasi-totalité des stations, d'un double portillon plus large et de la consultation de la CIA, ce nouveau système reste néanmoins un obstacle pour certains usagers en situation de mobilité réduite.

Version projet



Figure 4 - Photographie du système de contrôle d'accès installé dans les stations de métro

Source : Ilévia - © Romain Reveau

- Le réseau de tramway
  - **Le matériel roulant** : tout comme le métro, les 24 rames de tramway ont un plancher bas, ce qui facilite l'accès aux personnes à mobilité réduite. Pour des raisons de place et de sécurité, les voyageurs en fauteuil roulant sont invités à monter dans le tramway par la première ou la dernière porte. Une lumière et une sonnerie préviennent que les portes se ferment. Dans le tramway, des annonces vocales informent les passagers sur la direction du trajet et le prochain arrêt. Ces informations sont également affichées sur un panneau lumineux.

  - **Les stations** : qu'elles soient en surface ou en sous-sol, les stations de tramway sont plutôt accessibles mais ne respectent pas les normes actuelles car historiquement insérées dans un environnement urbain dense. Les quais de tramway sont peu praticables par les personnes en situation de handicap visuel, ainsi que pour les personnes en fauteuil en station « Gare Lille Flandres » où il existe un écart entre

Version p

le bord du quai et le véhicule. Des écrans informent par écrit les voyageurs du passage du prochain tramway et des éventuelles perturbations du trafic.





Figure 5 - photographies de l'affichage dynamique à bord du tramway et du témoin lumineux prévenant de la fermeture des portes.
Source : Ilevia - ©Laurent Mayeux

Version n

- Le réseau de bus
  - **Le matériel roulant** : Le réseau de bus de la MEL est composé de 76 lignes régulières. 40 lignes sont exploitées directement par le concessionnaire de service public pour un total de 18,120 millions km annuels. Les autres lignes sont sous-traitées, tout comme la grande majorité des 47 lignes scolaires, qui totalisent un peu moins de 7 millions de kilomètres annuels. On distingue donc dans le matériel roulant, le parc de la MEL du parc sous-traité.
    Les Lianes (lignes à haut niveau de service) sont desservies par des véhicules à planchers bas. Ces véhicules sont tous dotés d'écrans vidéo avec affichage dynamique de la ligne et annonces sonores des arrêts.
    Les autres lignes de type « Corolle » et « Citadines », sont également dotées de véhicules à planchers bas.
    Depuis 2008, tous les nouveaux bus acquis par la MEL sont accessibles et équipés de l'ensemble des équipements imposés par la réglementation (zone PMR sécurisée, annonces sonores et écrans d'information). Par ailleurs, entre 2019 et 2024, le parc métropolitain sera renouvelé en partie. À terme, 216 bus disposeront de deux emplacements réservés pour des utilisateurs de fauteuils roulants.

  - **Quais et arrêts de bus :** Le réseau autobus et autocar de la MEL dessert 3175 points d'arrêt sur l'ensemble de son territoire. 1568 de ces points d'arrêt sont accessibles. Sur les 1480 arrêts qui ne peuvent être considérés comme accessibles fin 2019, 712 sont considérés comme prioritaires.
    La totalité des points d'arrêts des Lianes ont été aménagés et sont accessibles aux PMR. En 2020, on considère que 60% des quais bus ont été aménagés et mis en accessibilité. Les efforts et les travaux se poursuivent dans un contexte complexe où le réseau évolue chaque année. 162 arrêts sont classés comme « Impossibilité Technique Avérée », c'est-à-dire qui ne peuvent être mis aux normes réglementaires de par la physionomie de la voirie (pente de la voirie supérieure à 5% et/ou emprise du point d'arrêt trop étroite, ne permettant pas de laisser un minimum 1,50m de largeur pour le

Version projet

retournement d'une personne en fauteuil par exemple ; ou que les habitations au droit de l'arrêt de bus n'ont pas un seuil suffisamment élevé pour éviter le risque d'inondation).

- Le service de transport sur réservation :

Créé en janvier 2019, le service de transport à la demande est une offre de mobilité sur réservation qui permet d'assurer le lien entre les communes plus rurales et périphériques et les centralités urbaines de la métropole via 21 lignes virtuelles. Ce mode de transport complémentaire au reste du réseau utilise les mêmes véhicules que le service de transport adapté, ce qui permet aux personnes en situation de handicap d'utiliser ce service.

