

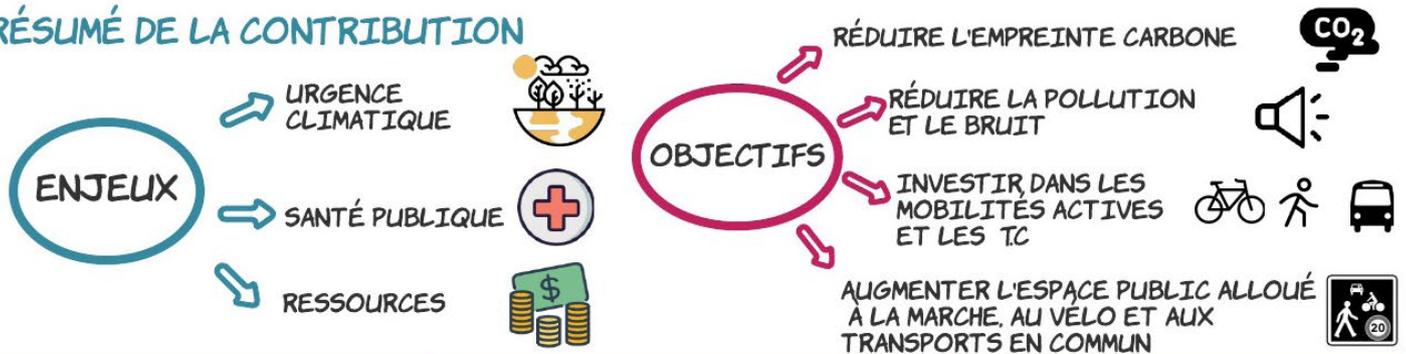
PLAN DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAIN



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

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

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION



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

LES PRIORITÉS

- 1**

60% MIN
DE L'ESPACE PUBLIC POUR LE VÉLO, LA MARCHÉ ET LES TC
- 2**

DÉVELOPPER LA MARCHÉ VERS LES ÉCOLES & COLLÈGES
- 3**

T.E.R
+ DE TRAINS
+ DE PLACES
+ DE LIGNES
- 4**

RÉDUIRE L'AUTO-SOLISME

P+R

 - COVOITURAGE** VOIES DÉDIÉES
 - AUTOPARTAGE** PLUS DE "CITIZ" DANS LES VILLES
 - MICRO-STOP** ORGANISER LE DÉPLOIEMENT

En savoir + **29**

p.6 1. LES ENJEUX & LES OBJECTIFS

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

p.8 [1.2 Les objectifs](#)

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

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

p.11 [2.2 Les propositions](#)

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

p.15 [3.1 Les atouts](#)

[3.2 Les freins](#)

p.16 [3.3 Les propositions](#)

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

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

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

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

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

p.29 5. PARTAGER SA VOITURE

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

p.30 [5.2 Le covoiturage](#)

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



p.34 6. RÉDUIRE L'IMPACT DES LIVRAISONS DE MARCHANDISES

p.34 [6.1 Les enjeux](#)

p.35 [6.2 Les propositions](#)

p.36 7. ACCOMPAGNER LES MÉTROPOLITAINS DANS LES CHANGEMENTS DE MOBILITÉ

p.36 [7.1 Les freins psychologiques au changement de mode de transport](#)

p.37 [7.2 Offrir des alternatives à la voiture](#)

p.38 [7.3 Ensuite sécuriser les parcours à pied, à vélo](#)

[7.4 En parallèle, mener une politique d'accompagnement, d'incitation et de communication publique](#)

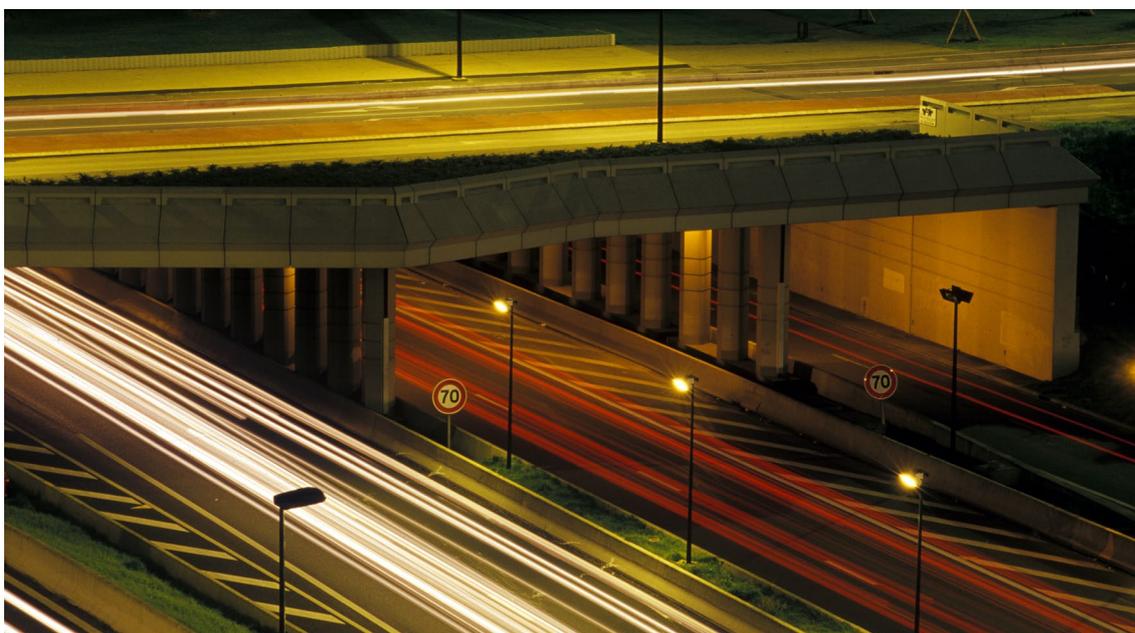
p.39 [7.4.1 Pour le vélo et la marche](#)

p.40 [7.4.2 Pour la voiture](#)

p.41 [7.4.3 Pour les transports en commun](#)

p.38 [7.5 Enfin, une politique qui dissuade de prendre la voiture](#)

p.42 8. CONCLUSION



1. LES ENJEUX & LES OBJECTIFS

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



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

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

Enjeu environnemental

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

Enjeu de santé publique

- Les nuisances sonores : baisser les nuisances liées au bruit, particulièrement élevées près des autoroutes et voies rapides : la MEL est l'autorité compétente pour la mise en place et le suivi de la politique d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement sur son territoire, elle est chargée de coordonner les actions des différents gestionnaires d'infrastructures.
- Pollution de l'air (Nox et particules fines) : l'enjeu est ici de minimiser les expositions : fin mars 2022 les concentrations en particules PM10 ont dépassé les $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aussi bien pour les usagers (piétons, cyclistes) que pour les riverains des grands axes. Il est de plus souhaitable de ne pas se contenter du minimum réglementaire mais aussi de travailler sur les expositions cumulées que les habitants subissent sur une période longue.
- Pratiquer un exercice physique : Pour la pratique de la marche et du vélo, la MEL a un rôle incitatif, facilitant auprès de la population.
- Sécurité sanitaire en période d'épidémie : Elle doit être assurée dans les transports collectifs, mais pas seulement. Par exemple, les trottoirs sont tellement étroits à certains endroits que la distanciation n'est pas possible.

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

Enjeu sur les ressources de la MEL

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

Enjeu sur la distance et sur les temps

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

Enjeu sur l'accompagnement des habitants de la MEL

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

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

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

1.2 LES OBJECTIFS



Réduire l'empreinte écologique des déplacements

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

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

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

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

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

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

Faciliter, favoriser les livraisons coopératives et mutualisées

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

2. POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF



BHNS à Nantes

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

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

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

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

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

2.1 Les constats faits par les membres du Conseil de développement

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

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

2.2 Les propositions

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

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

Intermodalité et parcs relais



Tramway et parc relais à Bordeaux

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

Le TER dans la MEL

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

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

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

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

Affiner les tarifs

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

Améliorer l'information

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

Financement

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

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

3. DÉVELOPPER LA MARCHÉ SUR LE TERRITOIRE DE LA MEL



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

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

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

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

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

3.1 LES ATOUTS

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 LES FREINS

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

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

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

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

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

3.3 LES PROPOSITIONS

Beaucoup de propositions reprises ici ne relèvent pas directement des compétences de la MEL. La Métropole doit jouer un rôle de coordination et de soutien vis à vis des communes, mais également s'assurer des interconnexions et de la cohérence des itinéraires et des aménagements. La MEL peut aussi lancer périodiquement des appels à projets participatifs visant à augmenter la part modale de la marche et être facilitatrice pour aider les maires à s'emparer du sujet. Outre la MEL et les communes, d'autres acteurs doivent être impliqués : associations, établissements scolaires, employeurs, commerces...



Pour un urbanisme de la marche

Il s'agit d'abord de prendre en compte la marche et son écosystème dans les documents de planification et de consulter les piétons dans l'élaboration des projets d'aménagement.

Réduire progressivement la place de la voiture dans les centres des villages et des villes. **Penser d'abord les cœurs de ville (à fréquentation commerciale) et les abords des écoles, collèges, lycées, dans un rayon de 1 km pour les piétons et pour les vélos. Sans piétons, la ville apparaît sans vie.** La piétonisation des centres-villes engagée dans les années 1970 peut s'étendre à certaines voies, mais ailleurs, c'est la mixité d'usage, le partage de la rue (zones 30) qui doit prévaloir, avec des changements de comportement à impulser.

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) thématique du PLU2 « Transport / déplacements / stationnement » ne traite pas suffisamment de la marche. En secteur péri-urbain, il s'agit d'atténuer les effets d'un urbanisme conçu durant la seconde moitié du XX^{ème} siècle au service de l'automobile, par exemple en réservant à chaque fois que possible la possibilité de créer des raccourcis piétons sécurisés entre les lotissements péri-urbains et les centres-villes.

