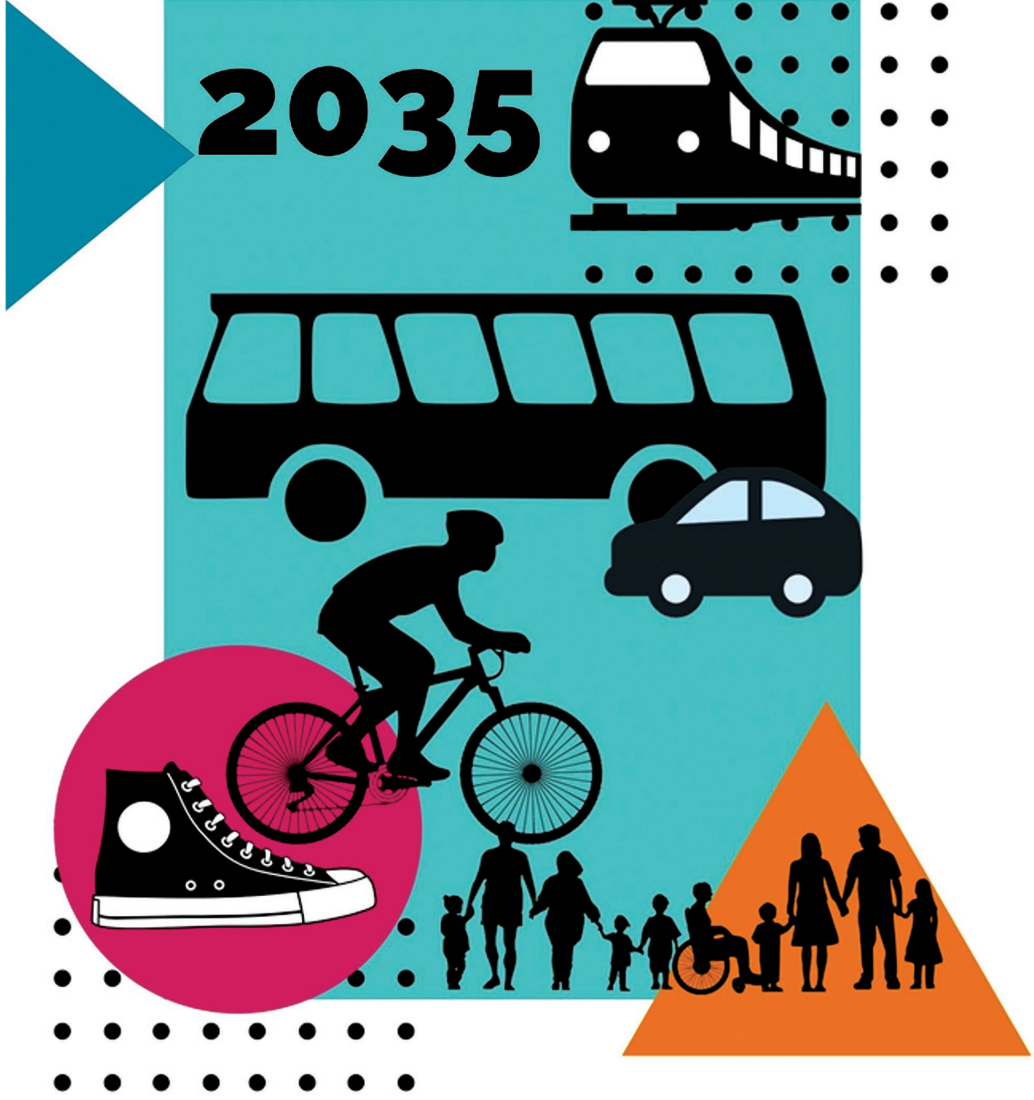


ENJEUX ET OBJECTIFS POUR L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAIN 2035



Qui n'a jamais pesté dans les bouchons un matin à 8h20 ? Qui n'a jamais attendu un bus qui finalement n'est pas passé ? Qui ne s'est pas posé la question : combien de temps vais-je mettre pour aller à mon rendez-vous médical ? Qui n'a jamais songé à déménager pour se rapprocher de son travail ?



