



BILAN DE LA CONCERTATION

LE PLAN DE MOBILITE

La Métropole Européenne de Lille, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), doit garantir à tous les usagers du territoire métropolitain de se déplacer dans de bonnes conditions tout en contribuant à la diminution des émissions de polluants atmosphériques, ainsi qu'à celle des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports. Ces objectifs doivent s'inscrire en cohérence avec la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique, à savoir la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), qui définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050 pour atteindre la neutralité carbone,

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

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

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

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

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

L'OBJET DE LA CONCERTATION

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

Le Plan De Mobilité constituera un nouvel outil pour :

- organiser les déplacements de plus d'1 million d'habitants, auxquels s'ajoutent ceux des usagers de son territoire et le transport des marchandises ;
- remplacer l'actuel Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui arrive à échéance ;
- établir, pour les 15 prochaines années, les orientations de la politique métropolitaine de mobilité, l'organisation du transport de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, et les actions à mettre en œuvre, pour tous les modes de déplacements.

LES OBJECTIFS LA CONCERTATION

La concertation engagée à compter du printemps 2021 jusqu'à la fin d'année 2021, a permis de recueillir les réflexions des citoyens sous un angle bien spécifique n'ayant pas fait l'objet de concertation jusqu'ici : le changement des habitudes de déplacement et les accompagnements envisageables pour les faire évoluer.

Les objectifs :

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

LES MODALITÉS ET LES ÉTAPES DE LA CONCERTATION

Étape n°1 :

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

À destination des citoyens

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

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

À destination spécifique des associations, entreprises et institutions

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

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

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

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

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

CHIFFRES CLÉS

Lors de la phase de concertation dématérialisée :

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

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

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

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

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

LE PLAN D'ACTIONS DU PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ

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

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

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

SYNTHESE DES PROPOSITIONS CITOYENNES ET LEUR PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET DE PLAN DE MOBILITE

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

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

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

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

<p>prioritaires, vélorues, véloroutes, réseau express vélo)</p>	<p>cyclable. Ce réseau « vélo + » a vocation à concerner les 10 à 15 liaisons métropolitaines les plus structurantes à l'échelle du territoire.</p> <p>La MEL s'est engagée à consacrer 100 millions d'euros aux réseaux cyclables sur la période 2022 – 2026 (30 millions lors du précédent mandat) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 25 millions d'euros affectés à la politique métropolitaine de développement des Véloroutes et voies vertes, • 75 millions d'euros dédiés aux aménagements cyclables sur voirie, soit 15 millions annuels qui permettront de : <ul style="list-style-type: none"> - maintenir en état et adapter les équipements cyclables actuels, notamment en les mettant s'il y a lieu en conformité avec les nouveaux abaques d'aménagement ; - aménager les sections non aménagées des réseaux Vélo+, principal et secondaire, - adapter plus globalement l'ensemble du réseau routier à la pratique cyclable, notamment en poursuivant l'aménagement des double-sens cyclables en zones 30 ou la mise en place des SAS vélo aux carrefours à feux. <p>Une première planification des études et travaux engagés ou à engager d'ici fin 2024 a été adoptée par la MEL en décembre 2021 à travers un Programme Pluriannuel d'Investissement (PPI) dédié à la voirie et aux espaces publics (<i>cf. Délibération 21-C-0579 du 17 décembre 2021 « Orientations stratégiques et programme pluriannuel d'investissements (PPI) 2022-2026 – Voirie, espaces publics et aménagements cyclables – Approbation »</i>).</p> <p>À terme, le réseau intercommunal métropolitain proposé par le projet de PDM permettra de desservir la totalité des communes de la MEL. Il assurera aussi une desserte directe de 90% de la population, 94% des emplois et 93% des effectifs scolaires projetés à horizon 2035.</p>
<p>Développer le maillage (en portant une attention particulière à l'égard des communes rurales, pour lesquelles les équipements et aménagement dédiés à la pratique du vélo sont insuffisants ou inexistant (garages à vélo, bornes V'Lille...) et les itinéraires ruraux</p>	<p>✓ Le projet de PDM vise de façon générale à « Apaiser les villes et rendre les territoires accessibles », sur l'ensemble du territoire métropolitain, en contextes urbain, périurbain et rural.</p> <p>En effet, les réflexions menées à l'occasion de l'élaboration du schéma directeur cyclable 2035, ont été guidées par les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • mieux relier les bourgs et les villages ; • renforcer l'accessibilité aux établissements scolaires ; • garantir l'accessibilité aux grandes zones d'emplois ; • prendre en compte les développements futurs ; • assurer la connexion aux lieux d'échanges structurants ; • améliorer la complémentarité avec les transports collectifs ; • renforcer la coordination avec les territoires voisins. <p>Le Schéma cyclable à horizon 2035 propose un développement du maillage cyclable à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain, au sein de toutes les communes. La Programmation Pluriannuelle d'Investissement pour la période 2022-2026 (cf. <i>Délibération 21-C-0579 du 17 décembre 2021 « Orientations stratégiques et programme pluriannuel d'investissements (PPI) 2022-2026 – Voirie, espaces publics et aménagements cyclables – Approbation »</i>) inclut en ce sens</p>