Faire de la proximité un objectif central des politiques publiques

Promouvoir un aménagement raisonné, décourager la vitesse pour les voitures, rééquilibrer l'espace public : entre 50% et 80% de l'espace public en ville est réservé aujourd'hui à la voiture et il faut **viser un minimum de 50% aux piétons dans tous les nouveaux projets en cœur de ville.**

Réduire les distances pour les piétons

Recenser les ruptures et définir les modalités à suivre pour le rétablissement des continuités piétonnes ; lors de la création d'aménagements, favoriser la ligne droite pour les piétons : ajouter des passages protégés, ouvrir les jardins pour y laisser des passages entre les bâtiments (exemple à Courtrai), créer des passerelles, passages souterrains éclairés. Traiter les points noirs et les coupures urbaines (carrefours, ronds-points, traversées de voies qui obligent à de larges détours).

Recourir à l'urbanisme tactique

À la fois citoyen, participatif, éphémère et événementiel, pour démontrer les changements possibles dans l'aménagement temporaire d'un espace public par des équipements légers et réversibles. Cela peut permettre une transformation par étapes de la ville et des comportements en faveur des modes actifs. (Exemples visibles dans la métropole de Rouen). Les budgets participatifs peuvent permettre de faire remonter des propositions, des initiatives dans ce sens.

Investir pour la sécurité et le confort

Le piéton est plus exposé aux dangers de la rue que les autres usagers.

Le plan piéton devra faire la part belle aux trottoirs avec une dotation budgétaire ambitieuse. De même, penser sécurité pour les piétons : éclairage puissant au niveau des passages piétons, barrières de protection. Donner plus d'espace en réduisant le stationnement en centre-ville (sauf pour les PMR) et augmenter le stationnement en proche périphérie (cf ville de Gand). Les mesures devront être adaptées aux besoins spécifiques des différentes catégories de piétons. Par exemple, pour les personnes âgées, ou les familles avec poussettes, prévoir des cheminements piétons sans obstacles et avec des facilités de repos (bancs) en nombre suffisant, des trottoirs assez larges, de faibles dénivelés, l'élimination des obstacles (mobilier urbain, poubelles, stationnement anarchique des voitures et des deux-roues...).

Sécuriser les abords des écoles et promouvoir l'accès par la marche, les voitures stationnant à distance (300m plutôt que 30m), modifier les accès à l'école, renforcer les pédibus, mettre ou remettre en place des panneaux pour signaler le temps à pied pour atteindre l'école. Créer des parvis piétons et multiplier les rues scolaires devant les écoles. Profiter des futurs aménagements liés aux nouvelles lignes de BHNS et tramway pour revoir les accès aux écoles là où c'est le cas.



Traffic Inducing Traffic

Accompagner toute réfection de chaussée sur une voie structurante par **une amélioration des cheminements piétons et la proposition de végétalisation** pour renforcer l'agrément du parcours.

Identifier et **développer des grands axes piétons traversant la Métropole dans le cadre d'un réseau complet et hiérarchisé de cheminements**, avec des espaces publics bénéficiant d'une redistribution en faveur du piéton, des traversées piétonnes sécurisées, des trottoirs élargis, de nouveaux éclairages publics, des plantations d'arbres, des bancs (concept de "magistrale piétonne" initialement développé par l'Eurométropole de Strasbourg).

Réaliser des **aménagements spécifiques dans une logique de continuité centres - périphéries - zones rurales**. Faire en sorte que les cheminements piétons ne se limitent pas aux centres-villes, mais permettent d'aller d'une commune à l'autre et de rejoindre aisément les pôles d'échanges sans devoir marcher sur la chaussée (exemple : entre Sainghin en Mélançois et les Quatre Cantons).

En milieu péri-urbain et hors agglomération, **aménager les chaînons manquants dans les liaisons piétonnes intercommunales** (marche considérée à la fois comme un moyen de déplacement, un loisir et un sport).

Fermer des rues dans certains quartiers d'habitation denses, pour que les habitants et notamment les enfants se les réapproprient. Exemple du quartier des Superilles del Poblenou à Barcelone.



Assurer une bonne cohabitation entre piétons et vélos sur certaines voies, dans les zones de partage où les deux peuvent être autorisés grâce à une communication adaptée.

Prioriser les actions vis-à-vis des écoliers, des collégiens et de leurs parents dans le cadre de plans de mobilité scolaire. Il y a 30 ans, 60 % des enfants allaient à l'école à pied ou à vélo, aujourd'hui, seuls 35 % le font (presque 50 % sont accompagnés en voiture).

Lutter contre les incivilités et les abus : Installation de plots pour éviter le stationnement sur les trottoirs, coût dissuasif des amendes pour stationnement gênant, actions contre les déchets et les déjections canines. Les terrasses de cafés et restaurants sont facteurs d'attractivité mais elles ne doivent pas obliger à faire des détours.

Lancer un Challenge métropolitain de la marche à pied.



Prendre des mesures spécifiques vis à vis des modes hybrides entre le piéton et le véhicule à roue : trottinette, skateboard, roller, gyropode (Segway), monoroue; le stationnement des vélos au domicile étant souvent problématique, le train+vélo ou tram+ vélo étant impossible en heure de pointe, ces nouveaux engins de mobilité se développent. La trottinette électrique connaît un développement très rapide depuis 5 ans, notamment de par son coût d'environ 400€, moitié moins par rapport à un vélo électrique 1^{er} prix (900 000 trottinettes électriques vendues en France en 2021).

Cependant, ils sont caractérisés par un flou juridique concernant l'espace qui leur est assigné (trottoir ou chaussée ?). **Le trottoir pour les piétons, les mobilités à moteur sur les voies cyclables, avec les vélos.**



Ajouter un picto de trottinette sur les pistes cyclables permettrait aux utilisateurs des nouveaux moyens de mobilité électrique de savoir où rouler.

Renforcer l'agrément de la marche à pied

La marche est une expérience sensorielle : il faut tenir compte de son cadre (qualité de l'environnement physique et du paysage urbain) et des ambiances qui en font une expérience agréable ou désagréable. Rappelons que les touristes découvrent la ville le plus souvent à pied.

En ville, la marche est souvent moins agréable, moins reposante, plus stressante que la randonnée dans la nature. Pourtant, Paris est la ville française où on marche le plus, et l'environnement y est perçu comme agréable du fait de la **mise en valeur du patrimoine** : bâtiments remarquables, Informations historiques et touristiques.

Aménager les quartiers en pensant à l'agrément des piétons : placettes, bancs, squares de repos. Sur ce sujet, nous vous invitons à consulter la **contribution du conseil de développement sur l'espace public**, parue en septembre 2021, disponible sur le site du conseil de développement.

La **végétalisation** permet aux habitants de mieux s'approprier leur environnement proche. Elle contribue à la biodiversité et à réduire le ruissellement et les îlots de chaleur tout en rendant la marche plus agréable : **plantation d'arbustes, bacs de plantes vivaces, végétalisation des façades** (permis de retirer le bitume et de végétaliser les trottoirs pour les riverains à Paris, depuis 2019). Une harmonisation pourrait être faite entre les communes, en intégrant cela dans la charte de l'espace public.

Développer la pratique de la marche en loisir



Le confinement et le développement du télétravail ont augmenté la sédentarité et accru le besoin de marcher pour rester en forme.

La MEL est sous-dotée en chemins de randonnée, notamment labellisés GR (seul le GR 121 b de Bailleul à Rieulay la traverse). Il faudrait en particulier **développer les chemins de randonnée** dans les Weppes, le Mélantois et vers la Pévèle, et sur l'Arc Nord.

Mettre en place un réseau de "point noeuds" dans la MEL comme cela existe à d'autres endroits du département (en Flandres, par exemple).



Aider les communes à faire un inventaire précis des chemins ruraux et à les sauvegarder, regagner certains sentiers en bordure de champs.

Améliorer les bords de Deûle pour la marche à pied : rupture de continuité pour l'arrivée à Lille par Haubourdin ou par La Madeleine, problème de cohabitation dangereuse des vélos et piétons le week-end sur les bords des canaux.

Intégrer la marche dans le déplacement multimodal

La marche est un enjeu majeur pour développer les transports collectifs et l'intermodalité.

Étendre la zone d'influence des stations et arrêts de transport collectif par des aménagements en faveur des piétons. Identifier, jalonner et aménager des jonctions piétonnes pour interconnecter certaines lignes de transport collectif afin de simplifier les parcours de certains déplacements en transport en commun. Exemple : Pour prendre un bus à République en venant de la gare Lille Flandres, on peut marcher 10 minutes.

4. DÉVELOPPER LA PRATIQUE DU VÉLO AU QUOTIDIEN



La MEL a décidé d'investir pour la pratique du vélo, 100 M€ d'ici 2026 :

- 75 millions d'euros dédiés aux aménagements cyclables sur la voirie,
- 25 millions d'euros affectés au développement de voies vertes et de véloroutes.

L'évolution de ce budget, qui a triplé par rapport au mandat précédent, montre l'ambition de la Métropole dans ce domaine. Toutefois, cet ambitieux budget est à comparer aux autres métropoles : Par exemple, l'Eurométropole de Strasbourg a également voté un budget de 100M€, pour une population deux fois moindre, et pour un territoire déjà fortement équipé pour le vélo.

Avec cet investissement, la MEL souhaite ainsi passer d'une part modale de 1,5% à 8% en 2035.

Pour cela, il s'agit, en plus de ces nouveaux aménagements, de jouer sur les freins **réels ou psychologiques à l'usage du vélo**.

4.1 Les bienfaits de l'usage du vélo ne sont plus à démontrer...

...mais peuvent être réaffirmés auprès des Métropolitains

- C'est **bon pour la planète et pour la santé physique et mentale** des cyclistes et des habitants en général (moins de pollution, moins de bruit). En plus, c'est très adapté en période d'épidémie.
- C'est **pratique** : stationnement aisé, embarquement possible dans les transports en commun, temps de trajet équivalent à la voiture, voire plus rapide, pour les courtes distances (ponctualité assurée).
- C'est **rapide** : dans un centre-ville encombré, la voiture roule entre 16 et 19km/h ce qui est proche de la vitesse à vélo, avec l'avantage à vélo de pouvoir stationner facilement.
- C'est **économique** (coût moyen de 250€/an, contre 5000 €/an pour la voiture (INSEE) : pour soi, pour la collectivité (économie d'espace et d'infrastructures, gains d'attractivité), et même pour l'entreprise (meilleure productivité et meilleure ambiance au travail). C'est un maillon efficace de l'intermodalité (rabattement vers les TER pour le péri-urbain) sauf irrégularité du service TER actuel.
- C'est le plus souvent, aux dires des habitués, **source de plaisir**, lié à un **sentiment de liberté** : il est agréable de circuler à vélo dans les zones rurales, au bord des parcs, dans des endroits végétalisés, de pouvoir se faufiler dans des lieux inaccessibles aux voitures.
- Enfin, le vélo **rend les villes agréables à vivre** et attire ainsi les populations soucieuses du cadre de vie. Les villes qui en font une pièce maîtresse de leur système de transport ne grèvent pas leurs budgets d'investissement. En suscitant la rencontre et les échanges, le vélo est propice à la création économique : EuraTechnologies favorise les déplacements à vélo. Le vélo porte des valeurs proches de celles liées à l'innovation : échanges, performance, agilité, ténacité, système D.