Pour nous, membres du Conseil de développement comme pour tous les métropolitains, la mobilité est une composante importante de notre vie quotidienne. Nous sommes directement concernés par la mobilité et ses impacts structurants. D'abord sur notre choix de lieu de résidence, d'étude et de travail qui se fait souvent en fonction du temps de trajet, de l'accessibilité des transports en commun ou des facilités de stationnement. Ensuite, sur notre rythme quotidien puisque nous intégrons systématiquement les temps de trajet dans notre organisation. De même, nous consacrons une partie non négligeable de notre budget à la voiture et à nos déplacements, d'autant plus si on habite en zone péri-urbaine ou dans les autres territoires de l'aire métropolitaine.

Nous sommes également de plus en plus nombreux à être sensibilisés à notre impact environnemental et nos déplacements sont l'un des facteurs contribuant à la pollution et aux émissions de GES.

Enfin, la période exceptionnelle de crise sanitaire et de confinement vécue en 2020 et 2021, nous rappelle s'il le fallait le besoin pour chacun de nous de pouvoir nous déplacer.

Aussi, au cours de différents ateliers, nous avons identifié de nombreux sujets et thématiques liés à la mobilité. Nous les avons ensuite priorisés et rassemblés dans les enjeux majeurs à nos yeux et, en lien avec ces enjeux, des objectifs.

Ce document est une synthèse de ces enjeux et objectifs et constitue un premier élément de la contribution du Conseil de développement au plan de mobilité métropolitain 2035.

p.4 LES ENJEUX POUR LA MOBILITÉ DANS LA MEL À HORIZON 2035

p.5 Enjeux environnementaux

Enjeux sur les temps

Enjeux de santé publique

p.6 Enjeux sur les ressources de la MEL

p.7 Enjeux sur l'accompagnement des habitants de la MEL

p.8 LES OBJECTIFS

p.9 Réduire l'empreinte écologique des déplacements

« Rattraper le retard » dans le domaine de la mobilité active (marche, vélo) par rapport aux ambitions du précédent PDU

p.10 Rééquilibrer le budget en faveur des mobilités actives par rapport au budget voirie et grands aménagements routiers

Travailler sur la hiérarchisation et la complémentarité des réseaux de transport pour les différents territoires de la MEL

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

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

p.11 Diffuser les bonnes pratiques de mobilité issues des 95 communes de la MEL

Réduire les temps de trajet

Garantir le droit à la mobilité : permettre à chacun de se déplacer facilement, en sécurité dans la Métropole

Faciliter, favoriser les livraisons coopératives et mutualisées

LES ENJEUX POUR LA MOBILITÉ DANS LA MEL À HORIZON 2035

- *L'environnement*
- *Les temps*
- *La santé publique*
- *Les ressources de la MEL*
- *L'accompagnement des habitants*



📣 Enjeux environnementaux :

- Diminuer la pollution de l'air et les consommations énergétiques, en particulier pour les combustibles fossiles.
- Baisser les émissions de gaz à effet de serre liées au transport routier.
- Être en cohérence avec le Plan Climat Air Énergie Territorial



📣 Enjeux sur les temps :

- **Les temps passés dans les transports quotidiens, qui sont souvent des temps subis**
 - Diminuer la durée des trajets contraints pour les transports en commun, covoiturage, vélo et marche, taxis, pour augmenter le temps choisi, disponible pour les autres activités de la vie quotidienne.
 - Diminuer aussi le nombre de trajets contraints, notamment par un recours équilibré au télétravail, en s'appuyant sur les enseignements de la période de crise sanitaire.
 - Rendre compétitif les temps de trajet en transport collectif vis à vis de la voiture : Tant que les temps de trajet seront nettement plus rapides en voiture qu'avec les autres modes de transports, l'autosolisme restera dominant, notamment pour les habitants des zones périurbaines et du reste de l'aire métropolitaine.
- **Les temps dans la journée / dans la semaine**
 - Favoriser une répartition équilibrée de l'usage du système de transport par les différentes classes d'âge, au cours de la journée ou de la semaine, par exemple grâce à une modulation tarifaire.
- **Les rythmes imposés par les horaires de nos activités :** écoles, travail, lycée, fac,...

📣 Enjeux de santé publique :

- **Les nuisances sonores :** baisser les nuisances liées au bruit, particulièrement élevées près des autoroutes et voies rapides : la MEL est l'autorité compétente pour la mise en place et le suivi de la politique d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement sur son territoire, elle est chargée de coordonner les actions des différents gestionnaires d'infrastructures.
- **Pollution de l'air** (NO_x principalement et particules fines dans une moindre mesure) : l'enjeu est ici de minimiser les expositions : baisser les niveaux actuels qui dépassent régulièrement les seuils admissibles, aussi bien pour les usagers (piétons, cyclistes) que pour les riverains des grands axes. Il est de plus souhaitable de ne pas se contenter du minimum réglementaire mais aussi de travailler sur les expositions cumulées que les habitants subissent sur une période longue.