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

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

	<p>l'organisation de ce déploiement (concertation, gestion des demandes, entretien).</p> <p>Dans les espaces privés, c'est le règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui fixe les obligations minimales en matière de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux pour les constructions neuves, au regard des préconisations émises par le projet de PDM, et au regard des exigences de la loi.</p>
Proposer des aides à l'achat de vélos, de vélos à assistance électrique et d'équipement vélo	✗ Le projet de PDM ne prévoit pas la mise en place d'aides de ce type. La MEL avait déjà mis en place un dispositif d'aide financière à l'achat de vélo en 2017 permettant l'achat de 9195 vélos pour un coût de 1 350 000€.
Tenir compte de la portée plus grande du vélo à assistance électrique (VAE) pour anticiper les futurs besoins en mobilités douces	✓ Le réseau « vélo + » prend en compte l'augmentation du nombre de cyclistes y compris en VAE. En effet, ce réseau doit permettre de supporter des flux de vélo plus importants (sur des aménagements de 4m de large), d'offrir des axes très traversant intercommunaux permettant de couvrir des distances plus longues (au-delà de 5km).

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

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

	<p>transformer en piéton pour nombre de ses déplacements du quotidien.</p> <p>L'événementiel autour de la marche peut se décliner sous de multiples formes, échelles et durées avec une communication et une animation métropolitaine et évènementielle spécifique.</p>
Créer des chemins ou reconquérir ceux qui disparaissent du fait des aménagements en zone rurale	✖ Le projet de PDM ne renvoie à aucune disposition spécifique en zone rurale sur ce point. Ce sujet relève davantage de politiques de gestion foncière, d'autre part les chemins en secteur rural, y compris pouvant avoir un usage public, relève généralement du domaine privé communal (lorsqu'ils n'ont pas été classés voie communale) ou de chemins d'exploitation appartenant à des riverains.
Développer la marche par l'aménagement de la ville des proximités (plus de mixité urbaine habitat / commerces / équipements / services)	✓ Le projet de PDM identifie bien cet enjeu dans ses orientations stratégiques visant à imbriquer politiques de mobilité et d'aménagement, tant dans les centres et quartiers urbains, que dans les polarités centrales de communes périurbaines ou rurales. ✖ Cependant cette proposition s'apparente principalement à la politique d'aménagement du territoire, dont les orientations sont définies dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) mais également à la politique de l'habitat définie dans le Programme Local de l'Habitat (PLH) et ne relève pas directement du PDM qui a vocation à définir la politique de mobilité.
Sécuriser les parcours piétons en :	✓ Le projet de PDM propose d'apaiser les espaces publics pour favoriser la cohabitation entre tous les usagers et notamment favoriser les déplacements piétons. Il y a lieu de poursuivre l'aménagement des villes en utilisant les statuts les plus favorables aux piétons et de viser, en tenant compte de la pluralité du territoire métropolitain et du temps nécessaire pour couvrir 95 communes, une généralisation de la « ville à 30 », pour abaisser les vitesses, en aménageant des zones de circulation apaisée, sous la forme de zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes. La future charte d'aménagement des espaces publics de la Métropole Européenne de Lille constituera pour les producteurs d'espace public un nouvel outil en faveur d'un espace commun qui fait la part belle à l'usage piéton. Par le choix des matériaux, par le traitement des nivelllements, par un partage plus équilibré de la voirie en faveur des modes actifs et en particulier en faveur du piéton, par une attention particulière aux continuités, aux raccourcis, la pratique de la marche sera facilitée. ✓ Le projet de PDM prévoit également, en complément d'aménagements cyclables spécifiques (voir partie ci-dessus au sujet de la prise en compte du vélo dans le projet de PDM), le développement d'aménagements de type zones 30 sur les voies et rues de proximité, afin d'apaiser la circulation automobile, en faveur notamment de la pratique cyclable, lorsque le trafic routier est inférieur à 4000 véhicules par jour et qu'il est impossible d'avoir des aménagements cyclables dédiés.
Concevoir des aménagements piétons répondant aux besoins de tous les usagers	✓ Le projet de PDM prévoit de s'appuyer sur la notion de conception universelle afin de concevoir des espaces publics et des