Pourquoi l'usage du vélo ne se développe-t-il pas plus rapidement, et plus également sur l'ensemble du territoire métropolitain ?

On constate ces dernières années une augmentation à Lille, mais beaucoup moins dans les autres villes de la Métropole (Roubaix, Tourcoing, par exemple) et en périphérie.

4.2 Les freins à la pratique régulière du vélo



L'un des principaux freins à l'usage du vélo en ville au quotidien est le **sentiment d'insécurité**.

L'on peut se sentir fragilisé par la proximité de véhicules roulant plus vite, ne voyant pas toujours bien les cyclistes, surtout lorsqu'il s'agit de poids lourds ou de bus. Les automobilistes sont parfois peu respectueux des cyclistes.

Ce sentiment est renforcé :

- **Le soir : le manque d'éclairage public** constitue un facteur d'insécurité supplémentaire. La nuit, malgré l'éclairage du vélo, le cycliste n'est pas assez visible des automobilistes. Quant à lui, il ne voit pas bien les obstacles, les trous sur la bande cyclable, les promeneurs avec leur chien en laisse. Une étude de Copenhaghenize (mouvement international pour une plus grande culture du vélo) menée à Lille sur 950 femmes indique que la principale raison d'évitement de certains circuits est le manque d'éclairage.

- **Le mauvais temps** : La pluie, l'inconfort (froid, humidité, fatigue) dissuadent les cyclistes, augmente le stress, le manque de visibilité et le risque d'accident à vélo.

- **Les incivilités** : véhicules stationnés sur la bande cyclables, sas vélo occupé ou inaccessible, trottinettes électriques au comportement dangereux.

- **La crainte des vols** : entre 4 et 500 000 vélos volés par an en France soit 1 par minute.

- **Dans certaines configurations** : certains passages sont particulièrement dangereux à vélo et devraient être progressivement sécurisés : ponts, ronds-points, bretelles d'accès aux voies rapides. Emprunter tous les jours à vélo une route qui présente des zones dangereuses augmente statistiquement le risque d'accident. Certains **contresens cyclables** dans les rues étroites avec stationnement bilatéral sont dangereux, car il est parfois impossible de se rabattre si l'on croise une voiture (exemple rue Rabelais à Lille-Caulier, ou rue Malesherbes à Lille Fives). Les marquages au sol en début de rue sont vite oubliés par les automobilistes et les marquages blancs sont peu visibles et parfois effacés.

- **Largeur des bandes cyclables** : Avec l'augmentation du nombre de cyclistes, on a déjà et on aura progressivement une concentration de cyclistes sur les pistes et bandes cyclables (exemple rue Solférino à Lille). Il faudra alors qu'elles soient adaptées et sécurisées pour accueillir l'augmentation du trafic.

- **L'état et l'entretien des voies laissent parfois à désirer** : les trajets en vélo ressemblent parfois à des parcours d'obstacles (les bosses, les trous, les plaques d'égouts, la végétation envahissante peuvent provoquer des chutes). L'état des voies cyclables peut être physiquement éprouvant dans une pratique quotidienne (vibrations, douleurs de dos), par exemple, avenue de Flandres où les racines ont déformé les pistes cyclables. On n'accepterait pas en voiture des chaussées dans l'état qu'ont certaines de nos pistes cyclables. Le damage de certaines pistes récentes est parfois très inconfortable (pont sur la voie ferrée, boulevard de Lezennes) De même, l'état des pistes en bord de canal est acceptable pour le cyclisme de loisir, mais il ne l'est pas pour le vélo quotidien (trous, flaques, boue). Sur les bords des canaux, la cohabitation piétons/vélos y devient problématique par endroits voire franchement dangereuse les week-ends.

Des facteurs autres que la sécurité freinent l'usage du vélo :

- **L'exposition aux intempéries** est plus éprouvante en vélo qu'à pied ou en voiture. Le cycliste est fort exposé à la pluie et aux salissures. Le revêtement en sable stabilisé des pistes cyclables n'est pas l'idéal pour cela. De même, sur les voies vertes, il faut slalomer entre les flaques d'eau. Sans un lieu pour se changer sur son lieu de travail ou un vestiaire où laisser ses affaires de pluie, ce n'est pas facile d'aller étudier ou travailler à vélo les jours de pluie.



- **La pollution de l'air peut être perçue comme un obstacle à l'usage du vélo**

Notamment lors des épisodes de pollution aux particules fines et ozone, quand il est recommandé de ne pas faire d'effort.

4.3 Les propositions d'améliorations



Carte de cyclabilité de l'ADAV : Rouge : dangereux - orange : déconseillé – vert foncé : cyclable tous public

Constituer un réseau d'infrastructures hiérarchisé, adapté, continu et entretenu : La carte de « cyclabilité » ci-dessus, de l'Association Droit Au Vélo montre que malgré les aménagements cyclables, il y a de nombreuses zones « rouges » qui sont considérées dangereuses par les cyclistes et encore beaucoup de zones oranges déconseillées. Il y a tout de même de très nombreuses voies de couleur verte mais souvent discontinues.

Traiter en priorité les discontinuités : un seul point ressenti comme dangereux sur un parcours peut dissuader un usager de choisir le vélo. Les pistes cyclables s'arrêtent souvent aux rond-points, sur les ponts de TGV. De même sur certains boulevards, les bandes cyclables disparaissent à l'arrivée d'un feu. Sauf à être au milieu des voitures, il est alors impossible de rejoindre le sas vélo ! (Exemple boulevard de l'Hippodrome à Lambersart).

Afficher un schéma hiérarchisé du futur réseau cyclable métropolitain. Décliner ensuite ce schéma en indiquant l'**échéance de réalisation** de chacun des tronçons. Concerter avec les élus locaux et communiquer sur ce schéma.

À travers la Métropole : développer un « réseau-vélo-express » permettant de traverser la Métropole dans les différentes directions. Ce réseau de pistes cyclables est à construire. Par exemple : Wattrelos-Villeneuve d'Ascq-Wattignies, Roubaix-Lille, Wattignies-Lille, Beaucamp-Santes-Lille-Comines. Pour les voies vélo secondaires, il faut agir surtout sur les discontinuités.

Dimensionner ces infrastructures pour répondre au développement massif des VAE (Vélo à Assistance Électrique 55% des ventes de vélo en 2020), qui vont investir les pistes cyclables. Le VAE peut être utilisé régulièrement pour des distances entre 10 et 15 km voire plus, et donc remplacer la voiture, si les équipements cyclables et le stationnement existent. Il faut donc être prêt à accueillir ce nouveau mode de transport dans les prochaines années. De même, le **vélo cargo** (parfois à assistance électrique) pourrait connaître un essor important : Il est fort adapté pour la conduite d'enfants à la crèche ou à l'école, mais aussi pour les livraisons en ville. Enfin, les **trottinettes électriques** sont de plus en plus nombreuses à circuler sur les pistes cyclables. Là aussi, pensons long terme pour prévoir les équipements adaptés.

Entretien régulièrement l'ensemble du réseau car les aspérités, obstacles, boues ou flaques peuvent présenter un véritable danger pour les cyclistes qui feraient un écart pour les éviter. Le matériel existant pour nettoyer les chaussées fonctionne pour les bandes cyclables mais si les pistes cyclables sont séparées de la chaussée, la balayeuse ne passe plus. La MEL pourrait s'équiper de matériel adapté aux pistes cyclables et le mettre à disposition des communes. De même, lors de chantiers de construction ou d'aménagement, les cyclistes doivent être pris en compte dans la gestion des déviations, ce qui n'est pas souvent le cas aujourd'hui.

Adapter les aménagements au contexte urbain

- **En zone urbaine.** Lors de réaménagements de la voirie, il faudrait allouer **60% minimum** de l'espace public pour les mobilités actives, les espaces verts et les transports en commun et **40% maximum** pour les voitures (stationnement + circulation).

- **Sur les boulevards :** aménager des pistes cyclables larges, isolées de la circulation automobile et des stationnements, continues et distinctes des cheminements piétons. Le bon exemple est le boulevard de Tournai à Villeneuve d'Ascq.



Projet pour le boulevard Gambetta à Tourcoing : où sont les pistes cyclables ? où est la voie dédiée aux bus ?

Le projet du boulevard Gambetta semble faire encore la part belle à la voiture, au détriment des vélos et des transports en commun. L'illustration montre qu'on est très loin des 60% d'espace pour les mobilités actives et les transports en commun et 40% pour la voiture! On y fait passer un réseau de chaleur urbain, mais aura-t-on un tronçon d'un futur réseau vélo métropolitain?



Arrêts provisoires rue de Luxembourg à Lille Europe : il faut traverser la piste cyclable pour monter dans le bus. Et gare aux vélos quand on descend du bus !

Autour des pôles fréquentés par les jeunes et les enfants : écoles, collèges, universités, équipements sportifs, etc... Aménager, à partir de ces équipements un réseau sécurisé, avec rabattement sur les grands axes vélo, et une signalétique efficace (par exemple, la signalétique sur le parcours Lille-centre > Lille Pont de bois ou Cité scientifique, laisse à désirer). De même, pour les collégiens habitant à Santes, aucun aménagement ne permet d'aller en vélo aux collèges les plus proches situés à Haubourdin ou à Beaucamps-Ligny. A Houplines, l'étroite rue Roger Salengro qui mène au collège est empruntée par des poids lourds de plus 3,5 T. Le marquage au sol paraît bien peu protecteur.

