



# Plan de Déplacements Urbains

2010 > 2020 LILLE METROPOLE

Les objectifs  
et les actions

pdu adopté en avril 2011

Lille  
Métropole  
COMMUNAUTÉ  
URBAINE





Lille Métropole Communauté urbaine a adopté son premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) en juin 2000. Conformément à la loi, il a fait l'objet d'une évaluation en 2005. L'évolution de la législation, et notamment l'adoption de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains impose de le mettre en conformité avec celle-ci.

La révision du Plan de Déplacements Urbains a donc été engagée début 2006. De nombreuses réflexions ont été menées dans ce cadre pour alimenter les groupes techniques et les comités de pilotage de la révision du PDU entre 2006 et 2009. Celles-ci s'appuient largement sur le PDU de juin 2000. Le socle fondateur et l'esprit de ce dernier répondent bien aux objectifs d'amélioration du cadre de vie des habitants et de mise en œuvre d'une politique des déplacements durable et raisonnée. Le contexte est cependant très différent de celui de juin 2000 : émergence de la notion de développement durable, Grenelle de l'Environnement, enquête déplacements réalisée en 2006 qui a montré une stabilisation du trafic automobile réalisé par les habitants du territoire et une forte hausse de l'usage des transports collectifs depuis 10 ans.

Suite à des réunions de concertation menées avec les communes dans les territoires et avec les associations, un Grand Débat sur la Mobilité a été organisé en janvier 2009. Il a été le point d'orgue de la démarche de concertation autour des orientations à prendre pour les années à venir. Nombre d'experts et de représentants des différentes institutions représentatives du territoire (Etat, Région Nord-Pas-de-Calais, Conseil Général du Nord, Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille, ...), ainsi que le monde associatif et le grand public ont été invités à éclairer les débats et à donner leurs positions concernant les problématiques de déplacements liées au territoire communautaire. Ces échanges ont été traduits dans une délibération cadre sur la Mobilité pour « engager la Métropole lilloise vers la mobilité du 21ème siècle » adoptée en avril 2009. Elle fait état des principales orientations en matière de politique de déplacements urbains qui serviront de ligne de conduite à Lille Métropole pour les années à venir. Elle a alimenté la définition des orientations et actions proposées dans le PDU 2010>2020.

Le PDU 2010>2020 de Lille Métropole a été adopté en avril 2011. Il est composé de 4 documents principaux :

1. L'état des lieux
2. Les objectifs et les actions
3. L'évaluation environnementale
4. L'annexe accessibilité

## **Ce second document «Les objectifs et les actions» décrit le cœur du projet de PDU 2010>2020.**

Il expose et détaille les objectifs généraux et chiffrés sur lesquels le projet est ancré. Il décrit la politique de déplacements souhaitée par Lille Métropole pour les années à venir, politique qui s'inscrit dans la logique d'une Métropole durable pour le 21ème siècle. Il détaille enfin les 170 actions et préconisations concrètes proposées à horizon 2020 en matière de mobilité selon 6 axes :

- 1) Ville intense et mobilité
- 2) Réseaux de transports collectifs
- 3) Partage de la rue et modes alternatifs
- 4) Transport de marchandises
- 5) Environnement, santé et sécurité des personnes
- 6) Mise en œuvre, suivi et évaluation

Une esquisse de programmation et une estimation financière des actions concluent ce document. Enfin, 4 schémas directeurs, annexés au projet, détaillent les prescriptions territoriales selon 4 thèmes (réseaux de transports collectifs structurants, itinéraires cyclables, hiérarchisation des réseaux viaires, modération des vitesses).



<b>PRÉAMBULE</b> .....	<b>7</b>
<b>CONTEXTE DE L'ELABORATION DU PDU 2010&gt;2020</b> .....	<b>9</b>
<b>LES OBJECTIFS DU PDU</b> .....	<b>17</b>
<b>LE PDU EN ACTIONS</b> .....	<b>31</b>
<b>Axe 1 : Ville intense et mobilité</b> .....	<b>33</b>
<b>Axe 2 : Réseaux de transports collectifs</b> .....	<b>49</b>
<b>Axe 3 : Partage de la rue et modes alternatifs</b> .....	<b>73</b>
<b>Axe 4 : Transport de marchandises</b> .....	<b>109</b>
<b>Axe 5 : Environnement, santé et sécurité des personnes</b> .....	<b>121</b>
<b>Axe 6 : Mise en oeuvre, suivi et évaluation</b> .....	<b>135</b>
<b>PROGRAMMATION ET ESTIMATIONS FINANCIÈRES</b> .....	<b>147</b>
<b>GLOSSAIRE</b> .....	<b>173</b>





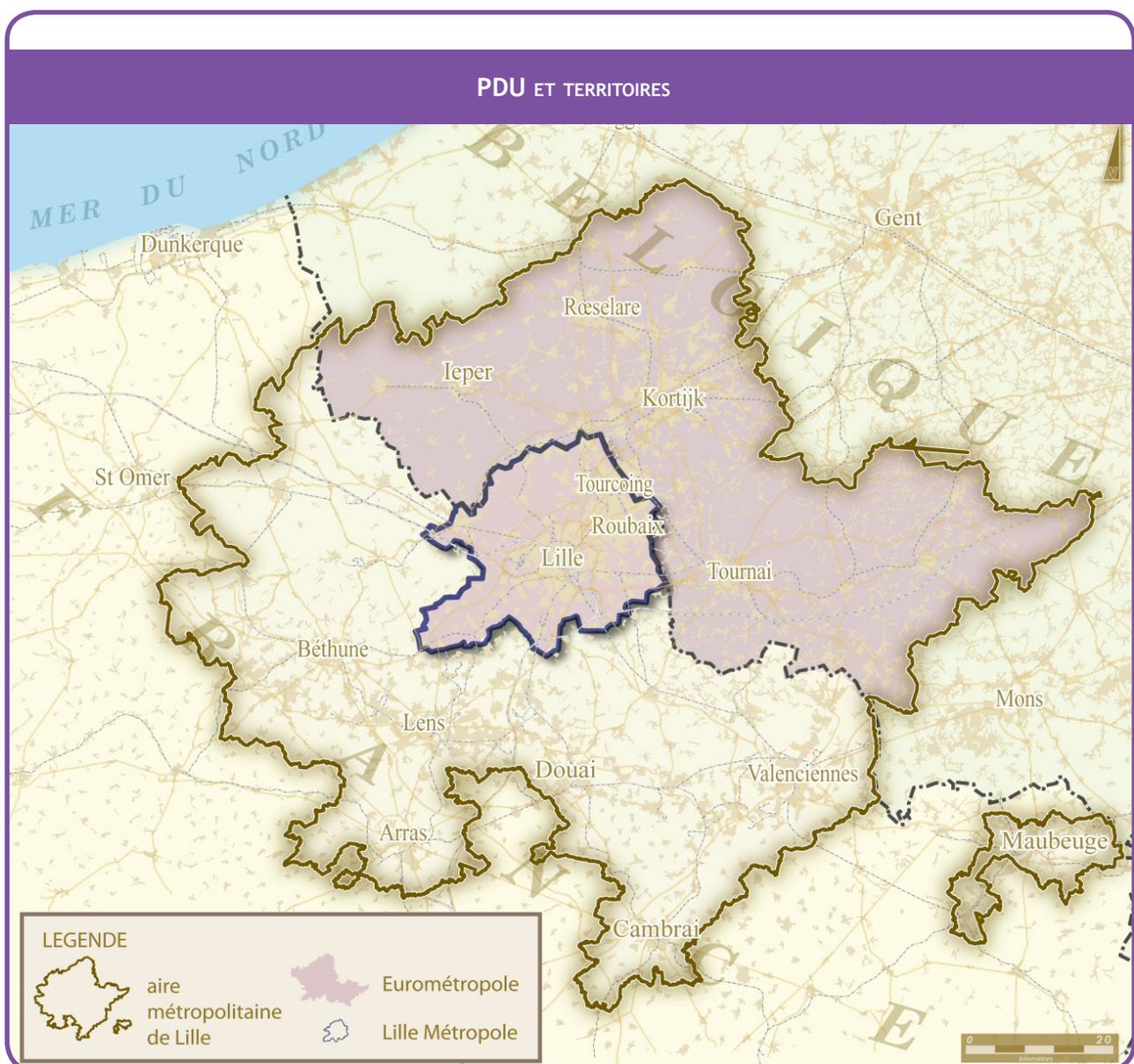
# Préambule

# Préambule

Le PDU définit les grandes orientations en matière de mobilité à l'échelle du territoire communautaire pour les 10 prochaines années. La position géographique particulière de la Métropole au coeur d'une Aire Métropolitaine transfrontalière de 4 millions d'habitants amène le PDU à se positionner par rapport à ce territoire, son organisation urbaine et les mobilités qu'il supporte. Enfin le PDU doit aussi répondre au besoin de décliner une politique de déplacements cohérente à une échelle plus fine : celle de ses territoires et des communes qui composent Lille Métropole.

L'échelle opérationnelle du PDU est le périmètre administratif de Lille Métropole Communauté urbaine. Cependant les réflexions entreprises et les orientations proposées sont à articuler en continuité avec les autres démarches de réflexions intégrant la planification de l'aménagement du territoire et des déplacements à une échelle supra-communautaire, notamment au niveau de l'Aire métropolitaine, dans ses composantes belge et française. Ainsi des propositions sont formulées dans le PDU qui seront à introduire dans des démarches plus larges, notamment par rapport aux déplacements en échange ou en transit par rapport à la Métropole. A ce titre, il est à noter que les services de l'Etat travaillent à l'élaboration d'un projet de Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durable sur le versant français de l'Aire métropolitaine. Des réflexions sur la mobilité sont également initiées dans les groupes de travail de l'Eurométropole et de l'association de l'Aire Métropolitaine de Lille.

Enfin, les recommandations formulées dans le PDU se veulent d'ambition communautaire, mais devront à terme trouver leur transcription et leur application à l'échelle infra-communautaire dans les territoires et les communes. Des liens seront établis avec les contrats de territoire développés sur le territoire métropolitain.





# Contexte de l'élaboration du PDU 2010>2020

## Rappel du contexte législatif et réglementaire

### 1 - UN CONTEXTE LÉGISLATIF EN PERPÉTUELLE ÉVOLUTION

Une particularité des plans de déplacements urbains est d'être tributaires d'un contexte législatif très évolutif des années 1980 jusqu'à aujourd'hui. Cette évolution se traduit par des objectifs toujours plus ambitieux au fil des textes traduisant l'émergence de la notion de développement durable. Les PDU se sont inscrits dès le départ dans une démarche prospective de réflexion autour des problématiques de déplacements urbains au sens large.

#### **Début des années 1980 : une première définition des PDU**

Le concept de plan de déplacements urbains a été initié par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. L'article 28 de ce texte fait émerger et formalise pour la première fois les préoccupations grandissantes au sujet de la prise en compte des problématiques de déplacements dans les périmètres de transports urbains : « *Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains.* »

Cette première définition pose en préambule la nécessité d'une vision transversale et coordonnée, qui se veut nécessairement multimodale, et qui concerne aussi bien les déplacements de biens et de personnes que leur stationnement sur un territoire défini. Il est élaboré par l'autorité organisatrice des transports sur ce territoire.

Dans cette première définition, l'élaboration du plan de déplacements urbains est laissée à la libre initiative des différentes autorités organisatrices de transports urbains, sans la moindre obligation de faire ou de résultat.

#### **1996 : L'obligation de réaliser des PDU**

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 rend la démarche de plan de déplacements urbains obligatoire pour les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Ce texte est l'élément déclencheur de la politique des déplacements urbains menée depuis une dizaine d'années en France.

C'est véritablement la LAURE qui a conduit plus de 70 autorités organisatrices à prendre le problème des déplacements à bras le corps et à se lancer dans un projet de PDU.

#### **2000 : Un cadre juridique renforcé**

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 renforce le rôle prescriptif des plans de déplacements urbains, notamment en terme d'amélioration de la sécurité routière pour tous les usagers, de traitement des problématiques de stationnement, de livraison et de circulation des marchandises, de mise en place de plans de mobilité et de tarification des transports collectifs.

Un des fondements de cette loi est la cohérence entre politiques de déplacements et d'urbanisme. Ses impacts ont largement dépassé le cadre du PDU; elle a revisité l'ensemble des documents d'urbanisme et recadré leurs rôles respectifs en intégrant une vision transversale entre urbanisme et déplacements (schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme,...).

#### **Prise en compte de la mobilité réduite**

La volonté du législateur d'une meilleure intégration des personnes handicapées et à mobilité réduite à la vie sociale, et notamment aux transports, ne date pas d'hier. Dès 1975 le principe de l'accessibilité des transports publics était posé. Cependant, les résultats obtenus depuis n'ont pas été à la hauteur des espérances.

La dernière loi adoptée en faveur des personnes handicapées en février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » devrait aboutir

à une évolution rapide de la ville et de l'approche des transports urbains. En effet, cette loi et ses nombreux décrets d'application fixent des délais serrés pour l'obtention de résultats probants. Un des principes fondateurs de cette loi est notamment d'appréhender la chaîne des déplacements dans son ensemble, du lieu de départ à l'arrivée, en passant par le bâti, les transports urbains et l'espace public. Au delà d'un changement de regard sur le handicap, cette loi intègre toutes les formes de handicap, permanentes et temporaires, et s'intéresse à une population beaucoup plus large que la population handicapée, au sens strict (les personnes âgées, les parents accompagnés de jeunes enfants, ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité). Elle constitue une opportunité pour toute la société.

Cette loi prévoit que toute modification ou révision de plan de déplacements urbains comporte désormais une annexe particulière traitant de l'accessibilité qui détermine « les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite ». La notion d'accessibilité et de prise en compte de la mobilité réduite est présente dans toutes les réflexions et actions du PDU de Lille Métropole. L'annexe dédiée à cette thématique regroupera, explicitera et détaillera les attendus de la loi et l'ensemble des préconisations en faveur des personnes à mobilité réduite.

#### **Prise en compte des impacts des déplacements et du PDU sur l'environnement**

La directive européenne du 27 juin 2001 décrit les premiers principes d'évaluation des incidences de certains plans et programmes stratégiques sur l'environnement, et les plans de

## EXTRAIT DE LA LOTI RÉVISÉE - ARTICLE 28-1 (VERSION 2009)

« Les plans de déplacements urbains portent sur :

**1° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements**, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

**2° La diminution du trafic automobile ;**

**3° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants**, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

**4° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales**, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;

**5° L'organisation du stationnement** sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir, en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents ;

**6° Le transport et la livraison des marchandises** tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. Il prévoit la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement. Il propose une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et précise la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective d'offre multimodale ;

**7° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité** et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;

**8° La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements**, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes. »

déplacements urbains rentrent dans ce cadre. C'est ainsi que sa transcription en droit français, dans l'ordonnance du 3 janvier 2004 et le décret du 27 mai 2005, indique clairement que la révision du PDU de Lille Métropole doit faire l'objet d'une évaluation environnementale a priori pour décrire les « effets notables que peut avoir la mise en œuvre du plan [...] sur l'environnement ».

Cette évaluation, annexée au PDU, s'appuie sur d'autres études ou documents comportant des rapports ou analyses environnementales (plan local d'urbanisme et schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole par exemple). Il est enfin possible de préciser que vu les fondements mêmes de la démarche de plan de déplacements urbains et ses objectifs, ceux-ci semblent implicitement

aller dans le sens d'une amélioration du cadre de vie et de l'environnement.

## De nouvelles orientations nationales pour les politiques énergétiques dès 2005

La loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique du 13 juillet 2005 modifie la LOTI et précise la politique visant à économiser l'énergie et à réduire les émissions de gaz à effet de serre. La priorité y est donnée aux transports collectifs urbains et ferroviaires de voyageurs, ainsi qu'aux investissements en matière de transports fluviaux et ferroviaires concernant les marchandises.

## Le Grenelle de l'Environnement depuis 2007

Cette idée de plan à l'échelle nationale en faveur de l'écologie, de l'aménagement et du développement durables a émergé courant 2007 avec l'organisation de groupes de réflexions. Les premières grandes orientations établies en cette occasion ont ensuite été traduites dans la loi 2009-967 du 3 août 2009, dite loi Grenelle 1, et les futures déclinaisons de ce plan en loi Grenelle 2 sont en cours de discussion. L'accent est notamment mis sur la lutte contre le changement climatique en engageant la France « à diviser par 4 ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 » et à s'aligner sur les engagements européens de diminution de 20% de ses émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer son efficacité énergétique de 20%. Le domaine des transports est pointé puisqu'il représentait 27% des émissions de gaz à effet de serre en 2007 et qu'il s'agit du domaine qui a vu sa contribution le plus augmenter depuis 1990 (près de 20% d'augmentation). Aussi ce texte de loi propose-t-il de nombreuses dispositions relatives à la promotion des modes de déplacements alternatifs à l'automobile pour les voyageurs et les marchandises, ainsi que de nouvelles dispositions en matière d'urbanisme avec pour objectif particulier de ramener les émissions de gaz à effet de serre du domaine des transports à leur niveau de 1990 (article 10).

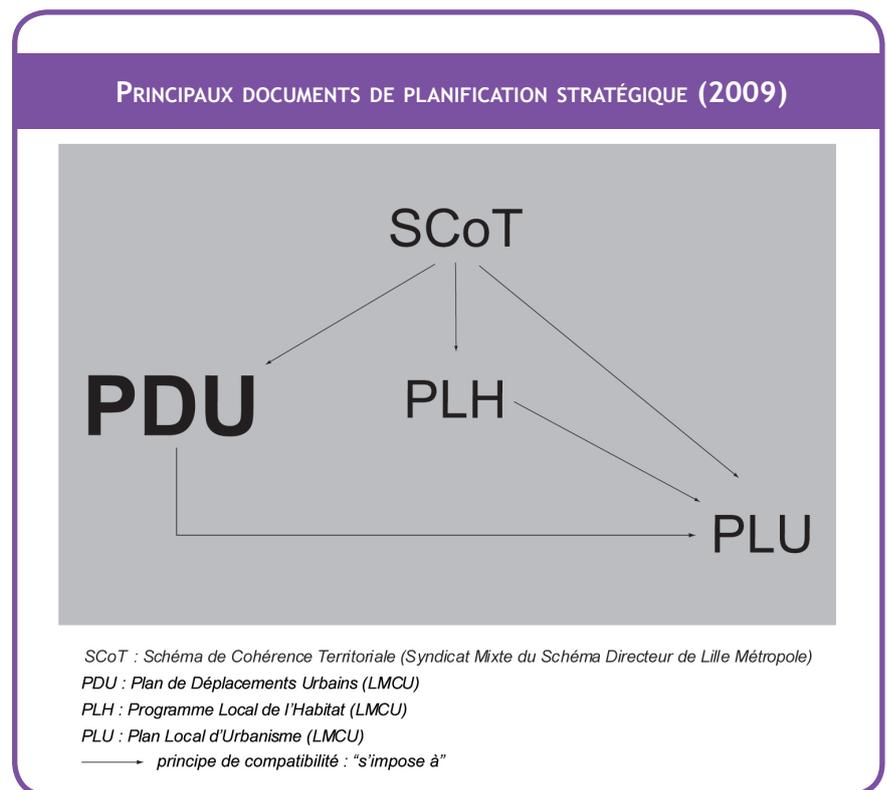
## 2 - LE PDU DANS LA PLANIFICATION URBAINE

De nombreux documents de planification déterminants à l'échelle de Lille Métropole sont en vigueur. Ils décrivent tous des stratégies d'aménagement et de développement sur le territoire mais sont élaborés à différentes échelles (Etat, Région, agglomération,...), par différents groupes de travail, différentes maîtrises d'ouvrage, et dans différentes thématiques. La révision du PDU s'inscrit dans une démarche continue et cohérente en se «nourrissant» des préceptes actés dans d'autres documents qui traitent d'environnement, d'aménagement du territoire, d'urbanisme, et de déplacements et en apportant son lot d'orientations spécifiques et de recommandations.

Le schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (SDDU) propose les principales orientations d'aménagement du territoire à horizon 2015 à une échelle plus vaste que le territoire communautaire. Il a été approuvé en 2002 par le Syndicat Mixte dédié et est amené à évoluer en un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), suite à sa mise en révision de novembre 2008. **Le PDU 2010>2020 devra donc être compatible avec le schéma directeur actuellement en vigueur.** L'Agenda 21, approuvé en 2006 par le conseil communautaire, est le premier document métropolitain qui place en tête la notion de développement durable au sens propre du terme. Enfin, le Plan Climat territorial de Lille Métropole est en cours d'élaboration suite au Bilan Carbone réalisé en 2009.

Ces documents stratégiques sont particulièrement structurants dans le cadre de la révision du PDU. Les travaux préparatoires concernant le futur schéma de cohérence territoriale (SCoT), qui lui succédera, sont en cours. Il devrait être adopté en 2013 ou 2014. La révision du PDU revêt donc une dimension particulière puisque la politique de déplacements et les orientations qui y sont discutées constitueront la base des orientations stratégiques de la politique de déplacements et de ses imbrications avec le développement, l'urbanisme et l'aménagement du territoire métropolitain dans le cadre du SCoT. L'Agenda 21, quant à lui, n'a pas de caractère réglementaire mais il est issu d'une démarche volontaire qui traduit une volonté encore plus affirmée de s'inscrire dans une logique de développement durable du territoire. C'est également le cas de la démarche sur le plan Climat territorial qui est en cours d'élaboration.

La liste des documents de planification stratégiques liés au PDU est longue et les



imbrications entre ces documents souvent complexes. A ce titre et en déclinaison de la loi sur l'Air de 1996, le PDU doit notamment être compatible avec les orientations décrites dans le Plan Régional de Qualité de l'Air. Enfin, il est un document à intégrer dans toutes les réflexions relatives au PDU, il s'agit du Plan Local d'Urbanisme, qui doit quant à lui être mis en conformité avec le SDDU (ou le SCoT) et le PDU. Ainsi les bases des préconisations qui y sont inscrites sont issues de ces documents amonts. Le PLU est la traduction réglementaire fine de ces principes et c'est le seul qui soit directement opposable sur le plan juridique. Certains principes doivent être décrits dans le PDU pour pouvoir ensuite les décliner dans le cadre du PLU ; on peut citer par exemple les Disques de Valorisation des Axes lourds de Transports collectifs (DIVAT) qui doivent clairement être définis dans le

PDU et au sein desquels des dispositions réglementaires spécifiques pourront être déclinées dans le PLU.

Aux interactions entre tous ces documents de planification, il faut ajouter la dimension temporelle cyclique de leur réalisation, qui amène les acteurs locaux à les faire évoluer régulièrement. C'est pourquoi les réflexions menées dans le cadre de la révision du PDU s'inscrivent dans une démarche prospective à long terme, qui elle-même anticipera de nouveaux objectifs qui seront développés à l'occasion de la révision d'autres documents de planification (SCoT, PLU,...). Il est enfin à noter que les évolutions réglementaires débattues dans les lois Grenelle s'orientent vers une fusion à terme des documents de stratégies urbaines territoriales à l'échelle communautaire, avec un plan unique intégrant PDU, PLU et PLH (Programme Local de l'Habitat).

# La démarche « PDU » à Lille Métropole

## 1 - UN PREMIER PDU FONDATEUR EN 2000

Initié en 1995 et approuvé par le conseil de communauté le 23 juin 2000, le Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole vise à réduire les nuisances des transports et à maîtriser l'évolution des pratiques de déplacements afin d'améliorer le cadre de vie des habitants et la qualité des espaces publics. Cette démarche a aujourd'hui plus de 10 ans. Il est intéressant de revenir sur certains événements marquants avant de se lancer dans la description de l'entreprise de révision du PDU.

### Une démarche entreprise dès 1995 et validée en juin 2000

Les démarches de réflexions du Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole ont été lancées dès 1995 (avant même la Loi LAURE). Le principe de la réalisation d'un programme d'études a été entériné le 16 février 1996 par une délibération du conseil de communauté. Après un travail conséquent mené par la 11ème Commission assistée par un comité technique associant notamment État, Région, Département et Agence d'Urbanisme, le conseil de Communauté décidait, par délibération cadre du 14 mars 1997, d'engager l'élaboration du plan de déplacements urbains et en fixait les grandes orientations préalables.

A partir de 1997 un long travail d'élaboration et de construction de la politique de déplacements à inscrire au PDU a commencé. Les associations, les communes et le monde socio-professionnel ont largement été concertés lors de forums et de réunions organisés sur le thème des déplacements urbains.

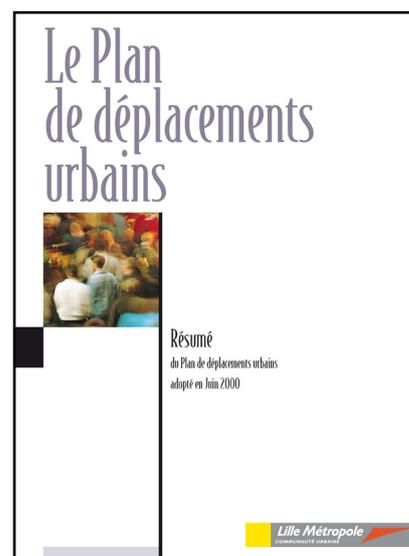
Ce travail a débouché sur des objectifs partagés que de nombreux acteurs de la vie métropolitaine se sont largement appropriés et qui tentent de les mettre en application au quotidien :

- réduire les nuisances des transports,
- améliorer le cadre de vie et la qualité des espaces publics,
- maîtriser l'évolution des pratiques de déplacements.

Ces objectifs généraux ont ensuite été déclinés en six grands axes de travail, articulés en principes directeurs, eux-mêmes traduits en projets à court et moyen terme (2000-2006) ou en projets à long terme (2015 et plus). L'ensemble de ces préconisations a constitué le cœur du

plan de déplacements urbains voté en juin 2000, complété par une série de chartes et de schémas directeurs.

A partir de cette date où tous les points de vue ont convergé vers une même politique de déplacements à mettre en place dans les années à venir sur le territoire métropolitain, la réussite du PDU ne dépendait plus que de la volonté de toutes les institutions, Lille Métropole, Etat, Région, Département et communes, associées à l'élaboration du PDU, pour le mettre en œuvre dans leurs domaines de compétence respectifs.



### LE PDU DE JUIN 2000

#### 6 GRANDS AXES :

- 1° Un partage de la rue favorable aux modes de déplacements alternatifs à la voiture : les transports collectifs, le vélo, la marche**
- 2° Un système de transports publics de qualité**
- 3° Des actions spécifiques pour préserver la sécurité et la santé des personnes**
- 4° Une ville et ses réseaux de transports qui évoluent en synergie**
- 5° Une action publique globale et cohérente à long terme**
- 6° Une mobilisation des acteurs**

#### LES CHARTES DU PDU :

- La charte bus ;
- La charte piétons-vélos ;
- La charte modération de la vitesse ;
- La charte micro-PDU.

#### LES SCHEMAS DIRECTEURS DU PDU :

- Bus à haut niveau de service ;
- Itinéraires vélos quotidiens ;
- Itinéraires vélos loisirs ;
- Modération de la vitesse.

## 2 - UNE ÉVALUATION «INSTRUCTRICE» EN 2005

L'évaluation de la mise en œuvre du PDU est non seulement une obligation légale cinq ans après son approbation (lois LAURE et LOTI), mais aussi l'occasion de se rendre compte de l'appropriation des démarches entreprises depuis 1995 et de leur mise en œuvre.

C'est dans ce cadre qu'un important travail d'évaluation des politiques publiques en matière de déplacements urbains, et d'échanges avec élus, techniciens et gestionnaires des réseaux et services de transports du territoire métropolitain a été mené pendant près de deux ans.

