

DEPARTEMENT DU NORD
Métropole Européenne de LILLE

Enquête publique relative au
Projet de Plan de Mobilité
Horizon 2035
de la Métropole Européenne de LILLE



CONCLUSION ET AVIS

<u>Date de l'enquête</u>	Du mardi 28 février 2023 Au lundi 03 avril 2023 inclus.
<u>Commission d'enquête</u>	Présidente de la commission d'enquête : Mme CARTON Peggy Commissaires enquêteurs : Mr DATHY Patrick Mr DUC Jacques Mr LEBON Christian Mr ROPITAL Jean-Michel

SOMMAIRE

Table des matières

1. Présentation et cadre de l'enquête	4
2 - Organisation et déroulement de l'enquête publique	5
2.1 - Désignation de la commission d'enquête.....	5
2.2 - Organisation de l'enquête publique.....	5
2.3 - Organisation de la contribution publique.....	5
2.4 - Dossier d'enquête.....	5
2.5 - Publicité.....	6
2.6 - Climat de l'enquête.....	6
2.7 - Clôture de l'enquête.....	6
3. Avis relatif au projet et au dossier	7
3.1 Avis relatif à l'étude du projet.....	7
3.2 Avis sur la concertation préalable et l'information du public.....	11
3.3 Avis sur la contribution publique.....	11
3.4 Avis sur le dossier et le registre numérique :.....	11
3.5 Avis sur le déroulement de l'enquête publique :.....	12
3.6 Avis sur le mémoire en réponse.....	13
4. Avis relatif à l'analyse des avis de la M.R.A.E, des P.P.A, Autres Structures, des Communes et de la concertation volontaire.	13
4-1 questionnements émanant de la MR Ae et des PPA.....	13
4-2 : questionnements émanant des communes du territoire :.....	14
5. Avis global de la Commission d'Enquête	17
5.1 Thème L'usage du vélo et Les pistes cyclables :.....	17
5.2 – Thème Fréquence des transports en commun.....	20
5.3 – Thème Intermodalité.....	22
5.4 – Thème Sécurité des personnes et insécurité dans les Transports en Commun.....	23
5.5 - Thème Autopartage, covoiturage, parking relais :.....	27
5.6 - Thème Extension de la ligne de métro ou de tramway.....	31
5.7 - Thème cheminements doux marche, piétons, signalétiques :.....	36
5.8 - Thème "Transport ferroviaire et emprises".....	39
5.9 - Thème Climat-Air-Eau et nuisances sonores.....	41
5.10 - Thème VL et stationnement :.....	43
5.11.-.Thème Gratuité.....	44
5.12 - Thème Vélo-partage :.....	45

5.13 - Thème "Infrastructures de transports"	46
5.14 - Thème "Circulation des Poids lourds" et "Transports de marchandises" ...	51
5.15 – Thème PMR et Accès	54
5.16 - Thème Financement-Aide financière-Prime pour électrique	56
5.17- Thème Bornes électriques	58
5.18 - Thème Liaison frontalière	61
5.19 - Thème Consultation.....	63
5.20 - Financement et formation	63
5.21 - Thème Agriculture	65
6. Conclusions	66

1. Présentation et cadre de l'enquête

Au titre de ses compétences obligatoires, la métropole européenne de LILLE a en charge la mobilité de sa population.

Cette dernière s'exerce au travers d'un document de planification appelé P.D.U (Plan de déplacements urbains), conformément aux dispositions du texte fédérateur LOI LAURE (Loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie en date du 30 décembre 1996), approuvé en juin 2000, révisé en avril 2011 et devant faire l'objet d'une deuxième révision décennale en 2020.

Suite à une nouvelle loi LOM (Loi d'orientations des mobilités) du 24 décembre 2019, le P.D.U devient plan de mobilité (PDM).

Ce dernier reprend les dispositions et le suivi de l'actuel P.D.U et intègre un nouveau concept relatif à la transition environnementale et énergétique cadrées à l'échelle nationale par la Stratégie Nationale Bas Carbone dans le respect des dispositions du STRADDET du SCoT et du PCAET.

L'élaboration de ce nouveau plan répond aux dispositions de l'article L1214-15 du code des transports et a été arrêté par délibération N22-C-0175 du 24 juin 2022 du conseil métropolitain de la MEL.

Il fixe à l'horizon 2035, la réalisation de 4 enjeux métropolitains :

- Organisation d'une mobilité pour tous qui allie cadre de vie et développement du territoire
- Préservation de l'environnement, en favorisant les modes de déplacements moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre
- Développement d'une mobilité qui contribue au dynamisme économique au maintien et à la création d'emplois et au rayonnement métropolitain
- Proposition d'une mobilité abordable tant pour l'utilisateur que pour les collectivités qui mettent en œuvre des solutions de mobilité.

Et élabore un plan d'actions pour y parvenir autour de 5 axes :

- Modernisation et optimisation de l'existant
- Amélioration et développement de l'offre de service
- Encouragement au changement des comportements de mobilité des usagers du territoire en faveur de l'environnement.
- La rue pour tous (sécurité du réseau routier, modération des vitesses, aménagement d'espaces publics partagés, schéma cyclable, politique de stationnement).
- Amélioration du transport de marchandises et de la logistique urbaine.

On peut le résumer en cette phrase :

« Faciliter la mobilité tout en réduisant ses impacts sur le changement climatique et la pollution de l'Air. »

C'est ce plan qui est soumis à la présente enquête publique régie par les codes de l'environnement, général des collectivités territoriales, des transports et des relations entre le public et l'administration.

2 - Organisation et déroulement de l'enquête publique

2.1 - Désignation de la commission d'enquête

La commission d'enquête a été désignée par décision de M. le Président du Tribunal Administratif de Lille en date du 28 novembre 2022, sous la référence E22000134/59, en vue de procéder à l'enquête publique concernant le Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille. L'arrêté prescrivait et définissant les modalités d'organisation de l'enquête publique émane de M. le Président de La Métropole Européenne de Lille et a été publié sous le numéro 23-A-0034 en date du 03 février 2023.

L'enquête publique s'est déroulée du 28 février 2023 à 9h00 au 03 avril 2023 à 17h00, soit 35 jours consécutifs.

2.2 - Organisation de l'enquête publique

Les membres de la commission ont tenu des permanences ouvertes au public dans les lieux suivants :

- à la MEL, bâtiment Euralliance, 4, avenue de Kaarst à La Madeleine,
- à la mairie de Armentières,
- à la mairie de Roubaix,
- à la mairie de Sainghin-en-Weppes,
- à la mairie de Villeneuve d'Ascq,
- à la mairie de Wervicq-Sud.

Les membres de la commission d'enquête ont tenu 30 permanences dans les communes pivots citées ci-dessus et 1 permanence téléphonique.

Les dates et horaires des permanences ont été fixés d'un commun accord entre la Métropole Européenne de Lille et les membres de la commission d'enquête.

2.3 - Organisation de la contribution publique

Pendant toute la durée de l'enquête, le public a pu consulter le dossier d'enquête sur support papier et déposer ses observations ou propositions sur les registres papier ainsi que sous forme dématérialisées sur le registre numérique mis à sa disposition.

La préparation de la commission d'enquête à l'ouverture du créneau public n'a pas posé de problème particulier au niveau de l'étude du dossier.

Les membres de la commission se sont réunis à 15 reprises pour définir son organisation, son fonctionnement, l'analyse des contributions et les rédactions du rapport d'enquête et des avis et conclusions.

2.4 - Dossier d'enquête

La composition du dossier d'enquête, conforme aux textes est détaillée dans le chapitre 4.4.2. du rapport d'enquête. Malgré son volume, sa compréhension a été relativement aisée en raison de sa structuration.

Par ailleurs les Commissaires-enquêteurs ont pu bénéficier de réunions nombreuses (5) et fructueuses avec le pétitionnaire.

Cinq réunions de présentation du dossier d'enquête publique et de mise au point du déroulement de l'enquête se sont tenues avec les services de la MEL : les 12/12/2022, 06/01/2023, 16/01/2023, 03/02/2023 et 07/02/2023.

2.5 - Publicité

Conformément aux textes en vigueur, l'enquête publique a fait l'objet de parutions dans les annonces légales de journaux locaux.

Les membres de la commission ont vérifié personnellement que l'affichage papier était en place dans toutes les mairies 15 jours avant le début de l'enquête.

D'autres mesures de publicité ont été prises : sites internet de la MEL et de certaines communes, des annonces sur les médias (TV locale, réseaux sociaux, presse écrite, radios...).

- **Insertion presse :**

- VDN (½ page) : parution le 28 février et 17 mars

- 20 minutes (½ page) : parution le 1^{er} et le 20 mars

- **Relations presse :** Communiqué de Presse envoyé par les attachés de presse MEL le 28 février parutions presse suite au CP :

- <https://www.francebleu.fr/infos/transports/les-habitants-de-la-metropole-lilloise-appeles-a-s-exprimer-sur-la-voiture-le-velo-les-bus-etc-4099340>

- <https://www.lavoixdunord.fr/1308054/article/2023-03-26/metropole-lilloise-velo-tram-marche-voiture-quelles-priorites-d-ici-2035>

Voir également Communiqué de presse articles en pièces jointes

- **Affichage dynamique dans le réseau de métro (Ilevia) :** du 6 au 13 mars => spot de 10 secondes / 37 écrans / passage 80 000 fois

- **Spot radio :** du 13 au 24 mars diffusé sur Europe 2 Lille et RFM Lille => spot de 20 secondes / 6 spots par jour soit un total de 120 spots pour les 2 radios

- **Web :** <https://participation.lillemetropole.fr/processes/concertationplandemobilite>

- Site MEL : Actu publiée à partir du 24/02

2.6 - Climat de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans un climat serein, sans incident notable. Chaque intervenant a pu s'exprimer librement et déposer ses contributions, suggestions et propositions sur les registres papier déposés dans les lieux de permanence ainsi que sur les ordinateurs mis à disposition dans les communes pivots, par courrier au siège, par mail ou sur le registre numérique.

A la clôture de l'enquête, on recense 17911 visites pour 16918 visiteurs. On dénombre 592 téléchargements de pièces et 441 visualisations de documents. Les contributions s'élèvent à un total de 241 ainsi qu'une contribution hors délai.

2.7 - Clôture de l'enquête

L'enquête a été clôturée par la Présidente de la commission d'enquête le 03 avril 2023 à 17h00 à l'issue de sa dernière permanence.

Les autres registres et dossiers déposés dans les mairies de Armentières, Roubaix, Sainghin-en-Weppes, Villeneuve d'Ascq et Wervicq-Sud ont été récupérés par les membres de la commission d'enquête le mardi 4 avril 2023.

Les services de la Métropole de Lille et les référents des communes pivots ont contribué au bon déroulement de l'enquête en mettant à disposition les locaux afin de recevoir le public dans de bonnes conditions lors des permanences.