Faire participer les jeunes à la réflexion sur les aménagements qui les concernent : Les enfants et les jeunes n'ont pas forcément la même perception de l'espace public que les adultes. Les services techniques pourraient, avec les élus d'une commune, réunir en groupe de travail des enfants (ou le conseil municipal des enfants là où il est en place) pour les écouter en amont d'un projet d'aménagement des accès d'une école, d'un collège ou d'un lycée.

La pratique régulière nécessite de disposer d'un vélo et de **pouvoir stationner son vélo en sécurité**. Moins que par le prix (possibilité de se procurer des vélos à bas prix), la possession d'un vélo est limitée par **l'impossibilité de le stationner en sécurité** :

La plupart des **logements** ne disposent pas d'un espace ad hoc (maisons de ville sans garage, immeubles ou appartements inadaptés, logements étudiants). Une réglementation a été établie pour les constructions ultérieures à 2012. Depuis la loi ALUR (loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové) du 24 mars 2014, une bonne partie des copropriétés sont obligées de se pencher sur la question.

C'est le cas si l'immeuble possède des places de stationnement « d'accès sécurisé à usage privatif », autrement dit un parking, et n'est pas doté d'un espace pour les bicyclettes. Le syndic doit alors inscrire la question des travaux permettant le stationnement des vélos à l'ordre du jour de l'assemblée générale annuelle. Mais la mise en œuvre n'est pas aisée et les copropriétés ainsi que les employeurs ne considèrent pas ce sujet comme une priorité.

Dans les gares, si on trouve souvent quelques arceaux, ils sont rarement abrités et peu sécurisés.

Enfin, **sur les lieux de travail** construits depuis 2016, l'employeur a l'obligation d'équiper le bâtiment d'un stationnement vélo sécurisé.

Les « boîtes à vélo » sont une bonne réponse en termes de stationnement sécurisé, mais elles trouvent parfois leurs limites dans l'occupation de l'espace public (difficultés d'insertion, dégradations). Une alternative serait de réfléchir à la mise en place d'un dispositif incitant les propriétaires de parkings ou de garages à dédier une part de ceux-ci au stationnement vélo.



Mettre en place une **plateforme d'offres et de demandes de stationnement vélo** chez le particulier, sur une application ou le site internet de la MEL.

Sensibiliser les usagers au respect mutuel entre modes de déplacement différents : rappeler les automobilistes à la vigilance vis-à-vis des cyclistes, à ces derniers le respect du code de la route et des piétons dans les zones de partage. De la même façon, rappeler les cyclistes à la vigilance vis-à-vis des piétons et au partage des voies cyclables avec les trottinettes électriques aux nouveaux engins de mobilité électrique. Et pourquoi pas, verbaliser les cyclistes ayant des pratiques dangereuses, contraires au code de la route.

Par exemple, les livreurs à vélo, pour gagner leur vie, prennent des risques et adoptent des conduites dangereuses pour les piétons et pour eux-mêmes : la MEL pourrait-elle intervenir auprès de ces plateformes de livraison à domicile pour que celles-ci fournissent aux livreurs des casques, des bandes réfléchissantes et de l'éclairage de signalisation ?

Les élus à vélo : quand on roule régulièrement à vélo, on a une perception de la route différente de celle qu'on a étant au volant d'une voiture. Aussi, à l'image des ministres danois, nous encourageons tous les élus des villes et villages de la MEL (et pas seulement ceux chargés de la mobilité) à changer de regard en faisant un trajet à vélo, en semaine, dans leur ville et village. Ils pourront ainsi identifier des aménagements manquants ou d'éventuelles zones dangereuses et les endroits agréables et sécurisants.

Rendre facilement accessible le site internet dédié à la signalisation des rues dangereuses pour les cyclistes, sur le site de la MEL ou l'appli passpass / Ilevia. Relayer l'accès à ce site sur les sites des communes de la MEL. La remontée des dangers doit être rapide et facile (actuellement, il faut être motivé pour le retrouver) et le traitement de ces points noirs devrait être également rapide ! L'application naviki utilisée lors du challenge vélo métropolitain permet également de faire des signalements plus précisément. C'est super... à condition de savoir que ça existe. Communiquer un peu plus sur cette possibilité lors des prochains challenges.

Le V'Lille est une bonne alternative pour les habitants ne possédant pas de vélo ou ne pouvant le stationner. L'installation de 38 stations supplémentaires d'ici fin 2022 permettra aux habitants de nouvelles villes de bénéficier de ce service. Il serait judicieux d'**installer des stations V'Lille également aux Campus Pont de bois et Cité Scientifique** car les étudiants ne possèdent pas toujours un vélo, et les logements étudiants disposent rarement de stationnement vélo.

Par ailleurs, Les communes péri-urbaines ne sont pas équipées de V'lille. Cependant, cela pourrait parfois être un moyen d'aller d'un bout à l'autre de la ville sans prendre sa voiture. Ou d'accéder à des lignes de bus, de liane ou de métro (Pérenchies, Sainghin) pour les personnes qui ne possèdent pas de vélo ou n'ont pas de possibilité de parking vélo. Il y a peut-être des **tests à faire avec des « mini stations V'Lille » dans certaines communes volontaires, avec une communication adaptée.**

Fournir des **conseils** : les cyclistes sont demandeurs de conseils sur l'équipement, la pratique, la sécurité. Mettre en place une plateforme avec des conseils via un partenariat avec l'ADAV (Assoc. Droit Au Vélo).

Faciliter les petits dépannages de type crevaisons.

- Via les communes, distribution (par les CCAS, ou les mairies de quartier) de matériel de réparation.
- Mettre à disposition en mairie un kit de réparation, pour les cyclistes qui auraient crevé à proximité de la maison commune, ou des clés Allen quand on a déraillé et qu'il faut démonter le carter de chaîne. Quand on est en panne dans un quartier savoir qu'on peut trouver un minimum de matériel de dépannage peut limiter les tracas.

Contribuer au développement de la filière économique vélo (via l'économie sociale et solidaire)

- Des services de **dépannage** et de **maintenance du vélo**. Les besoins dans ce domaine augmentent considérablement, et les délais actuels pour une réparation sont très longs (au-delà de la question d'approvisionnement de pièces).
- Fourniture de locaux à loyer très modéré pour les réparateurs (MEL/communes).
- Formation de mécaniciens / techniciens pour la réparation de vélo.
- Appel à projet, aide au démarrage de réparateurs de vélo, mobiles, se déplaçant eux-mêmes à vélo.



4.4 Encourager la pratique régulière du vélo

L'application Illevia donne le parcours et le temps de trajet en vélo mais à partir des stations V'Lille. Il serait utile de l'étendre au vélo de façon générale et idéalement en utilisant les voies cyclables comme cela existe sur google maps, mappy...

Le sentiment de sécurité se renforce par une pratique régulière et fréquente du vélo. On acquiert de meilleurs réflexes, on ressent moins de stress, on a de meilleures réactions.

Poursuivre les aménagements cyclables provisoires et en faire le bilan, afin d'améliorer l'offre de parcours cyclables.

Organiser un budget participatif "vélo" à l'échelle de la Métropole.

Faire connaître les nouveaux aménagements par des manifestations festives.

L'engouement pour des manifestations comme « ensemble en selle », organisé par la MEL, montre le succès d'une promotion ludique (1700 participants en 2018 > 4922 participants en 2021 soit + 190%).

Promouvoir le « carré bleu » de l'euro métropole, notamment au travers du tour du carré bleu qui aura lieu en juin 2022.

Donner confiance dans la pratique du vélo :

- Dès l'école primaire, systématiser les junicodes et développer les convois vélos.
- Au collège, compléter l'ASSR (attestation scolaire de sécurité routière) par un brevet pratique obtenu après des séances d'entraînement.
- Poursuivre et développer les actions de « remise en selle » ou d'apprentissage du vélo pour les adultes, dans les cours d'écoles, avec les centres sociaux et culturels (aidés par des services civiques, ou des associations cyclistes des communes), en lien avec l'ADAV pour les bonnes pratiques et avec des partenaires locaux (B'Twin, La Mondiale,...).

5. PARTAGER SA VOITURE



Pour les opérateurs de transport et les collectivités, les zones péri-urbaines et rurales sont un casse-tête. La faible densité rend difficile et coûteuse la mise en place d'une offre de transport en commun satisfaisante à différents moments de la journée et les week-ends.

Sur ces territoires, pour avoir un bon niveau de service il faudrait multiplier le nombre de bus qui tourneraient presque à vide une partie de la journée avec un impact carbone fort car un bus consomme plus de 30 litres au 100km.

Pour atteindre les objectifs de baisse des émissions de CO₂ et de baisse de part modale de la voiture, un levier important consiste à améliorer le « le taux de remplissage » des voitures ou de partager celles-ci.

5.1 L'AUTOPARTAGE



Nos voitures passent 94% du temps en stationnement, c'est-à-dire sans rouler. Pour les personnes qui utilisent régulièrement le vélo ou les transports en commun, la voiture n'est utilisée que ponctuellement pour des courses, des sorties, les vacances. Cependant, posséder une voiture a un coût : la voiture représente 21% du budget des ménages modestes (Insee), taux qui peut encore s'accroître dans les périodes de cherté des carburants. Et pour la collectivité, la voiture occupe de l'espace public qui pourrait être utilisé à d'autres usages.

Une solution efficace de mobilité est d'utiliser une voiture ponctuellement grâce à un service d'autopartage « clé en main » tel que Citiz le propose dans la MEL.

Cette entreprise coopérative propose à des tarifs intéressants des véhicules de différentes tailles, peu polluants, disponibles en libre-service 24/24-7/7, en les réservant via une application ou leur site internet. Le prix du service est variable en fonction du nombre de km parcourus et de la durée de la location. Et il s'agit d'un service tout compris : carburant, parking, nettoyage, assurance tous risques et assistance, entretien.

C'est un service « en boucle » c'est-à-dire que le véhicule est loué et redéposé dans la station où il a été emprunté. Cela peut représenter une contrainte mais il y a un aspect vertueux : une voiture partagée en boucle remplace 10 voitures particulières et permet d'économiser 10 tonnes de CO₂/an.

Des membres du conseil de développement qui habitent en cœur de ville à Lille et Tourcoing, en sont devenus adeptes, de par la simplicité, la souplesse, la praticité et l'avantage économique que ce service présente (posséder une voiture de taille moyenne, c'est 5000€ par an). Ils ont pu, grâce à ce service, se passer d'une voiture.