Cette évaluation a abouti en 2005 à dix conclusions majeures, soulignant notamment que le PDU est un projet multidimensionnel et complexe, dont l'application nécessite une mobilisation de tous les services et acteurs de Lille Métropole. La « culture » PDU a été initiée et existe, mais elle est naturellement encore à développer et à améliorer pour que l'ensemble des acteurs se mettent ensemble au service d'une politique globale cohérente en matière d'aménagement du territoire et de déplacements. Cette évaluation a principalement concerné le fonctionnement intra-communautaire, cependant, le partenariat et la prise en compte des objectifs du plan de déplacements urbains par le département, la région et l'état est fondamentale.

### L'ÉVALUATION DU PDU EN 2005

#### LES 10 CONCLUSIONS DE L'ÉVALUATION DU PDU :

- 1° *Le PDU, véritable fil conducteur stratégique, s'impose comme une référence pour l'action*
- 2° *Le PDU est la bible pour tous, mais chacun a sa religion. Plusieurs politiques de déplacements coexistent, plus ou moins en cohérence sur le territoire*
- 3° *La place de l'automobile est-elle confirmée au cœur des villes ? Les objectifs et les intentions ne sont pas suffisamment clairs dans le PDU sur ce point fondamental*
- 4° *Cela peut sembler paradoxal : la mise en œuvre du PDU paraît plus rapide en ce qui concerne l'aménagement de la voirie que pour les transports collectifs*
- 5° *La réflexion sur la mise en œuvre de modes alternatifs est nécessaire et passe par la remise à plat de l'organisation des déplacements afin d'éviter la thrombose du territoire métropolitain*
- 6° *La clarification des objectifs est indispensable aux différentes échelles territoriales*
- 7° *Les objectifs environnementaux doivent apparaître dans l'énoncé des politiques de déplacements*
- 8° *Le prochain PDU devrait intégrer la question du stationnement autos et/ou vélos qui ressurgit à chaque coin de rue*
- 9° *Après le PDU, l'éclosion des micro-PDU est un signe de maturité à aborder localement les problématiques de déplacements d'une manière plus globale*
- 10° *Les objectifs en matière de transports et de déplacements doivent évoluer vers plus de cohérence et de continuité territoriale au-delà des frontières de la Communauté urbaine*

## 3 - LA RÉVISION DU PDU LANCÉE DÈS 2006

Le PDU adopté en juin 2000 a aujourd'hui près de 10 ans. Dans cette période, le contexte a largement évolué pour accorder aujourd'hui une priorité affirmée au système de transport métropolitain et au développement durable : se déplacer oui, mais se déplacer mieux. La révision du PDU a été engagée en 2006 à la fois pour répondre aux nouvelles exigences réglementaires, mais aussi pour afficher et décliner de nouvelles ambitions pour le territoire en matière de mobilité.

### Pourquoi réviser le PDU ?

Suite aux nouveautés législatives apportées par les lois SRU et « pour l'égalité des droits et des chances », ainsi qu'à l'évaluation qui a mis en lumière un certain nombre de conclusions, la décision a été prise début

2006 de réviser le PDU et un premier comité de pilotage politique général s'est réuni le 2 mars 2006 pour initier le projet. Il s'agit de mettre à jour le document de 2000 et de le compléter, par rapport aux nouvelles exigences qui ont émergé qu'elles soient d'ordre réglementaire ou qu'elles traduisent

de nouvelles préoccupations, et de répondre aux différentes interpellations adressées par le Préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais dans sa lettre du 11 août 2004.

Le travail mené s'appuie largement sur le PDU de 2000 ; le socle fondateur et l'esprit

de ce dernier répondent bien aux objectifs d'amélioration du cadre de vie des habitants et de mise en œuvre d'une politique des déplacements durable et raisonnée. Il s'agit d'approfondir les démarches initiées et développer de nouveaux objectifs et outils pour aller encore plus loin dans certains domaines, ou en étoffer d'autres. Le travail à mener s'inscrit dans un contexte très différent de celui du PDU de juin 2000 avec l'affirmation nationale de la notion de développement durable, et plusieurs déclinaisons locales à l'échelle métropolitaine avec l'adoption de l'Agenda 21 de LMCU adopté en février 2006 et la préparation actuelle du Plan Climat.

A l'instar du PDU adopté en juin 2000, le PDU 2010>2020 servira de cadre à l'ensemble des actions engagées par Lille Métropole, voire par ses partenaires en matière d'infrastructures de transports, mais également de gestion de la mobilité et d'articulation entre urbanisme et déplacements. Il constituera enfin une base juridique stable pour engager les nouveaux projets de transports collectifs du territoire et rechercher des cofinancements (Etat, Europe,...).

### Un PDU révisé pour traduire les grandes orientations en matière de mobilité à horizon 2020

Le PDU révisé, ou PDU 2010>2020, vise à traduire les grandes orientations adoptées dans la délibération cadre sur la mobilité à horizon 2020. Il a été soumis au vote de l'assemblée communautaire pour être arrêté le 2 avril 2010. Il a ensuite été soumis à la consultation des personnes publiques et à enquête publique avant d'être définitivement approuvé le 1er avril 2011.

### L'élaboration du PDU 2010>2020

Dans un premier temps, la nécessité d'un travail concerté et transversal entre tous les acteurs du territoire métropolitain a abouti à la construction de sept groupes de travail thématiques, tous dotés d'un comité technique et d'un comité de pilotage politique, avec représentation de l'ensemble des partenaires techniques et politiques indispensables à la prise de décision (Etat, Département, Région,...), qui



ont alimenté et orienté les travaux menés dans le cadre de la révision du PDU :

- urbanisme, planification, habitat et localisation des activités
- grandes infrastructures routières
- transports collectifs, intermodalité
- stationnement
- partage de la rue, qualité des espaces publics, promotion des modes doux, sécurité des déplacements
- transports de marchandises, logistique
- évaluation, outils d'observation

Ces groupes ont notamment permis des travaux plus ciblés et plus poussés sur un certain nombre de thèmes. Un comité de pilotage politique général a accompagné et validé les grandes orientations développées dans ces groupes thématiques.

En parallèle à ces groupes de réflexions techniques, Lille Métropole s'est engagée dans une démarche novatrice avec l'organisation d'un cycle de 4 séminaires thématiques. Ils ont eu pour but d'étoffer les préconisations du PDU grâce à des réflexions menées de concert entre acteurs des transports et autres acteurs de la ville et de la société au sein d'un lieu d'échanges réciproques.

### Concertation préalable et grand débat sur la mobilité en 2009

Après le changement de mandature courant 2008, le processus de travail de révision du PDU de Lille Métropole a été restructuré comme proposé lors du comité de pilotage global tenu en juillet 2008. Le projet de mandature de la Présidente Martine Aubry, en date d'avril 2008 et intitulé 'Vivre Ensemble notre Eurométropole' a affirmé la politique de déplacements comme un des trois piliers de la stratégie de développement de Lille Métropole, au même titre que le logement et l'économie. La principale modification a concerné le fonctionnement : un comité de pilotage unique coordonne désormais l'ensemble des thématiques qui sont abordées en séance selon leur degré d'avancement.

Ce comité de pilotage s'est notamment réuni en septembre 2008 pour échanger autour des grands enjeux et des objectifs de mobilité à inscrire dans la révision du PDU. A cette occasion ont été lancées les bases de l'organisation du Grand Débat sur la mobilité souhaité par la Présidente de Lille Métropole. Ce Grand Débat, programmé le 16 janvier 2009, préfigurerait

lui même un Conseil de Communauté dédié en grande partie à une délibération cadre et des délibérations d'application structurantes sur les déplacements.

Dès lors, il s'est agi à la fois de continuer à travailler à la révision du PDU, tout en menant une concertation à l'échelle de la communauté urbaine en préparation du Grand Débat. Dans ce cadre, lors des mois de novembre et de décembre 2008, l'ensemble des maires et des conseillers municipaux concernés ont été rencontrés dans le cadre de 8 réunions correspondant aux 8 territoires communautaires pour débattre des problématiques de déplacements à cette échelle ; les associations d'usagers ont également été consultées pour prendre en compte leurs attentes, intégrer les différents retours par rapport au PDU initial et proposer leur vision de la révision du PDU ; le conseil de développement a lui aussi été consulté durant cette période.

Le Grand Débat sur la mobilité du 16 janvier puis le conseil de communauté du 17 avril 2009 ont ainsi été l'occasion d'entendre l'ensemble des acteurs locaux concernés par les déplacements et les transports au sein, ou en lien, avec le territoire communautaire.

### Une délibération cadre sur la mobilité adoptée en avril 2009

Ces grands moments de débat ont permis de définir les grands principes de la politique de déplacements à mettre en œuvre durant les années à venir. Ces principes sont inscrits dans la délibération cadre sur la Mobilité qui vise à « Engager la Métropole lilloise vers la mobilité du 21<sup>ème</sup> siècle ». Ce sont les principales orientations adoptées dans cette délibération qui servent de socle aux actions proposées dans le PDU 2010>2020 :

1. aménager le territoire pour réduire la dépendance à l'automobile
2. faciliter l'intermodalité
3. affirmer le rôle urbain du train et mettre en œuvre deux lignes de tram-train
4. renforcer la performance du réseau de bus
5. renforcer l'offre du métro
6. aménager une métropole cyclable exemplaire
7. développer le confort et l'usage de la marche à pied
8. améliorer l'utilisation du réseau routier existant et la qualité des espaces publics
9. affirmer une cohérence métropolitaine en matière de stationnement
10. utiliser le patrimoine fluvial pour transporter des voyageurs.

Cette volonté d'engager la métropole lilloise dans un développement raisonné et respectueux de l'environnement a également été affirmée dans la délibération cadre « Faire de la Ville Intense » de juin 2009 qui décrit des objectifs cibles en matière de qualité et de densité urbaine. Cette vision est parfaitement complémentaire des ambitions affichées en matière de mobilité et vient réaffirmer la volonté de Lille Métropole d'articuler l'aménagement du territoire, l'urbanisme et les déplacements pour une vision durable de son développement.





## Les objectifs du PDU

## RÉSUMÉ

### Enjeu principal et grands objectifs :

L'enjeu principal du PDU est de promouvoir une mobilité durable, économe de déplacements automobiles, qui s'appuie sur le concept de « ville intense » et qui contribue au dynamisme et au rayonnement de Lille Métropole.

Les grands objectifs du PDU reprennent les obligations fixées par la loi en les adaptant au contexte local de Lille Métropole :

- 1) une politique de déplacements qui contribue au dynamisme et au rayonnement métropolitain
- 2) un développement urbain équilibré
- 3) un droit à la mobilité pour tous
- 4) une accessibilité qui favorise les modes de déplacements les moins polluants
- 5) un espace public partagé et de qualité
- 6) des ambitions fortes pour l'environnement et la santé publique

### Traduction des grands objectifs en matière de mobilité, environnement et santé :

#### Les déplacements des habitants :

- un maintien de la mobilité globale actuelle des habitants
- une augmentation forte de l'usage des modes alternatifs : transports collectifs et vélo, avec maintien de la marche à pied
- une baisse sensible du trafic automobile généré par les habitants
- une stabilité des distances parcourues

#### Les déplacements d'échange et de transit de personnes :

- pour l'échange avec l'extérieur : poursuite de la tendance actuelle d'augmentation des personnes en échange qui constitue un facteur de rayonnement de la métropole, mais des déplacements qui sont réalisés autrement :
  - un doublement du trafic ferroviaire
  - une meilleure occupation des automobiles
  - en conséquence, une légère baisse du trafic routier d'échange
- une hypothèse de stabilisation des niveaux actuels pour les déplacements de transit de personnes

#### Le transport de marchandises :

- la stabilisation des trafics routiers de marchandises en lien avec le territoire métropolitain, permettant une croissance des flux de marchandises liée au dynamisme métropolitain qui sera assurée par :
  - un transfert vers les modes alternatifs à la route
  - une optimisation du remplissage des véhicules routiers utilisés

#### La sécurité des déplacements :

- vers une vision « zéro tué et blessé grave » pour les usagers vulnérables (piétons, cyclistes)

#### La pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre :

- une pollution chimique de l'air et une contribution au réchauffement climatique qui suivent les diminutions de trafics routiers et profitent pleinement des progrès technologiques des véhicules

#### Le bruit :

- vers une moindre exposition des populations les plus exposées au bruit des infrastructures de transport, et une préservation des « zones calmes ».

# Contexte et éléments de cadrage

## 1 - ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

### Un contexte qui a fortement évolué depuis 2000

Le PDU de Lille Métropole, voté en 2000, était basé sur des objectifs clairement identifiés à savoir la réduction des nuisances liées aux transports, l'amélioration du cadre de vie et de la qualité des espaces publics et la maîtrise des pratiques de déplacements. Ces objectifs répondent explicitement à la loi sur l'Air et sont aujourd'hui largement partagés par l'ensemble des acteurs de la vie métropolitaine. Les différents travaux thématiques menés dans le cadre de la révision du PDU ont rapidement montré que l'importance des enjeux relatifs aux déplacements urbains, leurs impacts sur l'environnement, sur l'économie et leurs liens avec l'urbanisme est beaucoup mieux appréhendée qu'en 2000. Aujourd'hui se pose donc clairement la question du niveau d'exigence plus fort qu'il convient de porter en matière de politique de déplacements. Cette question est d'ailleurs en lien direct avec les débats nationaux plus généraux sur l'environnement et les politiques énergétiques, qui sont menées dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.

En effet, il est aujourd'hui possible d'affirmer que le contexte et les mentalités ont fortement évolué. Les notions de développement durable ou encore d'éco-responsabilité sont de plus en plus prégnantes au quotidien. Cela s'est notamment traduit dans les débats nationaux lors des élections présidentielles de 2007 à travers le Pacte Ecologique. Le principe de précaution, les impacts de l'homme sur le changement climatique en cours ou à venir, qui a été clairement identifié dans les travaux du GIEC (Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat), le « peak oil » (« pic pétrolier » qui désigne le sommet de la production mondiale de pétrole) qui traduit la notion de réserve d'énergies fossiles limitée sont désormais des concepts de plus en plus répandus.

Au niveau national, le contexte récent est notamment marqué par les réflexions menées dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, qui doit déboucher sur les décisions et mesures à prendre pour aller vers une gestion raisonnée de l'énergie et une réduction des impacts de l'homme sur l'environnement. La loi Grenelle 1 parue au Journal Officiel le 3 août 2009 va dans ce sens en plaçant clairement la lutte contre le changement climatique en avant et en proposant diverses mesures concernant directement les transports et l'urbanisme.

### Le coût des déplacements pèse de plus en plus

Toutes ces idées et discussions qui ont longtemps été l'apanage d'experts sont maintenant passées dans les préoccupations de tout un chacun, notamment du fait du renchérissement de coût de l'énergie et en particulier de celle qui sert à se déplacer : le carburant automobile.

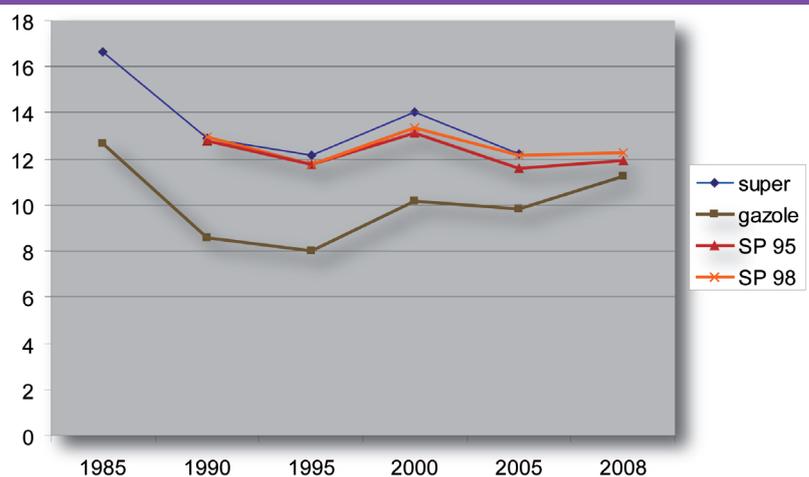
Les envolées du cours du baril de pétrole depuis 2005, qui ont atteint leur paroxysme en 2008, ont fortement marqué les esprits. Ce phénomène semble durable sur le long terme vu la raréfaction annoncée des réserves de pétrole facile d'accès et donc bon marché.

Même si comparativement et ramené à la minute travaillée, le litre de carburant est proportionnellement encore moins cher aujourd'hui que dans les années 1970, il retrouve son niveau de la fin des années 1980. Cependant, les postes de dépenses des ménages ont largement évolué et en particulier, le poids cumulé du logement et des déplacements s'est fortement accru en 30 ans. Aussi, ces effets de coûts commencent réellement à peser dans les choix à opérer en matière de déplacements pour les particuliers.

### Depuis 2005, un retournement de tendance dans la mobilité urbaine

Tous ces éléments de contexte, ainsi que les politiques de déplacements menées dans les agglomérations françaises, au travers des Plans de Déplacements Urbains, par le renforcement de l'offre en transports collectifs en particulier, semblent avoir induit des changements dans les habitudes de déplacements des usagers, qui sont notamment perceptibles depuis 2005. Les Comptes transports de la Nation montrent, pour la première fois depuis 1970, que le kilométrage total parcouru sur le réseau routier national est en baisse sur plusieurs années consécutives depuis 2005.

ÉVOLUTION DU COÛT DES CARBURANTS EN MINUTES DE SMIC (NET) DEPUIS 1985

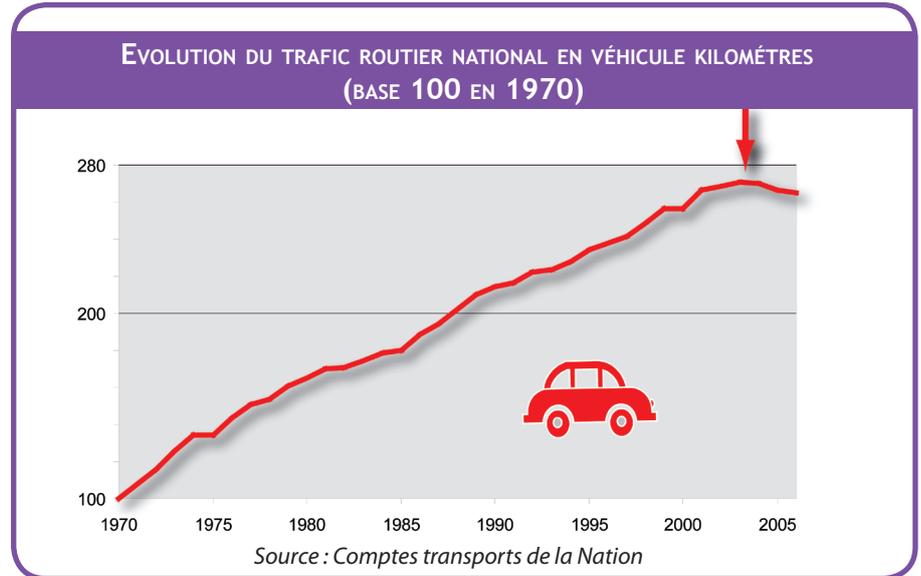


Source : Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie

Des retournements de tendance dans les évolutions de la mobilité urbaine ont également été observés dans les enquêtes ménages déplacements récentes, notamment celles réalisées en 2006 dans les agglomérations lilloise et lyonnaise. A Lille, pour la première fois depuis 40 ans, les résultats de l'enquête ont montré une inflexion de la mobilité (nombre de déplacements réalisés chaque jour ouvrable par les habitants de ces agglomérations). De plus, l'analyse plus fine de cette inflexion montre qu'elle est en grande partie due à un usage moindre de l'automobile. On se souvient d'ailleurs que c'est l'usage toujours croissant de ce mode de déplacement qui avait conduit à une augmentation globale de la mobilité depuis plus de 40 ans.

Ce phénomène de tassement de la mobilité en voiture n'est a priori pas isolé puisqu'on le retrouve dans les autres enquêtes ménages déplacements récentes réalisées sur des agglomérations de tailles inférieures, Reims, Rouen, Rennes ou Toulon.

Cependant, tant à Lille qu'à Lyon, la baisse de la mobilité en voiture a été contrebalancée par une croissance continue des longueurs de déplacements qui engendre une stabilité globale des trafics routiers internes à Lille Métropole et une légère baisse à Lyon.

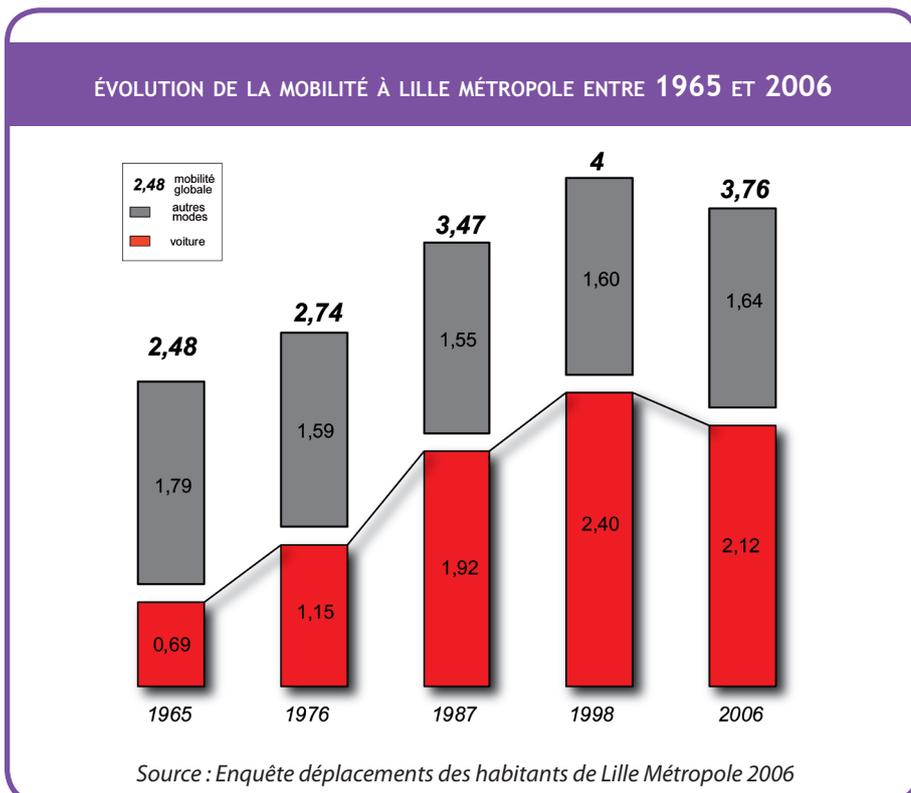


En conclusion, ce phénomène de tassement voire de baisse de la mobilité, notamment en voiture, est aujourd'hui clairement identifié. Il est d'ailleurs confirmé dans la plupart des pays européens au travers d'observations qui vont dans ce sens. S'il est aujourd'hui impossible d'affirmer s'il sera durable ou non, les évolutions prévisibles à venir en matière de démarches durables et l'évolution du coût des énergies, laissent à penser que les évolutions et ruptures de tendance constatées aujourd'hui risquent de se prolonger voire de s'accélérer.

### La contribution des transports au changement climatique

L'impact du secteur des transports sur le changement climatique est mis en exergue par sa contribution en matière d'émission de gaz à effet de serre. En effet, au niveau national, c'est le secteur le plus émissif. Il représentait en 2007 un quart de l'ensemble des émissions et surtout, c'est le secteur qui a le plus progressé entre 1990 et aujourd'hui avec près de 20% d'augmentation. A l'échelle de Lille Métropole, la part du secteur des transports est exacerbée du fait de ses caractéristiques structurelles et urbaines: activités, distribution géographique et formes urbaines. Le Bilan Carbone® réalisé en 2008 à l'échelle du territoire communautaire a montré que près de 50% des émissions en lien avec le territoire étaient imputables aux transports.

Les résultats des politiques de déplacements engagées depuis une trentaine d'années par Lille Métropole, et mises en valeur dans le PDU, se font d'ores et déjà ressentir (amélioration de l'offre en transports collectifs, mise en place d'aménagements de modération des vitesses,...). Cependant, si on se réfère à l'objectif environnemental du protocole de Kyoto dit du « facteur 4 » (diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre mondiales d'ici 2050), il faut aller encore beaucoup plus loin dans les démarches d'économies d'énergie et de réduction d'émission des gaz à effet de serre, en particulier dans le domaine des déplacements urbains.

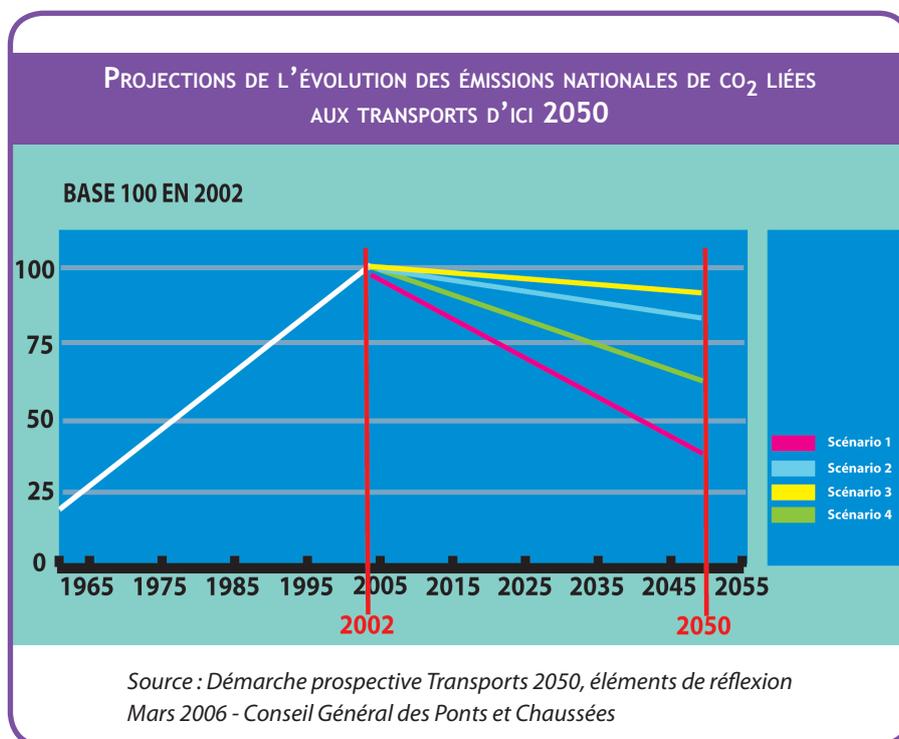


## 2 - DÉMARCHES PROSPECTIVES

De nombreuses démarches de réflexions prospectives ont été conduites au niveau national - La mobilité urbaine en débat conduite par le CERTU (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) en 2001, les travaux du SESP (Service Economie, Statistique et Prospective du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer) de décembre 2004 sur La demande de transport en 2025,... - sur une vision prospective des transports dans 20 à 40 ans. Une des initiatives les plus complètes est celle réalisée en 2006 par le Conseil Général des Ponts et Chaussées sur le thème des transports à horizon de 2050, en écho aux objectifs environnementaux décrits dans le protocole de Kyoto. Ce travail propose quatre scénarios exploratoires, en initiant sa réflexion sur une rétrospective analytique encadrant les 30 à 50 dernières années ; il complète celle-ci en formulant des hypothèses contrastées concernant le contexte géopolitique mondial et européen sur l'évolution de la population, la croissance économique, et la politique énergétique.