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

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

<ul style="list-style-type: none"> limitation de la largeur des voies 	<p>inciter à un report des véhicules de moyenne et longue durée vers ces parcs ;</p> <ul style="list-style-type: none"> la mise en œuvre d'une harmonisation du montant du FPS à l'échelle de la métropole. <p>✗ Le projet de PDM ne prévoit pas stricto-sensu de limiter la largeur des voies. Cependant il intègre plusieurs actions visant à poursuivre les aménagements en faveur d'un partage équilibré de l'espace public entre modes (« la rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacements ») en faisant également référence à la charte de l'espace public qui sera actualisée.</p>
Développer davantage le volet coercitif envers les automobilistes (plus de contrôles, plus de radars et de caméras)	<p>✗ Le contrôle de la circulation automobile ne fait pas partie des compétences métropolitaines. Elle relève de la compétence de l'État.</p>
Mettre en place un péage urbain	<p>✗ Le projet de PDM ne retient pas cette action. Des études ont été menées par la MEL sur l'opportunité de mettre en place un péage urbain, mais il a été décidé de mettre l'accent sur les mesures incitatives, par exemple l'Ecobonus Mobilité plutôt qu'une forme de taxe. D'autre part, le stationnement payant sur voirie peut déjà être considéré une forme de péage urbain.</p>
Arrêter de construire de nouvelles routes / en construire moins	<p>✓ Le projet de PDM identifie dans ses orientations stratégiques les objectifs d'amélioration du fonctionnement et d'optimisation de l'usage des infrastructures routières existantes, déjà très denses sur le territoire. Les aménagements de nouveaux axes routiers ou l'amélioration d'axes existant sont limités et en faveur d'une optimisation des circulations et pour développer de nouveaux usages multimodaux (transport collectif et/ou covoiturage en site propre par exemple), ou réduire les nuisances dues aux flux routiers sur certains secteurs résidentiels, ou ponctuellement en accompagnement d'aménagement en renouvellement urbain.</p>
Mettre en place une Zone à Faibles Emissions (avec concertation publique)	<p>✓ Le projet de PDM prévoit la mise en œuvre d'une ZFE-mobilité, avec une obligation légale avant le 31 décembre 2024 en tant qu'agglomération de plus de 150 000 habitants, et sur un périmètre qui devra couvrir a minima 50 % de la population métropolitaine.</p> <p>✓ Une consultation du public est prévue à horizon fin 2023/début 2024.</p>
Mettre en place des voies réservées au covoiturage	<p>✓ Le projet de PDM identifie des projets ou des expérimentations de voies dédiées au covoiturage sur le réseau routier de compétence État, desservant le territoire métropolitain (A1, A22, A25, RM700) et la mise en place de systèmes de contrôles adaptés.</p>
Offrir des avantages incitatifs au covoiturage	<p>✓ Le projet de PDM prévoit d'évaluer l'opportunité d'engager des mesures de subventionnement des trajets pour les passagers et/ou les conducteurs, via la certification des déplacements en covoiturage.</p>
Encourager le soutien et la promotion du covoiturage par les entreprises du territoire	<p>✓ La MEL, en s'appuyant sur l'action d'Ilevia et sur un réseau de partenaires locaux, accompagne les entreprises du territoire dans la mise en œuvre de leur Plan de Déplacements Entreprise (PDE), Inter-Entreprise (PDIE) et Administration (PDA), lesquels peuvent prévoir</p>