3. Avis relatif au projet et au dossier.

3.1 Avis relatif à l'étude du projet

Il a été établi à partir des éléments suivants :

-L'obligation faite par la loi LOM. et l'arrêté communautaire

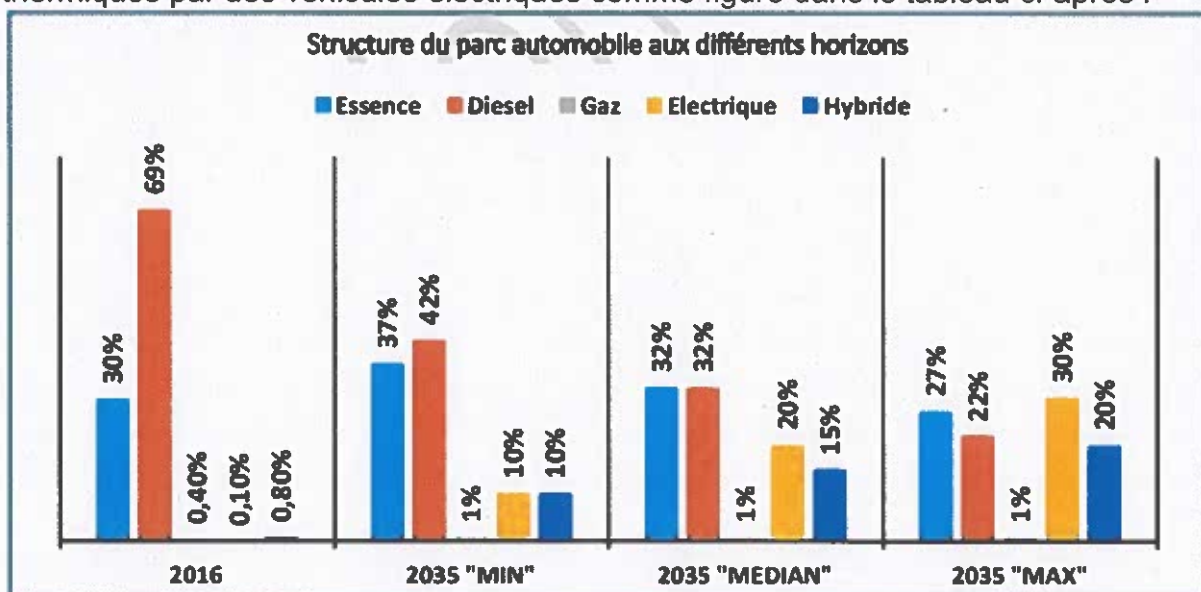
-Eléments du diagnostic

Une hausse de 110.000 habitants et de 80.000 emplois dont la moitié pour les résidents de la M.E.L, à l'horizon 2035, nécessite la modification des pratiques de mobilité du moment.

Ne rien faire conduira à une forte dégradation du cadre de vie, même si cela affectera différemment les spécificités locales des 95 communes du territoire.

Le P.D.U avait déjà conscience de ce phénomène. Mais en dépit des mesures prises, auxquelles se sont ajoutées la baisse « temporaire » du trafic lors de la crise COVID et le télétravail, les résultats sont insuffisants pour répondre aux enjeux environnementaux et de qualité de vie du territoire notamment de réduire les émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre.

La réponse à ces enjeux passe en partie par le remplacement progressif des véhicules thermiques par des véhicules électriques comme figuré dans le tableau ci-après :



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

Mais aussi en utilisant au mieux les ressources à notre disposition selon le principe « du bon mode pour le bon déplacement » :

- covoiturage
- transports en commun
- marche
- pratique cycliste
- activités existantes et à venir liées au « numérique »

-Orientations stratégiques et les plans d'action

Le PDM repose sur des orientations stratégiques visant à satisfaire les besoins de mobilité des usagers du territoire en créant des conditions de pratiques de mobilités durables autour de TROIS AXES :

- moderniser et optimiser l'existant
- améliorer et développer l'offre de services
- encourager et favoriser les changements de comportements de mobilité

QUATRE CHAPITRES :

- changer les comportements de mobilité pour agir dès à présent en faveur de l'environnement
- vers un système de transports collectifs encore plus performants et « capacitaire »
- la rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacements
- agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine

qui font l'objet d'actions détaillées dans des fiches spécifiques au nombre de 52 (voir tableau ci-après).

1 Pour des mobilités bénéfiques pour la santé
2 Accompagner la mobilité des actifs
3 Amorcer une dynamique de moindre équipement automobile des ménages et encourager leur équipement en cycles
4 Soutenir et accompagner la mutation du parc automobile
5 Inciter des usages partagés de la voiture particulière : développer la stratégie métropolitaine de covoiturage
6 Initier un système de « service de mobilité »
7 Sensibiliser et concerter pour promouvoir les modes les moins émissifs
8 Améliorer la qualité de l'air
9 Améliorer l'ambiance sonore à proximité des infrastructures de transports
10 Rendre plus performant les réseaux existants de métro et tramway
11 Poursuivre la modernisation du réseau de bus
12 Anticiper les solutions de transports collectifs de demain adaptées au territoire de la M.E.L
13 Améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus
14 Mieux connecter les arrêts de bus à leur environnement
15 Valoriser le réseau ferré, en tant qu'armature du réseau de transports collectifs et en lien avec les territoires extérieurs
16 Créer de nouvelles lignes de tramway
17 Augmenter le nombre de lignes de bus à haut niveau de service renforcé
18 Créer des lignes express en bus ou en car
19 Consolider la stratégie d'inter-modalité à l'échelle de la M.E.L de LILLE
20 Accompagner la réalisation et l'évolution des pôles d'échanges multimodaux
21 Aménager de nouveaux pôles d'échanges multimodaux et adapter les pôles d'échanges multimodaux existants aux évolutions des mobilités et des projets de transports collectifs à venir
22 Faciliter l'usage des transports collectifs urbains pour tous
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
24 Améliorer la communication avec et auprès des usagers du transport collectif
25 Faciliter l'usage des transports en commun grâce à la billettique et aux tarifica-

tions
26 La sécurité pour tous : la lisibilité du réseau
27 Une « ville à 30 » des vitesses de circulation modérées
28 Aménager l'espace public : trouver pour tous les usagers et tous les usages, temporaires ou permanents
29 Une politique de stationnement comme outil de mobilité et de partage de l'espace public
30 Améliorer l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite
31 Concevoir une métropole marchable pour tous
32 Pratiquer le territoire pour bien grandir, bien vivre et bien vieillir
33 Communiquer et animer la politique piétonne de la M.E.L de LILLE
34 Une politique cyclable métropolitaine cohérente et ambitieuse, portée par la M.E.L, les communes, et les acteurs du territoire
35 Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif
36 Animer un groupe de travail dédié « transport de marchandises et logistique » pour poursuivre la dynamique engagée avec les acteurs du territoire
37 Promouvoir les modes alternatifs et/ou une gestion raisonnée des flux et de la logistique
38 Développer l'offre de service et la création d'un maillage en stations d'avitaillement multi-énergies, pour accompagner les entreprises ou les clients finaux dans leur transition énergétique
39 Conforter, voire développer la logistique urbaine fluviale
40 Promouvoir la multimodalité, les infrastructures alternatives à la route existantes ou à venir et les solutions logistiques optimisées
41 Identifier des délaissés fonciers aujourd'hui inutilisés à mettre à disposition de porteurs de solutions de logistiques urbaines dans le cadre d'un Appel à Projets
42 Organiser et réguler le stationnement des poids-lourds dans les parcs d'activités
43 Promouvoir et expérimenter une logistique urbaine innovante et raisonnée
44 Améliorer la lisibilité et la cohérence des réglementations en matière de circulation de marchandises en travaillant avec les différents acteurs concernés
45 Analyser les pratiques de livraisons en lien avec les E-commerce pour sensibiliser et orienter les acteurs vers des pratiques plus vertueuses
46 Animer une instance métropolitaine de suivi de la mise en œuvre du P.D.M
47 Etre acteur de la mobilité à l'échelle de différents bassins de mobilité
48 Faire vivre le suivi de la mise en œuvre avec les usagers
49 S'appuyer sur les démarches de design des politiques publiques pour expérimenter
50 Observer les pratiques de mobilité pour les objectifs du plan de mobilité
51 Connaitre les pratiques de mobilité
52 Evaluer au long cours la mise en œuvre du plan de mobilité

Ces mesures font l'objet de programmations financières arrêtées pour certains projets opérationnellement très avancés, mais pas encore pour d'autres non encore techniquement aboutis.

-Les objectifs et enjeux

●les objectifs

Démocratiser l'adoption du plan et élargir son champ d'application à de nouvelles problématiques comme les aspects socio-démocratiques et environnementaux.

Répondre aux enjeux de mobilité et d'accessibilité des communes de la M.E.L au travers du respect du PCAET dans le but de réduire les GE, de lutter contre les pollutions de l'air et du son, de préserver la biodiversité et le climat. Le tout en intégrant un lien entre l'urbanisme et la mobilité en prenant en compte les P.M.R et les enjeux environnementaux locaux et globaux.

●les enjeux

Réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et garantir de fait le déplacement dans de bonnes conditions aux usagers du territoire de la M.E.L, le projet se propose de :

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

Les ambitions ainsi exprimées pour lutter contre le changement climatique, améliorer les qualités de l'air du cadre de vie et de la santé, seront établies dans le temps (à court terme et à plus long terme) et reposeront :

- sur une utilisation moindre du véhicule
- sur un report modal vers la pratique des modes actifs (marche à pied, vélo, engins de déplacement personnels)
- sur des T.C plus nombreux et améliorés
- sur la voiture partagée
- et aussi sur la mutation du parc automobile.

-Le bilan de la concertation volontaire

Dans le cadre de sa charte de participation citoyenne, la M.E.L a mis en place une concertation pour co-construire le projet de P.D.M.

Cette période de concertation s'est étalée du printemps 2021 jusqu'à la fin d'année 2021, sur la thématique « le changement des habitudes de déplacement et les accompagnants envisageables pour les faire évoluer », et autour des objectifs : offrir aux métropolitains la possibilité de s'exprimer sur leurs besoins et leurs souhaits pour pouvoir faire évoluer les façons de se déplacer dans la métropole ; faire émerger des actions pragmatiques visant à - l'implication des métropolitains au quotidien dans l'évolution des comportements, des pratiques, des usages de mobilité ; réfléchir aux leviers qui inciteraient les métropolitains à faire évoluer leur comportement de mobilité.

Les mobilités de cette concertation :

- une concertation numérique sur la plateforme de participation citoyenne (408 contributions),
- une démarche de design de politique publique avec des citoyens (30 solutions potentielles identifiées- 13 actions consolidées identifiées au final).

Le bilan de cette concertation relève des orientations stratégiques autour de 3 objectifs :

- un système de mobilité en accompagnement de l'évolution des territoires de la M.E.L
- une ville à réinventer avec les modes de déplacements durables
- un système en appui au développement économique du territoire

Et d'actions à mener autour de 5 chapitres :

- changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement,
- vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire,
- la rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacements,
- agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine,
- mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du plan de mobilité.