Les résultats sont éloquentes. Même le scénario le plus ambitieux en matière de transport peine à s'inscrire dans les objectifs du « facteur 4 », alors qu'il est basé sur des hypothèses de régulation des prix et de taxes carbonées à l'échelle mondiale, qui sont aujourd'hui très loin d'être mises en place.

Cette étude met clairement en avant la difficulté et le volontarisme à afficher pour tendre vers une réduction notable et significative des émissions de CO<sub>2</sub>, en particulier dans le domaine des transports.



Elle pointe toute la difficulté de la tâche à accomplir, mais montre aussi que de larges améliorations de la situation actuelle sont envisageables. Ces améliorations peuvent provenir à la fois d'alternatives à l'offre de déplacements en transports collectifs et en modes doux, d'actions sur les comportements de mobilité, sur l'urbanisme, mais aussi de la mise en œuvre de certains produits technologiques émergents : véhicules hybrides, électriques, biocarburants. Aucune découverte technologique radicale (de type moteur à hydrogène : résolution du besoin d'énergie nécessaire à sa production, fabrication en série de véhicules à des coûts acceptables, mise en place d'un réseau de distribution adapté) n'est envisagée à ces horizons

car même si ces technologies sont révélées ou améliorées d'ici là, elles seront difficilement mises en œuvre et déployées à grande échelle avant 2030-2050.

Il est enfin à noter que l'ensemble des démarches prospectives réalisées récemment et citées ci-dessus sont questionnées par les récents résultats observés au travers des évolutions récentes de la mobilité urbaine observées et décrites dans les paragraphes précédents. En effet, les tassements et retraits de la mobilité automobile constatés depuis 2005 n'étaient pas encore d'actualité lorsque ces travaux prospectifs ont été conduits.

## Enjeux et objectifs d'une mobilité durable

### 1 - UNE MOBILITÉ DURABLE DANS UNE MÉTROPOLE DURABLE

Si les changements de comportement peuvent parfois, comme les enquêtes récentes l'ont montré, s'effectuer plus rapidement qu'on ne l'imaginait, la construction et l'adaptation de la ville et de ses réseaux sont naturellement lentes et étalées dans le temps. Aussi convient-il dès cette révision du PDU de proposer une vision volontariste de la ville de demain et de commencer à mettre en œuvre les actions nécessaires pour sa mise en œuvre. Le concept fédérateur qui se dégage aujourd'hui comme une cible largement partagée à long terme dans toutes les politiques urbaines est celui d'une « Métropole durable ». Ces ambitions sont clairement affichées dans les délibérations cadres adoptées en avril et juin 2009 sur la Mobilité et la Ville Intense par le Conseil de communauté de Lille Métropole. Elles ne pourront cependant être atteintes que si elles sont le fruit de l'ensemble des politiques économiques, environnementales et sociales menées et préconisées dans les documents de planification urbaine.

La révision du PDU, mais aussi le SCOT à venir et ses déclinaisons dans le PLU permettront d'agir concrètement sur les composantes essentielles et étroitement liées que sont les déplacements et l'urbanisme.

#### POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE : UNE DÉFINITION

Dans le cadre des SCOT, « La politique de mobilité à définir et à mettre en œuvre doit :

- en matière d'environnement, permettre :
  - l'économie des ressources énergétiques,
  - l'économie de la consommation d'espace,
  - la réduction des nuisances,
  - l'amélioration de la sécurité des déplacements ;
- dans le domaine social, assurer la mise en œuvre du droit au transport pour tous, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, celles socialement défavorisées ou celles ne bénéficiant pas d'un véhicule automobile ;
- dans le domaine économique, améliorer l'accessibilité des marchés de l'emploi, du logement, des biens et des services ainsi que la circulation des marchandises, le transport étant un facteur fondamental dans la création de richesse. »

SCoT et déplacements – CERTU - 2005

Mais il convient d'abord de répondre à la question suivante : qu'est-ce qu'une politique de mobilité durable pour la Métropole ?

Et c'est bien à cette question que le PDU se doit d'apporter des réponses, en proposant des énoncés précis en terme de mobilité à l'échelle du territoire métropolitain à horizon 2020. Cet horizon est commun

avec d'autres documents de planification comme le Schéma Régional des Transports de la Région Nord – Pas de Calais, et s'inscrit également dans les échéances fixées par l'Europe et par le plan climat national, qui visent par exemple une diminution de 20% des émissions globales de gaz à effet de serre d'ici 2020 (base 1990).

### 2 - LES OBJECTIFS DU PDU 2010>2020

Le contexte et l'analyse des évolutions en matière de mobilité, adossés aux perspectives de développement de Lille Métropole, à l'amélioration du cadre de vie de ses habitants et de ses usagers, ainsi que les grandes orientations formulées en 2009 en matière de mobilité et d'urbanisme conduisent à formuler **l'enjeu majeur du PDU 2010>2020 : une mobilité durable, économe de déplacements automobiles, qui s'appuie sur le concept de « Ville intense » et qui contribue au dynamisme et au rayonnement de Lille Métropole.**

Il vise à une utilisation des véhicules

motorisés individuels de moins en moins indispensable, pour une mobilité durable économe de déplacements automobiles en particulier. Ceci implique des actions fortes en matière de développement des systèmes de transports alternatifs, de maîtrise de la mobilité mais aussi en matière d'urbanisme, de conception et de programmation urbaines. Les préconisations qui en découleront devront impérativement intégrer la notion de réalité d'actions et de coûts associés, aussi bien en matière d'investissements que de fonctionnement.

Dans une approche liant urbanisme et

**déplacements, le comité de pilotage du PDU du 4 septembre 2008 a retenu 6 objectifs principaux qui constituent la colonne vertébrale du PDU 2010>2020 :**

#### 1. UNE POLITIQUE DE DÉPLACEMENTS QUI CONTRIBUE AU DYNAMISME ET AU RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN

- au sein de la Métropole, en rapprochant lieux de vie et lieux d'activités pour une mobilité plus fluide dans les territoires
- en développant les échanges entre la Métropole et les territoires qui l'entourent,

tout en privilégiant les modes de déplacements les plus adaptés et les moins polluants

- dans une gouvernance commune élargie sur le sujet des transports

## **2. UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ÉQUILIBRÉ**

- axé sur le concept d'urbanité intense avec mixité sociale, mixité des fonctions et développement des services de proximité, qui favorisent les courtes distances et les modes doux

- basé sur la reconquête de la ville, sur le renouvellement urbain

- construit autour des modes de déplacements structurants, et notamment des transports collectifs en site propre existants et à venir

- articulé sur des projets adaptables et réversibles, qui n'hypothèquent pas l'avenir

## **3. UN DROIT A LA MOBILITÉ POUR TOUS**

- assurant à tous la liberté de se déplacer en toute autonomie et en sécurité

- accessible à toutes les populations dans des conditions raisonnables de qualité et de prix pour l'individu et la collectivité

- renforcé par l'éducation, l'information et la communication

- conforté par des aménagements et un système de transport public accessibles à tous

## **4. UNE ACCESSIBILITÉ DES TERRITOIRES QUI FAVORISE LES MODES DE DÉPLACEMENTS LES MOINS POLLUANTS**

- basée sur un principe de « subsidiarité pour les modes de déplacements », sous-entendu, le bon mode de déplacement pour la bonne échelle de distance, qui n'exclut pas l'automobile mais qui privilégie le développement des modes de transports alternatifs

- qui favorise le développement des emplois et des activités en articulation avec le système de déplacements

- optimisant les déplacements de personnes et de biens dans un budget temps raisonné

## **5. UN ESPACE PUBLIC PARTAGÉ ET DE QUALITÉ**

- lieu de passage, mais aussi d'échanges et de vie locale

- favorisant les mixités urbaine, sociale, et d'usages

- élément fédérateur pour promouvoir la ville des courtes distances, les modes doux et les transports collectifs

## **6. DES AMBITIONS FORTES POUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ PUBLIQUE**

- un cadre urbain sûr qui soit favorable à la santé publique par le biais d'un air et d'une ambiance sonore de qualité

- une démarche active de sécurité routière intégrant une vision « zéro tué et blessé grave » pour les usagers les plus vulnérables

- améliorant le cadre de vie des habitants de la Métropole et de ses visiteurs

- contribuant à réduire les dépenses d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, dans une logique de solidarité contre le réchauffement climatique

Ces objectifs transversaux, ainsi que les principes décrits dans les délibérations cadres sur la mobilité et sur la ville intense ont servi de guide à la définition des actions à mettre en œuvre pour les atteindre qui sont décrits dans la troisième partie du document. Ils sont au préalable traduits en objectifs de mobilité chiffrés dans la partie suivante.

# Traduction chiffrée des objectifs du PDU 2010>2020

## 1 - RETOUR SUR LES OBJECTIFS DE MOBILITÉ DU PDU DE 2000

Les objectifs énoncés dans le PDU de juin 2000 avaient été élaborés en fonction des grands enjeux déclarés à l'époque, à savoir la réduction des nuisances inhérentes aux transports, l'amélioration du cadre de vie et de la qualité des espaces publics et la maîtrise de l'évolution des pratiques de déplacements. Ils sont repris ci-après et rapidement analysés par rapport à la situation actuelle (pour mémoire, ils sont tous basés sur l'année de référence 2000) :

- le doublement des déplacements en Transports Collectifs à l'horizon 2015 est en bonne voie puisque l'enquête déplacements 2006 a montré une croissance de 40% du nombre de déplacements en transports collectifs urbains entre 1998 et 2006 ;
- le doublement des déplacements vélos à l'horizon 2015 est bien loin d'être atteint

avec une baisse de l'usage global du vélo entre 1998 et 2006 qui a été constatée dans l'enquête déplacements 2006 (-21%), même si les résultats par territoire sont contrastés (augmentation sur le territoire lillois par exemple) ;

- la diminution de 30% du nombre d'accidents en 5 ans est un objectif qui a été atteint, mais sur lequel il faut rester vigilant au vu des derniers résultats enregistrés depuis 2006 ;
- la maîtrise de la circulation automobile des habitants de la Métropole à horizon 2015 et le maintien du taux d'occupation des véhicules à cet horizon ; le premier de ces objectifs a été atteint dès 2006 puisque les résultats de l'enquête déplacements 2006 ont montré une baisse de l'utilisation de la voiture particulière, notamment en tant que conducteur, contrebalancée par une

augmentation des distances parcourues, qui conduit à une stagnation globale des kilomètres parcourus en automobile par les habitants de la Métropole. Par contre, le maintien du taux d'occupation des véhicules n'est pas assuré : il a continué à baisser de 4% entre 1998 et 2006 ;

- la limitation de la croissance des déplacements automobiles d'échange est aujourd'hui loin d'être atteinte puisque les résultats de l'enquête « cordon » routière de 2007 ont montré une augmentation globale de l'ordre de 23% de ces flux entre 1998 et 2007, soit une augmentation de plus de 2,6% par an. Il convient cependant de préciser que les observations récentes des trafics en échange avec le territoire sur les principaux axes d'entrée de la Métropole voient leur taux de croissance se tasser depuis quelques années, mais ceux-ci restent positifs.

## 2 - LES OBJECTIFS DE MOBILITÉ POUR LE PDU 2010>2020

En préambule à la définition d'objectifs de mobilité chiffrés à inscrire dans la révision du PDU à horizon 2020, il convient de bien intégrer les grands enjeux et la ligne directrice de construction d'une « Métropole durable » à long terme. Les travaux de construction des différents scénarii exposés ci-après ont fait l'objet d'une étude prospective spécifique. (Prospective Mobilité – Objectifs du PDU LMCU révisé – Rapport définitif – Janvier 2010 par le CETE Nord-Picardie pour LMCU).

### Penser « 2050 » pour construire « 2020 »

Avant de réfléchir précisément aux objectifs de la révision du PDU à horizon 2020, il est indispensable de s'interroger sur le très long terme. Un horizon plus lointain, 2030 (SCoT) ou 2050 (accords de Kyoto, « facteur 4 »), interpelle forcément de nombreux paramètres non maîtrisés. Mais paradoxalement, il permet de projeter à plus long terme des phénomènes qui

émergent depuis quelques années et dont on sent qu'ils vont être de plus en plus présents sans pouvoir actuellement les anticiper précisément : la raréfaction des énergies fossiles et ses conséquences sur l'utilisation de l'automobile, ou encore une régulation mondiale des rejets de gaz à effet de serre partagée et effective. A priori, ces phénomènes seront établis en 2030-2050. Une grave crise de l'énergie est également une hypothèse à envisager avant cette période.

Enfin, se projeter à cet horizon lointain permet de proposer des actions à la fois longues à mettre en œuvre et dont les effets ne seront tangibles qu'à long terme. La ville de demain sera la conséquence des actions de renouvellement urbain, d'intensité et de mixité urbaines qui sont entreprises aujourd'hui. En effet, ces processus sont conduits dans un temps long, le temps de la « ville ». Aussi est-il possible de se projeter dans un système assez fondamentalement bouleversé par rapport à celui que nous connaissons actuellement, et notamment

un système où l'automobile ne pourra jouer le même rôle qu'aujourd'hui. Ces objectifs ne viseront pas à éliminer les déplacements individuels motorisés, mais à les réserver pour les déplacements où il est difficile de proposer des solutions alternatives acceptables (pour certains motifs ou dans certains territoires). Ils devront viser, par contre, à minimiser ce type de situations.

Le fil conducteur conceptuel de « Métropole durable » à horizon 2030-2050 aiguille le travail sur les objectifs à horizon 2020 dans une double logique :

- une logique « plan climat » qui vise à une réduction importante des circulations et des rejets de gaz à effet de serre dans une solidarité mondiale,

- une logique d'anticipation d'une grave crise énergétique qui entraînerait un renchérissement brutal du coût des carburants, et en particulier une crise de l'accès aux déplacements motorisés individuels.

## La mobilité urbaine à horizon 2020

La baisse globale de la mobilité urbaine récemment observée à Lille Métropole est décrite dans les paragraphes précédents est le fruit de phénomènes complexes liés à de multiples facteurs : renchérissement du prix de l'énergie, part des déplacements dans le budget total des ménages, politiques de déplacements urbains et développement de l'offre en transports collectifs, émergence des principes de développement durable et d'éco-citoyenneté,.... Elle est également liée à l'acceptation par les usagers d'un temps limité consacré à se déplacer pour accomplir ses activités. La stabilité des budgets « temps de déplacements », voire leur baisse récemment constatée, à Lyon en 2006 illustre bien ce propos.

Dans ce contexte, la situation de référence à horizon 2020 est difficile à décrire. En effet, non seulement elle dépend de nombreux facteurs à venir, mais en plus elle ne correspond plus à un scénario au fil de l'eau « classique », puisque les actions du PDU de 2000 et les politiques de déplacements antérieures se mettent progressivement en place. Elle a donc été bâtie en fonction des dernières évolutions et dans une logique de déploiement des principes énoncés dans le PDU de juin 2000 au rythme actuel.

**Dans le contexte décrit ci-avant, un objectif fort des années à venir, directement en lien avec l'augmentation du coût de l'énergie et donc des déplacements, sera le maintien de la mobilité à son niveau actuel, aux alentours de 3,75 déplacements par jour ouvrable et par habitant de LMCU.**

Ce maintien est nécessaire à la réalisation d'activités quotidiennes comme le travail, les études, les achats, les visites,... et indispensable au fonctionnement de la société. Comme aujourd'hui, cette mobilité continuera vraisemblablement à s'exprimer en très grande majorité à l'intérieur du territoire communautaire : 94% des déplacements réalisés en 2006 par les habitants de LMCU restent dans le territoire.

**Un second objectif indissociable du maintien de la mobilité des habitants est la stabilisation des distances qu'ils parcourent.** En effet, la plupart des problèmes de mobilité du territoire est générée non seulement par le nombre de déplacements mais aussi par leur longueur qui contribue à l'occupation des réseaux et aux émissions de polluants.

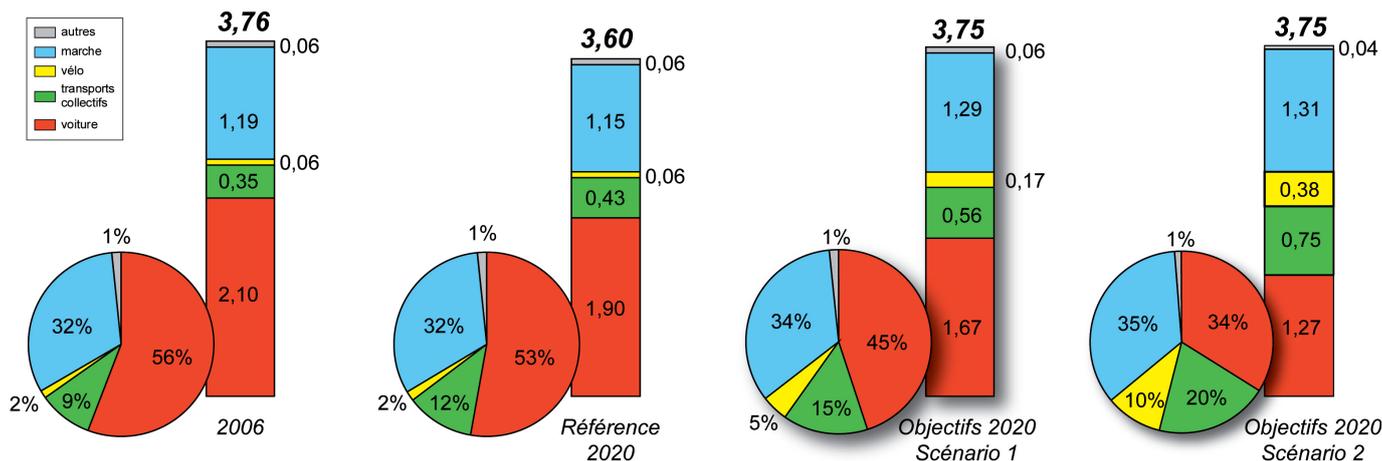
**Le PDU a considéré une situation de référence, basée sur les prolongations des tendances récentes avec déploiement des principes énoncés dans le PDU de 2000 au rythme actuel, et 2 scénarios d'objectifs à l'horizon 2020 :**

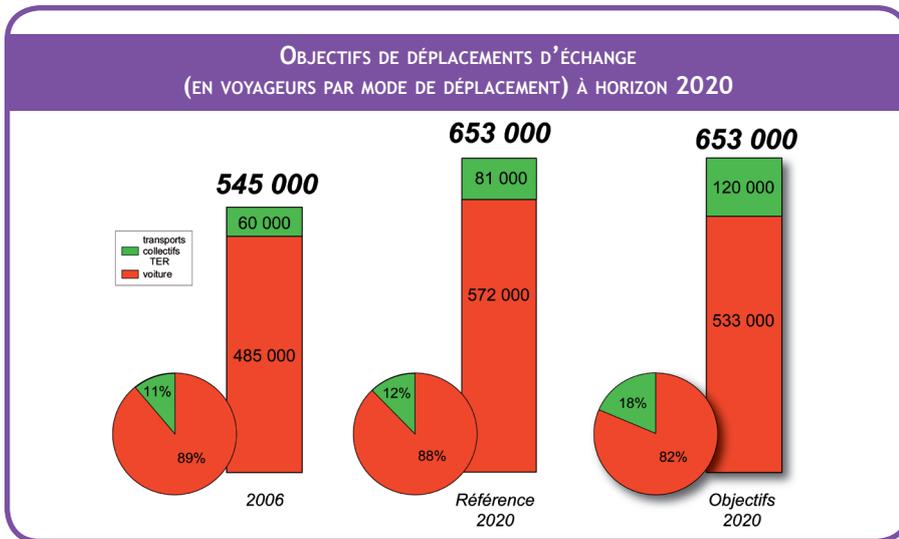
- un scénario volontariste avec notamment des actions d'envergure en matière de développement des modes alternatifs (scénario 1),
- un scénario extrêmement volontariste avec des investissements massifs pour les modes alternatifs et des contraintes fortes sur l'automobile ou l'amorce d'une crise énergétique sévère (scénario 2, inscrit dans la délibération cadre sur la mobilité d'avril 2009).

MOBILITES	Situation 2006	Référence 2020	Objectif 2020 scénario 1	Objectif 2020 scénario 2
Voiture	2,10	1,90	1,67	1,27
Transports collectifs	0,35	0,43	0,56	0,75
Vélo	0,06	0,06	0,17	0,38
Marche	1,19	1,15	1,29	1,31
Autres	0,06	0,06	0,06	0,04
TOTAL	3,76	3,60	3,75	3,75

PARTS MODALES	Situation 2006	Référence 2020	Objectif 2020 scénario 1	Objectif 2020 scénario 2
Voiture	56%	53%	45%	34%
Transports collectifs	9%	12%	15%	20%
Vélo	2%	2%	5%	10%
Marche	32%	32%	34%	35%
Autres	1%	1%	1%	1%
TOTAL	100%	100%	100%	100%

### OBJECTIFS DE MOBILITÉ ET DE PARTS MODALES (PAR MODE DE DÉPLACEMENTS) À HORIZON 2020





**Le scénario 2 est le plus ambitieux. Comme annoncé dans la délibération cadre sur la mobilité d'avril 2009, c'est celui qui est visé. La mise en œuvre de l'ensemble des actions préconisées dans le PDU permettra de le réaliser.** Cependant, l'atteinte des objectifs du scénario 1 constituerait déjà une excellente base minimale de réussite pour faire entrer la Métropole dans une logique de mobilité durable.

Un des éléments clés pour atteindre les niveaux d'exigence requis par le scénario 2 sera la rapidité de mise en œuvre des actions structurantes en matière de développement des transports collectifs et des modes doux, mais aussi le volontarisme exercé vis-à-vis de la voiture particulière utilisée seule, notamment là où des solutions alternatives existent ou sont proposées. Cette rapidité dépendra à la fois de l'appropriation du projet politique proposé mais également de la capacité financière mobilisable dans les délais du PDU par les multiples maîtrises d'ouvrage concernées par l'ensemble des actions proposées.

D'ailleurs pour atteindre les ambitions du scénario 2, les seules mesures sur le système de déplacements seront insuffisantes, il faudra également que la politique de Ville Intense soit rapidement mise en application pour tendre vers une « ville des courtes distances » rendant plus facile l'accès aux services par les modes doux en particulier. Il ne s'agit pas d'interroger uniquement la manière de se déplacer, mais aussi et surtout

l'organisation urbaine de la Métropole, l'aménagement du territoire et le temps de sa concrétisation. Enfin, deux éléments extérieurs seront également déterminants pour atteindre ces objectifs : le contexte économique et le renchérissement du coût des déplacements individuels motorisés pour les habitants et visiteurs de la Métropole, qui seront susceptibles de faire basculer plus ou moins vite les pratiques de déplacements dans un usage plus raisonné de la voiture particulière.

### Les déplacements d'échange de personnes à l'horizon 2020

Les déplacements d'échange en relation avec le territoire communautaire s'appuient essentiellement sur deux modes de déplacements : la voiture et le TER (Train Express Régional). De la même façon que pour la mobilité urbaine, une situation de référence à horizon 2020 a été définie en prolongement des tendances actuelles concernant les trafics ferroviaires et en prenant des hypothèses de croissance modérées pour la route<sup>1</sup>.

Un préambule déterminant à l'élaboration des objectifs concernant le trafic d'échange est indispensable. **La stratégie du PDU vise à accompagner le rayonnement et le développement du territoire en**

<sup>1</sup>) hypothèses basses d'augmentation des trafics interurbains proposées dans les directives des services du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer

**s'inscrivant dans les démarches durables engagées par Lille Métropole et dans les prescriptions de la loi sur l'air.** Le travail de définition des objectifs a donc consisté à augmenter le rayonnement métropolitain en nombre de personnes, mais à tendre vers une baisse des flux de véhicules individuels motorisés qui sont sources de nuisances.

En effet, le trafic d'échange avec la Métropole a un impact très sensible sur l'environnement, puisque si les volumes de déplacements sont relativement modérés par rapport aux déplacements internes, leur longueur totale est bien plus élevée. En conséquence, leurs impacts environnementaux peuvent être très forts, notamment si on tient compte de l'entièreté du déplacement, y compris le parcours réalisé en dehors du territoire communautaire. De plus, le nombre de ces déplacements est encore en augmentation à l'heure actuelle, ce qui tend à accentuer le phénomène. Le PDU place donc ces déplacements au cœur de ses préoccupations.

Des objectifs ambitieux sur le trafic d'échange imposent de mettre en place des politiques de déplacements volontaires et coordonnées entre les différents partenaires institutionnels concernés par ces déplacements et l'aménagement du territoire, en particulier le Département du Nord, la Région Nord – Pas de Calais, l'Etat et les territoires frontaliers limitrophes. Ils interpellent des actions en matière d'organisation des déplacements, mais aussi de maîtrise de l'occupation des sols et des phénomènes de péri-urbanisation sur les territoires limitrophes de la métropole lilloise. Pour ces flux, les échelles d'intervention et d'action dépassent largement les limites administratives du territoire communautaire. Les deux grandes clés pour atteindre des objectifs forts sur les flux d'échange sont l'accroissement de l'offre ferroviaire (TER) accompagnée par un renforcement de l'intermodalité en rabattement vers ce réseau et le développement du covoiturage, notamment à l'attention du motif « domicile-travail » pour lequel les taux d'occupation des véhicules en échange avec l'arrondissement de Lille sont aujourd'hui très faibles.

En conclusion, les grands objectifs de mobilité concernant les déplacements d'échanges de personnes avec Lille Métropole proposés sont les suivants :

- augmentation des voyageurs en échange de 20% entre 2006 et 2020,
- doublement du trafic voyageurs ferré à horizon 2020,
- stabilisation du trafic en voiture jusqu'en 2015, puis baisse de 5% entre 2015 et 2020, avec un taux d'occupation des véhicules accru avec 1,6 voyageur par voiture en 2020.

### Les déplacements de transit de personnes à l'horizon 2020

Les trafics de transit en transports collectifs ferrés sont faibles et peu gênants en terme de politique de déplacements. Aussi aucun objectif spécifique n'est avancé ici à leur sujet. Les leviers d'actions locaux sur l'évolution du trafic routier longue distance sont quasi-inexistants. Il est par contre possible de faire en sorte que ce type de trafic ne traverse pas le territoire métropolitain. Mais cela signifie aussi faire supporter par d'autres les nuisances liées à ce trafic. En conséquence, à horizon 2020,

une hypothèse de stabilisation du trafic routier de transit traversant LMCU à son niveau de 2006 est prise, avec maintien du taux d'occupation des véhicules.

