



Plan de mobilité horizon 2035

Mobilités métropolitaines,
vers un projet de transition

→ Synthèse



Gare Lille Flandres

025

ilévia
LES TRANSPORTS DE LA MBL

Sommaire

P 5	Édito
P 7	Préambule Anticiper la croissance démographique et inscrire les mobilités métropolitaines selon une trajectoire de transition
P 9	Enjeux et objectifs Quatre enjeux majeurs de mobilité Des objectifs chiffrés de mobilité à horizon 2035
P 11	Le plan de mobilité - horizon 2035
P 11	3 axes d'action
P 13	7 documents
P 17	Le plan d'action
P 27	L'élaboration du Plan De Mobilité – Horizon 2035 et adoption



Édito



Faciliter la mobilité tout en réduisant ses impacts sur le changement climatique et la pollution de l'air, c'est le défi que nous devons relever collectivement. Organiser les déplacements de plus d'1,2 millions d'habitants, auxquels s'ajoutent ceux des usagers du territoire métropolitain et le transport des marchandises, c'est la vocation du Plan De Mobilité - horizon 2035, pour remplacer l'actuel Plan de Déplacements Urbains arrivé à échéance.

Préparé sous la responsabilité de Sébastien Leprêtre, vice-Président en charge des mobilités et transports publics, le nouveau Plan de mobilité - horizon 2035 renouvelle l'ambition métropolitaine en matière de mobilité. Il établit, pour les 15 prochaines années, les orientations de la politique métropolitaine de mobilité, l'organisation du transport de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Il identifie de multiples actions à mettre en œuvre en faveur d'une évolution de nos habitudes de déplacements et de formes de mobilités décarbonées : marcher plus, se déplacer en vélo ou en trottinette, améliorer et développer les transports collectifs et favoriser leur usage, utiliser différemment la voiture, combiner différents modes de déplacements...

Nous devons permettre à chacun de choisir le mode de transport le plus adapté à son déplacement tout en réduisant nos impacts sur le cadre de vie et l'environnement.

Le Plan De Mobilité - horizon 2035 constituera à présent le cadre pour l'ensemble des actions que nous allons entreprendre pour agir sur les infrastructures de transports, la gestion des déplacements, l'évolution des comportements de mobilité, ou encore la cohérence entre aménagement du territoire, développement économique et mobilités.

Nos projets sont nombreux et ambitieux. Ils visent à :

- créer les conditions d'une mobilité durable en cohérence avec les politiques d'aménagement et de développement du territoire (urbanisme, logement, économie... ;
- aménager des rues accessibles pour tous, confortables et sécurisées pour la pratique de tous les modes de déplacements, en premier lieu pour la marche à pied, le vélo... ;
- créer un choc d'offres de transports collectifs et de services, pour transporter plus de voyageurs, dans des conditions de voyages agréables, à un coût supportable par tous ;
- proposer un panel de solutions favorisant des pratiques de mobilité peu émissives et incitant à l'évolution des comportements en faveur d'une mobilité plus durable ;
- créer des conditions favorables pour des flux de marchandises plus vertueux.

Lors de son élaboration, le Plan De Mobilité - horizon 2035 a fait l'objet de phases de concertation avec nos partenaires, avec les citoyens, et avec l'ensemble des communes de la MEL dans le cadre de gouvernance métropolitaine. Dans cette même vision, il s'agit pour la MEL de continuer à animer, dès à présent et au long cours, la mise en œuvre de son Plan De Mobilité, de le faire vivre, d'expérimenter, à différentes temporalités et à de multiples échelles, métropolitaine, infra-métropolitaine, en tenant compte des différents contextes territoriaux, ainsi qu'en étant acteur de la mobilité à l'échelle de bassins de mobilité plus larges.

Les enjeux sont majeurs. Ce nouveau Plan de Mobilité - horizon 2035 participera à la transition énergétique et écologique du territoire en faveur d'une métropole toujours plus durable et attractive.

Damien Castelain

Président de la Métropole Européenne de Lille





Le cadre d'élaboration du Plan de Mobilité

Le Plan De Mobilité (PDM) est la nouvelle dénomination du Plan de Déplacements Urbains (PDU) suite à la Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019. En tant qu'agglomération de plus de 100 000 habitants, la MEL a l'obligation d'adopter un Plan de Mobilité.

Le PDM détermine les principes régissant l'organisation et la projection de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (la MEL).

Le PDM est cadré au niveau national par la Stratégie Nationale Bas Carbone 2, et doit être compatible, au niveau local, avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Lille Métropole, et le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) métropolitain. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) doit aussi être compatible avec le PDM.

Suite à son approbation par le conseil métropolitain du 20 octobre 2023, le Plan De Mobilité – horizon 2035 est consultable sur lillemetropole.fr à compter de novembre 2023.