Les différents avis, observations et réponses, de la M.R.A.E, des P.P.A et autres structures, des communes, du public, du mémoire en réponse du M.O et de l'analyse par les membres de la commission d'enquête, recueillis en amont de l'enquête publique, durant l'enquête publique et à l'issue de l'enquête publique, sont traités dans les chapitres suivants.

3.2 Avis sur la concertation préalable et l'information du public

La commission d'enquête estime que les modalités de la concertation préalable prévues ont été respectées et ont été suffisantes.

Le rapport de la commission d'enquête détaille l'ensemble de la concertation qui s'est poursuivie jusqu'à l'arrêt de projet. La commission d'enquête estime que l'information du public sur l'annonce et le déroulement de l'enquête a été suffisante et que des parutions dans certaines communes ont complété l'information officielle.

3.3 Avis sur la contribution publique

Elle s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté communautaire du 2 février 2023 prescrivant l'enquête publique :

- Après une large information : 97 lieux d'affichage en mairies et autres lieux, réseaux sociaux, presse, radios locales...
- 31 permanences durant la période du 28 février au 3 avril 2023 inclus.
- Moyens d'expression numérique et papier exhaustifs et conformes.
- Recueil de 241 contributions durant la période d'enquête, 17911 visites sur le Registre Numérique.

3.4 Avis sur le dossier et le registre numérique :

Le dossier est complet et facile à interpréter. Il comporte tous les documents permettant la consultation du projet de Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille.

La commission constate que le dossier mis à l'enquête publique est complet dans l'énoncé de sa composition.

Le dossier présenté à l'enquête publique est considéré, par la commission, comme étant conforme à la réglementation.

Le rapport de présentation était abordable à toute personne, et permettait d'identifier les enjeux et de se forger un avis.

Le dossier analyse bien les enjeux, les scénarii et objectifs, les grands leviers, les 3 axes privilégiés et les 52 actions, la programmation des actions, le suivi du projet, l'évaluation environnementale ainsi que le résumé non technique. Il présente en détail les justifications du scénario retenu par le projet.

La commission d'enquête a pu constater :

- La complexité de l'organisation des transports urbains dans ce périmètre aux territoires très diversifiés, pour obtenir un partage équilibré de l'espace public, entre les différents moyens de déplacements, sans stigmatiser l'un ou l'autre ;
- La composition des micro-territoires composant le ressort territorial de la MEL : Lille ville-centre, pourtour périurbain composé de villes à densité de population importante et communes éloignées apportant une composante rurale complémentaire ;
- La difficulté de faire évoluer le comportement des citoyens en matière d'utilisation des différents modes de déplacements, pour évoluer de la voiture automobile vers les transports collectifs ou les modes doux ;
- La nécessité à l'horizon 2035, de doter ce territoire d'un projet de Plan de Mobilité ambitieux au regard des enjeux essentiels dégagés du diagnostic effectué, des objectifs fixés par les textes, des nouvelles orientations en matière d'accessibilité, de la prise en compte de l'impact environnemental pour garantir la protection de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie.

La commission d'enquête a apprécié la pertinence du projet de Plan de Mobilité de la MEL, d'une présentation claire et concise sur la forme, correctement structuré au niveau des fiches d'actions du plan qui doivent permettre au public une lecture accessible des grandes orientations qu'il se propose de mettre en œuvre à l'horizon 2035.

3.5 Avis sur le déroulement de l'enquête publique :

L'enquête publique proprement dite, d'une durée totale de 35 jours, s'est déroulée du 28 février 2023 au 03 avril 2023 inclus.

Au cours de l'enquête, les administrés et les personnes intéressés pouvaient librement consulter le dossier mis à leur disposition au sein des communes pivots et à la MEL (bâtiment Euralliance), et formuler leurs observations éventuelles sur les registres ouverts à cet effet et sur le registre numérique ou par mail à l'adresse créée à cet effet.

Pendant toute la durée de l'enquête, une version numérique du dossier était accessible sur le site internet <https://www.registre-numerique.fr/pdm-mel>. Un poste informatique était mis également à la disposition du public dans les lieux d'enquête afin de consulter le dossier dématérialisé.

Les affichages de l'enquête publique ont été correctement effectués. Le public a bien été informé de cette enquête publique et du projet.

30 permanences ont été tenues par les commissaires enquêteurs en mairies communes pivots et à la MEL (bâtiment Euralliance) ainsi qu'une permanence téléphonique.

Il n'y a pas eu de prolongation de l'enquête publique. Cela n'a pas été demandé, et n'était pas nécessaire.

La durée d'enquête de 35 jours a permis à toutes les personnes le désirant de se prononcer.

3.6 Avis sur le mémoire en réponse

A l'issue de l'enquête publique, l'ensemble des remarques et observations faites par le public ont été transmis au maître d'ouvrage, ainsi que le procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête, le 07 avril 2023.

En date du 21 avril 2023, le pétitionnaire nous remet son mémoire en réponse.

Le pétitionnaire a fourni un mémoire en réponse très argumenté (mémoire en réponse de 108 pages repris en annexe 6).

La Métropole Européenne de Lille a répondu à l'ensemble des questions reprises sur le procès-verbal de synthèse. Le public pourra y trouver des réponses à ses contributions.

Les membres de la Commission d'Enquête Publique estiment que ce projet :

- repose sur un cadre légal que lui confèrent la loi L.O.M et l'arrêté communautaire prescrivant l'élaboration du P.D.M,
- passe par une étude exhaustive et de qualité qui s'appuie sur une concertation volontaire importante, sur des avis des P.P.A et autres structures, sur les nombreux avis des communes rendus, sur la contribution du public durant l'enquête et sur le contenu du mémoire en réponse de la M.E.L qui pris en compte l'ensemble des remarques formulées et qui s'attache à apporter chaque fois que possible la réponse attendue ; l'ensemble de ces éléments se trouve détaillé ci-avant ou dans les chapitres 4 et 5 ci-après,
- à fait l'objet de l'obligatoire enquête publique.

4. Avis relatif à l'analyse des avis de la M.R.A.E, des P.P.A, Autres Structures, des Communes et de la concertation volontaire.

Sur ces avis, la commission relève :

4-1 questionnements émanant de la MRAe et des PPA

- Sur la question de l'intégration du parc automobile électrique avec le schéma directeur des installations de recharge électrique : la MEL indique que cet objectif est repris au travers la fiche action numéro 4.
- Sur la question du suivi du déroulement du PDM 2035 : la MEL indique la constitution d'une instance politique et technique de suivi à 5 ans.
- Sur les questions de la modernisation du réseau et du « verdissement » du matériel roulant : la MEL renvoie à ses objectifs décrits au travers la fiche action numéro 11 (441 bus sont équipés au fonctionnement au gaz naturel (GNV), 5 au fonctionnement électrique sont expérimentés et 42 à fonctionnements à l'hydrogène envisagés en expérimentation.
- Sur la question du fonctionnement et de l'augmentation du nombre des bus à haut niveau de service : la MEL renvoie à ses objectifs décrits au travers la fiche action numéro 17. Elle indique également des études à venir pour pousser la programmation.

- Sur la question du développement des parcs à vélo dans les gares : la MEL indique son action décrite au travers la fiche numéro 34.
- En ce qui concerne les coordinations entre les horaires des différents modes de transport en commun : la MEL indique que les objectifs sont indiqués au travers la fiche action numéro 13. Les enjeux sont d'améliorer la coordination entre les trains et les bus, ainsi, en ce sens, qu'une étude en cours pour la création d'un outil permettant la prise de connaissance de l'offre de bus urbaine et l'intermodalité bus-TER.
- Sur la question de la billettique : la MEL indique ses objectifs décrits par l'action numéro 25.
- Sur la question du transport des marchandises, de la logistique et du recensement des entrepôts : la MEL indique qu'une nouvelle cartographie de ces derniers sera intégrée au PDM.
- Sur la question de la desserte fluviale et ferroviaire : la MEL indique ses objectifs décrits par l'action numéro 12.
- Sur la question du financement des études concernant le vélo : la MEL indique qu'une étude menée « en régie » sera lancée.
- Sur la question de la desserte en transports en commun de l'aéroport de Lille(ADL) la MEL indique que la question est envisagée dans le cadre du projet SEM, avec la création d'une gare ferroviaire au droit du site.
- Sur la question des lignes de bus et de l'optimisation des lignes de rabattement vers les pôles d'échange notamment ferroviaire : la MEL indique que les actions intermodales sont identifiées.
- Sur la question de l'harmonisation de la politique de stationnement des communes au sein de la MEL : tout en rappelant qu'elle est du ressort de chaque commune, la MEL préconise la solution d'harmonisation du « forfait FPS » à l'horizon 2035.
- Sur la question de la suppression de trains évoquée par la communauté de communes du Pévèle Carembault : la MEL rappelle que l'autorité décisionnelle reste la Région et que la ville de Templeuve n'appartient pas au territoire de la MEL. Néanmoins elle souhaite l'optimisation des infrastructures ferroviaires à destination du territoire.
- Sur la question de la ligne Orchies-Ascq : la MEL indique l'existence de l'expérimentation « éco bonus mobilité » inscrite au PDM.
- Sur la question de la création de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) à Baisieux et Fretin ainsi que de la revalorisation du projet « PEV'MEL » la MEL indique qu'elle soutient ces projets.
- Sur la question du stationnement et de la suggestion de l'État relative à la création d'une norme maximale afférente aux DIVAT de niveau 2, la MEL rappelle les termes de son orientation stratégique numéro 7.

4-2 : questionnements émanant des communes du territoire :

Sur la question du vélo et de de son environnement :

- Sur la question des bornes de recharge pour vélos : la MEL indique que les bornes sont assimilables à du mobilier urbain et donc en principe de la compétence des communes.
- Pour les bornes dans les gares : la proposition sera faite (en association avec la Région), d'équiper les 34 gares de la MEL (offre de stationnement et éventuelles installations de recharge électrique).
- Sur la question des aides et primes à destination des habitants : la MEL rappelle l'aide distribuée sous la forme d'une assistance financière ayant concernée 9195 métropolitains durant 6 mois en 2017 pour l'achat de vélo. Cette action a été

poursuivie par des actions identiques menées par de nombreuses communes du territoire.

- Sur la question de la demande développement de stations « V'Lille » la MEL rappelle ses objectifs décrits dans la fiche action numéro 34. Elle indique que 38 nouvelles stations seront implantées.
- Sur la question des box de stationnement et vélo résidentiel : la MEL indique qu'il s'agit d'une compétence communale.
- Sur la question d'une nécessité de disposer de véritables pistes cyclables sécurisées : la MEL rappelle ses objectifs décrits par la fiche action numéro 35.
- La MEL indique que les orientations d'aménagement identifiées privilégieront des aménagements séparatifs de pistes cyclables et des voies vertes : à cet égard l'objectif vise 75 % du réseau sous cette forme dès 2035.
- De même la MEL privilégiera des liaisons continues sans rupture ainsi que le recensement des points « d'accroche » entre les différents territoires.

