

**PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ HORIZON 2035
DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE**

**MÉMOIRE EN REPONSE AU PROCES VERBAL DE CLÔTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE
ET RELEVÉ DÉTAILLÉ DES OBSERVATIONS**

à l'attention de la Commission d'enquête
Mme CARTON Peggy,
Mr LEBON Christian,
Mr DUC Jacques,
Mr ROPITAL Jean-Michel,
Mr DATHY Patrick

La Métropole Européenne de Lille porteur du projet de Plan de Mobilité, soumis à enquête publique entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023, a souhaité saisir la possibilité de réponse au procès-verbal de clôture d'enquête publique du projet de Plan de Mobilité réceptionné le vendredi 07 avril dernier.

La Métropole Européenne de Lille a pris note des conditions de déroulement de l'enquête publique présentées au sein du procès-verbal. Les réponses ont été apportées aux questions que vous avez transmises tandis que des explications ont été précisées aux propositions synthétisées autant que possible.

De manière pragmatique et par soucis de lisibilité, les réponses sont apportées à la suite de chacune des questions identifiées par la Commission d'enquête. Aussi, les synthèses, questions et propositions du procès-verbal de clôture d'enquête publique, sont intégrées *in extenso*. Pour faciliter la lecture, les réponses de la MEL apparaîtront écrites en bleu.

En espérant que ces compléments vous soient utiles à l'élaboration du rapport d'enquête publique, je vous prie de croire, Madame, Messieurs, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Sébastien LEPRETRE
Vice-Président,
Mobilité-Transports publics

Lille, le 19 avril 2023

**PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ HORIZON 2035
DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE**
**MÉMOIRE EN REPONSE AU PROCES VERBAL DE CLÔTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE
ET RELEVÉ DÉTAILLÉ DES OBSERVATIONS**

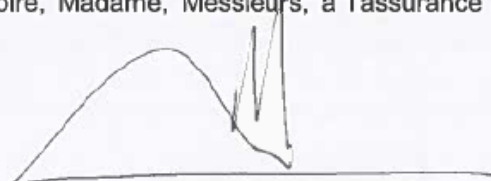
à l'attention de la Commission d'enquête
Mme CARTON Peggy,
Mr LEBON Christian,
Mr DUC Jacques,
Mr ROPITAL Jean-Michel,
Mr DATHY Patrick

La Métropole Européenne de Lille porteur du projet de Plan de Mobilité, soumis à enquête publique entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023, a souhaité saisir la possibilité de réponse au procès-verbal de clôture d'enquête publique du projet de Plan de Mobilité réceptionné le vendredi 07 avril dernier.

La Métropole Européenne de Lille a pris note des conditions de déroulement de l'enquête publique présentées au sein du procès-verbal. Les réponses ont été apportées aux questions que vous avez transmises tandis que des explications ont été précisées aux propositions synthétisées autant que possible.

De manière pragmatique et par soucis de lisibilité, les réponses sont apportées à la suite de chacune des questions identifiées par la Commission d'enquête. Aussi, les synthèses, questions et propositions du procès-verbal de clôture d'enquête publique, sont intégrées *in extenso*. Pour faciliter la lecture, les réponses de la MEL apparaîtront écrites en bleu.

En espérant que ces compléments vous soient utiles à l'élaboration du rapport d'enquête publique, je vous prie de croire, Madame, Messieurs, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Sébastien LEPRETRE
Vice-Président,
Mobilité-Transports publics

Table des matières

1	RÉPONSES de la MEL aux observations de la commission d'enquête relatives aux avis de la MRAe, PPA et autres structures, communes-Avis de la mission régionale de l'autorité environnementale (MRAe)...	5
1.1	Réponses aux propositions, avis et suggestions de la MRAe, pointés par la Commission d'enquête	5
1.2	Réponses aux propositions, avis et suggestions des PPA pointés par la Commission d'enquête	10
1.3	Réponses aux propositions, avis et suggestions des communes, pointés par la Commission d'enquête	23
2	réponses de la MEL aux observations de la commission d'enquête relatives aux 241 contributions du registre numérique	43
2.1	L'usage du vélo et piste cyclable	43
2.2	Fréquence des transports en commun	52
2.3	Intermodalité	55
2.4	Sécurité des personnes et insécurité dans les TC	59
2.4.1	Sécurité des personnes	59
2.4.2	Insécurité dans les transports en commun	63
2.5	Covoiturage, autopartage et parking relais	65
2.5.1	Observations générales liées au covoiturage et à l'auto-partage	65
2.5.2	Observations concernant le thème parking relais	68
2.6	Extension de la ligne de métro ou de tramway	69
2.7	Piéton et signalétique	79
2.8	Transport ferroviaire ou son emprise	82
2.9	Climat Air Eau et Nuisances sonores	84
2.10	VL et Stationnement	86
2.11	Gratuité des transports en commun	86
2.12	Vélo partage	88
2.13	Thème "Infrastructures de transports"	89
2.14	Thème "Circulation des Poids lourds" et "Transports de marchandises"	94
2.14.1	Circulation des poids lourds	94
2.14.2	Transport de marchandises	96
2.15	Accès au PMR	97
2.16	– Financement, Aide financière et prime à l'achat électrique	100
2.17	– Borne électrique	101
2.18	Liaison frontalière	103
2.19	Consultation	105
2.20	Questions de la commission d'enquête publique	105
2.20.1	Le Financement du P.D.M	105
2.20.2	Le suivi de ce plan jusqu'en 2035	105
2.20.3	La formation	106
2.20.4	Avis SPW/région wallonne @148	107

1 RÉPONSES DE LA MEL AUX OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE RELATIVES AUX AVIS DE LA MRAE, PPA ET AUTRES STRUCTURES, COMMUNES-AVIS DE LA MISSION RÉGIONALE DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (MRAE)

1.1 Réponses aux propositions, avis et suggestions de la MRAe, pointés par la Commission d'enquête

1—il conviendrait de compléter l'analyse de l'offre TER en fonction de la qualité, de l'amplitude, des « trous de desserte » et du positionnement des arrêts.

Effectivement, à cet effet il est proposé de compléter le diagnostic du Plan de Mobilité, en intégrant une carte précisant pour chacune des 34 gares TER du territoire de la MEL, l'offre et le temps de parcours pour rejoindre les centralités (Lille notamment).

2—il conviendrait de mettre en œuvre les moyens pour coordonner les horaires des différents systèmes de transport quelque soient leur gestionnaire.

Dans l'un des paragraphes de l'action 13 sur « améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus », il est précisé la volonté de la MEL de favoriser le rabattement bus vers les principales stations de transports collectifs et les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM).

Dans une optique d'optimisation des pratiques d'intermodalité et des correspondances, il est proposé de compléter le projet de Plan de Mobilité et d'inscrire la volonté de réaliser une étude sur la base de création d'un outil permettant de connaître l'offre de bus urbaine en intermodalité avec l'offre TER (compétence régionale), les principales stations de métro et tramway et les cars interurbains.

3—il serait souhaitable de mettre en perspective le réseau cyclable et les principaux générateurs de trafic (notamment scolaire) pour faire apparaître les flux attendus.

La MEL a méthodologiquement organisé la mise à jour du schéma cyclable de manière à intégrer en premier lieu, une phase de diagnostic proposant une analyse critique de l'adéquation entre l'offre en matière d'aménagements cyclables, et le besoin de déplacements réalisés en vélo. Des documents d'étude, notamment des cartographies, ont illustré les réflexions qui ont conduit les choix des itinéraires sur lesquels s'appuient les liaisons composant le schéma cyclable métropolitain inscrit au projet de Plan de Mobilité métropolitain. La MEL a notamment organisé des ateliers de co-construction des itinéraires cyclables avec les 95 communes et l'Association Droit Au Vélo pour préciser et hiérarchiser les itinéraires en fonction des flux attendus et des pôles générateurs identifiés. Deux séries d'ateliers ont été organisées à 5 mois d'intervalles (mai/juin 2022 et septembre/octobre 2022) et ont fait l'objet de compte rendus détaillés. Le plan de mobilité propose un schéma cyclable à horizon 2035 et en explique synthétiquement la méthodologie de conception.

Extrait du projet de plan de mobilité, page 162, Action 34 « Une politique cyclable métropolitaine cohérente et ambitieuse, portée par la MEL, les communes, et les acteurs du territoire » :

« Les réflexions menées à l'occasion de l'élaboration du schéma directeur cyclable 2035, ont été guidées par les objectifs suivants :

- Mieux relier les bourgs et les villages ;
- Renforcer l'accessibilité aux établissements scolaires ;
- Garantir l'accessibilité aux grandes zones d'emplois ;

- Prendre en compte les développements futurs ;
- Assurer la connexion aux lieux d'échanges structurants ;
- Améliorer la complémentarité avec les transports collectifs ;
- Renforcer la coordination avec les territoires voisins. »

Cette liste constitue une vision détaillée de ce que sont les différents pôles générateurs à desservir dans le cadre de la mise en œuvre du schéma cyclable métropolitain.

–Ainsi que de compléter le plan d'action par un volet relatif à la mobilité des élèves et du personnel des établissements scolaires et des conditions d'approvisionnement de l'agglomération.

Dans l'action 32 du projet de Plan de Mobilité, point A « Sur la route de l'école », le projet de Plan de Mobilité décrit les formes d'action que la MEL propose de mettre en œuvre, notamment par des actions de sensibilisation (promotion de challenges vélo, écomobilité scolaire Hauts-de-France), de communication (bibliographie modes doux, livrets « Sur la route de l'école ») et d'accompagnement (rues scolaires), en restant cependant dans le cadre de ses compétences et en ne pouvant se substituer à la mise en œuvre des Plans de Déplacements des Établissements Scolaires (PDES), ou aux initiatives communales. La gratuité des transports pour les moins de 18 ans, favorise également l'écomobilité des scolaires.

Dans le cadre d'un PDES, qui interroge les déplacements des scolaires et des personnels des établissements scolaires, la MEL peut être sollicitée au titre de ses compétences Espaces Publics et Voirie et Transport, par les établissements scolaires. Dès lors que des travaux doivent être envisagés, un travail de concertation est nécessaire avec la commune afin que cette dernière priorise ces travaux dans le cadre de la Programmation Pluriannuelle d'Investissements en faveur de l'aménagement des espaces publics et de la voirie. Cette programmation est établie pour 6 années (durée d'un mandat) et revue à mi-mandat. Elle est établie entre les 95 communes constitutives de la MEL et cette dernière.

À terme, le réseau cyclable intercommunal métropolitain permettra de desservir la totalité des communes de la MEL. Il assurera aussi une desserte directe de 90% de la population métropolitaine, de 94% des emplois et notamment de 93% des effectifs scolaires projetés à horizon 2035.

4 – qualité de l'air et pollution sonore

4-1 : Pouvez-vous envisager la modélisation de l'évolution de la pollution de l'air dans le scénario de référence et, après étude des risques sanitaires, justifier les choix en prenant en compte les impacts sur la santé. ?

Suite à la réception de l'avis de la MRAe sur le projet de Plan de Mobilité dans le cadre de la consultation administrative, la MEL a fait modifier par le prestataire Auddicé missionné pour réaliser l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité, des éléments concernant la qualité de l'air. Ainsi, des compléments seront apportés par rapport à la version projet du Plan de Mobilité, concernant l'évolution des émissions de polluants en 2035 selon le fil de l'eau par rapport à la situation de référence de 2016, et ce avec les 3 parcs automobiles identifiés dans la partie « enjeux et objectifs ». Ce travail permet de mesurer l'évolution des émissions de polluants (NOX, CO, PM10, COV) entre 2016 et 2035 sans la mise en place

du plan de mobilité, selon 3 parcs automobiles. Le même travail est fait avec la mise en place du plan de mobilité.

➤ Déplacements internes des habitants :

	Variation scénario PDM par rapport au scénario fil de l'eau parc 1	Variation scénario PDM par rapport au scénario fil de l'eau parc 2	Variation scénario PDM par rapport au scénario fil de l'eau parc 3
Emissions CO	- 37 %	- 29 %	- 20 %
Emissions COV	- 17 %	- 13 %	- 8 %
Emissions Nox	- 43 %	- 33 %	- 20 %
Emissions PM 10	- 34 %	- 28 %	- 21 %

Identification des effets du scénario PDM au regard des scénarios fil de l'eau parc 1, parc 2 et parc 3 (déplacements internes)

	Variation avec le scénario fil de l'eau parc 1 par rapport à la situation de référence 2016	Variation avec le scénario fil de l'eau parc 2 par rapport à la situation de référence 2016	Variation avec le scénario fil de l'eau parc 3 par rapport à la situation de référence 2016
Emissions CO	- 64 %	- 68 %	- 72 %
Emissions COV	- 78 %	- 79 %	- 80 %
Emissions Nox	- 68 %	- 73 %	- 77 %
Emissions PM 10	- 86 %	- 88 %	- 89 %

Comparaison des effets des différents parcs du scénario fil de l'eau par rapport à la situation de référence (2016) (déplacements internes)

➤ Déplacements d'échange et en transit des personnes

	Variation scénario PDM par rapport au scénario fil de l'eau parc 1			Variation scénario PDM par rapport au scénario fil de l'eau parc 2			Variation scénario PDM par rapport au scénario fil de l'eau parc 3		
	Ech.	Tran.	Tot.	Ech.	Tran.	Tot.	Ech.	Tran.	Tot.
Emissions CO	- 37 %	- 8 %	- 34 %	- 30 %	- 5 %	- 27 %	- 20 %	0	- 18 %
Emissions COV	- 38 %	0 %	- 35 %	- 29 %	0 %	- 29 %	- 18 %	0	- 19 %

Emissions Nox	- 41 %	- 9 %	- 38 %	- 32 %	- 4 %	- 29 %	- 20 %	0	- 18 %
Emissions PM 10	- 33 %	0 %	- 31 %	- 29 %	0 %	- 27 %	- 23 %	0	- 21 %

Identification du scénario PDM au regard des scénarios fil de l'eau parc 1, parc 2 et parc 3 (déplacements d'échange et de transit)

	Variation avec le scénario fil de l'eau parc 1 par rapport à la situation de référence 2016			Variation avec le scénario fil de l'eau parc 2 par rapport à la situation de référence 2016			Variation avec le scénario fil de l'eau parc 3 par rapport à la situation de référence 2016		
	Ech.	Tran.	Tot.	Ech.	Tran.	Tot.	Ech.	Tran.	Tot.
Emissions CO	- 52 %	- 58 %	- 52 %	- 57 %	- 59 %	- 57 %	- 62 %	- 61 %	- 62 %
Emissions COV	- 82 %	- 83 %	- 82 %	- 83 %	- 83 %	- 83 %	- 86 %	- 83 %	- 85 %
Emissions Nox	- 71 %	- 81 %	- 73 %	- 75 %	- 82 %	- 76 %	- 79 %	- 83 %	- 79 %
Emissions PM 10	- 88 %	- 92 %	- 88 %	- 89 %	- 92 %	- 89 %	- 89 %	- 92 %	- 90 %

Comparaison des effets des différents parcs du scénario fil de l'eau par rapport à la situation de référence (2016) (déplacements d'échange et de transit)

D'autre part, il est prévu au cours de l'année 2023 la mise à jour du modèle de trafic routier appelé REGlille, partagé entre l'Etat, le Conseil départemental du Nord et la MEL, visant à intégrer la matrice des déplacements à horizon 2035 soit celui du Plan de Mobilité. Celle-ci pourra alimenter, dans un deuxième temps, un travail de modélisation de la qualité de l'air qui pourrait être confié à Atmo Hauts-de-France, partenaire avec lequel la MEL a conventionné. D'autre part, des réflexions sont en cours pour la construction d'un modèle multimodal de trafic, qui pourra éventuellement intégrer des données liées à la qualité de l'air.

Il est techniquement impossible d'identifier les impacts sur la santé uniquement liés aux transports, aussi, la MEL ne sera pas en mesure d'étudier les risques sanitaires liés au projet de Plan de Mobilité et de justifier les choix en prenant en compte les impacts sur la santé.

4-2 : Pouvez-vous envisager la modélisation de l'évolution de l'exposition au bruit par rapport au scénario de référence (Dissocier la thématique bruit des autres thématiques pour constituer l'enjeu « milieu humain »). Préciser le contenu et le cadre des mesures de réductions affichées. ?

Suite à la réception de l'avis de la MRAe sur le projet de Plan de Mobilité dans le cadre de la consultation administrative, la MEL a fait modifier par le prestataire Auddicé missionné pour réaliser l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité, des éléments concernant

le bruit. Une colonne faisant apparaître la thématique du bruit sera ajoutée dans le tableau d'analyse des incidences du Plan de Mobilité sur l'environnement afin de faire ressortir de manière plus visible cet enjeu qui est intégré dans la colonne « Milieu humain » de l'évaluation environnementale du projet de Plan de Mobilité. Il est à noter que l'Évaluation Environnementale, détaille spécifiquement les incidences du Plan de Mobilité sur les nuisances sonores dans la colonne « Commentaires » du tableau d'analyse, ainsi que dans la synthèse thématique des incidences du Plan de Mobilité sur l'environnement (en partie 5.5.5). Des précisions ont également été apportées en partie 5.5.5.2 sur le contenu et le cadre de mise en œuvre des mesures de réduction affichées.

5- Pouvez-vous estimer la consommation d'espace engendrée par les projets d'infrastructures et d'aménagement et d'artificialisation des sols, induites ?

-De même que d'estimer les disponibilités foncières des grands espaces délaissés (réduction de l'artificialisation des sols des 2030) ?

6- Peut-on confronter la consommation d'espace projetée aux valeurs figurant dans les documents d'urbanisme locaux ?

7- Peut-on évaluer la périurbanisation pouvant être induite par la nouvelle offre de transport et démontrer que le plan de mobilité participera bien à la limitation de l'étalement urbain ?

La MEL apporte une réponse unique aux points 5, 6 et 7 détaillés ci-dessus.

Suivant un objectif d'évitement d'une artificialisation supplémentaire des sols, la MEL visera, dans le cadre de sa maîtrise d'ouvrage, à éviter toute artificialisation nouvelle qui serait liée à la réalisation d'aménagements cyclables.

D'autre part, suite à loi « Climat Résilience » du 22 août 2021 (fixant l'objectif d'atteindre le « zéro artificialisation nette des sols » en 2050, avec un objectif intermédiaire de réduction de moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers dans les dix prochaines années), le Ministère de la Transition écologique et cohésion des territoires a informé de son projet de définir le calcul des surfaces artificialisées ([Question n°1672 - Assemblée nationale \(assemblee-nationale.fr\)](https://www.assemblee-nationale.fr)) dans le cadre d'un arrêté venant compléter le décret n° 2022-763 du 29 avril 2022 relatif à la nomenclature de l'artificialisation des sols pour la fixation et le suivi des objectifs dans les documents de planification et d'urbanisme. Il en résulte que certains petits objets ne seront pas mesurés. C'est notamment le cas de certaines pistes cyclables inférieures à un certain seuil. Comme le spécifie ce décret, les seuils devront être conformes aux spécifications du Conseil national de l'information géolocalisée (CNIG) puisque les conventions de mesure définies pour appliquer la nomenclature répondent aux prescriptions du CNIG. Ces standards s'appuient eux-mêmes sur la directive européenne INSPIRE transposée par ordonnance en 2010. Pour les réseaux, ils sont détectés lorsqu'ils ont une largeur minimale de 5 mètres. Les standards d'aménagements cyclables portés par la MEL, définis par la délibération cadre portant sur sa politique cyclable (délibération n° 21 C 0279 et son annexe 1) fixent des largeurs allant de 2 m à maximum 5 m (dans le cas des voies vertes), qui n'entreront donc pas dans le calcul d'artificialisation supplémentaire définis par l'Etat.

Concernant l'artificialisation des sols qui pourrait être induite par des projets majeurs d'infrastructures routières sous maîtrise d'ouvrage MEL, au stade d'avancement des études au moment de l'élaboration du Plan de Mobilité (hors bassins, parce qu'ils sont paysagers, en pleine terre et avec une forte présence de végétaux) :

- le projet LINO pourrait générer une imperméabilisation / artificialisation supplémentaire (hors bassins) de l'ordre de 6,9 ha ;
- le projet à l'étude de réaménagement de la RM700 pourrait générer une imperméabilisation / artificialisation supplémentaire (hors bassins) de l'ordre de 4,1 ha ;
- Soit moins de 0,05 % du territoire actuellement non artificialisé à l'échelle de la MEL.

Concernant l'artificialisation des sols induites par les projets de nouvelles lignes de transports collectifs sous maîtrise d'ouvrage MEL, les décisions du Conseil métropolitain ont à ce stade permis de préciser 4 projets de nouvelles lignes faisant l'objet d'études approfondies au moment de l'élaboration du Plan de Mobilité :

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

Ces 4 projets, à ce stade d'avancement des études, sont intégralement situés dans la partie artificialisée du territoire. L'aménagement de ces nouvelles infrastructures n'induiront donc pas d'artificialisation supplémentaire.

D'autre part, la MEL porte deux autres projets très structurants de renforcement de l'offre en transport collectif, concernant les réseaux de métro et de tramway existants, situés au sein de territoires déjà artificialisés, et qui ne généreront pas d'artificialisation supplémentaire.

L'estimation de la disponibilité foncière des grands espaces délaissés, ainsi que la consommation d'espaces au regard des projets d'aménagement figurant dans les documents d'urbanisme locaux, de même le sujet de la périurbanisation, ne relèvent pas d'un Plan De Mobilité, mais du projet global d'aménagement du territoire porté le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), et par le Plan Local d'Urbanisme, en cours de révision, en fonction des objectifs d'aménagement qu'ils définissent et notamment de plans de zonage qu'ils déterminent autour des stations de transports collectif.

Cependant, les nouvelles lignes très performantes de transport collectif à l'étude, comme le renforcement des lignes existantes de métro et tramway, sont intégralement situées dans des tissus urbains denses à très denses. Ils ne peuvent donc pas être générateur de phénomènes de périurbanisation.

Le Plan de Mobilité propose d'autre part dans ses orientations stratégiques de privilégier la localisation des développements urbains aux abords des stations de transport performant. Cette stratégie d'aménagement du territoire articulé au système de transport performant, situé dans des tissus déjà urbains et artificialisés, nécessitera d'être adaptée en fonction des contextes, selon des modalités de mise en œuvre à préciser par le Plan Local d'Urbanisme, dans un rapport de compatibilité avec le Plan de Mobilité.

1.2 Réponses aux propositions, avis et suggestions des PPA pointés par la Commission d'enquête

8—compte tenu du fait que le plan de mobilité doit répondre à l'objectif fixé par l'article L 1214–2 du code des transports. Quelles sont ou seront les études portant sur l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau (notamment pour les cyclistes, piétons véhicules de transport scolaire,) ?

Dans son courrier de réponse à l'avis de l'Etat transmis par courrier de Monsieur le Préfet des Hauts-de-France, le Président de la MEL rejoint Monsieur le Préfet sur la nécessaire valorisation de l'action métropolitaine en matière de sécurité au droit des passages à niveau. Outre la mise à jour règlementaire du diagnostic de sécurité routière des 65 passages à niveau présents sur le territoire, finalisée en 2022, la MEL a d'ores et déjà réalisé 35 actions au droit de passages à niveau, relevant de sa compétence de gestionnaire routier et visant à améliorer la sécurité, 25 autres actions sont programmées. Le projet de Plan de Mobilité métropolitain, sera enrichi en ce sens.

Par ailleurs, les études de faisabilité de Services Express Métropolitains de l'étoile ferroviaire lilloise, débutées depuis janvier 2022, ayant permis d'identifier les passages à niveau présents sur le territoire métropolitain, à « supprimer » à horizon de la mise en service des SEM, le projet de Plan de Mobilité sera complété en ce sens et renverra vers la maîtrise d'ouvrage concernée.

La sécurité du franchissement des passages à niveau, telle que renforcée par la LOM, exige pour la MEL d'objectiver les possibilités d'alternatives de franchissements pour 17 lignes de transports publics régulières. Compte-tenu des incidences en matière de construction d'une offre, des impacts potentiels sur la fréquentation des lignes de transports, ainsi que des éventuelles évolutions des charges d'exploitation, il nous faut mettre en évidence les conséquences et faisabilités. Aussi, l'ambition de sécurité au droit des passages à niveau sera réaffirmée au sein du Plan de Mobilité mais certaines actions seront précisées ultérieurement à son approbation.

9-en ce qui concerne les pôles d'échange multimodaux : une étude et des analyses relatives aux conditions d'accessibilité aux PMR sont-elles envisagées ?

Lorsqu'une étude est réalisée sur la création ou l'amélioration d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM), la prise en compte de l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite est un volet de l'analyse du site et des réponses spécifiques seront apportées. Comme le rappelle la Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019, l'accessibilité ne doit plus se cantonner aux aménagements physiques, mais être prise en compte dans l'ensemble des services proposés, mise en valeur et partagée pour être connue de tous.

10-un diagnostic tiré de l'absence, dans le projet de PDM, de l'offre en bus interurbain urbain porté par la Région a-t-il été tiré ?

Le réseau appelé précédemment « Arc en ciel » est évoqué dans le diagnostic en page 57 au même titre que le réseau Ilevia qui ne fait pas l'objet d'un détail poussé de l'offre dans le diagnostic. Quelques précisions et compléments seront apportés ponctuellement permettant de mieux indiquer la prise en compte de ce réseau dans le diagnostic du projet de Plan de Mobilité : en page 15, il est indiqué que 140 lignes circulent sur le territoire de la MEL, les lignes « Arc en ciel » en font partie, en page 58 sur la carte il est précisé que « le réseau de bus en 2020 » prend en compte le réseau urbain et interurbain (soit l'ex réseau Arc en ciel).

11- le financement du PDM 2035 :

11-1-pour quelle raison la budgétisation et les sources de financement ne figurent elles pas sur les fiches actions. ?

Le plan d'action du projet de plan de mobilité propose une grande diversité d'actions (52 actions déclinées en « sous-actions ») aux niveaux de maturité très différents, et dont la

nature est très diverse, certaines relevant conjointement de politiques de mobilité, d'autres des politiques de transports, d'aménagement des espaces publics, de voirie, de communication, ou encore relevant avant tout de l'organisation interne à la MEL et avec de nombreux partenaires.

Les horizons de mise en œuvre de ces actions sont également très divers. Si l'horizon du plan de mobilité à 2035 étant de long terme, le projet de plan de mobilité a néanmoins vocation à proposer une stratégie et un plan d'action à court, moyen et long termes (des éléments de calendrier sont indiqués en fin de chaque action).

Les actions proposées n'impliquent pas nécessairement des dépenses nouvelles, leur financement pouvant parfois s'inscrire au sein de budgets existants. La mise en œuvre de certaines actions proposées par le plan de mobilité dans le cadre de la stratégie globale qu'il propose s'inscrira également dans le cadre de concessions de services publics, assurant l'exploitation du réseau de transports collectifs (en investissement et en fonctionnement), ou ceux dédiés à l'exploitation de parcs de stationnement en ouvrage.

Enfin certaines actions relèveront également, conjointement à la mise en œuvre des politiques métropolitaines, de l'action d'autres partenaires, y compris privés. La MEL favorisera en ce sens le développement de certaines solutions de mobilité supportées par de nouveaux modèles économiques qui auront vocation à trouver un équilibre financier indépendant, par exemple en matière d'autopartage, de développement d'une offre de vélo et trottinettes à assistance électrique, d'expérimentations en matière de transport de marchandises, ...

Par conséquent, le coût de certains projets opérationnellement très avancés a pu être estimé, alors que d'autres actions nécessitent d'être précisés techniquement afin d'en décider et définir précisément la programmation et en fonction leur coût, rendant très incertaine l'expression d'une estimation action par action.

Dès lors, en fonction des études déjà réalisées, de budgets antérieurs déjà engagés, de l'avancement des projets, une estimation est proposée par chapitre et décliné par axe, afin de pouvoir estimer de façon thématique la mise en œuvre des politiques de mobilités.

11-2-l'Etat souligne l'absence dans le projet, (en son état actuel) des données chiffrées (« ni état de référence ni d'objectifs ») et indique que ces données seront pourtant nécessaires à l'établissement du bilan obligatoire à 5 ans. Quelles sont les mesures prévues par la MEL dans ce domaine ?

Suite à la réception de l'avis de l'État sur le projet de Plan de Mobilité dans le cadre de la consultation administrative, la MEL a modifié et complété la partie « enjeux et objectifs » du plan de mobilité. Des données chiffrées (cf. tableaux présentés ci-dessous), figureront désormais dans la partie « enjeux et objectifs » du projet modifié du Plan de Mobilité qui sera soumis à approbation, et seront reprises au niveau de l'action 52 du Plan de Mobilité. Il s'agit de données pour la situation de référence (2016) et pour les objectifs avec le scénario PDM (2035), qui concernent les déplacements de personnes et les mouvements de marchandises en distinguant les flux internes, en échange et en transit.

		2016-Situation de référence	2035-Scenario PDM	Variation 2035/2016
Données démographiques		Habitants 1 139 000	1 254 000	+115 000 habitants
		512 000 emplois	592 000 emplois	+ 80 000 emplois
Personnes	Parts modales habitants MEL (depl. internes et d'échange)	marche 29% vélo 1% VP 59% TC 11%	32% 8% 40% 20%	
Marchandises	Part (Fer+Eau) [tonne.km]	Interne : 0,4% Échange : 8,1% Transit : 22,1%	Interne : 0,5% Échange : 20% Transit : 30%	
Personnes et marchandises	GES (tonnes)	5180	3269	-37%
	NOX (tonnes)	16	4,6	-71%
	CO (tonnes)	11,7	3,5	-70%
	COV (kg)	3320	1248	-62%
	PM (kg)	519	96	-82%

		2016- Situation de référence	2035-PDM	Évolution 2016/2035
Personnes (déplacements tous modes)	Déplacements internes	3 970 000	4 380 000	+410 000
	Déplacements d'échange	760 000	930 000	+170 000
	Déplacements de transit	60 000	63 000	+3 000
	Déplacements tous modes	4 790 000	5 373 000	+583 000
Personnes (trafic routier)	Véh.km internes	10,3 x 10 ⁶	9,01 X 10 ⁶	-12%
	Véh.km échange	6083 x 10 ³	6148 x 10 ³	+1%
	Véh.km transit	772 x 10 ³	827 x 10 ³	+7%
	Total Véh.km	17,1 X 10 ⁶	16 X 10 ⁶	-7%
Marchandises	Tonnes.km internes	2,1 X 10 ⁶	2,1 X 10 ⁶	+2%
	Tonnes.km échange	6 X 10 ⁶	7,2 X 10 ⁶	+ 21%
	Tonnes.km transit	7,9 X 10 ⁶	9,5 X 10 ⁶	+ 21%
	Flux totaux (internes, échange, transit) en Tonnes.km	16 X 10 ⁶	19 X 10 ⁶	+ 19%

La majorité de ces données (déplacements des habitants, déplacements routiers d'échange et de transit pour les personnes et les marchandises) sera disponible pour l'année 2025 directement grâce à la réalisation de la prochaine Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²) de la MEL dont le recueil terrain se tiendra entre novembre 2024 et avril 2025, ainsi que l'enquête cordon « 2023-2024 » sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat. Il s'agit des indicateurs macroscopiques ou « objectifs » de l'action 52 du projet de plan de mobilité.

Pour les autres données (trafic de marchandises par voie ferrée et voie d'eau, ainsi que les flux de transit de personnes et d'échanges en transports collectifs), d'autres investigations de type « Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités (DEEM) territoire » seront établies pour compléter les données manquantes. Ainsi, un état exhaustif macroscopique du système de mobilité de la MEL, en termes d'usage, sera construit. Ces informations contribueront au bilan à mi-parcours du Plan de Mobilité en constituant un état d'observation des pratiques de mobilité, intermédiaire entre la situation de référence de 2016 et les objectifs du Plan de Mobilité de 2035.

Ces informations seront utiles au bilan à mi-parcours du Plan de Mobilité.

Les autres indicateurs d'usage et d'offre, plus ciblés listés dans l'action 52 du projet de Plan de Mobilité, seront renseignés pour ce qui est de l'année zéro et la fréquence de mise à jour dans le Plan de Mobilité définitif.

12-Pour quelle raison l'action destinée à accompagner la mutation du parc automobile ne tient-elle pas compte du schéma directeur des installations de recharge électrique (requit par ailleurs pour la création de la zone à faible émission mobilité (ZFE) ?

L'action n°4 du plan d'action du projet de Plan de Mobilité, porte sur le soutien et l'accompagnement par la MEL à la mutation du parc automobile sur son ressort territorial. Cette action s'appuie sur le développement de l'électromobilité notamment par l'émergence des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables (IRVE), avec un déploiement calibré et localisé, reprenant les équipements existants et ceux potentiels (une carte illustre cette action en page 63 du Plan d'action, comprenant également le déploiement d'autres formes de sites de recharge « bas carbone »).

Sur cette base, à partir d'un corpus d'éléments plus complet, et en lien étroit avec l'opérateur qui sera désigné fin 2023 dans le cadre d'une concession de service visant à assurer la fourniture, l'installation et l'exploitation technique et commerciale de bornes de recharge pour véhicules électriques, la MEL a pour objectif de réaliser son Schéma directeur des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Électriques (SDIRVE) sur son ressort territorial.

13-le suivi du déroulement du PDM 2035 :

- la MEL pourrait-elle préciser les modalités pratiques associées à ce suivi ? :

Modalités de la mise en œuvre des actions de suivi (évoquées par la fiche N46 notamment), établissement de comptes rendus d'avancement et de la prise en compte de la suggestion de l'Etat d'élargir le panel des acteurs du suivi ?

Dans son courrier de réponse à l'avis de l'État transmis par courrier de Monsieur le Préfet des Hauts-de-France, le Président de la MEL :

- rappelle, d'une part, que le projet de Plan de mobilité fixe le principe de constitution d'une instance politique et technique de suivi de la mise en œuvre du Plan de Mobilité métropolitain, de manière à évaluer au long cours et en prévision de l'évaluation réglementaire à cinq ans, cette politique majeure pour le territoire métropolitain, sur la base d'une méthodologie qui sera renseignée (situation de référence, qualification d'indicateurs, ...).
- et précise que la vision territorialisée de la politique de mobilité métropolitaine sera construite autour d'une démarche agile et évolutive, au fur et à mesure de la mise en œuvre d'expérimentations de solutions nouvelles sur tout ou partie du territoire métropolitain. Le projet de Plan de Mobilité viendra entériner ce principe d'agilité de l'action publique.

14- pouvez-vous préciser en matière de modernisation du réseau de bus : les objectifs poursuivis en matière de « verdissement » du matériel roulant (en liaison de conformité avec les dispositions de la LOM) ?

Les objectifs en matière de verdissement du matériel roulant, en conformité avec la Loi d'Orientations des Mobilités, sont précisés dans l'action 11 du projet de Plan de Mobilité.

La Métropole Européenne de Lille est, à ce jour, propriétaire de 441 bus alimentés au GNV (Gaz Naturel pour Véhicule), alimentation moins émettrice en dioxyde de carbone (CO2)

que les carburants classiques, peu émettrice d'oxydes de carbone et qui n'émet aucune particule dans l'air. Ces bus sont mis à disposition du concessionnaire de services de transport public et, pour une petite partie, de sous-traitants, en charge de l'exploitation de certaines lignes.

La Métropole Européenne de Lille souhaite préserver le patrimoine constitué d'une flotte de véhicules « propres » principalement alimentés au GNV, tout en développant une partie de la flotte bus alimentée avec des carburants et motorisations alternatifs. La Métropole Européenne de Lille s'oriente vers un mixte énergétique du parc bus métropolitain, et la recherche d'optimisation des modalités d'exploitation de ce dernier. Il s'agit dans un premier temps :

- D'expérimenter des bus électriques : 5 bus électriques d'une vingtaine de places sont déployés.
- D'expérimenter l'alimentation des bus à l'hydrogène : il est envisagé d'acquérir 42 bus standards et/ou articulés pour une mise en service échelonnée et conditionnée à la réalisation d'infrastructures lourdes (électrolyseur assurant la production d'Hydrogène en continu, équipements de compression et de stockage de l'Hydrogène produit, équipements et infrastructures pour une distribution aux véhicules).

15–L'augmentation du nombre de bus à au niveau de service : Serait-il envisageable de « prioriser » entre les 9 lignes évoquées ?

La Métropole Européenne de Lille souhaite développer 2 lignes de bus à haut niveau de service et 9 lignes de bus dites optimisées (action 17 du projet de Plan de Mobilité).

Deux liaisons en bus à haut niveau de service, l'une entre Lille et Villeneuve d'Ascq et l'autre entre Marcq-en-Baroeul/ Saint-André-lez-Lille et Villeneuve d'Ascq ont fait l'objet d'une concertation préalable en 2022 dont le bilan est disponible via le lien suivant https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2022-06/Bilan_de_la_concertation_pr%C3%A9alable_SDIT.pdf .

Les études sur ces lignes ainsi que sur les 2 lignes de tramway se poursuivent.

Concernant les lignes de bus optimisées, des études à venir contribueront à prioriser l'opérationnalité des projets.

16– peut-on développer le sujet des parkings et vélo- hangar ?

La Métropole Européenne de Lille considère que la question posée comme telle, souffre d'une erreur de syntaxe. La question semble être : « Peut-on développer le sujet des parkings à vélo en gare ? ». C'est à cette question que répondent les éléments détaillés ci-après. Le projet de Plan de Mobilité décrit les conditions d'implantation de l'offre de stationnement aux abords des gares.

Extrait du projet de plan de mobilité, page 163, Action 34 « Une politique cyclable métropolitaine cohérente et ambitieuse, portée par la MEL, les communes, et les acteurs du territoire » :

« En ce qui concerne l'intermodalité, en sus du stationnement sécurisé envisagé à proximité des Pôles d'Échanges Multimodaux (cf. Action 19), il sera proposé, de concert avec la Région Hauts-de-France et la société publique SNCF gares & connections, d'équiper toutes les gares et points d'arrêt TER d'une offre de stationnement vélos, sur l'ensemble des 34

gares du territoire avec une solution adaptée au contexte (arceaux, abris ouverts, abris sécurisés, etc.). »

Au travers de son plan de mobilité, et par le texte proposé ci-avant, la Métropole Européenne de Lille affiche son ambition d'équiper les gares en exploitation, présentes sur son territoire, d'une offre de stationnement vélo adaptée aux besoins des cyclistes. Suite aux remarques de la Région Hauts-de-France dans le cadre de la Consultation administrative, des précisions seront à apporter au PDM quant à la maîtrise d'ouvrage et aux modalités de financement.

17- peut-on envisager de concevoir une coordination entre les horaires des différents modes de transport ?

La qualité des correspondances entre les modes de transport, est un élément fondamental pour inciter à l'usage des transports en commun et une volonté affichée de la MEL de travailler sur ce sujet. La fréquence importante des métros et des tramways ne nécessite pas a priori d'avoir une action forte sur les horaires ayant un impact sur les correspondances. L'enjeu est d'améliorer la coordination des horaires entre les services de train et de bus.

Dans l'un des paragraphes de l'action 13 sur « améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus », il est précisé la volonté de la MEL de favoriser le rabattement bus vers les principales stations de transport collectif et les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM).

Dans une optique d'optimisation de l'intermodalité et des correspondances, il est proposé de compléter le projet de Plan de Mobilité et d'inscrire la volonté de réaliser une étude sur la base de la création d'un outil permettant de connaître l'offre de bus urbaine en intermodalité avec le TER, les principales stations de métro et tramway et les cars interurbains.

18- peut-on envisager de faciliter l'usage des transports en commun par la billettique et les tarifications ?