### Les déplacements de marchandises à l'horizon 2020

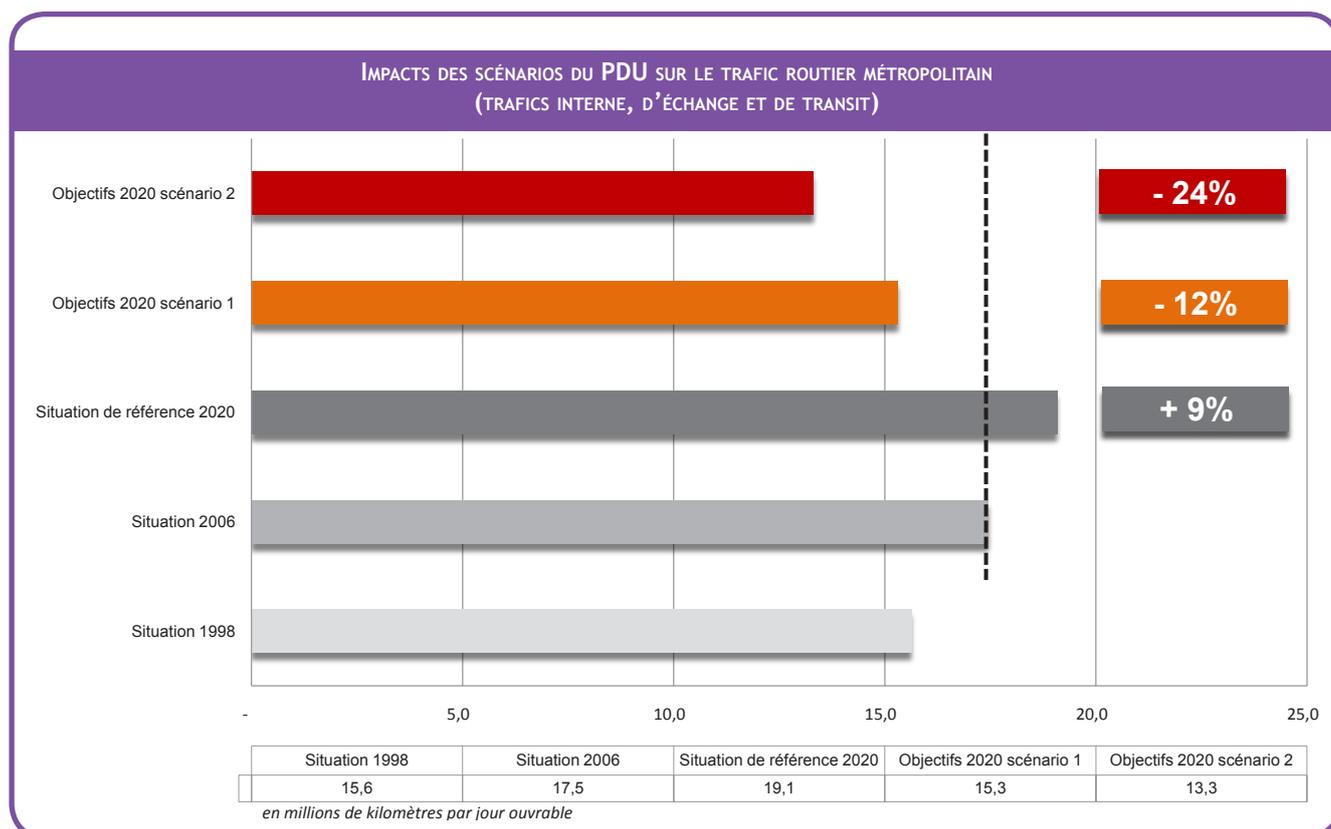
Le premier objectif concernant les trafics de marchandises sera un objectif de connaissance des flux et des filières logistiques à l'échelle de l'Aire Métropolitaine. Cette meilleure appréhension du système permettra dans un prochain exercice de révision du PDU de se fixer des objectifs chiffrés concrets sur les déplacements de marchandises, qui ne sont pas à aborder uniquement dans une logique de flux mais bien à intégrer et à mesurer par rapport au système économique.

Les informations actuellement disponibles au travers des enquêtes et études réalisées montrent d'une part que le poids des trafics de marchandises dans les déplacements métropolitains représente près de 10% des kilomètres parcourus mais près d'un tiers des émissions environnementales associées et d'autre part que ces flux sont en augmentation depuis une dizaine d'années.

La contribution des modes routiers est largement prédominante, avec 84% des trafics en tonnes x kilomètres et 98% des émissions de gaz à effet de serre liées au transport de marchandises par route.

Les objectifs du PDU en matière de transports de marchandises seront donc la stabilisation des mouvements de véhicules routiers assurant ce type de transports. La croissance des flux de marchandises entrant et sortant du territoire liée au développement et au rayonnement économique métropolitain sera assurée par un transfert vers des modes de déplacements alternatifs, moins polluants, et par une optimisation du taux de remplissage des véhicules routiers utilisés.

Concernant les flux de marchandises traversant le territoire, là encore est affichée l'hypothèse de maintien des mouvements de véhicules routiers avec un report maximal vers des modes alternatifs à la route, ferrés ou fluviaux rendu envisageable par les politiques nationales et européennes.



### 3 - LES OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX DE LA RÉVISION DU PDU

Les transports ont un impact fort sur l'environnement et la santé. A ce titre, les grands objectifs transversaux décrits dans les paragraphes précédents intègrent parfaitement cette dimension qu'il convient d'objectiver sur certains thèmes particuliers : la sécurité des déplacements, la pollution et le bruit. Ces thèmes, ainsi que les autres points en lien avec l'environnement sont développés dans l'analyse environnementale du PDU annexée au PDU.

#### La sécurité des déplacements

Lille Métropole est engagée depuis plus de vingt ans dans une démarche active d'amélioration de la sécurité de ses usagers de l'espace public. Cette politique a été élaborée au prix d'un important travail de réflexion et d'aménagement des espaces publics et de la voirie qui a porté ses fruits. L'objectif du PDU de juin 2000, pourtant très ambitieux, a été atteint. Il projetait de diminuer le nombre d'accidents corporels de 30% entre 2000 et 2005 et s'est traduit dans les faits par une baisse effective de 32% sur cette période. Les projections issues des bases de données d'accidentologie montrent d'ailleurs que les prolongations des tendances observées ces dernières années conduiraient à annuler le nombre de tués avant 2020. Bien sûr l'exercice de prospective est loin d'être aussi simple mais ces évolutions et tendances posent question.

Aussi, en s'inspirant de différents exemples étrangers, notamment suédois, hollandais et londonien, **une vision de sécurité routière « 0 tué et blessé grave pour les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) » d'ici 2020 est proposée dans le cadre de la révision du PDU.** Cet objectif est très ambitieux mais marque clairement la volonté d'aller plus loin dans le domaine de la sécurité routière et d'intégrer cette préoccupation dans tous les aménagements et réalisations en lien avec les déplacements sur le territoire communautaire.

#### Pollution de l'air et rejets de gaz à effet de serre

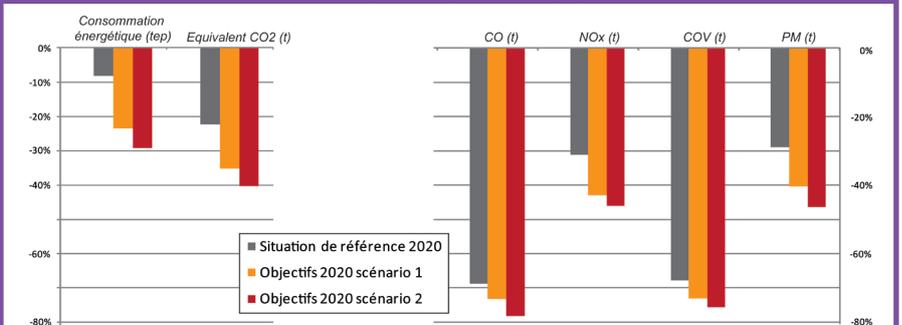
Les transports contribuent de manière conséquente à la pollution sur le territoire de Lille Métropole, même s'ils ne sont pas les seuls incriminés (activités industrielles, habitat, traitement des déchets, chauffages,...). La réflexion sur les objectifs en matière de pollution à inscrire dans la révision du PDU nécessite de rappeler brièvement qu'il existe trois sortes de pollution :

- la pollution locale est liée à la proximité des sources de pollution : ses effets sont directs ;
- la pollution régionale est observée dans des zones situées à quelques dizaines ou centaines de kilomètres des sources de pollution (pluies acides, dégradation de l'ozone sous l'influence du rayonnement solaire,...)
- la pollution globale quant à elle se constate à l'échelle planétaire et provoque notamment des risques d'accroissement de l'effet de serre, et donc de changement climatique.

Les transports contribuent à toutes ces sortes de pollution, mais pas de la même façon, ni avec la même intensité. Par contre,

l'essentiel de leur contribution est lié au trafic routier. La politique globale de Lille Métropole à ce sujet sera plus précisément définie dans le Plan Climat à venir. Etant donné les technologies actuelles et les innovations attendues, ainsi que le temps nécessaire à leur déploiement (mise en place de nouveaux réseaux de distribution notamment), il est peu probable que ces évolutions aient un impact radical sur les émissions de gaz à effet de serre par véhicule d'ici 2020. Ceci n'est plus vrai si on réfléchit à horizon 2050 où le gain inhérent aux innovations technologiques pourra être plus important. Aussi, un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à horizon 2020 semble devoir aller de pair avec un objectif de mobilité maîtrisé concernant les déplacements en véhicules particuliers motorisés, comme décrit dans les parties précédentes et les objectifs de mobilité maîtrisée appuieront les effets technologiques positifs sur les polluants. Concernant les polluants locaux de l'air, par contre, l'introduction des normes Euro et des technologies de type « filtres à particules » sur les nouveaux véhicules a déjà un impact important sur les émissions de polluants locaux et cet impact se renforcera encore dans les prochaines années.

#### VARIATIONS DE CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE, D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DE POLLUANTS LOCAUX DE L'AIR IMPUTABLES AUX DÉPLACEMENTS PAR RAPPORT À 2006 SELON LE SCÉNARIO CONSIDÉRÉ



	Evolutions par rapport à 2006					
	Consommation énergétique (tep)	Equivalent CO2 (t)	CO (t)	NOx (t)	COV (t)	Particules (t)
Progrès technologique seul avec stabilité des trafics au niveau 2006	-17%	-30%	-69%	-40%	-71%	-33%
Situation de référence 2020	-8%	-22%	-69%	-31%	-68%	-29%
Objectifs 2020 scénario 1	-23%	-35%	-73%	-43%	-73%	-40%
Objectifs 2020 scénario 2	-29%	-40%	-78%	-46%	-76%	-46%

**La réduction de la pollution liée aux déplacements, et en particulier aux trafics routiers sera donc le résultat conjugué des progrès technologiques et de l'atteinte des objectifs en matière de réduction de la circulation routière.** Les objectifs de réduction des consommations et des émissions sont implicitement inclus dans les objectifs de mobilité.

Un modèle de calcul spécifique a été utilisé dans le cadre de l'étude de Diagnostic Environnemental de la Mobilité réalisée en 2009 sur le territoire de Lille Métropole. Ce modèle permet de transcrire les scénarios d'objectifs de mobilité en objectifs d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques locaux à horizon 2020, en intégrant des hypothèses sur l'évolution du parc automobile validées par l'ADEME et l'INRETS (logiciel IMPACT ADEME) pour intégrer dans tous les scénarios les gains technologiques attendus d'ici 2020.

**En conclusion, l'intégration des progrès technologiques et des objectifs de réduction des trafics routiers en lien avec le territoire métropolitain, permettra une baisse très forte des émissions de polluants atmosphériques locaux par rapport à 2006, avec des diminutions de 40 à 80% selon le polluant.** Les effets technologiques et les introductions à venir de normes se font très fortement ressentir sur ce type de pollution.

**La mise en oeuvre des actions du PDU laisse envisager des baisses d'émissions de gaz à effet de serre très conséquentes par rapport à 2006 : de l'ordre de 35 à 40%.**

Les gains en matière de consommation énergétique suivent la même tendance entre 20 et 30%. Le progrès technique représente cependant la plus grande part des gains. Le rôle de la maîtrise de la mobilité automobile affichée dans les scénarios d'objectifs permet quant à elle d'accéder à des gains sensiblement plus importants. En se replaçant par rapport aux valeurs reconstituées des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements sur le territoire communautaire en 1990, les scénarios 1 et 2 laissent envisager des réductions de l'ordre de 10 à 20%. Ces gains plus modérés s'expliquent notamment par les fortes augmentations de trafics constatées sur le territoire entre 1990 et 2006. Elles se situent au delà des ambitions affichées dans le cadre des lois Grenelle dans le domaine des transports, qui visent un retour au niveau de 1990.

## Le bruit

Le bruit est ressenti comme une gêne par une grande proportion de la population : 54% des métropolitains considèrent ce problème comme important d'après une enquête d'opinion réalisée sur le territoire fin 2008. La contribution des transports à cette gêne est indéniable. Pour faire suite aux objectifs du PDU de juin 2000 et afin de répondre à la mise en œuvre de la directive européenne 2002/49/CE transcrite en droit français en 2006, Lille Métropole Communauté urbaine est engagée dans une démarche d'étude spécifique.

Dans un premier temps, il s'agit d'améliorer l'état de la connaissance sur le sujet en

reprenant une méthodologie européenne pour établir une carte stratégique du bruit sur le territoire, d'identifier les secteurs et populations les plus exposés, et informer le public des résultats. Dans un second temps, le travail consistera à proposer des solutions d'amélioration de la situation dans les zones les plus exposées et de les décliner dans un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Cette démarche se veut transversale et toutes les sources de bruit sont concernées parmi lesquelles les moyens de transport sont très représentés : bruits liés aux trafics routiers, aériens, ferroviaires, et bruits liés aux industries.

L'objectif du PDU sera donc de tendre vers une moindre exposition des populations les plus exposées au bruit des infrastructures de transport, et une préservation des « zones calmes » identifiées. A cet effet, des mesures spécifiques concernant le secteur des transports seront identifiées dans le PDU, qui seront reprises et approfondies dans le cadre du PPBE.





# Le PDU en actions

# 170 ACTIONS REPARTIES EN 6 AXES

1. VILLE INTENSE ET MOBILITE
2. RESEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS
3. PARTAGE DE LA RUE ET MODES ALTERNATIFS
4. TRANSPORT DE MARCHANDISES
5. ENVIRONNEMENT, SANTE ET SECURITE DES PERSONNES
6. MISE EN OEUVRE, SUIVI ET EVALUATION

*Les 170 actions proposées incluent à la fois des principes généraux et des mesures ciblées précisément décrites. L'horizon d'action du PDU est 2020. Ainsi, la portée des différentes actions sera caractérisée à court terme (2010-2015), moyen terme (2015-2020), ou long terme si leur échéance se situe au-delà de 2020.*

*Un résumé des principales actions est proposé au début de chaque sous-partie. Dans le chapitre « Programmation et estimations financières », chaque action sera reprise en précisant son calendrier prévisionnel, ainsi que les différentes maîtrises d'ouvrage concernées par sa mise en œuvre. Le coût des préconisations ayant des niveaux de maturité suffisants est également développé.*

# Axe 1

## Ville intense et mobilité



*Les liens qui unissent les déplacements, les personnes qui les réalisent et les marchandises transportées, avec les espaces dans lesquels l'ensemble de ces mouvements sont effectués, incitent à développer une politique de mobilité intégrée et articulée avec la ville, ses habitants et ses activités. En effet, les objectifs ambitieux en matière de mobilité affichés dans le PDU impliquent des actions qui dépassent largement le cadre du système de transports. Ils nécessitent de promouvoir un urbanisme adapté pour tendre vers une mobilité durable. Pour qu'elles soient économes en espaces et en déplacements individuels motorisés, il est indispensable de coupler politiques de déplacements et politiques de développement urbain. Dans cette subtile alchimie, les espaces publics ont un rôle de catalyseur de par les liens qu'ils tissent entre territoires, populations et usages et également du fait de l'animation locale qu'ils suscitent.*

## Promouvoir un développement et des formes urbaines durables

Consolider l'organisation territoriale d'aujourd'hui et asseoir son développement futur exigent de composer une Ville intense en lien avec l'ensemble du système de déplacements, de créer et gérer des réseaux de transports collectifs lourds qui soient les supports et les vecteurs du développement urbain métropolitain, tout en déclinant localement la politique de mobilité par territoire. Il s'agira enfin de diffuser les bonnes pratiques et les connaissances en matière d'articulation et d'interactions entre urbanisme et déplacements.

### RÉSUMÉ

#### 1 - Faire la ville intense articulée avec l'ensemble du système de déplacements

- 1.1 Articuler systématiquement politiques urbaines et politiques de mobilité par le développement de conceptions urbaines uniques. Elles contribueront ainsi à un urbanisme qui supporte et génère des déplacements raisonnés et économes en énergies fossiles
- 1.2 Mettre en œuvre des opérations urbaines qui favorisent intrinsèquement le développement des mobilités alternatives en privilégiant :
  - une intensité urbaine d'emplois et d'habitants
  - une mixité et une diversité des fonctions urbaines
  - un maillage des réseaux adapté à la pratique des mobilités alternatives
  - des principes et solutions adaptés aux différents contextes et territoires métropolitains
- 1.3 Tendre vers le respect de la concomitance de la mise en service des réseaux de déplacements avec l'arrivée des usagers qui fréquenteront les futurs sites stratégiques de développement, ou a minima prendre les dispositions utiles pour les préserver à terme
- 1.4 Intégrer politiques de mobilité et de développement économique notamment par une localisation des sites économiques adaptée aux réseaux de déplacements existants et projetés, et qui tienne compte des types d'activités attendues sur les sites et des conditions de desserte nécessaires aux activités
- 1.5 Appliquer le principe de la Ville intense pour l'aménagement des sites économiques, en favorisant notamment la mixité des fonctions urbaines, économiques, résidentielles, de services et d'équipements, en atteignant des densités adaptées et en minimisant l'espace foncier consommé pour une desserte en transports collectifs efficace
- 1.6 Privilégier une réponse multimodale et adaptée aux motifs de déplacements exprimés sur les sites de développement économique, existants et futurs
- 1.7 Contribuer à une politique de mobilité en prise directe avec la logique d'urbanisme commercial, en veillant à prendre en compte les besoins de mobilité des biens et des personnes tout en y apportant des solutions résolument alternatives à l'usage des modes routiers et en aménageant des futurs sites commerciaux avec une mixité fonctionnelle affirmée et une conception qui limitent l'espace foncier consommé

#### 2 - Les réseaux de transports collectifs lourds comme supports et vecteurs du développement urbain

- 2.1 Valoriser les axes de transports collectifs en site propre existants au sein des Disques de Valorisation des Axes de Transport (DIVAT) :
  - hiérarchiser les DIVAT selon la qualité et le niveau de service de leur desserte en transports collectifs (niveaux 1 à 3),
  - privilégier les développements urbains projetés sur les territoires directement à proximité des axes de transports collectifs lourds existants ou projetés, arrêts de métro, tramway, gare ou bus à haut niveau de service,

- proposer dans le futur SCOT et dans le PLU des prescriptions urbaines particulières à distinguer selon les DIVAT de niveaux 1, 2 et 3 en appliquant notamment pour toutes nouvelles constructions résidentielles et économiques des objectifs de densités minimales différenciés :
    - dans les DIVAT de niveau 1 : au moins 70 logements/hectare pour toutes nouvelles constructions à usage d'habitat et des COS supérieurs à 1,5 pour les immeubles de bureaux et 1 pour les autres activités économiques
    - dans les DIVAT de niveaux 2 et 3 : au moins 35 logements/hectare pour toutes nouvelles constructions à usage d'habitat et des COS supérieurs à 1 pour les immeubles de bureaux et 0,5 pour les autres activités économiques
  - proposer des normes de stationnement spécifiques pour les véhicules motorisés au sein des DIVAT concernant les nouvelles constructions de bureaux et d'activités tertiaires (cf axe 3)
  - formaliser une stratégie foncière et d'aménagement urbain propre aux DIVAT,
  - aménager des itinéraires piétons et cyclables depuis et vers les stations de transports collectifs courts, accessibles pour tous, confortables et sécurisés.
- 2.2 Développer des contrats d'axes ou de DIVAT dans un cadre spécifique, ou en articulation avec les contrats de territoire pour mettre en relation les synergies conjointes à trouver entre un réseau de transports collectifs lourds existant ou à venir et l'intensité urbaine à y associer
- 2.3 Valoriser le potentiel de développement urbain et ferroviaire permis par les emprises ferroviaires en collaboration avec RFF et la SNCF grâce à des mesures de protection du patrimoine ferroviaire existant, et la réalisation d'aménagements urbains articulés avec le domaine ferroviaire

### 3 - Systématiser les approches micro-PDU

- 3.1 Renforcer le concept de micro-PDU initié dans le PDU de 2000, pour décliner localement le PDU et réfléchir aux liens entre urbanisme, espaces publics et déplacements à une échelle plus fine et définir une nouvelle charte micro-PDU, qui proposera notamment des notions d'échelles d'intervention pertinentes
- 3.2 Généraliser des études de micro-PDU notamment dans la mise en œuvre des politiques communautaires pour définir des critères de faisabilité de projets d'aménagements urbains et pour pallier les problèmes liés aux générateurs de déplacements existants
- 3.3 Décliner des études de micro-PDU en lien avec la logique de contrats de territoires

### 4 - Pédagogie, exemplarité et communication en matière d'articulation urbanisme / déplacements

- 4.1 Produire et développer des éco-quartiers qui s'appuient sur la Charte des éco-quartiers communautaires et qui seront exemplaires, notamment en matière de déplacements
- 4.2 Développer et vulgariser des actions pédagogiques en matière d'articulation entre urbanisme et déplacements et entre Ville intense et mobilité, en créant des documents pédagogiques, en communiquant et en formant sur ces sujets



## 1 - FAIRE LA VILLE INTENSE ARTICULÉE AVEC L'ENSEMBLE DU SYSTÈME DE DÉPLACEMENTS

Consolider l'organisation territoriale d'aujourd'hui et asseoir son développement futur exigent de composer une Ville intense en lien avec l'ensemble du système de déplacements, de créer et gérer des réseaux de transports collectifs lourds qui soient les supports et les vecteurs du développement urbain métropolitain, tout en déclinant localement la politique de mobilité par territoire. Il s'agira enfin de diffuser les bonnes pratiques et les connaissances en matière d'articulation et d'interactions entre urbanisme et déplacements.

### **Des politiques urbaines et de mobilité imbriquées**

La politique de Ville Intense vise à construire la ville de demain, dans les coeurs urbains denses et en dehors, mixte socialement et dans ses fonctions (habitat, services, équipements publics, activités économiques, etc...), économe en espace, en énergie et en émission de gaz à effet de serre. En conséquence, c'est une ville qui est en lien avec tous les systèmes de transports, qui intègre tous les modes de déplacements, qui limite les déplacements motorisés individuels et valorise l'usage des modes alternatifs à la voiture. L'intégration de la mobilité devra être effective dans tous les projets urbains, y compris ceux menés dans le cadre de la politique nationale de rénovation urbaine.

#### *Des conceptions urbaines uniques mais qui intègrent ces deux composantes*

La concrétisation des ambitions pour un partage modal plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture au détriment de cette dernière, s'appuiera sur la mise en cohérence systématique des politiques de mobilité et urbaine. La diffusion de pratiques et de comportements de mobilité durable dépendra, entre autres, de la capacité à articuler au mieux la ville avec ses systèmes de transport.

Les politiques publiques s'attacheront donc à développer des villes éco-mobiles. Les développements et aménagements urbains futurs du territoire de Lille Métropole privilégieront un urbanisme



qui supporte et génère des déplacements raisonnés et économes en énergies fossiles. Les aménagements urbains veilleront à rapprocher les pôles générateurs de déplacements entre-eux, de manière à réaliser aisément des déplacements de proximité, à pied ou à vélo, mais également à orienter les déplacements plus longs vers les transports collectifs.

En conséquence, les conceptions urbaines répondront à un double objectif :

- maîtriser la place de la voiture dans les espaces de vie pour en réduire et en raisonner l'usage ;
- en même temps, privilégier tous les modes alternatifs à la voiture particulière en apportant une réponse adéquate aux besoins de déplacements en fonction du type de territoire concerné.

#### *L'intensité au service des mobilités alternatives*

Une intensité urbaine adaptée, en habitants, en emplois, en services et commerces, sera recherchée afin d'atteindre les seuils d'usagers nécessaires au fonctionnement et à la pérennité des systèmes de transport tels que les systèmes de transports collectifs, ou encore l'auto-partage... L'objectif d'intensité vaut pour toutes les mobilités douces et transports collectifs quel que soit le niveau offert, mais

un effort particulier devra être fait auprès des arrêts de transports collectifs les plus performants identifiés dans les paragraphes qui suivent.

La mixité et la diversité des fonctions urbaines (habitat, services, équipements, commerces, activités économiques,...) seront à privilégier pour couvrir les besoins quotidiens de la population. Par l'effet de proximité des fonctions urbaines, les distances à parcourir sont réduites et incitent ainsi naturellement à l'usage des mobilités douces.

Les conceptions urbaines faciliteront la combinaison de plusieurs modes de déplacements selon une logique hiérarchisée et adaptée au besoin de déplacement : les lignes de transports collectifs structurantes (réseau ferré, métro, tramway et tram-train, BHNS,...) assureront les déplacements entre pôles urbains éloignés, le vélo et la marche à pied étant utilisés seuls pour des usages quotidiens de proximité ou en rabattement vers ces lignes de transports collectifs fortes, la voiture si possible utilisée à plusieurs pour des déplacements longs et contraints au sein de territoires non desservis par le réseau de transports publics ou des rabattements vers ces réseaux,... Les espaces et bâtiments qui facilitent l'usage de différents modes de déplacements seront à valoriser dans

de véritables projets urbains, en particulier autour des grandes gares du territoire et des pôles multimodaux et points d'échanges les plus importants.

Maîtriser l'usage de la voiture tout en favorisant d'autres modes de déplacements suppose également de réfléchir aux espaces attribués respectivement aux différents modes pour leur usage. Une affectation excessive ou exclusive de certains espaces fonciers à la voiture particulière contribue à en faciliter l'usage, notamment à des fins de stationnement. Les conditions de desserte des aménagements urbains par les voies et accès publics et privés privilégieront des itinéraires en modes doux continus et permanents aux emprises adaptées. La prochaine révision du PLU sera l'occasion de questionner les emprises obligatoires affectées aux espaces de circulation automobile de 9 mètres d'emprise, inscrites dans le règlement et dans les procédures de classement des voiries dans le domaine communautaire, en les ré-étudiant à la baisse. Le PLU préservera et créera par ailleurs les cheminements et franchissements en modes doux nécessaires au maillage indispensable des quartiers. Les aménagements urbains orienteront donc vers un rééquilibrage des espaces urbains entre les différents modes de déplacements.

#### Des liens entre urbanisme et gestion de la mobilité à adapter aux territoires

Lille Métropole est un territoire de paradoxes. Les développements urbains futurs devront donc veiller à prendre en compte les spécificités territoriales. A la fois urbaine et rurale, la métropole est composée de territoires urbains denses (villes centres telles que Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq,...) qui concentrent des fonctions d'agglomération, en particulier celles liées à l'emploi, mais elle est aussi composée de territoires périphériques ou intermédiaires et d'espaces ruraux aux fonctions économiques (agriculture), environnementales et récréatives spécifiques et essentielles aux besoins communautaires (espaces naturels et de loisirs). La desserte de ces espaces par le réseau de transports collectifs en site propre est variable et complexe. Certains sont desservis actuellement par un transport collectif en site propre, d'autres le seront à terme, d'autres encore ne le sont pas et ne

le seront probablement jamais.

Des conceptions adaptées entre déplacements et aménagements sont donc à développer en fonction du type de territoire. La valorisation maximale des transports collectifs lourds et le rabattement vers leurs stations, par l'intermédiaire notamment des modes de proximité dans un périmètre restreint et par les modes mécanisés dans un périmètre élargi, sera privilégiée.

Néanmoins, certains territoires ne pourront pas à long terme être desservis en transports collectifs structurants en raison soit d'un manque d'usagers potentiels, soit de coûts de fonctionnement inconsidérés pour la collectivité. Aussi, l'usage de la voiture restera-t-il indispensable pour ces territoires périphériques, et dans le cadre de déplacements longs et réalisés pour des motifs particuliers contraints comme par exemple le travail. Par contre dans le cadre des déplacements du quotidien (courses, services, accompagnement d'enfants,...), au sein de ces mêmes territoires périphériques, un usage raisonné de la voiture sera recherché dans les pôles urbains existants, notamment grâce à des aménagements qui privilégient la mixité fonctionnelle et la proximité et donc l'usage des modes doux.