Les communes seront associées à l'élaboration du schéma cyclable 2035. Les communes seront desservies directement par au moins une liaison d'accès au réseau intercommunal. Ainsi 90 % de la population, 94 % des actifs, 93 % des scolaires seront reliés dès 2035.

- Sur la question de l'entretien des pistes : la MEL indique qu'un budget est dédié et inscrit au volet maintenance-aménagements cyclables.
- Sur la question de la sécurité des carrefours : la MEL indique que le PDM n'a pas vocation à traiter cet aspect technique. Les communes doivent être le relais quotidien des usagers dans ce domaine.

Sur la question de la tarification et de la gratuité des transports en commun :

- La MEL rappelle la gratuité proposée pour les moins de 18 ans. Ainsi que sa politique tarifaire basée sur les quotients familiaux. Ainsi elle rappelle qu'au final l'utilisateur ne finance qu'à hauteur d'un tiers les dépenses relatives au transport en commun.

Sur la question d'une billetterie unique harmonisée :

- la MEL rappelle que le « PassPass » existe depuis 2013.

Sur la question du financement éventuel des particuliers :

- Pour le remplacement de véhicules non conformes aux futures zones ZFE : la MEL renvoie aux objectifs décrits par la fiche action numéro 8 et rappelle les aides de l'État en la matière (ainsi que sa demande spécifique faite auprès des services du Premier ministre afin de bénéficier des mêmes mesures prévues à terme pour les grandes métropoles concernées).
- Sur la question d'une éventuelle prime de covoiturage : la MEL rappelle l'expérimentation « éco bonus-mobilité ».

La question de l'amélioration des conditions de fonctionnement des transports en commun (fréquence régularisation, liaisons scolaires, navettes transversales renforcement de l'interconnexion avec les tramways, métro et TER :

- Sur ce point la MEL renvoie et rappelle les objectifs décrits par les actions numéro 13-14-22. Le fonctionnement et l'amélioration des transports en commun doivent être dissociés du projet de PDM car il est confié à un opérateur extérieur en contrat de délégation de service public. Ces missions sont donc de la responsabilité de l'opérateur et seront redéfinies et déterminées suite aux futurs choix politiques à venir concernant la nouvelle concession qui débutera en 2025.

- En ce qui concerne la gestion du handicap des personnes à mobilité réduite : la MEL rappelle le programme Handi-Pole spécifiquement dédié à cette question (41 véhicules en circulation).

Sur le point du développement des infrastructures de transport en commun :

Des études sont menées en commun avec la Région l'État et la SNCF : en objet le fonctionnement du futur SEM et « l'étoile ferroviaire » à l'horizon 2040 qui viseront les liaisons avec les territoires périphériques à la MEL ainsi que la liaison avec l'ex bassin minier.

-Le développement de 3 chantiers majeurs est engagé : concernant la modernisation du matériel roulant (métro tramway)

-la détermination a été arrêtée en ce qui concerne 4 tracés de future ligne de transport en commun en site propre.

-de même que la prolongation du tram de la ligne Loos-Haubourdin (parc).

-de même le principe de la création d'une ligne de tramway nord-sud via le centre métropolitain a été approuvé.

-En ce qui concerne la ligne Orchies - Ascq : elle appartient à la SNCF et sa fermeture administrative non encore intervenue, ce qui interdit pour l'instant d'autres utilisations. Toutefois la MEL et la Région sont en discussion pour l'étude et une offre de type liaison rapide routière.

Sur le point de l'intermodalité :

- L'interconnexion des liaisons métropolitaines peut se faire via les stations : « porte des postes » et « Lille Flandres ».
- L'interconnexion bus/tramway/train : le réseau bénéficie d'une connexion entre TER et TGV dans les gares de Lille, au pôle « euro téléport » de Roubaix et pour Tourcoing via une étude en cours pour prolonger la ligne T.

Sur la question des piétons et des cheminements doux :

- En ce qui concerne les piétons et la sécurité la MEL rappelle ses actions décrites dans les fiches action ainsi que la charte des espaces publics.
- La stratégie métropolitaine en faveur de la marche avec comme public ciblé : les enfants, les seniors, et les déplacements réalisés actuellement par véhicules sur moins d'un kilomètre.
- La MEL rappelle le déploiement d'une signalétique à destination des piétons pour tout le territoire.

Sur la question de la sensibilisation et de la formation :

- La Mél rappelle l'action « 0 blessé/0 tué sur la route »
- La diffusion de livrets pédagogiques.
- La prévision de l'ouverture de la « maison de mobilité » en septembre 2023.
- Son action de coopération avec les associations, aux décisions relatives aux modes doux.
- Des études, des événements ont été organisés en ce sens (randonnée urbaine, atelier de concertation, réunion publique)
- Une concertation permanente est organisée dans le cadre d'une convention avec l'association droit au vélo (DAV).

5. Avis global de la Commission d'Enquête

La commission d'enquête prend note de la réponse du demandeur concernant des questions ou propositions spécifiques, à savoir :

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.

5.1 Thème L'usage du vélo et Les pistes cyclables :

L'objectif principal du PDM sur cette thématique générale consiste dans le souhait de faire évoluer la part modale de la voiture vers les modes actifs dont le vélo (1 % constaté en 2016 vers 8 % souhaités à l'horizon PDM 2035.). Le thème est concerné par les trois axes du PDM : « moderniser et optimiser l'existant–améliorer et développer l'offre de services–encourager les changements de comportement ». Ainsi que deux des 4 chapitres : « changer les comportements pour agir sur l'environnement–la rue pour tous supports des mobilités ». Les fiches analytiques numéro 1 « la mobilité bénéfique pour la santé ». Numéro 3 : « encourager le développement en cycles » et numéro 35 : « se doter d'un schéma cyclable socle des programmations pluriannuelles de mise en œuvre d'un réseau cyclable attractif ».

Au regard des avis et contributions : quatre sous thèmes principaux se dégagent :

– Malgré le constat dans le PDM de l'existence de 899 kilomètres de pistes cyclables aménagées, il convient de relever le problème récurrent de la non-continuité de ces pistes cyclables.

La complétude de ces dernières tant en périphérie qu'en liaisons intercommunales paraît constituer un point notable à améliorer et à développer par la MEL.

–Le sentiment d'insécurité ressenti par les usagers des pistes cyclables devrait conduire à orienter la réflexion de la MEL vers une conception de pistes cyclables sécurisées non franchissables par les véhicules (protection par bordures par exemple) et si possible séparées des voies de circulation et de la contiguïté avec les zones de stationnement.

De même il conviendrait que la MEL examine en particulier les conditions de praticabilité des carrefours et de franchissement des « points durs » (chemin de fer passages à niveau, ponts).

–Le constat d'un entretien à améliorer (balayage régulier des pistes, réfection des problèmes de roulement sur les pistes, signalétique adaptée) devrait également constituer une piste de réflexion pour le maître d'œuvre.

–Le besoin exprimé de la complétude d'installations, voire en leur absence, de la pertinence de la création de stationnements spécifiques sécurisés pour les vélos (arceaux, locaux dédiés, hangars à vélo) tant en zone rurale, périurbaine ou à proximité immédiate des points d'intermodalités.

Cette demande fortement relayée devrait à terme être examinée et prise en compte par le porteur du projet.

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 prioritaire 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 traversés 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.

La Commission prend note des réponses apportées par le demandeur et le félicite de travailler au quotidien avec l'Association Droit Au Vélo.

5.2 – Thème Fréquence des transports en commun

Au niveau de ce thème il est fait mention :

- Du maillage à revoir car 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. Les zones péri-urbaines sont les oubliées.
- 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.
- 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.

Réponse du demandeur :

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.

Concernant les horaires, le site Ilévia est rarement à jour. De même, 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.

Et les dessertes de bus ne sont pas adaptés aux horaires

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

Réponse du demandeur :

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 ?

Réponse du demandeur :

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 ?

Réponse du demandeur :

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.

La commission a bien pris note de la volonté de créer des lignes express en bus ou en car (Action 18 du projet), 3 lignes répondant à ce besoin et de mettre en œuvre (par le biais de l'Action 13 du projet) un plan d'action pour l'amélioration des vitesses commerciales.

Cependant afin de palier au retard, au bouchon, et permettre une fluidité et une augmentation de la fréquence, une voie réservée est à privilégier si possible ou d'autres mesures telles que la régulation tricolore, l'aménagement ou le

déplacement d'arrêts, des mesures en lien avec les plans de circulation et le stationnement.....

La commission souhaite que la communication auprès des usagers (Action 24) soit réalisée en priorité.

5.3 – Thème Intermodalité

Au sein des contributions, nous notons qu'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.

L'axe IV Développer l'intermodalité du chapitre 2 présente les actions 19 à 21 qui seront mises en œuvre.

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

Réponse du demandeur :

Le cadre actuel est le suivant (<https://www.ilevia.fr/cms/institutionnel/ilevia-et-vous/foireaux-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.

Comme il est spécifié dans le thème précédent le maillage et les fréquences aux différents horaires sont à revoir. Mais ici c'est la correspondance entre les différents modes qui est à étudier.

Afin de faciliter l'intermodalité, les fréquences des différents types de transport en commun (ex train, bus) doivent être harmoniser et les horaires doivent être respecter notamment aux heures de pointe.

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 ?

Réponse du demandeur :

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 globale c'est-à-dire reprenant tous les types de transport en commun avec les horaires en temps réel serait une aide à ce déplacement multimodale.

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

Réponse du demandeur :

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 PassPass constitue l'une des premières briques d'un MAAS.

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

Réponse du demandeur :

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 ...

La commission prend note des réponses du demandeur et souhaite la mise en place rapide des différents éléments de réponse.

La commission estime que le demandeur doit accentuer la communication auprès des entreprises du territoire sur les différents modes visant à limiter l'utilisation de véhicule (covoiturage, installation de parking vélo...).

5.4 – Thème Sécurité des personnes et insécurité dans les Transports en Commun

Ce thème recueille 17% des contributions du public. Il n'a pas suscité de questionnements de la part des PPA et des communes.

La commission d'enquête prend note de la réponse à certaines questions, ci-après désignée par « Réponse générique du pétitionnaire », à savoir :

« 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 ».

5.4.1 Sécurité des personnes

Cyclistes

Rouler à vélo est jugé très dangereux : manque de visibilité des automobilistes dans certains virages avec bande cyclable, angles morts des camions, nids de poule (cas de la rue Kleber à CROIX), plusieurs revêtements dégradés à RONCHIN, portières, livreurs mal stationnés...

Plusieurs contributeurs, dont le comité de quartier du Petit Ronchin, signalent la dangerosité de l'avenue Jean Jaurès à RONCHIN, qui est l'artère principale et commerçante de la ville : aucune séparation physique et nombreux croisements entre les voies pour véhicules motorisés et les voies cyclables, la voie cyclable étant partagée avec la voie de bus sur de nombreux tronçons. Le croisement des différents moyens de locomotions (bus, voitures, vélos et piétons) rend cette artère difficile à appréhender.