- Le service de transport adapté :

Malgré l'objectif de rendre le réseau nominal le plus accessible à tous, un service adapté est cependant nécessaire pour les personnes les plus fragiles et les moins autonomes. Handipole est le service de transport en commun dédié aux personnes à mobilité réduite, ne pouvant pas emprunter le réseau de transport urbain classique. C'est un service accessible sur réservation (par mail, téléphone ou via le site internet), qui permet de se déplacer sur la métropole lilloise. Mis en place en 2011, il est accessible aux métropolitains titulaires d'une carte justifiant d'une invalidité d'au moins 80% (CMI ou CES). Depuis sa création, le nombre de personnes demandant l'accès au service est stable. Le nombre de voyages effectués par an a baissé (133 337 en 2019) contrairement au nombre de kilomètres réalisés. Cela s'explique notamment par une augmentation de la distance moyenne effectuée par trajet (15,2 km en 2011 contre 17,2 km en 2019). En 2019, un trajet sur deux est réalisé pour le motif « travail » et un usager sur trois est en situation de handicap moteur et est équipé d'un fauteuil. Le prix d'un trajet est de 3€ au 1er janvier 2022.

Version projet



Figure 6 - Photographie d'un véhicule du service de transport adapté Handipole
Source : Ilévia - © Romain Reveau

- L'information voyageurs et l'accès aux services

Abonnement et carte accompagnateur : seul l'abonnement COQUELICOT, réservé aux métropolitains détenteurs d'une carte d'invalidité portant la mention « cécité » (7,50 € / mois en 2021 contre 52,50€ / mois pour un abonnement classique) ouvre un droit lié au handicap. En 2020, 553 usagers ont le profil Coquelicot. Aucun autre tarif spécifique n'existe pour les personnes porteuses de handicap. Cependant, la tarification sociale permet de bénéficier de réductions de 50 à 87% sur les abonnements selon la situation du ménage (de 6,40€ à 26,25€ / mois contre 52,50€ / mois pour un abonnement classique – tarifs en vigueur en avril 2022).

Pour inciter les personnes les plus fragiles à emprunter le réseau de transports en commun, la stratégie métropolitaine est de donner la gratuité à l'accompagnant de la personne en situation de handicap. Les deux conditions sont les suivantes : la personne en situation de handicap doit avoir une carte d'invalidité d'au moins 80%, avec la mention « besoin d'accompagnant » ainsi qu'un titre de transport validé, et l'accompagnant doit être majeur, autonome et capable d'aider la personne en situation de handicap. Une carte non nominative sera délivrée après en avoir fait la demande via le formulaire dédié.

Version projet

Information et accompagnement humain sur le réseau : les informations sur le réseau Ilévia sont disponibles par téléphone (03.20.40.40.40) notamment pour les personnes sourdes, malentendantes et aphasiques grâce au service de traduction ACCEO. Cette plateforme gratuite pour l'usager permet d'avoir accès à trois modes de communication : langue des signes française, transcription instantanée de la parole et langue française parlée complétée.

Les informations sont également disponibles sur le site internet www.ilevia.fr. Après un audit externalisé, il s'avère que ce site a une conformité partielle avec le référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA), version 4.0. Le taux moyen de conformité du service en ligne s'élève à 91%. Le concessionnaire de transport s'efforce de produire de nouvelles solutions accessibles à tous et travaille à améliorer ce score. Une application mobile est également disponible et permet de relayer un premier niveau d'information (horaires, lignes, retards, actualités…). Le niveau d'accessibilité des stations de métro et de tramway se retrouve sur le site pictoaccess.fr grâce à un audit complet. Entre le 1er Décembre 2018 et le 1er Décembre 2020 il y a eu 7 351 consultations, soit en moyenne 294 consultations /mois. Par ailleurs, un guide d'accessibilité rédigé en FAcile à Lire et à Comprendre (FALC) est édité et mis à jour depuis 2018, il est disponible sur le site internet « ilevia.fr ».

Toutes les informations sont également disponibles dans les espaces services clients ainsi qu'en agence de mobilité Ilévia, car la priorité est mise sur le contact humain. Pour cela, le concessionnaire a déployé des agents dédiés, appelés *Welcomers*. Ils sont formés pour accompagner les passagers à mobilité réduite. Ils aident à l'achat des titres de transport et à l'orientation. Les *Médiateurs* sont formés pour assister et rassurer les usagers tout au long de leur voyage. Ils sont présents sur tout le réseau. L'ensemble du personnel au contact des usagers (conducteurs de bus compris) est formé et sensibilisé pour accueillir, renseigner et faire voyager.