#### Promouvoir une desserte multimodale adaptée et anticipée des sites de développement stratégiques

Penser et réaliser une desserte adaptée des sites de développement de la métropole n'est pas l'unique facteur contribuant à la réussite d'un aménagement, encore faut-il que les solutions mises en œuvre soient opérationnelles dès l'arrivée des populations et activités. Les problématiques sont différentes dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain, où une partie des infrastructures de transports voire des services pré-existe. La vigilance se porte alors sur la correspondance entre le niveau de services pratiqué et les besoins des nouveaux arrivants. Les politiques publiques veilleront donc à faire respecter la concomitance de la mise en service des réseaux de déplacements pour les personnes et les marchandises, avec l'arrivée des usagers qui fréquenteront le site. Cette simultanéité suppose la programmation et

l'achèvement conjoints des projets urbains et de déplacements.

Dans l'éventualité où ce principe ne saurait être respecté ou serait volontairement repoussé dans l'attente d'une taille critique et d'aménagements complémentaires à venir, le foncier nécessaire aux projets devra être préservé. L'ensemble de ces préconisations vaut également en anticipation de développements futurs.

### **Des politiques de mobilité et de développement économique intégrées**

L'activité économique de la Métropole lilloise génère des déplacements de personnes et de marchandises qui, de par leur nombre et leurs spécificités, occupent une place conséquente dans le système de mobilité. Or, les systèmes développés et les acteurs concernés ont longtemps privilégié le mode routier pour leurs déplacements et ceux des marchandises qu'ils produisent ou consomment. En conséquence, la conception et l'aménagement des sites économiques et des réseaux de transport qui les irriguent, ont apporté, par le passé, une réponse trop souvent monomodale aux besoins de mobilité des activités et des acteurs économiques au profit de l'usage de véhicules motorisés. La desserte et l'implantation géographique des activités économiques ont donc été adaptées dans ce sens.

Avec le recul, le « tout routier » a prouvé qu'il ne constituait qu'une réponse partielle aux besoins de déplacements liés à l'activité économique de l'agglomération. Si le pôle économique d'Euralille associé physiquement au nœud central de transports collectifs de Lille Métropole est un bon exemple de densité associée à un nœud de transports, il reste une opération singulière à l'échelle de la métropole. Concilier développement économique et accessibilité, notamment pour positionner Lille métropole comme une Eurométropole, suppose donc une évolution de la manière de concevoir, de localiser et de mettre en œuvre l'aménagement et la desserte des espaces qui supportent le développement économique local.

#### Adapter la localisation des sites économiques avec les réseaux de déplacements existants et projetés

Les centralités économiques du territoire, existantes et futures, devront combiner une desserte multimodale et une implantation géographique des différents types d'activités en adéquation avec les bassins de vie de la métropole et au-delà (bassins d'emplois, bassins de déplacements, aires de chalandise,...)

Une localisation des futurs pôles d'activités économiques adaptée aux infrastructures de transports existantes et programmées est une condition indispensable pour répondre efficacement aux besoins en déplacements des personnes qui fréquenteront ces sites (salariés, consommateurs,...) et à ceux liés au transport de marchandises. Les sites économiques existants sont à desservir au mieux en fonction des possibilités d'évolution offertes par le territoire dans lequel ils s'inscrivent.

La localisation des fonctions économiques futures devra quant à elle tenir compte du type d'activités attendues et des conditions de desserte nécessaires à ces activités. A titre d'exemple, l'implantation d'une activité tertiaire générant des flux importants et journaliers de salariés est préférentiellement à envisager au sein d'un tissu urbain desservi en transports collectifs plutôt qu'au sein d'une zone d'activités économique périphérique.

#### Aménager les sites selon le principe de la Ville intense pour une mobilité efficiente et durable

Les choix en terme d'aménagement urbain ont des incidences sur les conditions de desserte et d'accessibilité des espaces. A titre d'exemple, des sites monofonctionnels multiplient les déplacements quotidiens des acteurs économiques; la faible densité de population et d'emplois ne permet pas une fréquentation suffisante et concentrée des sites pour les desservir correctement en transport collectif.

Les pôles d'activités économiques sont un pan à part entière de la Ville durable et à ce titre, leur aménagement s'attachera à favoriser la mixité fonctionnelle : il combinera au mieux les fonctions économiques, et d'autres fonctions, résidentielles ou de services et d'équipements, en fonction des sites. Il veillera également à atteindre des densités adaptées de populations, emplois ou habitants. Il privilégiera enfin des formes bâties et des solutions de stationnement économes en espace consommé et adaptées aux besoins de déplacements. C'est au prix de ces évolutions que les modes alternatifs seront performants et utilisés.

L'aménagement des sites veillera également à intégrer les mutations des activités économiques (disparition, extension, relocalisation) qui au-delà des incidences socio-économiques, portent également à conséquence sur le système de mobilité local.

#### Répondre aux besoins de déplacements exprimés sur les sites

La réponse aux besoins de déplacements raisonnés de l'économie métropolitaine sera multimodale et promouvra en particulier les usages alternatifs au mode routier.

L'usage des transports collectifs et des modes de déplacements doux de même que l'usage collectif de la voiture particulière seront favorisés pour les déplacements des acteurs de l'économie (salariés, consommateurs, ...) et adaptés aux motifs de déplacements. Les Plans de Déplacements d'Entreprises et Inter-Entreprises seront à promouvoir en ce sens.

Un usage diversifié des modes de déplacements susceptibles d'assurer le transport des marchandises sera facilité et adapté aux spécificités de la chaîne de transport des marchandises. Les systèmes alternatifs au mode routier seront encouragés, voire combinés entre-eux le cas échéant.

### **Une politique de mobilité en prise directe avec la logique d'urbanisme commercial**

La politique de développement économique de Lille Métropole soutient 10 filières stratégiques dont celle du commerce et de la distribution. Les interactions entre la ville et cette filière traditionnelle de la métropole lilloise ont conduit à formaliser une stratégie de développement commercial définie au sein du Schéma directeur de développement d'urbanisme commercial (SDUC) de Lille Métropole. Le SDUC cadre les perspectives d'évolution commerciale et les conditions de son développement au sein du territoire. Si le SDUC est en cours de révision, les principes qui y sont actuellement fixés, et qui apparaissaient déjà pour partie dans le PDU de 2000, sont à confirmer, à savoir :

- conforter le développement commercial des centres-villes, quartiers et linéaires urbains ;
- limiter le développement commercial des polarités et des linéaires périphériques ou périurbains ;
- garantir l'accueil de nouveaux concepts commerciaux.



### Des principes à ré-affirmer

La révision du SDUC s'inscrit dans la continuité de la maîtrise du développement commercial. Cette maîtrise va de pair avec celle de la mobilité liée à l'activité commerciale, la mobilité des biens et/ou des personnes étant encore très majoritairement un préalable à l'acte d'achat et de vente. Et même si les nouvelles formes de commerce (e-commerce,...) transforment quelque peu cette situation, les conditions de mobilité occupent un rôle primordial au sein de la filière du commerce et de la distribution. Les zones commerciales, quelle que soit leur localisation sur le territoire, constituent quant à elles de grands générateurs de trafics.

La politique de mobilité accompagnera donc les besoins de mobilité liés à l'activité commerciale, en proposant des solutions qui privilégient l'usage des modes de transports alternatifs au transport routier exclusif. L'usage de la marche à pied, du vélo ou encore des transports collectifs n'est pas antinomique pour réaliser un déplacement d'« achats », dès lors que les commerces sont implantés dans un quartier mixte du point de vue des fonctions urbaines, aménagé pour être propice aux modes de déplacements doux ou desservi par un transport collectif très performant, à l'instar des centres commerciaux d'Euralille et de V2 à Villeneuve d'Ascq.

### Aménager en pensant mobilité ?

Les choix d'aménagement urbain des futurs pôles commerciaux viseront à constituer des quartiers commerciaux animés et denses, qui mixeront si possible les fonctions urbaines, et dont la desserte privilégiera les transports collectifs, les modes de déplacements doux et un usage plus modéré ou différent de la voiture.

L'offre en stationnement sera dimensionnée au strict nécessaire pour ne pas inciter à une sur-utilisation de la voiture particulière. L'aménagement du stationnement veillera également à limiter raisonnablement la consommation de l'espace foncier de manière à réduire l'imperméabilisation des sols et à le valoriser pour d'autres usages. La réalisation de futurs quartiers commerciaux et l'extension des pôles commerciaux existants seront notamment conditionnées par la desserte du quartier en transports

collectifs et par son niveau de performances (fréquence élevée, grande amplitude horaire,...).

Les choix d'aménagement intégreront également les besoins d'aménagement spécifiques liés au transport de marchandises, élément incontournable dans le cadre d'activités commerciales tant du point de vue de la livraison des lieux de vente que de l'enlèvement par les consommateurs.

Compte tenu de l'attractivité des pôles et linéaires commerciaux périphériques du territoire, les politiques publiques y susciteront des pratiques de déplacement multimodales. Elles mettront l'accent sur l'usage modéré ou collectif de la voiture pour les sites mono-modaux, et sur l'offre en transports collectifs et les cheminements « modes doux » associés pour les autres sites.



## 2 - DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS LOURDS SUPPORTS ET VECTEURS DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

Le réseau « armature » de transports collectifs de Lille Métropole et ses perspectives de développement sont un atout majeur pour être le support et le vecteur du développement urbain futur du territoire.

Il doit ainsi participer à l'aménagement de villes éco-mobiles. Les ambitions métropolitaines en termes d'habitat et de développement économique doivent être pensées en lien avec les aires d'influence des arrêts du réseau de transports collectifs existant et à venir, les disques de valorisation des axes de transport (DIVAT). Le futur

Schéma de Cohérence Territoriale devra intégrer ces réflexions quant à l'implantation privilégiée des développements à proximité des axes de transports collectifs existants et futurs.

### **Valoriser les axes de transports collectifs en site propre existants et à venir à travers les DIVAT**

Les développements urbains projetés sur le territoire de Lille Métropole seront prioritairement réalisés à proximité des

axes de transports collectifs lourds, dans le périmètre d'influence des arrêts. Cette localisation privilégiée permettra de favoriser l'usage des transports collectifs de par l'effet de proximité des usagers potentiels et donc de valoriser les dépenses publiques inhérentes au système de transport.

Ces espaces privilégiés pour la vie urbaine sont notamment les Disques de Valorisation des Axes de Transport (DIVAT). Un DIVAT est un disque de 500 mètres de rayon centré sur une station de transports collectifs en site propre de type métro, tramway, train ou bus à haut niveau de service.

Les réflexions et projets urbains en lien avec les transports collectifs ne se limiteront pas au cadre strict de ce périmètre circulaire et seront précisées dans le cadre d'analyses plus poussées.

Les DIVAT se distinguent selon la qualité et le niveau de service de l'axe de transports collectifs dont ils dépendent, mais également en fonction des particularités territoriales dans lesquelles ils s'inscrivent. Trois grandes familles de DIVAT sont recensées dans le tableau ci-contre selon l'offre en transports collectifs à la station située au centre du DIVAT.

Les DIVAT sont donc des espaces où la politique de Ville intense s'accomplira plus spécifiquement. Leur aménagement est un outil au service de sites stratégiques à l'échelle du territoire métropolitain. Il intégrera donc des dispositions particulières en matière de déplacements et d'urbanisme, qui dépendront du type de DIVAT concerné pour tenir compte du niveau et de la qualité de desserte en transports collectifs ainsi que de la structuration urbaine dans lequel s'inscrit le DIVAT.

Pour concrétiser ces dispositions, le PDU recommande donc que la future révision du PLU accorde une attention particulière aux DIVAT et aux territoires environnants en organisant les densités, les formes urbaines, les affectations et les maillages de façon à augmenter les valeurs d'usage et à optimiser les transports collectifs, tout en s'intéressant à la qualité du patrimoine et du paysage urbain. Pour ce faire, le PLU fera évoluer les règles qui organisent la construction et la composition urbaine (articles 6, 7, 9 et 10 du règlement) et préconisera l'élaboration de

HIÉRARCHISATION DES DIVAT		
Qualité et niveau de l'offre de service TC	Type de DIVAT concerné	
<b>DIVAT de niveau 1</b>	<b>DIVAT Métro</b> <b>DIVAT Tramway</b> <b>DIVAT tram-train "urbain"</b>	<i>Offre : au moins 150 passages par jour dans les 2 sens confondus</i> <i>Offre : au moins 150 passages par jour dans les 2 sens confondus</i>
<b>DIVAT de niveau 2</b>	<b>DIVAT TER plus</b> <b>DIVAT tram-train "suburbain"</b> <b>DIVAT BHNS "urbain"</b>	<i>Offre : au moins 30 passages par jour dans les 2 sens confondus</i> <i>Offre : au moins 60 passages par jour dans les 2 sens confondus</i> <i>Offre : au moins 200 passages par jour dans les 2 sens confondus</i>
<b>DIVAT de niveau 3</b>	<b>DIVAT TER</b> <b>DIVAT BHNS "suburbain"</b>	<i>Offre : entre 10 et 30 passages par jour dans les 2 sens confondus</i> <i>Offre : entre 50 et 200 passages par jour dans les 2 sens confondus</i>

projets urbains, qui veilleront à s'affranchir du strict périmètre des DIVAT. Il est à noter que des périmètres de valorisation des axes lourds de transports (PVALT) existent déjà depuis 2004 dans le PLU autour du métro, du tramway et de certains arrêts TER avec des règles urbaines qui leur sont propres.

Conformément au concept de Ville intense, la densité des tissus urbains compris dans les DIVAT doit évoluer de manière à respecter un objectif de densité minimale. Il s'agit d'optimiser le potentiel d'usagers autour des arrêts de transport les plus performants du territoire tout en adaptant la densité exigée aux caractéristiques et aux formes urbaines locales. Pour mémoire, la délibération cadre « Faire la Ville intense » pose le principe suivant : « Les seuils de densité [...] pourront également augmenter chaque fois que l'on se trouve en présence ou à proximité

d'éléments urbains attractifs, tels les moyens performants de transports en commun, les équipements ou les aménités (comme les parcs urbains) et dans ce cadre tendre vers un doublement de ce seuil. »

Le PDU propose donc que le futur SCOT et le PLU favorisent la mise en œuvre de densités accrues et adaptées selon les DIVAT. Un objectif de densité minimale sera donc recherché au sein des DIVAT pour toute nouvelle construction à vocation résidentielle et d'activités économiques (bureaux, tertiaires) comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Une politique foncière propre aux DIVAT qui soit adaptée et structurée entre la veille, l'incitation et la maîtrise foncière sera développée. Elle intégrera notamment l'évolution et la mutation des parcelles dont les fonctions ne sont plus en adéquation avec la proximité d'une station de transports collectifs à valoriser.

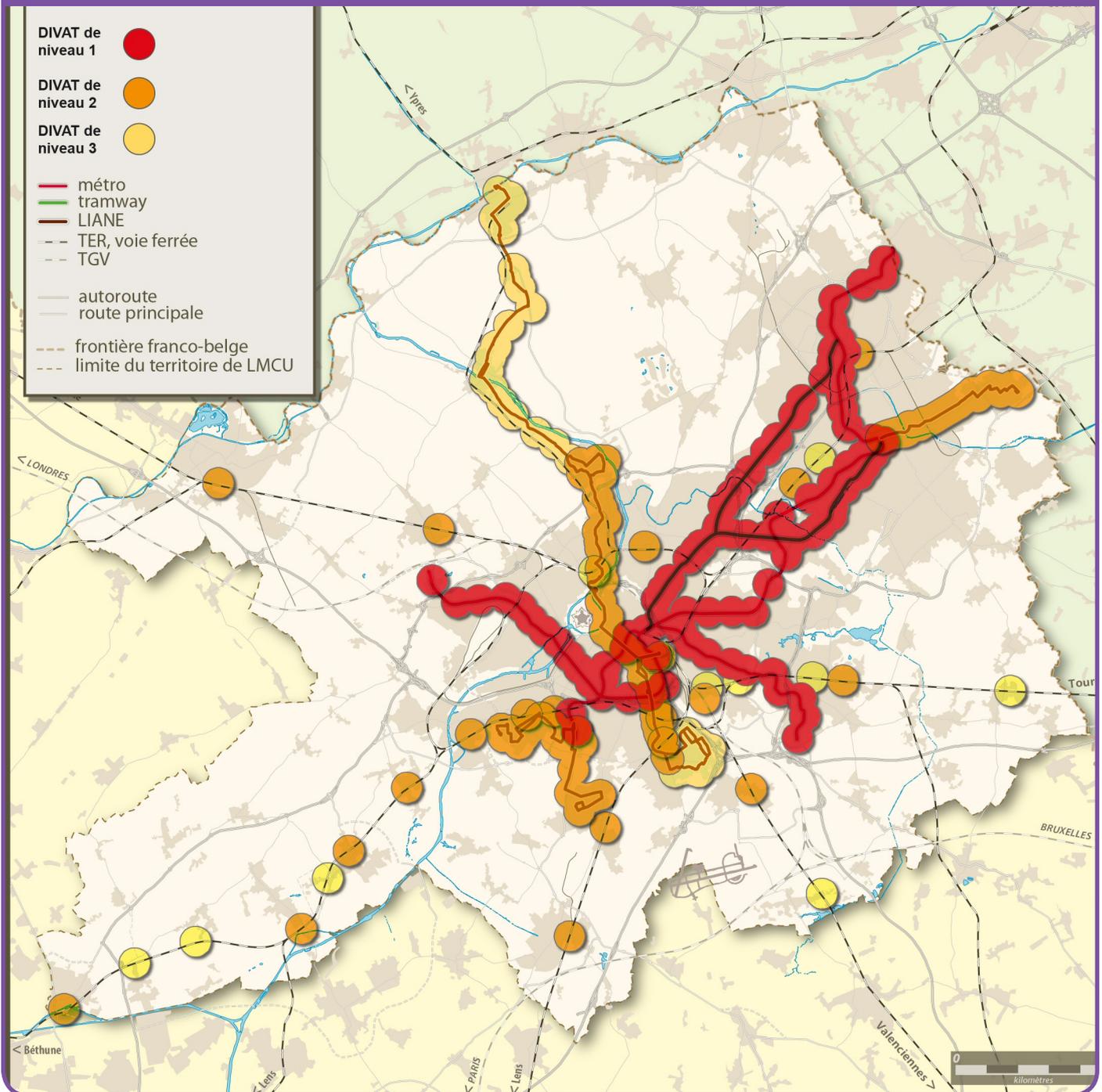
L'évolution de l'ingénierie urbaine et la mobilisation des acteurs de l'aménagement conditionneront le respect des objectifs visés. Les modes de production urbaine les plus adaptés pour atteindre réellement ces densités seront à privilégier.

Les conditions de stationnement à destination des véhicules motorisés déterminent le choix du mode de transport utilisé. Aussi, des normes de stationnement

**OBJECTIFS DE DENSITÉ DANS LES DIVAT**

<b>DIVAT de niveau 1</b> <i>(métro, tramway, tram-train "urbain")</i>	<b>DIVAT de niveau 2 et 3</b> <i>(autres)</i>
<i>Objectif de densité brute supérieure à 70 logements par hectare pour toute nouvelle construction à usage d'habitat</i>	<i>Objectif de densité brute supérieure à 35 logements par hectare pour toute nouvelle construction à usage d'habitat</i>
<i>Objectif de densité supérieure à 1,5 (COS) pour les immeubles de bureaux et à 1 pour les autres activités économiques</i>	<i>Objectif de densité supérieure à 1 (COS) pour les immeubles de bureaux et à 0,5 pour les autres activités économiques</i>

## REPRÉSENTATION DES DIVAT AU 1<sup>ER</sup> AVRIL 2011



spécifiques seront définies dans les DIVAT. Elles concerneront en particulier les véhicules motorisés dans les nouvelles constructions de bureaux et d'activités tertiaires. Des propositions précises sont déclinées dans l'axe 3.

Les itinéraires piétons et cyclables depuis et vers les stations de transports collectifs

seront aménagés de manière à être courts, accessibles par tous, confortables et sécurisés. Les cheminements et traversées piétonnes ou cyclables seront à préserver ou à créer dans le PLU. Des emplacements réservés ou des dispositions spécifiques au travers notamment de fiches d'orientation d'aménagement seront prévus. Des normes planchers seront également exigées et

renforcées pour le stationnement des vélos dans le domaine privé. Elles seront à inscrire sur l'ensemble du territoire métropolitain dont les DIVAT pour un usage du vélo facilité et une intermodalité entre vélo et transports collectifs renforcée. L'axe 3 détaillera précisément ces normes. Sur l'espace public, des solutions de stationnement des vélos seront également proposées à proximité



des stations de transports collectifs les plus importantes dans le but d'améliorer l'intermodalité. Cette proposition sera détaillée dans les axes 2 et 3.

La contractualisation entre acteurs de l'aménagement et des transports publics apparaît enfin être un dernier levier d'action au sein des DIVAT. A l'instar des expérimentations et processus de concertation initiés dans d'autres agglomérations (Toulouse, Grenoble,...) des contrats d'axes ou de DIVAT autour des futurs axes de transports collectifs structurants, seront développés dans un cadre spécifique, ou en articulation avec les contrats de territoire. Cette contractualisation visera à mettre en relation les synergies conjointes à trouver entre un projet de transport collectif lourd (métro, tramway, tram-train, BHNS), voire éventuellement un réseau très performant existant, des opportunités d'aménagement, et l'intensité urbaine à y associer. Cette contractualisation sera naturellement fonction des potentiels fonciers et des enjeux locaux. Elle sera menée dans une optique de valorisation maximale des investissements réalisés en matière de transports collectifs lourds et de production urbaine durable sur des secteurs stratégiques à fort enjeu. Ces démarches s'appuieront sur des DIVAT ciblés, des pôles d'échanges structurants, ou sur un ensemble de DIVAT relatifs à une ou plusieurs lignes de transport. Cette logique de contractualisation pourra également être étendue en dehors des DIVAT sur des secteurs cibles, comme un projet urbain ou une zone d'activités économiques. Les acteurs gérant les transports publics pourront alors s'engager sur un niveau de desserte et être accompagnés par les aménageurs et les gestionnaires des sites, qui s'engageront sur une conception et

une gestion du site visant à valoriser les transports publics et leur usage (intensité, stationnement, qualité des cheminements, services offerts sur les sites,...).

### **Profiter du potentiel de développement permis par les emprises ferroviaires en milieu urbain**

A la croisée des ambitions en matière de développement urbain et de valorisation des potentiels fonciers à proximité des infrastructures de transport, une démarche partenariale entre la SNCF, RFF et Lille Métropole est en cours. Elle vise à définir une politique d'intervention publique qui combine le développement ferroviaire et l'aménagement du territoire. Elle approfondit plus particulièrement les questions de prospective relatives aux politiques de mobilité et d'aménagement de Lille Métropole. Elle s'attache également à explorer et formaliser les potentiels d'évolution du patrimoine ferré selon trois composantes : sa protection, sa mutation et son interaction avec des projets urbains. Les mesures de protection du patrimoine ferroviaire existant porteront sur l'amélioration de la connaissance et de l'utilisation des embranchements ferroviaires publics et privés. Elles devront permettre de définir les embranchements ou réserves foncières à maintenir pour ne pas obérer l'avenir à proximité de certains sites stratégiques (traversée de Loos, secteur de l'ancienne gare Saint-Sauveur à Lille,...) dont le rôle pourra évoluer.

Les mesures d'accompagnement de la mutation du patrimoine foncier ferroviaire auront, quant à elles, un objectif double : à la fois faciliter les procédures administratives

de mutation et mettre en œuvre les principes inscrits au Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire. Il s'agira de mettre en valeur le patrimoine ferroviaire en permettant la réalisation d'aménagements urbains ou dédiés aux mobilités douces, comme les véloroutes voies vertes. A ce titre, des études spécifiques seront menées plus particulièrement sur 5 sites, à savoir : les gares de Tourcoing, Lomme-Délivrance, La Madeleine, Seclin et Ronchin Garolille.

L'interaction entre patrimoine ferré et projets urbains sera également illustrée territorialement par la mise en place d'une collaboration entre RFF, la SNCF et LMCU dans la gestion des opérations urbaines articulées avec le domaine ferroviaire. A titre d'exemple, le travail sur l'ancienne ligne Halluin-Somain en particulier autour du site de l'Union, la réduction de la trame ferroviaire au sein de la ZAC de la Porte de Valenciennes à Lille ; la réalisation des pôles d'échanges des gares de Don-Sainghin et de Seclin ; ou encore la valorisation des emprises ferroviaires sur le site de la gare de La Madeleine.

### 3 - SYSTÉMATISER LES APPROCHES MICRO-PDU

Les études micro-PDU ont pour objet la déclinaison locale et territoriale de la politique de déplacements développée dans le PDU.

#### Les micro-PDU : une innovation du PDU de 2000 à généraliser

Une des innovations du PDU de Lille Métropole de juin 2000 a consisté en la déclinaison locale des orientations du PDU au moyen des études micro-PDU. Elles proposent des actions à l'échelle locale tout en s'inscrivant dans la politique communautaire de mobilité globale. Elles sont donc l'occasion de réfléchir aux liens entre urbanisme, espaces publics et déplacements à une échelle plus fine, au sein d'un territoire infracommunautaire, et en concertation directe avec les acteurs locaux. A ce titre, 10 micro-PDU ont été réalisés ou sont en cours de réalisation : Comines, les Weppes, le corridor multimodal de la RD949, le quartier Vauban-Esquermes à Lille, Armentières, le quartier d'Euralille, les sites du CHRU et d'Eurasanté, Hellemmes, le secteur Barbieux à Croix et Roubaix, Roubaix.

Les préconisations d'une étude micro-PDU s'attachent à apporter une réponse globale et multimodale aux besoins de déplacements du territoire étudié. Elles veillent à définir une programmation d'actions adaptée, touchant à la fois au système de transports et aux projets urbains. Le principe de faire évoluer les pratiques de mobilité par l'intermédiaire de l'organisation de la ville et de son aménagement, reste donc d'actualité. Et inversement, l'évolution de la ville doit prendre en compte les réseaux de transports collectifs et routiers, et plus globalement les nouvelles formes de mobilité.

Les études micro-PDU sont donc amenées à tenir un rôle préalable conséquent dans le processus d'aménagement et de développement local. Elles constituent une vision globale des déplacements et la replacent dans une stratégie urbaine d'ensemble. Elles assurent également un ancrage territorial des problématiques

traitées tout en veillant à faire ressortir les enjeux d'agglomération. Les études micro-PDU seront donc systématisées dans la mise en œuvre des politiques communautaires, autant pour définir des critères de faisabilité de projets d'aménagements urbains que pour pallier les problèmes liés aux générateurs de déplacements existants.

#### Une vision étoffée et éclairée du concept de micro-PDU

Les retours d'expérience sur les études micro-PDU ont confirmé l'intérêt du concept tout en suggérant de l'ajuster aux différents contextes locaux qui caractérisent la métropole lilloise. Le principe de diversité des thématiques explorées et des solutions proposées au sein des études est maintenu de manière à mettre à disposition un panel complet d'éléments essentiels pour les décideurs. Amendée et réactualisée, une nouvelle charte micro-PDU sera proposée qui visera à fournir les clés pour concrétiser localement les orientations du PDU.

Les résultats des études de micro-PDU sont légitimés par un comité de pilotage politique constitué des principaux acteurs locaux et communautaires concernés par le territoire et les thématiques abordées. Un micro-PDU se doit de porter un regard global et multimodal sur le territoire étudié, afin de définir une programmation des actions à mener sur le secteur. Cette programmation peut déboucher selon les actions proposées sur des études complémentaires de faisabilité, voire sur des études opérationnelles pour une mise en œuvre concrète et physique des préconisations. Les modalités de « faire ensemble » sont à renforcer afin d'associer et de mobiliser les divers acteurs concernés, et d'aboutir à des partenariats efficaces. La maîtrise d'ouvrage devra être continue tout au long de l'étude et se poursuivre au-delà de sa finalisation pour une mise en œuvre concrète des préconisations issues de l'étude.