Pour les TPE, cela peut être aussi un moyen de prospecter de nouveaux clients sans pour autant investir dans un véhicule et en supporter les charges.

Dans les zones péri-urbaines et rurales, là où les TC sont plus rares surtout le week-end, là où les ménages ont souvent deux voitures, l'autopartage pourrait aussi être une solution pour éviter le deuxième véhicule notamment pour les ménages modestes ayant une forte précarité énergétique. Par ailleurs, cela peut être facilitant pour aller à un entretien d'embauche ou un job en interim.

Cette solution de mobilité mérite d'être déployée plus largement dans la MEL et testée dans les zones péri-urbaines. En effet, l'autopartage favorise les modes alternatifs à la voiture individuelle pour limiter l'usage de la voiture en ville et les gaz à effet de serre. L'autopartage fait évoluer les comportements en proposant un usage plus raisonné de la voiture, complémentaire aux mobilités actives et des transports en commun. Enfin, l'autopartage permet de rendre l'espace public aux citoyens : élargir des trottoirs, implanter des stationnements vélos ou des zones pour les poubelles, végétaliser nos rues.

Propositions

- Accélérer et accompagner le développement de l'autopartage, notamment dans les zones denses.
- Pour les communes péri-urbaines volontaires, étudier avec Citiz la faisabilité d'implanter une station dans votre ville.
- Encourager le prêt ou le service de location de particulier à particulier, pour les personnes qui ont une voiture qui ne sert que ponctuellement.

5.2 LE COVOITURAGE

Il existe plusieurs types de covoiturage : sur des distances longues, sur des trajets pour des activités de loisirs, sur des trajets quotidiens. Nous allons nous intéresser aux trajets quotidiens et voir sur quels leviers la MEL pourrait intervenir pour favoriser la pratique du covoiturage.

5.2.1 Le covoiturage pour les déplacements vers l'école ou le collège

Les habitants d'un quartier s'organisent pour emmener à tour de rôle les enfants du voisinage à l'école, au collège ou au lycée. Dans les villages ruraux, cela se fait peut-être plus facilement que dans les zones urbaines.

De façon occasionnelle, cela arrive également quand il y a un problème sur la ligne scolaire. Dans ces cas-là, on essaie de trouver une voiture pour emmener son enfant et ses camarades à l'établissement scolaire.

Il n'est pas toujours facile de savoir qui dans son quartier étudie dans le collège X ou au lycée Y et qui serait disposé à partager les conduites. Les responsables d'établissement ne sont pas autorisés à diffuser ce type d'information.

En quoi la MEL peut intervenir ? D'abord, mettre un kit de communication à disposition des maires pour les écoles et pour les chefs d'établissement pour les collèges. Proposer un service, par exemple via l'appli ilevia covoiturage, pour faciliter la mise en relation des parents d'élèves qui seraient motivés pour partager les conduites. Ou mettre en avant et diffuser certaines initiatives de covoiturage de quartier qui ont émergé dans des communes.

5.2.2 Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail

Le système de covoiturage proposé actuellement par la MEL et la Région via l'application Pass-Pass Covoiturage est intéressant mais cette solution semble encore peu utilisée.

D'autres applications existent (IDVroom, BlaBlaCar quotidien..), des parkings pour le covoiturage existent à différents endroits de la MEL mais autour de nous, rares sont les personnes ayant covoituré via ces applis ou en utilisant ces stationnements. Dans les bouchons, on constate que les « autosolistes » sont ultra majoritaires.



On le voit, les moyens existent pour covoiturer, mais comment la MEL peut-elle intervenir pour rendre le covoiturage plus attractif ?

Propositions

Le gain de temps peut être un levier pour favoriser le partage de sa voiture

- **Développement de voies dédiées aux personnes qui covoiturent.** « Seul, je bouchonne, à plusieurs on va plus vite ». Par exemple, la métropole de Lyon a ouvert fin 2020 des voies dédiées au covoiturage. A Lille, la voie de gauche du boulevard Schuman entre le pont royal et le carrefour Pasteur pourrait être réservée au covoiturage et aux bus.
- **Des places de stationnement réservées au covoiturage en centre ville** pour que les covoitureurs trouvent facilement à stationner et attirer d'autres « autosolistes ».

Un autre levier pourrait être **l'incitation sous forme de gratuités** : billets pour les musées de la MEL, pour le stade, tickets ilévia ou heures de Vville ou réduction chez Citiz ou bons cadeaux ou stationnement gratuit pour les covoitureurs dans les parkings opérés par la MEL.

Enfin la rencontre peut être également une motivation à covoiturer : **l'appli Pass-Pass covoiturage pourrait proposer une fiche personnelle où la personne qui propose un trajet peut indiquer ses goûts** : radio préférée, son dernier livre lu, dernier film vu, etc.

Cependant, le côté très « régulier », organisé, les contraintes horaires, parfois la difficulté de trouver une personne qui va au même endroit pour les mêmes horaires peuvent freiner certains.

5.3 L'AUTO-STOP

Cette pratique qui semblait avoir disparu revient dans certains territoires pour faire face à la rareté des transports publics.

En effet, ce mode de covoiturage « à la demande », particulièrement souple, pourrait être développé, notamment pour les communes péri-urbaines ou rurales qui sont sous-dotées en transport en commun.

Des collectivités se sont déjà mobilisées pour fournir des solutions d'autostop plus organisées.

5.3.1 Le micro-stop

À Sailly-lez-Lannoy, une initiative citoyenne a permis de mettre en place avec le soutien de l'équipe municipale et de l'association « Micro-Stop » une solution simple et efficace.

Après quelques enquêtes de terrain, des « lignes » ont été identifiées. Ces lignes correspondent aux parcours les plus fréquents vers les stations de métro ou les villes et villages du territoire et donc à des axes les plus fréquentés. La fréquentation des axes sur ces destinations fait que le système fonctionnera. Des totems ont ensuite été créés et implantés matérialisant le lieu d'auto-stop.



Le totem indique sur 2 rectangles mobiles des directions possibles pour l'auto-stoppeur. Ici Roubaix (Eurotéléport) et Willems. Sur 2 autres faces du rectangle, d'autres directions sont indiquées, la dernière est blanche.

L'objectif de ce micro stop est d'amener les personnes à lâcher la voiture et prendre les transports en commun une fois arrivé à destination. Ceci, en fournissant une solution de transport « légère », moins contraignante au niveau des horaires qu'un bus ou qu'un covoiturage, mais avec toutefois moins de garanties. Les résultats sont très encourageants puisque le temps d'attente pour être pris est entre 5 et 8 min, en journée, beaucoup moins le matin aux heures de pointe.

Et la suite ? cette démarche est en phase de projet. Le déploiement à d'autres communes viendra dans un deuxième temps. L'association micro-stop réfléchit avec la MEL à des questions pratiques : sur le lieu d'implantation des totems, il faut que la voiture puisse s'arrêter quelques instants, dans l'espace public. Cet endroit devra être aménagé de façon sécurisée. De plus, avec le temps et la montée en puissance du service, se posera la question d'une éventuelle indemnisation des chauffeurs réguliers, du prix pour les auto-stoppeurs et de la participation de la MEL. Faudra-t-il mettre en place une application ?

Le point d'équilibre entre la simplicité et la spontanéité et une organisation plus structurée est à trouver avant de déployer ce concept très malin et très prometteur. Enfin, l'association micro-stop n'a pas forcément les moyens humains pour déployer ce système efficacement et rapidement dans d'autres territoires de l'Eurométropole.

Propositions

Une fois que le concept de micro-stop sera rodé et la méthode de déploiement définie, la MEL pourrait mettre en place une équipe projet pluri disciplinaire et, avec l'association micro-stop construire la méthode de déploiement puis, avec les communes volontaires et impliquées, déployer cette solution d'auto-stop dans leur territoire.

5.3.2 Le rezo pouce

Dans le Pas-de-Calais et dans d'autres régions, le « rezo pouce » organise et sécurise l'autostop dans de nombreuses communes. Une application, financée par la région, permet de mettre en relation les personnes demandant un transport et celles pouvant emmener un passager.

5.3.3 L'auto-stop comme un moyen de transport public

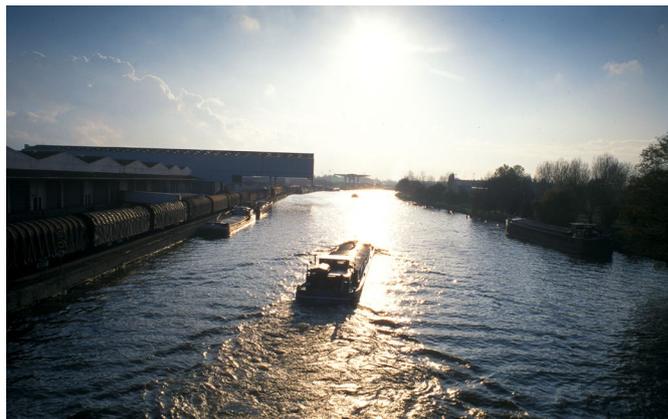
De façon plus structurée, l'agglomération du grand Lyon a mis en place « Lane » des lignes de covoiturage « à la demande », sous forme d'autostop avec des arrêts définis et sécurisés, une solution de l'opérateur ecov. (Financé en grande partie par des fonds européens).

De même, toujours à Lyon, avec le lancement des voies réservées au covoiturage fin 2020, il est possible de faire du covoiturage « minute » grâce à des arrêts aux entrées des voies M6 et M7 et à une application « covoit 'minut ».



Ces solutions pourraient être un complément de mobilité pour les zones péri-urbaines et rurales, voire pour l'aire métropolitaine.

6. RÉDUIRE L'IMPACT DES LIVRAISONS DE MARCHANDISES



6.1 Les enjeux

Les transports et livraisons de marchandises jouent un rôle fondamental dans le fonctionnement des territoires. Pourtant, la logistique urbaine et régionale reste un parent pauvre dans la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, et se retrouve rarement au cœur des débats sur les politiques publiques d'aménagement et de mobilité. C'est sans doute pour partie parce qu'il s'agit d'un système complexe, opéré par des acteurs de la sphère privée, et qui s'organise à de multiples échelles territoriales.