	des mesures d'incitation au covoiturage. Des actions d'animation dans les parcs d'activités économiques en faveur du covoiturage ont par ailleurs déjà été mises en œuvre, dont certaines avec le concours de la CCI Grand Lille et de la mission Déclic Mobilités de Réseau Alliances.
Réserver des places au covoiturage dans les parkings relais, en début de liane	✓ Certains parkings relais (P+R) sont déjà pourvus de quelques places de covoiturage. Le projet de PDM prévoit de poursuivre et d'étendre l'aménagement de places et d'accès réservés au covoiturage au sein des fonctions « stationnement » des principaux pôles d'échanges multimodaux existants identifiés, mais aussi au sein des nouveaux pôles d'échanges multimodaux en lien avec les nouvelles lignes de transports collectifs en site propre.
Proposer des primes de soutien à l'acquisition de véhicules électriques	✗ Le projet de PDM ne retient pas cette action car elle ne relève pas directement d'une compétence de la MEL (pas d'obligation à aider à l'achat de voiture). À ce jour, l'Etat propose des aides financières pour l'achat de véhicules peu polluants (« prime à la conversion »). ✓ Cependant, la nouvelle stratégie métropolitaine en faveur du développement de l'électromobilité adoptée le 28 juin 2021 (cf. <u>Délibération 21-C-0280 du 28 juin 2021 « Nouvelle stratégie métropolitaine en faveur du développement de l'électromobilité »</u>) prévoit une action spécifique de la MEL visant à « informer, communiquer pour l'équipement des particuliers : avantages déjà existants relatifs aux véhicules électriques (primes achats, crédits impôts et/ou seuil de frais kilométriques réels pour personnes imposables...) ».
Dépolluer le parc automobile métropolitain	✓ Le projet de PDM prévoit des actions spécifiques visant à soutenir et accompagner la mutation du parc automobile : soutenir et accompagner l'électrification du parc automobile métropolitain (déploiement d'infrastructures de recharge, volet incitatif), accompagner la conversion vers d'autres énergies alternatives (poursuivre la stratégie GNV engagée et développer la filière hydrogène sur le territoire), favoriser la décarbonation des véhicules des ménages.
Proposer un système partagé de voitures électriques en libre-service	✓ Des dispositifs similaires gérés par des acteurs privés existent déjà, la MEL subventionne par exemple le service d'autopartage « Citiz » et met en place des emplacements de voitures partagées.
Accroître la capacité et étendre les parkings relais saturés (ex : Saint-Philibert)	✓ Cela est prévu à Saint-Philibert (projet en cours). La stratégie de la MEL est notamment d'accroître l'offre en stationnement, dite « aires relais » au sein de certains pôles d'échanges multimodaux. Le projet de PDM prévoit de développer les lieux d'intermodalité de façon générale, en confortant les pôles d'échanges multimodaux majeurs, et en poursuivant le maillage du territoire par le développement de nouveaux pôles d'échanges, qui suivant les besoins identifiés, pourront comporter une offre de stationnement-relais en rabattement vers les lignes de transports collectifs structurants.