C'est l'objectif porté par l'action 25 du projet de Plan de Mobilité intitulé « Faciliter l'usage des transports en commun grâce à la billettique et aux tarifications ». Concernant spécifiquement les tarifications, ce sujet relève de choix politiques de chacun des exécutifs métropolitains. Aussi, ce sujet pourra être soulevé au cours des prochaines années à la demande de l'exécutif métropolitain en place.

Néanmoins, la MEL a mis en place une tarification sociale ambitieuse des titres de transport public, basée sur les quotients familiaux, accessible dès que le quotient familial est inférieur ou égal à 716 € et que la personne réside dans la Métropole Européenne de Lille. (Cf. <https://www.ilevia.fr/fr/56-tarification-sociale>)

19- Serait-il possible de recenser, en matière de transport de marchandises logistiques, les entrepôts de marchandises existants afin de mieux définir la stratégie d'implantation des futurs sites. De prévoir une cartographie des localisations logistiques. (Remarques communes à l'État et la Région) ?

Suite aux remarques de l'État et de l'association « Que choisir » sur l'ajout d'une cartographie dédié aux « Marchandises » au sein du diagnostic du projet de Plan de Mobilité, une réponse commune avec le questionnement de la commission d'enquête, sur ce sujet, est possible.

Sur la base de la cartographie déjà présente au projet de Plan de Mobilité, une nouvelle cartographie sera intégrée et devrait comporter les informations suivantes :

- Voies fluviales grands gabarits
- Voies fluviales petits gabarits
- Routes principales
- Aéroport international
- Lignes ferroviaires voyageurs et fret
- Gares voyageurs et fret
- Installations terminales embranchées
- Zones d'activités Principales
- Ports Principaux
- Gares de triages
- Chantiers combinés
- Centres de transports routier
- Marchés d'intérêts nationaux
- Entrepôts de Logistiques

20- peut-on envisager de réaliser des études afin d'utiliser un schéma de desserte fluviale et ferroviaire pour les transports urbains de marchandises et de passagers par voie d'eau (également suggérée par Port de Lille).

Concernant le volet transport de voyageurs, il est inscrit au projet de Plan de Mobilité, dans l'action 12 que la MEL engagera une étude sur l'opportunité du transport de voyageurs par voie d'eau sur le territoire de la MEL.

21-qui financera les études « vélo » ?

Si la Métropole Européenne de Lille décide de mener une étude « vélo » sur son territoire, alors elle se placera en tant que maître d'ouvrage du projet. Cette étude pourra être réalisée « en régie », c'est dire en s'appuyant sur les ressources humaines et techniques internes. Si cette étude est externalisée, c'est-à-dire confiée à un prestataire externe, par exemple un bureau d'études spécialisé dans la mobilité, cette prestation intégrera une procédure de marché public. Dans les deux cas, la Métropole européenne de Lille est le financeur de l'étude. En cas d'externalisation, l'étude pourra bénéficier de subventions provenant éventuellement de potentiels financeurs tels que la Région Hauts-de-France, l'État, l'ADEME, l'Europe...

De même La MEL prévoit elle le même type d'études pour « les vélos dans les transports urbains » ?

Il sera proposé d'intégrer dans la nouvelle version du projet de Plan de Mobilité soumise à approbation, la proposition d'étendre cette connaissance à l'ensemble des TC et plus largement au lien avec l'ensemble des engins de déplacement personnel et non uniquement au vélo.

22-La Région interroge sur l'absence de la desserte de l'aéroport de Lesquin (partie intégrante du territoire de la MEL) par un transport collectif performant :

Cette desserte faisant partie intégrante des axes forts pour le rayonnement du territoire.

Sur cette question quelles sont les perspectives actualisées, et études envisagées par la MEL ?

La desserte de l'aéroport de Lille-Lesquin par un transport collectif performant est réinterrogée dans le cadre des études en cours sur le déploiement de Services Express Métropolitains sur l'étoile ferroviaire lilloise. Dans ce cadre, la desserte de l'aéroport de Lesquin par la création d'une gare ferroviaire au droit de l'aérogare, est à l'étude.

23–Lignes de bus optimisées : pourrait-il être envisagé des lignes de rabattement vers les Pôles d'échanges ferroviaires pour éviter la surcharge de parking voiture (exemple ligne entre Annoëullin et la gare de Don Sainghin). ?

Concernant le choix de lignes de bus à optimiser sur le territoire, la MEL a identifié des lignes de bus présentant des potentiels d'optimisation en lien avec les projections d'usages et les enjeux du Plan de Mobilité d'un usage accru des transports publics, du vélo, de la marche et de la voiture utilisée à plusieurs. Faciliter le passage d'un mode de déplacement à un autre, dans le cadre de chaînes de déplacements associant plusieurs modes, est un levier essentiel pour atteindre les objectifs de report modal du Plan de Mobilité. Aussi, les actions en matière d'intermodalité, en particulier celles de rabattement de lignes de bus vers les pôles d'échanges multimodaux notamment ferroviaires, sont identifiées au projet de Plan de Mobilité. Néanmoins, une ligne de bus « optimisée » au sens décrit par le projet de Plan de Mobilité, entre Annoëullin et Don-Sainghin n'est pas identifiée. Le rabattement vers la gare de Don-Sainghin depuis Annoëullin, est assuré par la ligne 888.

24–Peut-on prévoir l'harmonisation des politiques de stationnement des différentes communes du territoire. Notamment le stationnement payant souhaité aux abords des plates-formes de transport lourd (remarques communes de l'État et de la Région) ?

En matière de stationnement aux abords des stations de transports en commun en site propre, le projet de Plan de Mobilité préconise de « régler les abords des stations de Transport Collectif très performantes » (DIVAT 1). Le projet de Plan de Mobilité indique que « *le choix de mettre en place du stationnement payant relève du pouvoir de police du maire* ».

Dans le cas où les communes mettent en place du stationnement payant, la MEL préconise une harmonisation du montant du Forfait Post Stationnement (FPS) à 35 €, en cohérence avec le montant de l'amende en zone à durée limitée par disque.

Le calendrier de l'harmonisation de ces politiques de stationnement est fixé à l'horizon final du Plan de Mobilité, d'ici à 2035.

25–La communauté de communes Pévèle- Carembault évoque et regrette la suppression de 20 % du nombre de trains desservant la gare de Templeuve en 2020. Quelle est la position de la MEL sur ce point ?

L'autorité organisatrice en matière de transport ferroviaire est la Région Hauts-de-France. La commune de Templeuve ne fait pas partie du ressort territorial de la MEL. La MEL souhaite néanmoins que l'offre de desserte ferroviaire des territoires limitrophes et voisins soit satisfaisante, pour inciter les résidents de ces territoires à se rendre sur la MEL en transport collectif et limiter ainsi l'usage de la voiture individuelle.

La MEL est donc favorable à une amélioration de la desserte ferroviaire sur son territoire et en amont. C'est la raison pour laquelle elle s'est pleinement associée à l'Etat, la Région Hauts-de-France et la SNCF à la définition d'un projet de Services Express Métropolitains de l'étoile ferroviaire lilloise et prévu à l'échelle régionale. Dans l'action 15 du projet de Plan de Mobilité, il est précisé que la MEL « *réaffirme son soutien à la Région Hauts-de-France*

dans sa volonté d'optimisation des infrastructures de transport ferroviaire et d'amélioration des conditions de transport des usagers ». Il est indiqué que la MEL « accompagne le projet de SEM de l'étoile ferroviaire de Lille dont l'objectif est de doubler les fréquences sur toutes les branches actives ».

26- De même elle soutient ardemment la modernisation de la ligne Orchies- Ascq considérée comme la solution pour accéder aux pôles d'activité de Villeneuve-d'Ascq

Pour tout le flanc Est du territoire (la même demande est portée par plusieurs avis des conseils municipaux des communes de ce secteur géographique dont pour la MEL : Anstaing, Villeneuve d'Ascq, Gruson,) quelle est la position de la MEL sur ce point de souhaits convergents ?

Une expérimentation « Ecobonus Mobilité » est inscrite dans le projet de Plan de Mobilité. Une communication « changer ça rapporte » a été lancée début avril 2023 afin de « recruter » des usagers volontaires. À l'issue, pendant l'été 2023, 5000 conducteurs préinscrits seront recontactés pour confirmer leur participation. Ce dispositif proposé par la MEL, prévoit une prime pour chaque trajet évité en voiture, sur certains axes (A1 et A23 dans le cadre de cette expérimentation) pendant les heures de pointe (le matin de 7 h à 9 h et l'après-midi de 16 h 30 à 18 h 30). L'objectif est d'inciter des usagers à se déplacer autrement que seul dans sa voiture, en prenant les transports en commun ou le train et le bus, se déplacer à vélo, ou encore effectuer du covoiturage, mais aussi en reportant leurs trajets en dehors de ces horaires de pointe et en pratiquant du télétravail. Le tout permet de limiter la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, soulager les routes et les infrastructures de transport et améliorer les temps de parcours. Les usagers qui seront inscrits dans ce dispositif percevront une gratification qui peut aller jusqu'à 2 € par trajet évité, pour un maximum de 80 € par mois.

En fonction des résultats obtenus, ce dispositif pourrait être étendu à d'autres grands axes routiers de la MEL.

Effectuer du covoiturage, au moment des heures de pointe sur les grands axes autoroutiers de la MEL, fera donc l'objet d'une forme de prime dans ce cadre déterminé.

27–de même la commission souhaite connaître la position de la MEL sur les points suivants concernant :

-la création de PEM portés par les conseils communaux : de Baisieux et Fretin ?

Cela va dans le sens des réflexions portées par la MEL puisque les gares de Baisieux et de Fretin sont identifiées dans le projet de Plan de Mobilité comme des PEM de proximité à créer (Cf. carte de l'action 21 « schéma métropolitain de développement des PEM »). Ces PEM sont fléchés comme projets prioritaires à aménager à long terme.

–la revalorisation du projet de ligne virtuelle de covoiturage dite « PEV'MEL » ainsi que le projet de voie dédiée au covoiturage sur l'autoroute ?

La MEL, au travers du projet de Plan de Mobilité, souhaite inciter des usages partagés de la voiture particulière. Elle a défini une politique de covoiturage au sein de son ressort territorial visant à compléter les équipements et les services dédiés au covoiturage, complémentaire de la politique de covoiturage sous maîtrise d'ouvrage de la Région Hauts-de-France. Aussi, le projet coopératif « PEV'MEL » est identifié au projet de Plan de Mobilité (action 5) comme projet à soutenir tout en développant les coopérations avec les

agglomérations limitrophes de la MEL (Communauté de Communes Pévèle Carembault) et celles plus éloignées (Valenciennes par exemple).

Par ailleurs, de par la mise de projets expérimentaux tel que le projet Ecobonus mobilité, la MEL incite à l'usage du covoiturage à une échelle plus large que le ressort territorial métropolitain.

Enfin, la MEL travaille en coordination avec l'Etat maître d'ouvrage des projets de voies réservées dédiées au covoiturage et/ou services TC, sur les autoroutes A1, A25 et A22, desservant le territoire métropolitain.

–la réalisation d'un PEM en gare de Bauvin–Provin ?

Cela va dans le sens des réflexions portées par la MEL puisque la gare de Bauvin-Provin est identifiée dans le projet de Plan de Mobilité comme PEM de proximité à créer (Cf. carte de l'action 21 « schéma métropolitain de développement des PEM »). Ce PEM est fléché comme projet prioritaire à aménager à long terme.

- Stationnement :

Comment la MEL appréhende-t-elle la pertinence de la suggestion de l'Etat visant à la création d'une norme maximale pour les « disques de valorisation des axes de transport » (DIVAT) de niveau 2 en complément des DIVAT de niveau 1, et ce aux fins de conforter l'effet levier nécessaire au changement de comportement des usagers ?

Dans l'orientation stratégique n°3 du projet de Plan de Mobilité, après avoir qualifié l'offre en transport collectif et en regard, défini 2 catégories de DIVAT, respectivement pour des offres très performantes et des offres performantes de transport collectif, le projet de Plan de Mobilité vise 5 grands principes (orientations stratégiques n°3) au sein de ces 2 types de secteurs, dont :

- Inciter à l'usage des transports collectifs en fixant des normes maximales pour le stationnement à destination (au lieu de travail) pour les activités pouvant être génératrices de nombreux déplacements quotidiens (bureaux, activités tertiaires, ...) et en adoptant des réglementations de stationnement sur voirie adaptées, tant contre le stationnement des pendulaires, que pour le stationnement des résidents et des visiteurs ;

- Favoriser la construction de logements dans les DIVAT 1 quand la desserte en transports collectifs et les aménités urbaines offrent une alternative de mobilité et des services suffisants pour pouvoir se passer d'automobile en y appliquant, au regard de leur niveau de centralité, la loi relative à l'encadrement des normes minimales pour le stationnement résidentiel.

- Des mesures relatives au stationnement dans les nouvelles constructions ou sur voirie, pourront également être envisagées dans certains DIVAT de niveau 2, au regard des contextes locaux, de la motorisation des ménages ou de la centralité des zones concernées.

Fort de ces principes (précisés par les éléments de réponse apportés par courrier du Président de la MEL à Monsieur le Préfet des Hauts-de-France, en réponse à l'avis transmis par l'État sur le projet de PDM dans le cadre de la consultation administrative), le Plan de Mobilité permet dans son orientation stratégique n°7 aux documents d'urbanisme de fixer, dans les secteurs de qualité de desserte performante, des normes maximales complémentaires.

Ces normes pourront être définies au regard des contextes urbains locaux et d'une analyse complémentaire mesurée à l'échelle de ces documents. Ceux-ci disposent en effet d'outils réglementaires pouvant participer, dans un rapport de compatibilité avec le Plan de Mobilité, à la concrétisation d'une politique métropolitaine de mobilité plus vertueuse.

Ainsi, l'articulation urbanisme – mobilité constitue un levier majeur dans l'atteinte des objectifs de la politique de mobilité métropolitaine, qui doit être partagée avec les 95 communes constitutives de la MEL. Au titre de leurs pouvoirs de police, elles sont des partenaires incontournables d'une politique de stationnement métropolitaine pour faire progresser collégialement cette politique publique qui, comme l'ensemble des actions du Plan de Mobilité, s'inscrit selon une trajectoire d'ici à 2035.

–les souhaits de donner la priorité au bus dans un Carrefour et d'autoriser la montée ou la descente par toutes les portes des bus articulés (vœux communs dont l'union du voyageur du Nord) sont-ils, selon la MEL, réalisables ?

L'action 13 du projet de Plan de Mobilité visant à « améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus » se base principalement sur une étude réalisée en 2021 intitulée « attractivité du réseau de bus de la MEL par l'amélioration des vitesses commerciales et impacts sur les programmations pluriannuelles d'investissement ». Cette étude a permis d'élaborer une boîte à outils des mesures permettant l'amélioration de la performance du réseau de bus. La priorité au bus dans les carrefours et l'autorisation de montée/descentes pour toutes les portes des bus articulés, sont des pistes d'actions identifiées dans cette boîte à outils ainsi que dans les expérimentations menées sur la Liane 5 en 2020 évoquées dans le Plan de Mobilité. Ces mesures sont identifiées comme outils par la Direction des Transports afin de rendre plus performant le réseau de bus métropolitain. Enfin, l'amélioration de la performance du réseau de transport public est l'ambition affichée par la MEL dans du choix fait en Conseil métropolitain de février 2023 et relatif aux futures modalités d'exploitation du réseau de transport public métropolitain, à horizon de mars 2025.

–de même peut-on améliorer le service du Mongy. ?

La MEL a prévu d'améliorer l'offre de service des deux lignes existantes de tramways. Aussi, le projet de Plan de Mobilité décrit-il cette ambition au sein de l'action 10, en page 86 « *la Métropole Européenne de Lille souhaite augmenter, à moyen et/ou long terme, la fréquence des tramways en travaillant à l'amélioration on significative de la priorité tramway aux carrefours à feux, au renforcement de la signalisation du tramway...* »

Le projet, en cours, de renouvellement des matériels roulant de tramway et d'aménagement des quais tramway, à compter de 2024, contribueront à la concrétisation de cette ambition.

- L'information des usagers est fréquemment jugée non harmonisée et différente selon le lieu.de même est souvent constatée l'absence d'information relative au réseau ilévia aux arrêts belges.

La MEL en est-elle informée et envisage-t-elle des mesures de correction ?

Effectivement de par le contrat qui lie la MEL à l'actuel opérateur de transport public, ce dernier doit indiquer les horaires à jour de passage des bus sur les arrêts belges et français desservis par le réseau Ilevia. La MEL échange régulièrement avec l'opérateur et si cette information est remontée auprès de ce dernier dans le cadre des relations usagers, les services de la MEL en sont alors informés.

28- l'usage du vélo et son environnement :

Sur ce thème récurrent, la commission d'enquête souhaite connaître l'avis et la position de la MEL sur chacun des points listés ci-dessous :

–la demande de complément ou d'installation (là où elles sont absentes) de bornes de recharge pour vélos électriques sur le territoire.

Compte-tenu de la diversification des matériels roulants cyclables, la recharge de la batterie d'un vélo à assistance électrique est un service à implanter sur certains lieux de stationnement vélo. Sur l'espace public, ces services sont assimilables à du mobilier urbain. La délibération cadre métropolitaine 21 C 0279 précise : « De leur côté, les communes portent : ... Le mobilier urbain et notamment le mobilier lié au stationnement des vélos dans l'espace public et la signalisation d'information locale ». Dans l'actuelle répartition des compétences liées à la politique cyclable, la Métropole Européenne de Lille laissera le choix aux communes de décider d'équiper les lieux de stationnement sur l'espace public de dispositifs de recharge pour vélo à assistance électrique.

En ce qui concerne l'intermodalité, en sus du stationnement sécurisé envisagé à proximité des Pôles d'Échanges Multimodaux (cf. Action 19), il sera proposé, de concert avec la Région Hauts-de-France et la société publique SNCF gares & connections, d'équiper toutes les gares et points d'arrêt TER d'une offre de stationnement vélos, sur l'ensemble des 34 gares du territoire avec une solution adaptée au contexte (arceaux, abris ouverts, abris sécurisés, etc.). La maîtrise d'ouvrage (actuellement confiée à la société publique SNCF gares & connexions, et le financement (Région Hauts-de-France), demeurent à préciser. Le maître d'ouvrage pourra décider d'équiper les stationnements en gare de recharge pour batterie de vélo à assistance électrique. Par ailleurs, 33 abris automatiques sécurisés permettant le stationnement de vélos, sont disposés aux abords des stations de transport urbain (métro, tramway et bus). Ils sont accessibles 24h/24 et 7j/7 sur demande à tout détenteur d'une carte Pass Pass. Le dispositif est actuellement lié au contrat d'exploitation du réseau de transport collectif urbain, son évolution possible pourrait être questionnée dans le cadre de la préparation de la prochaine Concession de Service Public de transports publics, puisque le Conseil métropolitain a validé cette modalité d'exploitation lors du Conseil métropolitain de février 2023. La Métropole Européenne de Lille en tant que maître d'ouvrage de pôles d'échanges multimodaux sur son réseau de transport public urbain, souhaitant développer l'intermodalité entre vélo et transports collectifs, questionnera dans le cadre de l'établissement des programmes d'aménagement de type d'offre de stationnement (questionnement intégré stade opérationnel des projets).

–la création de primes à destination des habitants pour l'achat des vélos électriques voire de trottinettes électriques.

La Métropole Européenne de Lille a proposé entre le 1er avril 2017 et le 30 septembre 2017, une aide à l'achat vélo, ouverte à tous. Cette action a eu un double effet, celui d'être une incitation à l'achat en levant l'un des freins à l'usage du vélo lié l'équipement (coût d'achat) ; et de permettre des acquisitions de vélos plus coûteux. L'enveloppe budgétaire dédiée, a été de 1 350 000 €, avec un montant moyen de l'aide à l'achat de 147 €. 9 195 métropolitains en ont bénéficié, soit un ménage métropolitain sur 50. Depuis cette action, de nombreuses communes ont décidé et continuent de mettre en œuvre une aide à

l'achat vélo et accessoires à destination de leurs habitants. Depuis lors, la Métropole Européenne de Lille précise dans la délibération métropolitaine cadre 21 C 0279 du 28 juin 2021, que les communes porteront la mise en œuvre d'appels à projets, de subventions aux acteurs locaux, d'aides à l'achat à destination de leurs habitants par exemple. Il n'est donc pas prévu, à date, de renouvellement de cette opération par la Métropole Européenne de Lille.

– la demande de développement de stations « V Lille » à compléter sur les territoires communaux.

Dans l'action 34 « Une politique cyclable métropolitaine cohérente et ambitieuse, portée par la MEL, les communes, et les acteurs du territoire », le projet de plan de mobilité décrit le dispositif de location en libre-service V'lille comme un élément important de la politique cyclable en milieu urbain dense. Déployé dans les principales centralités d'agglomération, le dispositif V'Lille assure pleinement à sa fonction dans les zones les plus denses et multifonctionnelles, mais peine à s'épanouir dès lors qu'on s'éloigne de ces dernières. Le taux de rotation moyen constaté en 2020 sur l'ensemble du réseau est de 4 rotations par jour environ. La Métropole Européenne de Lille a choisi d'implanter 38 nouvelles stations déployées sur le territoire selon l'application d'une grille de critère qui a fait l'objet d'une délibération. En voici les principaux principes résumés :

- Respect du principe de maillage (pas de cluster isolé)
- Potentiel de trafic généré par l'environnement (densité et multifonctionnalité)
- Présence de facteur supplémentaire ayant un effet « booster » (pôle générateur)

Du fait des coûts de fonctionnement annuels importants que génèrent le dispositif V'lille, la Métropole Européenne de Lille se doit de s'assurer d'un taux de rotation potentiel suffisant lors de l'implantation d'une ou plusieurs stations.

-l'installation de box de stationnement résidentiel sécurisés. Aménagement de parking et garage à vélo notamment dans les lieux dépourvus (exemple : au sein des tissus urbains de type 1930 dépourvus de garages).

Le 21 juin 2021, le Conseil métropolitain a voté une délibération cadre sur la politique cyclable métropolitaine qu'elle décrit comme étant un « écosystème vélo » complet ayant vocation à se construire avec tous les acteurs du territoire concernés : la métropole, les communes, mais aussi les entreprises, associations et citoyens. Le stationnement vélo est un élément clé dans la déclinaison des politiques de mobilité en général et dans la politique cyclable en particulier, les compétences étant réparties sur ce sujet entre la Métropole Européenne de Lille et les communes. Dans le cas du déploiement de solutions de stationnement vélo « résidentiel » dans l'espace public, ce sont les communes, au plus près des habitants, qui sont compétentes dans le déploiement d'abris vélos et de « box à vélos » ainsi que pour l'organisation de ces dispositifs (concertation, gestion des demandes, entretien).

-pistes cyclables : besoin de création de « vraies pistes » nouvelles sécurisées (autres que matérialisées par trait de peinture). Et la demande de résorption des « coupures » du réseau intercommunal en son état actuel.

La Métropole Européenne de Lille est à l'écoute des besoins des cyclistes actuels comme futurs, sur ce sujet capital de la mise en sécurité. En effet, le projet de Plan de Mobilité, page 166, Action 35 « Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations

pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif », précise concernant les orientations d'aménagement du réseau intercommunal :

« Les orientations d'aménagement identifiées en première intention privilégieront les aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes. Il s'agit de répondre au besoin de confort et de sécurité exprimé par les usagers et pour inciter à la pratique ceux qui hésitent encore par peur de l'accident avec un véhicule motorisé. Ces orientations d'aménagement résultent d'un croisement entre l'application de l'abaque de la délibération cadre relative à la politique cyclable métropolitaine de juin 2021, et la confrontation à la vision terrain apportée par les unités territoriales de la métropole européenne de Lille et l'Association Droit Au Vélo (ADAV) lors de séances de travail technique. »

Sur cette base, le réseau cyclable projeté d'ici à 2035, serait composé à 75 % d'aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes, soit 651 kilomètres.

Dans ses ambitions en matière d'aménagements cyclables, la Métropole Européenne de Lille prévoit de mettre en œuvre un réseau cyclable composé de liaisons continues, sans rupture. La programmation des opérations à mener, suit cette logique de mise en continuité.

L'extrait du projet de plan de mobilité, page 170, Action 35, précise en effet :

« La métropole européenne de Lille continuera à planifier les études et opérations d'aménagement cyclable au travers d'une programmation pluriannuelle. Cette planification sur plusieurs années permet la construction d'un réseau dans une logique de mise en continuité de liaisons ce qui induit de gérer le temps d'étude sur des rues, routes et points durs de franchissement. »

-Le besoin de complétude de véritables réseaux interconnectés sans lacunes ou rupture, dans un contexte sécuritaire est plébiscité.

Dans l'élaboration du schéma cyclable à horizon 2035, la Métropole Européenne de Lille a souhaité mobiliser l'ensemble des acteurs impliqués dans l'aménagement d'un territoire cyclable. À cet effet, des ateliers de co-construction du schéma cyclable à horizon 2035 et de sa première déclinaison programmatique 2022-2026, ont associé les communes et l'Association Droit Au Vélo ainsi que des représentants des territoires limitrophes de la MEL. La phase diagnostic préalable à phase d'élaboration du schéma, a notamment permis d'organiser un recensement exhaustif des nombreux points d'accroches avec les territoires limitrophes. Le schéma propose trois niveaux hiérarchiques : vélo+, intercommunal et proximité. Pour chacun de ces niveaux, au-delà des limites du territoire de la Métropole Européenne de Lille, la connexion avec les aménagements existants et à venir a été vérifiée.

En témoigne l'extrait du projet de plan de mobilité page 165, Action 35 « Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif » :

« Ce nouveau schéma directeur est aussi le fruit d'une concertation avec les communes de la métropole européenne de Lille et d'une collaboration technique active de l'Association Droit Au Vélo. Il a été construit en interface avec les territoires limitrophes. »

Dans ses ambitions de mise en œuvre du réseau cyclable, la métropole européenne de Lille prévoit de mettre en œuvre un réseau cyclable composé de liaisons continues, sans rupture. La programmation des opérations à mener suit cette logique de mise en continuité. »

Ainsi que l'extrait du projet de plan de mobilité, page 170 :

« La Métropole Européenne de Lille continuera à planifier les études et opérations d'aménagement cyclable au travers d'une programmation pluriannuelle. Cette planification sur plusieurs années permet la construction d'un réseau dans une logique de mise en continuité de liaisons ce qui induit de gérer le temps d'étude sur des rues, routes et points durs de franchissement. »

La Métropole Européenne de Lille est à l'écoute des besoins des cyclistes actuels comme futurs, sur ce sujet capital de la mise en sécurité. En effet, le projet de Plan de Mobilité, page 166, Action 35 « Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif », précise concernant les orientations d'aménagement du réseau intercommunal :

« Les orientations d'aménagement identifiées en première intention privilégieront les aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes. Il s'agit de répondre au besoin de confort et de sécurité exprimé par les usagers et pour inciter à la pratique ceux qui hésitent encore par peur de l'accident avec un véhicule motorisé. Ces orientations d'aménagement résultent d'un croisement entre l'application de l'abaque de la délibération cadre relative à la politique cyclable métropolitaine de juin 2021, et la confrontation à la vision terrain apportée par les unités territoriales de la métropole européenne de Lille et l'Association Droit Au Vélo (ADAV) lors de séances de travail technique. »

Sur cette base, le réseau projeté serait composé à 75 % d'aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes, soit 651 kilomètres.

La mise en place d'un plan cyclable continu reliant l'ensemble des communes. Une politique cycliste visible et cohérente à l'échelle du territoire est fortement sollicitée

Dans l'élaboration du schéma cyclable à horizon 2035, la Métropole Européenne de Lille a souhaité mobiliser l'ensemble des acteurs impliqués dans l'aménagement d'un territoire cyclable. À cet effet, des ateliers de co-construction du schéma cyclable à horizon 2035 et de sa première déclinaison programmatique 2022-2026, ont associé les communes et l'Association Droit Au Vélo ainsi que des représentants des territoires limitrophes de la MEL. La phase diagnostic préalable à la phase d'élaboration du schéma, a notamment permis d'organiser un recensement exhaustif des nombreux points d'accroches avec les territoires limitrophes et constitutifs de la MEL. Toutes les communes seront desservies directement par au moins une liaison du réseau intercommunal.

Pour mémoire, l'extrait du projet de plan de mobilité page 166, Action 35 « Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif » :

« Le réseau intercommunal métropolitain comporte 75 liaisons, permettant de desservir la totalité des communes de la métropole européenne de Lille. Il assurera aussi une desserte directe de 90% de la population, 94% des emplois et 93% des effectifs scolaires projetés à horizon 2035. »

Au travers du projet de plan de mobilité, la Métropole Européenne de Lille affirme la mise en œuvre d'un réseau cyclable appelé « vélo+ ». Au-delà des ambitions de qualité pour les infrastructures qui concrétiseront les 12 futures liaisons « vélo+ », ce réseau jouira d'une identité visuelle propre. Il se placera en tant qu'objet de mobilité à l'échelle du territoire au même titre que les lignes de métro ou de tramway. Ce réseau magistral constituera un démonstrateur à l'échelle du territoire, l'enjeu au travers de cette visibilité accrue, est d'augmenter la pratique du vélo, en particulier auprès de nouveaux cyclistes.

Extrait du projet de plan de mobilité, page 168 :

« Ainsi, au-delà de la qualité des infrastructures proposées, le concept Vélo+ s'appuiera fortement sur la mise en place d'une communication vers les habitants et les visiteurs de la métropole européenne de Lille pour faire valoir ce réseau amélioré comme un service de mobilité au même titre qu'un axe structurant de transport collectif. »

-Ainsi que : la réalisation de liaisons sécurisées piétons/vélo vers les établissements scolaires

Le projet de plan de mobilité aborde ce sujet en page 155, dans l'Action 32 « Pratiquer le territoire pour bien grandir, bien vivre et bien vieillir – A. Sur la route de l'école ». Il vise à développer l'écomobilité scolaire pour les trajets domicile/école, de manière à limiter l'usage de la voiture au profit des modes alternatifs. La Métropole Européenne de Lille favorise déjà l'écomobilité scolaire au travers de plusieurs actions qu'il est nécessaire de poursuivre :

- Accompagnement dans l'élaboration et la mise en place des plans de déplacements d'établissements scolaires,
- Accompagnement des communes dans la mise en place des rues scolaires, dispositifs permettant d'apaiser la sortie et les abords d'une école maternelle ou primaire, notamment en proposant une piétonisation temporaire de la rue de l'école, soit en installant une barrière ou en dédiant du personnel pour barrer la route.

Le processus d'élaboration du schéma cyclable métropolitain a également porté une attention forte à la sécurité des cyclistes et à la desserte des établissements scolaires :

Extrait du projet de plan de mobilité (page 166), concernant les orientations d'aménagement du réseau intercommunal :

« Les orientations d'aménagement identifiées en première intention privilégieront les aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes. Il s'agit de répondre au besoin de confort et de sécurité exprimé par les usagers et pour inciter à la pratique ceux qui hésitent encore par peur de l'accident avec un véhicule motorisé. Ces orientations d'aménagement résultent d'un croisement entre l'application de l'abaque de la délibération cadre relative à la politique cyclable métropolitaine de juin 2021, et la confrontation à la vision terrain apportée par les unités territoriales de la métropole européenne de Lille et l'Association Droit Au Vélo (ADAV) lors de séances de travail technique. »

Sur cette base, le réseau cyclable projeté à horizon 2035, serait composé à 75 % d'aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes, soit 651 kilomètres.

Extrait du projet de plan de mobilité (page 162) :

« Les réflexions menées à l'occasion de l'élaboration du schéma directeur cyclable 2035, ont été guidées par les objectifs suivants :

- [...] Renforcer l'accessibilité aux établissements scolaires »

-l'Installation de stations vélos en libre-service (dont des « vélo-cargos »)

Dans l'action 34 « Une politique cyclable métropolitaine cohérente et ambitieuse, portée par la MEL, les communes, et les acteurs du territoire », le projet de plan de mobilité décrit le dispositif de location en libre-service V'lille comme un élément important de la politique

cyclable en milieu urbain dense. Déployé dans les principales centralités d'agglomération, le dispositif V'Lille assure pleinement à sa fonction dans les zones les plus denses et multifonctionnelles, mais peine à s'épanouir dès lors qu'on s'éloigne de ces dernières. Le taux de rotation moyen constaté en 2020 sur l'ensemble du réseau est de 4 rotations par jour environ. La Métropole Européenne de Lille a choisi d'implanter 38 nouvelles stations déployées sur le territoire selon l'application d'une grille de critère qui a fait l'objet d'une délibération. En voici les principaux principes résumés :

- Respect du principe de maillage (pas de cluster isolé)
- Potentiel de trafic généré par l'environnement (densité et multifonctionnalité)
- Présence de facteur supplémentaire ayant un effet « booster » (pôle générateur)

Du fait des coûts de fonctionnement annuels importants que génèrent le dispositif V'lille, la Métropole Européenne de Lille se doit de s'assurer d'un taux de rotation potentiel suffisant lors de l'implantation d'une ou plusieurs stations.

-Assurer l'entretien des pistes jugé inégal et de leur aspect sécuritaire (traversée des carrefour- voie ferrées).

Depuis la délibération 21 C 0279, en date du 28 juin 2021, la Métropole Européenne de Lille assure des compétences de salage, de balayage sur les ex-routes départementales hors agglomération et laisse charge aux communes de réaliser ces tâches en agglomération. Concernant l'entretien des infrastructures cyclables, qui inclut la reprise du revêtement abimé par exemple, un budget dédié est inscrit au volet maintenance de la Programmation Pluriannuelle d'Investissements pour l'Espace public et Voirie, qui comprend un volet « aménagements cyclables », de la Métropole Européenne de Lille.

Concernant l'aspect sécuritaire de la traversée des carrefours, le plan de mobilité porte des préconisations générales et n'a pas vocation à proposer un guide précis répondant aux pratiques d'aménagement des intersections. Cependant, l'annexe 1 de la délibération cadre 21 C 0279 annonce la généralisation de l'implantation des SAS vélo aux feux tricolores. L'introduction de la délibération 21C0579 rappelle que « Les Communes sont au quotidien les relais des habitants qui expriment notamment des besoins en matière de sécurité routière : par des aménagements de trottoirs, des aménagements cyclables, des réductions de vitesses, des aménagements de carrefours, etc. ». Dans le projet de plan de mobilité, le sujet est traité dans le chapitre vélo+ : « Aux carrefours, les aménagements Vélo+ seront toujours traités de manière prioritaires sur le trafic automobile sécant. ».

-désenclaver en particulier le nord de la Métropole (Wervicq sud, Bouvines et les communes de la Lys avoisinantes) par la création de véritables pistes cyclables sécurisées et non discontinues, vers les cœurs de Métropole dont Tourcoing.

En réponse au sujet du désenclavement des territoires, il paraît important de citer dans un premier temps deux extraits du projet de plan de mobilité :

1. Extrait du projet de plan de mobilité, page 162, Action 34 « Une politique cyclable métropolitaine cohérente et ambitieuse, portée par la MEL, les communes, et les acteurs du territoire » :

« Les réflexions menées à l'occasion de l'élaboration du schéma directeur cyclable 2035, ont été guidées par les objectifs suivants :

- Mieux relier les bourgs et les villages ;
- Renforcer l'accessibilité aux établissements scolaires ;
- Garantir l'accessibilité aux grandes zones d'emplois ;
- Prendre en compte les développements futurs ;
- Assurer la connexion aux lieux d'échanges structurants ;
- Améliorer la complémentarité avec les transports collectifs ;
- Renforcer la coordination avec les territoires voisins. »

2. Extrait du projet de plan de mobilité, page 165, Action 35 « Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif » :

« Ce nouveau schéma directeur est aussi le fruit d'une concertation avec les communes de la métropole européenne de Lille et d'une collaboration technique active de l'Association Droit Au Vélo. »

Lors des ateliers de co-construction organisés pour l'élaboration du schéma cyclable métropolitain à horizon 2035, les communes et l'Association Droit Au Vélo ont été invitées à tracer avec les services techniques et le bureau d'études prestataire, les futures grandes liaisons du schéma cyclable. L'objectif était de co-construire un réseau cyclable intercommunal répondant aux grands besoins de mobilité des 8 territoires de gouvernance, composant la Métropole Européenne de Lille.

En réponse au besoin exprimé de créer de véritables pistes cyclables sécurisées et non discontinues, l'élaboration du schéma cyclable métropolitain ainsi que sa concrétisation au travers de la Programmation pluriannuelle pour l'aménagement d'espaces publics et de voirie, visent à penser et créer des aménagements continus, sécurisés tout en généralisant les aménagements de type piste cyclable, là où cela est possible de le faire. L'extrait du projet de plan de mobilité (page 166), concernant les orientations d'aménagement du réseau intercommunal, apporte une réponse précise :

« Les orientations d'aménagement identifiées en première intention privilégieront les aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes. Il s'agit de répondre au besoin de confort et de sécurité exprimé par les usagers et pour inciter à la pratique ceux qui hésitent encore par peur de l'accident avec un véhicule motorisé. Ces orientations d'aménagement résultent d'un croisement entre l'application de l'abaque de la délibération cadre relative à la politique cyclable métropolitaine de juin 2021, et la confrontation à la vision terrain apportée par les unités territoriales de la métropole européenne de Lille et l'Association Droit Au Vélo (ADAV) lors de séances de travail technique. »

Sur cette base, le réseau cyclable métropolitain projeté) horizon 2035, serait composé à 75 % d'aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes, soit 651 kilomètres.

[...] Les choix définitifs de mise en œuvre émaneront toutefois des études de faisabilité, intégrant l'ensemble des contraintes et spécificités des territoires. La mise en œuvre sera déclinée au sein d'une programmation pluriannuelle permettant d'organiser la mise en continuité des liaisons et impliquant le traitement de points durs.

-Connecter le maillage et entretenir le réseau des pistes cyclables.

Dans l'élaboration du schéma cyclable à horizon 2035, la Métropole Européenne de Lille a souhaité mobiliser l'ensemble des acteurs impliqués dans l'aménagement d'un territoire cyclable. À cet effet, des ateliers de co-construction du schéma cyclable à horizon 2035 et de sa première déclinaison programmatique 2022-2026, ont associé les communes et l'Association Droit Au Vélo ainsi que des représentants des territoires limitrophes de la MEL. La phase diagnostic préalable à phase d'élaboration du schéma, a notamment permis d'organiser un recensement exhaustif des nombreux points d'accroches avec les territoires limitrophes. Le schéma propose trois niveaux hiérarchiques : vélo+, intercommunal et proximité. Pour chacun de ces niveaux, au-delà des limites du territoire de la Métropole Européenne de Lille, la connexion avec les aménagements existants et à venir a été vérifiée.

En témoigne l'extrait du projet de plan de mobilité page 165, Action 35 « Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif » :

« Ce nouveau schéma directeur est aussi le fruit d'une concertation avec les communes de la métropole européenne de Lille et d'une collaboration technique active de l'Association Droit Au Vélo. Il a été construit en interface avec les territoires limitrophes. »

Dans ses ambitions de mise en œuvre du réseau cyclable, la métropole européenne de Lille prévoit de mettre en œuvre un réseau cyclable composé de liaisons continues, sans rupture. La programmation des opérations à mener suit cette logique de mise en continuité. »

Depuis la délibération 21 C 0279, en date du 28 juin 2021, la Métropole Européenne de Lille assure des compétences de salage, de balayage sur les ex-routes départementales hors agglomération et laisse charge aux communes de réaliser ces tâches en agglomération. Concernant l'entretien des infrastructures cyclables, qui inclut la reprise du revêtement abîmé par exemple, un budget dédié est inscrit au volet maintenance de la Programmation Pluriannuelle d'Investissements pour l'Espace public et Voirie, qui comprend un volet « aménagements cyclables », de la Métropole Européenne de Lille.