- o **Sécurité sanitaire en période d'épidémie** : Elle doit être assurée dans les transports collectifs, mais pas seulement. Par exemple, les trottoirs sont tellement étroits à certains endroits que la distanciation n'est pas possible.
- o **Importance des inégalités vis-à-vis de la pollution** : certaines populations habitant à proximité des voies rapides sont plus exposées que d'autres car elles subissent la pollution dans la durée et pas seulement lors des pics. Les indicateurs d'exposition aux divers polluants et nuisances peuvent être utilement rapprochés d'indicateurs d'inégalités sociales : on constate que les populations les plus vulnérables et les moins informées sont parfois les plus exposées.

📌 **Enjeux sur les ressources de la MEL :**

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





Enjeux sur l'accompagnement des habitants de la MEL :

- Pour atteindre les objectifs fixés par la loi de réduction des gaz à effets de serre et de la pollution, une transformation des comportements sera nécessaire, pour plus de sobriété énergétique. Il s'agira d'accompagner les métropolitains dans les changements d'habitude de mobilité car l'offre de services de mobilité et la tarification ne résoudront pas tout.
- L'inclusion de toutes les catégories de la population est également nécessaire
 - Dans l'équité sur le territoire métropolitain vis à vis du nombre et de l'accessibilité des équipements
 - Dans la sécurité et la facilité d'usage pour les différentes catégories de la population.

De ces enjeux découlent des objectifs que le Conseil de développement a identifiés.

LES OBJECTIFS



Réduire l'empreinte écologique des déplacements :

- o **Réduire** fortement la part modale de la voiture « autosoliste » en développant l'accessibilité des TC et les mobilités actives, en densifiant l'habitat et les zones d'activités autour des infrastructures de transport et en réduisant les temps de trajet pour les autres modes de transports.
- o **Réduire** la distance moyenne des déplacements grâce à un aménagement du territoire métropolitain qui favorise la proximité (commerces, soins, services, fibre optique...)
- o **Aménager** les routes existantes pour favoriser les mobilités douces sécurisées et les voies dédiées aux TC et covoiturage. Arrêter de créer de nouvelles routes.
- o **Mettre en place** la zone à faibles émissions et l'étendre progressivement.
- o **Encourager** l'utilisation des transports en commun par des gratuités ciblées sur certains jours, certaines populations ou certaines communes mais aussi par un saut qualitatif : ponctualité des bus, fiabilité du métro, places assises.

« Rattraper le retard » dans le domaine de la mobilité active (marche, vélo) par rapport aux ambitions du précédent PDU :

- o **Aménager des voies vélo dédiées**, larges, continues, prioritaires permettant d'utiliser le vélo pour les déplacements quotidiens sans risquer sa vie. Tenir compte de la portée plus grande du vélo à assistance électrique.
- o 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).
- o **Pour la marche :**
 - Améliorer la qualité d'usage des parcours piétons : largeur des trottoirs, qualité des matériaux, bancs, verdissement, mise en avant du patrimoine, haies pour séparer les espaces piétons de la chaussée etc... La ville apaisée !
 - Installer des fléchages avec les temps de parcours à pied.
 - Sécuriser les parcours piétons : aménager des trottoirs en zone rurale, améliorer la visibilité des piétons, limiter les irrégularités et les obstacles, aménager des voies séparées, signaler aux cyclistes que les piétons sont prioritaires, systématiser l'éclairage puissant des passages piétons...
 - Aménager les parcours les plus directs et les plus courts, notamment dans les projets d'aménagement ou de renouvellement urbains.
 - Créer des chemins ou reconquérir ceux qui disparaissent du fait des aménagements en zone rurale.

📌 Rééquilibrer le budget en faveur des mobilités actives par rapport au budget voirie et grands aménagements routiers :

- Doubler le budget pour les mobilités actives dès 2022. C'est-à-dire passer de 7€ par métropolitain en 2020 à 15€ (l'agglomération de Grenoble était à 19€/habitants en 2020 pour les seuls investissements cyclables).