Pour rappel, les principales ambitions de l'axe 4 du précédent Plan de Déplacement Urbain étaient :

- a) réfléchir à l'échelle de l'Aire Métropolitaine transfrontalière pour favoriser le fret ferroviaire et l'usage de la voie d'eau,
- b) réaliser un schéma directeur des itinéraires poids lourds visant à harmoniser les réglementations de police entre communes, définir une politique métropolitaine de transport et de livraisons traduite dans une charte partagée,
- c) expérimenter des dispositifs innovants pour les livraisons de marchandises en milieu urbain dense.

Tout en considérant que les questions d'aménagement, d'offre immobilière, d'infrastructures et de parts modales liées à la logistique sont réglées à d'autres niveaux (cf étude « Vers une stratégie multimodale pour la métropole lilloise et le cœur de l'ancien bassin minier », SRADDET).

le plan de mobilité de la MEL se doit tout au moins de traiter de l'optimisation des livraisons, qu'on appelle également « la logistique du dernier kilomètre ». À défaut, livrer les particuliers mais aussi les commerçants deviendra de moins en moins aisé dans les centres-villes, où les places de livraison peuvent manquer.

L'ensemble des activités économiques, industrielles, tertiaires, administrations, hôpitaux, etc. a besoin d'être livré rapidement et régulièrement : **tout le système économique de la Métropole peut donc tirer profit d'une rationalisation des livraisons.**

Par exemple, pour la métropole Toulousaine, les principaux enjeux liés aux marchandises à intégrer prioritairement dans les politiques d'aménagement et de transport sont les suivants :

Besoins en surfaces logistiques : +70 ha à l'horizon 2030 et +130 ha pour 2040,

nombre de colis livrés : 7,6 millions en 2019 et jusqu'à 30 millions en 2030 si la tendance actuelle se poursuit, ce qui contribuerait à un accroissement de 23 % des GES liés à l'activité transport de marchandises d'ici 2030 (23 600 véhicules parcourant 285 500 km/jour). La recherche de l'optimisation des tournées, la professionnalisation du secteur, la capacité à développer des sites de mutualisation permettraient, dans l'idéal, une diminution des

kilomètres parcourus (15 500 véhicules pour 200 000 km/jour) et une réduction des GES de 15 % par rapport à la situation actuelle.

(source : thèse de Laureline Angot, « L'ambition d'un Plan de Déplacement Marchandises (PDM) face aux limites de l'action publique : le cas de la métropole toulousaine », Université Toulouse 2, oct. 2020)

Avec la crise sanitaire et le télétravail, les ventes en ligne, déjà fortement en hausse, ont connu un développement fulgurant en 2020 et 2021. Et pour attirer les clients, les e-commerçants proposent de plus en plus la livraison express, dans les 48 heures, voire dans les 24 heures.

Dans ce contexte, des innovations techniques (véhicules propres, vélos cargos, robots livreurs, drones...) et organisationnelles (mutualisation des courses et des points de livraison) se diffusent peu à peu pour optimiser la mise à disposition des marchandises, ce qui ne dispense pas la collectivité publique d'intervenir pour orienter, faciliter et accélérer le processus.

6.2 Les propositions

Les réflexions internes au Conseil de développement appellent à distinguer les livraisons opérées chez les particuliers de celles opérées chez les commerçants ou dans les points relais (les organisations et les pressions exercées sur le domaine public et l'environnement ne sont pas les mêmes), et à poser la question suivante :

Quel est le système de mise à disposition des marchandises le plus vertueux pour un objet acheté ?

- Est-ce la mise à disposition du consommateur dans un espace commercial et le transport par les moyens du consommateur jusqu'à son domicile (avec en amont une organisation logistique de distribution)?
- Est-ce la livraison au domicile du consommateur (on peut supposer que les entreprises de livraison rationalisent leurs courses, voire peuvent être amenées à les mutualiser pour réduire leurs coûts) ?
- Est-ce la mise à disposition du consommateur dans un point relais (ou dans une consigne automatique connectée de retrait / retour de colis de type « Amazon hub locker »), tout en favorisant l'usage d'autres modes que la voiture pour s'y rendre ?

La réponse à ces questions justifierait une étude pour analyser les tendances et dégager des pistes d'action publique, d'autant plus que les pratiques ont fortement évolué au cours des dernières années.

Les collectivités publiques disposent de plusieurs leviers pour intervenir dans le système des livraisons de marchandises, et c'est donc une question de volonté politique. Voici quelques leviers :

- **l'organisation du stationnement, des aires de livraisons et des points relais, qui peuvent faire l'objet de « schémas directeurs »** (exemple de l'agglomération de Valence Romans dans le cadre du programme d'innovation INTERLUD soutenu par l'ADEME), avec pour les zones péri-urbaines et rurales, une incitation des opérateurs à mettre en place des consignes ou favoriser le développement d'un service de conciergerie,
- **la réglementation des horaires de livraison,**
- **l'aide à l'aménagement de plates formes de distribution mutualisées et d'espaces logistiques urbains,** et par exemple l'appui au développement de sites de distribution multimodaux bord à voie d'eau articulés avec celui du port de Lille (CMDU),
- **l'intervention dans la localisation des centres commerciaux,**
- **l'organisation des itinéraires poids lourds,**
- **le soutien aux flottes de véhicules propres et peu bruyants,**
- **l'incitation à la reprise et à la valorisation des emballages,** en lien avec la politique de gestion des déchets.

7. ACCOMPAGNER LES MÉTROPOLITAINS DANS LES CHANGEMENTS DE MOBILITÉ

7.1 Les freins psychologiques au changement de mode de transport

Un changement d'habitude prend du temps et demande des efforts, en particulier en matière de déplacement en voiture, celle-ci étant perçue comme une « deuxième maison ».

Quand un individu est face à un choix, il choisit ce qui est le plus simple pour lui. Il reproduit un comportement connu et maîtrisé. Au niveau des déplacements, le choix le plus simple est de prendre son moyen de transport habituel, notamment la voiture pour de nombreux Métropolitains.

Aussi, pour pouvoir changer de mode de déplacement habituel, il faut tout d'abord qu'il y ait une alternative et que cette alternative soit désirable.

Beaucoup de personnes ignorent les autres solutions de déplacement possibles et parfois manquent d'information ou de compétences pour savoir s'il y a un bus, si on peut s'y rendre à vélo, en sécurité ou combien de temps cela prendra si on doit s'y rendre à pied.

Ensuite, même si on sait que l'alternative existe, il y a d'autres freins psychologiques à lever :

- Il faut en avoir envie ! que le moyen de transport soit « désirable ». Pour cela, un individu doit avoir envie de faire partie d'un groupe auquel il souhaiterait appartenir. Par exemple, le groupe de ceux qui roulent en voiture électrique, qui se déplacent à vélo, à la communauté des gens malins qui dépensent moins en prenant les TC; pour les jeunes, le groupe de ceux qui font de la trottinette électrique, du scooter, des voitures sans permis.
- Ensuite, les transports en commun, le vélo ou l'auto-stop ont souvent une image négative : ce sont les moyens de transport qu'on utilisait quand on était jeune, qu'on prend quand on n'a pas le choix ou pas les moyens d'avoir une voiture. Les TC souffrent aussi d'a priori sur le temps de trajet, la sécurité, la promiscuité ou le coût.
- De plus, il y a pour beaucoup d'entre nous un certain conformisme social. Quelle image va-t-on avoir de moi si je viens en bus, en vélo ? Vais-je passer pour un original auprès de ma famille proche, de mes amis ? Que vont penser mes collègues de bureau ? mon chef ?
- Enfin, ce n'est pas parce qu'on connaît les alternatives à la voiture, qu'on les a déjà testées qu'on va modifier ses habitudes. Il faudra que le déplacement soit répété plusieurs fois pour que cela devienne facile, pour qu'on n'ait plus à réfléchir.

Sur tous ces points, la MEL a déjà commencé à agir et peut aller plus loin.

Pour autant, il y a un point sur lequel la MEL a peu de moyen d'action c'est le biais cognitif : même si on est convaincu qu'il faut agir que ce serait bien de laisser la voiture au garage et prendre le métro, ce n'est pas pour cela qu'on le fait. Il y a une dissonance entre ce qu'on pense et ce qu'on fait.

Les démarches d'accompagnement au changement à mettre en place doivent donc être conçues de façon à agir conjointement sur ces différents freins. Aussi, qu'est ce qui ferait que les Métropolitains changent de mode de transport pour aller vers les modes plus actifs ou vers les TC ? Il faudrait d'abord s'attaquer aux principaux freins, communiquer sur les atouts de ces modes de déplacements, inciter à l'usage des modes alternatifs et à un recours équilibré au télétravail, en s'appuyant sur les enseignements de la période de crise sanitaire.



7.2 Offrir des alternatives à la voiture

L'urbanisation des 50 dernières années a été pensée pour l'usage de l'automobile. La place qui lui a été accordée est importante. La MEL est une des seules métropoles où la part modale de la voiture continue d'augmenter. Il est nécessaire de **rééquilibrer la place faite aux autres modes de déplacement et surtout développer leur cohérence**. Il y a un écosystème pour les cyclistes, un autre pour les marcheurs à penser et à mettre en œuvre. Les grands boulevards, avec 6 voies de circulation, 2 pour le stationnement et 1 seule voie cyclable, pourraient au 21^{ème} siècle être réaménagés en faisant plus de place aux mobilités actives. Et ainsi redevenir un symbole d'urbanisme moderne comme c'était le cas au début du XX^{ème} siècle. Pour les mobilités actives, **l'offre de pistes cyclables et de parcours piétons doit être largement développée**. Le réseau de pistes cyclables doit être étendu, sécurisé, éclairé, continu, entretenu et pas seulement dans les cœurs des grandes villes. De la même façon, Il est nécessaire de développer les parcours « marchables », sécurisés à 1 km autour des centres des villages, en commençant par les écoles et des collèges.

L'offre de TC et la qualité de service doivent être améliorée pour que tous, y compris les habitants des zones périurbaines ou rurales puissent la considérer comme une alternative réaliste à la voiture. Les transports en commun doivent être compétitifs sur certains points pour donner envie. Le temps de trajet en TC a été fréquemment cité comme un facteur dissuasif. La mauvaise qualité de service sur les TER revient souvent comme la raison de l'utilisation de la voiture malgré les heures de bouchon subies quotidiennement. Les retards ou absence de bus arrivent fréquemment. Sur les lignes périurbaines ou les lianes, la fréquence des bus trop faible en heures creuses génère souvent des attentes et une durée de trajet supérieure à 1h.