–Aménagement d'espace de stationnement de vélo à proximité des stations de tramway ou de métro (implantation d'arceaux ou nouveaux box à vélo.) Pouvant accueillir des bornes de recharge : objectif favoriser l'intermodalité.

En ce qui concerne l'intermodalité, en sus du stationnement sécurisé envisagé à proximité des Pôles d'Échanges Multimodaux (cf. Action 19), il sera proposé, de concert avec la Région Hauts-de-France et la société publique SNCF gares & connections, d'équiper toutes les gares et points d'arrêt TER d'une offre de stationnement vélos, sur l'ensemble des 34 gares du territoire avec une solution adaptée au contexte (arceaux, abris ouverts, abris sécurisés, etc. en fonction du contexte). Suite aux remarques de la Région Hauts-de-France dans le cadre de la Consultation administrative, des précisions seront à apporter au PDM quant à la maîtrise d'ouvrage et aux modalités de financement. Une fois ce cadre déterminé, les programmes des aménagements à réaliser vérifieront l'opportunité et la faisabilité d'y intégrer des stationnements bénéficiant de solutions de recharge pour batterie de vélo à assistance électrique.

33 abris automatiques sécurisés permettant le stationnement de vélos, sont disposés aux abords des stations de transport urbain (métro, tramway et bus). Ils sont accessibles 24h/24

et 7j/7 sur demande à tout détenteur d'une carte PassPass. Le dispositif est actuellement lié au contrat d'exploitation du réseau de transport collectif urbain, son évolution possible pourrait être questionnée dans le cadre de la préparation de la prochaine Concession de Service Public de transports publics, puisque le Conseil métropolitain a validé cette modalité d'exploitation lors du Conseil métropolitain de février 2023. La Métropole Européenne de Lille en tant que maître d'ouvrage de pôles d'échanges multimodaux sur son réseau de transport public urbain, souhaitant développer l'intermodalité entre vélo et transports collectifs, questionnera dans le cadre de l'établissement des programmes d'aménagement ce type d'offre de stationnement (questionnement intégré au stade opérationnel des projets).

-la demande de participation (Croix, Halluin) à l'action dite « appel à manifestation d'intérêt » (AMI) relative au développement du vélo et de la trottinette électrique.

La MEL a lancé un Appel à Manifestation d'Intérêt en mars 2023 pour la mise à disposition de trottinettes électriques et de vélos à assistance électrique en semi-floating avec un souhait de couverture territoriale la plus large possible. Dans le cadre du pilotage de ce projet, les communes ont été invitées par le Vice-Président, à formaliser par écrit à Monsieur le Président de la MEL, leur intérêt pour intégrer la démarche. Les demandes des communes d'Halluin et de Croix, ont été intégrées à cette occasion. Le traitement pour retenir 2 opérateurs est en cours et le déploiement de ces services de mobilité, visé à compter de juin 2023.

29–Tarification et gratuité des transports en commun et aide financière :

Sur ce thème, la commission souhaite connaître l'avis et la position de la MEL sur chacun des points listés ci-dessous

-La MEL peut-elle envisager la gratuité des transports en commun à l'instar de ce qui est fait dans l'agglomération de Dunkerque pour les bus. Gratuité pour les PMR ?

La MEL a mis en place depuis le 1er janvier 2022, la gratuité des transports publics pour les personnes de moins de 18 ans résidant sur le territoire métropolitain, qui peuvent voyager avec un titre gratuit moins de 18 ans sur l'ensemble du réseau ilévia (sauf TER) et accéder aux services V'lille, Transport sur Réservation et Handipole.

Concernant spécifiquement les tarifications, ce sujet relève de choix stratégiques propres à chacun des exécutifs métropolitains avec une vision d'équilibre économique du service public. Actuellement, les tarifs en vigueur sont les suivants :

<https://www.ilevia.fr/cms/institutionnel/wp-content/uploads/sites/4/2022/10/GUIDE-TARIFAIRE-2022.pdf>

Comme les tarifs sont un des leviers d'usage des transports collectifs, la MEL a mis en place, depuis 2016, une tarification sociale ambitieuse des titres de transport public, basée sur les quotients familiaux, accessible dès que le quotient familial est inférieur ou égal à 716€ et que la personne réside dans la Métropole Européenne de Lille. (Cf. <https://www.ilevia.fr/fr/56-tarification-sociale>)

Par ailleurs, les salariés peuvent bénéficier du remboursement de leur abonnement par leur employeur.

Pour mémoire dans le coût global que représentent les transports collectifs et notamment les modes lourds, les usagers ne participent en moyenne qu'à 1/3 du coût réel, le reste étant financé par l'Etat, les collectivités et les entreprises par le versement transports-mobilité.

–L'instauration d'une billetterie unique harmonisée peut-elle être envisagée ?

La MEL a été précurseur lors de la mise en place en 2013, du système Pass Pass intégralement sans contact qui permet de voyager sur l'ensemble du réseau de transport en commun de la région Hauts-de-France. Il existe trois supports : la carte Pass Pass personnelle, la carte Pass Pass non personnelle et le ticket Pass Pass rechargeable. Ces supports permettent de stocker les titres de transport. (Cf. <https://www.ilevia.fr/cms/institutionnel/se-deplacer/pass-pass/>)

Grâce à l'intégration tarifaire mise en place par la MEL sur son ressort territorial, les usagers du réseau de transport public peuvent voyager sur les lignes TER au sein de la MEL, aux tarifs des titres de transports urbains, sans surcoût.

-De même : l'Unification tarifaire des transports en commun avec la communauté de communes Pévele-Carembault pour les flux en direction de la Métropole peut-elle être étudiée ?

Une investigation de l'intégration tarifaire à une échelle interurbaine comme souhaitée par la Communauté de Commune Pévele-Carembault (CCPC) ne relève pas de la mise en œuvre du Plan de Mobilité de la MEL qui doit porter sur son ressort territorial, mais serait à engager à l'initiative de la CCPC dans le cadre de ses échanges avec la Région Hauts-de-France, Autorité Organisatrice de Mobilité en charge des transports interurbains et ferroviaire.

–La MEL peut-elle envisager une aide financière en faveur des véhicules non conformes pour les futures zones ZFE ?

Avec la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) sur son ressort territorial avant le 31 décembre 2024, la MEL répondra à ses obligations légales, définies par la Loi d'Orientations des Mobilités.

Comme décrit dans l'action n°8 du projet de plan de mobilité, le projet est actuellement en cours d'étude, comprenant des échanges techniques et politiques pour définir précisément les modalités de sa mise en œuvre, dont d'éventuels accompagnements des usagers.

Concernant les aides financières en faveur du changement de véhicule, l'Etat propose d'ores et déjà des dispositifs d'aides financières conséquentes ouverts aux particuliers et aux professionnels, cumulables, sous la forme de :

- prime à la conversion (de 4000 à 6000 euros début 2023) / surprime dans un périmètre de ZFE-mobilité (+1000 euros) ;
- bonus écologique (achat ou location d'un véhicule électrique et/ou hydrogène neuf ou d'occasion), pouvant aller jusqu'à 7 000 € pour une voiture et 8 000 € pour une camionnette ;
- micro-crédit véhicules propres pour aider les ménages modestes (personnes exclues du système bancaire classique, à faibles revenus ou en situation professionnelle fragile), à acquérir un véhicule propre (pouvant atteindre 8000 €).

Par courrier du 16 juin 2022, le Président de la MEL a également fait déjà part de son souhait auprès de Madame la Première Ministre, d'intégrer la MEL à l'expérimentation du dispositif Prêt à Taux Zéro pour l'acquisition de véhicules à faibles émissions dans ou à proximité des ZFE-m, déjà mis en place à Paris et dans les métropoles du Grand Paris, de Lyon, Aix-Marseille et Rouen.

–La MEL peut-elle envisager la mise en place d'une prime de covoiturage métropolitain pour tout habitant « covoiturant » ?

Une expérimentation « Ecobonus Mobilité » est inscrite dans le projet de Plan de Mobilité. Une communication « changer ça rapporte » a été lancée début avril 2023 afin de « recruter » des usagers volontaires. À l'issue, pendant l'été 2023, 5 000 conducteurs préinscrits seront recontactés pour confirmer leur participation. Ce dispositif proposée par la MEL prévoit une prime pour chaque trajet évité en voiture, sur certains axes (A1 et A23 dans le cadre de cette expérimentation) pendant les heures de pointe (le matin de 7 h à 9 h et l'après-midi de 16 h 30 à 18 h 30). L'objectif est d'inciter des usagers à se déplacer autrement que seul dans sa voiture, en prenant les transports en commun ou le train et le bus, se déplacer à vélo, ou encore effectuer du covoiturage, mais aussi en reportant leurs trajets en dehors de ces horaires de pointe et en pratiquant du télétravail. Le tout permet de limiter la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, soulager les routes et les infrastructures de transport et améliorer les temps de parcours. Les usagers qui seront inscrits dans ce dispositif percevront une gratification qui peut aller jusqu'à 2 € par trajet évité, pour un maximum de 80 € par mois.

En fonction des résultats obtenus, ce dispositif pourrait être étendu à d'autres grands axes routiers de la MEL.

Effectuer du covoiturage, au moment des heures de pointe sur les grands axes autoroutiers de la MEL, fera donc bien l'objet d'une forme de prime dans ce cadre déterminé.

–peut-on développer l'écobonus dans le cadre du partage ?

Être usager de l'autopartage seul dans sa voiture ne correspond pas en soi à la cible du dispositif « changer ça rapporte », qui vise à diminuer le nombre de véhicule utilisé « seul » en heures de pointe. Mais un usage de véhicule en autopartage cumulé avec du covoiturage pourrait potentiellement correspondre au dispositif « changer ça rapporte » / Ecobonus Mobilité.

30–Amélioration du fonctionnement des transports en commun :

Le projet de Plan de Mobilité est un document d'orientations et fixe les grandes ambitions en matière de politique de mobilité, à distinguer d'outils permettant de déployer quotidiennement l'offre de transport public tels que l'exploitation quotidienne des services de transport public, aujourd'hui confiée à un opérateur par le biais d'un contrat de service public. Propriétaire du matériel roulant, la MEL délègue l'exploitation du réseau de transport public à un opérateur. Les éléments techniques et financiers structurant l'offre de transport et la manière de les encadrer sont définis contractuellement.

L'AOM qu'est la MEL, définit les orientations générales des services de mobilité, le programme d'investissement, les caractéristiques du contrat... Le contrat fixe des objectifs quantitatifs (kilomètres à réaliser, charges, recettes, fréquentation ...) et qualitatifs (continuité de service, marketing ...) Le contrat définit l'offre de référence à mettre en œuvre

par le concessionnaire. Cette définition se caractérise par la description de l'offre (itinéraire, amplitude horaire, données de production...) et des missions qui relèvent de la responsabilité du concessionnaire telles que l'information voyageurs, la sûreté, la politique commerciale. Les choix politiques qui seront opérés, doivent permettre de définir des objectifs pour le réseau TC et les services de mobilité en fonction des moyens financiers alloués. Le Conseil métropolitain a validé en février 2023, le principe de concession de service public du transport public, pour une période qui débutera en 2025. C'est dans ce cadre que les sujets identifiés par un certain nombre de questions détaillées ci-après, seront traités.

–quelles sont les mesures prévues pour améliorer l'offre, l'accessibilité, la fréquence et la régularité des bus ?

En référence aux éléments introductifs ci-dessus, l'offre « bus » (hors nouvelle offre en lien avec les projets de tramway et de BHNS) et la fréquence des bus, sont des sujets à questionner dans le cadre de la mise en œuvre de la concession de service public actuelle et à venir. Par contre, il est à noter que le projet de Plan de Mobilité propose 2 actions pour agir sur l'attractivité du réseau de bus pour tous et en améliorer la performance (action 13 – améliorer la performance et l'attractivité et réseau de bus et action 14 – mieux connecter les arrêts de bus à leur environnement) et 1 action sur l'accessibilité (action 22 – faciliter l'usage des transports collectifs urbains pour tous).

-Est-il prévu de valoriser le transport sur réservation ?

En référence aux éléments introductifs ci-dessus, la valorisation du transport sur réservation dépend des choix qui seront opérés dans le cadre de la préparation de la prochaine concession de service public de transport. La valorisation du transport sur réservation a été appréhendée au sein du projet de Plan de Mobilité, sous l'angle décrit par l'action 24 – améliorer la communication avec et auprès des usagers du réseau de TC prévoit bien de « Promouvoir le panel de solutions de mobilité à l'échelle du ressort territorial et son adaptation selon les territoires métropolitains ».

–peut-on augmenter la fréquence et la taille (capacité des bus) en fonction de la fréquentation ?

La construction de l'offre du réseau bus intègre d'ores-et-déjà cette dimension puisque le parc de bus de la MEL est composé de bus standards, articulés et de midi bus, répartis au mieux, selon le besoin.

Le réseau de bus est établi en lien avec la volonté de desservir toutes les communes de la MEL tandis que l'offre est établie en lien avec la demande de mobilité. La fréquence peut actuellement être augmentée sur une ligne de bus, en cours de contrat, soit à kilomètres constants (cela implique de réduire l'offre sur une autre ligne de bus) soit par le biais d'un avenant au contrat afin de payer les kilomètres parcourus supplémentaires.

–Peut-on améliorer l'offre et la qualité des services en commun en particulier pour les liaisons scolaires ?

En référence aux éléments introductifs ci-dessus, l'offre et la qualité des services en commun pour les liaisons scolaires dépend des choix qui sont opérés dans le cadre du contrat de concession de service public actuel et des choix stratégiques qui seront opérés dans le cadre de la préparation de la concession de service public de transport à venir.

–De même peut-on augmenter les capacités de prise en compte des PMR ?

Concernant le bus, le métro ainsi que le tramway, le nombre de personnes en fauteuil roulant est réglementé par véhicule. Une partie de la flotte de bus est renouvelée depuis 2019. Les nouveaux matériels sont dotés de deux places sécurisées et adaptées pour les personnes en fauteuil roulant. À terme, 216 bus disposeront de deux emplacements réservés.

Concernant le transport de personne à mobilité réduite (TPMR) appelé Handipole, il est assuré par 41 véhicules tous adaptés et accessibles. Le service est ouvert à tous les métropolitains titulaires d'une Carte Mobilité et Inclusion (CMI) justifiant d'une invalidité d'au moins 80%. 134 000 voyages ont été assurés en 2022 par ce service et près de 2000 personnes y sont inscrites. Dans le cadre de la concession de service public actuelle, une augmentation significative du nombre de courses est complexe car le service arrive à saturation. Une évolution ne pourrait être envisagée que dans le cadre des choix politiques et stratégiques qui seront opérés pour la future concession de service public de transport.

–Est-il possible de mettre en place des navettes transversales dédiées et positionnées à des heures stratégiques afin de renforcer le maillage et l'interconnexion avec les tramways les métros, les gares ?

En référence aux éléments introductifs ci-dessus, cette suggestion dépend des choix politiques et stratégiques qui seront opérés dans le cadre de la future concession de service public de transport.

31 Développement des infrastructures de transport collectif.

La commission souhaite connaître l'avis et la position de la MEL sur chacun des points listés ci-dessous

-Offrir un SEM (service express métropolitain) de qualité.

–Accélérer la réalisation du réseau express régional vers le bassin minier afin de d'alléger la circulation de l'autoroute A1 et du réseau secondaire associé.

Améliorer les capacités et fréquence des liaisons TER saturées (Lille- Valenciennes et Douai).

La MEL apporte une réponse unique aux trois questions détaillées ci-dessus.

La MEL, la Région Hauts-de-France, l'État et la SNCF mènent actuellement des études de faisabilité pour déployer des Services Express Métropolitains (SEM) équivalents à des services de Réseau Express Régionaux (RER), sur l'étoile ferroviaire lilloise. À horizon 2040, le projet vise à doubler aux heures de pointe les fréquences sur toutes les branches ferroviaires actives de l'étoile ferroviaire lilloise desservant les territoires régionaux (Valenciennes, Douai, Lens, Hénin Beaumont, Béthune, Hazebrouck, Roubaix, Tourcoing, Tournai, Courtrai, ...), tout en intégrant une nouvelle infrastructure ferroviaire entre Lille et les territoires dits de l'ex bassin minier, sur laquelle circuleront également ce type de services.

Ce projet s'inscrit dans un contexte national où « l'État souhaite s'engager, aux côtés de la SNCF, de l'Union européenne et des collectivités locales, pour réussir une « Nouvelle donne ferroviaire », de l'ordre de 100 milliards d'euros d'ici 2040 » selon le discours de la première ministre, Mme Borne, suite à la remise du rapport du COI, le 24 février dernier. Ce plan transport inclut la réalisation de RER métropolitains. L'objectif est de faire évoluer l'usage

du train grâce à des trains plus nombreux circulant aux heures de pointe, plus fréquents et desservant les bassins de vie régionaux.

La première phase des études de faisabilité de SEM de l'étoile ferroviaire lilloise, se concluant au mois de juin 2023, un arbitrage entre co-financeurs visera à valider le projet de transport qui sera étudié à l'occasion de la 2^{ème} phase d'études de faisabilité (actuellement deux scénarios restant encore en lice). La ou les maîtrises d'ouvrage du projet seront également arbitrées au cours du 2^{ème} semestre 2023.

Le projet de modernisation de l'axe ferroviaire Lille-Sambre-Avesnois (LSA) s'inscrit dans une politique régionale globale d'amélioration de l'usage du TER entre le pôle urbain lillois et les territoires régionaux, pour des déplacements aux motifs « travail » et « études ». Il est pleinement intégré aux réflexions en cours, visant à la création de Services Express Métropolitains de l'étoile ferroviaire lilloise. À horizon 2029-2030, des phases de concertation publiques sur ce projet, sont prévues entre 2023 et 2024.

–développer de nouvelles lignes de métro et moderniser le tramway.

La Métropole Européenne de Lille mène de front trois chantiers majeurs concernant les réseaux existants et en devenir, de transports collectifs urbains en site propre :

- la modernisation des infrastructures, matériels roulants et systèmes métro ; les aléas technologiques liés au système métro, ralentissent la mise en service des projets de doublement des rames de métro sur la ligne 1 et de renforcement de l'offre sur la ligne de métro 2.
- la modernisation des infrastructures et matériels roulants tramways ; le projet est en cours, et se concrétisera à compter de 2024 pour une première phase travaux.
- la réalisation de nouvelles infrastructures de transport de voyageurs à horizon 2035, actées lors du vote par le Conseil métropolitain en date de juin 2019, du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports. Des études techniques ainsi que la tenue d'une concertation publique en 2022 sous l'égide de deux garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public, ont permis de préciser les tracés des quatre lignes de transports collectifs en site propre qui ont fait l'objet de validations par voies délibératives à l'occasion des Conseils métropolitains de juin et de décembre 2022. De nouvelles études techniques dites de maîtrises d'œuvre seront engagées à compter du 2^{ème} semestre 2023 (délibération de communication soumise au vote du Conseil métropolitain d'avril 2023). Le SDIT inclut au total 27 nouvelles liaisons de transport collectif dont l'étude d'un prolongement de la ligne 1 du métro au-delà de la station terminale Lille-CHU-Eurasanté.

–prolonger le tramway jusque Hallennes lez Haubourdin.

Par délibération 22-C-0166 en date du 24 juin 2022, le Conseil métropolitain a approuvé le bilan du maître d'ouvrage relatif à la concertation préalable du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, organisée du 21 février au 5 avril 2022. Ce dernier acte des engagements de la MEL ainsi que des orientations générales et spécifiques à la ligne de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne. Ces dernières traitent des tracés du projet de tramway, notamment sur le secteur Ouest de la ligne, dit de Loos-Haubourdin, qui a retenu le tracé de référence et la localisation du terminus dans le quartier du Parc à Haubourdin.

-opportunité et pertinence d'une ligne de tramway nord/sud.

En 2018, la MEL a mené une démarche partenariale visant à imaginer les nouvelles infrastructures de transport public à créer en complément des réseaux de transports collectifs existants. Un comité de pilotage politique sur la base des résultats d'études techniques a souhaité partager au grand public, les propositions de nouvelles liaisons de transport, à l'occasion d'une concertation publique validée par le vote du Conseil métropolitain par délibération n° 18 C 0983 en date du 14 décembre 2018. Le bilan de la concertation menée sur le projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Transport ainsi que le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), a été approuvé par délibération n° 19 C 0312 en date du 28 juin 2019, par le Conseil de la Métropole, à l'unanimité. Ce schéma inclut une ligne de tramway centrée sur le pôle métropolitain lillois, orientée Nord/Sud.

-moderniser et utiliser le vecteur existant de la ligne Orchies-Ascq pour désenclaver et fluidifier l'accès du Sud des territoires vers la centralité (souhait commun PPA et communes voir ci-dessus)

L'exploitation ferroviaire de la ligne ferroviaire Ascq-Orchies, a été arrêtée fin mai 2015 pour raisons de sécurité. Cette ligne appartient au Réseau Ferré National et n'a pas, à date, fait l'objet d'une procédure de fermeture administrative, procédure nécessaire à son utilisation pour un autre usage.

La Région au titre de sa compétence d'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, et la MEL sont en discussion pour mener une étude sur la définition de l'offre de transport concernant une ligne de transport interurbaine par car, entre la MEL et la Communauté de Communes de Pévèle-Carembault (CCPC). La Région Hauts de France s'est déclarée favorable à assurer la maîtrise d'ouvrage d'une telle étude sur la base d'une offre de transport reprenant les caractéristiques d'une liaison rapide routière. La MEL et la CCPC pourraient y contribuer conjointement à hauteur de 50 %.

-quelles sont les mesures prises pour permettre de réduire le passage des camions des convois dans les centres-villes ?

Les mesures visant à réduire la circulation de poids lourds dans les centres-villes, relèvent de compétences partagées entre les communes, de par le pouvoir de circulation des Maires, et la MEL, gestionnaire de voiries métropolitaines. D'une part, les Maires qui détiennent le pouvoir de police de circulation, peuvent prendre des arrêtés en ce sens sur leur périmètre communal. D'autre part, la MEL, en tant que gestionnaire de voiries métropolitaines, peut agir à travers l'aménagement des voiries métropolitaines, pour inciter la circulation des poids lourds à utiliser des voiries hors centres-villes. Néanmoins, il est nécessaire de rappeler que l'essentiel des flux au sein du territoire traversant les centres-villes sont en lien avec l'activité économique de la métropole et la satisfaction des besoins des métropolitains matière de transport de marchandises. Aussi, à travers le projet de PDM, et sans compétence directe en matière de logistique et de transport de marchandises, la MEL propose cependant de poursuivre le travail partenarial déjà engagé avec les acteurs / partenaires du transport de marchandises, pour développer des formes de logistique urbaine et de livraison en ville innovantes et pouvant contribuer à réduire les flux de poids lourds en ville.

-créer des parkings de covoiturage là où cela est nécessaire (par exemple : à Fretin sur la parcelle A 21 ou à Halluin : valoriser l'aire du Ham))

Selon le principe d'éviter, réduire, compenser, la stratégie de la MEL en matière de création d'aires de covoiturage correspond à de la mutualisation de stationnements existants dans la mesure du possible, en privilégiant les grands axes routiers, et en compatibilité avec le PLU. La parcelle A21 citée à Fretin est en zone A du PLU, il ne peut donc pas y avoir de création de zone de covoiturage. Les communes ont une action en matière de communication et de valorisation des aires vers leurs habitants et de son côté, la MEL équipe les aires en marquage au sol, signalisation et signalétique (totem) et partage les informations en open data, qui permettent aux professionnels du covoiturage de répertorier les aires métropolitaines.

32 Intermodalité

La commission souhaite connaître l'avis et la position de la MEL sur chacun des points listés ci-dessous.

–le renforcement des liaisons stations de métro–métro est-elle prévue par les connexions avec le réseau Ilévia ?

Le réseau Ilévia est pensé aujourd'hui pour favoriser au maximum le rabattement des bus vers les stations de transports collectifs structurants telles que les stations de métro ; ainsi de nombreuses lignes permettent la connexion entre les lignes de métro et les lignes 13,18,32,52,C9...Cependant la connexion entre les 2 lignes peut se faire à la gare Lille Flandres et à la station Porte des Postes et compte tenu de la vitesse commerciale et de la fréquence du métro, il est surement préférable pour un usager de changer à une ces 2 stations pour effectuer une correspondance.

–Des mesures sont-elles prévues pour créer une véritable interconnexion entre bus–trains–tramway ?

Le réseau actuel de tramway (ligne T et R) bénéficie d'ores et déjà d'une connexion directe avec les réseaux TER et Grande Vitesse en gare de Lille Flandres et Lille Europe au niveau de 2 stations. D'autre part, à Tourcoing, un prolongement de la ligne T est à l'étude pour établir une connexion directe avec la gare TER et Grande Vitesse. A Roubaix, une interconnexion entre le réseau de tramway et la gare TER et Grande Vitesse est déjà possible en interconnexion avec le réseau de métro au niveau du pôle d'échange Eurotéléport.

D'autre part, de nombreuses lignes de bus permettent d'ores et déjà un rabattement tant au niveau des gares de Lille Flandres et Lille Europe, que des gares de Tourcoing et Roubaix.

Le reste du réseau de tramway existant ne présente pas d'opportunité très structurante de connexion avec les gares TER intermédiaires entre Lille, Roubaix et Tourcoing, au niveau de Croix et Wasquehal, même si un rabattement via le bus existe déjà.

–qu'est-il prévu pour favoriser les aires d'intermodalité ?

L'axe 4 du projet de Plan de Mobilité propose de nombreuses actions pour développer l'intermodalité. Sur le réseau de transports collectifs existant du territoire métropolitain, de nombreux pôles d'échanges multimodaux ou PEM, ont déjà fait l'objet d'aménagements pour favoriser le rabattement tous modes et inciter ainsi à l'usage des transports collectifs. Ces PEM qui structurent le territoire en matière d'usage des transports collectifs, sont généralement les stations les plus fréquentées. La Métropole Européenne de Lille souhaite mailler plus finement le territoire en PEM par la création de nouveaux PEM et l'adaptation

de certains existants, les principaux pôles majeurs ont, par le passé, déjà fait l'objet d'aménagement. L'action 21 du projet de Plan de Mobilité porte plus particulièrement sur ces PEM et identifie des PEM majeurs et de proximité à aménager en priorité. Un schéma métropolitain de développement des PEM est cartographié au sein du projet de Plan de Mobilité en page 120.

33-Cheminement doux et piétons :

–qu'est-il prévu pour renforcer la place du piéton en cœur de ville en toute sécurité, ?

Tout d'abord, la MEL favorise la sécurité de tous via la mise en œuvre de ses compétences historiques via l'apaisement des vitesses, la généralisation de la ville à 30 (cf. action 27 du plan d'action du projet de Plan de Mobilité), ainsi que les aménagements de zones de circulation apaisées. Ensuite, la MEL s'attache à aménager l'espace public pour trouver une place pour tous les usages et usagers, que ces aménagements soient permanents ou temporaires. C'est dans cet objectif que la charte des espaces publics constitue un cadre commun pour requalifier, voire concevoir et produire les futurs espaces publics du territoire, ainsi que requalifier ceux déjà existants. Enfin, la MEL contribue à faciliter les déplacements des piétons via de la signalétique, de l'information, en communiquant sur la marche en tant que mode de déplacement pertinent sur les trajets de moins de 1 km ainsi qu'en s'attachant à mener des actions de sécurité routière pour réaffirmer l'ambition métropolitaine « 0 tués et blessés graves ».

La MEL accompagne également les initiatives expérimentales en assurant notamment leur évaluation et promeut par exemple les fermetures temporaires à la circulation que les villes peuvent mettre œuvre ou les rues scolaires qui sont fermées aux heures d'entrée et de sortie des élèves de leur établissement.

- peut-on accompagner les communes dans la conception de « plan marche » (comme à Halluin par exemple), à concevoir sur l'ensemble du territoire ? qu'elle est la place des PMR dans ces plans ? Le renforcement ou la réalisation du jalonnement et de la signalisation ? la cartographie, ?

Le Conseil métropolitain a voté une délibération-cadre pour une stratégie métropolitaine en faveur de la marche (délibération 21-C-0590) en décembre 2021. Cette stratégie repose sur 3 piliers : fabriquer le territoire, pratiquer le territoire et coordonner les différents acteurs (la marche est un sujet transversal qui repose sur des compétences partagées, notamment entre la MEL et les communes) et vise les publics cibles que sont les enfants, les seniors et les métropolitains réalisant en voiture des déplacements de moins de 1 km. Cette délibération constitue le cadre d'action de la politique piétonne métropolitaine et toute commune, qui souhaite une déclinaison locale de cette stratégie sur son territoire, peut formuler une demande spécifique d'accompagnement par les services métropolitains auprès du Vice-Président Mobilités, Transports Publics de la MEL. Les services de la MEL accompagnent actuellement plusieurs communes qui ont sollicité cet accompagnement auprès du Vice-Président Mobilité, Transports Publics.

Dans le cadre du travail préalable à la définition de la stratégie métropolitaine en faveur de la marche, la Commission Intercommunale d'Accessibilité qui regroupe une vingtaine d'associations, a été consultée lors de la concertation et est, par ailleurs, régulièrement sollicitée pour son expertise d'usage sur des projets métropolitains génériques ou des projets d'aménagement d'espaces publics considérés à très forts enjeux (par exemple pour

les projets dont le coût d'investissements est supérieur à 4M€). En matière d'aménagement, la charte des espaces publics contribue à la prise en compte des personnes en situation de handicap dans l'espace public et l'annexe accessibilité constitue le cadre d'action du Plan de Mobilité.

Par ailleurs, la MEL déploie une signalétique à destination des piétons sur son territoire par le biais de panneaux de jalonnement dans les aires d'intermodalité des transports en commun lourds et de totems cartographiques dans les 51 communes de moins de 5000 habitants. Point de départ de réalisations cartographiques, la collecte et la mise en qualité des données (notamment concernant les points d'intérêts), a été initiée pour favoriser la production de cartographies fiables intégrées à ces signalétiques.

De plus la MEL, en collaboration avec certaines communes (Seclin, Saint André, Ronchin), a édité des cartes des temps piétons qui permettent aux habitants d'intégrer les distances de leurs trajets du quotidien et d'envisager la marche comme un mode de déplacement possible, facile et accessible.

Concernant la prise en compte des personnes à mobilité réduite au sein de « plan marche », leur réalisation doit être faite à l'échelle communale et conduite par la ville concernée. L'étape d'état des lieux pourrait servir à repérer les difficultés rencontrées en particulier par ce public et s'apparenter à un Plan d'Aménagement de la Voirie et des espaces Publics (PAVE) qui est de compétence communale.

34 Questions particulières émanant de la commune de Mouvaux

-le conseil municipal constate la saturation de l'autoroute A22 (bretelle d'entrée Bondues/Mouvaux/Tourcoing et demande à la MEL qu'elles seraient les solutions à mettre en œuvre ?

Concernant la problématique de saturation sur l'A22 exprimée, la maîtrise d'ouvrage et donc l'initiative des actions reviennent à l'État eu égard à sa compétence sur le réseau autoroutier.

Cependant plusieurs pistes sont intégrées dans le projet de PDM (action 26, p137).

Un dispositif de régulation dynamique a déjà été mis en place par l'Etat, sous deux formes, dont l'objectif est de mieux gérer les flux en avant pointe de circulation, en s'adaptant au niveau de trafic :

- Régulation d'accès par feu tricolore : sur sens Belgique-Lille - bretelle n°15
- Régulation de la vitesse (via affichage dynamique sur portique / panneau à message variable) : sens Belgique-Lille - depuis la Belgique jusqu'à la M652 (Rocade Nord-Ouest) avec interdiction permanente de dépassement des poids-lourds (travaux réalisés au 2ème semestre 2020)

Des études ont également été engagées sur l'opportunité d'une voie réservée au covoiturage et/ou transports collectifs sur l'A22, réflexions qui demandent à ce stade à être consolidées par l'Etat.

Une interdiction du trafic des véhicules Poids Lourds en transit depuis la Belgique dans le sens nord-sud fait également partie des échanges à poursuivre avec l'Etat (qui obligerait à passer par Tournai, un arrêté préfectoral étant déjà actif pour le trafic en transit PL dans le sens sud-nord obligeant à contourner la partie centrale de la métropole depuis l'A1 via la Belgique).

Des actions et projets sous maîtrise d'ouvrage MEL, peuvent également contribuer à diminuer le niveau de congestion sur l'A22 :

- via sa politique en matière de covoiturage (plusieurs aires de covoiturage sont déjà aménagées dans la partie nord et nord-est du territoire métropolitain avec près de 170 places proposées dans ces secteurs) ;
- le programme Ecobonus Mobilité pourra aussi être une réponse à la congestion rencontrée sur l'A22, en fonction des résultats de l'expérimentation engagée début avril 2023 sur l'A1 et l'A23. Dans le cas d'effets positifs, et sous réserve de validations politiques, ce dispositif pourrait effectivement être proposé sur le corridor d'accès à la MEL sud-ouest et ouest pour réduire la congestion sur l'A25 et la RN 41, puis sur la partie nord du territoire pour réduire la congestion sur l'A22.

- le conseil municipal souhaite mettre l'accent sur la saturation de la rue de Tourcoing desservant le rond-point de la caserne des pompiers de Tourcoing, lieu-dit de la « gare des Francs » laquelle pourrait s'aggraver avec les projets de logements. La MEL peut-elle envisager des solutions à cette situation ?

Le Plan de mobilité est le document définissant la stratégie métropolitaine en matière de mobilité, tous modes, à l'échelle de l'ensemble du territoire, pour permettre de décliner à court, moyen et long termes ses politiques thématiques, répondant ainsi aux exigences du Code des Transports. Mais ce document de planification n'a pas vocation à répondre à des problématiques très locales et ponctuelles infra-communale, qui demandent, en l'occurrence, à être exprimé spécifiquement par courrier afin d'évaluer l'opportunité d'analyser la problématique exprimée.

35- Renforcer les actions de sensibilisation et de formation

–les actions ponctuelles ou des campagnes de sensibilisation à la sécurité sont-elles prévues dans le cadre du changement des comportements des habitants de la MEL (règles de cohabitation–partage de l'espace public partagé) ?

En lien avec l'ambition « zéro blessé / zéro tué sur la route » que la MEL promeut, la MEL s'attachera à rappeler au travers de différentes publications les règles de sécurité et du vivre ensemble régissant l'utilisation des engins de déplacement personnels (trottinettes électriques, gyropodes, monoroues, overboards...) qui partagent l'espace public avec des publics parfois fragiles, pour faciliter la sécurité de tous.

Un livret pédagogique mettant l'accent sur la cohabitation entre les véhicules motorisés et les usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes a été édité en 2023 par la MEL. Disponible sur internet (https://lillemetropole.fr/sites/default/files/2022-12/les_piétons_et_cyclistes_dans_l'espace_public.pdf), ce livret intitulé « les piétons et les cyclistes dans l'espace public – manuel pratique » a été écrit en y associant la Préfecture de la Région Hauts-de-France et l'Association Droit Au Vélo (ADAV). Il s'adresse, notamment, aux futurs titulaires du permis B en ayant été distribué via le réseau d'auto-écoles pour compléter la préparation à l'examen.

Dans le cadre de l'animation du challenge Mai à vélo, il est également prévu en 2023, une sensibilisation des cyclistes aux angles morts des poids-lourds avec la FNTR et l'ADAV.

–l'ouverture d'une « maison des mobilités » ou la création d'un autre organisme de suivi sont-elles envisagées ?

Dans le cadre de la participation de la Ville de Lille au projet européen Active Cities (programme Interreg Mer du Nord), la ville de Lille prévoit l'ouverture d'une Maison des Mobilités à compter de mi-septembre 2023, sur le site de l'ancienne Maison de l'Architecture et de la Ville (Place François Mitterrand, à Lille).

Cet équipement public remplira une mission de conseil et de sensibilisation auprès du grand public afin de favoriser le recours aux mobilités actives (marche à pied, vélo...).

L'Association Droit Au Vélo sera notamment missionnée par la Ville de Lille afin d'y mener une mission de conseil en mobilité auprès du grand public.

La MEL a convenu avec la Ville de Lille d'utiliser cet espace pour y tenir des événements ou expositions, ainsi que des concertations ou enquêtes publiques en lien avec les projets de mobilité et de transports sous maîtrise d'ouvrage de la MEL.

–est-il possible d'associer les associations d'usagers aux décisions et réflexions relatives aux déplacements en modes doux ?

Une étude stratégique sur la marche a été menée par la MEL fin 2018, pour alimenter le volet modes actifs du Plan de Mobilité à élaborer. La MEL a souhaité initier une démarche singulière, basée sur les usages des métropolitains et avec l'objectif d'aborder autant la marche exclusive que la marche associée à un autre mode de déplacement. Ainsi, préalablement à cette étude, une concertation grand public via la plateforme numérique de concertation de la MEL, a eu lieu en septembre 2018 et a recueilli 600 réponses et une centaine de propositions. Afin de garantir un panel représentatif des personnes invitées à s'exprimer, des interviews ont été faites sur des lieux stratégiques et centraux auprès des publics cibles.

En complément et au cours de l'étude, des événements ont aussi été organisés : une Randonnée Urbaine Exploratoire avec des usagers sur la commune de Saint-André-Lez-Lille, une Fab'MEL (réunion publique) qui a permis d'étoffer des propositions issues de la concertation numérique. La Commission Intercommunale d'Accessibilité qui regroupe une vingtaine d'associations, a aussi identifié les problématiques spécifiques aux personnes à mobilité réduite. Enfin, l'association Droit au vélo (ADAV), dont les missions se sont élargies au thème de la marche et qui dispose d'un Centre Ressources en Ecomobilité, a apporté une contribution.

En complément dans le cadre du Club des Villes et Territoires Durables, 2 ateliers de concertation auprès des élus se sont tenus en mars 2019, afin de partager les enjeux de la marche et de bénéficier de leur expertise de terrain pour identifier des actions adaptées.

Le consensus entre élus et usagers autour des actions nombreuses à mettre en œuvre pour favoriser la marche à pied a illustré la nécessité de construire une stratégie globale et partagée qui est valorisée dans le projet de Plan de Mobilité. Cette stratégie repose sur 3 piliers : fabriquer le territoire, pratiquer le territoire et coordonner les différents acteurs (la marche est un sujet transversal qui repose sur des compétences partagées, notamment

entre la MEL et les communes) et cible particulièrement 3 publics : les enfants, les seniors et les métropolitains réalisant en voiture des déplacements de moins de 1 km.

Une délibération-cadre sur la stratégie métropolitaine en faveur de la marche a été votée lors du Conseil métropolitain de décembre 2021.

Créée en 1982, l'association Droit au vélo (ADAV) regroupe près de 2 900 adhérents cyclistes, elle s'est donnée pour but de promouvoir et faciliter les mobilités actives (la marche et le vélo) et de manière générale, tous les modes de déplacements respectueux de l'environnement comme moyens de circulation privilégiés, d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons et de les représenter dans la région Hauts-de-France. Depuis 2012, Droit au vélo anime le Crem (Centre ressource régional en écomobilité) qui vise à structurer un réseau des acteurs de l'écomobilité scolaire et à accompagner le volet mobilité des politiques publiques.