CONCERNANT L'INTERMODALITÉ, VOUS NOUS AVEZ DIT... CONTRIBUTIONS DES CITOYENS	PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET DE PDM
Favoriser l'intermodalité en : <ul style="list-style-type: none"> • favorisant les rabattements vers les transports collectifs à pied/en vélo et le rabattement automobile vers les gares et stations de métro/tramway • améliorant l'intermodalité entre le train et les modes doux • facilitant l'accès à l'information multimodale) 	✓ Le projet de PDM prévoit de nombreuses actions spécifiques pour développer l'intermodalité, notamment en accompagnant la réalisation des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) et en travaillant sur la communication et le jalonnement, en développant les services connexes à la mobilité, etc. Le projet de PDM identifie les PEM à renforcer et les nouveaux PEM à aménager, y compris au niveau de gares TER (le réseau ferroviaire relevant cependant des compétences de la Région Hauts-de-France et leur gestion étant à la charge de la SNCF) qui constituent des points de connexion avec les territoires périurbains.
CONCERNANT LA SENSIBILISATION, VOUS NOUS AVEZ DIT... CONTRIBUTIONS DES CITOYENS	PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET DE PDM
Informer et sensibiliser davantage en : <ul style="list-style-type: none"> • faisant de la pédagogie sur l'impact environnemental de l'usage de la voiture • informant sur la comparaison des coûts entre les modes de déplacement et les temps de trajet aux heures de pointe en voiture par rapport aux TC ou au vélo • diffusant les bonnes pratiques de mobilité issues des 95 communes de la MEL (par exemple un « book » des réalisations ciblées sur déplacement de moins de 5km) 	✓ Le projet de ZFE-mobilité sera accompagné d'un volet information et communication qui permettra de sensibiliser sur la réduction de l'impact environnemental de l'usage de la voiture en matière d'émissions de polluants de l'air au niveau local. ✗ Le projet de PDM n'évoque pas directement ces leviers de sensibilisation. ✓ Mais le projet de PDM prévoit de nombreuses actions visant à multiplier et intensifier les dispositifs d'information et de sensibilisation pour promouvoir les modes de déplacements les moins émissifs, notamment : <ul style="list-style-type: none"> • sur la pratique du vélo • sur la pratique de la marche à pied • sur le covoiturage • dans le cadre de la promotion de l'éco-mobilité scolaire • concernant la mobilité des actifs en lien avec les employeurs • à travers l'amélioration de l'information et la communication auprès des usagers de transports collectifs, (etc.) ✓ Le projet de PDM prévoit par ailleurs une action consistant à trouver le bon angle de communication pour promouvoir et sensibiliser à l'usage des modes de déplacements les moins émissifs.
Encourager, faciliter la mise en œuvre de plans de mobilité au niveau des entreprises (favoriser le dialogue entre chefs d'entreprises des zones d'activité (Pilaterie, Haute Borne...) par l'intermédiaire de la CCI ou du réseau Alliance)	✓ Le projet de PDM comprend plusieurs actions d'accompagnement à la mise en œuvre de Plans de Déplacements Entreprises (PDE) ou Inter-Entreprises (PDIE), et en matière de mobilité des actifs au sens large. La mise en œuvre des Plans de Déplacements Entreprise est de la responsabilité des entreprises dans le cadre d'obligations légales, la MEL et son concessionnaire dans le cadre de l'actuelle concession de service public « transport », accompagnent les entreprises sur ce sujet, et travaillent en partenariat avec des réseaux d'acteurs économiques.

Faciliter l'utilisation des transports, l'usage de la carte pass-pass pour les personnes âgées, lutter contre l'illectronisme pour faciliter l'usage des transports pour les personnes qui ne savent pas ou peu utiliser les outils informatiques ou les smartphones	<p>✓ Le projet de PDM prévoit (entre autres) des actions consistant à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • accompagner les plus fragiles (seniors, personnes en situation de handicap...) à l'usage des transports en commun en s'appuyant sur les Centres Communaux d'Action Sociale ou encore sur les associations et établissements spécialisés ; • initier la formation de référents mobilité et de seniors experts, à même de former leurs pairs, et de faciliter la mobilité de chacun ; • travailler à la lisibilité et la simplicité des messages portés au sein du réseau de transports collectifs (réécriture de documentation en Facile à Lire et à Comprendre, création d'une carte du réseau simplifiée) ; • développer des outils facilitant l'usage des transports collectifs pour les publics éloignés des solutions numériques ; • poursuivre l'accompagnement « humain » à bord des transports et dans les stations/arrêt.
Mettre en place des expérimentations à la pratique des modes doux, et en particulier des expérimentations à la marche urbaine comme mode de déplacement quotidien	<p>✓ Le projet de PDM prévoit de « rendre la marche ludique en proposant de l'événementiel », par exemple en créant un temps fort autour de la marche sur le modèle du challenge métropolitain du vélo déployé depuis 2013. Ce type de dispositif permet de participer au changement d'habitudes de mobilité des usagers grâce à son côté expérientiel.</p>
Développer l'éco-mobilité scolaire par la sensibilisation et la mise en œuvre d'actions au quotidien pour les plus jeunes (accompagnement des parcours type pedibus, vélobus...)	<p>✗ Le projet de PDM ne prévoit pas directement cette action car il s'agit d'une compétence communale.</p> <p>✓ Cependant, le projet de PDM rappelle que la MEL a un rôle d'accompagnement des communes dans le développement et la promotion de l'écomobilité scolaire via des actions qu'elle devra poursuivre : promotion et mise en œuvre des Plans de Déplacements des Etablissements Scolaires (PDES), promotion d'outils tels que le livret « Sur la route de l'école » ou la bibliographie modes doux de la métropole européenne de Lille pour permettre aux enseignants et animateurs d'appréhender le sujet de la mobilité avec les enfants, favoriser la participation à des événements et challenges qui promeuvent l'utilisation de tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture utilisée seule (challenge d'écomobilité scolaire Hauts de France, Challenge métropolitain du vélo).</p>
Poursuivre la sécurisation des accès aux écoles et aux collèges	<p>✗ Le projet de PDM ne prévoit pas directement cette action car il s'agit d'une compétence communale (pouvoir de police du maire en matière de circulation, dans les espaces publics du ressort territorial de la commune).</p> <p>✓ Cependant, le projet de PDM rappelle que la MEL a un rôle d'accompagnement des communes dans le déploiement de rues scolaires (dispositifs destinés à apaiser la sortie et les abords des écoles), par de l'ingénierie et la mise à disposition d'outils.</p>
Apprendre l'usage des modes actifs et des TC aux écoliers et collégiens, développer l'éducation aux transports en commun	<p>✓ Le projet de PDM rappelle que la MEL mène déjà des actions en faveur de l'écomobilité scolaire (promotion d'événements tels que le challenge d'écomobilité scolaire Hauts-de-France, diffusion d'outils à destination des communes) afin de promouvoir la mobilité active des</p>