Par ailleurs, le texte du collectif « Vélorution » en hommage à Marion, exhorte les pouvoirs publics à sécuriser les voies cyclables en urgence. Il faut plus d'aménagements cyclables sécurisés tels que des voies cyclables réellement séparées de la route.

Questionné à ce sujet, le pétitionnaire donne les réponses suivantes :

- Sur les propositions de stationnement en épi à CROIX, de pose de miroirs, de suppression de points accidentogènes spécifiques dont la rue Jean Jaurès à RONCHIN... : *réponse générique du pétitionnaire.*
- Sur la suppression des points accidentogènes en général : *sur la base 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 cyclable projeté d'ici à 2035, serait composé à 75 % d'aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes, soit 651 kilomètres, sous forme de liaisons continues, sans rupture. Concernant l'aspect sécuritaire de la traversée des carrefours, l'annexe 1 de la délibération cadre 21 C 0279 annonce la généralisation de l'implantation des SAS vélo aux feux tricolores.*
- En réponse au Collectif Vélorution : *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. 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 :*
 - *Les bandes cyclables ont été élargies à 2 mètres et sont de couleur rouge pour être encore plus visibles ;*
 - *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.*

S'agissant de la traversée du pont de Tournai, des travaux complémentaires sont prévus de longue date, pour l'été 2023. Ils 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 (angles morts, 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.

Un contributeur propose de limiter l'accès des camions en ville au moyen de plateformes logistiques périphériques.

Questionné à ce sujet, l'avis du pétitionnaire sur ces propositions est le suivant : *réponse générique du pétitionnaire.*

Usagers des bus

Les bus ilévia ne s'arrêtent pas toujours en bordant le trottoir, d'où un risque de chute les passagers, alors que l'action 14 « Mieux connecter les arrêts de bus à leur environnement » vise le bon accostage des bus pour permettre une accessibilité pour tous.

Questionné à ce sujet, le pétitionnaire donne les réponses suivantes : *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.*

Piétons

Le collectif des habitants du hameau de MOISNIL réclame des passerelles (piétons, cyclistes) 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 HERLIES, FOURNES-EN-WEPPE, BEAUCAMPS-LIGNY, ILLIES en raison de l'intensité de la circulation.

Le groupe municipal « Unis pour La Chapelle d'Armentières » réclame une liaison piétonne sécurisée entre le Bourg et le quartier Wez-Macquart. Un contributeur trouve primordial de relier par un chemin piéton le quartier Humanité de CAPINGHEM, qui compte nombre d'enfants scolarisés, au centre-ville (bourg) où se trouve l'école.

Diverses propositions sont également faites pour sécuriser les piétons.

Questionné à ce sujet, l'avis du pétitionnaire sur ces propositions est le suivant : *réponse générique du pétitionnaire.*

Formation, police

Les piétons doivent composer avec divers obstacles, souvent avec les trottinettes et les vélos, et il convient de faire respecter l'accès aux trottoirs et de leur assurer des itinéraires sécurisés. Il faut améliorer la formation des individus et autorités aux dangers du non-respect des règles, et verbaliser systématiquement, de façon plus importante, en cas de non-respect. Il faut aussi réglementer l'utilisation de la trottinette pour éviter des accidents.

Questionné à ce sujet, l'avis du pétitionnaire sur ces propositions est le suivant : *réponse générique du pétitionnaire.*

Avis de la commission d'enquête sur ce thème

Cyclistes : la commission d'enquête a bien pris note de la volonté du pétitionnaire de supprimer les points accidentogènes sur le réseau routier, mais considère qu'il faudra aller dans les plus brefs délais au-delà de 75% d'aménagements séparatifs de type pistes cyclables et voies vertes pour que le réseau cyclable soit réellement attractif.

Usagers des bus : la commission d'enquête prend acte de la réponse faite.

Piétons : la commission d'enquête prend acte de la réponse faite, mais considère que les liaisons piétons / cyclistes réclamées sont pertinentes compte tenu des risques encourus, notamment pour sécuriser l'accès aux écoles.

Formation, police : voir Thème 5.20 « Financement et formation ».

5.4.2 Insécurité dans les transports en commun

Transports en commun

L'ambiance du métro au-delà de 19h est ressentie comme anxiogène par de nombreuses personnes, en particulier par les femmes seules qui, de ce fait, privilégient la voiture. Pourtant, 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. Des contributeurs proposent d'étendre la présence humaine après 19h, de faire évoluer la gratuité des transports en commun, dont une des conséquences serait d'améliorer la sécurité (plus on est nombreux plus on se sent en sécurité).

Questionné à ce sujet, le pétitionnaire donne les réponses suivantes :

- Bilan des moyens déjà mis en œuvre : *la MEL estime que la sécurité des usagers sur le réseau de transport public est une priorité, et espère que la mise en place des mesures de l'action 23 permettra de limiter ce sentiment d'insécurité.*
- Proposition de présence humaine après 19h, gratuité : réponse générique du pétitionnaire.

Le cas est cité des enfants qui habitent Lezennes, qui entrent en 6^{ème} à Triolo et qui doivent prendre le bus puis le métro, ce qui est beaucoup pour des enfants de cet âge. Toutefois, 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 LEZENNES.

Questionné à ce sujet, le pétitionnaire donne les réponses suivantes : *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.*

Stationnement

Des contributeurs soulignent le manque de stationnements vélo sécurisés contre le vol (cf. métro Triolo ou Fives...), et le manque de places, également sécurisées contre le vol, pour

s'y garer en voiture (cf. Triolo, quartier de la Porte de Valenciennes...). Il est proposé de développer les Park+Ride, et de sécuriser les parkings des gares.

Questionné à ce sujet, l'avis du pétitionnaire sur ces propositions est le suivant : *réponse générique du pétitionnaire*.

Cyclistes

La pétition « Lettre ouverte pour une pratique sûre du vélo à Lille et sa métropole », qui a recueilli 5968 signatures, cite 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. Un contributeur propose des ralentisseurs dans la Rue du Long Pot à FIVES contre les fréquents rodéos urbains (motos).

Questionné à ce sujet, l'avis du pétitionnaire sur ces propositions est le suivant : *réponse générique du pétitionnaire*.

Avis de la commission d'enquête sur ce thème

Transports en commun : la commission d'enquête prend note des réponses du pétitionnaire et souhaite la mise en place rapide des mesures de l'action 23

Stationnement : la commission d'enquête regrette l'absence de position volontariste du pétitionnaire en matière de stationnements sécurisés contre le vol et le vandalisme pour les vélos et les automobiles, considérant que cela peut constituer un frein à l'utilisation des transports en commun si on ne peut laisser son premier mode de transport au pôle d'intermodalité.

Cyclistes : la commission d'enquête prend acte de la réponse faite, la lutte contre les incivilités nécessite une signalétique préventive, puis des mesures coercitives qui relèvent plus de la police.

5.5 - Thème Autopartage, covoiturage, parking relais :

Objet de l'action numéro 5 : « inciter à l'usage partagé de la voiture particulière et développer la stratégie métropolitaine du covoiturage »

–dans le domaine de l'auto partage Il conviendrait de soutenir la démarche coopérative de CITIZ jugée pertinente et bénéfique à la collectivité territoriale.

–dans le domaine du covoiturage un meilleur positionnement des zones de covoiturage sur les axes stratégiques vers le centre de la Métropole paraît souhaitable.

De même qu'une étude pour un complément d'aires de covoiturage supplémentaire (souhaitées par quelques communes métropolitaines).

Pourrait également être envisager : le développement de campagnes de promotion du covoiturage

–En ce qui concerne les parkings relais : il conviendrait d'effectuer une meilleure analyse prospective de l'utilisation des parkings relais afin de justifier un meilleur positionnement stratégique éventuel (notamment sur les grands axes en direction du centre métropolitain).

-le parking relais desservi en permanence par un vecteur de transport en commun pourrait être développé en solution palliative au retrait modal du VL vers les centres.

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 situées en dehors de l'agglomération et donc très peu utilisées (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 :

- *Informersensibiliser 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.

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/>).

La commission d'enquête prend bonne note des réponses du demandeur, toutefois, pour ce qui concerne :

- **Le covoiturage : la commission souhaite que cette cartographie soit portée à la connaissance des communes et des usagers dès son élaboration.**

- **L'autopartage** : la commission souhaite une mise en œuvre rapide de ce système.
- **Les parking relais** : la commission souhaite une cartographie et un maillage adapté des parkings relais existants pour une meilleure utilisation, et devra la porter à la connaissance des communes et des usagers.

5.6 - Thème Extension de la ligne de métro ou de tramway

Ce thème recueille 14% des contributions du public. Il a également suscité des questions de la part des PPA et des communes (voir ci-dessus), en attente de réponses du pétitionnaire.

La commission d'enquête prend note de la réponse à certaines questions, ci-après désignée par « Réponse générique du pétitionnaire », à savoir :

« 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 ».

Métro

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, et le public s'interroge sur l'avancement de ce projet. Plus généralement, une Eurométropole avec seulement 2 lignes de métro étonne, notamment par prolongation du tramway plutôt que celle du métro automatique, considéré moins coûteux à exploiter que le tramway.

Questionné à ce sujet, le pétitionnaire donne les réponses suivantes : *la MEL s'est dotée d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports, 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, 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 issus d'un temps de concertation. La visée opérationnelle inscrite dans le SDIT est à long terme, entre 10 et 15 ans, avec un horizon à 2035.*

Le public propose de prolonger la ligne 1 de métro, d'une part vers Les Oliveaux voire les Weppes, et d'autre part jusqu'à l'aéroport situé à moins de 5 km du terminus actuel. Un contributeur propose de créer une ligne de métro sur un axe nord/sud, de COMINES à SECLIN en passant par l'aéroport de LESQUIN.

Questionné à ce sujet, l'avis du pétitionnaire sur ces propositions est le suivant : *réponse générique du pétitionnaire.*

Tramway

Même si un contributeur concède que le tramway est économe d'espace en raison de son guidage sur rails, le tramway est accusé d'avoir un modèle économique dépassé, de générer des bouchons, de dégrader l'immobilier, de ne pas être silencieux, de libérer de fines particules dans l'air, d'être toujours le premier impacté en cas de grèves. Il est contesté par les riverains des tracés projetés, notamment à SAINT-ANDRE (tracé rue Carnot). Son choix de terminus est contesté à WAMBRECHIES, ainsi qu'à HALLENES-LEZ-HAUBOURDIN et LILLE.

La future ligne de tramway via HAUBOURDIN / LOOS, limitée à la Porte des Postes, imposera un changement alors que la LIANE 5 offre actuellement une desserte directe vers le centre de Lille. Si certains pensent qu'il faut développer le tramway et le métro, pour d'autres, les nouvelles lignes ne doivent pas remplacer des bus qui fonctionnent très bien, comme la LIANE 5 en BHNS, mais plutôt les compléter pour réduire les zones non desservies comme les WEPPEES.