L'ADAV fait l'objet d'une convention avec la MEL depuis plusieurs années. Par le biais de cette convention, l'ADAV s'engage à participer régulièrement aux réunions de concertation sur le développement du réseau cyclable, faire remonter à la MEL les demandes d'usagers en matière d'aménagements, en matière d'itinéraires ou de sécurisation. L'ADAV s'engage également à répondre aux sollicitations des communes de la MEL via la participation à des groupes de travail sur le vélo dans les communes qui en font la demande.

A l'occasion de chaque Plan de Déplacement Établissement Scolaire (PDES), le Centre Ressource Régional en Écomobilité (CREM) accompagne les référents PDES des différents établissements. Ainsi, un diagnostic est réalisé, il recueille via un questionnaire les avis des élèves, de leurs parents et de tous les personnels qui se déplacent vers l'établissement. À l'issue de ce diagnostic, un plan d'actions s'appuyant sur les remontées des usagers, est proposé et dans la mise en œuvre la MEL peut être amenée à réaliser des aménagements en faveur des modes actifs.

2 RÉPONSES DE LA MEL AUX OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE RELATIVES AUX 241 CONTRIBUTIONS DU REGISTRE NUMÉRIQUE

La MEL apporte des réponses aux remarques et/ou propositions de Commission d'enquête, structurées en 20 thématiques.

2.1 L'usage du vélo et piste cyclable

1.1–Des constats faits liés à l'inadéquation quantitative et qualitative des infrastructures des pistes cyclables, aux besoins.

En lien direct avec la sécurité des usagers :

- des contributeurs déplorent un manque d'entretien global des pistes cyclables : pistes non nettoyées (présence de déchets, éclats de verre) présence de trous dans la chaussée, au détriment des conditions de la circulation des cycles.

-Des Pistes cyclables non éclairées en zone dangereuse.

–De même la présence ponctuelle d'obstacles sur les pistes cyclables : plaques d'égout, lampadaires, signalétique dangereuse.

–La constatation fréquente de pistes cyclables non continues

Engendrant de fait des « lacunes » de la circulation sur ces pistes avec des retours dangereux sur la chaussée. Situation particulièrement dénoncée pour la partie nord de la Métropole (vallée de la lys, Bouvines–Wervicq sud). La situation est également relevée dans d'autres zones rurales de la Métropole (comme les Weppes , ou le val de Marque ou le secteur Nord -ouest de la MEL) ou l'usage souhaité du vélo est perçu également en palliatif de l'existence de transports en commun estimée peu satisfaisante.

–Le lien avec la mobilité douce vers les établissements scolaires devant être desservis par des pistes cyclables sécurisées est également fréquemment évoqué.

–Un manque de confiance lié à la sécurité exprimé, :

- quant à l'utilisation de pistes cyclables délimitées sur la chaussée même et simplement matérialisées par de la peinture (le fond rouge ou vert jugé peu visible) sur les chaussées utilisées par ailleurs par les véhicules motorisés. Les usagers ne se sentent pas protégés de l'empiètement de leur espaces dédié, par les véhicules. Ces pistes cyclables simplement délimitées font l'objet de surcroît de stationnement illicite constituant ainsi une autre source de danger pour les cyclistes (peu ou pas de verbalisations).

–des franchissements de carrefour, d'ouvrages d'art, de voies structurantes lourdes (autoroutes, voies TGV) peu sécurisés.

–Certaines pistes cyclables sont réalisées entre la chaussée roulante et la zone de stationnement résidentiel entraînant un double danger entre les véhicules roulant d'un côté et l'ouverture intempestive des portières des véhicules se garant de l'autre.

-Les « chaucidous » (chaussée en voie centrale permettant de matérialiser un espace pour les cyclistes sur route trop étroite pour effectuer des aménagements cyclables classiques) apparaissent comme une solution très dangereuse pour certains contributeurs.

–de même l'utilisation de rues étroites à contresens par les cycles sur un couloir simplement signalé par peinture, est jugée dangereuse.

–La comparaison du schéma cyclable, de la MEL, avec les schémas et plans cyclables d'autres métropoles françaises (Strasbourg, Nantes, Lyon) ou d'Europe du Nord (Belgique, Pays-Bas, Danemark) est fréquemment évoquée en termes de modèle de politique du cyclable à suivre : pistes sécurisées séparées de la circulation, priorité dans des carrefours sécurisés aménagés, continuité du réseau des pistes etc.

–Une signalétique des pistes cyclables à revoir ou à améliorer (dont la fréquence des feux rouges).

Questions :

Sur la base de ces constatations, des contributeurs ont émis un certain nombre de propositions au sujet desquels le porteur du projet est invité à émettre un avis :

- que propose la MEL pour répondre aux « lacunes » signalées dans le réseau cyclable ?
- peut-on envisager la protection complète des usagers des pistes cyclables par la séparation physique systématique de ces derniers vis-à-vis de la chaussée (bordures anti-empiètement ou autres dispositifs efficaces) ?
- Il est proposé d'éviter les virages à angle droit (visibilité du cycliste et du conducteur de véhicules). Dans ces cas : la pose de miroir peut-elle être envisagée ?
- De même les « contresens » de circulation partagée voiture-vélo, devraient être prohibés car jugés très dangereux. Une proposition sur ce sujet consisterait à favoriser, de préférence, (en rue résidentielle) des « vélorues » ou doubler serait interdit.
- de même éviter si possible les pistes cyclable côté droit des chaussées car souvent coupées (bus notamment)
- sécuriser les pistes créées sur trottoir devant entrées et sorties de véhicules.
- création de rampes à vélo (essentiellement proches des gares et des stations de métro pour accéder au niveau) ou adjonction de passerelles de franchissement des infrastructures routières lourdes.
- préconisation d'augmenter le nombre de ralentisseurs dans les zones de cohabitation difficile entre véhicules et autres usagers de la route.
- la sécurisation des franchissements de carrefour et des « points durs » de la circulation routière (voire un système de priorité indiquée par signalétique lumineuse) est proposée sur la base des modèles existants dans d'autres métropoles (exemple des carrefours néerlandais aménagés et sécurisés).

La MEL apporte une réponse unique au groupe de questions posées et propositions ci-dessus :

L'Action 35 du Plan d'action du projet de Plan de Mobilité (« Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif ») propose trois niveaux hiérarchiques : vélo+, intercommunal et proximité. Pour chacun de ces niveaux, au-delà des limites du territoire de la métropole européenne de Lille, la connexion avec les aménagements existant et à venir a été vérifiée.

« Ce nouveau schéma directeur est aussi le fruit d'une concertation avec les communes de la métropole européenne de Lille et d'une collaboration technique active de l'Association Droit Au Vélo. Il a été construit en interface avec les territoires limitrophes. »

Dans ses ambitions de mise en œuvre du réseau cyclable, la métropole européenne de Lille prévoit de mettre en œuvre un réseau cyclable composé de liaisons continues, sans rupture. La programmation des opérations à mener suit cette logique de mise en continuité.

Extrait du projet de plan de mobilité, action 35 :

« La métropole européenne de Lille continuera à planifier les études et opérations d'aménagement cyclable au travers d'une programmation pluriannuelle. Cette planification sur plusieurs années permet la construction d'un réseau dans une logique de mise en

continuité de liaisons ce qui induit de gérer le temps d'étude sur des rues, routes et points durs de franchissement. »

La Métropole Européenne de Lille a bien entendu le besoin des usagers actuels et futurs sur ce sujet capital de la mise en sécurité des cyclistes.

Extrait du projet de plan de mobilité (action 35) concernant les orientations d'aménagement du réseau intercommunal :

« Les orientations d'aménagement identifiées en première intention privilégieront les aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes. Il s'agit de répondre au besoin de confort et de sécurité exprimé par les usagers et pour inciter à la pratique ceux qui hésitent encore par peur de l'accident avec un véhicule motorisé. Ces orientations d'aménagement résultent d'un croisement entre l'application de l'abaque de la délibération cadre relative à la politique cyclable métropolitaine de juin 2021 (Délibération 21 C 0279 annexe 3 du conseil métropolitain), et la confrontation à la vision terrain apportée par les unités territoriales de la métropole européenne de Lille et l'Association Droit Au Vélo (ADAV) lors de séances de travail technique. »

Sur cette base, le réseau projeté serait composé à 75% d'aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes, soit 651 kilomètres.

La sécurité des déplacements à vélo sera systématiquement recherchée. Chaque type de dispositif identifiées dans ces propositions ne peut cependant pas être abordé dans le cadre d'un PDM qui est un document stratégique et de planification à l'échelle de toute la métropole. Les aménagements et dispositifs de sécurité locaux nécessitent d'être envisagé en fonction de chaque contexte dans le cadre d'études pré-opérationnelles d'aménagement de voirie. Chaque aménagement nécessite d'être contextualisé compte tenu des largeurs d'emprises disponibles et des choix de fonction de l'espace public et de la voirie qui nécessiteront d'être déterminés dans le cadre d'études pré-opérationnelles spécifiques d'aménagement de voirie.

En ce sens, le plan d'action du projet de Plan de Mobilité indique dans son action 35 : « Les choix définitifs de mise en œuvre émaneront toutefois des études de faisabilité, intégrant l'ensemble des contraintes et spécificités des territoires. La mise en œuvre sera déclinée au sein d'une programmation pluriannuelle permettant d'organiser la mise en continuité des liaisons et impliquant le traitement de points durs. La séparation des vélos de la circulation générale est un élément clé de l'approche opérationnelle. »

Le projet de Plan De Mobilité apporte des éléments de réponses dans son action 35 sur le sujet des profils types d'aménagement d'infrastructures en particulier pour le réseau Vélo+ :

« Le réseau vélo+ permettra de répondre aux flux métropolitains cyclables les plus structurants, existants ou à venir. Ce réseau magistral nécessairement intercommunal a une vocation métropolitaine et permettra de structurer les liens entre cœurs d'agglomérations et villes-relais (ou villes d'appuis). »

Les liaisons du réseau Vélo+ apporteront plus de confort, plus de sécurité, plus d'efficacité, plus de lisibilité, plus de capacité et plus de visibilité. Un enjeu fort est de créer des liaisons capacitaires, permettant d'absorber un flux de cyclistes important, mais aussi des liaisons longue distance sécurisées offrant une fiabilité en termes de performance. En offrant aux

cyclistes un accès direct aux cœurs de ville et aux grands hubs de transports collectifs métropolitains, en garantissant un temps de trajet stable même aux heures de pointes, les liaisons Vélo+ répondront parfaitement aux besoins de déplacements pendulaires et « longue distance » des actifs et étudiants de la métropole. Cette nouvelle offre cyclable permettra d'accroître l'attractivité générale du réseau cyclable et d'assurer une meilleure efficacité de l'investissement sur le développement de la pratique du vélo. Au total, douze liaisons sont proposées.

Les principes d'aménagement retenus sont la piste cyclable et la vélorue quand le niveau de trafic et les vitesses pratiquées le permettent. Aux carrefours, les aménagements Vélo+ seront toujours traités de manière prioritaires sur le trafic automobile sécant.

Enfin, les liaisons Vélo+ posséderont deux attributs complémentaires et non négociables : la continuité de la liaison et son identification par une identification visuelle propre (signalisation, mobilier...) et des services dédiés (aire de services vélo+, cartographie de réseau...). Ainsi, au-delà de la qualité des infrastructures proposées, le concept Vélo+ s'appuiera fortement sur la mise en place d'une communication vers les habitants et les visiteurs de la Métropole Européenne de Lille pour faire valoir ce réseau amélioré comme un service de mobilité au même titre qu'un axe structurant de transport collectif.

Concernant les aspects de sécurisation aux abords des établissements scolaires, ce sujet est principalement abordé dans l'Action 32 du projet de Plan de Mobilité, « Pratiquer le territoire pour bien grandir, bien vivre et bien vieillir – A. Sur la route de l'école ». Il promeut l'écomobilité scolaire qui vise à limiter l'usage de la voiture au profit des modes alternatifs et décrit les enjeux. La métropole européenne de Lille favorise déjà l'écomobilité scolaire au travers de plusieurs actions qu'il est nécessaire de poursuivre :

- Accompagnement dans l'élaboration et la mise en place des plans de déplacements d'établissements scolaires
- Accompagnement des communes dans la mise en place des rues scolaires, dispositifs permettant d'apaiser la sortie et les abords d'une école maternelle ou primaire, notamment en proposant une piétonisation temporaire de la rue de l'école, soit en installant une barrière ou en dédiant du personnel pour barrer la route.

En complément des éléments déjà indiqués ci-dessus relatif au schéma cyclable, son processus d'élaboration du schéma cyclable métropolitain a également porté une attention forte à la sécurité des cyclistes et à la desserte des établissements scolaires. Extrait du projet de plan de mobilité (action 34) sur ce sujet : « Les réflexions menées à l'occasion de l'élaboration du schéma directeur cyclable 2035, ont été guidées par les objectifs suivants :

- [...] Renforcer l'accessibilité aux établissements scolaires ; »

Concernant l'entretien du réseau cyclable, la délibération 21C0279, du 28 juin 2021, stipule que la métropole européenne de Lille assurera des compétences le salage, le balayage sur les ex-routes départementales hors agglomération et laissera charge aux communes de réaliser ces tâches en agglomération. Concernant l'entretien des infrastructures cyclables, qui inclue la reprise du revêtement abimé par exemple, un budget dédié est inscrit au volet maintenance du Plan Pluriannuel d'Investissements pour le vélo de la métropole européenne de Lille.

Enfin sur le sujet de sécurisation spécifique en des points précis, le projet de Plan De Mobilité dans son schéma cyclable identifie bien des « points durs de franchissement ». Ce

schéma identifie donc 63 points durs de franchissement, c'est-à-dire des lieux de traversée d'une coupure urbaine majeure (voie dénivelée, canal, ...) qui ne sont aujourd'hui pas adaptés à la circulation des cycles en termes de sécurité notamment et dont le traitement nécessite le réaménagement ou la réalisation d'un ouvrage d'art. La Métropole Européenne de Lille traitera un certain nombre de points durs de franchissement selon la logique de mise en continuité des itinéraires pour concrétiser les liaisons cyclables inscrites au schéma.

–proposition est faite d'instaurer un « comité d'usagers » pour signaler à la MEL les problèmes liés à la circulation cyclable ainsi que les lieux dangereux pour cette dernière.

–Il est proposé de créer pour la Métropole lilloise une plate-forme du type de : « l'application COVELO » en usage dans l'agglomération lyonnaise et qui contribue à sécuriser l'usager cycliste.

Concernant ces sujets, la MEL travaille au quotidien avec l'Association Droit Au Vélo (ADAV). Cette association d'usagers cyclistes intervient à l'échelle de l'ensemble du territoire, à la fois dans la définition de la stratégie et de la planification dans le cadre de la réalisation du schéma cyclable 2035, et dans le cadre du travail partenarial mené avec les communes. Lors des ateliers de co-construction pour l'élaboration du schéma cyclable, les communes et l'Association Droit Au Vélo ont été invitées à tracer avec les services techniques et le bureau d'études prestataire, les futures grandes liaisons du schéma cyclable. L'objectif était de co-construire un réseau cyclable intercommunal répondant aux grands besoins de mobilité des 8 territoires composant la métropole européenne de Lille. L'ADAV est également associé aux réflexions menées par la MEL dans le cadre des études d'aménagement de voirie visant à la mise en œuvre de nouveaux maillons du réseau et de l'amélioration de l'existant.

Enfin, dans son action 34 « Se rapprocher des usagers, connaître leurs besoins et accompagner l'évolution des pratiques », le projet de Plan de Mobilité propose de développer une écoute privilégiée des usagers du vélo et des non usagers :

- en identifiant les outils qui pourront permettre d'organiser la remontée de dysfonctionnements du réseau par les usagers dans l'objectif d'améliorer l'entretien et la maintenance du réseau cyclable ;
- en prenant en compte les avis exprimés par exemple via le baromètre des villes cyclables réalisé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) ou la carte collaborative entretenue par l'Association Droit Au Vélo (ADAV) notant la cyclabilité des voies ;
- en s'associant aux démarches initiées par les partenaires économiques et institutionnels pour le développement de l'usage du vélo ;
- en poursuivant sa collaboration contractualisée avec les associations de représentation des usagers.

Les communes, qui sont au plus proche du terrain, des usagers et des résidents, pourront, en complémentarité des actions métropolitaines, participer au développement de la politique cyclable métropolitaine par le biais d'actions locales et co-construites, d'aides financières spécifiques ou encore par la valorisation d'actions pédagogiques :

- concertations et budget participatif (pour faire émerger des solutions adaptées de stationnement résidentiel sur l'espace public par exemple) ;
- mise en oeuvre d'appels à projets, de subventions aux acteurs locaux, d'aides à l'achat à destination de leurs habitants par exemple,...
- promotion de l'écomobilité scolaire.

-proposition d'autoriser et de permettre le vélo dans les transports en commun.

A ce jour, l'opérateur de transport définit les modalités d'embarquement du vélo dans les transports en commun (voir <https://www.ilevia.fr/cms/institutionnel/ilevia-et-vous/foire-aux-questions/>). Les vélos ne sont pas acceptés dans le métro et le bus. En revanche ils sont autorisés dans le tramway hors heures de pointe (entre 7h-9h et 16h-19h) à raison d'un vélo par extrémité de rame (vélos normaux ou pliants).

L'action 15 du PDM en lien avec le transport public ferroviaire propose « d'améliorer les connaissances sur le rapport train - vélo » et prévoit ainsi une étude pour comprendre les atouts, les freins, les améliorations possibles d'un trajet global d'embarcation du vélo dans le train ou de la combinaison stationnement vélo en gares/TER.

Il est proposé d'intégrer dans le PDM la volonté d'étendre cette connaissance à l'ensemble des transports collectifs et, plus largement, y compris au lien avec l'ensemble des engins de déplacement personnel et non uniquement au vélo.

-Il est proposé à la MEL d'identifier les « points durs » pour les franchissements communs aux vélos et aux piétons.

A ce sujet : voir réponse apportée ci-dessus (en lien avec la 1^{ère} question / proposition précédente sur « points durs »).

-Proposition de porter la part modale du vélo à 30 % (à l'instar de la ville de Gand) en portant l'effort essentiellement hors du centre-ville.

La configuration de tous les territoires n'est pas identique. La MEL présente notamment la caractéristique d'être un territoire très multipolaire, avec de fortes disparités de morphologie urbaine, de densités urbaine et humaine, de type d'occupation des sols, (etc.), et elle est notamment constituée d'une partie périurbaine et de près de la moitié de sa surface de territoires agricoles. Les objectifs de part modale sont visés à l'échelle de l'ensemble du territoire des 95 communes, qu'ils soient très urbains et très denses, comme périurbains voire ruraux. Ils sont visés dans le projet de Plan De Mobilité en cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), document avec lequel le PDM doit être compatible. Cependant la part modale vélo présente un potentiel plus fort de pratique au sein des territoires métropolitains les plus urbains et les plus denses, corrélé à la présence humaine et aux volumes de déplacements quotidiens importants en présence.

-La prise en compte dans les infrastructures des nouveaux modes de déplacement cyclable (vélo- cargos, « long tail », tricycle).

La mise en œuvre générale du réseau cyclable fait l'objet d'une programmation pluriannuelle planifiant les études et opérations à mener. La Métropole Européenne de Lille s'est doté d'un abaque décisionnel ciblant le type d'aménagement à réaliser (piste, bande

ou mixité) selon les volumes et vitesses de trafic constaté, et qui définit des largeurs minimales des aménagements cyclables.

-proposition de créer des ateliers de réparation des cycles sur l'espace public.

–Rappeler aux conducteurs des bus du réseau ilévia un comportement respectueux des voies cyclables (éviter les coupures en virage).

–En outre : Il conviendrait de prendre en compte les nombreuses remarques géographiquement ciblées proposant des créations ou des aménagements particuliers de pistes cyclables dans certaines communes ou liaisons intercommunales de la MEL

Ces 3 propositions de relèvent pas de la réalisation d'un PDM qui est un document stratégique et de planification à l'échelle de toute la métropole. Cependant, la démarche de réalisation du schéma cyclable avec toutes les communes de la MEL et l'ADAV permet de prendre en considération de nombreuses propositions de créations ou d'aménagements particuliers, à approfondir également dans le cadre des études plus opérationnelles de mise en œuvre du réseau.

1.2- la constatation de manquements aux besoins de stationnement et de parage des vélos et des propositions contributives à pallier ce problème :

-une demande fréquente de création de stationnement sécurisé pour vélos (boîtes dédiés, arceaux de sécurité) pour les résidents dans les communes qui en sont dépourvues.

Le 21 juin 2021, le conseil métropolitain a voté une délibération cadre sur la politique cyclable métropolitaine qu'elle décrit comme un « écosystème vélo » complet ayant vocation à se construire avec tous les acteurs du territoire concernés. : métropole, communes, mais aussi entreprises, associations et citoyens.

Le stationnement vélo est un élément clé dans la déclinaison des politiques de mobilité en général et dans la politique cyclable en particulier. Cette délibération a réparti les compétences sur ce sujet entre la Métropole Européenne de Lille et les communes.

Dans le cas du déploiement de solutions de stationnement vélo dans l'espace public, ce sont les communes qui sont compétentes dans le déploiement d'abris vélos et de « box à vélos » et dans l'organisation de ces dispositifs (concertation, gestion des demandes, entretien), comme pour les arceaux dans l'espace public.

Le MO est invité à donner son avis sur les propositions suivantes :

Propositions :

–Des postes de stationnement vélo situés près des grands nœuds d'échange avec les départs de transport en commun (BHNS, métro, gare).

-Toutes les stations de métro devraient être équipées d'aménagement pour le stationnement sécurisé gratuit des cycles.

Concernant ces 2 propositions, en ce qui concerne l'intermodalité, en sus du stationnement sécurisé envisagé à proximité des Pôles d'Échanges Multimodaux (cf. Action 19), il sera proposé, de concert avec la Région Hauts-de-France et la société publique SNCF gares & connections, d'équiper toutes les gares et points d'arrêt TER d'une offre de stationnement

vélos, sur l'ensemble des 34 gares du territoire avec une solution adaptée au contexte (arceaux, abris ouverts, abris sécurisés, etc. en fonction du contexte). La maîtrise d'ouvrage est confiée à la société publique SNCF Gares & Connexions, et le financement dépend de la région Haut de France. Ces 2 acteurs pourront décider d'équiper les stationnements en gare de recharge pour batterie de vélo à assistance électrique.

33 abris automatiques sont disposés aux proches abords des stations de transport urbain (métro, tramway et bus). Ils sont accessibles 24h/24 et 7j/7 sur demande à tout détenteur d'une carte PassPass. Le dispositif est actuellement lié au contrat d'exploitation du réseau de transport collectif, son évolution est à questionner. La Métropole Européenne de Lille souhaitant développer l'intermodalité vélo / transport collectif devra étoffer cette offre de stationnement.

– Compléter le réseau des stations V LIL au sein de la MEL (cf. les demandes géographiques ponctuelles ex : Ronchin)

Dans l'Action 34 « Une politique cyclable métropolitaine cohérente et ambitieuse, portée par la MEL, les communes, et les acteurs du territoire », le projet de plan de mobilité décrit le dispositif de location en libre-service V'lille comme un élément important de la politique cyclable en milieu urbain dense. Déployé dans les principales centralités d'agglomération, il répond pleinement à sa fonction dans les zones les plus denses et multifonctionnelles, mais peine à s'épanouir dès lors qu'on s'éloigne de ces dernières. Le taux de rotation moyen constaté en 2020 sur l'ensemble du réseau est de 4 par jour environ. Les choix d'implantations des 38 nouvelles stations déployées sur le territoire ont été conduits par une grille de critère qui a fait l'objet d'une délibération Pour résumer :

- Respect du principe de maillage (pas de cluster isolé)
- Potentiel de trafic généré par l'environnement (densité et multifonctionnalité)
- Présence de facteur supplémentaire ayant un effet « booster » (pôle générateur)

Le dispositif V'lille génère des coûts de fonctionnement annuels importants. Il est nécessaire de s'assurer d'un taux de rotation potentiel suffisant lors de l'implantation d'une ou plusieurs stations.

-proposition du concept de « garage à vélo de quartier partagé »

Le porteur du projet est invité à donner son avis sur ce concept (contribution N223 du 04/04/2023)

Le 21 juin 2021, le conseil métropolitain a voté une délibération cadre sur la politique cyclable métropolitaine qu'elle décrit comme un « écosystème vélo » complet ayant vocation à se construire avec tous les acteurs du territoire concernés. : métropole, communes, mais aussi entreprises, associations et citoyens.

Le stationnement vélo est un élément clé dans la déclinaison des politiques de mobilité en général et dans la politique cyclable en particulier. Cette délibération a réparti les compétences sur ce sujet entre la Métropole Européenne de Lille et les communes.

Dans le cas du déploiement de solutions de stationnement vélo « résidentiel » dans l'espace public, ce sont les communes, au plus près des habitants, qui sont compétentes dans le déploiement d'abris vélos et de « box à vélos » et dans l'organisation de ces dispositifs (concertation, gestion des demandes, entretien).

Le concept de box vélo partagé au sein des quartiers permet une offre de stationnement intéressante dans les secteurs résidentiels denses, déjà développé par la ville de Lille notamment. D'autres concepts d'espaces de stationnement partagés nécessiteraient d'être proposés le cas échéant aux communes au regard de la répartition des compétences entre MEL et communes actée par la délibération cadre du conseil métropolitain du 21 juin 2021.

1.3- la constatation d'une demande d'équipements complémentaires dans les communes périphériques d'installation de bornes électriques pour vélos.

En sus du stationnement sécurisé envisagé à proximité des Pôles d'Échanges Multimodaux (cf. Action 19 du plan d'action du projet de Plan De Mobilité), il sera proposé, de concert avec la Région Hauts-de-France et la société publique SNCF gares & connections, d'équiper toutes les gares et points d'arrêt TER d'une offre de stationnement vélos, sur l'ensemble des 34 gares du territoire avec une solution adaptée au contexte (arceaux, abris ouverts, abris sécurisés, etc. en fonction du contexte). La maîtrise d'ouvrage est confiée à la société publique SNCF Gares & Connexions, et le financement dépend de la région Haut de France. Ces 2 acteurs pourront décider d'équiper les stationnements en gare de recharge pour batterie de vélo à assistance électrique.

2.2 Fréquence des transports en commun

Synthèse :

Il est fait mention dans de nombreuses contributions du problème :

- du maillage qui fait que les communes en périphéries sont mal desservies. Le réseau les oblige à passer par le centre pour aller d'une commune périphérique à une commune voisine (@72). Les zones péri-urbaines sont les oubliées (@178 par exemple)
- De la fréquence des transports en communs qui est insuffisante en heure de pointe, tôt le matin, le soir, le dimanche.... Demande le passage de bus plus fréquent, plus direct et plus petit. Réalisation de voies bus sur les grandes artères routières (@171)
- De la fiabilité des transports en commun, peu fiable et ceci en plus de la fréquence inadaptée,
- Du trafic, celui-ci devrait être augmenté par la mise en place de voie réservée.

Concernant les horaires, le site Ilévia est rarement à jour (@135).

De même, pour les bus ilévia les horaires indiqués sur les fiches horaires ne correspondent pas toujours avec les horaires affichés numériquement sur les abris-bus d'où un risque de manquer la correspondance (@32).

Et les dessertes de bus ne sont pas adaptés au horaires (@45).

Comme il est fait référence par plusieurs contributions :

« Faire aimer les transports collectifs par la facilité, les horaires, la rapidité, le confort et la sécurité. »

Questions :

Le maillage sera-t-il revu notamment pour les communes en périphérie ?
Comme le demande bon nombre de contributeurs, la fréquence et les horaires (heure de pointe, soir, week-end) pourront-ils être modifiés pour être adaptés à la demande ?
Est-il envisageable de réaliser une étude par secteur pour quantifier la demande ?
Les dessertes de bus seront-elles revues et adaptées ?

La MEL apportera une réponse unique aux quatre questions ci-dessus.

En matière d'objectifs et d'ambitions pour le transport public de la MEL, le projet de Plan de Mobilité est un document d'orientations et de grandes ambitions, à distinguer d'outils permettant de déployer quotidiennement l'offre de transport public tels que la concession de service public de transport actuelle, contrat passé entre l'AOM et un opérateur.

Le maillage des communes constitutives de la MEL est traité sous le prisme du cadre défini par la concession de service public de transport actuelle couvrant la période 2018/2025. Le Conseil métropolitain ayant fait le choix en février 2023, de reconduire un tel outil à compter de 2025, les choix politiques de maillage seront opérés dans ce cadre.

Les horaires de passage ne doivent-ils pas être respectés ?

Les horaires de passage doivent être respectés, des pénalités sont contractuellement prévues et appliquées au concessionnaire en cas de non-respect de ceux-ci.

Afin de respecter les horaires, des voies réservées au bus seront-elles mises en place ?

La MEL a réalisé des voies réservées au bus et propose par le biais de l'action 13 du projet de Plan de Mobilité de « mettre en œuvre un plan d'action pour l'amélioration des vitesses commerciales ». La réalisation de voies réservées fait partie des interventions identifiées permettant d'améliorer la progression des bus, néanmoins d'autres mesures sont également identifiées telles que la régulation tricolore, l'aménagement ou le déplacement d'arrêts, des mesures en lien avec les plans de circulation et le stationnement... Il est à noter que seuls 13 % des solutions identifiées dans le cadre du plan d'action, relèvent d'aménagements physiques de couloirs bus. La réalisation des lignes de deux projets de BHNS, sera également l'occasion d'aménager des voies qui seront accessibles aux autres lignes de bus du réseau circulant dans ces secteurs.

La création d'une application reliée au site Ilévia tenue à jour est-elle envisagée ?

La MEL soutient la digitalisation de la société et exige du concessionnaire à travers son contrat de service public, l'agilité à déployer dans le cadre de la relation usagers. Par ailleurs, l'utilisation d'outils numériques adaptés aux besoins actuels des usagers des transports publics, fait partie du périmètre opérationnel de la concession de service public de transport. C'est dans ce cadre que la solution du M ticket a été développée et permet d'acheter et de valider les titres de transport avec un smartphone. (<https://www.ilevia.fr/cms/institutionnel/m-ticket/>)

Il est prévu au projet de Plan de Mobilité d'améliorer la communication auprès des usagers (action 24) notamment de mieux accompagner ces derniers en permettant une meilleure information en temps réel des usagers.

Le MO est invité à donner son avis sur les propositions suivantes ainsi que celles figurant à l'intégralité des contributions :

Propositions :

- Depuis les communes de la MEL, pour aller de l'une à l'autre il est très difficile de faire un transport en "étoile". Tout converge vers Lille. (@13)
- Revoir le maillage du territoire à la Chapelle (R101)
- Revoir les zones mortes comprenant Quesnoy-sur-Deûle et demande de création de ligne directe pour les zones isolées (E179)
- Demande d'élargir le réseau (@118)
- Développer le réseau de transports en commun afin de réduire le temps de route (@156 et 102)
- Augmenter la qualité, la fréquence et l'exactitude des TER , (@8)
- Je souhaiterais qu'il y ait plus de fréquence de transport pour les villes situées en limite de métropole. Par exemple à Quesnoy sur Deûle, la ligne 76 relie assez rapidement le métro à saint Philibert. Cependant les fréquences sont assez limitées, notamment en fin de journée. L'augmentation de fréquence rendrait cette ligne bien plus attractive. (@11)
- L'offre de transports en commun depuis ou vers ces communes en direction de Lille est trop faible. Le TER qui amenait à Lille en 20mn a été supprimé A peine un bus toutes les 30 mn en journée, voire toutes les heures après 19h30 Pas de futur Tramway TER encore, l'arc entre Armentières et la direction de Courtrai est un grand vide. (@12)
- Habitant depuis peu la métropole, je constate une offre insuffisante de transports en commun (tramway toutes les 15 à 20 mn le soir après 21 h et le Week end et de ce fait des rames de tramway souvent surchargées) . Comment inciter les habitants à abandonner la voiture si l'offre est insuffisante ?

Le 1er objectif doit être de renforcer l'offre de transports en commun afin que la majorité des habitants n'utilise plus leur voiture pour aller travailler : développer bus, métros, trains, tramway de 5h à minuit avec une fréquence suffisante est indispensable dans une métropole de cette taille. Et cela répond aux besoins de l'ensemble des usagers, quel que soit leur âge et leur revenu et ce sont aussi les moyens de transport qui occupent le moins d'espace afin d'améliorer la qualité de vie en ville, et éviter l'étalement urbain. (@37)

- Proposer des transports en commun plus diversifié et rapide (@139)
- Proposer des trajets plus express (desservant peut être moins d'arrêt) selon les horaires (@100)
- Pourrait-on donner la priorité absolue, comme aux pompiers, aux ambulances, etc... aux bus ? Cela permettrait des parcours plus rapides. (@58)
- La ville de Comines est distante de Lille de seulement 18km. Depuis la suppression de la ligne de train qui permettait un LILLE-COMINES en 25 minutes, je me rends au travail en bus en prenant la liane 90 jusqu'à Wambrechies puis la liane 1 jusqu'à l'arrêt République à Lille soit 1h30 min de trajet (aux heures de pointes). Qui ferait aujourd'hui entre 2h30 à 3h00 de bus par jour pour aller travailler ? sans parler des conditions de transports (peu de fiabilité sur le passage des bus aux horaires prévus, bus vieillissants et bondés...). Quel projet dans ce plan de mobilité pour Comines et les villes voisines ? Il y aurait pourtant des solutions à proposer : mise en place de ligne express qui réduirait le temps de transport, création de plateforme de covoiturage....(@38)
- Des autobus à hydrogène, à un rythme effréné, un toutes les minutes aux heures de pointe, auraient beaucoup mieux tiré profit de cette ressource si rare qu'est le sol métropolitain. (@57)

- Quels sont les objectifs de mise en service des lignes de Tramway et BHNS ? Je n'ai rien trouvé de précis. 2028 ? La fiche action 16 évoque 2030. Est-ce un engagement ferme ? Pourquoi faut-il attendre si longtemps ?(@172)
- Il suffirait que la ligne 10 prolonge légèrement son parcours jusque Sequedin (pour rejoindre la station Lomme Lambersart avec un peu de marche) ou mieux encore, une ligne de Sequedin mairie à Loos (récupération de la L5). Chaque jour nous voyons des dizaines de bus se rendre au dépôt de Sequedin et faire ce parcours en ligne droite de 5 minutes . Je trouve cela inadmissible de parler de politique de mobilité et de transport quand des villes comme Sequedin sont isolées du projet. (@149)
- Favoriser les transports propres: métro, tramway, train ... plutôt que les bus polluants (C 241).

Le Plan De Mobilité de la MEL est un document de définition de stratégies et de planification, portant sur l'ensemble de son ressort territorial, et décliné en orientations et actions à mettre en œuvre à cette échelle suite à son approbation et à horizon 2035,

Les observations et points de vue, contributions, ou propositions reprises ci-dessus, sont de nature trop spécifique ou trop localisée pour pouvoir être appréhendées dans le champ d'un Plan De Mobilité, et relèvent de la mise en œuvre de projets particuliers d'évolution des réseaux et offres de transport collectifs.

Des réponses apportées par la MEL dans ce mémoire à certaines questions posées pourraient toutefois apporter des éclairages en lien avec certains points de vue ou propositions évoquées.

2.3 Intermodalité

Synthèse :

Il y a bien une demande d'utilisation des déplacements en mode multimodale (vélo -train, autocars-train, vélo-autopartage, etc...) avec des propositions qui les rendraient plus praticables par de nouvelles lignes, des horaires adaptés, par la réglementation (ex vélo dans le tramway) ou par le tarif et la durée d'un ticket commun.

Par ailleurs, afin de permettre ces déplacements multimodaux dans de bonnes conditions, il y a nécessité d'une réelle séparation entre les vélos et les véhicules motorisés qui semblent indispensable. (@218) voir les thèmes 1 usage du vélo, 7 Signalétique.

Comme indiqué au sein de la contribution @196 : « Je rêve d'une mobilité pour tous du type service voiture/ bus / mini bus autonome qui vient chercher à la maison et dépose au point de rdv. La taille serait adaptée au nombre de personnes à récupérer sur le trajet. Le trajet serait optimisé selon chacun et non chacun devrait s'adapter à des circuits jamais idéaux. La mobilité ce n'est pas posséder une voiture, une carte de métro/bus/tram ou vélib' ou trottinette c'est pouvoir se déplacer d'un point A à un point B sans se demander combien de temps on va mettre en plus, combien ça va nous coûter en plus, ou si juste on va pouvoir y arriver et revenir. Car on n'a plus les mêmes capacités que tout le monde. Proposer des systèmes spécifiques ne fait qu'exclure un peu plus et rendre cette exclusion plus présente. » voir thème accès PMR.

Questions :

Le vélo et les animaux de compagnie seront-ils acceptés dans tous les transports en commun (tramway, bus....) ?

Le cadre actuel est le suivant (<https://www.ilevia.fr/cms/institutionnel/ilevia-et-vous/foire-aux-questions/>) :

- seuls les petits animaux dans un panier sont acceptés dans le bus, le métro et le tramway (exception faite pour les chiens guides d'aveugle)
- les vélos ne sont pas acceptés dans le métro et le bus. En revanche ils sont autorisés dans le tramway à raison d'un vélo par extrémité de rame (vélos normaux ou pliants), hors heures de pointe entre 7h-9h et 16h-19h pour éviter une contravention de 150€. La descente avec un vélo n'est pas autorisée à la Gare Lille Flandres. Il est donc indispensable de descendre au plus tard à la Gare Lille Europe.

Si des études sont prévues sur l'intégration du vélo dans les transports publics, les conditions d'accueil des animaux de compagnie, ne font pas l'objet d'une évolution à terme.

Peut-il y avoir une continuité dans les horaires afin d'améliorer les déplacements multimodaux ? Ainsi qu'un ticket commun ou abonnement permettant d'aller d'un point A à un point B d'une durée supérieure à une heure ?

La qualité des correspondances entre les modes de déplacements, est un élément fondamental pour inciter à l'usage des transports en commun et une volonté affichée de la MEL de travailler sur ce sujet. La fréquence importante des métros et des tramways ne permet pas d'avoir une action forte sur les horaires ayant un impact sur les correspondances. L'enjeu est d'améliorer la coordination des horaires entre les services ferroviaires (TER) et de bus.

L'action 13 du projet de Plan de Mobilité visant à « améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus », précise la volonté de la MEL de favoriser le rabattement bus vers les principales stations TC et les PEM.

Dans une optique d'optimisation de l'intermodalité et des correspondances, il est proposé de compléter le projet de Plan de Mobilité et d'inscrire la volonté de réaliser une étude sur la base de création d'un outil permettant de connaître l'offre de bus MEL en intermodalité avec le TER, les principales stations de métro et tramway et les cars interurbains.

Une application sera-t-elle mise en œuvre pour permettre ces déplacements multimodaux et harmoniser les horaires entre les différents modes de transports ?

La MEL ambitionne de développer un MAAS, Mobility as a Service, afin de « Faciliter l'usage des transports en commun grâce à la billettique et aux tarifications » comme décrit au sein de l'action 25 du projet de Plan de Mobilité. Ce système permettra d'accéder à un bouquet de services de mobilité, qu'ils soient publics ou privés, à partir d'une solution numérique (application par exemple) : calcul d'itinéraires, achat de titres de transport, réservation de services, etc. Le système Pass Pass constitue l'une des premières briques d'un MAAS.

Une signalétique multimodale sera-t-elle mise en pratique ?