Version projet



Figure 7- Photographie d'un Welcomer aidant un usager dans une station de métro
Source : Ilévia - © Romain Reveau

Version projet

SNCF et Région- le réseau ferroviaire

Initialement, le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SD'AP) régional a été déposé par la Région Nord-Pas-de-Calais. Le document a été approuvé au mois de juillet 2016 et ne comporte qu'un volet ferroviaire. Un point de situation à mi-parcours a été réalisé fin 2019. L'horizon 2040/2050 est annoncé pour l'achèvement de tous les travaux de mise en accessibilité des gares et des points d'arrêt inscrit au SD'AP et du parc de matériel à l'échelle régionale.

Accessibilité des infrastructures (bâtiments voyageurs et accès aux quais) :

Sur le territoire de la métropole européenne de Lille, le réseau ferroviaire comptait en 2016, 42 gares et points d'arrêt, dont 6 font partie du SD'AP (Armentières, Croix - l'Allumette, Lille-Europe, Lille-Flandres, Pérenchies et Santes). Fin 2019, 2 gares sont déclarées accessibles (Lille-Europe et Lille-Flandres), 3 gares ne sont pas encore accessibles et 1 point d'arrêt est classé en « impossibilité technique avérée » (ITA) et fera l'objet d'une dérogation (Croix – l'Allumette). Aucun service de substitution n'est actuellement mis en place pour ce point d'arrêt.

Concernant les 36 autres gares et points d'arrêt, fin 2019 :

1 gare est accessible (La Bassée),

7 gares ont leur mise en accessibilité en cours,

18 gares et points d'arrêt ne sont pas accessibles,

10 n'ont plus la fonction de gares ferroviaires car les lignes Lille-Comines et Ascq-Orchies ont fermé.

Accessibilité du matériel roulant :

Fin 2019, la région Hauts-de-France considérait que 95,5% du parc de matériel roulant utilisé pour le TER était accessible. L'horizon 2025 est annoncé pour rendre accessible la quasi-totalité du parc grâce au remplacement d'anciennes rames corail.

Services :

En termes de service, la Région Hauts-de-France a mis en place sur 4 gares et points d'arrêt du territoire le service « Accès TER ». Ce service, proposé à titre

Version projet

gratuit, garantit l'assistance du bénéficiaire en fonction de ses besoins à l'embarquement ou au débarquement d'un train, d'un autocar ou d'un moyen de substitution adapté. Il s'adresse à toute personne subissant dans son environnement une limitation d'activité ou une restriction de participation à la vie en société en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant (sur présentation de justificatifs). Le service se réserve au plus tard 24h ouvrées avant la date du voyage par téléphone.

L'information sur le niveau d'accessibilité du réseau est disponible sur le site internet « TER Hauts-de-France » ainsi que sur l'application mobile SNCF. Cette information est également accessible par les conseillers présents en gare.

Fin 2019, 78% du personnel régional en relation avec les voyageurs avaient été formés et sensibilisés à l'accueil et l'accompagnement des personnes en situation de handicap.

Version projet

2.2 L'espace public métropolitain

L'espace public est une des principales composantes de la chaine de déplacement. Disposé de nombreux éléments relevant chacun d'acteurs divers (métropole, communes, privés, SNCF…), l'espace public est avant tout l'espace dédié aux piétons qui dessert l'ensemble des lieux et des services (bureaux, commerces, transports en commun, loisirs…). Bien que complexe à mesurer tant l'espace est grand, l'accessibilité de l'espace public reste un sujet essentiel que la métropole s'engage à améliorer dès lors que des travaux de rénovation sont prévus.

Les espaces piétons : lieux de circulation et lieux de vie

Depuis 2017, et suite à la loi NOTRe, la MEL a récupéré la gestion et l'entretien des routes départementales portant à près de 5000 le nombre de kilomètres de voies entretenues. L'espace public est fait de nombreux composants (parvis, espaces verts, trottoirs, places, venelles…) multipliant le nombre collectivités compétentes pour les entretenir et les rénover. Il reste donc complexe de garantir un espace public de qualité homogène et accessible. La métropole assure la mise en accessibilité et se conforme à la réglementation dès que des travaux de rénovation sont effectués.

Depuis 2005, une grande partie du territoire a pu bénéficier de mise aux normes, mais aucun diagnostic complet et exhaustif n'existe. La rédaction de Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) est de compétence communale. Un PAVE permet à la fois de faire un état des lieux des circulations piétonnes et des aires de stationnement, de programmer les travaux nécessaires de nature à améliorer les conditions d'accessibilité et d'établir une estimation financière. Bien qu'un diagnostic complet soit réalisé et partagé entre la commune et la Métropole européenne de Lille lors de chaque projet de réhabilitation d'espace public, quelques communes ont réalisé un PAVE ou diagnostic partiel équivalent (Lambersart, Roubaix, Villeneuve d'Ascq, Seclin). Grâce à ce travail de fond, les communes peuvent prioriser les interventions de la Métropole européenne de Lille, mettre en valeur des itinéraires plus confortables auprès des habitants.