Les micro-PDU sont des outils de déclinaison de la politique communautaire de mobilité au service des territoires qui constituent Lille Métropole. Au titre de cette territorialisation, quatre types distincts de micro-PDU sont identifiés et portent sur des échelles d'intervention fines et « ciblées » :

- le micro-PDU de secteur, pour répondre à des problématiques étendues sur le territoire métropolitain ; à ce titre, l'axe 6 propose de couvrir le territoire métropolitain avec ce type de micro-PDU adapté aux différents territoires et cohérent en matière de déplacements et de composantes urbaines pour inscription dans les démarches de contrats de territoire ;
- le micro-PDU de quartier, éventuellement étendu à plusieurs quartiers, pour faire face à des problématiques circonscrites spatialement ;
- le micro-PDU d'un équipement, public et/ou privé, générateur de déplacements particuliers, afin de traiter des problématiques liées à ce générateur ;
- le volet micro-PDU en accompagnement d'un projet de développement économique et/ou urbain, de manière à intégrer la mobilité des usagers et marchandises concernés en amont des projets, à développer de manière systématique.

## 4 - PÉDAGOGIE, EXEMPLARITÉ ET COMMUNICATION EN MATIÈRE D'ARTICULATION URBANISME/DÉPLACEMENTS

### Des éco-quartiers exemplaires en matière de déplacements

Érigé comme axe transversal de l'action de Lille Métropole, la mise en œuvre du développement durable sa concrétisation spatiale et locale au travers des éco-quartiers. Le projet d'éco-quartier de l'Union en constitue l'illustration phare. Pour aider à la diffusion des pratiques urbanistiques durables, Lille Métropole s'est donc dotée d'une charte des éco-quartiers, véritable fil d'Ariane à destination des « aménageurs », dans le but d'inciter à aller plus loin en terme d'ambitions et de qualité des nouveaux projets urbains. A ce titre, la Charte préconise, entre autre, de faire des éco-quartiers des lieux d'excellence en matière de gestion de la mobilité.

Ainsi, la charte des éco-quartiers de Lille Métropole votée en 2010 constitue-t-elle un cadre de contractualisation entre acteurs de l'aménagement urbain pour créer de nouveaux quartiers qui préfigureront la ville durable de demain et des nouveaux modes de faire. Elle constitue un support de communication à part entière en matière de développement urbain durable, avec une approche intégrée de la mobilité. L'originalité de la charte des éco-quartiers réside dans une démarche d'accompagnement tout au long du projet urbain qui s'appuie sur l'engagement des co-signataires à respecter des objectifs de développement durable, dont certains sont définis comme « incontournables ».

Parmi ces objectifs, la prise en compte des mobilités inhérentes au projet est une thématique essentielle :

- d'une part, la Charte préconise de respecter des niveaux de « performance éco-quartier » pour que l'accessibilité du site soit la plus adaptée au regard des exigences du développement durable. Le choix du site doit être conditionné à la desserte du site par au moins un axe lourd de transport en commun et donc situé au moins en partie dans un DIVAT.
- d'autre part, la Charte fixe des niveaux de « performance éco-quartier » propres à la mobilité pour veiller à développer auprès des futurs usagers du site, des pratiques de déplacements multimodales qui privilégient tous les modes de déplacements alternatifs à l'automobile.
- enfin, au sein de la Charte éco-quartier, le lien entre les déplacements et l'organisation de l'espace est traité de manière indissociée.

Le Plan de Déplacements Urbains incite donc chaque acteur de la Ville à se référer à la Charte éco-quartiers de Lille Métropole et à ses prescriptions pour développer des projets urbains dans ce sens, qu'ils aient vocation à être d'ambitieux éco-quartiers ou qu'ils soient plus traditionnels.

### Développer et vulgariser la pédagogie en matière d'articulation urbanisme - déplacements

Les domaines de l'urbanisme et des déplacements impliquent de nombreux acteurs, dans le cadre de partenariats complexes, associant organismes publics et privés. Chacun a une tâche précise mais veille à atteindre un objectif commun : satisfaire les besoins de la population métropolitaine en respectant l'intérêt général, au service de tous. Dans cette chaîne de relations

humaines, l'enjeu primordial est que chacun intègre les enjeux de la complémentarité entre urbanisme et déplacements, et comprenne les bénéfices globaux à retirer. Aussi est-il proposé de créer et communiquer à l'aide de documents pédagogiques qui présentent de manière simple et illustrée les constats, enjeux et avantages d'une articulation réussie entre urbanisme et déplacements, le tout contribuant à construire la ville durable du 21ème siècle. En accompagnement, des actions pédagogiques seront à mener dans ce sens en développant la communication et la formation, en organisant des visites de sites ou d'actions exemplaires, ou encore en apportant une expertise technique aux acteurs. Les actions et réalisations exemplaires régionales seront plus particulièrement à valoriser et à mettre en avant soit à l'occasion d'événements ponctuels soit dans le cadre d'une collaboration récurrente entre les principaux acteurs de l'urbanisme et des déplacements qui sera à formaliser.



# Développer une politique d'espaces publics de qualité qui invite à se déplacer autrement

*Places, rues ou boulevards sont des lieux de vie et d'usage quotidien devant répondre aux besoins de la population en matière de confort, de sécurité, de sociabilité et d'aménité. Porteurs de l'identité de la métropole, ils doivent permettre à tous de s'y repérer, de comprendre le fonctionnement et l'organisation de la ville. L'espace du vide est un espace de respiration dans le tissu urbain, un lieu d'activité, un lieu de rencontre, mais aussi un espace de mise en valeur ou de mise en scène de la ville et de son patrimoine, tout en étant un espace support de déplacements, clair, lisible et accessible à tous.*

*La qualité des espaces publics métropolitains constitue ainsi un enjeu fort en matière de mobilité. L'évolution des modes de vie, le vieillissement de la population, la maîtrise de la croissance urbaine, le coût croissant des déplacements motorisés et l'engouement pour des modes de transport propres ou à moindre impact sur l'environnement, nécessitent de penser autrement les déplacements et donc les espaces qui les supportent. Il est aujourd'hui indispensable de repenser l'espace pour accueillir et organiser ces mobilités alternatives, les projets de transports collectifs à venir et la valorisation des systèmes existants, ... Par ailleurs, le développement attendu des pratiques piétonnes et cyclables, la promotion récente du concept de Code de la Rue et la mise en accessibilité de l'ensemble des espaces publics et des réseaux de transports aux personnes à mobilité réduite amènent à repenser le partage de la rue en offrant sécurité, confort et aménité de l'espace public pour tous.*

## RÉSUMÉ

### 1 - Développer et aménager les espaces publics de façon exemplaire

- 1.1 Développer une culture commune et partagée de la qualité urbaine
- 1.2 Faire évoluer les « modes de faire », en s'appuyant notamment sur les travaux réalisés dans le cadre de la Charte des espaces publics de Lille Métropole en matière de traitement et de gestion. La mise en œuvre des projets devra être transversale et soumise à évaluation pour capitaliser et améliorer les pratiques
- 1.3 Élaborer un Guide de conception de la rue pour aménager l'espace public en s'appuyant sur les principes proposés dans le PDU
- 1.4 Renforcer les démarches de concertation avec les habitants, les usagers, les commerçants en matière d'aménagement de l'espace public, pour une appropriation optimale des projets par leurs usagers
- 1.5 Proposer un cadre d'actions transversal et innovant pour des espaces publics de qualité, par la production d'un schéma directeur permettant l'identification et l'articulation des projets d'espaces publics majeurs, en particulier ceux qui sont en relation avec la mise en œuvre du PDU et les opérations de mobilité

### 2 - L'espace public, catalyseur de la Ville intense

- 2.1 Pour un espace public au service de la ville intense, les problématiques de mobilité douce seront placées en tête des préoccupations en matière de production d'espace public. L'accent sera mis sur la qualité, la continuité, le confort et la sécurité des cheminements piétons. Des réflexions seront engagées pour caractériser les effets du contexte urbain sur la pratique piétonne
- 2.2 Proposer un traitement exemplaire de l'espace public en lien avec les transports collectifs, en particulier pour les opérations nouvelles de réseau de surface en site propre, pour en faire des opérations urbaines à part entière
- 2.3 Conformément à la loi de février 2005, des mesures spécifiques en matière de mobilité réduite sont précisées dans l'annexe accessibilité jointe au PDU et dans l'axe 3 du PDU concernant le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics qui sera piloté par la CIAPH. En accompagnement de ce plan, l'institution d'ateliers sur l'ergonomie de l'espace public seront conduits pour bâtir une culture commune et partagée sur ce sujet afin de faire évoluer les pratiques d'aménagement

## 1 - DÉVELOPPER, AMÉNAGER ET GÉRER LES ESPACES PUBLICS DE FAÇON EXEMPLAIRE

Le programme métropolitain « Vivre ensemble notre Euro-métropole » définit la qualité comme « une exigence, un souci permanent dans tout ce que nous réalisons : les espaces publics, les espaces verts, l'habitat, l'aménagement des parcs d'activités, les équipements publics... ». Il met en avant sa « double nécessité : améliorer la qualité de vie, qui est un élément essentiel du bien-être des habitants, mais aussi envoyer vers l'extérieur une image d'excellence, par la recherche d'une esthétique porteuse de l'identité de notre Métropole ». Le développement des transports collectifs de surface et la mise en valeur des réseaux de mobilité douce (piétons, cyclistes) sont autant d'opportunités d'exprimer ces exigences de qualité et d'image.

### Développer une culture commune de la qualité urbaine

Le développement d'une culture commune et partagée par l'ensemble des acteurs du territoire renforce l'identité et l'attractivité de notre Métropole, y compris au sein de nos réseaux de mobilité, à travers des échanges entre les acteurs de la Métropole sous la forme de rencontres ou de débats mais aussi avec d'autres agglomérations qui ont su développer des projets exemplaires, notamment en lien avec une politique forte de transport. Il est essentiel de diffuser les savoir-faire communautaires tant en interne de notre structure qu'auprès de nos partenaires (communes, Conseil Général,...) afin de donner à voir la qualité de la métropole et de ses espaces publics et d'en partager les enseignements.

### Vers une évolution des modes de faire

L'identité métropolitaine doit être affirmée par l'homogénéité de la qualité de traitement et de gestion des espaces publics telle que définie dans la Charte des espaces publics de Lille Métropole et les guides thématiques associés. En parallèle, l'accent sera mis sur l'évaluation des espaces publics produits, afin de capitaliser les expériences acquises, notamment du point de vue de la

sécurité routière et de la qualité de service des transports collectifs en site propre nouvellement institués. Enfin, une réflexion transversale sur la mise en œuvre des projets sera menée pour assurer la continuité de la qualité du projet dans sa réalisation et jusque dans sa gestion.

D'autre part, un Guide de conception de la rue sera élaboré pour clarifier les règles, précautions d'usage et réglementations auxquelles doivent répondre les aménagements d'espace public et plus spécifiquement ceux liés à la mobilité. Il reprendra précisément les principes déclinés dans le PDU et leur traduction en matière d'espace public. L'objectif principal de ce guide sera, à travers un document didactique, d'harmoniser les pratiques et les outils de conception de la rue et de faciliter le dialogue entre services techniques, maîtrises d'œuvre et maîtrises d'ouvrages externes. Il offrira les « ingrédients » aux concepteurs, aux aménageurs, ainsi qu'aux décideurs pour permettre un dialogue constructif autour des projets d'aménagements, et permettra de tenir l'ensemble des acteurs du projet d'espaces publics à un même niveau d'information.

Au-delà des usages de déplacement, les espaces publics sont également le lieu d'expression de pratiques culturelles, (marchés, braderies, manifestations, foires,...) et d'interventions artistiques éphémères ou pérennes (Lille 2004, Lille 3000,...). Cette appropriation doit être favorisée par des espaces publics dont la conception permet d'accueillir des pratiques diversifiées et par une politique d'innovation anticipant les pratiques sociales et de mobilité de demain.

Par ailleurs, la multiplicité des acteurs sur l'espace public, qu'il s'agisse d'acteurs de projets, de gestionnaires, d'habitants et d'usagers, oblige à l'élaboration de projets partagés et négociés. Pour cela, le dialogue entre les maîtres d'ouvrages (LMCU, Département du Nord, communes...), avec les gestionnaires et concessionnaires de réseau, les démarches de concertation avec les habitants, les usagers, les commerces et entreprises seront renforcées dans le cadre de projet ou de requalification d'espaces

publics. A cet effet, des démarches de concertation ont été initiées dans le cadre du mandat précédent qui permettent de répondre tant à la concertation légale obligatoire qu'à un accompagnement des communes en demande de supports de concertation, ou d'organisation de démarches participatives. Il s'agira donc de systématiser ces nouveaux outils de gouvernance dans le processus de projet pour renforcer le dialogue avec les communes et les autres institutions, pour mieux communiquer et informer efficacement les habitants, notamment pendant les travaux, impliquer les futurs gestionnaires et utilisateurs dans le processus de projet. Ces démarches permettront l'appropriation, la gestion et la prise en charge de proximité en travaillant avec les habitants, avant et après la réalisation des aménagements.

### Un cadre d'actions transversal et innovant pour des espaces publics de qualité

La poursuite d'une politique de qualité de la métropole et de ses espaces publics nécessite une définition plus globale et plus précise de son cadre d'actions. Pour appuyer cette démarche, il est proposé d'établir un schéma directeur permettant l'identification et l'articulation des projets d'espaces publics majeurs avec les projets actuels et potentiels liés aux grandes problématiques urbaines de la Métropole. Il s'agira en particulier des projets en relation avec la mise en œuvre du PDU et la réalisation de transports collectifs en site propre de surface, des préconisations issues d'études de micro-PDU, ou encore concernant la requalification d'espaces publics emblématiques supports de mobilité comme le Grand Boulevard entre Lille, Roubaix et Tourcoing.

## 2 - L'ESPACE PUBLIC, CATALYSEUR DE LA VILLE INTENSE



La ville intense maîtrise son étalement urbain et valorise ses équipements, ses services et ses réseaux de transports au bénéfice de tous, en limitant les coûts et les impacts financiers, énergétiques et écologiques. C'est aussi une ville qui, par la mixité et la diversité de ses fonctions et de ses aménités, crée un cadre de vie, de travail et de loisirs plaisant, riche et favorable à l'épanouissement humain. Le support de cette intensité passe essentiellement par l'espace public qui relie toutes les composantes de cette ville intense et doit répondre à de multiples sollicitations et en particulier être le support de toutes les mobilités qui l'arpentent. L'espace public est ainsi amené à être pratiqué par tous : enfants, étudiants, actifs, inactifs, personnes âgées, personnes handicapées. Pour un développement urbain solidaire, l'aménagement de l'espace public doit donc favoriser l'accessibilité, la lisibilité, le confort et la sécurité des cheminements de tous.

### Un espace public au service des mobilités douces et alternatives

Pour un développement urbain respectueux des principes de la ville intense, l'aménagement de l'espace public doit permettre un accès rapide, facile, agréable et sûr à l'ensemble des

aménités et services urbains en limitant les déplacements motorisés et en favorisant en particulier l'usage des modes doux et les transports collectifs. Pour ce faire, les espaces publics accompagnant chaque projet urbain placeront le piéton et les personnes à mobilité réduite au cœur des préoccupations en s'assurant de les faire évoluer dans un espace sécurisé. Leur aménagement facilitera les déplacements de proximité ainsi que l'accès aux réseaux de transports collectifs lourds.

Il est nécessaire d'offrir aux usagers des modes doux, une lecture du paysage urbain, de la ville et des quartiers traversés par des aménagements de qualité, confortables et sûrs. Il s'agira notamment de préserver les emprises et percolations nécessaires, voire de créer des infrastructures dédiées (franchissements,...) adaptées sur les sites existants, de veiller aux continuités de cheminements et à leur confort et enfin de réduire les distances à parcourir entre pôles de proximité. Il sera question d'atténuer les coupures urbaines induites par les réseaux de transport, les grands îlots imperméables,... En continuité des réflexions initiées dans la Charte des espaces publics de Lille Métropole, une attention toute particulière sera apportée au choix des matériaux de sols destinés à la circulation des piétons qui soient confortables et non glissants.

Les aménagements de l'espace public créeront sur l'ensemble du territoire des réseaux de cheminements et maillages denses, en particulier en rabattement vers les stations de transports collectifs et plus généralement vers toutes les aménités urbaines (accessibilité des services et commerces de proximité, aménagement de lieux de respiration et de promenade...).

Un traitement exemplaire de l'espace public en lien avec les transports collectifs sera également proposé, notamment concernant les opérations nouvelles de réseau de surface en site propre. En effet, les opérations de ce type devront être l'occasion de redessiner trames et espaces urbains alentours pour que le réseau ainsi créé soit vécu comme une opération urbaine à part entière et mis

complètement au service de la politique de ville intense. Ce traitement devra également concerner l'accès aux réseaux existants.

La marche à pied permet de développer une lecture spécifique de la ville à travers la diversité des espaces traversés. Elle met l'utilisateur directement en rapport avec le contexte urbain traversé. Le marcheur ressent donc fortement son environnement, ce qui a des impacts sur la perception de son temps de parcours et donc sur l'attractivité de la marche à pied. La qualité du cheminement nécessite donc de travailler sur l'environnement et sur les « ambiances urbaines » du cheminement pour favoriser un ressenti positif par les usagers, qu'ils soient valides ou à mobilité réduite. Des réflexions sont donc à engager pour caractériser les effets du contexte urbain sur la pratique piétonne et pour identifier les modes de faire à développer afin de favoriser cette pratique et de rendre la ville agréable à voir et à parcourir. Ceci passera notamment par la mise en œuvre des matériaux de confort utilisés, en particulier les revêtements, les dispositifs d'éclairage, le traitement des paysages,...

### Produire un espace public accessible à tous, en particulier aux personnes à mobilité réduite

L'accessibilité de l'espace public aux piétons représente un enjeu majeur pour un développement urbain solidaire. La loi du 11 février 2005 apporte différentes évolutions quant à la prise en compte du handicap et plus globalement de la mobilité réduite dans les déplacements. L'axe 3 relatif au partage de la rue propose des actions spécifiques relatives au développement de la marche à pied, et s'inscrit dans cette démarche d'accessibilité à tous de la chaîne du déplacement. L'annexe accessibilité détaille plus précisément les mesures pointées ci-après ainsi que les préconisations plus techniques relatives à la mobilité. Elle propose notamment un plan de mise en accessibilité stratégique de la voirie et des espaces publics.

En accompagnement de ce plan, une expertise particulière sera développée pour produire un espace public accessible et compris par tous. Des ateliers sur l'ergonomie de l'espace public seront donc conduits afin de confronter les points de vue des techniciens intervenant sur les projets d'espace public métropolitain avec les experts de la santé, du monde du handicap et les associations concernées. Il s'agira de bâtir une culture commune et partagée sur ce sujet afin de faire évoluer les pratiques d'aménagement. Ces ateliers pourront conduire des opérations exemplaires en matière d'aménagement de l'espace public au bénéfice de tous. Ils seront également chargés de réfléchir aux compléments à donner aux documents existants en matière de production d'espace public, voire de produire des documents dédiés à la problématique de la mobilité réduite. Enfin, ces ateliers constitueront un lieu de formations pour les aménageurs sur la question des aménagements pour la mobilité réduite.



# Axe 2

## Réseaux de transports collectifs



Depuis 1848 et l'arrivée de la première gare voyageurs dans l'enceinte de la ville de Lille et les premiers tramway à chevaux de la seconde moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, le réseau de transports collectifs de l'agglomération lilloise n'a cessé de s'étoffer au fil des années. Le réseau urbain est aujourd'hui composé de 2 lignes de métro automatique dont la première a été inaugurée au début des années 1980, d'un tramway « historique » fonctionnant depuis plus d'un siècle sur le Grand Boulevard et rénové en 1994, d'un réseau de bus irriguant l'ensemble du territoire et de lignes de bus à haut niveau de service qui se mettent progressivement en place depuis 2008. Ce réseau urbain a supporté près de 150 millions de voyages en 2008, soit une augmentation de presque 50% en 10 ans à peine. Il est complété par le réseau ferré régional desservant 42 gares et points d'arrêts. L'accès au réseau à grande vitesse « TGV » est assuré par l'intermédiaire de 4 gares à portée nationale. Environ 20 millions de voyages annuels sont assurés par le réseau ferré. Enfin la desserte aérienne est assurée par l'aéroport de Lesquin, qui est fréquenté par près d'un million de voyageurs par an.

Comme affiché dans la délibération cadre sur la mobilité d'avril 2009, les actions proposées dans le cadre de la révision du PDU viseront à développer fortement le réseau de transports urbains, à le mettre en relation avec les territoires extérieurs, à faciliter l'intermodalité, mais aussi à proposer de nouveaux services plus complets à l'utilisateur. Ces préconisations devront également intégrer la planification des coûts d'investissements et la maîtrise des coûts de fonctionnement du système de transports collectifs qui sont essentielles à sa bonne marche. Les principales préconisations concernant le réseau de transports collectifs sont reportées dans un schéma directeur des transports collectifs annexé au PDU.

## **Favoriser les transports collectifs pour les échanges avec le territoire métropolitain**

*Les échanges du territoire métropolitain avec les territoires qui l'entourent sont croissants et l'ambition de rayonnement de la Métropole visent la poursuite de ce développement. Il convient donc de proposer dès à présent un système de transports collectifs robuste et puissant qui offre de véritables alternatives à la voiture, en s'appuyant sur le réseau ferré métropolitain et sa densité. C'est en valorisant les infrastructures ferroviaires et leur utilisation que les objectifs ambitieux en matière de déplacements d'échange réalisés en transports collectifs seront atteints.*

### **RÉSUMÉ**

#### **1 - Développer les liaisons ferrées avec les territoires extérieurs limitrophes et éloignés**

- 1.1 Valoriser le nœud de transports constitué par les deux gares lilloises au cœur de la Métropole qui permet d'accéder facilement au réseau ferré classique et à grande vitesse pour des liaisons rapides vers les principales agglomérations françaises et européennes
- 1.2 Améliorer la desserte multimodale actuelle des gares Flandres et Europe, en particulier concernant les modes doux et la dépose minute en voiture. Tendre à long terme vers un seul et même grand pôle de transports Flandres-Europe, constitué de deux gares, deux stations de métro et de tramway, d'une desserte bus forte, ..., en travaillant notamment sur les liens urbains et les liaisons piétonnes
- 1.3 Renforcer et rendre plus performantes encore les liaisons quotidiennes TER intercités entre Lille Métropole et les territoires qui l'entourent, en s'appuyant sur le cadencement proposé par la Région et en étudiant les liens ferroviaires performants à développer entre le Bassin Minier et Lille Métropole dans une logique de développement urbain « raisonné » qui limite l'étalement urbain et valorise les tissus existants. En complément, les dessertes TER intercités sur les gares et points d'arrêts stratégiques du territoire seront à négocier avec la Région et la SNCF dans le cadre d'une hiérarchisation des points d'arrêts du territoire, en particulier au niveau des pôles d'échanges multimodaux principaux et des sites stratégiques à valoriser :
  - pour la desserte des territoires et des projets métropolitains,
  - pour diffuser les trafics d'échange ferrés au sein du territoire par des liaisons terminales en transports collectifs urbains en soulageant le passage obligé par le centre de Lille.
- 1.4 Étudier la création d'un nouvel arrêt TER intégré dans le pôle d'échanges de la Porte des Postes, en lien avec un projet urbain fort
- 1.5 Développer les liaisons ferrées transfrontalières semi-directes avec la Belgique (Courtrai et Tournai)

#### **2 - S'ouvrir les portes de la planète**

- 2.1 S'appuyer sur le réseau ferré à grande vitesse français et européen pour accéder aux principaux aéroports européens (Paris, Londres, Bruxelles et Amsterdam)
- 2.2 Valoriser la navette bus existante entre le secteur Euralille et l'aéroport de Lesquin
- 2.3 A long terme, réfléchir à la desserte de l'aéroport dans le cadre de la création d'un arrêt de tram-train ou de TER potentiel sur la ligne Lille-Valenciennes, « au bout des pistes », à compléter par un système de navettes pour le relier à l'aérogare

## 1 - DÉVELOPPER LES LIAISONS FERRÉES AVEC LES TERRITOIRES EXTÉRIEURS LIMITOPHES ET ÉLOIGNÉS

### Des gares TGV au cœur de la Métropole

La situation stratégique de Lille Métropole au cœur de l'Europe du Nord et du quadrilatère Londres – Paris – Amsterdam – Bruxelles est une opportunité à exploiter pleinement pour profiter du réseau ferré européen à grande vitesse, de sa formidable compétitivité et de sa faible empreinte écologique vis-à-vis des distances intermédiaires comprises entre 200 et 800 kilomètres. Il s'agira de valoriser le nœud de transports constitué par les deux gares lilloises : un pôle d'échelle régionale en cœur d'agglomération, qui propose des liaisons rapides vers Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam et les principales agglomérations françaises, tout en s'inscrivant dans une logique d'intensité urbaine symbolisée par Euralille. Il constitue un formidable point d'accès au réseau à grande vitesse au service des métropolitains et des habitants des territoires voisins (Bassin Minier, Flandre, Wallonie). Une étude partenariale pilotée par l'agence de développement et d'urbanisme est actuellement en cours pour *Améliorer la desserte Grande Vitesse de Lille*, dont les conclusions seront à acter dans les décisions à venir.

L'accent devra être mis sur l'amélioration du fonctionnement et de l'accès aux gares de Lille pour tous les modes de déplacements, en particulier pour les vélos avec la création d'espaces de stationnement d'envergure, et l'accueil minute des usagers de l'automobile, la desserte en transports collectifs urbains étant quant à elle déjà excellente. Les relations piétonnes entre les gares Lille-Flandres et Lille-Europe seront améliorées pour préfigurer à long terme un seul et même grand pôle de transports Flandres-Europe constitué de deux gares, 2 stations de métro et de tramway, d'une desserte bus, ... En parallèle, ce principal nœud multimodal du réseau de transport métropolitain continuera son développement en matière d'offres et de services offerts, développement qui a déjà commencé avec la rénovation de la station de métro située sous la gare Lille Flandres en 2007. La poursuite de ces améliorations sera rendu possible par les différentes opérations programmées en vue d'optimiser son fonctionnement ferré et en

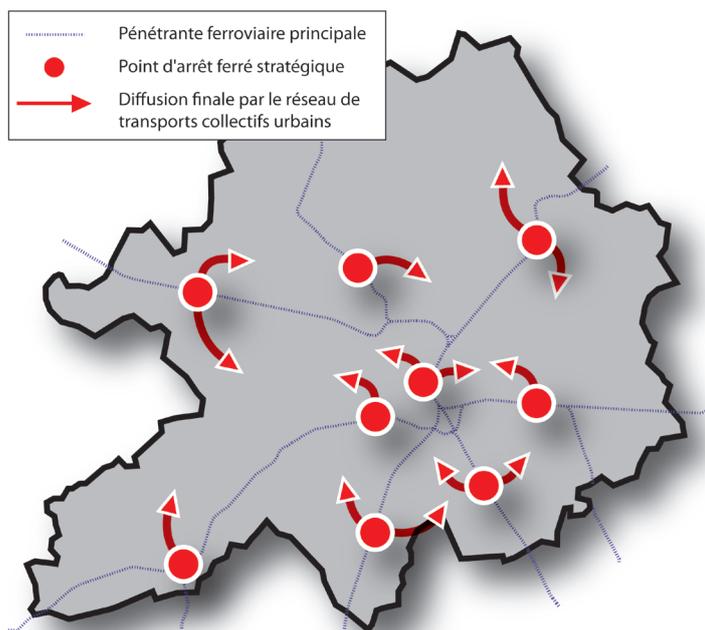
particulier : à court terme les travaux dans l'avant-gare de Lille-Flandres pour accroître sa capacité d'accueil de 30%, à long terme le remisage à terme des TGV à Lomme-Délivrance pour davantage de fluidité et de services à Lille-Europe, et le développement d'un point d'arrêt TER au sein du pôle d'échanges multimodal de la Porte des Postes, susceptible de soulager également l'exploitation ferroviaire de Lille-Flandres.