La signalétique est un élément fort pour faciliter la pratique des modes actifs et des TC ; il existe déjà sur la MEL une signalétique piétonne, vélo, métro, P+R ... Des projets pourront être envisagés tels qu'une meilleure signalisation dynamique pour les P+R, la mise en place d'une signalétique pour les futurs aires relais ...

Le MO est invité à donner son avis sur les propositions suivantes :

Propositions :

- Développer MASSIVEMENT l'intermodalité. Permettez de prendre le vélo dans les transports en commun,.... Ne pas pouvoir prendre son vélo dans le train est également inacceptable. (@235)
- Une sortie progressive des véhicules en ville (responsables des émissions des oxydes d'azote, ils font partie également des principaux responsables des émissions de particules fines) au bénéfice des transports en commun à développer fortement : gérer plus de lignes d'autocars départementales et de lignes TER. (@228)
- Les tracés de tramway se précisent : L'intermodalité des stations avec le vélo est-elle prévue ? On en parle très peu dans les réunions de concertation. Un nouveau plan cyclable associé à ces nouvelles lignes est-il aussi prévu ? (@227)
- Associée au vélo et à l'abandon du second véhicule, l'offre d'autopartage est à encourager. Si une offre est proposée en zone urbaine avec utilisation de l'espace public, une sensibilisation pourrait peut-être être encouragée auprès des garagistes des communes pour proposer cet élargissement de services idée reprise *thème 5 autopartage*.
- Les déplacements pendulaires doivent s'accompagner d'une interconnexion avec le cadencement des TER permettant à l'usager de changer de mobilité (vélo/voiture/bus/marche) jusqu'à destination. (@226-225 et 221)
- ZI toutes ces zones devraient être embranchées fer et voir accès à une voie d'eau MAIS pour cela. Il faut revoir l'aménagement du territoire De plus après enquête voir la desserte du personnel par des transports en communs et desservies aussi avec une piste cyclable Je reviens sur la gare désaffectée de l'Hospice - Haubourdin cette ceinture Sncf par des navettes vers LOMME ou LILLE arrêt proche du métro pourrait soulager la circulation. Le tram qui s'arrête à l'hospice d Haubourdin cela se comprend à cause de la voie ferrée par contre après la barrière on devrait trouver un autre tram ou bus navettes pour desservir cette zone industrielle et l'église de Santes puis retour vers Hallennes LES HAUBOURDIN (@206 et 198)
- Je suis déçu de l'abandon du "tram-train".- le train offre la possibilité d'embarquer un vélo plus facilement que le tram (plus grande capacité) - Je fais régulièrement le trajet en voiture de St André à Croix , pestant contre une rocade saturée aux heures de pointe. Les 2 villes disposent d'une gare , mais avec des trains trop peu fréquents pour envisager ce mode de transport.(@204). Le Tram-train pourrait-il est remis à l'ordre du jour ?
- Dès qu'un trajet comporte plusieurs changements, les temps d'attente s'allongent, notamment quand il faut changer de bus....La détermination d'arrêts de correspondance assurée, où les bus s'attendent, permettrait de limiter les temps d'attente. Cela suppose évidemment une fiabilité des horaires (@202).
- Pourquoi pas comme certaines propositions lues sur le PM des navettes voyageurs vers Lille cadencées et plus rapides (déjà envisagé dans le PDU des Weppes en 2003 à propos du projet de tram-train) ?.. Bien sûr l'aménagement d'un plan de circulation modérée dans les centres des communes avec un partage des voies sécurisé entre autos, vélos et piétons doit rester une priorité. (E174 du CHH Moisnil),
- Vous voulez faire une étude sur la cohabitation des bus et des vélos. Depuis le temps, ne sachant pas déjà précisément ce qu'il en est ?.. Il faut bannir les vélos dans les voies bus. (@172).

- restructuration complète de la rue Jean Jaurès pour réduire les risques permanents d'accidents vélos/ bus/voiture dus à une mauvaise conception initiale de la multimodalité. (@156 et autres)
- Signalement sur la dangerosité de l'avenue Jean Jaurès qui est l'artère principale de la ville de Ronchin due principalement à une mauvaise conception initiale de la multimodalité. Le croisement des différents moyens de locomotions : bus, voitures, vélos et piétons rendent cette artère difficile à appréhender. (@145)
- Il n'y a pas de ligne directe, changement de ligne obligatoire pour arriver au métro pour la commune de Sequedin. (@149)
- Un support connectique commun : bus / métro / V'Lille / TER / Autopartage citiz devrait être créé et subventionné pour inciter les habitants qui le peuvent à se détourner de la voiture individuelle. Les gares devraient également progressivement ré-ouvrir et être connectées aux transports en commun métropolitain (bus / métro / tram). (@137)
- favoriser l'intermodalité, avec notamment parkings et stationnements sécurisés à côté des grands nœuds de transports (gares, stations de métro...) (@121)

- Donc il faudrait des Park + Ride comme dans les villes de nos pays voisins. De vrais P+R. A Lille, il n'y a quasiment rien. Il faudrait que les gens puissent se garer et ensuite prendre le métro (pas un bus, c'est décourageant) (@117)
- Améliorer la connexion avec l'aéroport de Lille par métro (@113) voir thème 6 *Extension métro / tramway*
- Avec les retards des bus, il faudrait augmenter la durée de vie d'une heure du ticket commun lorsque l'on emprunte des lignes de bus différentes + le métro (@100)
- Toutes les stations de métro devraient être équipées en stationnements vélos sécurisés gratuits. Pourquoi interdire les chiens dans les transports en commun, ce qui pénalise leurs propriétaires dans leurs déplacements ? (@80)
- Pourrait-on donner la priorité absolue, comme aux pompiers, aux ambulances, etc... aux bus ? Si toutes les circulations accordaient au bus la priorité et faciliter leur passage, il ne serait plus nécessaire de créer des lignes de tramway à la place de lignes de bus existantes (@58)
- Le carrefour des 4 cantons est saturé aux heures de pointe. Prendre le métro est facile, mais arriver et surtout sortir du parking et passer ce carrefour le soir peut prendre 10/15 minutes ! (@40)
- Quel projet dans ce plan de mobilité pour Comines et les villes voisines ?
Il y aurait pourtant des solutions à proposer : mise en place de ligne express qui réduirait le temps de transport, création de plateforme de covoiturage... (@38)
- Projet pour la L4 pourquoi ne pas la faire continuer dans l'avenue de Nation Unis jusqu'à Mercure puis le nouveau couloir bus puis BD Léon Jouhaux puis le pont de Tilleul pour ensuite récupérer son itinéraire à la gare de Tourcoing jusqu'à Halluin ensuite ? (@31)
- Stop aux lignes de bus peu efficaces, qui en plus de ne convaincre que très peu d'automobilistes de changer de moyen de locomotion, participe à la création d'un environnement plus dangereux pour les vélos. Il suffit de regarder les taux de remplissage des différents parking relais pour comprendre que les gens rejoignent les lignes de métro en peu les bus. Je ne dis pas qu'il faut les supprimer, mais que les tracés d'importance ne doivent pas servir à compenser une offre plus rapide et plus fréquente inexistante (tram/métro/TER) mais à fonctionner en synergie avec celle. Mais bien quand celle-ci n'existe pas, c'est compliqué (@22)

- Beaucoup de projets sont en discussions depuis des années mais maintenant il faut agir et le plus vite possible pour rattraper le temps perdu. Voilà une petite liste que vous connaissez déjà : Créer de nouvelles lignes de métro dans et autour de Lille comme c'est prévu mais rapidement, comme à Paris par exemple, - Créer des parking gratuits et sécuriser autour de Lille avec des transports 24/24h pour rejoindre le centre comme à Amsterdam par exemple,

Le Plan De Mobilité de la MEL est un document de définition de stratégies et de planification, portant sur l'ensemble de son ressort territorial, et décliné en orientations et actions à mettre en œuvre à cette échelle suite à son approbation et à horizon 2035,

Les observations et points de vue, contributions, ou propositions reprises ci-dessus, sont de nature trop spécifique ou trop localisée pour pouvoir être appréhendées dans le champ d'un Plan De Mobilité, et relèvent de la mise en œuvre de projets particuliers d'évolution des réseaux et offres de transport collectifs, de voirie et d'aménagement d'espaces publics, ou de services de mobilité.

Des réponses apportées par la MEL dans ce mémoire à certaines questions posées pourraient toutefois apporter des éclairages en lien avec certains points de vue ou propositions évoquées.

2.4 Sécurité des personnes et insécurité dans les TC

Sécurité

Contributions (40) : 1, 2, 7, 8, 16, 17, 18, 25, 32, 47, 51, 65, 66, 68, 72, 74, 75, 80, 88, 92, 101, 105, 106, 110, 114, 115, 117, 120, 123, 128, 130, 131, 133 (doublon de 130), 136, 138, 145, 158, 174, 177, 193, 226 (traité avec PMR)

2.4.1 Sécurité des personnes

Synthèse

Les contributions suivantes ont été recueillies sur ce thème.

@2, @7, @65, @75, E92, @110, @114, @120, @123, @128, @131, @136, @158 Voir thème « Usage du vélo et piste cyclable ».

E16, E18, @72 Pas d'observation, ni de proposition concrète.

@17 Les camions qui traversent notre métropole chaque jour ont des angles morts importants et sont dangereux pour les cyclistes et les piétons.

@25, @97, @167 Rouler à vélo est jugé très dangereux : manque de visibilité des automobilistes dans certains virages avec bande cyclable, nids de poule (cas de la rue Kleber à CROIX). Il faut éviter les portières des automobilistes, et les livreurs qui stationnent sur les bandes cyclables le long de chaussées bordées de stationnement des deux côtés. Les tracés des pistes ou voies cyclables comprennent trop de virages dangereux - 90° voire plus pour accéder à la piste cyclable ou en fin de piste - sources de risques de chute. Faire SAINT-ANDRE / LILLE à vélo tient du parcours du combattant quand il n'est pas tout simplement dangereux.

R32 Les bus ilévia ne s'arrêtent pas en bordant le trottoir de leur zone d'arrêt, d'où un risque de chute lorsque les passagers franchissent la marche vers le trottoir.

@1, @51, @87, @181 Il est actuellement impossible d'aller de LILLE à VILLENEUVE-D'ASCQ en utilisant uniquement des voies dédiées, et sans dépendre du bon vouloir des automobilistes. Il faut plus d'aménagements cyclables sécurisés car le vélo est victime d'une mauvaise image liée à l'insécurité : box à vélo, aménagements qui séparent vraiment la route de la piste cyclable (ne pas se contenter de peinture). Par ailleurs, Communication d'un texte du collectif Vélorution en hommage à Marion, cycliste de 46 ans, morte dans un accident face à un camion sur le pont de Tournai le 8 mars dernier, exhortant les pouvoirs publics à sécuriser les voies cyclables en urgence.

R101, @88 Les piétons doivent composer avec les poteaux, panneaux et potelets sur des espaces exigus quand ils ne sont pas occupés par le stationnement des véhicules... Il convient de faire respecter l'accès aux trottoirs et de leur assurer des itinéraires sécurisés.

E174 Le courrier du collectif des habitants du hameau de MOISNIL indique notamment qu'il est nécessaire de construire des passerelles pour relier les villages des deux côtés de la N41 dans les Weppes, car il est très difficile et dangereux de traverser la nationale aux ronds-points pour se rendre à la piscine d'Herlies ou chez les spécialistes médicaux ou autres installés dans cette localité et d'en autres (FOURNES, BEAUCAMPS...), voire de se rendre sur la zone d'activité (ILLIES) en raison de l'intensité de la circulation et ce à n'importe quelle heure de la journée.

@230 Le comité de quartier du Petit Ronchin signale la dangerosité de l'avenue Jean Jaurès qui est l'artère principale et commerçante de la ville : aucune séparation physique entre les voies pour véhicules motorisés et les voies cyclables, nombreux croisements entre la voie pour véhicules motorisés et la voie cyclable, celle-ci étant partagée avec la voie de bus sur de nombreux tronçons. De nombreux accidents et le sentiment d'insécurité routière est un frein à l'utilisation du vélo.

Propositions :

Le pétitionnaire est invité à donner son avis sur les propositions suivantes qui ont été faites par les contributeurs.

@17 Développer des plateformes logistiques pour la métropole et interdisez aux camions d'y entrer, ou réglemenez les horaires et axes autorisés uniquement pour aller jusqu'à ces plateformes. Et pour les livraisons en ville, recourir à des solutions mutualisées, propres et compatibles avec des milieux habités (piétons, cyclistes).

@25, @68 Plutôt qu'une sanction pécuniaire, effectuer des déplacements à vélo aux heures de pointes éveillerait probablement les consciences. A l'inverse, pour un piéton résident de LILLE qui trouve que les vélos et trottinettes vont dans tous les sens sur les trottoirs, Il faut améliorer la formation des individus / autorités aux dangers du non-respect des règles, et verbaliser systématiquement et de façon beaucoup plus importante en cas de non-respect.

@25 Dans la rue des Ogiers (à CROIX) à sens unique bordée de deux trottoirs latéraux le long de la voie de chemin de fer, créer un stationnement en épi en supprimant le trottoir coté SNCF, ce qui libérerait le coté habitations pour y créer une voie cyclable.

@25 Poser des miroirs donnant une vue sur l'angle caché par un virage.

@25, @157, @130, @145 Refaire le revêtement de toute la rue Kléber à CROIX. Penser à la réfection *durable* des rues telles que l'accès au rond-point rue de Lesquin, les rues Gustave Delory et Charles Saint-Venant à RONCHIN. Également à RONCHIN, restructurer complètement la Rue Jean Jaurès pour réduire les risques permanents d'accidents vélos / bus / voiture dus à une mauvaise conception initiale de la multimodalité. Le croisement des différents moyens de locomotions - bus, voitures, vélos et piétons - rendent cette artère difficile à appréhender.

@74, R101 Le groupe municipal « Unis pour La Chapelle d'Armentières » réclame une liaison piétonne sécurisée entre le Bourg et Wez-Macquart. Relier également le quartier Humanité de CAPINGHEM, qui compte nombre d'enfants scolarisés à Capinghem, au centre-ville (bourg) où se trouve l'école. Pour les habitants du quartier Humanité, et notamment les familles avec de jeunes enfants scolarisés, la réalisation d'au moins un chemin piéton reliant Humanité au bourg est absolument primordiale.

@105 Réglementer l'utilisation de la trottinette pour éviter des accidents comme cela a été le cas à PARIS ou ailleurs.

@159 Restructurer l'aménagement de l'avenue Jean Jaurès à RONCHIN car les arrêts de bus sont au niveau de la réduction des largeurs de voies ce qui crée des attentes polluantes et des dépassements hasardeux des bus par les voitures au péril des piétons.

@168 Réparer le muret qui s'effondre sur la place de l'Église Notre Dame à RONCHIN, avec des risques pour les piétons et voitures en stationnement.

E174 Réaliser une passerelle (prévue) audessus de la RN41 au niveau du rond-point d'ILLIES (piéton, cycliste).

@193 A WAMBRECHIES, sécuriser les bords de Deûle menant à LILLE en ajoutant des éclairages et des barrières pour ne pas tomber dans la Deûle.

Courrier de Manuel CLIQUENNOIS (à RONCHIN) Fermer les rues d'accès aux écoles lors des horaires d'entrée et de sortie de classes afin de favoriser l'arrivée à pied ou à mobilité douce (vélo, trottinette...) des enfants et pour sécuriser les entrées et sorties d'école. Prévoir un itinéraire de déviation pour les véhicules motorisés le cas échéant.

[Le Plan De Mobilité de la MEL est un document de définition de stratégies et de planification, portant sur l'ensemble de son ressort territorial, et décliné en orientations et actions à mettre en œuvre à cette échelle suite à son approbation et à horizon 2035,](#)

[Les observations et points de vue, contributions, ou propositions reprises ci-dessus, sont de nature trop spécifique ou trop localisée pour pouvoir être appréhendées dans le champ d'un Plan De Mobilité, et relèvent de la mise en œuvre de projets particuliers d'évolution de voirie et d'aménagement d'espaces publics, d'aménagement urbain et de développement économique., ou encore de police de circulation.](#)

[Des réponses apportées par la MEL dans ce mémoire à certaines questions posées pourraient toutefois apporter des éclairages en lien avec certains points de vue ou propositions évoquées.](#)

Questions :

En outre, le pétitionnaire est invité à répondre aux questions suivantes.

Q32 L'action 14 « Mieux connecter les arrêts de bus à leur environnement » vise le bon accostage des bus pour permettre une accessibilité pour tous. Mais quid du management des chauffeurs afin qu'ils respectent ces règles d'accostage ?

Les chauffeurs affectés à la conduite des bus par Ilevia, sont formés. Si à certaines occasions, l'accostage n'a pas été de qualité, il faut inviter les personnes à se rapprocher directement des services d'Ilevia, par téléphone ou par internet, pour exprimer les difficultés rencontrées en tant qu'utilisateur.

@66 Le club de foot Avenue Duray est très fréquenté par des enfants, des adolescents, des supporters qui s'installent le long de l'avenue. Quid de leur sécurité ?

Comme un stade de foot est un équipement municipal, il faut inviter cette personne à se rapprocher de sa commune pour exprimer la problématique et discuter avec les services communaux des pistes d'amélioration des conditions de sécurité (interdiction de stationner, élargissement des trottoirs, mise en sens unique ...)

@97 Que prévoit le pétitionnaire pour remédier aux points accidentogènes présents sur les pistes cyclables ?

La Métropole Européenne de Lille est à l'écoute des besoins des cyclistes actuels comme futurs, sur ce sujet capital de la mise en sécurité. En effet, le projet de Plan de Mobilité, page 166, Action 35 « Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif », précise concernant les orientations d'aménagement du réseau intercommunal :

« Les orientations d'aménagement identifiées en première intention privilégieront les aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes. Il s'agit de répondre au besoin de confort et de sécurité exprimé par les usagers et pour inciter à la pratique ceux qui hésitent encore par peur de l'accident avec un véhicule motorisé. Ces orientations d'aménagement résultent d'un croisement entre l'application de l'abaque de la délibération cadre relative à la politique cyclable métropolitaine de juin 2021, et la confrontation à la vision terrain apportée par les unités territoriales de la métropole européenne de Lille et l'Association Droit Au Vélo (ADAV) lors de séances de travail technique. »

Sur cette base, le réseau cyclable projeté d'ici à 2035, serait composé à 75 % d'aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes, soit 651 kilomètres.

Dans ses ambitions en matière d'aménagements cyclables, la Métropole Européenne de Lille prévoit de mettre en œuvre un réseau cyclable composé de liaisons continues, sans rupture. La programmation des opérations à mener, suit cette logique de mise en continuité.

L'extrait du projet de plan de mobilité, page 170, Action 35, précise en effet :

« La métropole européenne de Lille continuera à planifier les études et opérations d'aménagement cyclable au travers d'une programmation pluriannuelle. Cette planification sur plusieurs années permet la construction d'un réseau dans une logique de mise en continuité de liaisons ce qui induit de gérer le temps d'étude sur des rues, routes et points durs de franchissement ». Concernant l'aspect sécuritaire de la traversée des carrefours, le plan de mobilité porte des préconisations générales et n'a pas vocation à proposer un guide précis répondant aux pratiques d'aménagement des intersections. Cependant, l'annexe 1 de la délibération cadre 21 C 0279 annonce la généralisation de l'implantation des SAS vélo aux feux tricolores. L'introduction de la délibération 21C0579 rappelle que « Les Communes sont au quotidien les relais des habitants qui expriment notamment des besoins en matière de sécurité routière : par des aménagements de trottoirs, des aménagements cyclables, des réductions de vitesses, des aménagements de carrefours, etc. ». Dans le projet de plan de mobilité, le sujet est traité dans le chapitre vélo+ : « Aux carrefours, les aménagements Vélo+ seront toujours traités de manière prioritaires sur le trafic automobile sécant. »

@181 Quelle est la réponse du pétitionnaire au texte du collectif Vélorution en hommage à Marion, cycliste morte sur le pont de Tournai le 8 mars 2023 ?

La Métropole Européenne de Lille s'associe à la douleur des proches de la jeune cycliste de 32 ans décédée sur le pont de Tournai à Lille. La MEL s'est engagée depuis plusieurs années dans une politique en faveur des modes actifs et en particulier le développement de l'usage du vélo par le plus grand nombre des métropolitains. Elle propose à ce titre des aménagements conçus de manière la plus sécurisante possible.

En matière d'aménagements cyclables, la MEL s'appuie sur les obligations et les recommandations nationales en matière de sécurité routière et bénéficie localement de l'expertise de l'ADAV, Association Droit au Vélo avec laquelle la MEL a conventionné, afin de concevoir le schéma cyclable métropolitain, des aménagements cyclables et mener des actions de sensibilisation. L'amélioration de la sécurité des cyclistes sur l'axe du pont de Tournai est une priorité pour la MEL. Des premiers travaux ont été réalisés sur la rue de Saint-Amand en 2022 :

1. Les bandes cyclables ont été élargies à 2 mètres et sont de couleur rouge pour être encore plus visibles ;
2. Les bandes cyclables ont été prolongées jusqu'aux feux tricolores y compris sur la file pour tourner vers la gauche. Avec des sas vélo désormais allongés de 5 mètres, la sécurité des cyclistes à l'arrêt aux feux est désormais mieux adaptée, notamment en cas de présence de poids lourds. Ces sas sont des espaces réservés aux cyclistes, entre la ligne d'arrêt des véhicules et un passage piéton à un carrefour à feux tricolores.

Pour mémoire, ces travaux – en aval du pont de Tournai depuis Lille – font suite à d'autres travaux de sécurisation – en amont du pont de Tournai, réalisés dans les deux dernières années, depuis le boulevard Painlevé. S'agissant de la traversée du pont de Tournai, des travaux complémentaires sont prévus de longue date, pour l'été 2023. Ils permettront d'optimiser, à court terme, la sécurisation de l'existant. Les travaux de sécurisation prévus à l'été 2023, consisteront à transformer les bandes cyclables existantes sur le pont en une seule et même piste cyclable, qui sera dans les deux sens, séparée des véhicules motorisés par une bordure. La MEL engage 100 millions d'euros sur ce mandat pour réaliser des infrastructures cyclables.

La collectivité a réalisé une campagne de communication avec un focus sur les « angles morts », un manuel pratique « piétons et cyclistes dans l'espace public » à destination des auto-écoles qui a été transmis aux communes et aux délégataires de la MEL pour une diffusion auprès des chauffeurs Ilevia, Ileo, Esterra, Deverra notamment, ainsi qu'à la Fédération National des Transporteurs Routiers pour diffusion auprès de leurs adhérents.

2.4.2 Insécurité dans les transports en commun

Synthèse :

Les contributions suivantes ont été recueillies sur ce thème.

@47 L'ambiance du métro au-delà de 19h est ressentie comme anxiogène en particulier par les femmes seules qui, de ce fait, privilégient la voiture.

@48 Dans l'attente des améliorations envisagées par la MEL, l'accent doit être mis sur le renforcement de la sécurité et de la sûreté, la lutte contre le sexisme et le harcèlement dans les transports, points déjà évoqués par de nombreuses personnes dans cette enquête.

@67 Les enfants qui habitent Lezennes et qui entrent en 6^{ème} à Triolo doivent prendre le bus puis le métro, ce qui est beaucoup pour des enfants de cet âge. Est-il prévu que les lignes de bus permettent un accès direct aux établissements scolaires (collège principalement) ?

@80, @115, @117 Il manque de stationnements sécurisés pour les vélos. Je prends le métro à Triolo ou à Fives mais je ne peux m'y rendre à vélo car il est impossible d'y laisser un vélo sans se le faire voler. De même, il n'y a pas assez de places pour s'y garer en voiture et cela n'offre pas la sécurité pour s'y déplacer à toute heure (Triolo). Il n'y a pas non plus assez de parkings dans la rue. Pourquoi payer pour voir sa voiture fracturée quelques minutes plus tard (cf. quartier de la Porte de Valenciennes)

Propositions :

Le pétitionnaire est invité à donner son avis sur les propositions suivantes qui ont été faites par les contributeurs.

@8 Sécuriser les gares.

@47 Créer une présence humaine dans les transports en commun au-delà de 19h (alors qu'elle est parfois surabondante en journée !).

@106 La pétition « Lettre ouverte pour une pratique sûre du vélo sur Lille et sa métropole », qui a recueilli 5968 signatures, cite notamment les agressions dont sont victimes les cyclistes chaque jour, et demande des parcours cyclables dédiés et protégés, et la prise de mesures claires contre les incivilités :

- Verbaliser systématiquement les automobilistes qui stationnent sur nos voies et faire en sorte que les polices, municipales comme nationales, montrent l'exemple, contrairement à ce que nous constatons régulièrement.
- Interdire aux « chauffards récidivistes » de prendre leurs véhicules : le retrait définitif du permis est une mesure qu'il faudrait envisager pour commencer à être pris au sérieux.
- Sécuriser les axes où les rodéos et courses sont récurrents car c'est principalement dans ces lieux que nous sommes fréquemment harcelés.
- Renforcer la signalétique, la formation et l'information des usagers de la route pour une prise de conscience rapide.

@117 Développer des Park + Ride comme dans les pays voisins, pour que les gens puissent se garer et ensuite prendre le métro.

@138 Il est proposé de faire évoluer la gratuité des transports en commun, dont une des conséquences serait une amélioration de la sécurité (plus on est nombreux plus on se sent en sécurité).

@177 Mettre des ralentisseurs dans la Rue du Long pot à FIVES car les rodéos urbains (motos) sont légion dès que les beaux jours arrivent et apportent leur lot de dangers et de nuisances sonores.

[Le Plan De Mobilité de la MEL est un document de définition de stratégies et de planification, portant sur l'ensemble de son ressort territorial, et décliné en orientations et actions à mettre en œuvre à cette échelle suite à son approbation et à horizon 2035,](#)

[Les observations et points de vue, contributions, ou propositions reprises ci-dessus, sont de nature trop spécifique ou trop localisée pour pouvoir être appréhendées dans le champ d'un Plan De Mobilité, et relèvent de la mise en œuvre de projets particuliers d'évolution de voirie](#)

et d'aménagement d'espaces publics, ou de mesures de police et de police de circulation et de stationnement.

Des réponses apportées par la MEL dans ce mémoire à certaines questions posées pourraient toutefois apporter des éclairages en lien avec certains points de vue ou propositions évoquées.

Questions :

En outre, le pétitionnaire est invité à répondre aux questions suivantes.

@47, @48 L'action 23 « Améliorer la sécurité sur le réseau pour permettre à chacun et chacune de se déplacer en toute tranquillité et pour contribuer à son attractivité » apparaît rassurante avec les moyens humains (présence dissuasive contre les incivilités...) et techniques (vidéosurveillance...) déjà mis en place. Comment le pétitionnaire explique-t-il que toutes ces mesures n'empêchent pas le sentiment d'insécurité ?

La MEL estime que la sécurité des usagers sur le réseau de transport public, est une priorité et met en œuvre l'action 23 du projet de Plan de Mobilité. La MEL espère que la mise en place de ces mesures, permettra de limiter ce sentiment d'insécurité.

@67 L'action 17 « Augmenter le nombre de lignes de bus à haut niveau de service renforcé » cite notamment l'étude et la mise en œuvre d'une liaison en bus à haut niveau de service entre Lille et Villeneuve-d'Ascq où se trouve le collège Le Triolo, en desservant la ville de Lézennes et des secteurs urbains à forts potentiels de déplacement. Quel est l'avancement de cette étude ? Cette ligne desservira-t-elle le collège Le Triolo ?

Le planning des projets de transport est conditionné par les temps d'études et de travaux et également par l'obtention de l'ensemble des autorisations réglementaires (délai incompressible). Cette phase d'études techniques, environnementales et socio-économiques est calée entre 2023 et 2025. En parallèle, sera engagée la phase d'enquête publique (2024-2025). Ensuite, suivra l'étape de déclaration d'utilité publique entre 2025 et 2026, avant la période de travaux prévus à partir de fin 2025. Les essais et mises en service sont estimés à compter de 2028.

Un arrêt Triolo en intermodalité avec la ligne 1 du métro, est actuellement prévu.

Le bilan de la concertation publique est disponible ici : [Bilan de la concertation préalable SDIT.pdf](#)

2.5 Covoiturage, autopartage et parking relais

2.5.1 Observations générales liées au covoiturage et à l'auto-partage

Le MO est invité à donner son avis sur les propositions suivantes :

Co-voiturage

–proposition de développer des zones de covoiturage en positionnement stratégique : positionnées sur les grands axes vers Lille.

La MEL déploie des aires de covoiturage avec pour logique une proximité avec les grands axes de circulation. Ces éléments sont rappelés dans l'action 5 du projet de Plan de Mobilité. Actuellement, 22 aires de covoiturage ont été aménagées et recensées sur le territoire

métropolitain. Une cartographie des aires aménagées est présentée dans la fiche action associée.

–Proposition de développer des zones de covoiturage sur certaines communes non dotées (exemple de Fretin)

Des discussions sont engagées depuis plusieurs années en vue d'aménager une aire sur la commune de Fretin.

-incitation au co-voiturage par des campagnes de promotion

Des réflexions sont en cours quant à la mise en place de campagne d'incitation au covoiturage, notamment au regard du Fonds Vert mis en place par le Gouvernement. Cependant, les impacts sont encore à étudier. Par ailleurs, le projet Ecobonus mobilité initié depuis début avril 2023, prévoit d'indemniser les trajets évités par les automobilistes sur certains axe structurants (à commencer par l'A1 et l'A23) en valorisant la pratique du covoiturage.

-des zones de covoiturage situé en dehors de l'agglomération et donc très peu utilisée (exemple Wervicq sud)

La localisation des aires de covoiturage s'avère plus pertinente en entrée d'agglomération. L'objectif étant que les usagers abandonnent leur véhicule avant de charger le trafic sur les axes autoroutiers desservant la MEL. Des enquêtes sont cependant réalisées chaque année pour estimer l'usage des aires et faire évoluer l'offre.

Autopartage

–demande développement des zones d'auto partage dans certaines communes (exemple Wasquehal)

–Des contributeurs signalent la nécessité de développer les zones d'auto -partage

CITIZ et soulèvent la problématique posée par l'introduction d'un nouvel opérateur situé à l'étranger et jugé déconnecté des réalités du terrain et à but uniquement lucratif : la start-up : Get -Around.

Dans ce cadre ils demandent que le positionnement de CITIZ (société coopérative d'intérêt collectif) soit conforté en tant que solution locale performante et non totalement à objectif lucratif.

-le porteur du projet est invité à exprimer son point de vue sur cette problématique ainsi qu'au contenu (plus détaillé afférent à ce thème) de la proposition exprimée par la contribution N °222 du 03/04/2023

–d'autre part : sur la proposition émanant du groupement « osons l'alternative citoyenne » de Saint-André demandant d'intégrer obligatoirement l'auto partage dans toute programmation d'urbanisme supérieur à 50 logements.

-De même le groupe « Quesnoy pour tous » (contribution N234 du 03/04/2023) : proposition de développer l'autopartage en zone de moindre densité.

- proposition également d'inciter des garagistes de la MEL à participer aux actions de facilitation de l'autopartage

La MEL apporte une réponse unique aux questions / contributions ci-dessus.

L'autorisation d'exploitation des services d'autopartage fait l'objet d'une demande de labellisation dont les modalités ont été fixées par délibération. Étant donné l'existence de places dédiées à l'autopartage aménagées par la MEL et la compétence de la MEL en matière d'autopartage, la MEL se doit de répondre par la mise en place d'un système de « labellisation » des opérateurs.

A ce jour, les opérateurs présents sur le territoire métropolitain sont dans une optique d'accroissement de leur activité, notamment pour desservir de nouvelles communes.

Plus largement, le projet de Plan De Mobilité propose (notamment dans son action n°3) de donner une impulsion ambitieuse et volontariste au développement de l'autopartage à travers la mise en œuvre de la stratégie adoptée par la Métropole Européenne de Lille. Celle-ci permet dorénavant de poser un cadre, des règles et des engagements réciproques pour l'ensemble des acteurs concernés, Métropole Européenne de Lille, communes et opérateurs d'autopartage afin de développer et promouvoir le service.

Ce cadre basé sur des règles communes et partagées entre les communes partenaires, la Métropole Européenne de Lille et les opérateurs d'autopartage repose en particulier sur la mise en œuvre de 2 grandes procédures :

- une procédure de labellisation des opérateurs, qui permet d'attribuer un label aux opérateurs pour 48 mois sous conditions de flottes répondant à certains critères en particulier en matière d'émissions de CO² et permettant notamment de bénéficier de l'accès aux stations MEL Autolibre Service ou à d'autres places réservées, ...
L'application de cette mesure permet de se mettre en conformité avec la réglementation actuelle en particulier avec certaines dispositions du Code de la route qui autorisent les seuls véhicules labellisés à disposer de places de stationnement dédiées.
- une procédure d'aménagement et de suivi des stations autopartage dédiées MEL AUTOLIBRE SERVICE.

Sur la base de ce cadre facilitant pour déployer l'offre, la Métropole Européenne de Lille mettra en œuvre des actions pour développer l'usage :

- Informer/sensibiliser de manière très large les personnels des communes, les salariés, les habitants pour les amener à s'engager dans une démarche autopartage ;
- proposer et intensifier la mutualisation des véhicules des communes, des entreprises, voire des particuliers ;
- proposer dans le cadre de la future concession de service électromobilité des solutions de recharge pour faciliter l'usage de véhicules électriques en autopartage via l'équipement de bornes de recharge sur des emplacements réservés et/ou à proximité ;
- inciter l'intégration de services d'autopartage dans le cadre des nouveaux programmes immobiliers (habitat / tertiaire) ;
- lancer un Appel à projet autopartage (AMI) pour accompagner ou faire émerger d'autres services et en particulier hors secteurs denses ;

- réfléchir à la création d'offres d'abonnement multimodes intégrant l'offre d'autopartage (bouquet transports collectifs + autopartage) et intégrer à terme l'ensemble des dispositifs d'autopartage au sein du futur MaaS métropolitain.

En vue d'étendre l'offre de service, la Métropole Européenne de Lille mettra en œuvre des actions pour faciliter l'aménagement des futures stations d'autopartage :

- réfléchir à des modalités de cofinancement des opérateurs à l'aménagement de stations sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole Européenne de Lille [ex: financement de la matérialisation des emplacements,...] ;
- inciter les communes à proposer l'aménagement de nouvelles stations et ou de proposer des places de stationnement dédiées ;
- autoriser l'aménagement de stations privatives financées par les opérateurs ;
- proposer un schéma directeur d'aménagement de places/stations autopartage.

2.5.2 Observations concernant le thème parking relais

Le MO est invité à donner son avis sur les propositions suivantes

–proposition de création de parkings gratuits à créer en périphérie et en liaison 24 heures sur 24 avec les transports en commun (voir l'exemple d'Amsterdam).

–des P+R pas assez nombreux aux entrées de Lille et souvent complets dès les premières heures de la matinée.

Le Schéma métropolitain de développement des pôles d'échanges multimodaux (Action 21) inscrit au projet de Plan de Mobilité, définit les sites à développer et à renforcer. Au vu des niveaux d'occupation (parfois faibles, parfois saturés) et de la localisation des sites, plutôt que de créer de nouveaux parcs-relais, il est proposé d'optimiser et promouvoir l'offre existante en parc relais, et de la renforcer lorsque cela s'avère nécessaire.

L'intérêt de créer de nouveaux parcs relais doit aussi être vu à l'échelle régionale, pour capter les automobilistes le plus en amont possible des zones de congestion routière, en s'appuyant notamment sur le réseau ferré.

–Proposition de créer un grand parking relais proche de l'aéroport de Lille Lesquin desservie par la navette à destination du centre-ville et des gares.

Le Schéma métropolitain de développement des pôles d'échanges multimodaux (Action 21) inscrit au projet de Plan de Mobilité, définit les sites à développer et à renforcer. Au vu des niveaux d'occupation (parfois faibles, parfois saturés) et de la localisation des sites, plutôt que de créer de nouveaux parcs-relais, il est proposé d'optimiser et promouvoir l'offre existante en parc relais, et de la renforcer lorsque cela s'avère nécessaire.

L'intérêt de créer de nouveaux parcs relais doit aussi être vu à l'échelle régionale, pour capter les automobilistes le plus en amont possible des zones de congestion routière, en s'appuyant notamment sur le réseau ferré. À cet égard, l'aménagement d'un parc relai au niveau de l'aéroport de Lesquin apparaît trop en aval des zones de congestion, et sans lien avec un mode transport urbain suffisamment efficace et fréquent.

Concernant la gestion des parcs relais, à la fois en terme de gratuité et d'ouverture, il est proposé « *d'améliorer les modalités de fonctionnement et d'usage des P+R* », notamment en envisageant un contrôlé d'accès en entrée. Une telle mesure pourrait permettre d'envisager un accès 24h/24 aux parcs relais, et des évolutions tarifaires. Pour rappel,

concernant les P+R à Amsterdam pris en exemple, s'ils sont en effet pour la plus grande partie ouverts 24h/24, ils ne sont pas gratuits, au vu des dépenses d'investissement et de fonctionnement supplémentaires qu'ils représentent pour la collectivité (<https://www.amsterdam.nl/en/parking/park-ride/>).

2.6 Extension de la ligne de métro ou de tramway

Contributions (34) : 9, 35, 48, 52 (doublon de 48), 53 (doublon de 48), 56, 62, 63, 64, 67 (traité avec l'insécurité), 73, 81, 87, 94, 96 (doublon de 94), 97, 103, 104, 113, 129, 141, 142, 155, 157, 167, 172, 175, 205, 208, 216, 217, 229, 230, 232

Synthèse :

Les contributions suivantes ont été recueillies sur ce thème.

@9 Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) délibéré par la MEL en juin 2019 vise le renforcement du maillage des lignes de métro, tramway, trains, et BHNS. Il projette 2 nouvelles lignes de tramway, 2 lignes de BHNS, et le prolongement à terme de la ligne de métro n°1 vers le pôle d'excellence Eurasanté au sud de Lille. Cette extension du métro n'est pas plus documentée dans le PDM. On s'interroge donc sur l'avancement de ce projet.

@35 Des personnes prendraient le métro plutôt que la voiture pour aller de Lys-Lez-Lannoy à Villeneuve-d'Ascq au travail car le trajet en bus prend trop de temps.

@48 Les nouvelles lignes de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) délaissent l'aire métropolitaine et le versant belge de la MEL. Le futur tramway axe Nord – Sud sera cantonné entre Wambrechies et Wattignies, alors les nouveaux besoins militent pour sa prolongation vers Comines, et vers Seclin qui vient d'être exclu du tracé. Le TER à Seclin, déjà saturé, ne peut se substituer à la fréquence offerte par un tramway.

@56, @129 Une Eurométropole de 2 millions d'habitants avec seulement 2 lignes de métro suscite des interrogations quant à la prise de décisions et la nécessité d'améliorer les infrastructures de transport en commun. Des doutes apparaissent sur le ratio coût / efficacité des projets d'extension des lignes de métro et de tramway, et on s'étonne de l'affectation du budget disponible à la prolongation du tramway plutôt qu'à celle du métro, considérant que les frais d'exploitation du métro automatique sont moins élevés que ceux du tramway.