Préambule

Anticiper la croissance démographique et le dynamisme économique du territoire et inscrire les mobilités métropolitaines dans une trajectoire de transition

La MEL, ce sont aujourd'hui 1,2 millions d'habitants et 500 000 emplois, qui génèrent près de 5 millions de déplacements de personnes chaque jour, contribuant à la hausse des émissions de gaz à effet de serre constatées ces 25 dernières années.

En 2035, la métropole sera plus peuplée et plus fréquentée qu'aujourd'hui. La population métropolitaine devrait ainsi augmenter de 115 000 habitants, et le nombre d'emplois de 80 000. Les déplacements quotidiens des personnes pourraient s'élever quant à eux à 5,5 millions, avec entre 400 000 et 600 000 déplacements quotidiens supplémentaires.

Si le nouveau plan de mobilité de la MEL répond à une obligation légale (article L1214-1 du Code des Transports), il est aussi et surtout un outil essentiel pour organiser la mobilité des personnes et le transport des marchandises, ainsi que la circulation et le stationnement ; mais aussi pour concrétiser les nécessaires transitions environnementales et énergétiques et lutter contre le réchauffement climatique et les pollutions locales, atmosphériques ou sonores.

Fort de ces objectifs largement partagés, le PDM - horizon 2035 vise à agir concrètement pour inscrire l'évolution des mobilités métropolitaines dans une trajectoire de transition, qui exige de combiner à la fois :

- un report modal vers les modes actifs à hauteur de 32 % pour la marche à pied et de 8 % pour vélo, vers les transports collectifs à hauteur de 20 %, vers l'usage du ferroviaire et du covoiturage pour les déplacements d'échanges avec les autres territoires, et enfin, vers le transport ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises, à hauteur de 20 % pour les flux d'échanges et de 30 % pour les flux de transit ;
- la mutation nécessaire des sources d'énergie du parc automobile vers des sources d'énergies décarbonées, pour atteindre un parc constitué de 20 % de véhicules hybrides non rechargeables et de 30 % de véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Concrètement, le Plan De Mobilité – horizon 2035 propose 8 orientations stratégiques et repose sur 52 actions thématiques, à engager dès à présent, ainsi qu'à moyen et long terme.

Si il s'appuie sur des invariants infrastructurels et le développement de nouveaux services, le PDM réclame une « révolution comportementale » qui doit aussi amener chaque métropolitain à réinterroger ses modes de déplacements quotidiens.

Sébastien Leprêtre

Vice-président de la Métropole Européenne de Lille
en charge des mobilités et transports publics





Enjeux et objectifs

Quatre enjeux majeurs de mobilité

- Organiser une mobilité pour tous qui allie qualité du cadre de vie et développement du territoire.
- Développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique, au maintien et à la création d'emplois, et au rayonnement métropolitain.
- Préserver l'environnement, en favorisant les modes de déplacements moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre.
- Proposer une mobilité pour tous, moyennant un prix abordable, tant pour les usagers que pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité.

Des objectifs chiffrés de mobilité à horizon 2035

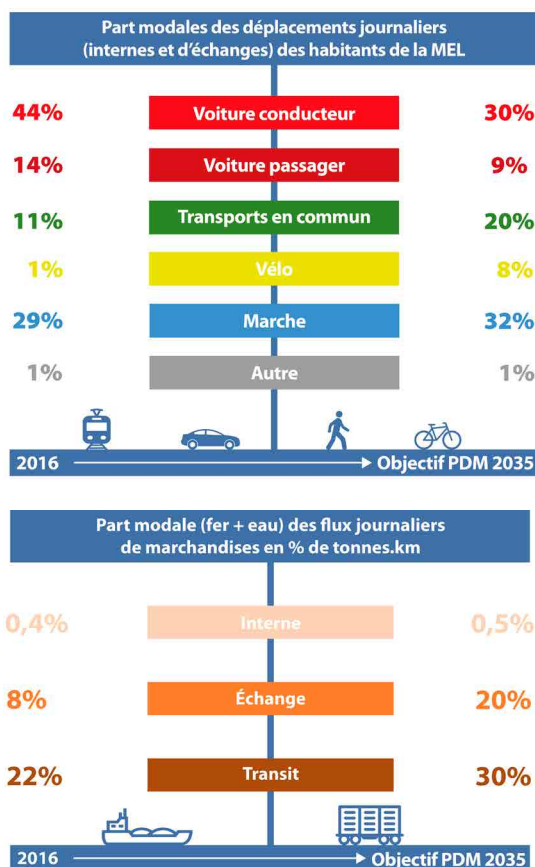
Faire évoluer les usages pour répondre aux enjeux environnementaux

Le Plan de Mobilité propose la mise en œuvre de scénarios très ambitieux pour atteindre des gains de près de - 37 % (par rapport à 2016) d'émissions de Gaz à Effet de Serre liées aux déplacements.