Version projet

Le stationnement

La mise en œuvre de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite est une compétence métropolitaine qui a connu de nombreuses évolutions depuis une dizaine d'années. La prise des arrêtés d'implantation de stationnement PMR relève du pouvoir de police des maires.

2007 : Évolution des normes géométriques des emplacements entrainant une mise en œuvre difficile à appliquer dans un contexte urbain dense.

2010 : Accord avec les services de l'État pour passer en Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA) des projets de places dérogatoires (travail de définition et homogénéisation des cas types dérogatoires). Depuis 2010, ce sont 2369 dossiers qui ont été présentés en CCDSA. Après un pic de demandes en 2013, le nombre de dossier est stable (environ 200 par an, cf. diagramme ci-contre), mais concerne majoritairement des espaces urbains sur voirie.

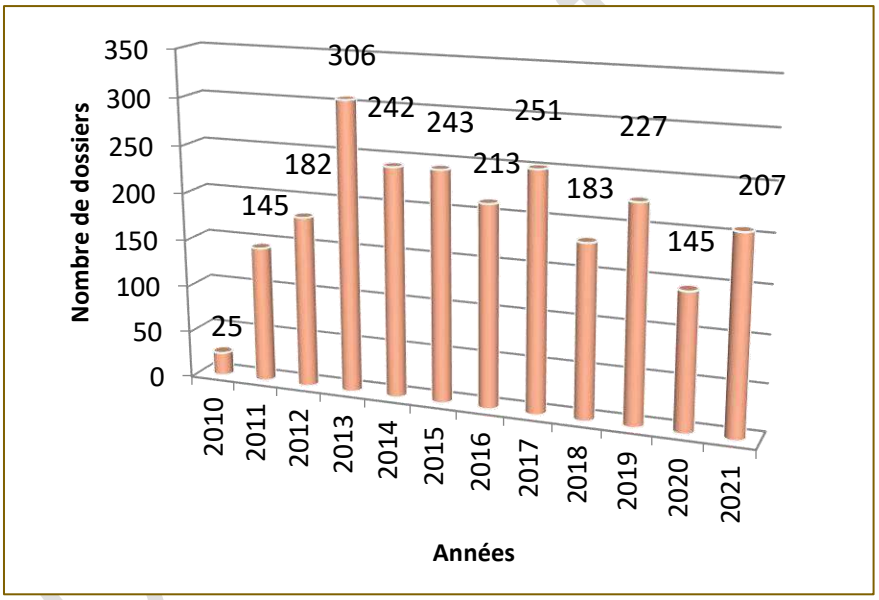


Figure 8 - Diagramme du nombre de dossiers présentés en CCDSA pour la réalisation de places de stationnement PMR entre 2010 et 2021
Source : Métropole Européenne de Lille

2012 : Lancement d'une stratégie métropolitaine de répartition des places PMR par commune pour respecter le quota de 2% sur le domaine public (Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces public) et répondre au plus juste aux demandes.

2015 : introduction de la gratuité du stationnement en zone payante pour les titulaires des cartes de stationnement pour personnes handicapées. Les nouveaux moyens de contrôle automatisés imposent toutefois de déclarer la présence d'une carte en amont (fichier géré par la mairie lorsque celui-ci existe) ou au moment

du stationnement (application smartphone ou sur l'horodateur quand cela est possible). La durée maximale de stationnement autorisée par le Maire ne peut être inférieure à 12h, ce qui exonère également de la pose du disque en zone bleue.

2017 : La Carte Européenne de Stationnement (CES) est remplacée par la Carte Mobilité Inclusion-Stationnement (CMI-S). Son déploiement est progressif : les CMI remplacent les CES jusqu'en 2026. Les CES des autres pays européens seront encore valables en France après 2026.

Entre 2019 et 2021, un recensement métropolitain des places de stationnement présentes sur voirie et sur les aires de stationnement publiques réalisées a permis de décompter 290 000 places sur le domaine public (253 000 places sur voirie et 36 600 au sein des aires de stationnement publiques).