@62, E63, @103, @104, @167, @217, @232 Le tramway est accusé d'avoir un modèle économique dépassé, de générer des bouchons à chaque croisement, (cf. Valenciennes aux heures de pointe), de dégrader l'immobilier comme à Anzin le long du tracé, de ne pas être silencieux, de libérer de fines particules dans l'air. Expression d'un rejet du tramway, qu'on dit contesté par une majorité d'habitants aux abords des tracés, qu'il faudrait consulter le cas échéant. Notamment, les habitants de SAINT-ANDRE critiquent le tracé du projet de tramway passant rue Carnot avec impacts sur les immeubles et le stationnement, sans compter l'installation d'un centre de maintenance. SAINT-ANDRE, une des plus petites villes de la MEL, est déjà traversée par de nombreux moyens de transports (TGV, TER, 2 routes vers LILLE centre, la Deûle). Dans ce contexte, Lille ne veut pas de tramway dans son centre alors que c'est la destination principale des habitants de la MEL, La Madeleine ne veut pas être transit, Ainsi tous les tracés sur tramway n'ont pas été étudiés. S'inspirer de l'époque du tramway Mongy et de ses tracés aurait été pertinent. Toutefois, un contributeur précise que le tramway est économe d'espace en raison de son guidage sur rails, avantage

exploité notamment à Saint-Etienne Marseille, Lisbonne et Amsterdam. Jadis, le tramway de la ligne H HAUBOURDIN-LOOS-LILLE empruntait dans les deux sens la rue d'Isly à LILLE.

@64, @104, @141, @172 On regrette le rabattement systématique du tramway sur le métro, comme c'est le cas de la future ligne de tramway Haubourdin / Loos qui sera limitée à la Porte des Postes, alors que la liane 5 offre actuellement une desserte directe vers le centre de Lille. Le temps de parcours sera doublé en tramway avec correspondance, alors que de LOOS le trajet continu en bus dure 25 minutes pour rejoindre LILLE centre. Un usager doit pouvoir partir du centre vers les franges rurales sans changer de wagon.

@73 Un contributeur s'oppose à un terminus à l'ancienne halte ferroviaire pour le projet de tramway Lille-Wambrechies. Situer le terminus rue Obert, sur le site de l'ancien supermarché Carrefour, à proximité du centre-ville, serait plus pertinent selon lui.

@81, @104 Des contributeurs signalent que le tramway est toujours le premier impacté en cas de grèves. Il est fragile dans son exploitation. Le Bus resterait le bon choix.

@87, @104, @208, 217 Certains pensent qu'il faut développer les transports en commun (fréquence, zones desservies) en particulier le tramway et le métro, alors que pour d'autres, les nouvelles lignes ne doivent pas remplacer des services de bus qui fonctionnent très bien, comme la Liane 5, mais plutôt les compléter pour réduire les zones non desservies en transports collectifs comme dans les WEPPEES. Après plus de 2 ans de travaux terminés en 2020, il faut garder la liane 5 en BHNS à LOOS et à HAUBOURDIN, développer les transports dans les zones non ou mal desservies comme dans les Weppes ou le long de la LINO.

@97, 141, 157 Des communes (HEM, RONCHIN...) se disent oubliées des transports en commun, et les utiliser nécessite de prendre un autre moyen de transport, alors que les stationnements proches des stations de tramway ou de métro sont tous en zone bleue. Le tracé de la ligne de tramway prévue de HEM à NEUVILLE-EN-FERRAIN « oublie » le quartier Hem-Beaumont desservi seulement par un bus allant vers ROUBAIX. Rien n'est prévu de HEM vers VILLENEUVE-D'ASCQ ou LILLE, alors que c'est une destination plus usitée. Le transport collectif doit couvrir l'intégralité de la MEL, y compris les communes les plus rurales et pas uniquement les communes fortement urbanisées du centre de la MEL.

@97, 113 Plusieurs contributeurs s'étonnent que la métropole de LILLE ne dispose pas d'un « grand moyen de transport en commun » pour desservir son aéroport, ce qui est jugé prioritaire. Par ailleurs, quid d'une seconde gare TGV placée à l'aéroport, car la ligne actuelle passe vraiment à côté.

@141 Le réseau de transport collectif doit utiliser les potentiels existants comme par exemple, les voies ferrées désaffectées.

@216, @226 La concertation publique du 30 mars à LOOS revendiquait, pour la future ligne de tramway ouest, un terminus à HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN pour faire la jonction avec la RN41, et la possibilité de rejoindre facilement le centre de LILLE. La solution retenue ne le permet pas, avec ses terminus à « Le Parc » (à cause d'une ligne de chemin de fer à traverser entre HAUBOURDIN et HALLENNES) et « Place Tacq » (à cause du refus de LILLE de voir le tramway traverser la ville. Le choix du démarrage du tramway dans un quartier d'HAUBOURDIN (cul de sac) vers LILLE n'est pas judicieux car il ne profitera pas au désengorgement des communes des Weppes.

Propositions

Le pétitionnaire est invité à donner son avis sur les propositions suivantes qui ont été faites par les contributeurs.

@56, @97, @104, @217 Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) prévoit le prolongement de la ligne 1 de métro du CHR jusqu'à Eurasanté. Pourquoi ne pas la prolonger un peu au-delà d'Eurasanté vers la faculté de médecine et Les Oliveaux dans un premier temps, puis plus tard vers les Weppes ?

@97, @113 Prolonger jusque l'aéroport la ligne jaune (1) du métro, qui s'arrête actuellement à moins de 5 km de l'aéroport, à « 4 Cantons Stade Pierre Mauroy ». Cette extension pourrait être quasi extérieure, à un coût similaire à celui d'une ligne de tramway.

@62 Créer une ligne de métro sur un axe nord/sud, de COMINES à SECLIN en passant par l'aéroport de LESQUIN, pour diminuer les bouchons sur l'A1, les 4 cantons, l'entrée de Lille et pour remplacer le train supprimé de COMINES / LILLE.

@64, @232 Pour améliorer le service dans des zones non desservies par le métro, prolonger vers le centre de Lille le futur tramway de la liaison LILLE-LOOS-HAUBOURDIN-HALLENES-LEZ-HAUBOURDIN, en reprenant intégralement l'itinéraire actuel de la liane 5, en étudiant un passage via la rue d'Isly naguère parcourue par les tramways de la ligne H, et en consultant notamment les habitants de Haubourdin et de Loos sur l'itinéraire et les terminus à adopter. Un contributeur propose le tracé suivant vers les gares de Lille, en s'inspirant de l'itinéraire de son prédécesseur - Rue d'Isly, Place du Maréchal Leclerc, Rue Nationale - celui-ci ayant à l'époque un itinéraire alternatif via le Boulevard Vauban et le Boulevard de la Liberté, l'itinéraire retenu (National ou Vauban) permettant dans les deux cas une correspondance avec le métro Cormontaigne.

@104, @217 Sur le tracé prévu pour le futur tramway de la liaison LILLE-LOOS-HAUBOURDIN-HALLENES-LEZ-HAUBOURDIN, l'axe principal (rues Foch et Potié à LOOS, Sadi-Carnot et Vanderhaeghen à HAUBOURDIN) est trop étroit (moins large que la rue d'Isly qui a été reconnue inapte au tramway et refusé par LILLE), et les riverains des petites rues parallèles de LOOS et d'HAUBOURDIN devront subir toutes les circulations PL et voitures de transit. Le tramway devrait plutôt longer la nouvelle transversale LINO du CHR à EuraTechnologies en desservant LOOS, EMMERIN (avec un parking relais), Les Oliveaux, SEQUEDIN (avec une ouverture vers les WEPPEs par la création d'un parking relais à la place de l'ancienne prison) et LOMME. Le tramway n'est compatible qu'avec les boulevards et les avenues.

@94 Un contributeur, qui juge les tracés des projets de tramway et de BHNS coûteux pour peu de praticité, fait 9 propositions pour les améliorer.

Pour le BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq, il me paraît essentiel de desservir plus assidûment le quartier du Marais de Lomme. Le tracé actuel ne dessert que la limite de ce quartier qui est dense et sérieusement ignoré actuellement.

Proposition 1 : *envisager un second terminus à Sequedin, car actuellement, pour rejoindre Lille, les sequedinois n'ont pas d'autre choix que de passer par Saint-Philibert ou par CHU-Eurasanté, un trajet très chronophage. En addition à cela, faire passer cette ligne par Bois Blancs, Port de Lille ET Cormontaigne est inutile ; certes il est possible de créer des aménagements pour les bus sur cette ligne, mais à quoi bon si tout le monde prend le métro à la place. Pourquoi ne pas plutôt récupérer le trajet de la ligne 18 actuelle pour rendre cette ligne plus utile.*

Quant à la ligne de BHNS Marcq - Villeneuve d'Ascq, je remets en question l'utilité de desservir Lezennes (petite ville déjà desservie par le premier BHNS) et la ZI du Hellu

sachant que la route qu'emprunterait le BHNS n'existe pas et serait coûteuse alors qu'il est possible de traverser la zone industrielle en 8 à 10 minutes à pied. Le fait que cette ligne esquivé inexplicablement le hub de transport qu'est pont de bois est incompréhensible, d'autant plus que passer par pont de bois (par le trajet de la CO3 ou la L6) ne ferait perdre au bus qu'une à deux minutes.

Proposition 2 : *pourquoi ne pas choisir de faire passer cette ligne par l'Avenue René Coty ou le boulevard Mendès France à Mons-en-Barœul plutôt que de suivre la ligne 2 du métro entre Mairie de Mons et Fort de Mons ?*

Enfin, au sud-est de Marcq-en-Barœul, l'avenue du Château d'Eau et la rue de la Pilaterie entre autres sont difficiles d'accès pour les bus et donc très mal desservies.

Proposition 3 : *implanter un arrêt de bus juste avant le pont qui serait accessible via un escalier ou une rampe entre le pont du boulevard Clémenceau et l'Avenue du Château d'Eau.*

Concernant le Tramway. Je ne vois pas l'intérêt d'allonger la ligne T jusqu'à la gare de Tourcoing sachant qu'à l'heure actuelle, un bus toutes les deux à trois minutes relie Tourcoing Centre à la gare. Passer ce tronçon en tramway descendrait cette desserte à un passage toutes les 8 minutes sans raccourcir le temps de trajet.

Proposition 4 : *Quitte à l'allonger autant le faire en suivant la rue d'Havre et le boulevard de l'Égalité, afin de remplacer la CITT sur cette partie.*

La ligne de tramway Hem - Roubaix - Tourcoing est clairement la moins problématique. Le seul souci est le terminus à Schuman Hauts de France, car il est trop loin de la ville Neuville-en-Ferrain pour la desservir correctement et trop loin de la Promenade de Flandre pour que les clients du centre commercial rejoignent cette station lorsqu'ils ont toutes leurs courses à porter.

Proposition 5 : *Surtout que rejoindre la Promenade de Flandre avec le tramway ne représente pas tant de rails à poser en plus et donnerait un réel intérêt à ce terminus. Sans cela, autant terminer la ligne de tramway à Tourcoing Pont de Neuville.*

Enfin vient le plus gros problème de ce projet : Le tramway de Lille et sa couronne. La desserte du centre de Lille est ABSOLUMENT ESSENTIELLE. Cela permettrait non seulement de relier correctement les villes cibles de ce tramway à Lille même plutôt qu'au boulevard Périphérique, mais permettrait aussi de ne plus faire reposer la desserte du centre de Lille entièrement sur le bus (L1, L5, CITL, 14, 18).

Proposition 6 : *En faisant passer le tramway par le centre de Lille, son attrait est démultiplié, mais ferait aussi en sorte que la quasi-totalité de la desserte du centre se fasse en site propre, ce qui ferait de Lille une ville encore plus agréable et respirable, mais ferait aussi des quartiers du centre des quartiers ultra-propres. Par ailleurs, le boulevard Vauban et le boulevard de la liberté n'auraient aucune difficulté à accueillir le passage du tramway.*

Cet élément n'est absolument pas optionnel car avec le projet actuel, les lignes vers Wambrechies et Haubourdin n'ont aucune correspondance avec la ligne 1 du métro. Aussi, je doute que les usagers, rejoignent Wattignies en passant par le Pré Catelan, à la place cette ligne de tramway resterait dépendante du métro jusque Porte d'Arras notamment. Avec le projet actuel, le tronc commun des trois lignes, où passeraient un tramway toutes les deux à trois minutes, serait aussi la partie la moins utilisée du tramway. C'est du gâchis total.

De plus, passer par le centre permettrait de fusionner les lignes de Wambrechies et de Wattignies, la rendant plus pratique à utiliser et moins coûteuse à construire et exploiter.

Proposition 7 : *Quant à la ligne vers Haubourdin, elle pourrait terminer à Lille Flandres (ou Lille Europe) en passant par la Rue du Molinel ou par le Pont de Flandres (si la desserte du Grand Palais et de l'Hôtel de Région est si importante) et permettrait de garder à l'idée qu'à l'avenir, cette ligne pourrait être amenée à être allongée vers La Madeleine, Marcq-en-Barœul (à l'image de la L5) voire même jusque Bondues.*

Par rapport aux lignes lorsqu'elles quittent Lille, je n'ai rien à ajouter pour les tronçons Lille - Wambrechies et Lille - Haubourdin. En revanche je n'arrive pas à comprendre le tracé au niveau de Wattignies. Tout d'abord, petit aparté par rapport à Seclin, même si l'abandon de sa desserte est décevant, elle est compréhensible et ce n'est pas sur cela que je m'attarderai. Ce qui me frustre c'est qu'après l'abandon de Seclin, le tracé entre le centre commercial et la gare de Wattignies - Templemars soit conservé. Ce tracé ne fait passer le tramway que par les quartiers les moins denses de Wattignies. C'était acceptable lorsque Seclin faisait partie du projet, mais ça ne l'est plus. Avec ce tracé, Wattignies resterait dépendante de la L2, et donc, la ville n'est pas desservie par le Tramway.

Proposition 8 : *À la place, pourquoi ne pas offrir l'avenue Charles Guillaïn au tramway. Avec les voies de bus il serait aisément possible d'y faire passer le tramway et donnerait à Wattignies une véritable desserte. De plus, cela permettrait à l'avenir d'étendre le tramway vers le quartier du Marais de Wattignies.*

Pour finir, Roncq et Halluin sont exclus du projet, alors que leur population est significative.

Proposition 9 : *prolonger la ligne de tramway Hem - Roubaix - Tourcoing vers Halluin en empruntant le tracé de la L4 actuelle. Ou bien, au vu de la population concernée, il serait aussi possible de dédoubler la ligne 2 du métro à Tourcoing Centre afin de rejoindre Halluin par Roncq et Tourcoing Ouest.*

@97 Prévoir un axe de tramway passant par HEM, desservant l'Hôpital privé de VILLENEUVE-D'ASCQ, et reliant la station de métro 2 « Jean Jaurès » puis « Les prés Edgard Pisani ». Cette ligne pourrait longer la voie rapide.

@157 Ajouter des bus, ou mieux un métro ou un tramway qui couvre le Sud de LILLE, pour que RONCHIN soit une ville attractive.

@216 Un compromis vers les attentes exprimées pour la future ligne de tramway ouest serait de remplacer cette partie du réseau par un BHNS qui lèverait les 2 obstacles (impossibilité de terminus à HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN et au centre de LILLE), et qui pourrait aller plus loin dans les Weppes. En cas de problème technique ou de grève, les voies pourraient être ouverte à la circulation des vélos.

@217 Tous les bus actuels doivent être transformés rapidement en bus à hydrogène, moins émetteurs de CO².

@217 Transformer le terminus actuel de LOOS et d'HAUBOURDIN en RER métropolitain et transformer leurs gares en pôles multimodaux (ne pas doubler le temps de parcours avec un tramway à correspondances).

@229, @232 Prolonger l'axe Nord-Sud du projet de tramway vers COMINES et SECLIN. Notamment, avec un trafic croissant sur les routes via QUESNOY-SUR-DEULE, une offre

de transport régulière sur le trajet de l'ancienne ligne de train LILLE / COMINES (fermée depuis fin 2019) diminuerait notre impact sur l'environnement. Recréer une ligne de Tramway sur ce tracé permettrait : de remplacer le diesel par l'électricité, d'utiliser une voie existante en minimisant les coûts de réalisation, de multiplier les créneaux horaires disponibles et augmenterait le nombre de voyageurs pour désengorger les routes.

@230 Depuis l'abandon du projet de Tramway LILLE-LESQUIN, le Comité de quartier du Petit Ronchin souhaite qu'un tel projet devienne une priorité dans le but de supprimer le croisement entre les voies cyclables et les voies pour véhicules motorisés, avec pour avantages d'individualiser la voie cyclable, et de rendre le réseau de bus plus attractif avec des vitesses commerciales compétitives par rapport aux modes de transport individuels notamment aux heures de pointe.

Courrier 241 de Manuel CLIQUENNOIS (à RONCHIN) Construire une ligne de tramway sur l'axe LILLE (Porte de Douai), RONCHIN, FACHES-THUMESNIL, LESQUIN (aéroport)

Le Plan De Mobilité de la MEL est un document de définition de stratégies et de planification, portant sur l'ensemble de son ressort territorial, et décliné en orientations et actions à mettre en œuvre à cette échelle suite à son approbation et à horizon 2035,

Les observations et points de vue, contributions, ou propositions reprises ci-dessus, sont de nature trop spécifique ou trop localisée pour pouvoir être appréhendées dans le champ d'un Plan De Mobilité, et relèvent de la mise en œuvre de projets particuliers d'évolution des réseaux et offres de transport collectifs.

Des réponses apportées par la MEL dans ce mémoire à certaines questions posées pourraient toutefois apporter des éclairages en lien avec certains points de vue ou propositions évoquées.

Questions

En outre, le pétitionnaire est invité à répondre aux questions suivantes.

@9, @56 Le pétitionnaire peut-il préciser l'avancement du projet d'extension de la ligne de métro n°1 - étude de faisabilité, financement, planning de réalisation - et justifier le choix du terminus à Eurasanté versus les Weppes ?

La Métropole Européenne de Lille (MEL) s'est dotée d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), établissant sa feuille de route en matière d'infrastructures de transports collectifs structurants à l'horizon 2035.

Ce schéma, concerté en 2019, objet de la délibération n°19 C 0312, adoptée lors du conseil métropolitain du 28 juin 2019, prévoit notamment la création de nouvelles liaisons en transports collectifs structurants dont la création de nouvelles lignes de tramway et de BNHS, (Tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing, Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve-d'Ascq, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve-d'Ascq –Marcq-en-Barœul), le prolongement de la ligne 1 de métro vers Eurasanté.

Le choix d'un prolongement vers Eurasanté est issu d'un travail technique puis d'une validation issues d'un temps de concertation. Ce bilan et le processus d'adoption est disponible via le lien https://participation.lillemetropole.fr/processes/sdit/f/142/?component_id=142&locale=fr&participatory_process_slug=sdit

La visée opérationnelle inscrite dans le SDIT est à long terme, entre 10 et 15 ans, avec un horizon à 2035.

@35 Lys-Lez-Lannoy est à l'écart des lignes de métro / tramway actuelles et de leurs extensions prévues par le SDIT. Toutefois, l'action 18 (B) prévoit une ligne express en bus ou en car reliant Villeneuve-d'Ascq / Hem / Leers / Wattlelos via notamment la M700 qui longe Lys-Les-Lannoy. La ligne express reliant Villeneuve-d'Ascq / Hem / Leers / Wattlelos aura-t-elle un arrêt à Lys-Les-Lannoy ?

Une ligne express renforcée est effectivement prévue entre Villeneuve d'Ascq et Wattlelos. À ce stade des réflexions, l'avancée des études ne permet pas à date, de préciser le nombre et la localisation des arrêts.

@48 Pourquoi le tramway ne sera-t-il pas prolongé jusque Seclin alors que cela figurait au SDIT ? Dans le SDIT, on note vers Comines une liaison ferroviaire en cours d'étude et vers Seclin une liaison TER à conforter. Cela suffira-t-il à absorber le flux de voyageurs (nombre / fréquence) ?

La MEL a organisé une concertation préalable du 21 février au 5 avril 2022 sur les projets de tramways et de BNHS, en particulier sur le tramway du pôle métropolitain lillois et de sa couronne. Pour les projets de tramway, la concertation préalable s'est tenue sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui a missionné deux garants pour cette concertation.

A l'issue de la concertation, les garants ont émis la demande de précision suivante dans la conclusion de leur bilan : « Il est demandé à la MEL de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies ». Le bilan de la concertation établi par la MEL a été approuvé par délibération du Conseil métropolitain du 24 juin 2022. Dans celui-ci il a été décidé de mener des études complémentaires afin de répondre aux recommandations des garants. Sur ce secteur, il a été décidé « d'approfondir les études d'opportunité d'un tramway sur le tronçon Wattignies Seclin au regard de la desserte TER ».

Les conclusions de cette étude complémentaire présentées en novembre 2022, ont conclu défavorablement au prolongement du tramway vers Seclin en raison de plusieurs facteurs :

- La liaison TER est la réponse la plus efficace en temps de parcours pour relier Seclin au centre de la métropole et au pôle des gares,
- Le prolongement de l'infrastructure jusqu'à Seclin (+ 5 km) représenterait un coût d'investissement supplémentaire, d'environ 125 millions d'euros HT et un coût d'exploitation additionnel de la ligne d'environ 4,35 millions d'euros HT/an, conséquents au regard de la fréquentation supplémentaire sur le secteur considéré, attendue à 4 400 voyages/jour (+ 8%) de la ligne.

Le Conseil métropolitain en date du 16 décembre 2022 a validé les tracés et orientations des 4 projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS.

Le TER restera le moyen le plus rapide pour une liaison entre le pôle des gares à Lille et Seclin. En effet, il est actuellement de 11 minutes en TER entre la gare de Seclin et Lille Flandres, contre au moins le double de temps en voiture via l'autoroute A1 ou 29 minutes si le tramway avait été prolongé jusque Seclin. L'offre ferroviaire entre Seclin et la gare Lille Flandres est actuellement de 4 trains à l'heure de pointe. Le projet de Service Express Métropolitain (SEM) viendra doubler la fréquence sur la ligne permettant ainsi de passer à environ 7/8 minutes d'intervalle en heure de pointe (8 trains par heure et par sens soit 16 trains par heure).

@62 Pourquoi le tramway a-t-il été retenu sur l'axe Wambrechies / Wattignies, sans aller jusque Seclin ni Comines, alors qu'il est jugé moins efficace que le métro, et qu'il manque une desserte de l'aéroport de Lesquin par un grand transport collectif ?

E63 Le pétitionnaire a-t-il bien mesuré l'accueil des habitants riverains de ses projets de tramway et de métro ?

La MEL répondra par une réponse unique, les deux questions ci-dessus.

Via la page <https://participation.lillemetropole.fr/processes/sdit/>, la MEL met à disposition du grand public le document intitulé « Présentation du projet de SDIT de la MEL » au sein duquel des informations ayant servi à l'élaboration du SDIT, sont disponibles. Les liaisons ont été qualifiées selon une analyse multicritères intégrant :

- la réponse aux dynamiques territoriales,
- l'intérêt et l'efficacité de la liaison en transport collectif au sein du réseau de transports collectifs,
- les densités desservies,
- des premiers éléments de faisabilité et notamment l'insertion urbaine et dans l'espace public, en lien avec les politiques locales de stationnement, l'acceptabilité d'implanter des voies réservées aux transports collectifs.

Le choix du mode de transport, a alors été déterminé en fonction des besoins et objectifs inhérents à chacun des tracés retenus. Dans ce document, figure une comparaison entre les coûts d'investissements et de fonctionnement d'un tramway et d'un métro, et une comparaison du nombre de voyageurs attendus par jour et par km pour que le projet soit viable. Ces informations ont permis d'expliquer les raisons pour lesquelles le mode « tramway » a été préféré au mode « métro ».

La desserte de l'aéroport de Lesquin « par un grand transport collectif » comme exprimé au sein de la question, a été écartée compte tenu du coût élevé d'investissement pour aller desservir cet équipement et surtout pour le faible impact en matière de fréquentation, le temps de parcours entre Lille et Lesquin apparaissant élevé et non concurrentiel avec la navette directe qui existe entre Lille et Lesquin (20 min de trajet) et de la ligne de bus urbaine qui permet de rejoindre la station de métro 4 cantons.

La desserte de l'aéroport de Lille-Lesquin, par un transport collectif en site propre, est réinterrogée dans le cadre des études en cours, sur le Service Express Métropolitain de l'étoile ferroviaire lilloise.

@64 Le pétitionnaire peut-il rappeler les arguments en faveur d'une extension de tramway depuis la Porte des Postes vers Haubourdin, plutôt qu'une remise en cause de la Liane 5 pour rallier le centre de Lille ?

Le choix d'un tramway est lié aux projections de trafic voyageurs effectuées à ce stade des études techniques. Le mode « tramway » plus capacitaire, répond mieux aux besoins de massification de ce secteur.

@73 Un terminus proche du centre-ville ferait perdre la desserte de 2 arrêts (Peupliers et gare TER Wambrechies). Le terminus proposé rue Obert est proche de l'arrêt prévu avenue Foch. Quelle est la position du pétitionnaire au sujet de cette proposition ?

Le Conseil métropolitain en date du 24 juin 2022, a approuvé la délibération 22-C-0166 qui tire le bilan du maître d'ouvrage relatif à la concertation préalable du projet de tramway du

pôle métropolitain de Lille et sa couronne. Le maître d'ouvrage y confirme la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne. Sur le secteur Nord Wambrechies - Marquette-lez-Lille - Saint-André-Lez-Lille, le maître d'ouvrage prend en compte dans les réflexions pour la poursuite des études le tracé de référence jusqu'à Foch et la localisation du terminus à l'ancienne halte ferroviaire de Wambrechies en empruntant l'avenue Foch.

Cette décision est issue du bilan de la concertation préalable de 2022 accessible via le lien suivant :

https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2022-06/Bilan_de_la_concertation_pr%C3%A9alable_SDIT.pdf

@81 Les actions du chapitre 2 « Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire » ne traitent pas des mesures prévues en cas de mouvement social. Que prévoit le pétitionnaire pour faire face à la dégradation du niveau de service des transports collectifs en cas de mouvement social (service minimal, information des voyageurs...) ?

La MEL fait le choix de concéder l'exploitation du service public de transport à un opérateur dans le cadre d'un contrat de service public pour la période 2018/2025. La MEL concède ces questions au concessionnaire. La réponse à apporter par le concessionnaire en cas de mouvement social, sera calibrée en fonction de la nature et de l'ampleur de ce dernier.

@103 Comment le pétitionnaire justifie-t-il son tracé de tramway à SAINT-ANDRE, qui provoque la critique de l'association des habitants concernés, face aux 2 tracés alternatifs qu'ils avaient proposés ? Comment le pétitionnaire compte-t-il éviter, réduire, compenser les atteintes au cadre de vie des habitants concernés.

Le Conseil métropolitain en date du 24 juin 2022, a approuvé la délibération 22-C-0166 qui tire le bilan du maître d'ouvrage relatif à la concertation préalable du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne. Le maître d'ouvrage y confirme la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne. Dans la poursuite des études sur le secteur Nord Wambrechies - Marquette-lez-Lille - Saint-André-Lez-Lille, le maître d'ouvrage a retenu le tracé de référence jusqu'à Foch, via un franchissement de la Deûle par Pont Royal et l'ajout d'une station pour desservir le quartier Canon d'Or de Lambersart.

Cette décision est issue du bilan de la concertation préalable de 2022 accessible via le lien suivant :

https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2022-06/Bilan_de_la_concertation_pr%C3%A9alable_SDIT.pdf

Concernant les impacts de la mise en œuvre d'un tel projet et les mesures d'évitement, de réduction, de compensation à déployer, ils seront approfondis dans le cadre des études de conception détaillées à partir de 2024. Les enquêtes publiques pour ces projets de tramway se tiendront à partir de 2025.

@97, @113 La desserte ferroviaire de l'aéroport étant encore à l'état de réflexion - cf. action n°21, Point E, PEM majeur à Lesquin ? - que prévoit concrètement le pétitionnaire pour une desserte de l'aéroport de Lesquin par un grand moyen de transport en commun ?

La desserte en transports en commun de l'aéroport de Lille-Lesquin, est assurée aujourd'hui :

- Par une navette directe toutes les heures par autocar au départ de Lille Flandres (tarif 10€ A/R, trajet en 20 minutes suivant les conditions de trafic) ;

- Par la Ligne de bus 68 Ilévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes).

Les pistes d'amélioration de la desserte de l'aéroport sont les suivantes, elles impliqueraient des maitrises d'ouvrage différentes :

- Le renforcement de la navette Lille – Lesquin « aéroport » opéré par le concessionnaire de l'aéroport,
- Une Liane Optimisée, Lille – Faches-Thumesnil / Lesquin, (maitrise d'ouvrage MEL)
- Le renfort de la desserte ferroviaire soit via la desserte Lille-Valenciennes qui supposerait de développer une liaison avec l'aéroport Lille-Lesquin ; soit par la desserte de l'aéroport de Lille-Lesquin dans le cadre du projet de SEM de l'étoile ferroviaire lilloise, sous réserve des validations à venir. (maitrise d'ouvrage à définir)

@172 Quels sont les objectifs de mise en service des lignes de Tramway et BHNS ? La fiche action 16 évoque 2030, pourquoi faut-il attendre si longtemps ?

Les projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS font parties des nouvelles liaisons inscrites au Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) à horizon 2035.

Le planning des projets de transport est conditionné par les temps d'études et de travaux et également par l'obtention de l'ensemble des autorisations réglementaires (délai incompressible).

Une concertation préalable s'est tenue sur les projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS au premier semestre 2022. Par les conseils métropolitains du 24 juin et 16 décembre 2022, la MEL a tiré le bilan de la concertation, confirmé la poursuite des projets et en a arrêté les tracés et orientations. En parallèle de la concertation préalable, la MEL a mené des études d'opportunité et de faisabilité sur ces quatre projets. La MEL engage désormais une nouvelle étape du projet par le lancement de la séquence de consultation des marchés de maîtrise d'œuvre pour l'ensemble des projets de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) à compter de l'été 2023.

La phase d'études techniques, environnementales et socio-économiques détaillées de maîtrise d'œuvre démarrera en 2024. En parallèle, sera engagée la phase d'enquêtes publiques à partir de 2025, permettant d'obtenir les déclarations d'utilité publique et autorisations environnementales nécessaires au démarrage des travaux à partir de fin 2025. Les essais et mises en service progressives sont estimés à compter de mi-2028 jusqu'à l'horizon 2035 du SDIT.

@205 Quand le doublement des rames de métro aura-t-il lieu pour remédier à leur saturation actuelle ?

Les engagements contractuels avaient fixé l'horizon 2024, sous réserve.

@217 Avez-vous étudié d'autres moyens de déplacements comme le tram-train ou le transport urbain par câbles ?

Un projet de réseau de tram-train était inscrit au PDU 2010-2020 de la MEL. Des raisons économiques, ont conduit l'exécutif métropolitain sous la Présidence de Martine Aubry, à reporter *sine die*, la réalisation d'un tel projet.

Chaque solution de transport dispose d'un domaine de pertinence établi en fonction de plusieurs critères dont celui de la capacité de transport de passagers. Le transport urbain

par câbles, fait partie de ce panel de solutions de transports utilisé par la MEL, au même titre que les solutions « métro », « tramway », « BHNS », « bus », etc.

@217 Pourriez-vous organiser un referendum local populaire permettant aux riverains et aux avoisinants d'un éventuel tramway d'exposer leur point de vue ?

Par délibération n° 19 C 0605 en date du 11 octobre 2019, le Conseil de la métropole a autorisé la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Celle-ci, dans une décision en date du 7 juillet 2021, a demandé l'organisation d'une concertation préalable pour chaque projet de nouvelles lignes de tramway. La concertation préalable a pour objet de donner accès, à l'ensemble des personnes concernées, à une information transparente sur le projet, à informer le public et les acteurs concernés et des aménagements prévus, à recueillir d'éventuelles observations ou demandes permettant d'enrichir l'élaboration du projet

La concertation préalable sur les projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS s'est tenue au premier semestre 2022.

Par délibérations n° 22-C-0166, n° 22-C-0167, n° 22-C-0168 et n° 22-C-0169 en date du 24 juin 2022 et par délibérations n° 22-C-0398 et n° 22-C-0399 en date du 16 décembre 2022, le Conseil de la métropole a tiré le bilan de la concertation préalable et a confirmé la poursuite des projets de nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en tenant compte des orientations et engagements présentés dans le bilan et dans les délibérations.

Une phase de concertation continue est désormais en cours sur ces projets jusqu'aux futures enquêtes publiques, il est ainsi possible d'émettre questions et avis sur la plateforme de participation de la MEL : https://participation.lillemetropole.fr/processes_groups/13

2.7 Piéton et signalétique

Synthèse :

Les contributeurs expriment globalement un besoin de mobilité douce via les déplacements par la marche ainsi qu'un besoin de sécurisation de ces derniers.

–Demande de création de passerelles pour permettre les passages en sécurité de certains carrefours ou route nationale (exemple nationale 41 dans les Weppes) ou la traversée du périphérique lillois.)

–Certains Contributeurs proposent des aménagements spécifiques à des communes ou des liaisons intercommunales de la MEL.

–De même l'état de certains trottoirs est déploré notamment en ce qui concerne les conséquences pour les PMR.

–Il conviendrait de faire respecter les horaires de collecte et le positionnement des poubelles sur les trottoirs afin de permettre la circulation des piétons.

Le MO est invité à donner son avis sur les propositions suivantes :

Propositions :

–Des contributeurs proposent d'aménager en chemin piétonnier : les venelles et « voyettes » existantes dans de nombreuses communes de la MEL (exemple de Ronchin) et de prévoir leur signalétique pour inciter à leur fréquentation.

La MEL aménage les cheminements piétonniers qui relèvent de son patrimoine métropolitain et le classement de venelles, voyettes et autres ruelles dans le patrimoine métropolitain dépend de critères particuliers comme l'accès direct au réseau de transports collectifs. Pour intégrer leur réseau piéton dans le patrimoine métropolitain, afin que la MEL en assure la gestion, les communes doivent solliciter le Vice-Président en charge de l'Espace Public et de la Voirie. Par ailleurs, un schéma de déploiement d'une signalétique piétonne prévu à horizon 2026, prend en compte le réseau piétonnier existant et les cartes des temps piétons réalisées par la MEL utilisent pour partie les données fournies par les communes et intègrent notamment les voyettes existantes. Le déploiement des panneaux de signalisation piétonne est envisagé dans un premier temps à proximité des lieux de transports en commun et est conçu de manière à favoriser l'intermodalité. Des totems cartographiques référençant l'ensemble des cheminements piétons dans un rayon de 15 minutes à pied seront installés dans les centralités des communes de moins de 5000 habitants soit 51 communes sur le territoire.

–proposition : Au même titre que les pistes cyclables, des itinéraires piétons sécurisés devraient desservir et être connectés avec toutes les zones scolaires ou sportives.

La MEL construit une démarche visant à conforter les cheminements piétons existants pour desservir des pôles générateurs communaux tels que les établissements scolaires. La création de continuités piétonnes, nécessite parfois de trouver du foncier disponible pour réaliser ce type de projet. Il convient alors pour les communes d'utiliser les outils réglementaires en matière d'urbanisme, comme les Orientations d'Aménagement et de programmation (OAP) du Plan Local d'Urbanisme (PLU), qui permettent de préserver des fonctions de liaison vers les pôles générateurs de déplacements piétons et des perméabilités dans des projets urbains, d'habitat par exemple.

–de même Il est demandé à la MEL, au même titre que pour la circulation des cycles, que soit identifiés les « points durs » du réseau piétonnier.

Le 1^{er} Baromètre des villes marchables qui s'est déroulé en 2021 a permis d'identifier les priorités des piétons eux-mêmes : quelle que soit la taille des villes, la marche sera favorisée si des cheminements piétons sont aménagés de façon plus larges, bien entretenus, continus, sécurisés et désencombrés. Du rural à l'urbain, il s'agira pour la MEL de constituer un réseau complet d'itinéraires piétons et de réserver aux piétons les espaces qui leur sont dédiés. Ainsi les obstacles à la continuité de ce réseau, nécessitent d'être identifiés pour ensuite être dépassés dans la mesure du possible. À ce jour, la MEL dispose déjà d'un vaste réseau piétonnier composé de 7800 km de trottoirs auxquels s'ajoutent les cheminements piétons de son patrimoine.

La MEL souhaite améliorer la connaissance globale de l'usage piéton multipliant par exemple les comptages piétons et envisage de façon pragmatique de prioriser des lieux d'interventions en fonction de leur intensité d'usage (réel ou potentiel).

L'identification des « points durs » sur le réseau piétonnier s'apparente à la mise en place d'un Plan d'Aménagement de la Voirie et des espaces Publics (PAVE). Cet outil est une

compétence communale et sert avant tout à identifier les besoins en terme de mise en accessibilité des espaces publics qui peuvent être de forme et de nature diverses (obstacle permanent ou temporaire, défaut d'aménagement ...). Des points durs pour les déplacements à vélo, ont été identifiés au sein du schéma cyclable métropolitain. S'agissant pour nombre d'entre eux de points durs liés au franchissement d'infrastructures de transports (faisceaux ferroviaires, autoroutes, canaux), leur identification ainsi que les modalités de traitement, bénéficieront pour beaucoup aux déplacements piétons.

-Proposition d'interdire la circulation des véhicules motorisés en centre-ville à l'exception des riverains.

La mise en place de rues ou secteurs à vocation piétonne, relève d'une volonté des communes, qui détiennent le pouvoir de police de circulation et de stationnement, et qui à ce titre, sollicitent la MEL pour analyser les conditions de mise en œuvre et les aménagements nécessaires pour une appréhension aisée de l'espace public par les différents usagers.

La MEL accompagne les initiatives expérimentales et mène des études à destination des commerçants sur les conséquences de réductions de stationnement qu'engendrent de tels projets.

Et de fermer les rues desservant les écoles (déviations temporaires) aux heures d'entrée et sortie des scolaires

Le dispositif de rue scolaire permet d'obtenir une régulation de l'entrée et de la sortie d'une école, afin d'assurer la sécurité des piétons et d'éviter tout danger lié à la circulation automobile. Les rues scolaires peuvent être mises en place par les communes qui prennent un arrêté municipal et mettent en place une signalisation adaptée. La rue peut ainsi être fermée aux horaires d'entrée et de sortie des écoles, sous réserve de compatibilité avec le plan de circulation avec parfois un accès possible pour les riverains, selon les configurations. La MEL accompagne les communes par l'installation d'une barrière qui empêche physiquement la circulation des véhicules. La gestion et la maintenance de cette barrière reste de compétence communale.

–Enfin au même titre que pour les pistes cyclables de nombreux contributeurs indiquent des points géographiques particuliers à améliorer ou rénover au sein des diverses communes (réfection, élargissement).

Sur le site internet de la MEL existe un formulaire permettant de renseigner les chaussées, trottoirs et routes détériorés, permettant ainsi aux usagers d'informer les services métropolitains des travaux ponctuels à effectuer sur le territoire de leur commune.

Par ailleurs, il existe un logiciel informatique de liaison entre la MEL et les communes pour faire des signalements, dès lors qu'un défaut d'aménagement sur voirie est constaté (DIVA). Les communes remplissent un formulaire qui est ensuite transmis aux Unités Territoriales (services Voirie de proximité) de la MEL, qui gèrent les interventions et les travaux. Les interventions d'envergure plus large nécessitent une inscription au plan pluriannuel d'investissement qui fait l'objet d'une clause de revoyure à mi-mandat.

De plus, l'Association Droit au Vélo, dans le cadre de sa convention avec la MEL, fait remonter des problèmes ponctuels constatés par ses adhérents sur le réseau cyclable (tels que des trous en formation, la dégradation d'un revêtement, un besoin d'abaissé de bordure, marquages effacés ...). Ces remontées d'usagers sont également transmises aux Unités Territoriales via le logiciel informatique DIVA.