Il s'agit :

- d'augmenter de façon très significative l'usage des modes actifs (marche, vélo, ...) et des transports en commun, et baisser les usages de la voiture utilisée « en solo » ;
- concernant les déplacements des biens, favoriser un report vers le fluvial, le ferroviaire, et des solutions innovantes de logistique urbaine.

Des objectifs chiffrés de parts modales (usages des différents modes de déplacements) sont fixés par le PDM (volet enjeux et objectifs) pour concrétiser la transition et permettre d'évaluer le Plan De Mobilité lors de sa mise en œuvre.





Le Plan de Mobilité horizon 2035

3 axes d'action

Avec son Plan De Mobilité, la MEL conforte sa stratégie et précise les actions qu'elle entend entreprendre dans le cadre de ses politiques, en matière de création d'infrastructures, d'amélioration et de développement des services, et d'accompagnement aux changements des comportements de mobilité. Pour être au rendez-vous de 2035, trois axes d'action se déclinent dès à présent et progressivement sur le territoire, s'appuyant sur l'adoption de délibérations stratégiques qui ont contribué à établir le socle du Plan De Mobilité.

UN AXE INFRASTRUCTUREL

Moderniser et optimiser l'existant, compléter le réseau de transports en matière d'infrastructures, et développer de nouvelles offres (modes actifs et collectifs)

Des déclinaisons déjà enclenchées, par exemple :

- Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) adopté en juin 2019 ambitionne de créer de nouvelles infrastructures de transports collectifs. Depuis, plusieurs délibérations, un processus continu de concertation, et des phases d'études sont engagées sur de nouvelles lignes de tramway et de bus à haut niveau de service. La MEL, aux côtés de l'État, de la Région, et de la SNCF, participe également aux études ferroviaires portant sur de nouveaux Services Express Régionaux Métropolitains.
- La programmation pluriannuelle d'investissements 2022-2026 de la voirie, adoptée en décembre 2021, permet de produire de nouveaux aménagements de voirie et d'espaces publics, y compris les aménagements cyclables.
- La stratégie d'électromobilité adoptée en juin 2021.



UN AXE SERVICIEL

Améliorer et développer l'offre de services, en faciliter l'accès et les fiabiliser

Des déclinaisons déjà enclenchées, par exemple :

- La MEL a décidé la gratuité des transports collectifs pour les moins de 18 ans, effective depuis janvier 2022.
- Elle a également adopté des stratégies en matière de mobilité « servicielle » (MaaS*) en décembre 2021, et en matière d'autopartage en juin 2021.

* Mobility as a Service (« mobilité comme service ») : dispositif qui permet aux utilisateurs de planifier, réserver et payer un trajet intermodal sur une même plateforme numérique.

UN AXE COMPORTEMENTAL

Encourager, favoriser, accompagner, les changements de comportements de mobilité

Des déclinaisons déjà enclenchées, par exemple :

- Le déploiement d'un service de location de trottinettes électriques et de vélos à assistance électrique (VAE) en libre service en 2023.
- L'élaboration d'une zone à faibles Émissions - mobilité (ZFE-m) décidée en avril 2022.
- Une stratégie de la pratique cyclable adoptée en juin 2021 et celle en faveur de la pratique de la marche en décembre 2021.
- Un plan d'actions « marchandises et logistique urbaine » adopté en décembre 2021.



7 documents

- Le diagnostic
- Les enjeux et objectifs
- Le plan d'action



Un état des lieux et **diagnostic**, qui décrit et analyse le système de déplacements et la mobilité actuels sur le territoire métropolitain.

Ce volet du Plan De Mobilité vise à :

- Préciser le contexte métropolitain en matière de mobilités.
- Qualifier le territoire de la MEL du point de vue socio-démographique, urbain, des offres en matière de mobilité, des infrastructures et services de transports existants, et des pratiques globales de mobilité des voyageurs et du transport des marchandises.

Ce rapport sur les **enjeux et objectifs** présente la démarche prospective en matière de mobilité réalisée par la MEL, couplée à une démarche de quantification des besoins de mobilités du quotidien des populations résidentes et fréquentant le territoire en 2035, en évaluant leurs impacts environnementaux, ainsi que pour le transport de biens.

Au regard des enjeux de mobilité auxquels se confronte le territoire métropolitain, le PDM dresse les objectifs de mobilité, voyageurs et marchandises, à fixer à horizon 2035 pour inscrire le territoire de la MEL selon une trajectoire de transition énergétique et écologique conforme aux exigences nationales. Il intègre également les documents-cadres locaux, au profit des usagers et résidents métropolitains, pour atteindre des gains de -37% (par rapport à 2016) d'émissions de Gaz à Effet de Serre liées aux déplacements.