6000 places de stationnement PMR ont, à cette occasion, été recensées sur le territoire, soit un total de 2.15% dont :

- 1,54% de places PMR sur voirie à l'échelle de la Métropole européenne de Lille, soit 4577 places
- 4,77% de places PMR au sein des aires de stationnement, soit 1420 places

Version projet

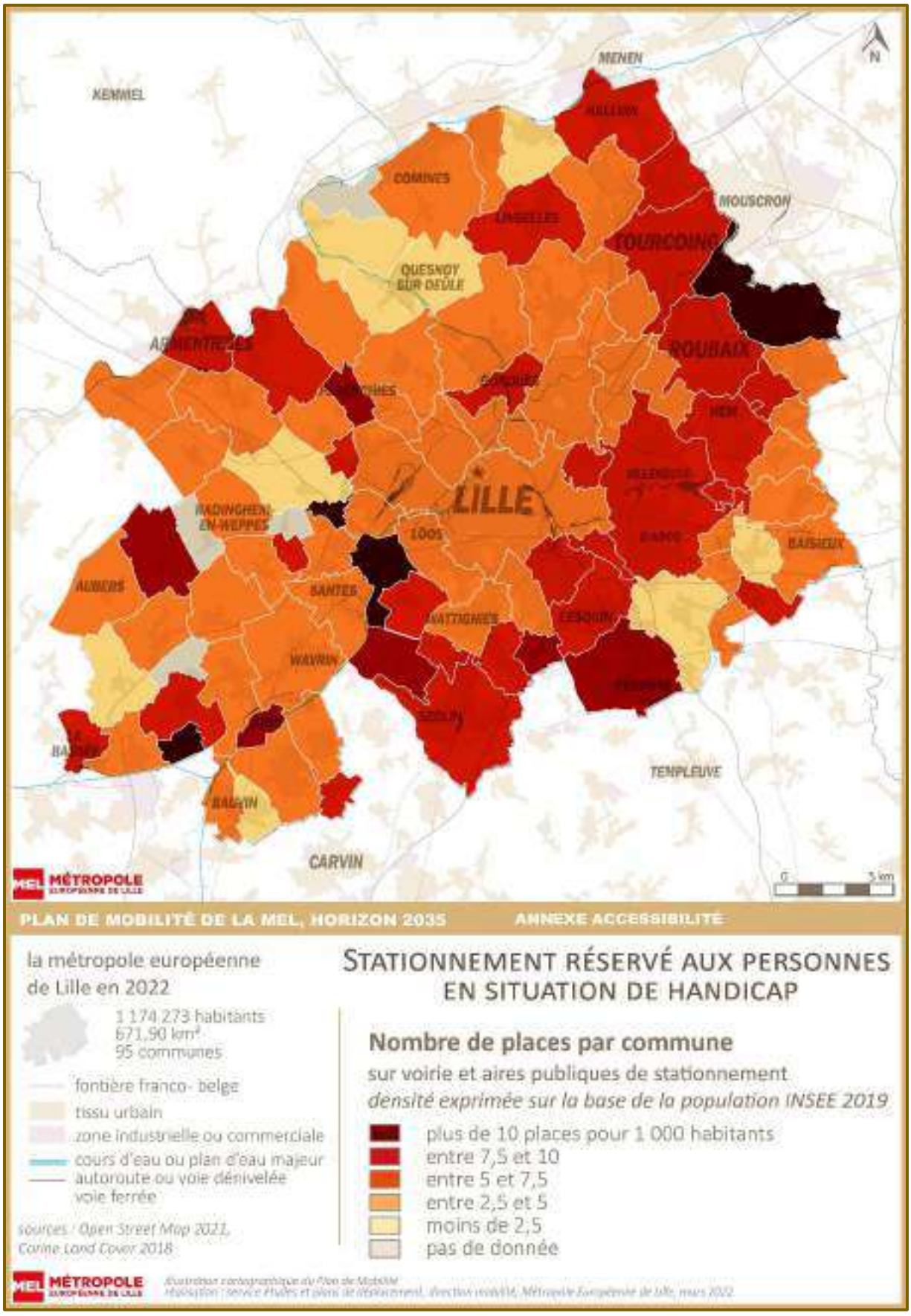


Figure 9 - Cartographie de la densité du nombre de places de stationnement réservées aux PMR pour 1000 habitants, par commune. Source : Métropole Européenne de Lille

Afin d'homogénéiser l'aménagement des places de stationnement PMR pour l'ensemble des 95 communes du territoire, le comité stationnement métropolitain a élaboré une stratégie d'implantation des places de stationnement PMR sur l'espace public. Cette instance de débats, d'échanges et de communication autour des actions et mesures à proposer en matière de politique du stationnement instituée en décembre 2013, a proposé des orientations communes qui répondent à la fois à la réglementation nationale et à l'intérêt général, puisque les places de stationnement, même PMR, ne sont pas nominatives et doivent servir à tous.