(apprendre à lire un plan, la civilité, où prendre le bus, où acheter les tickets...)	jeunes publics. Le projet de PDM prévoit de poursuivre ce type d'actions.
Sponsoriser les associations et écoles d'apprentissage du vélo	✗ Le projet de PDM ne prévoit pas d'action spécifique d'éducation aux transports collectifs à destination spécifique des jeunes publics, mais ce mode d'accès aux établissements scolaires fait partie des sujets pouvant être abordés dans le cadre des actions d'accompagnement et la promotion de l'écomobilité scolaire s'appuyant sur le livret « Sur la route de l'école » réalisé et mis à disposition par la MEL.
Mettre en place un système de subventions/récompenses et sanctions financières selon que le mode de déplacement choisi est plus ou moins vertueux (système de bons points pour les étudiants utilisant des modes doux à échanger chez des commerçants de la MEL, exonérations de taxes ou avantages fiscaux pour les individus non propriétaires de voitures, ou les utilisateurs de modes alternatifs à la voiture utilisée « seul », bonus financier/prime pour l'abandon de la voiture aux heures de pointes, primes à la vente des voitures...)	<p>✓ Le projet de PDM prévoit la mise en œuvre du projet d'Ecobonus Mobilité, qui vise à accompagner des usagers automobilistes dans un programme d'incitations, basé sur des services numériques, pour réduire l'usage de la voiture sur des tronçons autoroutiers identifiés et à des horaires définis. Le projet comporte à la fois un volet d'accompagnement et de conseil et un volet financier prévoyant une rétribution des automobilistes participants.</p> <p>✓ Le projet de PDM prévoit la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions-mobilité (ZFE-m) qui permettra également d'inciter à l'usage d'autres modes de déplacements plus vertueux que la voiture et de sanctionner les usagers des véhicules les plus polluants ne respectant pas le zonage.</p>

CONCERNANT LA METHODOLOGIE DES POLITIQUES DE MOBILITÉS, VOUS NOUS AVEZ DIT... CONTRIBUTIONS DES CITOYENS	PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET DE PDM
Travailler les mobilités en transfrontalier	<p>✓ Le projet de PDM invite à conduire une réflexion coordonnée avec les collectivités voisines sur la bonne connexion des réseaux entre eux, y compris le réseau belge.</p> <p>✓ Par ailleurs, des élus métropolitains représentent la MEL dans le cadre du groupement européen de coopération territoriale (GECT) à l'échelle de l'Eurométropole Lille – Kortrijk – Tournai, qui réunit 14 partenaires publics français et belges wallons et flamands (2 Etats, 3 Régions, 3 Départements et Provinces, 5 intercommunalités) de la mise en œuvre des politiques publiques métropolitaines et transfrontalières, et des agents de la MEL font partie d'un groupe mobilités transfrontalier, travaillant sur les mobilités et également sur la qualité de l'air à l'échelle transfrontalière.</p>