2.8 Transport ferroviaire ou son emprise

Questions :

@ 6 : Quelles actions seront menées pour une amélioration de la partie sud du réseau ferroviaire de la métropole qui est saturé et non fiable ?

L'autorité organisatrice en matière de transport ferroviaire est la région Hauts-de-France.

Dans l'action 15 du projet de Plan de Mobilité, la MEL vise l'optimisation des infrastructures de transport ferroviaire dans sa partie « Inciter à conforter la présence d'une offre TER performante et attractive » et confirme sa « d'accompagner le projet de Services Express Métropolitains (SEM) de l'étoile ferroviaire de Lille » qui vise à développer l'offre ferroviaire à l'échelle de la MEL.

La MEL soutient le projet de SEM prévu à échelle régionale. Dans l'action 15 du projet de Plan de Mobilité, il est précisé que la MEL « réaffirme son soutien à la Région Hauts-de-France dans sa volonté d'optimisation des infrastructures de transport ferroviaire et d'amélioration des conditions de transport des usagers ». Il est indiqué que la MEL « accompagne le projet de SEM de l'étoile ferroviaire de Lille dont l'objectif est de doubler les fréquences sur toutes les branches actives ».

@ 10 : Dans quel délai les travaux d'aménagement de la gare d'Armentières et de ses équipements annexes (accès, parkings, box vélos, ...) sont-ils envisagés ?

La programmation pluriannuelle d'investissement (PPI) pour la création de PEM établie pour une période de 2020 à 2025, n'intègre pas la gare d'Armentières. Une revoiture est prévue à horizon 2023, des arbitrages seront pris dans ce cadre. En fonction des avancées des études et des réflexions portées sur les pôles d'échanges multimodaux incluant une fonction P+R sur la métropole, des arbitrages seront établis pour déterminer les études et travaux à programmer et les lieux à considérer.

@ 24 : Lors des travaux sur le réseau ferroviaire, les bus sont en retard à cause des bouchons routiers, y-a-t-il une coordination entre les services de la MEL, d'autres gestionnaires de voirie et la SNCF ?

Les autorités organisatrices de mobilité, que sont la Région Hauts-de-France et la MEL, gèrent dans leur champ de compétence respectif la coordination de l'offre de mobilité. La SNCF est pour le moment l'opérateur de transport de la Région Hauts-de-France.

@ 24 : des changements d'horaires entre la SNCF et la Belgique, y-a-t-il une coordination entre ces 2 entités ?

L'Eurométropole Lille Kortrijk Tournai veille à développer les coopérations transfrontalières notamment celle entre les opérateurs chargés du ferroviaire (SNCF, SNCB, Trainline) et les opérateurs de transport urbain (ilevia, delijn, infotec). Des formules d'abonnements transfrontaliers sont d'ailleurs proposées.

@ 39 : Pourquoi a-t-on fermé la gare de Comines qui permettait de rallier Lille en 20 minutes ?

Le service sur la ligne Lille –Comines relevait de la Région Hauts-de-France, au titre de sa compétence ferroviaire. Cette ligne n'est plus exploitée en train depuis début décembre 2019 en raison de la vétusté de l'infrastructure (arrêt des circulations pour raisons de sécurité), la liaison est désormais assurée en autocars. La Région a, depuis l'arrêt de l'exploitation ferroviaire de la ligne, mis en place une ligne de bus assurant des services quotidiens entre Lille et Comines.

@ 41, @ 90, @ 98, @ 183 : Pourquoi a-t-on fermé la ligne Lille - Orchies alors que sans changement de moyen de transport, on desservait plusieurs autres communes (Cysoing, Orchies, ...) ?

L'exploitation ferroviaire de la ligne ferroviaire Ascq-Orchies, a été arrêtée fin mai 2015 pour raisons de sécurité.

@ 41 : Un projet de tram-train avait été envisagé pour remplacer cette ligne, quel est son stade d'avancement ?

La Région au titre de sa compétence d'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, et la MEL sont en discussion pour mener une étude sur la définition de l'offre de transport concernant une ligne de transport interurbaine par car, entre la MEL et la Communauté de Communes de Pévèle-Carembault (CCPC). La Région Hauts de France s'est déclarée favorable à assurer la maîtrise d'ouvrage d'une telle étude sur la base d'une offre de transport reprenant les caractéristiques d'une liaison rapide routière. La MEL et la CCPC pourraient y contribuer conjointement à hauteur de 50 %.

@ 87 : Pour améliorer la qualité des transports ferroviaires, est-il possible de développer un réseau de type RER ?

La MEL, la Région Hauts-de-France, l'État et la SNCF mènent actuellement des études de faisabilité pour déployer des Services Express Métropolitains (SEM) équivalents à des services de Réseau Express Régionaux (RER), sur l'étoile ferroviaire lilloise. À horizon 2040, le projet vise à doubler aux heures de pointe les fréquences sur toutes les branches ferroviaires actives de l'étoile ferroviaire lilloise desservant les territoires régionaux (Valenciennes, Douai, Lens, Hénin Beaumont, Béthune, Hazebrouck, Roubaix, Tourcoing, Tournai, Courtrai, ...), tout en intégrant une nouvelle infrastructure ferroviaire entre Lille et les territoires dits de l'ex bassin minier, sur laquelle circuleront également ce type de services. Ce projet s'inscrit dans un contexte national où « l'État souhaite s'engager, aux côtés de la SNCF, de l'Union européenne et des collectivités locales, pour réussir une « Nouvelle donne ferroviaire », de l'ordre de 100 milliards d'euros d'ici 2040 » selon le discours de la première ministre, Mme Borne, suite à la remise du rapport du COI, le 24 février dernier. Ce plan transport inclut la réalisation de RER métropolitains. L'objectif est de faire évoluer l'usage du train grâce à des trains plus nombreux circulant aux heures de pointe, plus fréquents et desservant les bassins de vie régionaux. La première phase des études de faisabilité de SEM de l'étoile ferroviaire lilloise, se concluant au mois de juin 2023, un arbitrage entre co-financeurs visera à valider le projet de transport qui sera étudié à l'occasion de la 2ème phase d'études de faisabilité (actuellement deux scénarios restent encore en lice). La ou les maîtrises d'ouvrage du projet seront également arbitrées au cours du 2ème semestre 2023.

@ 92 : Une voie ferrée Lille-Roubaix-Tourcoing-Armentières existe, ne peut-elle pas être développée pour assurer des liaisons plus rapides aux heures de pointe ?

Il est prévu dans le projet de SEM de l'étoile ferroviaire lilloise, de permettre une diamétralisation des missions voyageurs depuis / vers le Sud de la MEL et vers / depuis le Nord, elle concerne les axes d'Armentières / Hazebrouck d'une part et de Roubaix / Tourcoing / Kortrijk d'autre part.

@ 98 : Dans le cadre du projet de réhabilitation de l'emprise ferroviaire Ascq-Orchies, est-il possible de renoncer au bus qui subira les bouchons à Tressin et étudier un système ferroviaire plus adapté à un désenclavement des communes rurales ?

L'exploitation ferroviaire de la ligne ferroviaire Ascq-Orchies, a été arrêtée fin mai 2015 pour raisons de sécurité. Cette ligne appartient au Réseau Ferré National et n'a pas, à date, fait l'objet d'une procédure de fermeture administrative, procédure nécessaire à son utilisation pour un autre usage.

La Région au titre de sa compétence d'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, et la MEL sont en discussion pour mener une étude sur la définition de l'offre de transport concernant une ligne de transport interurbaine par car, entre la MEL et la Communauté de Communes de Pévèle-Carembault (CCPC). La Région Hauts de France s'est déclarée favorable à assurer la maîtrise d'ouvrage d'une telle étude sur la base d'une offre de transport reprenant les caractéristiques d'une liaison rapide routière. La MEL et la CCPC pourraient y contribuer conjointement à hauteur de 50 %.

@ 161 : Afin de favoriser les mobilités douces, est-il programmé une réhabilitation de la voie ferrée Lille-Commines en enlevant les rails pour y créer une piste cyclable ?

La ligne ferroviaire Lille – Commines n'a pas, à date, fait l'objet d'une procédure de fermeture administrative, procédure nécessaire à son utilisation pour un autre usage. Par ailleurs, en 2022, la MEL et la Région Hauts-de-France se sont entendues pour engager une étude visant à développer une offre de type bus express entre Commines et Lille. Le Conseil métropolitain a délibéré en ce sens en décembre 2022. L'idée est de développer une offre de transport public rapide entre la polarité de Commines et Lille, en complémentaire du réseau de transport public actuel et projeté (intégrant à terme les nouvelles lignes de tramway et de BHNS). Parallèlement à cette étude, sera questionnée l'évolution et la vocation de l'emprise de l'ancienne ligne ferroviaire.

@ 231 : Dans le cadre de l'étude de réhabilitation de la voie ferrée Ascq-Orchies, est-ce que toutes les possibilités des différents modes de transport ont été étudiées ?

Une étude sous maîtrise d'ouvrage de la Région Hauts-de-France avait identifié une solution de transport de type tram train ainsi qu'une solution de type CHNS (car à haut niveau de service). La solution ferroviaire de type tram-train, a été jugée sur-capacitaire par rapport à la fréquentation attendue et au coût d'investissement élevé. La solution de type CHNS, est apparue plus adaptée au besoin, mais moins en continuité avec le tracé ferroviaire historique.

2.9 Climat Air Eau et Nuisances sonores

@238/235/229/228/220/219/215/212/211/207/199/195/193/192/E174/@170/138/124/104/98/88/87/73/E63/@58/54

Analyse et Proposition(s)

Bon nombre de ces observations mettent en exergue le changement climatique et la pollution grandissante portant préjudice à la santé de l'homme. Certaines déplorent le manque d'études de la qualité de l'air résultant de « l'automobile » au sens large, facteur essentiel de l'atteinte à la santé (émissions des oxydes d'azote responsables des particules fines).

Le projet du P.D.M n'est pas assez volontariste selon certains. Ses objectifs seront-ils atteints quand ceux des P.D.U précédents ne l'ont pas été.

Toutefois on observe de nombreuses propositions :

- Doublement du budget alloué aux pistes cyclables
- Prises de mesures fortes lors des pics de pollution.
- Marier d'avantage les concepts ECOLOGIE-ECONOMIE-CONFORT
- Accompagner les changements de comportements
- Assurer la gratuité des transports
- Rétablir certaines liaisons de bus et trains abandonnées
- Développer les T.C- lignes T.E.R- garages à vélos-pistes cyclables sécurisées-développer le commerce de proximité
- Adapter la capacité des bus en fonction de la réalité des besoins
- Améliorer le cadencement des T.C
- Valoriser et privilégier la marche et le vélo
- Accroître le nombre de pistes cyclables en veillant à une réelle signalétique et à une meilleure sécurité

Question(s) :

Au nom de la rentabilité certainement mais aussi au nom du manque parfois de « transversalité » entre les différents acteurs, certaines lignes (bus-train-tram) qui répondaient pleinement à l'objectif de mobilité actuellement recherché ont été abandonnées (Ex : COMINES-LILLE- Ligne R du Tram vers WAMBRECHIES).

N'est-il pas envisagé ou envisageable d'en rétablir certaines ?

Des projets de lignes de bus de rocade au sein du territoire métropolitain, sont d'ores-et-déjà proposés au projet de Plan de Mobilité. Il s'agit des lignes de bus optimisées suivantes : Villeneuve d'Ascq Ronchin, Lomme-Loos Ronchin, Lomme Marcq-en-Baroeul. Tandis que des lignes de bus transversales dites express en bus ou en car, y sont inscrites : Lille-Halluin à renforcer, Villeneuve d'Ascq – Leers/Hem/Wattrelos et Armentières/Comines/Halluin/Tourcoing.

Par ailleurs, en 2022, la MEL et la Région Hauts-de-France se sont entendues pour engager une étude visant à développer une offre de type bus express entre Comines et Lille. Le Conseil métropolitain a délibéré en ce sens en décembre 2022. L'idée est de développer une offre de transport public rapide entre la polarité de Comines et Lille, complémentaire du réseau de transport public actuel et projeté (intégrant à terme les nouvelles lignes de tramway et de BHNS).

Enfin, l'évolution du réseau de transport public de la compétence métropolitaine, tendant à intégrer progressivement de nouvelles lignes de transport public dites « armatures » telles que les lignes de tramway et de BHNS, la structuration du réseau de bus sera réinterrogée dans la perspective de ces mises en service afin de maximiser l'effet « réseau ».

2.10 VL et Stationnement

–Il convient de ne plus accepter les stationnements sauvages sur trottoirs et pistes cyclables. Arrêtez la tolérance

et **proposition** : augmenter la verbalisation des infractions (véhicules sur trottoirs, véhicules empiétant l'espace cyclable).

Cette thématique est fréquemment recoupée par les commentaires relatifs à l'utilisation des pistes cyclables (chapitre : usage du vélo)

Il faut réduire la place de la voiture et du stationnement pour mettre plus de vélos.(@172)

La mise en œuvre du contrôle du stationnement gênant et très gênant, notamment sur pistes cyclables et trottoirs, relève du pouvoir de police de circulation et stationnement des maires. Le Plan de Mobilité n'a pas vocation à définir un niveau de contrôle et la MEL n'est pas compétente en la matière.

Concernant la place de la voiture et du stationnement dans l'espace public « la politique métropolitaine du stationnement s'inscrit dans une logique partagée avec les communes [...] de rééquilibrage de l'espace public ».

–Le stationnement payant en ville :

Proposition :

Demande de gratuité ou de dégrèvement pour certaines catégories d'utilisateurs : handicapés, aidants, personnes sous le seuil de pauvreté.

Concernant la possibilité d'une gratuité ou d'un dégrèvement relatif au stationnement payant pour les personnes handicapées, la gratuité du stationnement sur voirie pour les personnes titulaires d'une carte européenne de stationnement ou d'une carte mobilité inclusion mention stationnement, est inscrite dans la loi (article L241-3°3 du code de l'action sociale et des familles), et donc d'ores et déjà mise en œuvre par les communes concernées.

La possibilité de mettre en place des tarifs avantageux pour certaines catégories d'utilisateurs, selon leurs revenus ou leur fonction, relève de la responsabilité des communes dans la mise en œuvre des délibérations tarifaires relatives au stationnement payant. La ville de Lille a, par exemple, fait le choix récent (2022) d'instaurer 3 niveaux de tarif résidentiel en fonction du revenu.

2.11 Gratuité des transports en commun

(Contributions : 16 occurrences en thématique principale ou secondaire)

@ 227-212-207-199-192-174-138-137-118-117-112-107-91-86-83-82-60-15

Analyse et Proposition(s)

Ces observations appellent à une gratuité totale des moyens de transports en commun du type de ce qui se fait dans certaines communes des HAUTS DE France (Dunkerque-Calais-Douai...) ou à une gratuité partielle (W.E- Type d'usagers...) ou à un changement de pratiques (baisse du coût du billet de transport- facilités de l'achat des billets .../...).

Il ressort de ces observations que la totale gratuité ou la gratuité modulée, participerait à un changement d'usage, à la limitation des incivilités et fraudes au niveau des portiques (Métro-Tram), favoriserait une mobilité économe et moins polluante, permettrait de rendre du pouvoir d'achat et contribuerait à un meilleur lien social et à d'avantage de convivialité ; certaines de ces observations avançant même que la gratuité s'inscrirait dans « le bien commun ».

Questions(s)

Des mesures visant la gratuité des transports ont déjà été prises par la M.E.L. Quelles sont-elles ?

Depuis le 01/01/2022, le réseau de transport public urbain est gratuit pour les moins de 18 ans. Le volume de demande de cartes Pass-Pass augmente progressivement auprès de cette population. Cette mesure vise à encourager les plus jeunes au recours aux TC et à l'ancrer dans les pratiques ultérieures. Elle favorise également le pouvoir d'achat des familles. Quelques chiffres liés aux abonnements gratuité – 18 ans, au 31 janvier 2022 : 87 738 bénéficiaires de la gratuité, dont 66 000 cartes distribuées en masse, 21 738 nouveaux bénéficiaires, 1 595 406 validations (représentant 58 485 usagers).

La M.E.L envisage-t-elle d'étendre cette gratuité ? Si oui, sous quelles formes et dans quelles mesures ?

La MEL a mis en place depuis le 1er janvier 2022, la gratuité des transports publics pour les personnes de moins de 18 ans résidant sur le territoire métropolitain, qui peuvent voyager avec un titre gratuit moins de 18 ans sur l'ensemble du réseau ilévia (sauf TER et P+R) et accéder aux services V'lille, Transport sur Réservation et Handipole.

Concernant spécifiquement les tarifications, ce sujet relève de choix stratégiques propres à chacun des exécutifs métropolitains. Aussi, ce sujet pourra être soulevé au cours des prochaines années à la demande de l'exécutif métropolitain en place. Actuellement, les tarifs en vigueur sont les suivants :

<https://www.ilevia.fr/cms/institutionnel/wp-content/uploads/sites/4/2022/10/GUIDE-TARIFAIRE-2022.pdf>

Comme les tarifs sont un des leviers d'usage des transports collectifs, la MEL a mis en place, depuis 2016, une tarification sociale ambitieuse des titres de transport public, basée sur les quotients familiaux, accessible dès que le quotient familial est inférieur ou égal à 716 € et que la personne réside dans la Métropole Européenne de Lille. (Cf. <https://www.ilevia.fr/fr/56-tarification-sociale>)

Par ailleurs, les salariés peuvent bénéficier du remboursement de leur abonnement par leur employeur.

Pour mémoire dans le coût global que représentent les transports collectifs et notamment les modes lourds, les usagers ne participent en moyenne qu'à 1/3 du coût réel, le reste étant financé par l'Etat, les collectivités et les entreprises par le versement transports-mobilité.

La gratuité est une décision politique qui demande un accord au sein des AOM et entre les AOM qui pourraient être concernées (Région, Département) compte tenu de l'intégration tarifaire effective depuis l'intégration tarifaire totale active depuis 2019 entre TER/TCU.

2.12 Vélo partage

–des habitants de Petit Ronchin demandent de développer les stations V LILLE dans des quartiers non forcément situés en direction de Lille (comme l'avenue Jean-Jaurès).

–il existe de nombreuses stations V Lille mais de moins en moins plus on s'éloigne du centre-ville de la Métropole.

–Le VLILLE apparaît utile dans un rayon de 10 à 15 minutes de marche ou de un1 à 5 km de distance, en complément des transports en commun qu'il permet de rejoindre mais en ce qui concerne les villes moyennes d'environ 20 000 habitants et plus l'offre devient plus rare et souvent inutile.

-Des contributeurs indiquent que Les villes de Ronchin et d'Ascq nécessitent un complément en stations VLILLE.

–proposition est faite pour son développement, d'instaurer une gratuité pour les VLILLE en conservant en conservant le cautionnement

Le MO est invité à donner son avis sur ces remarques et propositions

La MEL apporte une réponse unique aux 4 premières questions / contributions ci-dessus. Dans l'Action 34 « Une politique cyclable métropolitaine cohérente et ambitieuse, portée par la MEL, les communes, et les acteurs du territoire », le projet de plan de mobilité décrit le dispositif de location en libre-service V'lille comme un élément important de la politique cyclable en milieu urbain dense. Déployé dans les principales centralités d'agglomération, il répond pleinement à sa fonction dans les zones les plus denses et multifonctionnelles, mais peine à s'épanouir dès lors qu'on s'éloigne de ces dernières. Le taux de rotation moyen constaté en 2020 sur l'ensemble du réseau est de 4 par jour environ.

Les choix d'implantations des 38 nouvelles stations déployées sur le territoire ont été conduits par une grille de critère qui a fait l'objet d'une délibération. Pour résumer :

- Respect du principe de maillage (pas de cluster isolé)
- Potentiel de trafic généré par l'environnement (densité et multifonctionnalité)
- Présence de facteur supplémentaire ayant un effet « booster » (pôle générateur)

Le dispositif V'lille génère des coûts de fonctionnement annuels importants. Il est nécessaire de s'assurer d'un taux de rotation potentiel suffisant lors de l'implantation d'une ou plusieurs stations.

Sur le sujet de l'instauration d'une gratuité pour les V'Lille : un accès illimité à l'offre V'Lille est déjà disponible sous la forme d'un abonnement pour les moins de 18 ans (à partir de 14 ans), réservé aux porteurs du titre moins de 18 ans, c'est-à-dire à la condition d'être en

possession d'une carte personnelle Pass Pass moins de 18 ans permettant de voyager sur le réseau de transport en commun de façon illimité et sans paiement par l'utilisateur. Cette adhésion « V'Lille moins de 18 ans » donne droit à un nombre illimité d'emprunts de vélo V'Lille en libre-service pendant 30 minutes, puis 1,10€ par demi-heure entamée (en cas de 1^{er} abonnement, l'ajout d'un « crédit temps » de 5€ minimum est obligatoire et est automatiquement ajouté à la commande, il est ensuite débité en fonction de la consommation, et un dépôt de garantie de 200€ non encaissé est demandé à l'adhésion).

2.13 Thème "Infrastructures de transports"

@ 6, @ 219 : Est-ce que les enjeux de développement urbain (exemple : 500 nouveaux logements à Quesnoy) sont compatibles avec ceux du PDM en terme d'infrastructures de transport des personnes ?

Question reprise 2 fois dans le PV de synthèse de l'enquête publique, voir réponse ci-dessous en lien avec une autre question en lien.

@ 61 : Peut-on réaliser un plan de circulation dans les centres des communes avec un partage des voies sécurisés (auto, vélo, piéton) qui doit rester une priorité ?

La réalisation de plans de circulation s'inscrit dans le cadre d'une démarche d'étude et d'actions locales qui n'est pas inscrite dans un Plan De Mobilité, dont l'échelle doit porter sur l'ensemble du ressort territorial de la MEL.

Le partage de l'espace public et la sécurisation des voies de circulation pour tous les modes s'inscrit d'autre part dans le cadre :

- de la mise en œuvre des Programmations Pluriannuelles d'Investissement de voirie et espaces publics, et des projets menés dans le cadre des politiques d'aménagement urbains, de transport, ...
- et, en complément, de la mise en œuvre de la charte des espaces publics délibérée par le conseil métropolitain de décembre 2022 (redistribution des espaces publics en faveur des modes doux, développement d'espaces piétonniers et végétalisés notamment dans les centralités, ...).

@ 61 : Des connexions sont prévues avec le réseau belge, la même démarche est-elle envisagée avec le Pas-de-Calais ?

La MEL comprend la question @61 de la manière suivante : « *Le projet prévoit des connections avec les autorités belges en tant que pays frontalier, qu'en est-il des connections avec le département du Pas de Calais, tout proche ?* ».

Cette question renvoie donc a priori surtout au sujet de la gouvernance avec le Conseil départemental du Pas-de-Calais, concernant les projets en matière de mobilité, concernant donc plus particulièrement les déplacements d'échange avec le territoire métropolitain.

A ce sujet et concernant cette échelle de déplacements, le projet de Plan de Mobilité identifie un objectif majeur de réorientation des pratiques de mobilité vers des modes de déplacements moins émissifs (pour les déplacements de personnes : train, voiture moins émissive et partagée / pour les déplacements de marchandises : voie d'eau, ferroviaire, mode routier moins émissif). Mais la MEL ne peut en effet agir seule pour y parvenir et se doit de s'inscrire au sein de gouvernances élargies à des échelles supra-territoriales.

L'action 47 du projet de Plan De Mobilité (« être acteur de la mobilité à l'échelle de différents bassins de mobilité ») apporte des précisions sur ce sujet de la gouvernance.

Instaurés par la Loi d'Orientations des Mobilités, il revient notamment à la Région des Hauts-de-France de coordonner et animer les réflexions et échanges techniques et politiques à l'échelle des « bassins de mobilité », en y associant l'ensemble des instances territoriales. Ce cadre permettra de structurer des échanges, sur de nombreux sujets en matière de mobilité et de transport, entre plusieurs Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) compris dans le Département du Pas-de-Calais limitrophes ou proches de la MEL.

D'autre part, plusieurs sujets et cadre de réflexions nécessitent des échanges à des échelles supra-territoriales comprenant la MEL et des AOM du Pas-de-Calais ou le Département du Pas-De-Calais. A titre d'exemple :

- l'action en matière de covoiturage et la mise en œuvre de la stratégie métropolitaine en la matière (action n°5 du projet de Plan De Mobilité) est à envisager à une échelle géographique élargie, dans un souci de cohérence, y compris en engageant des partenariats entre territoires, dont le Département du Pas-de-Calais (ainsi que Département du Nord, Région Hauts-de-France, territoires limitrophes, ...)
- des réflexions et échanges portant sur l'amélioration du réseau et de l'offre ferroviaire ont été engagées par l'Etat. Elles sont menées et coordonnées par la SNCF, en lien avec la Région (collectivité territoriale disposant de la compétence en matière de transport ferroviaire et chef de file en matière d'intermodalité), et la MEL. Elles visent à la mise en œuvre d'un service Express Métropolitain et à une augmentation des fréquences de desserte y compris aux échelles élargies comprenant le réseau ferroviaire aux échelles départementales (action n°15 du projet de Plan De Mobilité) ;
- la mise en œuvre des projets de Zone à Faibles Emissions – mobilité, ZFE-m (action n°8 du Plan de Mobilité) instaurées par la Loi d'Orientations des Mobilités et obligatoire pour les territoires de plus de 150 000 habitants fait l'objet d'un groupe d'échange et de coordination à l'échelle des Hauts-de-France animé par les services de l'Etat (DREAL Haut-de-France) ;
- La mise en œuvre des schémas cyclables (action n°35 du Plan De Mobilité) et des projets d'aménagement d'infrastructures cyclables reliant des territoires limitrophes, génèrent des échanges à des échelles supra-territoriaux (dont intercommunalités limitrophes de la MEL, Région Hauts-de-France, Départements, services de l'Etat)
- (...)

@ 92 : Ne peut-on pas réaliser par des modes de transport en commun des liaisons entre les communes situées aux extrémités de la métropole ?

La mise en œuvre de liaisons en transport en commun et de l'ensemble des offres de transports urbains au niveau local relève de l'actuelle et de la future Concession de Service Public Transport, une démarche d'élaboration d'une nouvelle CSP ayant été délibérée par le conseil métropolitain de février 2023 pour la période 2025-2032.

@ 104 : Le Schéma Directeur des Infrastructures de transport prévoit le prolongement de la ligne 1 du métro jusque Eurasanté. A la place du projet de tramway ouest (4,9 kms), pourquoi ne pas prolonger dans un premier temps vers la faculté de médecine et ensuite vers les Weppes ?

Une phase d'étude et d'échanges politiques (entre élus métropolitains, et avec les élus communes) et de concertation citoyenne, a été menée par la MEL en 2018 et 2019. Cette étape a permis d'aboutir à une délibération (n° 19 C 0312) votée par le conseil métropolitain du 28 juin 2019 établissant un Schéma Directeur des infrastructures de Transport (SDIT), qui constitue la feuille de route de la MEL en matière d'infrastructures de transport collectif structurants à horizon 2035. Ce schéma identifie une liaison tramway en partie Ouest de la centralité métropolitaine, et à très long terme un prolongement du métro jusqu'au secteur Eurasanté.

Les réflexions ont été ensuite poursuivies, afin d'en préciser la faisabilité et le tracé de certaines liaisons identifiées au SDIT. Cette étape a fait l'objet de nombreux échanges techniques et politiques, en y associant les élus des communes ainsi que les citoyens lors d'une concertation préalable (du 21.02.2022 au 05.04.2022). Elle a permis de confirmer la poursuite de 4 projets de nouvelles lignes de transport par délibération du conseil métropolitain le 24 juin 2022 (2 liaisons tramway, et 2 liaisons Bus à Haut Niveau de Service).

Une phase d'études pré-opérationnelles est à présent engagée pour préciser les conditions de mise en œuvre de ces 4 nouvelles lignes de transport collectif, dont les options de tracés ont à nouveau été précisées par délibération du conseil métropolitain au mois de décembre 2022.

Suite à l'ensemble de ces démarches et décisions votées par le conseil métropolitain, la mise en œuvre d'un tramway Ouest sur des axes viaires existants est donc privilégiée tandis que le prolongement du métro vers Eurasanté est inscrit en étude. Il est à noter également qu'un prolongement de la ligne de métro vers les Weppes n'a pas fait l'objet d'une décision politique tandis qu'un tel projet serait fortement contraint par les obligations de préservation de la ressource en eau dans le secteur des champs captants sur la partie Sud de la MEL et une partie des Weppes (communes « Gardiennes de l'eau »), limitant drastiquement l'artificialisation des sols afin d'optimiser le renouvellement naturel de la ressource en eau.

@ 104 : Est-ce que le tramway est une solution d'avenir à l'horizon 2035, alors que le service express régional sera équivalent à un réseau RER ?

Les projets de Tramway (et BHNS) sous maîtrise d'ouvrage MEL à horizon 2035 visent avant tout à améliorer la desserte en transport en commun au sein de son ressort territorial.

Les démarches d'études et d'échanges portant sur le déploiement de SEM sur l'étoile ferroviaire lilloise, ont été engagées à l'initiative de l'Etat et sont réalisées par la SNCF, en y associant la Région et la MEL. Elles visent à améliorer à long terme, au-delà de 2040, l'offre ferroviaire et la desserte en transport public à une échelle territoriale beaucoup plus large que celle du territoire métropolitain, à l'échelle interurbaine et de la Région Hauts-de-France.

Ces deux démarches sont complémentaires et visent à contribuer à l'amélioration et au renforcement de la desserte en transport public, urbain et régional, du territoire métropolitain et dans ses liens avec les territoires voisins.

@ 114 : Certains aménagement routiers pour les transports collectifs pénalisent le trafic, quel est l'intérêt pour des aménagements qui ne profitent à personne ?

@ 114 : Quelle est la politique de la MEL pour améliorer les infrastructures routières pour soutenir la croissance du trafic et améliorer la fluidité des déplacements ?

Une réponse commune est apportée pour ces deux questions :

Compte tenu des enjeux et objectifs environnementaux auxquels se doit de répondre la MEL, les politiques métropolitaines visent à diminuer le recours à la voiture particulière, les objectifs de répartition étant de passer de 58 % des déplacements quotidiens en voiture à 39 %, et d'augmenter la part de déplacements en transport collectif (de 11 % à 20 %), de la marche (de 29 % à 32 %), et du vélo (en passant de 2 à 8 %). Par conséquent, les politiques métropolitaines en matière d'espaces publics, de voirie, et de leurs usages, visent notamment :

- à mieux partager les espaces publics qui profitent à l'usage des modes actifs (marche, piétons, etc.) et des transports collectifs,
- et à réduire le trafic en voiture particulière notamment quand elle est utilisée « seul » dans sa voiture, à développer l'usage du covoiturage, l'autopartage, à développer des mesures qui contribueront à réduire les périodes de congestion des réseaux routiers structurants au moment des heures de pointe (par exemple dispositif Ecobonus mobilité), etc.

@ 178 : Les zones péri - urbaines sont les oubliées du PDM, l'étude d'un transport rapide doit être une priorité absolue, il est primordial de relier Commines à Lille en moins d'une demi-heure, un aménagement à moyen terme est-il envisagé ?

@ 219 : Est-ce que les enjeux de développement urbain (exemple : 500 nouveaux logements à Quesnoy) sont compatibles avec ceux du PDM en terme d'infrastructures de transport des personnes ?

Une réponse commune est apportée aux deux questions détaillées ci-dessus.

Les zones périurbaines sont bien prises en compte dans le projet de Plan De Mobilité, avec des actions visant à faire évoluer les mobilités concernant tous les modes de déplacements, en faveur d'un usage de la voiture moins émissif en Gaz à Effet de Serre et en polluants de l'air (meilleur usage de la voiture, covoiturage, évolution du parc automobile, etc.), d'une augmentation de l'usage de la marche et du vélo pour les déplacements sur de courtes distances, et usage plus important des transports en commun, comme sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Ces objectifs sont cependant à replacer au regard des types de territoires composants la MEL, et les usages visés ne peuvent être les mêmes dans des territoires très denses, avec des fonctions mixtes, que dans les territoires périurbains, moins denses et à dominante souvent résidentielle, et fonctionnant en lien avec les centralités de l'agglomération.

Compte tenu des contextes en présence dans les tissus périurbains, l'usage de la voiture restera structurant pour les déplacements de moyenne et longue distance. Cependant, dans ces secteurs, les objectifs du Plan De Mobilité sont notamment d'atténuer le recours à la voiture sur de courtes distances au profit de la marche et du vélo pour certains déplacements, plus particulièrement au cœur des communes, et sur les moyennes et plus longues distances en visant un usage plus partagé de la voiture via le covoiturage. Concernant les transports collectifs, l'offre en transports urbains dans les territoires périurbains existe, et l'ensemble des communes de la MEL sont desservies. Elle est corrélée aux densités de population en présence, et ne peut être équivalente en quantité et en fréquence à celle proposée dans les territoires très denses (notamment pour des raisons de coûts d'exploitations dans des contextes de moindre présence d'usagers et de tissus beaucoup plus lâches qui allongent les courses). En complément d'une offre au sein des territoires périurbains, qui y compris peut leur être très spécifique avec notamment le transport sur réservation, la structure de l'offre en transports collectifs repose également sur

le rabattement (bus, voiture, vélo, marche) vers les lieux d'intermodalité, ainsi que sur l'offre ferroviaire et le rôle urbain du train pour se rendre vers les centralités urbaines, avec des temps de trajet pouvant être très compétitifs par rapport à la voiture.

Concernant plus spécifiquement les enjeux de développement urbain à Quesnoy-sur-Deûle et sa desserte en transport collectif, la commune est actuellement desservie par le réseau urbain de transport public :

- Notamment par 7 arrêts de la ligne de bus Liane périurbaine n°90 proposant 85 bus par jour en semaine, avec une fréquence de 10 à 15 minutes entre 6h30 et 8h30 vers Lille, et entre 16h15 et 18h30 vers Wambrechies / Quesnoy-sur-Deûle / Comines (et fréquence de 20 à 30 minutes le reste de la journée)
- Ainsi que par 2 lignes de bus, notamment la n°76), avec une fréquence moindre, de 30 minutes en heures de pointe, mais permettant un rabattement vers le pôle d'échange Métro - Bus et parking-relais à Lomme Saint Philibert, ainsi que vers la gare de Pérenchies.

D'autre part, la ligne ferroviaire Lille-Comines qui desservait Quesnoy-sur-Deûle jusqu'en décembre 2019, qui relevait de la Région au titre de sa compétence d'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, a vu ses services suspendus en décembre 2019. La SNCF, sous l'autorité de la Région, a mis en place une offre de substitution de l'ancienne offre TER par une offre en car.

Par ailleurs, la MEL et la Région Hauts de France ont convenu d'étudier sur cet itinéraire le principe d'une liaison rapide de type ligne de bus express. L'objectif est de définir une liaison rapide entre la vallée de la Lys depuis Comines et le cœur lillois à la suite de la suspension de la ligne ferroviaire existante, en complémentarité avec le réseau de transport actuel et projet (projet de ligne de tramway Lille-Wambrechies sur la partie sud la plus dense de l'itinéraire).

La délibération 22-C-0397 du Conseil métropolitain du 16 décembre 2022 a donc acté le lancement d'une étude, commune avec la Région, relative à la définition opérationnelle d'une offre de transport reprenant les caractéristiques d'une liaison rapide en bus entre Comines et la zone urbaine dense, en lien et en cohérence avec le réseau de transports existant et futur (projet de tramway).

Cette étude permettra la définition de l'offre de service, ses conditions d'exploitation et l'analyse de l'impact éventuel sur les infrastructures qui s'avérerait utile au regard de l'offre projetée. À ce titre, elle identifiera le tracé optimal, notamment quant à l'éventuelle utilisation totale ou partielle d'un site propre sur le corridor disponible de l'ancienne voie ferrée.

La définition de cette offre de transport urbain viendra également en appui des perspectives de développement sur le secteur de Quesnoy-sur-Deûle.

@ 239 : Est-ce qu'une réflexion a été menée pour le transport aérien de type "téléphérique" pour notamment relier des zones à forte densité de population ?

Des expertises techniques sur ce type d'infrastructures et d'offre de transport collectif ont été menées par la MEL en phase préalable de réflexions ayant conduit à l'approbation par délibération, d'un Schéma Directeur d'Infrastructures de Transport (SDIT). La mise en œuvre de ce type d'infrastructure de transport n'a pas été privilégiée, préférant les liaisons en transport collectif dit « de surface », sur le réseau viaire, de types tramway ou bus. Le téléphérique génère, en particulier dans les secteurs densément peuplés, des mobilisations d'emprise au sol pour implanter des stations qui impactent fortement le foncier privé.

@ 227 : De manière globale, est-ce que la MEL, dans ses projets d'infrastructures cyclables, a intégré les possibilités de pistes cyclables le long des canaux (notamment la Lys et la Deûle) avec les gestionnaires (VNF ou communes) et également le franchissement au niveau des écluses et des barrages où les accès peuvent être réglementés ?

Le schéma cyclable métropolitain à horizon 2035 a été élaboré en partenariat étroit avec l'ensemble des communes de la MEL (et avec l'Association Droit Au vélo, association d'usagers).

Les aménagements de berges, sous la forme de voies vertes, sont intégrés à ce schéma cyclable (action 35 du projet de Plan De Mobilité), et font l'objet d'échanges réguliers avec VNF, de longue date dans le cadre de nombreux aménagements déjà réalisés.

2.14 Thème "Circulation des Poids lourds" et "Transports de marchandises"

2.14.1 Circulation des poids lourds

@ 19 : L'autoroute Tourcoing-Gand est constamment saturée de poids lourds qui monopolisent 1 voie de circulation sur 2, y-a-t-il des solutions envisagées ?

Concernant la problématique de saturation sur l'A22 pointée par la contribution, la maîtrise d'ouvrage et donc l'initiative des interventions, reviennent à l'État eu égard à sa compétence de gestionnaire de voirie sur le réseau autoroutier. D'autres mesures sont d'ores-et-déjà appliquées : une régulation d'accès par feu tricolore à l'un des échangeurs dans le sens entrant sur l'autoroute ; une régulation de la vitesse dans le sens Belgique-Lille avec interdiction de dépasser pour les poids lourds, ce qui les contraint à rester sur la voie de droite. Ces mesures concernent toutes les catégories de véhicules pour un meilleur partage de la voirie et une fluidité du trafic. La MEL et l'État, chacun dans leur domaine de compétence et leur domanialité, s'accordent pour une bonne gestion des capacités routières des réseaux routiers (voir l'action 26 du projet de Plan de Mobilité concernant la lisibilité du réseau).

@ 26 : 10 % du trafic de 25000 poids lourds est en transit sur la métropole lilloise, peut-on envisager de prendre des mesures pour dévier ce trafic ? Quid du projet de mise au gabarit autoroutier de l'axe Belgique - RN 58 ?

@ 92 : Existe-t-il une interdiction de transit des poids lourds dans la métropole lilloise, si oui, est-elle appliquée ?

@ 238 : Quels sont les moyens envisagés pour dévier le trafic des poids lourds qui viennent majoritairement de l'Europe de l'Est ?

La MEL apporte une réponse commune aux trois propositions détaillées ci-avant.

La gestion des flux internationaux réalisés par des poids lourds, est une compétence de l'État sur son réseau autoroutier. Elle s'articule ici avec une compétence de l'État Belge sur le territoire belge. Le préfet de Région des Hauts de France, a pris un arrêté interdisant le trafic des véhicules Poids Lourds en transit depuis la Belgique dans le sens Nord-Sud. La mise en place d'un arrêté dans le sens Sud - Nord fait également partie des échanges poursuivis entre les deux états (arrêté qui obligerait à utiliser les infrastructures de l'A27 et de l'E42 et E403), il nécessiterait un accord des parties belges et une adaptation du gabarit autoroutier qui reste de leur ressort.