Un **plan d'action** au service d'une trajectoire de transitions qui vise un moindre impact climatique, à réduire les pollutions locales (air, bruit), et à participer à l'amélioration de la santé et de la sécurité des résidents et usagers du territoire, en combinant :

- Report modal vers les modes actifs (marche, vélo, etc.) et les transports collectifs, optimisation et diminution de l'usage de la voiture, développement de l'usage du ferroviaire et du covoiturage pour les déplacements d'échanges.
- Report modal vers le transport ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises, et logistique urbaine plus vertueuse.
- Mutation vers des sources d'énergies décarbonées.



→ L'annexe accessibilité



L'annexe accessibilité est un document du PDM rendu obligatoire par la loi du 11 février 2005 (articles 45 et 46) pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Son principal rôle est d'articuler les différents outils de planification (transports, mobilité, espace public et voirie, aménagement), afin de garantir que les actions et projets réalisés assurent la continuité de la chaîne de déplacement.

Il est en effet essentiel de penser la mise en accessibilité du territoire dans son intégralité. Les métropolitains doivent pouvoir circuler librement et avec la plus grande autonomie possible, de leur point de départ à leur destination. L'annexe accessibilité établit un diagnostic de l'état d'accessibilité des transports en commun, de l'espace public et de la voirie. Elle définit également un cadre à l'horizon 2035 et énonce les grandes orientations en termes de mise en accessibilité.

Le détail de chaque action est volontairement précisé au sein du plan d'action du PDM, démontrant que l'accessibilité de la chaîne de déplacement fait partie intégrante de la politique mobilité de la Métropole.



→ **L'évaluation environnementale**
composée de 3 volets :

- un résumé non technique
- un état initial de l'environnement
- l'évaluation environnementale

Conformément au code de l'environnement, le PDM doit faire l'objet d'une **évaluation environnementale**. Les éléments principaux du rapport d'évaluation environnementale sont énumérés à l'article R122-20 du code de l'environnement.

Après réalisation d'un état initial de l'environnement, l'évaluation environnementale a été produite en continu tout au long de l'élaboration du PDM et de la finalisation détaillée du plan d'action, en suivant une démarche progressive et itérative d'intégration proportionnée des enjeux environnementaux, pour aboutir au plan d'action le plus favorable à l'environnement. Cette évaluation environnementale est de nature stratégique et ne constitue pas une étude d'impact.

Les principaux objectifs de l'évaluation sont de :

- Nourrir le PDM, et tout son processus d'élaboration, des enjeux environnementaux du territoire (définis lors de la réalisation de l'état initial de l'environnement).
- Identifier et évaluer les incidences sur l'environnement des orientations et mesures du PDM.
- Définir les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives environnementales éventuelles.
- Éclairer la décision de l'autorité qui approuve le PDM.

Le Plan de Mobilité est accompagné des trois documents mentionnés par le code de l'environnement : un état initial de l'environnement, l'évaluation environnementale du PDM, et un résumé non technique.





Romarin
La Madeleine

Romarin
La Madeleine

TICKETS / RECHARGEMENT

ilevia
LES TRANSPORTS DE LA MEL

ilevia
20

Le Plan d'action

Un plan d'action au service de la trajectoire de transition en 8 orientations stratégiques et 52 actions



Un axe transversal de 8 orientations stratégiques

Satisfaire les besoins de mobilité des usagers et répondre aux enjeux de développement du territoire en créant les conditions de pratiques de mobilités durables

8 orientations stratégiques fondent, de manière transversale et en lien avec d'autres politiques métropolitaines, des actions thématiques pour organiser un système de mobilité en accompagnement

de l'évolution des territoires de la MEL et du développement économique, et réinventer une ville avec les modes de déplacements durables.



52 actions présentées en 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 déplacement
- Agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine
- Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du Plan De Mobilité

Ce plan d'action porte sur l'intervention concernant les infrastructures, indispensable, et place également l'utilisateur et les acteurs du territoire au cœur des différents champs d'intervention de la MEL.

Si l'action métropolitaine vise à satisfaire les besoins de mobilité de l'ensemble des usagers du territoire, elle doit également s'effectuer dans le respect des objectifs de moindres impacts environnementaux.

Par conséquent, plusieurs leviers sont activés dans le plan d'action du Plan De Mobilité : la modernisation et le développement des infrastructures pour tous les modes de déplacements, l'accès à des services de mobilité diversifiés et fiables, et un panel de solutions de mobilité visant à donner une

impulsion d'envergure pour accompagner les changements de comportement de mobilité vers des pratiques moins émissives en gaz à effet de serre et en polluants de l'air.