<p>Penser les mobilités de manière transversale en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • décliner les objectifs du PDM à l'échelle des communes • appréhender les choix en matière d'urbanisme/aménagement du territoire/développement économique en fonction des flux qu'ils génèrent ((ex : densifier l'habitat et les zones d'activités autour des infrastructures de transport, installation de la fibre) 	<p>✗ Le projet de PDM ne retient pas sa déclinaison systématique à l'échelle communale.</p> <p>✓ Le projet de PDM prévoit des outils d'observations, d'analyses, d'études des mobilités, à l'échelle de toute la métropole, et également déclinés à l'échelle de bassins intercommunaux de mobilité plus restreints.</p> <p>✓ Le projet de PDM, à travers sa diversité d'actions, essaie de traduire au mieux ses grands objectifs en matière de réduction des GES et polluants atmosphériques et d'adapter les solutions de mobilité en fonction du contexte des territoires et des communes, et en les accompagnant par la mise en œuvre des politiques métropolitaines de mobilité et de transport, dans le respect des compétences attribuées à chacun.</p> <p>✓ Par ailleurs, il existe un cadre de gouvernance inter-territoriale qui permet de développer des échanges, des partenariats, des liens et des projets communs entre la MEL et les territoires avoisinants sur les enjeux de mobilité.</p> <p>✓ Le projet de PDM dans ses orientations stratégiques rappelle la nécessite « d'imbriquer les politiques de mobilité et d'aménagement pour une mobilité raisonnée plus vertueuse en lien avec les dynamiques territoriales ». Le projet de PDM émet des principes au regard d'objectifs visant notamment à limiter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols par une optimisation du foncier constructible et conjointement à susciter une utilisation accrue des transports collectifs existants et à venir, de l'usage des modes actifs et des déplacements en intermodalité.</p>
<p>Prendre les personnes les plus fragiles comme base minimale pour les aménagements afin que cela bénéficie à tous les citoyens (ex : un enfant pour le vélo, un parent avec poussette pour les trottoirs...)</p>	<p>✓ Le projet de PDM prévoit de s'appuyer sur la notion de conception universelle et de la développer afin de concevoir des espaces publics de façon générale, et une accessibilité aux infrastructures de transports utilisables par tous en toute égalité, en intégrant la pluralité des usages.</p>
<p>Renforcer la participation citoyenne dans les décisions autour des enjeux de mobilité</p>	<p>✓ Le projet de PDM prévoit de continuer à concerter les habitants et les acteurs du territoire sur leurs besoins pour adapter leur comportement de mobilités, et notamment de poursuivre les démarches de design des politiques publiques de mobilité (conception participative / prototypage / expérimentation / évaluation / puis développement à plus large échelle ou pas selon les résultats de l'évaluation de l'expérimentation) dans le cadre de la mise en œuvre des politiques de mobilité.</p> <p>✓ Le projet de PDM a lui-même fait l'objet d'une concertation comprenant également une démarche de conception participative.</p>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Concernant d'autres enjeux sur les mobilités en métropole :