Ce type d'arrêté ne correspond pas à une problématique circulaire de même intensité identifiée sur l'axe autoroutier Est-Ouest même s'il existe une liaison en transit entre le bassin de Ruhr et les ports de la Mer du Nord. Depuis 2016, la taxe de prélèvement kilométrique mise en place en Belgique sur les véhicules, a pu éventuellement provoquer un report des flux sur le réseau français, qui reste à objectiver.

Concernant la N58 en Belgique, la MEL n'a pas connaissance, à ce jour, d'une décision de mise au gabarit autoroutier de cet axe.

@ 61 : Pourquoi avoir créé une zone logistique à côté de Marquillies qui va générer plus de trafic et peut-être de nouvelles voies routières ?

Le projet de Plan de Mobilité vise un équilibre entre la préservation du cadre de vie, la lutte contre la pollution, et l'attractivité du territoire, dont fait partie le volet commercial. L'implantation des zones logistiques répond à une demande économique et le positionnement en périphérie de la Métropole, s'accorde entre disponibilité foncière et éloignement des flux de marchandises du centre de la Métropole, afin d'affecter le foncier urbain à des usages autres que de l'entreposage. La MEL s'engage à travers le projet de Plan de Mobilité (action 41) et la mise en œuvre du plan d'actions marchandises voté par le Conseil métropolitain en décembre 2021, à préserver les possibilités d'implantations foncières en bord à voie d'eau ou bénéficiant d'un embranchement ferroviaire, lorsque cela est possible et compatible avec l'activité logistique. Une meilleure identification des délaissés fonciers, dans toutes les typologies de l'immobilier logistique, est proposée à travers un appel à projets qui sera organisé prochainement.

@ 104 : Créer un plan de transport des marchandises est une priorité, tous les poids lourds doivent être exclus, peut-on envisager des voies dédiées au fret ?

Le conseil métropolitain a approuvé en décembre 2021, un plan d'action métropolitain en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine, afin de renforcer l'action métropolitaine en la matière, quand bien même la MEL partage cette compétence avec de multiples acteurs. La MEL s'est engagée ainsi à créer les conditions d'un transport de marchandises et d'une logistique urbaine plus raisonnée. Elle s'engage à instaurer un dialogue avec les différents acteurs parties prenantes en matière de transport de marchandises. Néanmoins, la MEL ne maîtrise pas l'ensemble des leviers : les acteurs économiques restent maîtres de leurs investissements et de leurs développements, les communes eu égard aux pouvoirs de police et de stationnement, sont compétentes en matière de plan de circulation et de stationnement sur leur territoire, tandis que l'État gère le transport au niveau national voire international. Le partage des compétences est donc prégnant.

Ponctuellement ou par zone, des études pourront cependant être réalisées : l'action 44 vise à améliorer la cohérence des réglementations en matière de circulation des marchandises, et prévoit une étude sur le périmètre géographique des champs captants de la Métropole. Le plan de transport est en soi une action déjà mise en œuvre par la MEL au travers des études réalisées sur ses domaines de compétence et sa domanialité, en partenariat avec les autres maîtres d'ouvrages.

Par définition, un plan de circulation n'a pas vocation à une exclusion stricte des poids lourds. L'action de la MEL vise à rationaliser et/ou optimiser le transport de marchandises afin qu'il contribue à l'activité économique tout en étant moins émissif en gaz à effet de serre et polluants atmosphériques. Aussi, la MEL n'a pas retenu comme solution la mise en œuvre de voies dédiées au fret. Dans un contexte de forte utilisation des capacités routières et

autoroutières, la réservation de certaines voies est en effet priorisée vers des usages dédiés aux transports en communs, et/ou covoiturage et/ou la circulation de véhicules non polluants. Une utilisation de véhicules de transport décarbonés entre néanmoins dans cette logique d'action.

2.14.2 Transport de marchandises

@ 54 : Un plan de transport des marchandises serait-il envisageable avec une exclusion totale dans les rues, un système de livraison dans les centres par des véhicules légers mieux adaptés à partie d'une zone logistique extérieure ?

@ 233 : En terme de logistique urbaine et de logistique du dernier km à l'échelle des communes, quelles sont les actions envisagées ?

La MEL apporte une réponse commune aux deux propositions détaillées ci-avant.

La MEL souhaite promouvoir et expérimenter une logistique urbaine innovante et raisonnée : l'action 43 du plan d'action du projet de Plan de Mobilité, propose de développer une mobilité décarbonée et optimisée pour la livraison du dernier kilomètre, dans un cadre partenarial pour aider et accompagner les nouveaux projets. Sont ainsi visées les expérimentations de livraisons à horaires décalés, le développement de nouveaux services de proximité, l'utilisation de vélos cargos... L'exclusion stricte de flux de marchandises motorisés dans les rues, n'est cependant pas compatible avec l'organisation urbaine de la MEL, qui est multipolaire, ainsi qu'avec une activité économique soutenue. La réponse à la problématique, passe par une combinaison de plusieurs champs comme la livraison par des matériels roulants moins émissifs tels que des vélos, mais aussi la mutualisation d'espaces, le développement d'offres de logistiques dédiées, etc.

@ 233 : Se pose également la question de connaître les options qui seront étudiées et engagées pour les zones d'activités de la MEL implantées sans autre alternative à ce jour que le transport routier et qui ne sont ni desservies par le rail ou la voie d'eau ?

Cette contribution questionne à la fois les champs d'aménagement du territoire avec des choix réalisés à la fois par des acteurs publics et privés (entreprises), de politiques publiques en matière de transport de marchandises et de stratégies économiques d'implantations qu'elles soient là encore, privées et publiques. Si par le passé, les stratégies des divers acteurs, ont conduit à sur représenter l'usage du mode routier pour la desserte des activités économiques, la MEL réaffirme à travers le projet de Plan de Mobilité son intention (action 40) de promouvoir les modes alternatifs à la route ou les transports routiers « propres ». Il s'agit de promouvoir la multimodalité au travers d'instances régionales et nationales (ex : via le soutien à la Fédération Norlink). La MEL prévoit en lien avec l'AOM régionale de participer à la définition d'une stratégie d'aménagement de sites logistiques en lien avec le Canal Seine Nord Europe. En ce qui concerne les parcs d'activités non desservis par le rail ou la voie d'eau, la MEL s'est engagée dans une démarche d'étude en vue d'améliorer le stationnement des poids lourds sur les zones d'activité existantes et en souffrance ; tandis qu'elle souhaite participer à la constitution d'un maillage en stations d'avitaillement multi-énergies alimentant des véhicules fonctionnant à l'électricité ou au Gaz Naturel Véhicule et à moyen/long terme à l'hydrogène, et permettant d'opérer la mutation des flottes de véhicules carbonées vers des flottes décarbonées.

@ 233 : Est-ce que l'ensemble des collectivités de la MEL ont entrepris une démarche exemplaire pour leurs activités (portage des repas, collecte des ordures ménagères,

services municipaux, ...) ?

La MEL se doit d'être exemplaire et d'impulser des changements de comportements en testant des solutions innovantes au sein de ses compétences. La gestion des déchets est un exemple de cette volonté : depuis 2007, elle a mis en œuvre une organisation mobilisant le transport fluvial sur la Deûle pour le transport des déchets entre le centre de Valorisation Énergétique de Sequedin (CVO) et le centre de valorisation énergétique d'Halluin (CVE). L'action 39 du projet de Plan de Mobilité, propose d'élargir cette expérience en identifiant les flux complémentaires concernés par cette logique, et en analysant l'opportunité de report fluvial des flux logistiques de cinq communes limitrophes à la Deûle intégrées en 2020 au ressort territorial de la MEL, puis d'élargir ensuite ce périmètre. Ces actions concernent les compétences de la MEL; dans le cadre d'études locales opportunes, la MEL pourra conseiller les autres collectivités en son sein, sur les solutions de report modal ou de mobilité vertueuse pour leur flux de marchandises.

@ 238 : Y-a-t-il des réflexions déjà en cours à l'échéance de l'ouverture du canal Seine-Nord pour le transport fluvial à partir des ports belges et néerlandais vers le bassin parisien ou par la création de zones logistiques à l'amont et à l'aval de la métropole ?

La MEL s'engage dans la valorisation de la multi modalité pour le transport de fret, en participant à différentes instances de gouvernance et en promouvant cette ambition auprès des acteurs du territoire. Norlink Ferroviaire ou Norlink Ports, font partie de ces instances; l'action 40 du projet de Plan de Mobilité prévoit la pérennité de cet engagement, pour entre autre définir une stratégie d'aménagement des sites logistiques en lien avec le développement du CSNE (Canal Seine Nord Europe). La région Hauts-de-France et la MEL, chacun dans leurs champs de compétence, travaillent collégalement pour accompagner ce projet en matière d'aménagement du territoire. La compétence reste néanmoins une compétence régionale, en lien avec les collectivités locales.

2.15 Accès au PMR

Contributions : 25, 44, 101, 159, 162, 168, 169 (double de 168), 181, 190, 196, 209

Synthèse

Les contributions suivantes ont été recueillies sur ce thème.

@25, @168 Les trottoirs ne sont pas adaptés à la circulation des PMR, poussettes et personnes âgées : trottoirs trop étroits (cas notamment dans le quartier du petit Ronchin), déformés, squattés par des véhicules mal garés, ou par des poubelles impossibles à rentrer (cf. logements 1930), mal éclairés (cas notamment de CROIX). L'action 33 cite l'éclairage public comme relevant de la compétence des communes, sans plus de détails sur son amélioration.

@159 Absence d'accès handicapé / poussette pour la gare SNCF LILLE Porte de Douai.

@44, R101 On souligne également les difficultés pour prendre le tramway ou le bus en fauteuil roulant avec des trottoirs qui ne sont pas à niveau. Le groupe municipal « Unis pour La Chapelle d'Armentières » signale des transports collectifs souvent insuffisants et inadaptés. L'accès en gare d'Armentières reste difficile notamment faute de parking côté chapellois et inadapté pour les personnes handicapées.

@209 L'obligation de descendre de la rame à l'arrêt Lomme-Lambersart pour un métro sur deux, sans que cela soit annoncé au moment de monter dans le métro (pas d'affichage, pas

d'annonce régulière ni sur le quai, ni dans la rame), est déstabilisant et compliqué, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Propositions

Le pétitionnaire est invité à donner son avis sur les propositions suivantes qui ont été faites par les contributeurs.

@25 Pose d'éclairage intelligent des trottoirs, par exemple au moyen de LED avec détecteur de mouvement.

L'éclairage urbain est une compétence communale.

@162 En lien avec l'action 30 (Améliorer l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite), le Collectif d'élus et d'habitants « Osons l'Alternative Citoyenne à SAINT-ANDRE » propose de clarifier le rôle des Commissions communales d'accessibilité ainsi que d'inciter et d'accompagner à la réalisation de Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).

Les commissions communales pour l'accessibilité (CCA) sont des instances de concertation obligatoires pour toute collectivité de plus de 5000 habitants. Elles servent à faire avancer la prise en compte de tous les types de handicaps et des personnes à mobilité réduite au sein des compétences et des missions de la collectivité. La commission joue un rôle consultatif, elle ne dispose pas de pouvoir de décision ni de contrôle. Toutefois, le recours à ses connaissances et à son expertise peut être sollicité en tant que de besoin. La réalisation de Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) est une action incitée par le futur PDM. L'expertise d'usage des membres de la CCA peut être sollicitée sur ce type de projet.

Les missions réglementaires des CCA sont définies par l'article L2143-3 du code général des collectivités territoriales (CGCT), introduit par l'article 46 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005, modifié par l'article 98 de la loi n° 2009-526 du 12 mai 2009 « de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures », l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 et la loi n°2015-1776 du 28 décembre 2015 relative à l'adaptation de la société au vieillissement.

@181 Malgré mon handicap, j'utilise les transports en commun mais aussi le vélo sur lequel je risque ma vie. Je sollicite donc expressément la séparation des pistes cyclables de tout véhicule motorisé.

La Métropole Européenne de Lille travaille à la mise en sécurité des cyclistes. Extrait du projet de plan de mobilité, page 166, Action 35 « Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif », concernant les orientations d'aménagement du réseau intercommunal :

« Les orientations d'aménagement identifiées en première intention privilégieront les aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes. Il s'agit de répondre au besoin de confort et de sécurité exprimé par les usagers et pour inciter à la pratique ceux qui hésitent encore par peur de l'accident avec un véhicule motorisé. Ces orientations d'aménagement résultent d'un croisement entre l'application de l'abaque de la délibération cadre relative à la politique cyclable métropolitaine de juin 2021, et la confrontation à la vision terrain apportée par les unités territoriales de la métropole européenne de Lille et l'Association Droit Au Vélo (ADAV) lors de séances de travail technique. »

Sur cette base, le réseau cyclable métropolitain projeté à 2035, serait composé à 75 % d'aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes, soit 651 kilomètres.

E190 A SEQUEDIN, remplacer la passerelle piétonne avec escalier par une vraie passerelle pour les cyclistes, poussettes et PMR.

Il faut tout d'abord identifier la propriété de cette passerelle et la maîtrise d'ouvrage, susceptibles d'être à la charge de la SNCF, de la MEL voire d'un autre acteur. Si celle-ci appartenait à la MEL, sa réhabilitation pourrait être programmée au sein de la programmation pluriannuelle d'investissement de la voirie et des espaces publics. Cette programmation est élaborée en étroite collaboration avec les communes qui identifient et priorisent les travaux d'aménagement à réaliser sur leur territoire durant le mandat. L'actuelle PPI couvre le mandat et bénéficiera d'une revoyure courant 2023.

@196 Constatant que les durées de trajet s'alourdissent et excluent les personnes ayant du mal à se déplacer et qui ne peuvent maintenir la station debout trop longtemps, je rêve d'une mobilité de type service voiture / bus / mini bus avec prise en charge à la maison, de taille adaptée au nombre de personnes à récupérer sur le trajet.

Deux services de transport public de ce type existent d'ores-et-déjà sur le territoire métropolitain. Pour les personnes détentrices d'une Carte Mobilité Inclusion mentionnant leur invalidité d'au moins 80%, le service Handipole permet, sur réservation, de conduire en porte à porte les métropolitains au sein-même du territoire.

Un service de transport à la demande a été créée en 2019. Cette offre de mobilité sur réservation permet d'assurer le lien entre les communes les plus rurales et périphériques et les centralités urbaines de la métropole via 21 lignes virtuelles. Ce service ne permet pas une prise en charge au domicile mais une heure de passage à un arrêt déterminé préalablement indiqué lors de la réservation. Pour ces deux services, des véhicules de type utilitaires / minibus sont utilisés.

@226 élargir les trottoirs et encourager les communes à implanter des bancs pour aider les aînés et les personnes à mobilité réduite.

D'une part, la MEL applique les réglementations en cours lorsqu'elle aménage ou ré-aménage des trottoirs, qui exige que les trottoirs fassent a minima 1.40 mètres de large. D'autre part, le plan d'action du futur PDM incite ces actions (cf. Chapitre 3 / actions n°30/31/33). En effet, l'objectif « d'améliorer la sécurité de tous les déplacements, en opérant pour chacun des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport » passe par la qualité des espaces publics dédiés aux piétons (dont les trottoirs). Les communes qui ont la compétence d'installer le mobilier urbain, comme les bancs, sont identifiées comme des acteurs forts de la stratégie métropolitaine en faveur de la marche.

Questions

En outre, le pétitionnaire est invité à répondre aux questions suivantes.

@44 L'annexe Accessibilité du PDM rappelle que les bus des lignes Lianes, Corolle et Citadines sont équipés de plancher bas, et que depuis 2008, tous les nouveaux bus acquis par la MEL sont accessibles et respectent la réglementation PMR. Quant aux quais et arrêts de bus, 1480 des 3175 arrêts ne sont pas accessibles fin 2019, dont 712 considérés comme prioritaires. Les travaux se poursuivent mais 162 arrêts restent en « Impossibilité Technique

Avérée ». Quel est le planning prévisionnel pour rendre accessibles aux PMR les 1480 arrêts qui ne le sont pas encore, et qu'est-il prévu pour les 162 arrêts en Impossibilité Technique Avérée ?

Les arrêts reconnus en Impossibilité Technique Avérée par les services de l'État, sont « compensés » par la mise en accessibilité d'arrêts de bus identifiés comme non prioritaires au sens réglementaire du terme. Les 1480 arrêts de bus qui ne sont pas encore conformes seront aménagés lors des travaux de réhabilitation de voirie prévus par les communes et réalisés par la MEL. Un arrêt de bus standardisé et accessible, existe. Cependant, chaque lieu est unique et les solutions peuvent être différentes d'un endroit à un autre. Le tissu urbain dense de certaines zones du territoire, est une réelle contrainte technique à prendre en compte, tout comme l'avis de la commune concernée.

@209 Comment le pétitionnaire compte-t-il faciliter le trajet des PMR alors que l'arrêt est imposé à Lomme-Lambersart pour un métro sur deux, sans que cela soit annoncé au moment de monter dans le métro ?

Le terminus est toujours indiqué sur les écrans situés aux extrémités de chaque quai. Ces écrans donnent à la fois une information visuelle mais également sonore puisqu'ils sont équipés de borne qui émettent un message lorsqu'une personne en situation de handicap visuel détentricée d'une télécommande s'en approche.

Global Comment le pétitionnaire compte-t-il résoudre concrètement toutes les difficultés exposées par les contributeurs ?

Le sujet de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite est transversal à de nombreuses compétences et concerne de nombreux acteurs. La Métropole Européenne de Lille à travers le futur Plan de Mobilité et notamment son annexe accessibilité, intègre les problématiques liées à la mobilité. Le Plan de Mobilité reste cependant un document de planification à l'horizon 2035 qui décline, dans la limite du cadre réglementaire, des actions plus ou moins opérationnelles et concrètes.

2.16 – Financement, Aide financière et prime à l'achat électrique

@235/195/189/134/132/128/21

Analyse et Proposition(s)

Ces observations traitent des aides possibles à l'achat de vélos, de leur éventuel entretien par la collectivité et des primes éventuelles de conversion à la nouvelle mobilité. Une question- proposition s'inquiète du devenir des usagers des véhicules qui seront exclus des ZEF, et qui se trouveront dans l'impossibilité économique de changer de véhicules.

Mais aussi de la préférence au concours de la société GETAROUND, société privée américaine, au lieu de la Société CITIZ relevant plus de l'économie sociale et solidaire locale. (contribution également traitée dans la rubrique AUTO-PARTAGE).

Elles dénoncent également le budget alloué aux mobilités actives plus important que celui alloué aux mobilités douces qui par ailleurs est inférieur à celui des objectifs nationaux.

Question(s)

Le budget consacré aux mobilités douces est-il réellement inférieur à celui des mobilités actives et inférieur aussi aux objectifs nationaux ? La part consacrée au vélo est trois fois inférieure à celle consacrée à l'automobile ?

Les objectifs nationaux sur la part modale du vélo ont été fixés par le Gouvernement à travers le plan national vélo de 2018 afin de passer de 3% à 9% à horizon 2024 de déplacements quotidiens réalisés à vélo. Aujourd'hui, le bilan publié fait état de nombreuses données chiffrées, concernant les investissements et les fréquentations des aménagements cyclables équipés de compteurs. En revanche, le deuxième plan vélo qui concerne la période 2022-2027, ne reprend pas les objectifs de part modale de 2018. (Cf. <https://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche> ainsi que https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/22165_DP-Plan-velo-VF.pdf)

La MEL s'est fixée un objectif de 8% à horizon 2035, objectif réaliste et conforme aux ambitions fixées en matière d'émissions liées au transports fixés par le PCAET et intégrées dans le présent projet de PDM. Cet objectif revient à multiplier par 4 la part modale vélo datant de 2016, ce qui est « en cohérence avec les orientations nationales » tel que l'Etat l'a confirmé dans son avis transmis dans le cadre de la consultation administrative.

Pourquoi avoir fait le choix de la société GETAROUND/CITIZ ?

L'autorisation d'exploitation des services d'autopartage fait l'objet d'une demande de labellisation dont les modalités ont été fixées par délibération. Étant donné l'existence de places dédiées à l'autopartage aménagées par la MEL et la compétence de la MEL en matière d'autopartage, la MEL se doit de répondre par la mise en place d'un système de « labellisation » des opérateurs.

Les sociétés CITIZ et GETAROUND sont les seules à avoir fait une demande de labellisation auprès de la MEL afin de pouvoir proposer des véhicules dédiés à l'autopartage dans les stations MEL Auto Libre Service. Les deux opérateurs répondent aux mêmes exigences de qualité et de service précisées dans la délibération 21C0281 en date du 28/06/2021.

Quelles sont les modalités d'obtention des différentes aides possibles ?

La MEL ne propose pas d'aide à la conversion des véhicules polluants dans le cadre de la mise en œuvre de la ZFE. Ces aides sont portées au niveau national.

2.17 – Borne électrique

@91-126-134-R175-E 176-@230

Analyse et Proposition(s)

Il n'existe aucune réelle proposition, mais un souhait légitime lié à la forte incitation de passer aux déplacements « modes doux » et moins polluants.

Question(s)

Qu'envisage la M.E.L dans ce domaine (Nombre de bornes-Lieux d'implantation-Puissance-Type de gestion-coût à la charge de qui ?.../...)

Le Conseil métropolitain a voté un nouveau plan d'action ambitieux en 2021 afin de favoriser le développement de la mobilité électrique. Cette nouvelle stratégie est définie dans la délibération 21 C 0280 adoptée le 28 juin 2021. Sur le domaine public, la MEL prévoit le

déploiement d'un nouveau réseau de bornes de recharge, et d'équiper ainsi chaque commune de la métropole.

L'idée de ce nouveau plan d'aménagement de bornes, est de proposer 3 typologies de bornes de recharge AC et/ou DC qui permettent d'offrir un service pertinent aux habitants et usagers du territoire sur l'espace public, et qui soit cohérent avec les autres solutions amenées à se développer, par ailleurs, dans les années à venir :

- la borne de recharge dite « résidentielle » proposant des puissances de charge de 3 à 22 Kw maxi en AC, en particulier dans des quartiers spécifiques notamment en complément des équipements privés dans les quartiers en tension et en déficit de garages; 150 à 250 bornes pour les charges « résidentielles » sont estimés sur la MEL.
- la borne de recharge dite « intermédiaire » proposant des recharges en 22 kW AC et 24 Kw DC, à proximité des « aménités urbaines », espaces de centralité, et à proximité de gisements d'utilisateurs professionnels spécifiques et intensifs ; 40 à 60 bornes pour les charges « intermédiaires » sont estimées sur la MEL.
- la borne de recharge dite « rapide » proposant des puissances de recharge à minima de 50 KW DC, pour répondre à des besoins en itinérance, de longue distance à proximité de grands axes de circulation, ou encore des besoins spécifique de professionnels : taxis, logistique urbaine,... ; 20 à 30 bornes pour les charges « rapides » sont estimées sur la MEL.

Ce nouveau programme de déploiement sera confié à un opérateur de charge privé dans le cadre d'une Concession de Service. Cet opérateur sera désigné au cours du 4^{ème} trimestre 2023 et commencera l'installation des nouvelles bornes début 2024.

Les bornes de recharges pourront-elles être utilisées par les V.A.E ou existera-t-il une spécificité ?

Sur le domaine public et dans le cadre de la Concession de service électromobilité dont la mise en œuvre sera effective à partir de 2024, la MEL n'a pas imposé la mise à disposition de dispositifs de recharge spécifiques aux VAE. Cependant, suivant le candidat qui sera choisi, certains types de bornes pourraient être équipés de prises de type EF adaptées aux VAE, voire quelques stations de recharge spécialement conçues pour les VAE pourraient éventuellement être proposées.

Par ailleurs, la multiplication du parc automobile « ELECTRIQUE » engendra inévitablement le rechargement « domestique » sur la voie publique et notamment en ville ce qui sera vraisemblablement source d'accidents ou incidents (fils de rechargement traînant sur le trottoir-stationnement abusif de véhicules... / ...). Quelles mesures compte prendre la M.E.L pour appréhender ce nouveau phénomène ?

Ce phénomène de rechargement domestique sur la voie publique via un passage de câble, a déjà été constaté de multiples fois sur la MEL.

La MEL a adopté une doctrine en la matière visant à ne pas autoriser la recharge d'un véhicule électrique stationné sur le domaine public en tirant un câble depuis son domicile. Cette doctrine a été communiquée aux communes de la MEL.

Le fait de poser un dispositif de recharge sur façade donnant directement sur le domaine public, ou de tirer un câble de recharge du domicile vers le véhicule en stationnement sur voirie (soit par voie aérienne, soit via des systèmes de goulottes posées ou fixées au sol) communément désignés comme du « yolocharging », est interdit sur le domaine public.

En effet, lorsqu'ils souhaitent recharger leur véhicule électrique, les riverains du domaine public routier sont soumis, au cadre posé par le code général de la propriété des personnes publiques. Ainsi l'article L2121-1 du CGPPP stipule que les biens du domaine public doivent être « *utilisés conformément à leur affectation à l'utilité publique* », et « *nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, utiliser une dépendance du domaine public [...] ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous* ».

Par conséquent, l'utilisation irrégulière du domaine public peut aller du simple passage d'un câble électrique sur le trottoir au passage du même câble à l'aplomb du domaine ou encore au stationnement irrégulier du véhicule sur le trottoir pour en assurer la recharge depuis son domicile. Le simple passage de câble qui peut paraître le moins gênant, excède les limites du droit d'usage du fait de la durée de rechargement (plusieurs heures) et peut gêner le passage des piétons et des personnes à mobilité réduite (PMR) voire, selon les modalités de raccordement, constituer un danger pour les usagers du domaine (chute causée par le câble au sol, risque d'électrocution, chute de câbles suspendus en hauteur de manière précaire, etc.).

De surcroît, le stationnement irrégulier sur trottoir au plus près du domicile pour recharger son véhicule électrique, est une gêne pour les autres usagers du domaine, notamment en rendant difficile voire impossible le cheminement pour les PMR et ce pour des temps longs du fait des temps de recharge.

Le contrôle et la verbalisation éventuelle de ce type de pratiques relèvent de la responsabilité des communes au titre de leur pouvoir de police.

L'article L2212-2 du CGCT précise que la police municipale qui a « pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques [...] comprend notamment [...] tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité de passage ». Pour le cas spécifique des câbles en suspension, le texte précise que cela comprend notamment « l'interdiction de ne rien exposer aux fenêtres ou autres parties des édifices qui puisse nuire par sa chute ». Les raccordements irréguliers, lorsqu'ils constituent une gêne ou un danger, peuvent faire l'objet d'une verbalisation au titre des pouvoirs de police municipale.

Ces pratiques de raccordement irrégulier sur le domaine public pour recharger son véhicule sont donc susceptibles d'être verbalisées soit au titre du stationnement gênant de classe 2 (Art 417-10 du Code de la Route) soit pour le fait d'embarrasser la voie publique en y déposant ou y laissant sans nécessité des matériaux ou objets quelconques qui entravent ou diminuent la liberté ou la sûreté de passage punissable de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe (Article R.644-2 du Code pénal)

Rappelons ici que les maires étant personnellement détenteurs de ces pouvoirs de police, leur responsabilité pourrait être recherchée en cas de carence de l'exercice de leur pouvoir de police.

2.18 Liaison frontalière

(Contributions : 4 occurrences en thématique principale ou secondaire)

Synthèse

Les contributions suivantes ont été recueillies sur ce thème.

@46 Rien ou presque n'est prévu pour améliorer les relations avec les villes Belges voisines.

@148 S'agissant d'un avis sur l'ensemble du projet, il doit être examiné sous l'angle des différentes thématiques, et une réponse globale sera demandée au pétitionnaire.

@155, R175 L'absence de desserte de COMINES par un grand moyen de transport en commun est critiquée par plusieurs contributeurs (cf. @48, @62). Le territoire de la Lys semble oublié du SDIT, faute de réhabilitation de la ligne TER LILLE-COMINES en ligne de tramway (terminus COMINES), malgré le foncier existant (ancienne voie ferrée), et les besoins croissants de liaison transfrontalière, rappelant que le tramway reste le mode de transport le plus rapide, régulier et écologique.

Propositions

Le pétitionnaire est invité à donner son avis sur les propositions suivantes qui ont été faites par les contributeurs.

@46 Étendre la tarification et les abonnements Ilevia à COURTRAI et TOURNAI ou au moins MOUSCRON. Rétablir les liaisons ferroviaires directes existant autrefois de LILLE vers ANVERS, NAMUR...

La tarification coordonnée des transports publics supposerait un accord au sein des AOM et entre les AOM qui pourraient être concernées : la MEL, la Région Hauts-de-France et les AOM belges. Cette décision politique n'a pas, à ce jour, été prise.

Les services ferroviaires sont de compétences des Etats et des Régions.

R175 Créer des liaisons avec nos amis belges de Flandre (COURTRAI, etc....) et de Wallonie (TOURNAI, etc.) permettrait de parler d'Eurométropole puisque les transports de personnes seraient maillés entre nos deux pays et intégreraient l'ensemble de la Vallée de la Lys.

La liane 90 (1 bus toutes les 10 à 20 minutes en heures de pointe) est une ligne forte du réseau de transport public métropolitain mais n'est pas considérée comme un BHNS (qui réglementairement doit posséder *a minima* 70% de son tracé en site propre)

Le rabattement des communes situées au Nord de Wambrechies, vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, en complémentarité, la desserte de la Liane 90 sera travaillé dans les études ultérieures.

Les liaisons transfrontalières les plus adaptées en termes de temps de parcours, sont les liaisons ferroviaires, dont l'évolution à horizon 2040 est actuellement travaillée au travers du projet de Services Express Métropolitains de l'étoile ferroviaire lilloise.

Questions

En outre, le pétitionnaire est invité à répondre aux questions suivantes.

@155 L'orientation 5 du PDM vise à préserver les continuités foncières du réseau ferré, notamment entre COMINES et LA MADELEINE depuis l'arrêt d'exploitation de ce train, mais cela ne se traduit pas à ce jour en termes de desserte lourde de LILLE à COMINES. Le pétitionnaire peut-il justifier le choix de maintenir une liaison BNHS vers Comines (Liane L90) plutôt que par le prolongement du tramway ?

La ligne Lille – Comines relève de la Région au titre de sa compétence en matière de transport ferroviaire. Cette ligne du Réseau Ferré National (Ligne La Madeleine – Comines, n°296 000) n'a pas, à date, fait l'objet d'une procédure de fermeture administrative,

procédure nécessaire à son utilisation pour un autre usage. En attendant cette étape, les solutions de transport public pour desservir ce secteur doivent utiliser les tracés viaires. La Liane 90 n'est pas considérée comme un BHNS. Elle apporte, dès à présent, un service quotidien de transport public tandis que le projet de tramway, selon l'actuel calendrier, serait mis en service à compter de 2028-2030.

2.19 Consultation

Il y a eu que quelques consultations durant les permanences, par contre nous pouvons constater qu'il y a eu 17911 visites de la part de 16918 visiteurs, du dossier sur le registre numérique.

Ces constats n'appellent pas de réponse de la Métropole Européenne de Lille.

2.20 Questions de la commission d'enquête publique

2.20.1 Le Financement du P.D.M

Compte tenu de l'inflation du moment le coût du financement global risque fort d'être à la hausse. Ce phénomène a-t-il été déjà pris en compte ?

L'élaboration du projet PDM arrêté en juin 2022, a été conduite dans un contexte économique où l'inflation due aux différentes crises mondiales ne soit perceptible. À cette époque, l'anticipation d'une inflation potentielle et de son ampleur, était impossible. Les montants identifiés au sein du projet de Plan de Mobilité arrêté, sont donc à lire à date de juin 2022. Depuis lors, la MEL a dû faire face au contexte actuel d'inflation, qui modifie le coût des projets, et a pris en compte ces modifications lors du vote de son budget.

Quelles sont les modes et les sources de financement actuels et ceux à venir connus, susceptibles de minimiser les coûts à la charge des collectivités et des usagers ?

Les projets sont majoritairement financés par les maitres d'ouvrage ; les autres collectivités peuvent néanmoins apporter une participation à leur financement selon leur compétence, leur degré d'implication et les retombées qu'elles en espèrent. Lorsque c'est possible, la MEL établit des demandes de subventions pour des projets métropolitains qui correspondraient aux modalités définies par les politiques européennes, étatiques, ou encore régionales.

Les principales recettes de la MEL sont des recettes fiscales, des recettes de fonctionnement (par exemple les titres de transport), et des dotations reçues de la part de l'État qui ont tendance à se réduire, selon les lois de finances votées. Pour financer les projets d'investissement, la MEL fait appel à l'emprunt, d'une manière modérée et selon un budget voté annuellement.

2.20.2 Le suivi de ce plan jusqu'en 2035

La mise en œuvre du Plan de Mobilité s'inscrit dans un temps long, d'ici 2035, ce qui nécessite un suivi pour le faire vivre autour d'une évaluation de ses actions, avec possibilités d'expérimentation et d'innovation de l'action publique jusqu'à son terme.

Ceci s'exercera autour de trois axes regroupant chacun plusieurs actions

Axe 1

Une gouvernance métropolitaine pour suivre les mises en œuvre et partager les expériences innovantes.

-Action 46

Animer une instance métropolitaine de suivi de la mise en œuvre du P.D.M

-Action 47

Etre acteur de la mobilité à l'échelle de différents bassins de mobilité

-Action 48

Faire vivre le suivi de la mise en œuvre avec les usagers

Axe 2

Se laisser la possibilité d'innover au cours de la mise en œuvre du projet

-Action 49

S'appuyer sur les démarches de design des politiques publiques pour expérimenter

Axe 3

Observer, connaître, évaluer pour piloter au mieux la mise en œuvre du projet

-Action 50

Observer les pratiques de mobilité pour les objectifs du plan de mobilité

-Action 51

Connaître les pratiques de mobilité

-Action 52

Évaluer au long cours la mise en œuvre du Plan de Mobilité

Est-il possible de regrouper l'ensemble de ces mesures dans un document synthétique d'une plus grande compréhension ?

[Le document de référence restera le Plan de Mobilité. Les actions décrites au sein de l'axe 3, serviront à alimenter les instances de gouvernance proposées dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du Plan de Mobilité avec l'ensemble des acteurs associés au cours de son élaboration, y compris les usagers à travers des démarches d'expérimentation.](#)

2.20.3 La formation

La mobilité dans l'espace public se partage principalement entre les piétons, les cycles, les voitures, et tous les nouveaux moyens qui voient régulièrement le jour (Trottinette...). Il en résulte de nouvelles mesures au plan du code de la route, pas toujours comprises des différents usagers (couloirs prioritaires, franchissements possibles alors que précédemment interdits, zones de rencontre...) qui sont parfois à l'origine d'incivilités voire d'accidents.

Est-il envisagé des actions de formation ou de rappels par différents acteurs (Police-Éducation Nationale-MEL ou Communes-associations diverses...) et à l'adresse des différents publics (scolaires –jeunes et moins jeunes) dans le but de tendre vers une meilleure sécurité et un meilleur respect de chacun.

[En lien avec l'ambition « zéro blessé / zéro tué sur la route » que la MEL promeut, la MEL s'attachera à rappeler au travers de différentes publications les règles de sécurité et du vivre ensemble régissant l'utilisation des engins de déplacement personnels \(trottinettes électriques, gyropodes, monoroues, overboards...\) qui partagent l'espace public avec des publics parfois fragiles, pour faciliter la sécurité de tous.](#)

Un livret pédagogique mettant l'accent sur la cohabitation entre les véhicules motorisés et les usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes a été édité par la MEL. Disponible sur internet (<https://lillemetropole.fr/mediatheque/media/10086> ou directement grâce à ce lien https://lillemetropole.fr/sites/default/files/2022-12/les_pietons_et_cyclistes_dans_l_espace_public.pdf), ce livret intitulé « les piétons et les cyclistes dans l'espace public – manuel pratique » a été écrit en y associant la Préfecture de la Région Hauts-de-France et l'Association Droit Au Vélo (ADAV). Il s'adresse, notamment, aux futurs titulaires du permis B en étant distribué via le réseau d'auto-écoles pour compléter la préparation à l'examen.

Dans le cadre de l'animation du challenge Mai à vélo, il est également prévu en 2023, une sensibilisation des cyclistes aux angles morts des poids-lourds avec la FNTR et l'ADAV.

Par ailleurs, de par son intervention en écomobilité scolaire, la MEL intervient avec un réseau d'acteurs (le CREM par exemple) pour informer, former et sensibiliser à la sécurité de tous.

2.20.4 Avis SPW/région wallonne @148

La Wallonie émet un avis dans le cadre de la consultation sur le projet de plan de mobilité (PDM) de la Métropole Européenne de Lille (MEL), qui guidera cette politique pour une période d'une dizaine d'années.

La Commission souhaiterait avoir vos réponses concernant cette coordination frontalière.

La Métropole Européenne de Lille saisira l'instance de gouvernance constituée par l'Eurométropole Lille Kortrijk Tournai, à travers la démarche de coopération inter-territoriale afin de revenir vers les partenaires belges et notamment wallons, suite à l'avis réceptionné de la Wallonie, sur le projet de Plan de Mobilité.

2.20.5 Avis de la Chambre d'Agriculture @93

La Chambre d'Agriculture du Nord-Pas-de-Calais demande la prise en compte de l'activité agricole dans les projets d'aménagement ainsi que la prise en compte des circulations agricoles. Ceux-ci pourront-ils bien être pris en compte lors des futurs projets ?

La MEL dispose au sein de son organisation, d'une mission « nature agriculture et environnement ». Celle-ci est garante de la prise en compte du volet agricole dans les différentes politiques publiques d'aménagement de compétence métropolitaine. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est l'outil de planification qui permet, quant à lui, une préservation des terres agricoles, et la Chambre d'Agriculture est associée à l'élaboration des documents d'urbanisme.

La MEL est consciente de la nécessité de préserver la ressource agricole et de l'environnement économique qui gravite autour de cette ressource (production, emplois...) ; mais aussi des contraintes d'exploitation (pression foncière, difficultés de circulation agricole, dégradations aux cultures...). Il convient de trouver un équilibre entre maintien d'une agriculture compétitive, problématique de logement, développement d'autres grands secteurs économiques et d'infrastructures.

Dans les études locales sous pilotage de la MEL, les matériels agricoles bénéficient de réflexions menées sur les trafics des poids lourds, qui ont des gabarits similaires. Ainsi, dans l'étude de mobilité sur le transport de marchandises dans les communes gardiennes

de l'eau, prévue au projet de PDM (action 44), les engins agricoles seront étudiés au même titre que les poids lourds.

Cliquez ici pour taper du texte.

Cliquez ici pour taper du texte.

Cliquez ici pour taper du texte.

Dossier suivi par :

Pôle RSMT / Direction Mobilité / Services Études et Plan de Déplacements Urbains

Tél : 0320212406

Mail : jfnedelec@lillemetropole.fr

Copies :

Ludovic DELESTREZ, Direction Espaces Publics et Voirie

Elodie DESRY, Direction de Projet SDIT

Marc-Antoine DOCHEZ, Direction de Projet SDIT

Gabriel MONVILLE, Direction Espaces Publics et Voirie

Barbara NOGEIRA, Direction Transports

Alain NOYELLE, Direction Transports

Avis des pôles fonctionnels

Affaires juridiques

sans objet ou avis rendu :

réponses et formalisme proposés clairs (sans capacité à donner un avis sur le fond de certaines des réponses)