Questionné à ce sujet, le pétitionnaire donne les réponses suivantes :

- o Choix du tramway sur l'axe WAMBRECHIES / WATTIGNIES / Mesure de l'accueil des riverains : *la MEL fait une réponse unique à ces deux questions. 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.

- *Tramway vs Liane 5 vers HALLENES-LEZ-HAUBOURDIN : 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.*
- *Terminus du tramway à WAMBRECHIES : le Conseil métropolitain en date du 24 juin 2022, a approuvé la délibération 22-C-0166 qui tire le bilan relatif à la concertation préalable du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne. Le maître d'ouvrage y confirme notamment 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.*
- *Continuité de service : 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.*
- *Justification du tracé à SAINT-ANDRE : le Conseil métropolitain en date du 24 juin 2022, a approuvé la délibération 22-C-0166 qui tire le bilan relatif à la concertation préalable du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne. Le maître d'ouvrage, sur le secteur Nord Wambrechies - Marquette-lez-Lille - Saint-André-Lez-Lille, 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. Les impacts de la mise en œuvre d'un tel projet et les mesures d'évitement, de réduction, de compensation à déployer, 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.*
- *Proposition pour un terminus à HALLENES-LEZ-HAUBOURDIN : réponse générique du pétitionnaire.*
- *Referendum permettant aux riverains 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. Celle-ci 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 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*

Le public propose des tracés alternatifs pour le futur tramway de la liaison LILLE-LOOS-HAUBOURDIN-HALLENES-LEZ-HAUBOURDIN, notamment pour sa prolongation souhaitée vers le centre de LILLE.

Questionné à ce sujet, l'avis du pétitionnaire sur ces propositions est le suivant :*réponse générique du pétitionnaire.*

Le Comité de quartier du Petit Ronchin souhaite un projet de Tramway LILLE-LESQUIN, rejoint par un contributeur qui propose une ligne de tramway sur l'axe LILLE (Porte de Douai), RONCHIN, FACHES-THUMESNIL, LESQUIN (aéroport). Un contributeur propose un axe de tramway de HEM à VILLENEUVE-D'ASCQ. Un autre propose un métro ou un tramway couvrant le sud de LILLE pour que RONCHIN soit une ville attractive.

Questionné à ce sujet, l'avis du pétitionnaire sur ces propositions est le suivant :*réponse générique du pétitionnaire.*

Zones oubliées

Alors qu'il est souhaité que le transport collectif couvre l'intégralité de la MEL, y compris les communes les plus rurales, 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. Il en est ainsi pour aller notamment de HEM ou LYS-LEZ-LANNOY vers VILLENEUVE-D'ASCQ ou LILLE, alors que le trajet actuel en bus prend trop de temps. Toutefois, l'action 18 (B) prévoit une ligne express en bus ou en car reliant VILLENEUVE-D'ASCQ / HEM / LEERS / WATTRELOS via notamment la M700 qui longe LYS-LES-LANNOY.

Questionné à ce sujet, le pétitionnaire donne les réponses suivantes :*une ligne express renforcée est effectivement prévue entre VILLENEUVE-D'ASCQ et WATTRELOS. À ce stade des réflexions, l'avancée des études ne permet pas à date, de préciser le nombre et la localisation des arrêts.*

Plusieurs contributeurs s'étonnent que la métropole de LILLE ne dispose pas d'un « grand moyen de transport en commun » pour desservir son aéroport à LESQUIN, ce qui est jugé prioritaire.

Questionné à ce sujet, le pétitionnaire donne les réponses suivantes :*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).*

Le tramway de l'axe Nord / Sud sera cantonné entre WAMBRECHIES et WATTIGNIES, alors que les besoins militent pour sa prolongation vers COMINES, et vers SECLIN qui vient d'être exclu du tracé. Cela fait d'ailleurs l'objet de propositions du public.

Questionné à ce sujet, le pétitionnaire donne les réponses suivantes : *la MEL a organisé une concertation préalable du 21 février au 5 avril 2022 sur les projets de tramways et de BHNS, 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).

Divers

Le public apparaît impatient de voir ces projets se réaliser. Quid d'études au sujet d'autres moyens de déplacement, tram-train ou du transport urbain par câbles ?

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

Questionné à ce sujet, le pétitionnaire donne les réponses suivantes :

- *Planning de mise en service des lignes de tramway et BHNS : les projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS inscrites au SDIT à horizon 2035 sont conditionnés par les temps d'études et de travaux et également par l'obtention de l'ensemble des autorisations réglementaires (délai incompressible). Après la concertation préalable qui s'est tenue au premier semestre 2022, les conseils métropolitains du 24 juin et 16 décembre 2022 ont confirmé la poursuite des projets et en a arrêté les tracés et orientations. La MEL engage désormais une nouvelle étape du projet en lançant la 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.

- Planning de doublement des rames de métro : les engagements contractuels avaient fixé l'horizon 2024, sous réserve.
- Autres moyens de déplacement : 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.
- Propositions d'amélioration de tracés : réponse générique du pétitionnaire.

Avis de la commission d'enquête sur ce thème

Métro / Tramway : la commission d'enquête prend acte des réponses faites, et constate que les choix faits dans le cadre du SDIT (mode de transport, tracés, terminus...) ont bien fait l'objet de concertations, d'études technico-économiques de rentabilité et de comparaisons entre ces 2 moyens de transport, mais que leur mise en œuvre prendra encore de nombreuses années. La non-desserte de l'aéroport de LESQUIN par un grand moyen de transport en commun apparaît pertinente compte tenu des arguments exposés.

Zones oubliées : la commission d'enquête prend note des réponses du pétitionnaire, notamment ce qui justifie la non-desserte de SECLIN en tramway.

Divers : la commission d'enquête prend note des réponses du pétitionnaire, mais constate qu'on n'en est actuellement encore qu'au niveau des phases d'étude et de consultation, pour des mises en service à compter de mi-2028.

5.7 - Thème cheminements doux marche, piétons, signalétiques :

La thématique s'inscrit également dans l'objectif général de faire évoluer la part modale de la voiture vers les modes actifs. Elle fait l'objet des fiches actions numéro 31 : « concevoir une Métropole marchable pour tous » et numéro 33 : « communiquer et aménager la politique piétonne de la MEL »

–Il conviendrait de concevoir des « plans marche » alliant déplacements en cœur de ville et sécurité, en collaboration avec les communes du territoire incorporant les problématiques de la signalisation spécifique (refonte ou réalisation d'un jalonnement et d'une signalétique adaptée voire cartographiée) ainsi que de la prise en compte spécifique des PMR.

–La reconversion des ruelles -venelles ou « voyettes » en réseau de cheminement doux aménagé et signalé pour piétons (intégrant les itinéraires vers et à partir des groupes scolaires notamment) paraît être une solution pertinente.

–Enfin il conviendrait que le porteur du projet réexamine en particulier les passages des cheminements piétonniers au niveau des « points durs » (*passerelle parfois nécessaire fermée la parenthèse*).

–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 nombres 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.

En ce qui concerne les cheminements doux, la commission d'enquête prend bonne note de la réponse du demandeur et approuve ses orientations dans ce domaine.

5.8 - Thème "Transport ferroviaire et emprises"

De manière générale sur ce thème, il ressort que le transport ferroviaire subit trop de retards et d'incidents qui nuisent à la qualité et à la régularité, à la fois en termes d'horaires et de l'information sur les pannes et retards.

Concernant les gares des lignes sud et ouest de la métropole, celles-ci devraient être mieux équipées en termes d'aménagements annexes (garage à vélo sécurisé, parking supplémentaire, accès piétons, ...).

Des voies ferrées ont été fermées et les trafics ont été remplacés par des lignes de bus qui connaissent également les problèmes liés à l'importance du trafic routier. Les différents projets qui sont évoqués (Tram-Train, piste cyclable sur des emprises SNCF, ...) ne permettent pas d'avoir une bonne lisibilité.

A noter aussi que les communes situées en "3ème couronne" ont un ressenti de non prise en compte de leur problématique de déplacement, et que rien n'est fait pour réduire les temps de trajet avec le centre de la métropole et des communes avoisinantes. Ne peut-on pas aussi envisager un périphérique de liaison (Transport en commun) entre ces communes (Weppes - Vallée de la Lys).

Réponses du demandeur :

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 ».

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 revoyure 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.

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.

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

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 %.

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 restant encore en lice). La ou les maîtrises d'ouvrage du projet seront également arbitrées au cours du 2ème semestre 2023.

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.

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 %.

La ligne ferroviaire Lille –Comines 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 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, 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.

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.

La commission prend note des réponses du demandeur, mais constate du fait de la multiplicité des compétences de l'Etat, de la Région des Hauts de France et de la MEL, qu'une amélioration des infrastructures ferroviaires et/ou de ses aménagements prendra encore de nombreuses années avant des actions concrètes, mais aussi que même si plusieurs projets sont envisagés, nous n'en sommes encore qu'au niveau des phases "Etudes".

5.9 - Thème Climat-Air-Eau et nuisances sonores

Ce chapitre met en exergue les mesures à prendre pour limiter les émissions des particules fines et les oxydes d'azote provenant essentiellement des véhicules particuliers, des véhicules utilitaires légers et des poids lourds qui contribuent sous certaines formes au changement climatique, à la pollution de l'air et à une ambiance sonore dégradée qui influent négativement sur la santé et la qualité de vie de l'homme.

Afin d'endiguer ou de limiter aux maximum l'ensemble de ces « méfaits », le P.D.M envisage tout un ensemble de mesures : **en promouvant les modes les moins émissifs.**

Les solutions pour ce « moins émissifs » sont nombreuses et elles existent d'autres sont à venir :

- amélioration technologique des moteurs
- mutation du parc électrique/thermique

-évolution des parts modales renforçant de façon très volontariste l'usage de la marche, du vélo, des T.C plus performant, en l'incitant au covoiturage, en promouvant la livraison des marchandises, en favorisant les modes alternatifs au mode routier-

-en créant des zones ZEF-M

-en recourant à d'autres moyens non limitatifs (Ex : PDM du Cotentin qui a mis en place un mode de transport gratuit par le biais des « Voitures-Ecoles ».

- en mettant tout en œuvre afin de recourir le moins possible à la voiture utilisée « seul » et à la prise de mesures visant de mieux réguler la circulation des véhicules utilitaires légers et les poids lourds.

-en promouvant l'amélioration sonore à proximité des infrastructures de transports afin de réduire de façon significative le niveau de bruit constaté supérieur aux seuils réglementaires.

Cette amélioration repose sur :

-la réduction de la vitesse (Zones 30)

-réduction de la quantité de véhicules

-modification du plan de circulation

-multiplication des murs, écrans, merlons.../...même si ces dispositifs peuvent apparaître comme inadaptés ou inefficaces

-utilisation d'enrobements acoustiques

-création de zones calmes

-Isolement des logements exposés au bruit.

Cette amélioration recherchée passera immanquablement par l'élaboration optimale des plans envisagés comme SDIT-PPI-PLAN VELO-Plan ZFEm.