📌 Travailler sur la hiérarchisation et la complémentarité des réseaux de transport pour les différents territoires de la MEL :

- Accroître la capacité et étendre les parkings relais saturés (exemple Saint-Philibert)
- Réserver des places au covoiturage dans les parkings relais, en début de Liane.
- Développer le stationnement vélo sécurisé en début de Liane et dans les différentes gares.
- Renforcer les Lianes, les bus express et le covoiturage en voies propres (Les exemples existent sur la métropole de Lyon, à Paris ou à Grenoble).

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



Bonnes pratiques :

www.gart.org/evenement/rentree-du-transport-public-2021/



PHOTO MCF LILLE Moniteurs cyclistes français

- Par exemple, informer les métropolitains en comparant les coûts de trajet en voiture par rapport au vélo ou aux TC quand on fait un déplacement urbain et ceci de porte à porte. Idem sur les temps de trajet aux heures de pointe en voiture par rapport aux TC ou au vélo.

- Développer l'éducation aux transports en commun : apprendre à lire un plan, la civilité, où prendre le bus, où acheter les tickets, etc.
- Sponsoriser les associations et écoles d'apprentissage du vélo.

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

- Par exemple, favoriser le dialogue entre les chefs d'entreprises des zones d'activité (Pilaterie, Haute-Borne...) notamment par l'intermédiaire de la CCI ou du réseau Alliance.
- Proposer le déploiement sur le territoire métropolitain du POC (« Proof of Concept ») sur les heures de pointe réalisé par le bureau des temps dans le cadre de Lille Capitale Mondiale du Design qui propose des solutions aux entreprises pour faciliter la mobilité de leurs salariés.
- Encourager la flexibilité dans les horaires, pour étaler les heures de forte affluence.

Diffuser les bonnes pratiques de mobilité issues des 95 communes de la MEL.

- o Réaliser et diffuser un « book » des réalisations conduites par les communes de la MEL et qui fonctionnent bien : aménagements des accès aux écoles, piétonisation d'une zone, aménagement d'une promenade, d'un espace vert, d'une piste cyclable. En ciblant les déplacements de moins de 5 km où la voiture est encore majoritairement utilisée en zone périurbaine.

Réduire les temps de trajet :

- o **Et si on pouvait tous aller au travail ou à la fac en 30 minutes, sur le territoire de la MEL ?**
- o Développer les bus express des zones périurbaines vers les stations de métro :
 - par exemple : car SNCF Lille-Comines, avec très peu d'arrêts.
- o Limiter les temps d'attente entre 2 bus :
 - par exemple en informant de l'heure d'arrivée réelle du bus en fonction de sa position et pas des heures théoriques du passage à l'arrêt.

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

- o **Prendre les personnes les plus fragiles comme base minimale pour les aménagements** afin que cela bénéficie à tous les citoyens. Par exemple, pour le vélo : enfant de 10 ans en vélo, pour les piétons : une personne avec une poussette, pour les transports en commun une personne illettrée.
- o **Apprendre l'usage des modes actifs et des TC aux écoliers et collégiens**, poursuivre la sécurisation des accès aux écoles et aux collèges.
- o **Faciliter l'utilisation des transports, l'usage de la carte pass-pass pour les personnes âgées.**
- o **Lutter contre l'illectronisme** : faciliter l'usage des transports pour les personnes qui ne savent pas ou peu utiliser les outils informatiques ou les smartphones. Pour les personnes en situation financière difficile : proposer des tarifs adaptés, voire la gratuité.

Faciliter, favoriser les livraisons coopératives et mutualisées :

- o **Développer des consignes** (- de transport par les livreurs, + de marche), même dans les zones périurbaines.
- o **Implanter des hubs de logistique urbaine** pour limiter les poids lourds et camions de livraison dans les centres-villes aux heures de pointe, le dernier kilomètre se faisant en vélo ou en véhicule électrique.



Conseil de développement
2, boulevard des Cités Unies - CS 70043
59040 Lille Cedex

Tél. : +33 (0)3 20 21 25 52
Email : conseildev@lillemetropole.fr
Site : www.conseildeveloppement-lillemetropole.fr

Directeur de la publication : Gérard Flament
Rédaction : les membres du Conseil de développement.
Crédits photos, maquette et mise en page : MEL.

Impression : Ressources partagées - 2, boulevard des Cités Unies - CS 70043 - 59040 Lille Cedex.

Dépôt légal : janvier 2016 ISSN/200166615.

IMPRIMÉ SUR PAPIER RECYCLÉ.