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

- Augmenter le budget dédié aux mobilités actives (le doubler dès 2022, c'est-à-dire passer de 7€ par métropolitain à 15€)
- ✓ Le budget dédié au vélo a été multiplié par 3 par rapport au mandat précédent, passant à 100 millions d'euros pour le mandat 2020-2026, soit près de 15 € par habitant et par an en moyenne durant le mandat. Par ailleurs, les budgets consentis par la MEL pour l'ensemble des modes actifs passent également par des budgets très importants consentis pour aménager la ville, la voirie, les espaces publics, y compris dans le cadre de projets d'aménagement urbain.
- Adopter des réglementations en faveur d'un rééquilibrage des parts modales dans l'espace public pour un meilleur partage de la voirie, notamment en secteurs attractifs de centre et cœur de ville, ainsi qu'aux abords de stations de transports collectifs structurants et pôles d'échanges. Par exemple, allouer, lors de réaménagements de la voirie, 60% de l'espace public pour les mobilités actives, les espaces verts et les transports en commun et 40% pour les voitures (stationnement + circulation)
- ✓ Le projet de PDM prévoit dans ses orientations stratégiques d'appuyer la conception d'espaces publics limitant la place de la voiture au profit d'autres usages, dans une logique de qualité des espaces publics en les partageant plus et mieux au profit des modes actifs. Dans le cadre de ces politiques de voirie et d'espaces publics, la MEL est en train d'élaborer un projet de charte des espaces publics, cadre de référence pour leur aménagement, qui sera soumis en cours d'année au vote du Conseil métropolitain. La [délibération cadre 21-C-0279 sur la politique cyclable métropolitaine du 28 juin 2021](#) inclut également des typologies d'aménagements cyclables à mettre en œuvre suivant les contextes.
- Faciliter et favoriser les livraisons coopératives et mutualisées (développer les consignes, expérimenter un service coopératif de livraison à domicile basé sur l'entraide, implanter des hubs de logistique urbaine pour limiter les poids lourds et camions de livraison dans les centres-villes aux heures de pointe)
- ✗ Le projet de PDM ne retient pas cette action car elle ne relève pas directement de la compétence de la MEL.
- ✓ Cependant, le projet de PDM prévoit une action consistant à analyser les pratiques de livraisons en lien avec le e-commerce pour sensibiliser et orienter les acteurs (ménages et acteurs territoriaux du e-commerce) vers des pratiques plus vertueuses.
- ✓ La MEL pourrait également venir en accompagnement de porteurs de projets pour favoriser des modes de logistique urbaine plus vertueux.
- Renforcer le maillage des services et commerces de proximité, pour une mobilité de proximité (assurer une déclinaison des commerces de 1ère nécessité dans les lieux de passage de la métropole)

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

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

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

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

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

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

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

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

- Penser des mesures liées à la fluidité du réseau routier et autoroutier, pour désaturer les flux de voitures (mesures pour encourager le télétravail partiel ou total, pour inciter à des prises de poste flexibles avec des horaires échelonnés, déploiement du POC (« Proof of Concept ») sur les heures de pointe réalisé par le bureau des temps qui propose des solutions aux entreprises)

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

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

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

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

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

- Créer un téléphérique urbain

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

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

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

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

Et aussi... des délibérations déjà existantes

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

- Délibération 19-C-0312 du 28 juin 2019 « Schéma Directeur des Infrastructures de Transports à horizon 2035 – Bilan de la concertation – Décision »
- Délibération 19-C-0608 du 11 octobre 2019 « Plan d'actions en faveur du développement du covoiturage sur le territoire de la MEL »
- Délibération 20-C-0179 du 16 octobre 2020 « Concession du service public des transports urbains de personnes de la Métropole Européenne de Lille – Tarification service public – Pérennisation de la gratuité en cas de pics de pollution »
- Délibération 21-C-0395 du 28 juin 2021 « Mesures tarifaires liées au service public des transports urbains »
- Délibération 21-C-0279 du 28 juin 2021 « Délibération cadre sur la politique cyclable métropolitaine »
- Délibération 21-C-0280 du 28 juin 2021 « Nouvelle stratégie métropolitaine en faveur du développement de l'électromobilité »
- Délibération 21-C-0281 du 28 juin 2021 « Définition et adoption d'une stratégie métropolitaine pour le développement de l'autopartage »
- Délibération 21-C-0590 du 17 décembre 2021 « Délibération cadre pour une stratégie métropolitaine en faveur de la marche »
- Délibération 21-C-0591 du 17 décembre 2021 « Plan d'actions métropolitain en matière de transport de marchandises et logistique urbaine – Adoption »
- Délibération 21-C-0599 du 17 décembre 2021 « Stratégie métropolitaine en faveur du développement d'un système de mobilité servicielle (MaaS) »
- Délibération 21-C-0579 du 17 décembre 2021 « Orientations stratégiques et programme pluriannuel d'investissements (PPI) 2022-2026 – Voirie, espaces publics et aménagements cyclables – Approbation »

ET APRÈS ?

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

- Une phase de consultation administrative de partenaires et acteurs du territoire, puis une enquête publique, incluant une phase de recueil d'avis et de contributions ouverte à tous ;
- Une phase technique et politique d'adaptation éventuelle du projet préalable à son adoption définitive par le Conseil métropolitain.

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

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

Contact :

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