La connaissance des pratiques de mobilité des métropolitains et leurs évolutions constitue également un socle indispensable à conforter et mobiliser pour piloter la mise en œuvre du Plan De Mobilité.

Le Plan De Mobilité prévoit de plus un volet d'animation et de gouvernance en vue de sa mise en œuvre.

Ce plan d'action est synthétisé dans les pages suivantes, en donnant quelques exemples sur chaque thème, non exhaustifs cependant de l'ensemble des actions prévues par le Plan De Mobilité.





MÉTROPOLITAINNE EUROPÉENNE DE LILLE
☎ Centre usuel
1 003
357 452
→ Cyclistes à l'arrêt

- 1 LILLE
-gare Lille Flandres
- LILLE -CENTRE 1,5
- VIEUX LILLE 1
- Lille Flandres 1,3
- aire de services
-Carnot 0,5

Orientations stratégiques

Satisfaire les besoins de mobilité des usagers du territoire en créant les conditions de pratiques de mobilités durables



Un système de mobilité en accompagnement de l'évolution des territoires de la MEL

Des territoires à la fois urbains et ruraux, des dynamiques de développement à accompagner différemment suivant les territoires :

- Des milieux urbains agglomérés et multifonctionnels avec des potentiels à valoriser en imbriquant les politiques de mobilité et d'aménagement pour une mobilité raisonnée, plus vertueuse, en lien avec les dynamiques territoriales (accompagner les projets urbains et les grands équipements du territoire).
- Des propositions pour les territoires périurbains et ruraux : intermodalité, rôle urbain du train, la voiture utilisée autrement, développement de l'usage du vélo, de la marche à pied, trottinettes...

Une ville à réinventer avec les modes de déplacements durables

Une ville à aménager et développer en fonction des solutions de mobilité d'aujourd'hui et de demain, un meilleur usage de l'automobile là où celle-ci est nécessaire, préserver des possibilités de prolonger ou réactiver des transports durables pour l'avenir :

- Faire la ville autour des réseaux de transports collectifs en site propre (principes des disques de valorisation des axes de transport - DIVAT, contrats d'axe...).
- Participer à la diminution du trafic automobile, mais aussi inciter à un meilleur usage de l'automobile, moins fréquent, moins polluant, plus partagé (mesures incitatives, réduire l'offre de stationnement, dit « à destination », pour les nouvelles constructions de bureaux et activités tertiaires autour des stations de métro et tramway, mutualiser des espaces de stationnement résidentiels, permettre la mise en place de macarons riverains dans les zones règlementées hors DIVAT, etc.).
- Préserver les possibilités, au-delà de 2035, de prolonger ou de créer des lignes de transports collectifs lourds (intégration des réflexions dans les documents de planification urbaine).

Un système en appui au développement économique du territoire

Viser une cohérence entre développement économique et mobilité durable, pour les personnes comme pour les marchandises :

- Assurer la cohérence entre les politiques de développement économique et de diminution de l'usage de la voiture (tendre vers moins de voiture dans les DIVAT, encourager un meilleur usage de la voiture hors DIVAT, intégrer l'ensemble de modes de déplacements...).
- Encourager un meilleur et moindre usage de la voiture et accompagner l'attractivité des centres-villes.
- Faire la ville en intégrant la logistique urbaine et les besoins d'emprises proches des infrastructures de transports de marchandises alternatives à la route.



Plan d'action

Chapitre 1

Changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement

Actions n°1 à 9



À chaque âge et statut socioprofessionnel, ses besoins et ses solutions de mobilité

Des actions en faveur de la santé pour tous et notamment les plus jeunes et les seniors qui marchent de moins en moins, des actions spécifiques auprès des actifs métropolitains, des ménages résidant dans la MEL, des usagers des transports collectifs (actuels et ceux de demain).

- Re-développer les mobilités actives bénéfiques pour la santé chez les plus jeunes et les seniors.
- Accompagner la mobilité des actifs : management de la mobilité, coordination d'actions d'accompagnement au changement de comportement de mobilité.
- Inciter à un « meilleur » et moindre équipement automobile des ménages (bornes de recharge de véhicules propres, autopartage...) et encourager l'équipement en cycles (stationnement des vélos).

Créer des conditions qui invitent individuellement et collectivement aux changements de comportements de mobilité, au bénéfice de tous

Un parc automobile amené à évoluer, des actions sur les technologies utilisées pour se mouvoir (électromobilité, [bio]GNV, hydrogène,...), le stationnement à optimiser, une logique de « services de mobilité » (MaaS) à faire émerger pour faciliter les choix des usagers.