Les réflexions de ce groupe de travail ont été partagées et validées avec la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité qui a confirmé les principes techniques métropolitains suivants, qui correspondent à ceux déjà mis en œuvre par les services de la MEL :

- les emplacements seront privilégiés en intersection de voirie (têtes de rues) tout en veillant à ne pas être à plus de 50 à 60 mètres du demandeur (en cas de demande par un habitant)
- éviter l'implantation à proximité des emplacements réservés déjà existants
- limiter les places implantées du côté opposé à la demande et obligeant les usagers à traverser la chaussée ;



Figure 10 - Documentation diffusée par la MEL pour expliquer la politique de stationnement pour les personnes en situation de handicap

Source : Métropole Européenne de Lille



Version projet

L'électromobilité

Comme tout nouveau sujet de mobilité, la stratégie métropolitaine de déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques tient compte des besoins des personnes en situation de handicap.

La Métropole Européenne de Lille s'est dans un premier temps positionnée sur l'équipement en bornes de recharge pour les véhicules électriques sur les aires de stationnement dans les communes de moins de 5000 habitants, les parcs ouvrages métropolitains, ainsi que les parkings relais du réseau de transport urbain. L'accessibilité des places de stationnement associées aux bornes de recharge électrique sera garantie dans le cadre des obligations fixées par la loi. Le respect des surlargeurs confronté au respect des largeurs de trottoirs peut générer une impossibilité technique de respecter l'ensemble des exigences en matière d'accessibilité. Dans ce cas, le respect des largeurs de trottoir sera priorisé, tout en conservant la meilleure accessibilité possible pour l'accessibilité des places de stationnement. Une attention particulière est prêtée à l'accessibilité du cheminement vers la borne de recharge. La borne en elle-même et ses commandes sont accessibles.

En 2021, une cinquantaine de bornes sont installées, soit une centaine de points de charge.

Les carrefours à feux

Conformément aux décrets n° 99-756 et 99-757 du 31 août 1999, la Métropole Européenne de Lille s'est engagée dans le déploiement d'équipements sonores destinés aux personnes malvoyantes ou aveugles au droit des carrefours à feux. Ces dispositifs sont constitués d'une partie fixe installée sur les feux et d'une télécommande permettant d'activer le dispositif sonore d'aide à la traversée. Pendant toute la durée du vert piéton, une ritournelle s'enclenche alors que le message « rouge piéton » est énoncé deux fois lorsque les piétons ne peuvent plus s'engager. La Métropole européenne de Lille compte 8250 répétiteurs piétons dont 8026 sont sonores. Le reliquat sera équipé en fonction des futures rénovations. La Métropole européenne de Lille met à disposition les télécommandes des communes, qui se chargent de les attribuer gratuitement aux habitants malvoyants ou aveugles sur présentation d'un justificatif de domicile et d'une carte d'invalidité.

Version projet

Version projet

CHAPITRE 3. Répondre à l'enjeu du vivre ensemble à l'horizon 2035

Version projet

Le contexte actuel et l'état des lieux de l'accessibilité du territoire métropolitain aux plus fragiles conduisent à deux constats partagés au niveau national, en témoigne la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 :

- Les avancées en terme d'accessibilité sont notables mais encore parcellaires. La mise en accessibilité peut être encore perçue comme complexe, coûteuse et utile pour une minorité.
- La chaîne de déplacement est une notion encore peu prise en compte bien qu'elle réponde en tous points aux besoins de tous les métropolitains.

Grâce à la réglementation, notamment depuis 2005, la métropole est de plus en plus accueillante pour les personnes à mobilité réduite. Les avancées sont notables mais le chantier est encore vaste notamment dans les domaines des transports, de la mobilité et de l'aménagement d'espace public.

Aujourd'hui, et encore un peu plus demain, l'enjeu du bien vivre ensemble dans la Métropole européenne de Lille prend tout son sens face au phénomène de vieillissement de la population.

La commission intercommunale pour l'accessibilité permet de faire avancer certaines prises de conscience. Grâce à elle, il est souvent démontré que l'application de la norme seule ne suffit pas à rendre le territoire accessible.

Deux démarches portée par la Métropole répondent directement à cet enjeu :

- La conception universelle : une notion qui permet de concilier accessibilité, confort, durabilité et esthétisme
- La stratégie métropolitaine en faveur de la marche : un engagement volontariste de la Métropole européenne de Lille qui participe au vivre ensemble

Version projet

3.1 La conception universelle, un guide de l'action métropolitaine

La Métropole européenne de Lille est une collectivité engagée depuis plus de dix ans pour améliorer l'accessibilité du territoire aux personnes à mobilité réduite à la fois de l'espace public, du réseau de transport mais également de son patrimoine (immobilier, espaces naturels…). Cela passe à la fois par des chantiers de mise aux normes, mais également de travaux neufs basés sur une réglementation précise. Bien que cette normalisation soit essentielle et permette d'améliorer concrètement l'accessibilité, il semble nécessaire de dépasser les normes pour placer l'usager au cœur des projets, en anticipant notamment les pratiques des métropolitains les plus fragiles, pour passer de l'accessibilité à l'inclusion des personnes à mobilité réduite.