### Renforcer les liaisons quotidiennes TER avec les territoires limitrophes

L'étoile ferroviaire très dense de la Métropole constitue une opportunité pour construire la mobilité en transports collectifs de l'Aire Métropolitaine. Pour atteindre les objectifs de mobilité en matière de déplacements d'échange supportés par le réseau collectif ferré métropolitain, à savoir doubler son usage d'ici 2020, les ambitions régionales devront être articulées avec les ambitions communautaires. Lille Métropole accompagnera le cadencement envisagé par la Région sur le réseau TER avec les

acteurs concernés pour à la fois définir une hiérarchisation des gares et points d'arrêts de son territoire et pour optimiser l'articulation des grilles horaires urbaines et régionales. Conformément au Schéma Régional des Transports, les liaisons intercités cadencées avec les principaux pôles régionaux seront développées dans une logique de durée de déplacements optimisée et concurrentielle avec la voiture individuelle. Dans cette optique, il est proposé de lancer une réflexion globale sur l'amélioration des liaisons ferroviaires entre le Bassin Minier et la Métropole lilloise afin de définir un projet partagé entre tous les acteurs concernés (Etat, Région, Bassin Minier, Lille Métropole). Elle s'inscrira dans une logique de développement urbain « raisonné » qui limite l'étalement urbain et valorise les tissus existants traversés. Il conviendra d'étudier l'ensemble des solutions possibles ainsi que leur potentiel et leur coût. La priorité sera la valorisation maximale du réseau ferré existant circulant au cœur des villes avec optimisation de l'utilisation des sillons ferroviaires. En complément, la création de nouvelles infrastructures pourra être envisagée si nécessaire.

#### CONCEPT DE DIFFUSION TERMINALE DES FLUX D'ÉCHANGE FERRÉS



Cette logique implique de définir une hiérarchisation des gares et points d'arrêts du territoire particulièrement valorisables dans lesquels les trains rapides intercity continueront de s'arrêter. Il s'agira notamment des pôles d'échanges multimodaux principaux du territoire, des grandes gares et des sites stratégiques de développement métropolitain. Ces points devront être discutés et négociés avec la Région, RFF et la SNCF. A ce titre, sur chaque pénétrante ferroviaire du territoire, des points d'arrêt du réseau seront confirmés ou programmés pour permettre une diffusion des trafics d'échange ferrés au sein des territoires en lien avec les réseaux urbains sans repasser forcément par le centre de Lille, notamment dans l'optique d'améliorer les temps de déplacement et de décharger les gares lilloises. A titre d'illustration, il est possible de citer les pôles d'échanges multimodaux d'Armentières, Don-Sainghin, Roubaix, Seclin ou Pont de Bois, dont les fonctionnements se rapprochent déjà de ce concept. Des études spécifiques sont également lancées dans le cadre d'un projet urbain d'envergure autour d'une remise en service de l'arrêt Lille-Sud, qui sera à articuler avec le pôle d'échanges de la Porte des Postes dans la même optique.

Il ne s'agit cependant pas de tendre tous azimuts vers des liaisons TERGV comme celles qui relient la Métropole au Littoral,

mais plutôt d'organiser des dessertes performantes et rapides vers Arras, Lens, Valenciennes à partir du TER plus classique. En effet, entre le TERGV à 300 km/h et le TER classique, des solutions intermédiaires et performantes sont à imaginer pour tendre vers une amélioration substantielle de la vitesse de circulation des trains sur le réseau existant sur les modèles développés par certaines régions urbaines européennes comme la Suisse avec le projet Rail 2000 ou encore en France la région Alsace (TER 200). En parallèle, la desserte TER de l'ensemble des 42 gares et points d'arrêts actifs du territoire est à maintenir dans une autre logique avec des systèmes omnibus, assurés par du tram-train ou du tramway ferroviaire sur certains itinéraires.

Un travail spécifique de même nature est à mener pour développer les relations ferrées transfrontalières avec les territoires belges. Dans le cadre de l'Eurométropole, les liaisons rapides et cadencées entre la Métropole, Courtrai et Tournai sont à améliorer à la fois pour satisfaire la demande quotidienne des usagers de l'Eurométropole, effacer les effets frontières encore trop présents et susciter le transfert modal vers le fer. Ce travail a déjà commencé avec des négociations entre la SNCF et la SNCB fin 2009 sur la tarification frontalière. Il s'agira également d'améliorer l'accès de nos voisins wallons et flamands au réseau à grande vitesse par le biais des gares lilloises.



## 2 - S'OUVRIR LES PORTES DE LA PLANÈTE

Pour offrir une palette de mobilité complète aux métropolitains, le transport aérien ne doit pas être oublié. Même s'il est préférable de privilégier l'utilisation du réseau ferré à grande vitesse pour les distances moyennes à longues du fait de son efficacité énergétique et de ses faibles émissions de gaz à effet de serre, l'avion reste la seule alternative sur certains trajets très longs. S'appuyer sur le réseau ferré à grande vitesse permet notamment de s'ouvrir les portes de la planète à partir des grands aéroports du Vieux Continent, en particulier Paris (Roissy - Charles de Gaulle) directement accessible

en TGV et Bruxelles, voire Amsterdam et Londres.

L'accès en automobile à l'aéroport de Lesquin est actuellement assuré par le réseau routier structurant et un parking dédié. La liaison bus existante et cadencée entre le secteur Euraille et l'aéroport est à valoriser à court terme. Sa station située au pied du centre commercial devra être améliorée et rendue plus lisible. A très long terme, un arrêt de TER ou de tram-train à proximité du boulevard du Petit Quinquin, « au bout des pistes » de l'aéroport, pourrait être créé sur la ligne

entre Lille et Valenciennes, qui profiterait également à l'agglomération valenciennoise. Un système de navettes sera alors à imaginer pour la liaison finale entre la station de tram-train et l'aérogare. Ce nouveau point d'arrêt pourrait à la fois desservir l'aéroport, mais aussi les zones de développement économiques environnantes.

# Consolider et développer le réseau « armature » de transports collectifs urbains lourds

Le réseau de transports collectifs urbains de la Métropole est aujourd'hui symbolisé par son métro automatique et le « Mongy » historique qui circule le long du Grand Boulevard. Ces 2 modes de transports urbains transportent aujourd'hui près de 70% de la clientèle circulant sur le réseau urbain à eux seuls. La mise en œuvre des lignes de bus à haut niveau de service inscrites au PDU de 2000 a débuté en 2008 avec la LIANE 1 entre Comines et Ronchin. Il est primordial de se poser la question du rôle de l'ensemble de ce réseau armature qui constitue l'épine dorsale du réseau de transports publics métropolitain et de le rendre encore plus performant : renforcer l'offre métro, valoriser l'usage du Mongy, développer de nouvelles lignes de tramway compatibles avec un prolongement en circulation ferroviaire de type tram-train, profiter de la densité du réseau ferré métropolitain et mettre en œuvre le réseau de bus à haut niveau de service inscrit dans le PDU de juin 2000. Pour gagner en cohérence et en efficacité à long terme, il est essentiel de réfléchir à la forme du réseau de transports collectifs urbains à horizon 2050 dès aujourd'hui.

## RÉSUMÉ

### 1 - Renforcer la colonne vertébrale du transport collectif urbain métropolitain : le réseau de métro et le « Mongy »

- 1.1 Renforcer l'offre métro en doublant la longueur des rames sur la ligne 1 et proposant dans le même horizon des fréquences plus élevées sur la ligne 2 grâce au redéploiement du matériel roulant actuel de la ligne 1
- 1.2 Prolonger la ligne 1 du métro vers le Sud et le secteur Eurasanté
- 1.3 Valoriser l'image et l'usage du « Mongy » en particulier sur les branches tourquennoise et roubaisienne du Grand Boulevard en travaillant sur les cheminements d'accès aux stations et l'urbanisation associée et en s'appuyant sur la rénovation du matériel prévue dans la délégation de service public 2011-2017 ; étudier les potentiels d'amélioration des services sur le tronç commun et l'opportunité de prolonger à long terme le « Mongy » dans Lille ou sur le versant Nord-Est, pour au besoin en préserver la faisabilité

### 2 - Développer le rôle urbain du train sur le territoire communautaire et l'articuler avec un réseau de transports de surface en site propre de type tram-train ou tramway

- 2.1 Promouvoir l'usage du train pour les déplacements métropolitains de pôle à pôle en profitant notamment de ses performances en terme de vitesse
- 2.2 Maintenir des dessertes omnibus ferrées sur les gares et points d'arrêts actifs du territoire métropolitain, en complément des services « intercités » cadencés par des services de type tram-train
- 2.3 Développer un système de tram-train dans l'optique d'un réseau complet à long terme en profitant de tous les potentiels ferroviaires offerts par l'étoile ferroviaire métropolitaine
- 2.4 A moyen terme, mettre en œuvre les deux premières lignes de tram-train sur 2 corridors identifiés : de Don-Sainghin, voire La Bassée à Baisieux, et de Seclin à Comines, en anticipant de futures extensions vers la Belgique (Comines et Tournai)

### 3 - Un réseau BHNS structurant qui fait la transition entre modes lourds (train, métro, tramway) et les modes collectifs de proximité (réseaux urbains et suburbains)

- 3.1 Ré-affirmer le concept de réseau BHNS proposé dans le PDU de 2000, en précisant ses caractéristiques et en l'assortissant d'une labellisation
- 3.2 Mettre en œuvre le réseau BHNS proposé en 2000 en l'adaptant aux nouvelles contraintes et aux nouveaux objectifs avec : 4 nouvelles lignes dès le court terme, 3 autres à moyen terme, dont en particulier une nouvelle ligne desservant le futur écoquartier de l'Union

#### 4 - Une vision partagée du réseau de transports collectifs « armature » de Lille Métropole à horizon 2030-2050

- 4.1 Définir une vision d'ensemble de l'avenir du réseau « armature » des transports collectifs de Lille Métropole à un horizon « post-PDU » 2030-2050, en intégrant les problématiques de déplacements, mais également les développements urbains à venir, pour construire une vision à long terme et alimenter les travaux du futur SCoT
- 4.2 Engager des réflexions quant au coût global des transports collectifs à long terme, en intégrant à la fois les besoins de financement en investissements mais aussi en fonctionnement et en élargissant les réflexions à l'ensemble du système de déplacements, y compris en matière de voirie et d'espace public

### 1 - RENFORCER LA COLONNE VERTÉBRALE DU TRANSPORT COLLECTIF URBAIN MÉTROPOLITAIN : LE RÉSEAU DE MÉTRO ET LE « MONGY »

#### Renforcer l'offre métro

Le métro est le mode de transports collectifs métropolitain le plus fréquenté avec plus de 90 millions de voyages par an. Il affiche une croissance très forte de plus de 5% par an entre 2006 et 2009. Ce rendement exceptionnel est le fruit de son implantation au sein des cœurs urbains les plus denses de la Métropole, de son rôle de liaison des principaux pôles d'attraction et des performances permises par le système de métro automatique avec des fréquences pouvant descendre à la minute sur la ligne 1. Il est également à souligner que ce mode est particulièrement adapté et accessible pour les usagers à mobilité réduite. Ce succès entraîne aujourd'hui des phénomènes de saturation sur les points stratégiques du réseau de métro aux heures de pointe. Il s'agit donc de soutenir cette dynamique positive en agissant sur l'ensemble du système :

- doubler la longueur des rames de la ligne 1 (passage à 52 mètres) pour augmenter son potentiel, sachant que sa construction initiale prévoyait cette possibilité à long terme. Des travaux d'accompagnement sont néanmoins nécessaires et les évolutions technologiques poussent à revoir le système de pilotage automatique pour éviter son obsolescence. A cette occasion, l'ensemble de la signalisation du métro sera également revue. Ces travaux se dérouleront sur 8 ans et les rames de métro neuves seront mises progressivement en circulation sur la ligne entre 2015 et 2018 ;
- cette opération permettra en corollaire d'améliorer nettement le service de la ligne 2 en ré-affectant l'ancien matériel

roulant de la ligne 1 sur celle-ci dès 2015. Des fréquences encore plus performantes seront alors mises en œuvre sur la ligne 2.

- enfin, il est proposé de prolonger la ligne 1 vers le Sud pour irriguer le pôle d'excellence métropolitain d'Eurasanté en son cœur et profiter de cette extension pour offrir un parc-relais accessible et capacitaire aux usagers du Sud de la Métropole.

#### Valoriser l'usage du « Mongy »

Le tramway de la Métropole est symbolisé par le « Mongy » historique qui circule le long du Grand Boulevard et relie Tourcoing et Roubaix à Lille depuis le début du 20ème siècle. Il a été entièrement rénové en 1994, et constitue une alternative de choix avec un niveau de service élevé pour les usagers voyageant sur cet axe. Sa fréquentation est en forte augmentation sur les dernières années (+7% par an entre 2006 et 2009), notamment sur le tronç commun du Grand Boulevard où sa montée en charge est la plus perceptible. Le matériel roulant actuel évoluera vers plus de confort et plus de capacité dans le cadre de la délégation de

service public 2011-2017. Son rôle et son attractivité sont à valoriser notamment sur les branches vers Roubaix et Tourcoing où des réserves de capacités très importantes existent. Un travail est à engager sur l'espace public en lien avec les stations et l'urbanisation associée sur le Grand Boulevard. La prolongation du « Mongy » dans Lille après la desserte des gares et sur le versant Nord-Est est à étudier techniquement et financièrement, pour la préserver à long terme au besoin. Des études techniques seront également lancées sur le tronç commun du Grand Boulevard, entre la gare Lille-Flandres et le Croisé Laroche afin d'offrir des fréquences et des performances plus élevées aux usagers sur ce secteur.

Si la Métropole est une des rares agglomérations à avoir su conserver son tramway historique sur cet axe, en revanche, elle ne s'est pas encore engagée dans la réalisation de nouvelles lignes contrairement à d'autres agglomérations françaises ou régionales. Des projets de tramway sont définis ci-après en articulation avec le réseau ferré métropolitain à travers le déploiement d'un système innovant de « tram-train » sur le territoire.



## 2 - DÉVELOPPER LE RÔLE URBAIN DU TRAIN SUR LE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE ET L'ARTICULER AVEC UN RÉSEAU DE TRANSPORTS DE SURFACE EN SITE PROPRE DE TYPE TRAM-TRAIN OU TRAMWAY

### Promouvoir un usage métropolitain du train

La structuration de l'agglomération, son évolution et son image sont fortement liées à l'étoile ferroviaire convergeant vers la ville de Lille et la ceinturant. L'avenir du transport collectif doit profiter des potentiels offerts par ce réseau ferré non seulement en relation avec les territoires limitrophes, mais aussi pour les liaisons internes. Le rôle métropolitain du train doit donc être valorisé pour qu'il se développe dans les relations de pôle à pôle au sein de l'agglomération. En effet, sur les relations à distances moyennes au sein du territoire comme Lille-Roubaix, Lille-Armentières ou Lille-Tourcoing, il s'agit sans équivoque du moyen de transport le plus performant et le plus rapide, y compris par rapport à la voiture particulière. Le cadencement proposé sur les lignes TER régionales et ses impacts sont à intégrer à cette préoccupation pour préserver et accroître ce potentiel.

En particulier, pour développer l'usage du train, il faudra non seulement travailler avec RFF et la région à soutenir les dessertes TER « rapides » et cadencées vers l'extérieur du territoire qui desservent les principales gares et pôles d'échanges du territoire, mais aussi définir une politique de dessertes de l'ensemble des arrêts et se placer dans une optique d'intégration tarifaire.

### Développer un réseau de tram-train et de tramway métropolitains

Pour développer l'usage interne du train, en complément ou en substitution à des dessertes TER, des solutions de type tram-train ou tramway ferroviaire sont proposées pour assurer des solutions ferrées de type omnibus sur les 42 gares et points d'arrêt actifs du territoire. Des études dédiées ont été menées en partenariat avec la Région, la SNCF et RFF. Elles ont montré que le réseau ferroviaire existant constituait une opportunité forte pour développer un système innovant de tram-train assurant une desserte fine des territoires urbains et périurbains : en ville, il s'insère comme un

tramway dans la voirie urbaine et entre les villes, il utilise les infrastructures ferroviaires. Ce type de système est intéressant à double titre :

- dans les tissus urbains existants, il permet une desserte très performante en site propre,
- dans les espaces périurbains ou intermédiaires, il permet d'envisager des urbanisations maîtrisées autour d'axes de transports collectifs très performants.

Un réseau de tram-train complet est envisagé à long terme sur toutes les branches ferrées actives vers Lille (Armentières, Comines voire Comines Belgique, Courtrai, Tournai, Orchies, Libercourt, La Bassée). Des études opérationnelles spécifiques sont donc à lancer sans tarder, à la fois pour se donner une ligne directrice concernant le réseau de transports collectifs lourds de la Métropole à horizon 2030-2050, mais aussi pour estimer les coûts d'investissement et de fonctionnement. Ces études fourniront également un éclairage sur les difficultés techniques à lever sur certaines branches du réseau ferroviaire (dénivellation de passages à niveaux, construction de voies ferrées supplémentaires au droit des points durs saturés, exploitation mixte des lignes ferroviaires,...) qui sont à discuter avec RFF, la SNCF et la Région et qui pourront conditionner les délais et solutions mises en œuvre. Elles aborderont également la question de la pertinence de l'utilisation des transports en commun en site propre de surface pour le transport de marchandises vers les coeurs urbains pour anticiper les

éventuels aménagements associés (quais dédiés à certains arrêts, embranchements spécifiques en lien avec des zones générant des flux importants de marchandises,...).

Dans ce cadre, de nouveaux points d'arrêts potentiels pourront venir compléter le réseau pour adapter le réseau de tram-train à la ville, mais aussi pour organiser la ville autour de nouvelles opportunités offertes par le réseau de transports collectifs. La création d'une station desservant le site de l'Union ou la réactivation de l'arrêt ferroviaire de Lille-Sud, à relier au pôle d'échanges de la Porte des Postes, en sont des exemples.

Conformément à la délibération cadre sur la mobilité, 2 lignes de tram-train seront étudiées en priorité pour une mise en œuvre à moyen terme. Elles desserviront à la fois des secteurs urbains denses avec une insertion urbaine de type tramway, mais aussi des secteurs périphériques à partir d'infrastructures ferroviaires existantes. Elles concernent en particulier :

- un corridor Nord - Sud de Seclin à Comines, voire Comines Belgique ;
- un corridor Ouest - Est de Don-Sainghin, voire La Bassée, à Baisieux, voire Tournai.

Elles permettront notamment d'en préciser les modalités d'exploitation et les insertions géométriques précises, les coûts consolidés en investissement et en fonctionnement, et les échéanciers de mise en œuvre, en commençant éventuellement par du tramway circulant dans les secteurs urbains.



## 3 - UN RÉSEAU BHNS STRUCTURANT QUI FAIT LA TRANSITION ENTRE MODES LOURDS (TRAIN, MÉTRO, TRAMWAY) ET LES MODES COLLECTIFS DE PROXIMITÉ (BUS URBAINS ET SUBURBAINS)

### Ré-affirmer le concept de réseau BHNS proposé dans le PDU de 2000

Le principe même d'un réseau de bus à haut niveau de service (BHNS) a été développé dans le PDU de Lille Métropole adopté en juin 2000. Il s'agissait à l'époque d'un concept innovant en France, dérivé de réseaux de transports publics mis en œuvre dès le milieu des années 1970 sur le continent américain (Rede Integrada de Transporte – Réseau Intégré de Transports de Curitiba au Brésil en 1974) et adapté au contexte métropolitain. Il est aujourd'hui reconnu à part entière dans la palette des systèmes de transports collectifs capacitaires. Il s'agit d'un mode efficient qui permet de structurer les réseaux urbains en introduisant une hiérarchie visible et fonctionnelle par rapport aux lignes de bus urbaines classiques, même très performantes. Son domaine de pertinence se rapproche de celui d'un tramway. Il permet de proposer une offre de transports collectifs très performante notamment en matière de vitesse commerciale, de régularité et de fréquences. Sa souplesse permet également de satisfaire aux contraintes géométriques des tissus urbains traversés pour répondre aux besoins de déplacements des secteurs



concernés. Le BHNS pourra également constituer les prémices d'une ligne de tramway à long terme si les besoins nécessitent des capacités plus importantes, que seul un mode plus lourd peut offrir.

La mise en œuvre de ce réseau, son insertion et le développement urbain associé devront être entrepris avec la même attention qu'un projet de tramway, en particulier en matière de traitement de l'espace public afin de s'assurer de l'accessibilité pour tous et de la qualité des rabattements piétons vers ces lignes. Une labellisation spécifique relative aux performances à attendre sur chaque ligne BHNS sera proposée, qui définira le niveau de service effectif de ces lignes.

Les notions d'itinéraires et de tronçons BHNS aménagés en site propre, qui constituent le support de ces lignes, sont différenciées. En effet, un itinéraire BHNS pourra s'étendre au-delà d'un tronçon aménagé pour desservir des secteurs où les problèmes de circulation et de progression des bus sont moins prégnants et où des aménagements plus légers suffisent. A contrario, les tronçons BHNS aménagés seront exemplaires pour accorder une vitesse commerciale optimale aux transports collectifs et pourront éventuellement être le support de plusieurs lignes différentes, BHNS ou non, pour faire profiter au maximum des performances offertes.

### Adapter et mettre en œuvre le réseau BHNS proposé en 2000

La première étape de mise en œuvre du réseau de BHNS proposé en 2000 a commencé en 2008 avec la ligne dénommée « LIANE 1 » Comines – Saint André – Lille – Ronchin, dont la plupart des tronçons sont aujourd'hui aménagés et qui connaît en 2009 une fréquentation de l'ordre de 14 000 voyageurs par jour, ce qui en fait la ligne de bus la plus fréquentée du réseau. Elle s'est poursuivie début 2010 avec la LIANE 2 entre Wattignies, le CHRU et Loos Les Oliveaux, puis la LIANE 3 entre Roubaix et Wattlelos.

Les LIANES sont des lignes de transports collectifs qui offrent un niveau de service élevé aux usagers : fréquences très attractives, confort, vitesse commerciale, ... Elles s'appuient sur les itinéraires BHNS et constituent la première phase de mise en œuvre du réseau de BHNS. Leurs caractéristiques d'exploitation

#### OBJECTIFS D'EXPLOITATION ET D'AMÉNAGEMENT DES BHNS

*L'objectif du réseau de BHNS de Lille Métropole est de s'inscrire en complément des transports en site propre lourds constitués par les réseaux existants et futurs de métro, tramway, TER et tram-train. Il s'appuie sur les tracés des principales lignes de bus du réseau actuel et sera notamment caractérisé à terme par :*

- un tracé et une lisibilité d'itinéraire optimisés,
- une part d'aménagement en site propre très importante,
- une priorité aux feux effective sur la quasi-totalité des carrefours traversés,
- des distances inter-stations supérieures à 300 mètres minimum avec une distance moyenne supérieure à 400 mètres,
- des quais surélevés permettant une accessibilité de plain-pied sur tous les arrêts,
- une vitesse commerciale élevée supérieure à 18 kilomètres par heure en milieu urbain,
- des fréquences de 4 à 8 minutes aux heures de pointe et 10 à 20 minutes en heure creuse,
- une amplitude importante : de 5h30 à 24h30,
- un matériel roulant et des points d'arrêts spécifiques avec des éléments de confort et de services supérieurs.

et d'aménagements doivent évoluer à terme vers les objectifs BHNS décrits ci-contre. Les LIANES peuvent être urbaines ou périurbaines, avec des caractéristiques d'exploitation différentes (notamment en matière de fréquences offertes) suivant la densité des zones traversées.

A court terme, les lignes suivantes seront mises en œuvre :

- Roubaix - Wattrelos,
- Tourcoing (gare) – Roncq - Halluin,
- Roubaix - Hem,
- Marcq-en-Baroeul (Clémenceau) - Mons-en-Baroeul – Villeneuve d'Ascq (Pont de Bois), avec en particulier une évolution par rapport au tracé du PDU de juin 2000 avec un passage par le centre-ville de Mons. De plus, l'itinéraire de la ligne pourrait être étiré jusqu'à la RD 617 par le boulevard Clémenceau ou en reprenant une partie de l'itinéraire de la ligne 40 actuelle, jusqu'à la RD617 en fonction des tracés de

tramway ou tram-train dans le secteur de La Madeleine et Marcq-en-Baroeul pour y faire une interconnexion entre BHNS et tramway ou tram-train.

Des processus d'évaluation seront menés sur ces lignes tant au niveau de leur mise en œuvre opérationnelle, que dans leur exploitation et les performances qu'elles offrent. Ce retour d'analyse permettra de ré-orienter les processus de mise en œuvre de ces lignes, d'améliorer les performances de celles qui sont en place et d'anticiper les améliorations éventuelles sur celles en cours de déploiement.

A moyen terme, les lignes suivantes seront mises en œuvre :

- Wattrelos - Tourcoing (gare) voire Tourcoing (centre)
- Wattrelos – Union - Tourcoing (Ma Campagne), qui correspond à une nouvelle ambition affichée dans le futur écoquartier

de l'Union. Elle constituera à la fois un lien fort en transports collectifs vers l'Est et Wattrelos, mais également une liaison vers le Grand Boulevard et son tramway.

- Haubourdin – Loos - Lille, avec des variantes d'itinéraires à étudier concernant le passage dans Lille par le boulevard Vauban, par le port fluvial, par le boulevard Victor Hugo en correspondance avec la Porte des Postes, et la desserte des gares Flandres et Europe. Cette ligne devra être confrontée avec les tracés précis des premières lignes du réseau de tram-train envisagées à moyen terme. Elle devra faire l'objet d'un arbitrage et d'une conception en conséquence.

## 4 - UNE VISION PARTAGÉE DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS « ARMATURE » DE LILLE MÉTROPOLÉ À HORIZON 2030-2050

### Une vision à long terme du réseau « armature » de transports collectifs

Les différentes propositions avancées ci-avant concernent le développement du réseau principal de transports collectifs lourds de la Métropole. Elles donnent à la fois les ambitions à long terme, mais également les projets opérationnels à mener à court terme. Il apparaît également nécessaire de définir une vision d'ensemble de l'avenir du réseau armature des transports collectifs de Lille Métropole et de ses liens avec les réseaux nationaux, régionaux et transfrontaliers à très long terme, dans une vision, post-PDU entre 2030 et 2050. Une étude de cette envergure est d'ores et déjà lancée. Elle permettra de définir un réseau global, cohérent et efficace à très long terme, en intégrant les propositions ci-avant pour anticiper l'avenir et se donner une ligne conductrice claire pour l'avenir du réseau de transports collectifs lourds métropolitain. Il s'agira également d'arbitrer sur certains axes les itinéraires et tracés à privilégier à long terme, ainsi que la technologie envisagée et les échéances opérationnelles.