- Accompagner la mutation des parcs automobiles (stratégie métropolitaine d'électromobilité, (bio)GNV, hydrogène).
- Développer un système de « services de mobilité » (MaaS).
- Proposer une politique de stationnement adaptée aux nouveaux enjeux de mobilité.

Protéger chacun pour une meilleure qualité de vie au quotidien

Une qualité de l'air et des ambiances sonores à améliorer, des actions de sensibilisation, de concertation et d'accompagnement auprès de publics ciblés à entreprendre.

- Améliorer la qualité de l'air, de façon globale et avec une Zone à Faibles Emissions (ZFE) - mobilité.
- Préserver l'ambiance sonore à proximité des infrastructures de transports.
- Sensibiliser, concerter accompagner pour promouvoir l'usage des modes alternatifs.



Plan d'action

Chapitre 2

Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire

Actions n°10 à 25



Moderniser le réseau existant pour améliorer le service aux usagers, anticiper les solutions de transports collectifs de demain

Rendre plus performants les réseaux existants de métro, tramway, bus, et anticiper les solutions de transports collectifs adaptées au territoire métropolitain :

- Renouveler, accompagner et anticiper les besoins en infrastructures et équipements (régénération des réseaux métro et tramway, matériel roulant...).
- Valoriser le réseau ferré, en tant qu'armature du réseau de transports collectifs à l'échelle métropolitaine et en lien avec les territoires extérieurs (en lien avec la Région Hauts de France en charge de l'organisation des transports ferroviaires).

Agir sur l'attractivité du réseau de bus pour tous et en améliorer la performance

Un réseau de bus à rendre plus performant et plus attractif auprès des populations non captives, valoriser le transport sur réservation.

- Améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus.
- Poursuivre la modernisation de la flotte bus : des bus supports d'innovation et prenant en compte l'environnement.
- Mieux connecter les arrêts de bus à leur environnement.

Poursuivre le maillage du réseau de transports collectifs structurant

- **Des projets de nouvelles lignes** de tramways, de bus à haut niveau de service, de Lianes optimisées, de lignes express.
- **Des services ferroviaires existants à valoriser tout en imaginant le réseau ferroviaire de demain** (Services Express Régionaux Métropolitains - SERM).

Développer l'intermodalité

Des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) existants à valoriser, à adapter, et de nouveaux à créer.

- Aménager de nouveaux PEM et adapter les PEM existants aux évolutions des mobilités et des projets de nouvelles lignes de transports collectifs.
- Poursuivre le maillage du territoire en développant des PEM de proximité et au besoin des aires relais.

Faciliter le parcours des usagers des transports collectifs

- Des réseaux accessibles à tous pour contribuer à leur attractivité, des actions en matière de tarification, billettique.
- Accessibilité aux abords des arrêts.
- Sécurité du réseau.



Plan d'action

Chapitre 3

Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaine

Actions n°26 à 35



Une stratégie métropolitaine en matière de circulation des différents modes de déplacements

Des villes et des quartiers apaisés en trafic et en vitesse, pour une meilleure cohabitation entre modes, des principes d'aménagement de l'espace public en faveur de tous les usages et de tous les usagers, des projets « routiers » au service du projet de territoire éclairé de ses ambitions environnementales.

- Une « ville à 30 », des vitesses de circulation modérées pour une meilleure cohabitation entre modes.
- Un aménagement de l'espace public pour tous les usages et usagers (piétons/ PMR, vélos, transports collectifs, voiture, etc.), et pour tous les usages de l'espace public, temporaires ou permanents.
- Un réseau hiérarchisé avec des projets « routiers » au service du projet de territoire et de ses ambitions environnementales.

Faire de la marche à pied le premier mode de déplacement sur le territoire, avec la définition et mise en œuvre d'une stratégie assumée en faveur de la pratique de la marche à pied

Une métropole « marchable » pour tous avec une vision globale à travers une stratégie partagée entre toutes les politiques et à tous les échelons (MEL, communes,...).

- Concevoir une métropole « marchable » pour tous.
- Développer une vision globale de la marche en lien avec les autres modes de déplacement : « je marche, je me transporte ».
- Communiquer et animer une politique piétonne métropolitaine en lien avec tous les acteurs concernés.

Stimuler la pratique du vélo par une politique cyclable métropolitaine d'envergure

Une métropole cyclable grâce à un « écosystème » vélo dynamisé, un réseau cyclable métropolitain ambitieux, visible et lisible, des services assumés et assurés à plusieurs niveaux (MEL, communes).

- Une politique cyclable métropolitaine cohérente et ambitieuse, portée par la MEL, les communes, et les acteurs du territoire.
- Mettre en œuvre un réseau cyclable métropolitain ambitieux, visible et lisible.