La conception universelle est un mode de projet qui répond à cette ambition ainsi qu'aux enjeux économique, esthétique et sociétal. On entend par **« conception universelle »** la conception de produits, d'équipements, de programmes et de services qui puissent être utilisés par tous, dans toute la mesure possible, sans nécessiter ni adaptation ni conception spéciale. (Définition officielle de l'ONU). La conception universelle n'exclut pas les appareils et accessoires fonctionnels pour des catégories particulières de personnes handicapées là où ils sont nécessaires (exemples : fauteuil roulant, canne blanche…). Synonyme de confort d'usage, cette notion permet non seulement d'avoir un territoire plus inclusif pour les personnes en situation de handicap (environ 10% de la population), mais elle est nécessaire pour les personnes à mobilité réduite (40% de la population) et confortable pour tous (100% de la population).

Le cadre du Plan de Mobilité vise à préparer le territoire aux évolutions de sa population et notamment à son vieillissement. Bien qu'essentiel pour les personnes en situation de handicap, la conception universelle des futurs espaces publics et des déplacements qu'ils accueilleront est gage de confort, d'autonomie et de sécurité pour les seniors (65ans et +) qui représenteront près de 17% de la population à l'horizon 2035. Loin de réduire les seniors à un état de fragilité, il est

Version projet

cependant important de penser à leur devenir en zone urbaine comme en zone rurale.

Par ailleurs, de par ses liens de compatibilité avec les autres documents cadres (Plan Local de l'Habitat, Plan Local d'Urbanisme), il semble essentiel que le Plan de Mobilité (PDM) puisse rappeler l'importance de rendre le territoire métropolitain accessible à tous en se basant sur le confort d'usage avant tout.

3.2 Une stratégie métropolitaine en faveur de la marche exemplaire : une opportunité pour l'accessibilité du territoire

La stratégie métropolitaine en faveur de la marche est une démarche singulière qui a été entérinée par le Conseil Métropolitain en décembre 2021. L'objectif de cette démarche globale, porté par le Plan de Mobilité, est d'inciter au changement de comportement afin que la marche devienne un réflexe pour les déplacements de courtes distances. En agissant pour la mise en œuvre de cette stratégie, la Métropole européenne de Lille s'engage également, à plusieurs égards, à améliorer l'accessibilité de son territoire, en répondant à des enjeux sociétaux notamment, comme le vieillissement de la population ou la lutte contre la sédentarité.

Le développement de la pratique de la marche permet à la fois de conserver du lien social en déambulant dans la cité, de conserver une autonomie et de maintenir en forme notamment les plus fragiles. Ces exemples illustrent l'ensemble des enjeux partagés entre le développement de la marche au quotidien et l'accessibilité à tous du territoire.

Version projet

CHAPITRE 4. Les dispositions du Plan de Mobilité en faveur de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Version projet

La Métropole Européenne de Lille est engagée depuis de nombreuses années pour l'amélioration de l'accessibilité de tous et œuvre sur l'ensemble de ses compétences pour le vivre ensemble.

Cependant, les prévisions démographiques comme la nouvelle législation impliquent non seulement de poursuivre les efforts, mais également de concevoir un système de mobilité et un environnement basés sur les usages et les métropolitains.

Dans cette quête, il est rappelé que la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité est l'instance de concertation appropriée qui sera consultée pour chaque projet métropolitain le nécessitant et pour chaque principe technique métropolitain qui pourrait être duplicable.

Pour assurer le confort d'usage et la continuité de la chaîne de déplacement, le plan d'actions du Plan de Mobilité traite de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite au sein de chaque thématique concernée. Le tableau ci-après permet une lecture complète et synthétique du sujet.