Le déplacement multimodal sera facilité en développant l'offre de parking relais (voiture et vélo) près des gares, en tête de liane, des nouvelles lignes de BHNS et de tramway, aux entrées de la MEL. La capacité de mettre son vélo dans un train ou un tramway peut aussi simplifier les parcours avant et après.

Réduire l'autosolisme en faisant la promotion du covoiturage, notamment en entreprise : intérêt économique, possibilité de rencontres, d'échanges que cela occasionne. Cependant, le covoiturage pourrait avoir un intérêt supplémentaire si, sur les autoroutes et rocade, une des voies leur était réservée, aux heures de pointe. Seul, je bouchonne, à deux ou plus, je vais plus vite.

Favoriser les commerces de proximité, pour développer l'offre de services et l'économie locale.

7.3 Ensuite sécuriser les parcours à pied, à vélo

Dans nos échanges, l'aspect sécurité est revenu souvent : danger de rouler à vélo, de marcher sur la route car pas d'autre possibilité, craintes d'agression quand on est à pied, crainte que son vélo soit volé.

Prendre les personnes les plus fragiles comme base minimale pour les aménagements afin que cela bénéficie à tous les citoyens. Par exemple, pour le vélo : enfant de 10 ans, pour les piétons : une personne avec une poussette,

Il est nécessaire de poursuivre **la sécurisation des accès piétons et vélos pour les écoles et collèges**.

Voir les propositions faites dans le chapitre 3.3 page 16 et dans le chapitre 4.3 page 24.

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

7.4.1 Pour le vélo et la marche

Développer la **signalisation pour la marche et le vélo** et indiquer le temps de marche et le temps à vélo entre des lieux « importants » (exemple : Mairie : 10 min - Médiathèque : 5 min - Tennis : 8 min). La signalisation vélo pourrait aussi se faire au sol, pour éviter la profusion de mobilier urbain.

Mettre en place une « **Metrominuto** », **cartographie temporelle piétonne de la MEL** valorisant les grands axes piétons (exemple de Pontevedra en Espagne, Saint-Jean-de-Luz en France) et qui peuvent alléger la fréquentation du métro aux heures de pointe.

Cette cartographie peut également être disponible sur une application mobile pour les Métropolitains, les touristes et les professionnels en congrès.

La place du village à 300m de l'école ou de la liane n'est pas forcément perçue comme un espace permettant de laisser sa voiture pour faire du covoiturage, pour prendre la liane ou pour accompagner ses enfants à l'école à pied. L'incitation par **un marquage très visible des places « covoiturage » ou « dépose minute scolaire » sur des stationnements existants** permet la prise de conscience à ceux qui n'y auraient pas pensé.

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

Si cela n'est pas déjà en place, construire et diffuser un « book » des réalisations conduites par les communes de la MEL avec les services techniques et qui fonctionnent bien : aménagements des accès aux écoles, piétonisation d'une zone, aménagement d'une promenade, d'un espace vert, d'une piste cyclable. En ciblant les déplacements de moins de 5 km où la voiture est encore majoritairement utilisée en zone périurbaine.



Poursuivre et développer, avec les associations cyclistes, l'apprentissage du vélo, la remise en selle, la sécurité à vélo, le respect des piétons et du code de la route avec un soutien financier ou matériel.

Inciter en participant au **financement d'équipements pour les cyclistes ou les marcheurs** (cape de pluie, trolley pour les courses, éclairage, sacoches vélo, casques, etc.).

Multiplier les opérations « centres-villes sans voitures » (week-ends, vacances d'été) pour impulser des changements d'habitudes (cf urbanisme tactique à caractère événementiel). Réserver certains axes aux modes actifs le dimanche matin.

Des campagnes de communication peuvent aussi aider à changer l'image du vélo. Il faudrait **mettre en valeur le vélo auprès des jeunes et, auprès des plus âgés, le VAE comme alternative à la voiture** pour les déplacements quotidien de 5 km.

Pour cela identifier des **personnalités issues de la MEL pour améliorer l'image du vélo auprès des jeunes**. Exemple : des youtubeurs, des influenceurs, dans le milieu du sport un champion de BMX, de vélo de route (Cédric Vasseur), un joueur du LOSC, du volley club de Tourcoing, une basketteuse de l'ESBVA ou dans le monde du spectacle (Dany Boon, Skip the use, ...) qui vanteraient les mérites du vélo dans la MEL.

Le « code de la rue » a été mis en place en 2008, pour apaiser la circulation et partager l'espace public entre les piétons, cyclistes et les automobilistes. Force est de constater que la signalétique et les règles liées au code de la rue ne sont pas toujours connues, notamment pour ceux qui ont passé leur permis avant 2008. Il y aurait de la **pédagogie à faire sur ce code de la rue**, sur les zones de partage, par exemple par les policiers municipaux.

Lancer des **campagnes de communication** sur les bienfaits de la marche à pied (voir au paragraphe 3.1 page 15) et du vélo (cf paragraphe 4.1 page 20) **assez incitatives voire humoristique pour démonter certains a priori** : « il pleut tout le temps », « je vais plus vite si je me gare dans le centre », sur le temps perdu dans les bouchons, sur les coûts faibles de ces modes de transport et sur l'impact environnemental positif. **Ces campagnes de communication peuvent être comparatives** : vitesse moyenne d'un vélo vs voiture en ville, coût annuel d'un vélo vs voiture. Cibler la communication sur les publics à atteindre, avec un format et un média différent pour une meilleur efficacité. Les campagnes déjà faites ont été très peu visibles et très peu vues.



7.4.2 Pour la voiture

La communication pourrait aussi s'adresser **aux entreprises et aux administrations** pour **encourager, faciliter la mise en œuvre de plans de mobilité au niveau des entreprises**.

- Adoption d'une démarche RSE, d'un plan de déplacement d'entreprise,
- Mise en place de stationnements vélo sécurisés, de vestiaires pour se changer ou laisser ses affaires de vélo/marche.
- Favoriser le dialogue entre les chefs d'entreprises des zones d'activité (Pilaterie, Haute-Borne...) notamment par l'intermédiaire de la CCI ou du réseau Alliance.
- Autre exemple, le POC (« Proof of Concept ») sur les heures de pointe réalisé par le bureau des temps dans le cadre de Lille Capitale Mondiale du Design, propose des solutions aux entreprises pour faciliter la mobilité de leurs salariés. Ce POC pourrait être déployé sur le territoire métropolitain.
- Encourager la flexibilité dans les horaires et le télétravail, pour étaler les heures de forte affluence.
- Mise en place du forfait « mobilité durable » ou prise en charge par l'employeur d'une partie de l'abonnement aux transports en commun.

Créer et communiquer des étiquettes « énergie transport » des territoires : le prix d'achat plus faible d'une maison en zone rurale sera compensé par des coûts de mobilité plus élevés, un temps important passé dans les transports au détriment des activités familiales ou personnelles. Cela peut aussi éviter de mettre des foyers en précarité énergétique liée au transport lorsque le prix de l'énergie flambe.

Pour les nouveaux habitants ou les personnes qui déménagent, proposer sur le site de la MEL **une « calculette » du temps de trajet, du coût de trajet en voiture, en TC entre le lieu d'habitation visé et le lieu de travail ou d'étude**.

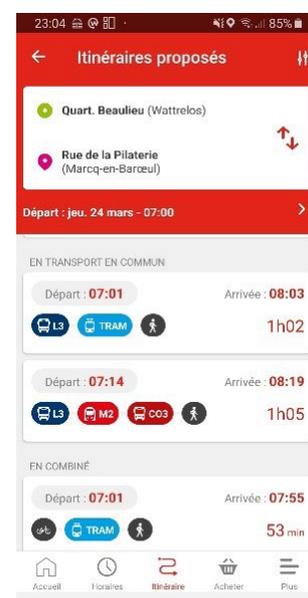


7.4.3 Pour les transports en commun

Faciliter **le test de l'usage des TC** : proposer des gratuités ciblées, par exemple les 1^{ers} dimanches du mois. À Nantes, les TC sont gratuits les week-ends. Au Canada, une campagne de marketing direct menée par l'Agence métropolitaine de transport de Montréal a constaté que 31,1 % des automobilistes ayant essayé les transports collectifs avec une carte offerte ont ensuite acheté un laissez-passer mensuel (source : Lettre de l'ORT HdF, déc. 2019). Enfin, l'incitation doit venir aussi des employeurs avec le respect de la loi : **participation de l'employeur aux coûts d'abonnement de TC ou de mobilités douces**.

Pour cette partie de la population, des animateurs en mobilité pourraient faciliter l'utilisation des TC : Pour les personnes qui prennent ponctuellement le bus ou le TER (touristes, déplacement familial de loisir, déplacement professionnel...), acheter un billet est parfois compliqué, se repérer sur le plan du réseau n'est pas évident, notamment pour la partie de la population qui n'est pas équipée d'un smartphone ou qui en a un usage limité. Pour cette partie de la population, des **animateurs en mobilité pourraient tenir des permanences dans les mairies des communes ou dans les CCAS**. La communication sur ce service serait assurée par la MEL et relayée par les communes. Ils pourraient aussi faire des « formations » dans les collèges et lycées.

Communiquer sur l'offre existante de TC (notamment le transport à la demande, les cars SNCF dans la MEL) **et les aspects positifs** de ceux-ci (temps pour soi, coût compétitif pour les usagers).



Plus précis, **un accompagnement individualisé** permet d'apporter une expertise qui prend en compte les habitudes de la personne, tente de les comprendre pour ensuite apporter des solutions qui seront les plus adaptées à chaque situation. Il s'agit ici d'un service rendu par la collectivité publique. Ce service nécessite la présence de personnes qui s'engagent à accompagner des volontaires souhaitant un suivi personnalisé.

Pour les transports en commun, améliorer les accès aux transports collectifs. Une personne illettrée ou handicapée doit pouvoir utiliser ces services. **La gare de Roubaix, 100 000 habitants, n'est pas accessible pour les PRM !** De même, certains arrêts de tramway sont difficilement accessibles.