Plan d'action

Chapitre 4

Agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine

Actions n°36 à 45



Créer les conditions d'un transport de marchandises et d'une logistique urbaine plus raisonnés pour accompagner la transition écologique

Des stratégies agiles et orientées à développer : gouvernance participative avec les acteurs concernés, foncier stratégique, outils de commande publique.

- Créer et animer un groupe de travail marchandises pour poursuivre la dynamique entre les acteurs du territoire.
- Travailler sur le foncier stratégique, notamment à proximité des centres-villes pour valoriser les solutions vertueuses sur le « dernier kilomètre ».
- Développer des outils de commande publique qui promeuvent une logistique durable.

Accompagner la transition énergétique

Accompagner les entreprises ou les clients finaux dans leur transition énergétique, **et favoriser l'émergence d'un écosystème plus équilibré en matière de stations d'avitaillements multi-énergies.**

Inciter à l'usage des modes alternatifs au mode routier

Des destinations économiques à préserver pour garder la possibilité d'un (re)développement logistique, une multimodalité et des grandes infrastructures de transport alternatif existantes et à venir à privilégier pour des flux au modèle économique adapté.

- Veiller à la bonne utilisation et préserver les destinations économiques en bord à voie d'eau et les sites embranchés fer pour garder la possibilité d'un (re)développement logistique.
- Faire la promotion et accompagner la multimodalité, l'utilisation des grandes infrastructures de transport alternatif existantes et à venir...

Gérer autrement les flux de marchandises

Des réglementations appliquées sur le territoire métropolitain plus lisibles, et plus cohérentes dans certains secteurs, des impacts à évaluer pour agir en lien avec le développement du e-commerce.

- Améliorer la lisibilité et la cohérence des réglementations (circulations, livraisons, champs captants, projet de ZFE-m).
- Comprendre et travailler à la maîtrise des impacts du développement du e-commerce.



Plan d'action

Chapitre 5

Mettre en œuvre, suivre et évaluer
les actions du Plan De Mobilité

Actions n°46 à 52



Une gouvernance métropolitaine pour suivre les mises en œuvre du PDM et partager les projets et expériences innovantes

Faire vivre la politique de mobilité métropolitaine au long cours.

- Une gouvernance « projet » propre au Plan de Mobilité associant les différents partenaires institutionnels associés lors de son élaboration.
- Une démarche d'animation du PDM et de la politique de mobilité métropolitaine à des échelles territoriales infra-métropolitaines, plus fines que celle de toute la métropole, et s'inscrivant dans le cadre de la gouvernance territoriale de la MEL : pour informer de l'avancement des projets de mobilité, et coproduire l'action commune à mener entre la MEL et les 95 communes, reposant sur l'implication de tous pour la mise en œuvre d'actions de mobilité, et bénéficiant du partage mutuel d'initiatives et retour d'expérience.
- Une gouvernance supra-territoriale : coordination entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) en présence, Région Hauts-de-France, MEL, AOM limitrophes de la MEL, et l'Etat, visant à faciliter la mise en œuvre des actions de mobilité relatives à l'accessibilité de la MEL depuis et vers les autres territoires nationaux, régionaux, eurométropolitain.
- Faire vivre le suivi de la mise en œuvre avec les usagers, via les instances existantes les associant (Comité des partenaires de la mobilité instauré par la Loi d'Orientations des Mobilités, ou encore via le Haut Conseil Métropolitain pour le Climat).



Se laisser la possibilité d'innover au cours de la mise en œuvre du projet**Expérimenter, s'appuyer sur les démarches de design des politiques publiques.**

- À partir des pistes identifiées lors de la concertation citoyenne sur le projet de PDM.
- Ou en poursuivant les expériences de design des politiques publiques en lien avec la déclinaison des politiques de mobilité métropolitaines.

Observer, connaître, évaluer pour piloter au mieux la mise en œuvre du projet**Mieux connaître les pratiques de mobilité avec des outils diversifiés et évaluer les projets pour adapter les réponses proposées aux besoins de mobilité.**

- Observer les pratiques et comportements de mobilité des personnes, et l'observation des mouvements de marchandises, enrichir les analyses avec des outils d'aide à la décision complexes (notamment pour permettre des modélisations multimodales).
- Réaliser des enquêtes ciblées.
- Évaluer au long cours la mise en œuvre du Plan De Mobilité : suivi des orientations, prospective financière du système de mobilité sur le long terme, construire et suivre des indicateurs d'observation.





L'élaboration du Plan De Mobilité - horizon 2035 et adoption

Le Plan de Déplacements Urbains 2010 > 2020 a fait l'objet d'un bilan et d'une évaluation réglementaire (délibérée par le conseil métropolitain du 15 décembre 2017). Il arrivait à échéance, avec la nécessité de renouveler les ambitions métropolitaines en matière de mobilité.