Version projet

Tableau synthétisant les fiches actions concernées, à retrouver dans le plan d'action du PDM

Numéro de la fiche	Page	Titre	Principaux sujets évoqués
Action 1		Pour des mobilités bénéfiques pour la santé	Proposer une mobilité pour tous et accompagner les plus jeunes et les seniors vers des pratiques plus vertueuses pour leur santé
Action 10		Rendre plus performants les réseaux existants de métro et de tramway	Profiter des phases de modernisation du réseau pour le rendre plus confortable et accessible à tous
Action 11		Poursuivre la modernisation du réseau de bus	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de bus.
Action 22		Faciliter l'usage des transports collectifs urbains pour tous	Améliorer le confort d'usage du réseau de transports en commun urbain
Action 28		Aménager l'espace public : trouver une place pour tous les usagers et tous les usages, temporaires ou permanents	Partager des ambitions communes entre tous les aménageurs intervenants sur le territoire, en s'appuyant sur la charte de qualité des espaces publics métropolitains
Action 29		Une politique de stationnement comme outil de mobilité et de partage de l'espace public	Améliorer le stationnement des personnes handicapées notamment en augmentant le nombre de places réservées.
Action 30		Améliorer l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite	S'appuyer sur la notion de la conception universelle et sur le Commission Intercommunale pour l'Accessibilité pour guider l'aménagement des nouveaux espaces publics et de la voirie.
Action 31		Concevoir une métropole marchable pour tous	Favoriser la marche pour tous en concevant des cheminements

Version finale

			larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés.
Action 32		Pratiquer le territoire pour bien grandir, bien vivre et bien vieillir	Encourager les plus jeunes comme les seniors (considérés comme des PMR) à marcher au quotidien et à prendre facilement les transports en commun.

Version projet

Photographies : MEL – Vincent Lecigne / Ilevia – Romain Reveau - Laurent Mayeux / Light motiv – Richard Baron

Glossaire

Sigles

BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CCDSA : Commission Consultative Départementale Sécurité et Accessibilité

CES : Carte Européenne de Stationnement

CIA : Commission Intercommunale pour l'Accessibilité

CMI : Carte Mobilité Inclusion

CO : Monoxyde de Carbone

COV : Composés Organiques Volatiles

CSNE : Canal Seine Nord Europe

DEEM : Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités

ED ou EMD : Enquête Déplacements ou Enquête Ménages Déplacements

EDP ou EDPM : Engins de Déplacement Personnel, Motorisés ou non

EMC² : Enquête Mobilité Certifiée Cerema

EVP : Équivalent Voiture Particulière

FPS : Forfait Post Stationnement

GES : Gaz à Effet de Serre

GNV : Gaz Naturel pour Véhicule

GPS : Global Positioning System

IRIS : Ilots Regroupés pour l'Information Statistique

IRVE : Infrastructure de Recharge pour Véhicules Électriques

ITA : Impossibilité Technique Avérée

LAPI : Lecture Automatique de Plaques d'Immatriculation

LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie de 1996

LCTEV : Loi de transition énergétique pour la croissance verte

LIANE : nom commercial des lignes de Bus à Haut Niveau de Service du réseau Ilévia, « Ligne A Niveau Élevé de service »

LM'ACT : Lille Métropole Accessible à Tous

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités de 2019

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982

MaP : Marche à Pied

MaaS : Mobility as a Service

NOTRe : Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République

NOx : Oxydes d'azote

NVEI : Nouveaux Véhicules Électriques Individuels

OMPHALE : Outil Méthodologique de Projection d'Habitants, d'Actifs, de Logements et d'Élèves

PAVE : Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

PCAET : Plan Climat-Air-Énergie Territorial

PDA : Plan de Déplacements d'Administrations

PDE : Plan de Déplacements d'Entreprises

PDES : Plan de Déplacements d'Établissements Scolaires

PDM: Plan de Mobilité

PDME : Plan de Mobilité Employeur

PDS : Plan de Déplacements Scolaires

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PL : poids-lourds

PLH : Programme Local de l'Habitat

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PM : Particules totales en suspension

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

PM10 : Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres

POC : Proof Of Concept (preuve de concept)

PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité des transports collectifs

SDIT : Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

SNBC : Stratégie Nationale Bas-Carbone

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer français

SRU : Loi Solidarité et Renouvellement Urbains de 2000

TAD : Transport à la Demande

TIC : Techniques de l'Information et de la Communication

TC : Transport collectif

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

TCU : Transport collectif urbain. Pour la Métropole Européenne de Lille, le nom commercial du réseau TCU est Ilévia

TER : Train Express Régional

TMV : Transport de Marchandises en Ville

VAL : Véhicule Automatique Léger (métro automatique)

VE : Véhicule Électriques

VLEU : Véhicule Léger Électrique Unipersonnel

VLS : Vélo en Libre-Service

VP : Véhicule Particulier

VPC : Véhicule Particulier Conducteur

VPP : Véhicule Particulier Passager

VU : véhicules utilitaires

VUL : Véhicule Utilitaire Léger

ZFE : Zone à Faibles Émissions

2RM : Deux-roues motorisés

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