7.5 Enfin, une politique qui dissuade de prendre la voiture

Dans les cœurs de villes, aux abords des écoles et collèges puis dans les zones urbaines très denses.

Le déclencheur d'un changement de mode de transport est parfois lié à un ras le bol. « J'essaie autre chose car j'en ai marre de bouchonner, marre des travaux, marre de chercher une place de stationnement hors de prix ». Une personne du groupe disait « je me suis mise au vélo car avec la voiture, les travaux, les bouchons, c'était l'emmerdement maximum ». **D'autres déclencheurs peuvent être liés à un moment de rupture : déménagement, voiture en panne, changement de travail, accident corporel qui empêche de conduire ou les prix des carburants élevés.**

En parallèle du développement de l'offre de TC, de pistes cyclables, de trottoirs sécurisés et de la communication de cette offre, **la place de la voiture devrait être progressivement réduite pour rééquilibrer avec les 3 autres modes de transport** : TC, marche, vélo. Cela passerait par moins de stationnement et le renchérissement du coût des parkings dans le cœur des villes et, en contrepartie, avoir des parkings à proximité, en proche périphérie, moins cher, comme c'est le cas à Gand ou des parkings relais. Faciliter les accès au cœur de ville par des navettes gratuites (familles, personnes âgées, PMR). De même, il pourrait y avoir un fort renchérissement des amendes pour stationnement gênant pour réduire les incivilités. Idem, moins de stationnement voiture dans les zones de bureaux et plus de stationnement vélo et d'accès en TC.

Cette réduction de la place de la voiture n'est pas populaire et **devrait se faire quand l'alternative est présente** (parking relais, lianes en voies propres, stationnement urbain, voies réservées pour le covoiturage etc.).

La mise en place d'aménagements provisoires, dans le cadre d'un urbanisme tactique, permet de tester et voir l'acceptation et l'impact sur la circulation dans la ville et les comportements.

Cette politique de dissuasion est toutefois assez délicate et doit être accompagnée par une communication adaptée car de nombreux automobilistes estiment qu'ils n'ont « pas le choix » dans leur organisation quotidienne, n'ont pas connaissance des alternatives ou tout simplement ne veulent pas changer, ne se sentent pas concernés. Ils vivront cette réduction de la place de la voiture comme une privation de liberté, le renchérissement du stationnement comme de nouvelles taxes et un mépris des automobilistes des zones péri-urbaines, de l'Eurométropole ou de l'aire métropolitaine.

8. CONCLUSION



Le PDU 2010-2020 n'a pas eu les effets escomptés sur la mobilité des Métropolitains et les objectifs identifiés à l'époque n'ont pas été atteints.

La mise en place des nouvelles infrastructures de transport prévues au SDIT devrait contribuer fortement à développer l'usage des transports en commun, à réduire la part de la voiture dans les zones denses où ces lignes seront aménagées. Cependant, il est nécessaire de prévoir dans le plan de mobilité de la MEL comment les habitants des zones périurbaines, rurales et du reste de l'aire métropolitaine pourront se déplacer facilement, utiliser moins souvent leur voiture ou moins longtemps et ainsi réduire les émissions de CO₂ et la pollution. Lesquelles de nos propositions nos élus vont-ils retenir pour améliorer la mobilité de cette population ? A quelle échéance seront-elles mises en oeuvre ?

Un axe majeur est l'amélioration de l'offre et la qualité de service des TC actuels. Le ticket Ilevia, vu l'évolution du prix d'un litre de carburant, rend les TC plus attractifs. Il faut saisir cette opportunité, communiquer, pour que les personnes qui font un effort et tentent l'utilisation des TC vivent une expérience positive et que cela les incite à la renouveler régulièrement. Parmi les différentes propositions concernant les transports collectifs, lesquelles pourriez-vous mettre en place ? Quand est-ce que les transports collectifs et les covoitureurs auront des voies réservées ?

Les membres du groupe de travail ont réaffirmé l'importance du TER-RER et de sa fiabilité, de réinvestir la ceinture ferroviaire autour de Lille et de prévoir une ossature de transport du bassin minier jusqu'au versant belge de l'Eurométropole. Cette compétence relevant de la Région, un dialogue sera nécessaire avec les élus régionaux voire l'Euro-région. Qu'est-il prévu pour faire progresser ces sujets ?

Le plan vélo voté en juin 2021 devrait permettre d'améliorer la sécurité pour les cyclistes, de plus en plus nombreux du fait de l'engouement post crise sanitaire et, peut-être, de la prise de conscience environnementale. Cet investissement de 14€/hab/an est dans la moyenne basse des autres métropoles. C'est un point de départ et cela devra être poursuivi et augmenté dans les prochaines mandatures pour que les villes de la MEL puissent être autant "cyclables" que nos voisins flamands de l'Eurométropole et améliorer ainsi leur attractivité. Devant l'ampleur des besoins en pistes cyclables de la MEL, par quoi allez-vous commencer ? Les grands boulevards ? Un vrai réseau vélo express ?

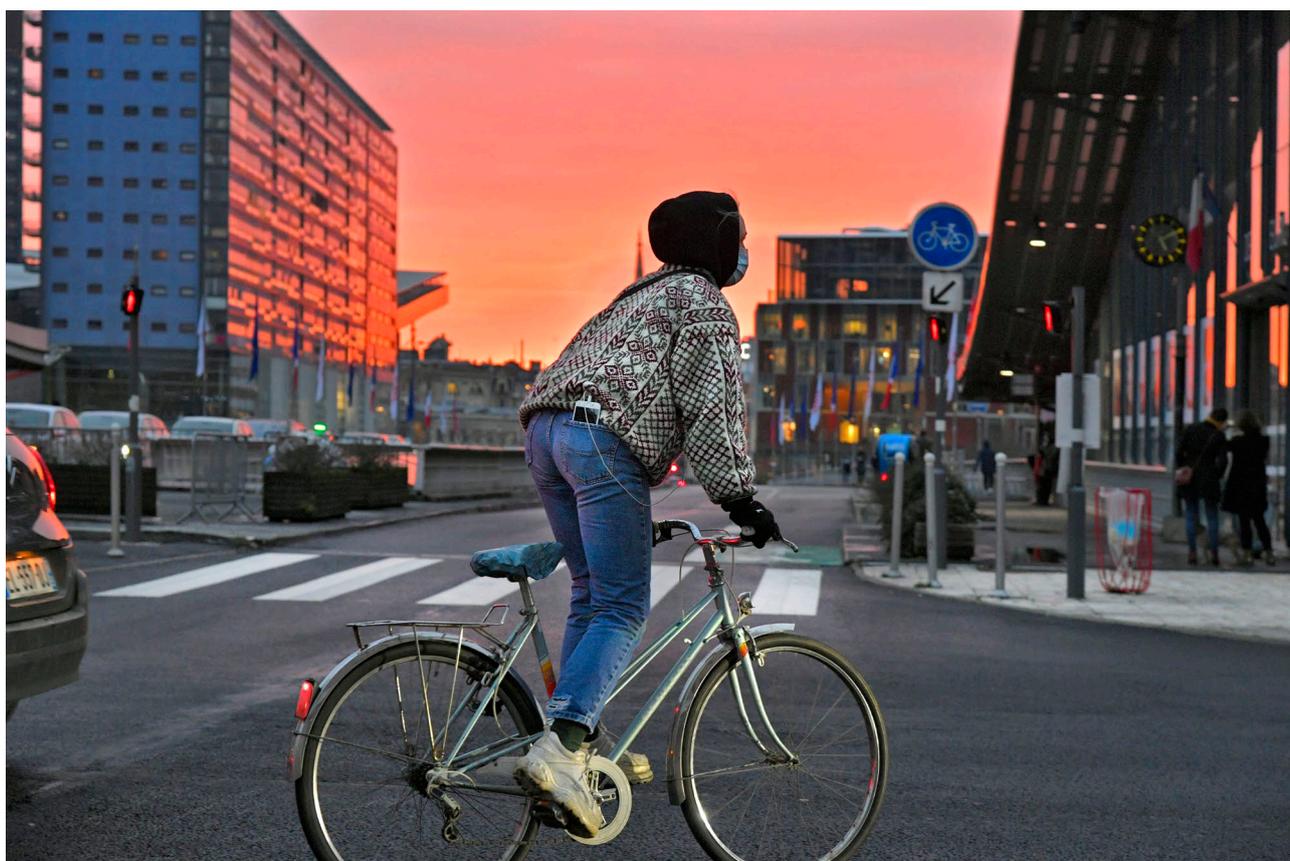
Pour la marche, un plan de "mise en marche" permettrait aux Métropolitains de prendre moins la voiture pour les distances courtes. L'élaboration de ce plan regrouperait des urbanistes, les élus, les équipes techniques de la MEL et des citoyens (via le conseil de développement..?). Le but étant de favoriser la proximité des commerces, des services, des activités de loisirs; d'aller à l'école à pied ; d'améliorer la sécurité piétonne; de renforcer l'agrément de la marche en ville et développer la marche de loisir.

Face aux futurs impacts du réchauffement climatique et aux objectifs du PDM à atteindre à horizon 2035, la méthode est importante pour réduire le sentiment d'immobilisme qu'ont parfois les Métropolitains. Pour éviter le saupoudrage, il faudrait concentrer les efforts pendant 2, 3 ans en ciblant un ou deux groupes de population prioritaires pour un, deux modes de transport à développer, avec une communication efficace pour que le changement puisse s'opérer. Le "chantier" de la marche vers les écoles et collèges nous semble un bon candidat. La mise en place d'un réseau express cyclable, incluant les grands boulevards réaménagés est une autre proposition.

Cette stratégie de projets d'investissement pour la mobilité doit être établie sur le long terme, continue sur plusieurs mandats pour sécuriser les projets et que les avancées soient significatives.

Quel progrès serait-ce si d'ici 10 ans la circulation était aussi fluide dans la Métropole les mardis et jeudis que les lundis ou mercredis!

Quelle fierté aurions nous tous si, en 2035, les villes de la MEL étaient dans le palmarès des villes cyclables et dans celui des villes marchables !





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

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

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

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

Dépôt légal : mai 2022 ISSN/200166615.

IMPRIMÉ SUR PAPIER RECYCLÉ.