La loi d'Orientations des Mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019 a fait évoluer le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en Plan De Mobilité (PDM). Depuis mars 2020, le territoire de la MEL s'est élargi : il est à présent composé de 95 communes.

La MEL a donc engagé la révision générale de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2010 >2020, afin d'élaborer un Plan De Mobilité (PDM) sur son ressort territorial (délibération 20 C 0351 du conseil métropolitain du 18 décembre 2020).

Un comité de pilotage transversal et partenarial, complété par des échanges dans le cadre de l'instance de gouvernance territoriale de la MEL

Cette instance a été réunie sept fois entre décembre 2020 et mars 2022, sous la Présidence du Vice-Président de la MEL en charge des mobilités et transports publics, associant les Vice-Présidents MEL voirie - qualité des espaces publics, climat - transition écologique et énergie, logement - habitat, aménagement du territoire - stratégie d'urbanisme, économie - recherche - enseignement supérieur - numérique, aménagement et ville renouvelée, et réunissant des élus du Conseil Régional, du Conseil Départemental, des représentants des services de l'État, opérateurs de transport, gestionnaires d'infrastructures, représentants du monde économique, agence de l'Euro-métropole, ADULM...

Le pilotage de l'élaboration du Plan De Mobilité – horizon 2035 a été complété par des échanges politiques entre la MEL et les 95 communes dans le cadre de l'instance de gouvernance territoriale dédiée, en phase diagnostic-enjeux, puis sur le projet en début de consultation administrative.



De multiples études et délibérations-cadre, démarches partenariales, et un processus de participation citoyenne pour construire le projet de Plan de Mobilité

- Schéma Directeur des Infrastructures de Transport, stratégie marche à pied, schéma cyclable métropolitain et élaboration d'un réseau cyclable magistral Vélo+, plan d'action marchandises élaboré dans le cadre d'une animation d'un réseau de partenaires économiques, électromobilité, Mobilité as a Service (MaaS), étude sur l'intermodalité, participation aux études sur la définition de Services Express Métropolitain (État-SNCF-Région-MEL), etc.
- Plusieurs cadres d'échanges et de concertations partenariales : avec le Conseil de développement de la MEL, des représentants des acteurs économiques du territoire (CCI Grand Lille, Chambre des métiers et artisanat, etc.), des acteurs privés et publics du transport de marchandises et de la logistique urbaine, (etc.).
- Un processus de participation citoyenne : une concertation dématérialisée du 26 avril au 13 juin 2021 proposée aux citoyens, usagers et acteurs du territoire, via la plateforme de participation de la MEL, puis démarche de conception participative / design de politique publique avec un groupe restreint de citoyens entre septembre et décembre 2021.

Un avis favorable de la commission d'enquête publique

Le projet de PDM a été arrêté par le conseil métropolitain du 24 juin 2022.

Il a ensuite fait l'objet, fin 2022, d'une procédure de consultation administrative des personnes publiques associées (ensemble des communes de la MEL, institutions), de l'Autorité Environnementale, d'associations agréées de protection de l'environnement, de partenaires en matière de mobilité, y compris à l'échelle transfrontalière.

Après recueil de ces avis, une enquête publique a été menée du 28 février au 3 avril 2023 auprès des citoyens, conduite par une commission d'enquête indépendante.

Cette commission a rendu un avis favorable, sans réserve, mentionnant 4 recommandations, sur le projet de Plan de Mobilité – horizon 2035.





Adoption par le Conseil métropolitain du 20 octobre 2023

A l'issue de ce processus réglementaire, plus de 1100 observations sur le projet de PDM ont été recueillies et analysées. Ce travail a permis d'adapter et améliorer le contenu du Plan De Mobilité en fonction de l'expression des communes (560 observations), des autres personnes publiques associées, institutions, associations (320 observations) et des citoyens (241 observations dans le cadre de l'enquête publique).

Ainsi amendé, le Plan De Mobilité – horizon 2035 a été voté par le conseil métropolitain du 20 octobre 2023 et fait l'objet d'une diffusion publique dès son adoption définitive.





M T Lille Europe → 1 min
place F. Mitterrand → 2 min
W.A.A.O. Centre d'archi. et d'urbanisme de Lille → 2 min

CENTRE VILLE
Grand'Place

Flandres M T

navette aéroport

office de tourisme



Photographies : MEL - Alexandre Traisnel, Samule Amez - Direction de la Communication / Mathieu Dréa, Anouk Desury - Light Motiv - **Impression : MEL** - Ressources partagées
Achévé d'imprimer en octobre 2023

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

2 boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 Lille Cedex
T. +33 (0)3 20 21 22 23
■ lillemetropole.fr