Réponse du demandeur :

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 ré-interrogée dans la perspective de ces mises en service afin de maximiser l'effet « réseau ».

Les membres de la commission d'enquête publique prennent acte de la réponse faite pour l'élaboration optimale des plans envisagés comme SDIT-PPI-PLAN VELO-Plan ZFEm., mais aurait souhaité voir d'autres mesures que celles énoncées dans l'analyse qui sont a priori non exhaustives.

5.10 - Thème VL et stationnement :

Objet de l'action numéro 29 : « une politique de stationnement outil de la mobilité et de partage de l'espace public »

—malgré quelques avis contraires d'élus revendiquant l'usage de leur libre choix, il conviendrait de pérenniser la politique pertinente de limitation du stationnement (norme maximale arrêtée par secteur) levier nécessaire au changement comportementaux (DIVAT).

-Il conviendrait d'harmoniser la politique du stationnement payant présentant actuellement des disparités entre les communes du territoire pour des communes pourtant desservies par des transports en commun structurant : sur une même ligne de transport en commun présence de conditions de stationnement et de tarifs différents.

—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 ».

La commission d'enquête prend acte de la réponse apportée et notamment que : « 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. »

5.11.-Thème Gratuité

Ce thème a été évoqué :

● Dans le bilan de la concertation volontaire :

« Mettre en place une tarification des transports publics plus accessible et plus incitative » en réduisant le prix des abonnements et tickets, en confortant la tarification sociale, en proposant des tarifs adaptés voire la gratuité pour les personnes en situation financière difficile et en prévoyant des offres spécifiques à destination des étudiants.

● Dans les avis des P.P.A et autres structures

« Peut-on envisager de faciliter l'usage des T.C par la « billetterie » et les tarifications.

● Dans l'avis des communes

On constate de nombreuses références à la gratuité des T.C dans des communes des HAUTS DE France (DUNKERQUE-DOUAI .../...), le souhait d'une instauration billetterie unique harmonisée ainsi qu'une unification tarifaire M.E.L/C.C PEVELE CAREMBAULT

● Dans les contributions du public

Gratuité totale comme dans certaines communes des HAUTS DE France, gratuité partielle le week-end et selon le type d'usagers, souhaits de changements de pratiques (baisse du coût du billet de transport-Facilité achat billets).

La position de la M.E.L. dans le dossier du projet est de ne pas envisager de réduction du prix des abonnements et tickets au motif que ce prix est nécessaire pour faire fonctionner le réseau couvert à 70% par les budgets publics. Toutefois la M.E.L a pris des mesures pour la gratuité totale des moins de 18 ans et des mesures de gratuité en cas de pics de pollution.

Notre avis sur le thème

Certes la gratuité totale a un coût qui sera à supporter par chacun.

Mais la question se pose de savoir si elle ne permettrait pas le changement des usages, d'atteindre ou de tendre le plus possible vers les objectifs du P.D.M (meilleure mobilité plus économique et moins polluante), de contribuer à une limitation des incivilités et fraudes au droit des passages-tourniquets du métro et du tram., de rendre du pouvoir d'achat, de permettre un meilleur lien social et d'avantage de convivialité que ne permet pas le déplacement solitaire dans son véhicule.

Réponses du demandeur :

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 ?

Réponse du demandeur :

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.

Les membres de la commission d'enquête publique prennent acte de la réponse faite.

5.12 - Thème Vélo-partage :

-il conviendrait de réexaminer le plan de développement des stations « V Lille » en fonction des retours d'expérience des territoires et des propositions en découlant (communes).

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 PassPass 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).

Les membres de la commission d'enquête publique prennent acte de la réponse apportée.

5.13 - Thème "Infrastructures de transports"

En terme d'infrastructures de transport des voyageurs, des interrogations apparaissent sur le fait que le PLUi n'est pas en adéquation avec le développement urbain (Exemple : 500 nouveaux logements à Quesnoy-sur-Deule) et la capacité des moyens de transport existants.

Certains aménagements routiers semblent pénaliser le trafic routier mais aussi le transport de voyageurs (bus) ce qui ne favorise pas leur utilisation

L'aménagement de pistes cyclables sur les anciens chemins de halage (Lys et Deule) sont des atouts importants qui permettraient de réaliser rapidement des infrastructures cyclables à des coûts raisonnables et dans un délai rapide de réalisation.

De même, pour le transport de voyageurs, des navettes fluviales pourraient également être une bonne opportunité d'alternance à certains autres modes de transport collectif, par exemple pour relier les zones d'habitat aux établissements scolaires.

La continuité des infrastructures et la coordination avec les voisins (Belgique, Pas-de-Calais, Flandre intérieure) est aussi un maillon essentiel pour la qualité et leur utilisation.

Dans certaines grandes villes françaises, d'autres modes de transports existent (Ex : téléphérique, ...), il ne faut pas se limiter aux modes conventionnels.

Réponses du demandeur :

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 menée 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, ...).*

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 échanges.

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.

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.

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.

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

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-Deule / 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.

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.

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.

La commission prend note des réponses du demandeur qui rappelle que l'objectif majeur du PDM consiste en une réorientation des pratiques de mobilité pour tous les types de déplacement et que la coordination ne relève pas de sa compétence.

5.14 - Thème "Circulation des Poids lourds" et "Transports de marchandises"

14.1 - Circulation des poids lourds

La métropole lilloise de par son réseau autoroutier structurant connaît un trafic important de poids lourds en transit mais aussi de desserte des zones logistiques sur le territoire à proximité du centre de la métropole.

Des mesures incitatives pourraient être prises pour favoriser par exemple le trafic poids lourds qui provient du tunnel sous la manche pour qu'ils utilisent l'A.26 pour se rendre vers la région parisienne ou le grand Est.

Une régulation du trafic, notamment le matin, doit être envisagé par exemple par la création d'une voie dédiée au fret, par des horaires adaptés au trafic, ou par des itinéraires imposés en fonction de la nature et la destination des marchandises.

Réponses du demandeur :

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 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 circulatoire 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.

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.

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 prenante 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.

La commission prend note des réponses du demandeur notamment sur la mise en oeuvre du plan d'actions marchandises et sur la recherche des délaissés fonciers mais indique qu'elle ne maîtrise pas les projets privés.

14.2 - Transport de marchandises

Dans l'avenir et la mesure du possible, il convient de ne pas créer de nouvelles zones logistiques dans un périmètre proche de la métropole mais de les situer à proximité de liaisons ferroviaires ou de la voie d'eau. Il faut profiter par exemple du canal Seine-Nord pour accroître les trafics liés à ces modes de transport.

Un plan de transport de marchandises pourrait être étudié afin de cibler la nature des marchandises et leur trajet pour optimiser leur parcours.

En terme de logistique urbaine et pour éviter les ruptures de charge, il est nécessaire d'organiser un système de livraison dans les urbaines et péri-urbaines par des véhicules adaptés.

Réponses du demandeur :

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.

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.

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.

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.

La commission prend note des réponses du demandeur mais elle s'interroge sur l'expérimentation pour les livraisons du dernier kilomètre et quelles mesures sont envisagées pour inciter ou obliger cette pratique.

5.15 – Thème PMR et Accès

Ce thème recueille 5% des contributions du public. Il a également suscité des questions de la part des communes, en attente de réponses du pétitionnaire :

Trottoirs

Les trottoirs ne sont pas adaptés à la circulation des PMR, poussettes et personnes âgées : trottoirs trop étroits, déformés, squattés par des véhicules mal garés, ou par des poubelles impossibles à rentrer (cf. logements 1930), mal éclairés (cas notamment à CROIX).

L'action 33 cite l'éclairage public comme relevant de la compétence des communes, sans plus de détails sur son amélioration.

Questionné à ce sujet, le pétitionnaire donne les réponses suivantes :

- Éclairage des trottoirs : *l'éclairage urbain est une compétence communale.*
- Proposition de trottoirs élargis et bancs : *d'une part, la MEL applique les réglementations lorsqu'elle aménage des trottoirs (1.40 mètres de large a minima). 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'utilisateurs, 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.

- Proposition de passerelle PMR à SEQUEDIN : *si cette passerelle appartenait à la MEL, sa réhabilitation pourrait faire partie 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.*

Accès aux gares et aux moyens de transport en commun

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, avec notamment un accès en gare d'Armentières inadapté pour les personnes handicapées. Absence également d'accès handicapé / poussette signalé pour la gare SNCF LILLE Porte de Douai.

L'annexe Accessibilité du PDM rappelle pourtant 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 ».

Questionné à ce sujet, le pétitionnaire donne les réponses suivantes : *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. 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.*

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.

Questionné à ce sujet, le pétitionnaire donne les réponses suivantes : *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 détentrice d'une télécommande s'en approche.*

Globalement

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, un contributeur propose un service de voiture / bus / mini bus avec prise en charge à la maison, de taille adaptée au nombre de personnes à récupérer sur le trajet.

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).

Questionné à ce sujet, l'avis du pétitionnaire sur ces propositions est le suivant :

- Service de prise en charge PMR : 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 sur réservation, créé en 2019, 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.
- 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.

Avis de la commission d'enquête sur ce thème

Trottoirs : la commission d'enquête note que l'amélioration de l'accès PMR aux trottoirs relève essentiellement des communes, mais considère que la MEL doit les inciter et animer en ce sens.

Accès aux gares et aux moyens de transport en commun : si l'annexe Accessibilité du PDM exprime clairement les objectifs de mise aux normes PMR des bus, quais et arrêts de bus, la commission d'enquête considère que le pétitionnaire doit régler très rapidement le cas des 1480 arrêts encore inaccessibles (47% fin 2019), dont 162 en Impossibilité Technique Avérée.

Globalement : le service de prise en charge à domicile des PMR et la réalisation de Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) semblent de nature à bien en compte les difficultés que connaissent ces personnes.

5.16 - Thème Financement-Aide financière-Prime pour électrique

1°) Le financement du P.D.M a été présenté dans le dossier « les programmations financières ».

Au motif d'actions aux niveaux de maturité très différents, le coût de certains projets opérationnellement très avancés est estimé alors que d'autres nécessitent d'être techniquement précisés quant à leurs programmations ainsi que leurs coûts.

Il est également précisé que la M.E.L mettra en œuvre des modes et des sources de financement, susceptibles de minimiser les coûts à la charge des collectivités et des usagers sans les préciser.

Ce constat a également été relevé dans les avis des services de l'Etat.

Par ailleurs les budgétisations ont été arrêtées avant la conjoncture économique qui voit l'envolée des coûts.

Enfin contrairement à l'esprit du P.D.M, le financement pour « la voiture » est supérieur à celui « du vélo ». Il est par ailleurs moindre que celui de la moyenne nationale.

2°) Les aides financières et la prime pour l'électrique.

Le P.D.M avance un certain nombre d'aides :

-péage positif 2 euros/jour pour le covoiturage- Eco-bonus dans le cadre du partage

-prime 80 euros pour toute personne privilégiant tout autre moyen de transport par véhicule durant les créneaux de saturation du trafic.

Mais fait part de son renoncement d'aides à l'achat de vélos électriques estimant que des aides à l'achat de vélos ont déjà été consacrées (9.195 Vélos pour un coût de 1.350.000 EUROS en 2017).

Il n'existe pas d'aides directes individuelles aux usagers, notamment en prévision de la transition vers des véhicules autorisés en ZFE, mais un programme plus dirigé vers les aides plus collectives comme le covoiturage ou l'auto-partage sous une certaine forme.

Notre avis sur le thème

Les aides existantes sont relativement nombreuses et d'importance, mais des aides financières pour maîtriser les difficultés auxquelles seront confrontées les personnes faibles économiquement lors de la transition du parc pour les ZFE devraient être envisagées, indépendamment de celles que pourraient prendre l'Etat ou d'autres structures.

Réponse du demandeur :

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 don-

nées 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-marcheainsi> 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 ?

Réponse du demandeur :

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 ?

Réponse du demandeur :

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.

Les membres de la commission d'enquête publique prennent acte de la réponse faite.

5.17- Thème Bornes électriques

Ce thème d'importance qui est au cœur du report souhaité du thermique sur l'électrique des moyens de locomotion dans leur ensemble est évoqué dans plusieurs contributions du public.

Les dispositifs de rechargement sont en nombre insuffisant sur le territoire national et d'un coût parfois élevé.

Ce constat n'échappe pas à la situation connue sur le territoire de la M.E.L. qui réalise un schéma directeur des installations de recharge électrique.

En sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité de sa population dans des conditions souhaitées pour atteindre les objectifs de son P.D.M, la M.E.L se doit de prendre sa part à l'installation, la plus large et la plus rationnelle possibles, de bornes de rechargement électriques qui devrait permettre par ailleurs un recours limité aux rechargements « domestiques » sources d'insécurité et d'accidents potentiels (câbles du domicile au véhicule trainant sur le trottoir...).

Ces problématiques ont été envisagées lors de l'élaboration du projet.

Elles ont fait l'objet du paragraphe E de l'action 3 du plan d'action (PAGE 56).

Ce paragraphe n'aborde pas de manière concrète le cadre cohérent et la forme de mutualisation des accès aux services de recharge.

Notre avis sur ce thème :

La forte incitation à recourir à l'accroissement du parc automobile électrique et de toutes autres possibilités de transport décarbonées, au détriment du parc thermique, afin de permettre d'atteindre les objectifs du P.D.M., conduit la collectivité à accompagner ce changement d'usages.

Le plan spécifique d'installation de bornes électriques doit être finalisé dans le respect des lieux d'implantations équilibré, dans le respect de la sécurité, où le coût modéré à défaut d'une totale gratuité pour les utilisateurs sera de mise.

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

Réponse du demandeur :

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 ?

Réponse du demandeur :

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 » engendrera inévitablement le rechargement « domestique » sur la voie publique et notamment en ville ce qui sera vraisemblablement source d'accidents ou incidents (fils de rechargement trainant sur le trottoir-stationnement abusif de véhicules... / ...). Quelles mesures compte prendre la M.E.L pour appréhender ce nouveau phénomène ?

Réponse du demandeur :

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.

Les membres de la commission d'enquête publique prennent acte de la réponse faite.

5.18 - Thème Liaison frontalière

Ce thème recueille 2% des contributions du public. Il n'a pas suscité de questionnements de la part des PPA et des communes.

Avis de la Wallonie

@148 La Wallonie a émis un avis dans le cadre de la consultation sur le projet de plan de mobilité (PDM) de la Métropole Européenne de Lille (MEL), notamment pour ce qui concerne la coordination frontalière.

Questionné à ce sujet, l'avis du pétitionnaire sur ces propositions est le suivant : *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.*

Liaison vers COMINES

L'absence de desserte de COMINES par un grand moyen de transport en commun est critiquée par plusieurs contributeurs. 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.

Questionné à ce sujet, le pétitionnaire donne les réponses suivantes : *la ligne LILLE-COMINES relève de la Région au titre de sa compétence en matière de transport ferroviaire. Cette ligne du Réseau Ferré National n'a pas fait l'objet d'une procédure de fermeture administrative, nécessaire à son utilisation pour un autre usage. En attendant, 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.*

Plus généralement

Rienou presque n'est prévu pour améliorer les relations avec les villes Belges voisines, il est proposé d'étendre la tarification et les abonnements Ilevia à COURTRAI et TOURNAI ou au moins MOUSCRON. De rétablir les liaisons ferroviaires directes existant autrefois de LILLE vers ANVERS, NAMUR... 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.

Questionné à ce sujet, l'avis du pétitionnaire sur ces propositions est le suivant : *la tarification coordonnée des transports publics supposerait un accord des Autorités Organisatrices de la Mobilités (AOM) 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 États et des Régions.*

Avis de la commission d'enquête sur ce thème

Liaison vers COMINES : la commission d'enquête prend acte de réponse faite au sujet de la non-desserte de COMINES par un grand moyen de transport en commun, sachant qu'en attendant, le besoin est couvert par la LIANE 90.

Plus généralement : la commission d'enquête prend acte de la réponse faite au sujet d'une tarification unifiée et de liaisons avec les villes belges voisines.

5.19 - Thème 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.

Réponse du demandeur :

Ces constats n'appellent pas de réponse de la Métropole Européenne de Lille.

Avis de la commission d'enquête sur ce thème :

441 visualisations et 592 téléchargements de documents ont été comptabilisés sur le registre numérique contre 7 consultations seulement sur les registres papiers. Certaines personnes sont de plus venues consulter en mairie sans laisser de trace sur le registre papier.

Le Plan de Mobilité de la MEL Horizon 2035 constitue un document de planification et non de programmation à l'échelle du ressort territorial de la MEL.

Au total 448 consultations ou visualisations du dossier représente 0.04 % des habitants de la Métropole Européenne de Lille.

5.20 - Financement et formation

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 ?

Réponse du demandeur :

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 ?

Réponse du demandeur :

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.

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 ?

Réponse du demandeur :

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.

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-Education 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.

Réponse du demandeur :

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 (trotinettes 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.

La commission d'enquête prend note des éléments de réponse apportée.

5.21 - Thème Agriculture

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 ?

Réponse du demandeur :

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 Mémoire de la MEL en réponse au PV de clôture de l'enquête publique menée sur le projet de Plan de Mobilité 108/108 19 avril 2023 de l'eau, prévue au projet de PDM (action 44), les engins agricoles seront étudiés au même titre que les poids lourds.

La commission d'enquête prend note de la prise en compte de l'activité agricole.

6. Conclusions

Vu les éléments ayant conduit à l'élaboration du projet du P.D.M de la M.E.L suivants :

- Une base légale que lui confèrent les dispositions de la loi L.O.M du 24 décembre 2019 qui réforme en profondeur le cadre général des mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux et celles contenues dans l'arrêté communal (Arrêt du projet) en date du 24 juin 2022 (N° 22CO75).
- Un dossier conforme aux textes et d'une approche relativement aisée en dépit d'un volume important.
- Existence d'une large et fructueuse concertation volontaire avec une frange de la population.
- Rendu d'études et d'avis de la M.R.A.E, des P.P.A et autres structures, de la très grande majorité des 97 communes du territoire.
- Réalisation de l'obligatoire enquête publique imposée par le code de l'environnement par arrêté communal en date du 3 février 2023 (N°23A0034) qui n'a posé aucun problème particulier.

A ce sujet, les membres de la commission d'enquête publique ont relevé positivement les moyens d'information et les moyens d'expression possibles mis en place qui ont permis à ceux qui l'auront souhaité de s'exprimer, la régularité et le recueil de 241 contributions et le nombre important de consultations et visites du registre numérique mis en place.

Considérant que :

Sur la base des analyses et des avis lors de la concertation volontaire, par la M.R.A.E, les P.P.A et autres structures et les communes ainsi que de leurs réflexions personnelles, les membres de la commission d'enquête publique ont arrêté les conclusions suivantes.

- Le projet répond aux objectifs et enjeux à la fois environnementaux, sociaux et économiques au travers de ses 52 fiches « Action », même si on peut regretter l'insuffisance de traitement de l'aspect financier, un déséquilibre dans les domaines VELO/AUTOMOBILE et une insuffisance du traitement du trafic poids lourds » en dépit de l'importance néfaste qu'il engendre sur les pollutions sonores et de l'air.
- Dans son procès-verbal de synthèse les membres de la commission ont relevé l'ensemble des questionnements qu'à engendré le dossier tant dans les phases de préparation que dans la phase de l'enquête publique, les ont analysés et ont exprimé leur avis.
- « Le mémoire en réponse de la M.E.L » traite globalement et de manière la plus complète les réponses à apporter aux interrogations et aux mesures d'amélioration possibles qui ont vu le jour en amont et durant l'enquête publique.

● Les différents acteurs du P.D.M (Etat- Région- Département- M.E.L et communes) devraient travailler davantage de façon transversale afin d'éviter certains écueils du concept de pré-carré.

● Les avantages du projet de P.D.M sont ceux qui permettront de faire évoluer les modes de déplacements des habitants vers des mobilités douces et collectives en vue d'une inter-modalité des transports, en lien avec les politiques de transition écologique et énergétique, en accord avec le SRADDET.

Ces avantages prennent le pas sur les inévitables inconvénients qu'entraînent les mesures contraignantes qui seront adoptées (Ex : stationnement) et la part du financement de plus en plus importante pour la collectivité.

Néanmoins le bilan à en tirer relève d'un intérêt public avéré.

C'est pourquoi, après avoir étudié le dossier d'enquête, entendu le public lors des permanences et pris connaissance des contributions numériques, étudié les observations du public, s'être entretenu avec le pétitionnaire et avoir étudié son mémoire en réponse, nous avons émis **nos avis motivés repris aux chapitres 3, 4 et 5** de ces conclusions.

Nous émettons un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille Horizon 2035, avec les recommandations suivantes :

- Multiplier les actions incitant la population du territoire de la M.E.L à modifier ses modalités de déplacement en vue d'assurer une meilleure mobilité et la protection de l'environnement (Air et le bruit notamment),
- Lister les délaissés fonciers disponibles afin de réduire la consommation liée à la réorganisation des transports de marchandises et la logistique,
- Inciter le comité de suivi à travailler en synergie avec les 97 communes très régulièrement,
- Assurer le suivi des mesures prises par ses concessionnaires pour garantir la bonne mise en oeuvre des actions du PDM pour ce qui relève de leur responsabilité, notamment à l'occasion du renouvellement de la concession de service public de transport,

Conformément à l'article 5 de l'arrêté de prescription, les dossiers mis à l'enquête, le registre, le rapport et les conclusions motivées, accompagnés des pièces en annexe sont transmis au président de la Métropole Européenne de Lille, ce jour, le 28 Avril 2023.

Lille,
Le 28 Avril 2023.


La Commission d'enquête,
Mme CARTON Peggy



Mr LEBON Christian,



Mr DUC Jacques,



Mr ROPITAL Jean-Michel,



Mr DATHY Patrick