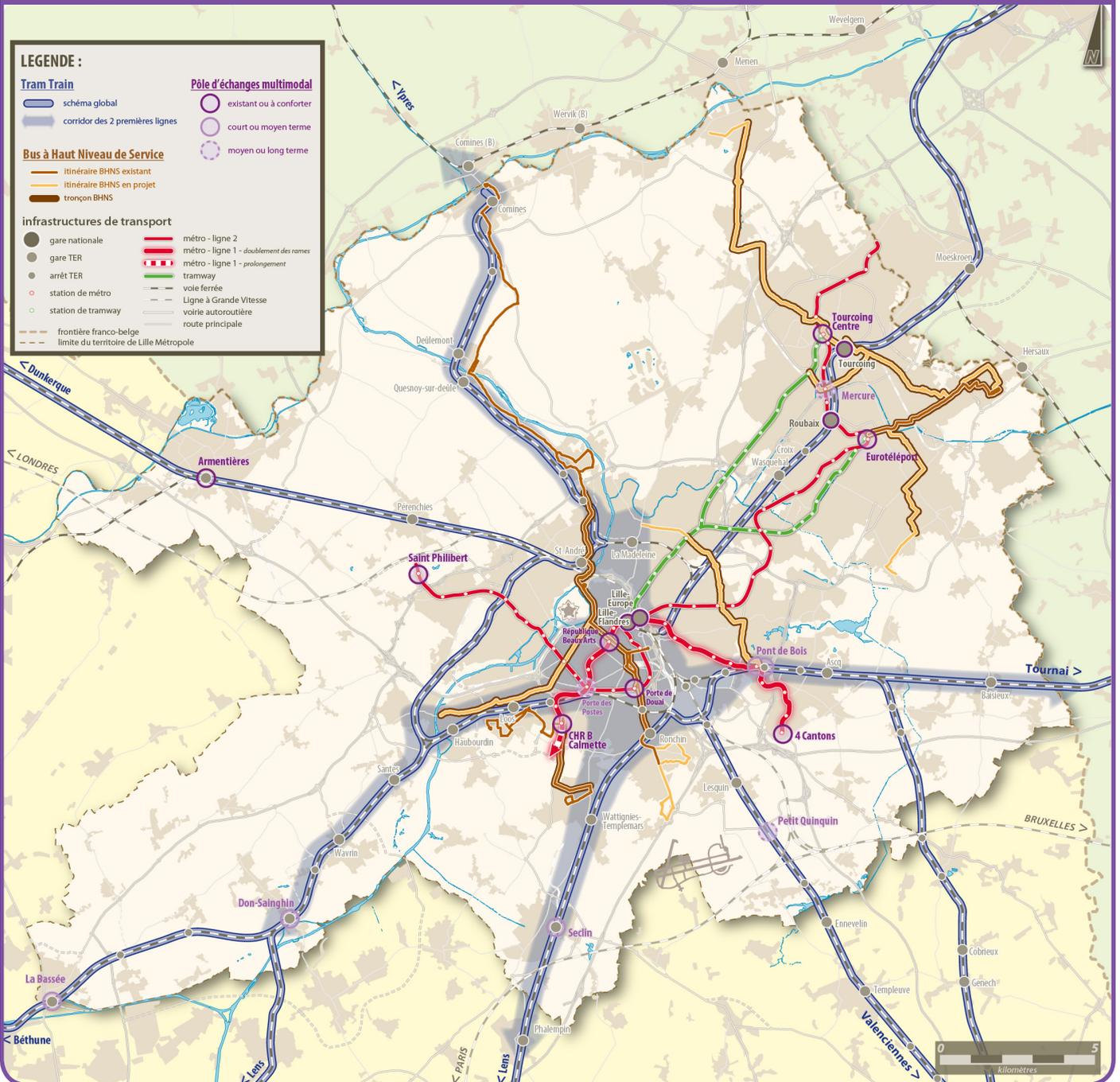
La réflexion intégrera le système de déplacements dans son ensemble, mais aussi son lien avec l'aménagement et le développement du territoire, avec prise en compte des futures zones de développements urbains et économiques. Elle alimentera notamment les travaux sur le SCoT et les orientations à y inscrire, ainsi que le futur travail de révision du PLU à remettre en conformité après le SCoT. Les extensions du métro proposées à long terme dans le cadre du schéma directeur d'aménagement et de développement de Lille Métropole y seront ré-interrogées (vers Pérenchies, Mouscron ou dans la Haute-Borne).

### Coûts et financement du système de transports collectifs : quel avenir ?

Enfin, des réflexions quant au coût global des transports collectifs à long terme sont à engager, en étudiant à la fois les besoins de financement en investissements mais aussi et surtout en fonctionnement. Vu la conjoncture actuelle et les évolutions à venir, le financement du système de transports publics sera déterminant à long

terme. Ces questions ne se posent d'ailleurs pas uniquement sur le réseau de transports collectifs mais concernent l'ensemble du système de transport public, y compris la voirie et les espaces publics. Aussi faut-il intégrer dès aujourd'hui ces éléments dans la balance et dans la construction d'un réseau cohérent et viable à long terme. Les récents travaux du Laboratoire d'Economie des Transports en septembre 2008 dans le cadre du PREDIT intitulés Perspectives pour un financement durable des transports collectifs urbains illustrent les énormes enjeux liés au financement des transports publics dans les années à venir. Ces études seront conduites avec les partenaires concernés et notamment les services de l'Etat.

RÉSEaux DE TRANSPORTS COLLECTIFS LOURDS PROPOSÉS DANS LE PDU 2010>2020 : TER, MÉTRO, TRAMWAY, TRAM-TRAIN, BHNS



# Améliorer les performances des autres modes de transports collectifs alternatifs à la voiture, en complément des réseaux lourds

En complément du réseau de transports collectifs structurant, le réseau classique d'autobus de la Métropole joue un rôle essentiel dans la desserte et l'irrigation du territoire métropolitain. Le trafic journalier supporté par les autobus métropolitains représente un quart de l'ensemble des voyages réalisés sur le réseau. Son rôle est donc très important et son potentiel l'est encore plus, notamment en l'utilisant à bon escient et en profitant de la souplesse d'exploitation qui est la sienne. Pour aller encore plus loin dans les services rendus à l'utilisateur, des services complémentaires aux services traditionnels de transports collectifs sont à expérimenter, à évaluer puis à développer : lignes bus express ou semi-expresses, navettes bus, autopartage, ... Cependant, il faudra veiller à la maîtrise des coûts de fonctionnement de ces outils.

## RÉSUMÉ

### 1- Un nouveau plan bus pour muscler l'offre classique complémentaire aux modes lourds

- 1.1 Mettre en oeuvre un nouveau plan bus en concertation avec les territoires pour accroître l'offre proposée, en particulier dans les secteurs les moins bien desservis, et notamment dans les zones d'activités économiques. Les coûts d'exploitation associés à ce nouveau plan bus devront être analysés et maîtrisés. La question de la diversification du parc de véhicules de transports collectifs déployés dans le nouveau plan bus (énergie, types de véhicules,...) sera également posée à travers une étude sur l'adéquation entre l'offre (bus, midibus, minibus,...) et la demande sur le réseau de bus ; elle intègrera des critères économiques, d'efficacité de la desserte, et environnementaux.
- 1.2 Affirmer une hiérarchie du réseau de bus classique (réseaux de bus urbain et suburbain) pour plus de lisibilité et un meilleur service rendu à l'utilisateur
- 1.3 Organiser progressivement une « ceinture » des transports publics autour du cœur urbain lillois pour répondre à des logiques de liaisons de périphérie à périphérie et de rabattement vers des pôles d'échanges ou des modes de transports lourds sans repasser forcément par les gares et le centre de Lille
- 1.4 Accroître les performances du réseau de bus « classique » en agissant en particulier sur des améliorations ciblées en matière de vitesse commerciale

### 2 - Diversifier les services collectifs complémentaires aux transports collectifs traditionnels dans une logique de service à la mobilité

- 2.1 Pour étoffer la palette d'outils de mobilité mise à disposition des usagers métropolitains, développer des services complémentaires qui se situent entre les transports collectifs purs et « l'autosolisme » (transports à la demande, taxi collectif, autopartage, covoiturage,...)
- 2.2 Mener dès à présent des expérimentations en matière de services complémentaires à l'utilisateur accompagnées de solides évaluations pour juger concrètement de leur potentiel, leur efficacité et leur coût (services de navettes de centre-ville, services bus express ou semi-express, actions coordonnées avec les artisans taxis, covoiturage,...)
- 2.3 Expérimenter des navettes fluviales dans le cadre de la délégation de service public de transport, notamment sur le secteur lillois entre la Citadelle et Euratechnologies. Mener en parallèle des évaluations précises de ce nouveau service pour juger de sa pérennité et préfigurer éventuellement d'autres liaisons de ce type.

## 1 - UN NOUVEAU PLAN BUS POUR MUSCLER L'OFFRE CLASSIQUE COMPLÉMENTAIRE AUX MODES LOURDS

### Un nouveau plan bus

Le plan bus 2006-2009 a permis de porter la flotte d'autobus métropolitaine de 300 à 400 unités environ. Ces nouveaux bus répondent aux exigences en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite avec des palettes, des planchers bas, des systèmes d'annonces sonores, ... L'équipement du parc en véhicules fonctionnant au gaz naturel ou au biogaz s'accroît. Ce déploiement a conduit à une amélioration notable du service rendu à l'utilisateur avec une augmentation de 30% en 4 ans de l'offre kilométrique bus sur le territoire métropolitain. Ses effets n'ont pas tardé à se faire ressentir sur l'usage avec des augmentations annuelles de la fréquentation de ce réseau de plus de 6% par an depuis 2007. Il a permis à la fois de mettre en œuvre les premières « LIANES », et de densifier l'offre de transports collectifs proposée dans les territoires.

Le PDU de juin 2000 proposait dans un second temps un nouvel accroissement du parc d'autobus, qui est ré-affirmé ici pour passer de 400 à 450 unités d'ici 2015. Comme évoqué lors des réunions de concertation avec les communes, mais également à l'occasion du Grand Débat sur la Mobilité de janvier 2009, ce nouveau plan servira non seulement à améliorer l'offre bus actuellement proposée dans les secteurs péri-urbains et les zones d'activités économiques mais aussi expérimenter ou développer de nouveaux types de services décrits ci-après, navettes, ou encore lignes expresses. A l'instar du premier plan bus, ce nouveau plan se fera en concertation étroite avec les communes.

Cette action représentera une avancée forte en matière d'équité et de desserte des territoires métropolitains. Elle devra toutefois être analysée plus en amont en matière d'impact financier à anticiper, notamment concernant la maîtrise des coûts de fonctionnement du système de transport public. Enfin, avant l'acquisition de l'ensemble de ce matériel, il devra être fait état d'une analyse et d'une projection à long terme sur la stratégie globale et prospective concernant l'énergie alimentant le réseau de bus, dans une optique de développement durable et de réduction

des émissions polluantes liées au système de transport. Il pourra alors s'agir de confirmer la stratégie actuelle vers un parc fonctionnant entièrement au gaz ou biogaz ou de tendre vers une diversification des énergies utilisées, ainsi que des matériels utilisés (bus classiques, ...) pour certaines missions spécifiques.

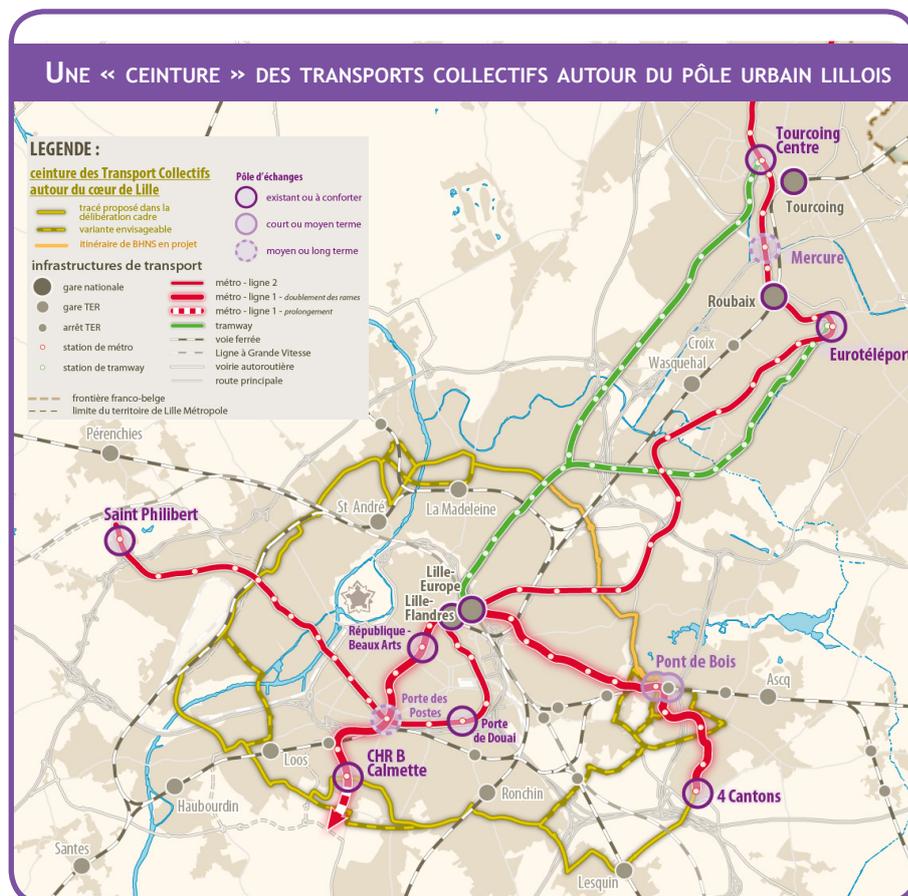
Suite à la mise en service des nouveaux services proposés dans le cadre de la délégation de service public 2011-2017 (midibus, minibus, ...), il est proposé de réaliser une étude sur l'adéquation entre l'offre (bus, midibus, minibus, ...) et la demande sur le réseau de bus, qui intègre des critères économiques, d'efficacité de la desserte, et environnementaux.

### Une hiérarchie affichée pour le réseau de bus « classique »

Sans revenir sur les spécificités d'aménagement et d'exploitation (vitesse commerciale, priorité aux feux, fréquences) liées au développement des lignes BHNS,

il s'agira de proposer en soutien aux modes plus lourds un réseau de bus aux performances accrues et donc plus attractif aux usagers de la Métropole pour offrir une alternative de choix face à l'automobile.

La réflexion initiée lors du plan bus 2006-2009 et concernant la hiérarchie des lignes de bus des réseaux urbains et suburbains sera prolongée. En effet, une notion de hiérarchie se dégage clairement avec le réseau « armature » en site propre d'un côté (métro, tramway, TER, tram-train et BHNS) et le réseau plus classique de bus urbains et suburbains de l'autre côté. Cependant, il apparaît essentiel d'affirmer une hiérarchie propre au réseau de bus classique pour plus de lisibilité et pour améliorer le service à l'utilisateur. On distinguera 3 catégories de lignes de bus : les lignes de bus principales complémentaires au réseau « armature » et BHNS, les lignes de proximité qui ont vocation à assurer l'irrigation fine du territoire et à répondre aux besoins de déplacements des publics captifs et des personnes se déplaçant avec plus de



difficultés, et enfin les services spécialisés adaptés (sur certains services, des services adaptés aux lignes à faible fréquentation, aux horaires spécifiques,...). Cette hiérarchie s'accompagnera d'objectifs de qualité et de performance différenciés suivant le type de ligne, en particulier en matière de fréquences et de services à proposer.

### Une « ceinture » des transports collectifs autour du pôle urbain lillois

Enfin, ce nouveau plan bus et le travail sur la hiérarchie du réseau de bus devront intégrer la nécessité exprimée dans la délibération cadre de préparer un réseau de contournement du cœur lillois. Il prendra dans un premier temps la forme de lignes de bus dédiées et pourra à long terme, en fonction de la clientèle attirée, se transformer en un réseau plus lourd sur les tronçons de ses itinéraires les plus chargées. Les objectifs de ces liaisons circulaires se traduisent à la fois par la proposition de liaisons de périphéries à périphéries et de liaisons entre pôles ou points d'échanges empruntés par des modes plus lourds pour mettre en lien tramway, tram-train, métro et TER sans forcément passer par le centre de Lille.

Il ne s'agira pas d'un itinéraire circulaire global dédié, mais de plusieurs tronçons de lignes dont les interconnexions formeront une « ceinture » de transports collectifs. Le premier élément de maillage correspondra à la ligne BHNS Marcq-en-Baroeul (Clémenceau) – Villeneuve d'Ascq

(Pont de Bois). Il s'agira ensuite de s'appuyer sur les itinéraires du projet de Liaison Intercommunale Nord Ouest (LINO), mais sans attendre sa mise en œuvre effective totale, entre Marcq-en-Baroeul (Clémenceau) et Lomme (Pont Supérieur) puis entre Lomme (Pont Supérieur) et le CHRU. Enfin, le dernier tronçon concernera la liaison entre le CHRU et Villeneuve d'Ascq (4 cantons) en passant par Ronchin, Faches-Thumesnil et Lesquin. Le principe de ceinture sera ainsi bouclé par le métro entre les stations 4 cantons et Pont de Bois à Villeneuve d'Ascq.

### Des performances accrues sur l'ensemble du réseau

L'augmentation de la performance du

réseau de bus passe notamment par l'augmentation de la vitesse commerciale proposée sur l'ensemble du réseau. Les secteurs stratégiques et les carrefours clés qui pénalisent la progression et la régularité des services bus seront identifiés et expertisés en collaboration avec l'exploitant du réseau. Des solutions adaptées et localisées seront mises en œuvre en les priorisant en fonction de leur coût, rapporté aux gains techniques et économiques prévisibles sur l'exploitation du réseau et sur le service rendu aux usagers. Il pourra s'agir de priorités aux feux éventuellement accompagnées de sas d'accès aux carrefours, mais aussi d'aménagements sur la mise en ligne de certains arrêts ou de solutions d'exploitation plus locales à définir au cas par cas.



## 2 - DIVERSIFIER LES SERVICES COLLECTIFS COMPLÉMENTAIRES AUX TRANSPORTS COLLECTIFS TRADITIONNELS DANS UNE LOGIQUE DE SERVICE À LA MOBILITÉ

### Lancer des réflexions sur l'ensemble des services complémentaires aux transports collectifs classiques

Dans l'optique de proposer un service global en matière de mobilité aux usagers de la Métropole, et en accompagnement du réseau de transports collectifs, qui s'étend des modes lourds en site propre aux lignes de bus classiques, il est proposé de mener des réflexions spécifiques sur les différents

types de services complémentaires envisageables et les expérimentations à lancer. Il s'agira notamment de mieux définir les potentiels et complémentarités que représentent l'ensemble des solutions s'inscrivant entre le transport collectif pur et l'automobile utilisée seul, l'autosolisme. Ce champ concerne par exemple les transports à la demande, mais aussi le taxi collectif, ou encore le covoiturage ou l'autopartage. Le potentiel d'usage de ces différents « segments » de la palette des outils de

la mobilité reste aujourd'hui limité, mais promouvoir un système global les incluant apportera des réponses aux usagers situés en frange du système de transports collectifs classique. Il s'agit des usagers réalisant des déplacements dans les secteurs ou les temporalités qui sont les plus complexes à desservir efficacement, y compris à long terme, comme les périphéries et extensions urbaines, les secteurs de très faible densité, les heures creuses ou la nuit,...

#### Nouveaux services et expérimentations

Sans attendre les résultats de ces réflexions, certaines solutions de ce type seront proposées dès aujourd'hui. Elles existent d'ailleurs déjà sur certains territoires métropolitains, avec en particulier du transport collectif à la demande en territoire périurbain (dans les Weppes), en rabattement vers les pôles urbains et le réseau de transports plus performant. Ainsi des services de transport à la demande seront concertés avec les acteurs locaux dans le cadre notamment du nouveau plan bus et des contrats de territoire.

Il est également proposé d'expérimenter des services innovants. Ces expérimentations seront suivies d'évaluations techniques, financières, d'image, de satisfaction des usagers,... avant de proposer leur maintien, voire de promouvoir leur développement. Elles pourront s'inscrire dans le cadre de conventions avec participation financière à négocier avec les communes concernées et porteuses d'une démarche

à portée strictement communale. Les expérimentations restent à définir, mais pourront notamment concerner :

- le dialogue et la coopération avec les artisans taxis, le développement de taxis collectifs, voire une métropolisation des taxis à long terme,
- la mise en place de services de navettes dans certains centres-villes (proposition de navette dans le cadre du micro-PDU d'Armentières) ou dans des tissus urbains spécifiques et contraints,
- des lignes de bus « expresses » ou « semi-expresses » reliant des pôles urbains non connectés en transports collectifs lourds. Une première analyse puis une expérimentation pourrait concerner les territoires situés le long de la route départementale 700 pour des liaisons plus directes et rapides vers Lille ou Villeneuve d'Ascq,
- concernant les pratiques d'autopartage et de covoiturage, des solutions sont proposées dans l'axe 3 relatif au partage de la rue et à l'accompagnement d'une pratique automobile différente.

#### Valoriser le patrimoine fluvial communautaire

Enfin, à court terme, le transport de voyageurs par voie fluviale sera expérimenté en valorisant le patrimoine métropolitain à disposition. L'utilisation de ces infrastructures se fera en étroite collaboration avec Voies Navigables de France. Ainsi circuleront des navettes fluviales communautaires qui seront exploitées par le délégataire de service public du réseau de transports collectifs. Elles seront dans un premier temps développées sur des itinéraires stratégiques identifiés comme par exemple entre la Citadelle de Lille et le parc Euratechnologies, avec une éventuelle prolongation à certains horaires et certains jours vers le parc Mosaïc. Ces premières expérimentations seront également évaluées avant d'être pérennisées le cas échéant, et avant d'en envisager d'autres sur le territoire.



# Faciliter l'intermodalité et l'accès au réseau de transports collectifs

*Le développement de l'offre de transport et le travail sur les changements de comportement des usagers sont essentiels pour inciter le transfert modal de la voiture vers les transports collectifs et développer l'usage des transports collectifs. Pour accompagner les opérations d'envergure programmées en matière de création d'infrastructures de transports telles que le doublement de la longueur des rames de métro, les projets de tram-train et de lignes BHNS, il est indispensable de proposer aux usagers des transports collectifs un service performant et facile d'accès, où les échanges entre modes sont facilités, qui soit confortable, et accessible à tous.*

## RÉSUMÉ

### 1 - L'intermodalité au service des usagers

- 1.1 Mettre en œuvre un système de billettique innovant opérationnel d'ici fin 2011
- 1.2 Organiser les réflexions et décisions concernant la refonte de la tarification et mettre en œuvre une intégration tarifaire des transports collectifs urbains et régionaux sur le territoire métropolitain

### 2 - Aménager les lieux de l'intermodalité

- 2.1 Définir et mettre en œuvre un réseau de pôles d'échanges multimodaux et de points d'échanges stratégiques qui organisent physiquement les espaces d'intermodalité. Ils intégreront tous les modes de déplacements, et s'intégreront à la fois dans le réseau de transports collectifs et dans les espaces urbains qui les entourent
- 2.2 Proposer des services exceptionnels en matière de mobilité dans les 4 grandes gares à portée nationale du territoire (accès par les autres modes, services, liaisons ferrées à valoriser ou à développer,...)
- 2.3 Organiser un réseau de parcs-relais destinés à accueillir en toute sécurité les voitures, 2-roues motorisés et vélos des usagers à destination des transports collectifs structurants (métro, tramway, train, BHNS) et gérés en conséquence. En complément, des parcs à usage mixte pourront être proposés en particulier à proximité du réseau TER et des stations de transports collectifs les plus importantes
- 2.4 Proposer des espaces de stationnements vélos sécurisés et adaptés en lien avec le réseau de transports collectifs structurant dans le cadre des pôles et points d'échanges, en créant au moins autant de places pour les vélos que pour les voitures, mais aussi dans une action spécifique à court terme visant à équiper une station de métro et tramway sur 3. Des solutions seront également proposées sur chaque gare ou arrêt TER inclus dans un périmètre DIVAT, avec une quinzaine de points d'arrêts équipés à court terme en collaboration avec la région.

### 3 - L'accès au réseau de transports collectifs et le droit à la mobilité pour tous

- 3.1 Apporter des réponses spécifiques dans les quartiers relevant de la politique de la ville en matière de transports collectifs en articulation avec les autres politiques urbaines développées en parallèle. Plusieurs projets de lignes BHNS répondent aux objectifs de désenclavement de certains quartiers du territoire métropolitain
- 3.2 Mener des réflexions spécifiques concernant l'accès à la mobilité en général et au réseau de transports collectifs en particulier des populations « fragilisées » ou en situation de précarité (solutions offertes, gamme tarifaire,...)
- 3.3 En articulation avec la Commission Intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées, définir des priorités d'actions en matière de transports collectifs en révisant notamment le schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs et en associant les partenaires institutionnels concernés (Région, Conseil Général,...)

3.4 Des mesures spécifiques en matière de mobilité réduite sont précisées dans l'annexe accessibilité jointe au PDU. Elles concernent notamment :

- l'accès à l'information aux voyageurs pendant leur parcours et en amont de celui-ci sur l'accessibilité du réseau,
- l'accès aux procédures de dépôts de plainte,
- le projet de billettique, attendu fin 2011 (cf. Intermodalité),
- un parc de matériel roulant entièrement accessible à horizon 2015,
- la mise en œuvre privilégiée d'une accessibilité de plain-pied sur le réseau structurant armature (TER, métro, tramway, BHNS),
- le maintien du service Handipole à long terme pour répondre à des besoins très spécifiques de populations ciblées et très dépendantes,
- des mesures d'accompagnement sur l'espace public directement en lien avec le réseau de transports collectifs urbains pour une chaîne de mobilité entièrement accessible

## 1 - L'INTERMODALITÉ AU SERVICE DES USAGERS

### La billettique : un outil puissant pour accompagner l'intermodalité

Depuis plus de vingt ans, les différents opérateurs de transports collectifs du territoire métropolitain et régional développent une politique ambitieuse en matière d'intermodalité avec des actions concrètes : intégration des lignes départementales sur le territoire métropolitain dès 1983, mise en œuvre du « ticket-plus » qui lie réseau de transports collectifs urbains et TER en 1986,... Les démarches d'intermodalité se sont encore intensifiées depuis avec la mise en place d'un partenariat fort entre les autorités organisatrices (Région, Conseil Général, Lille Métropole) et les opérateurs (SNCF, Transpole) de la Métropole. Ce partenariat a permis de fédérer des actions communes, en particulier en matière de création de pôles d'échanges multimodaux, avec par exemple celui de la gare d'Armentières achevé en 2008.

Au cœur des principes de l'intermodalité, et comme proposé dans le PDU de 2000, un outil indispensable va être mis en œuvre d'ici fin 2011 : un système de billettique innovant, compatible avec les recommandations du « groupe d'interopérabilité billettique » regroupant les principales autorités organisatrices de transport de la région. Ce projet de billettique s'appuie sur le principe du « tout sans contact », matérialisé dans une carte de mobilité, voire dans les téléphones portables. Ce projet permettra de simplifier les principes de tarification vis-à-vis de l'utilisateur, de lui proposer de

nouveaux services en lien avec les autres réseaux, TER en particulier ou réseaux urbains voisins. Cette innovation permettra aussi d'assurer davantage de souplesse dans la tarification du réseau de transports urbains métropolitain, avec par exemple la possibilité d'étendre le ticket ZAP au réseau de bus. Elle permettra également de lancer des expérimentations en lien avec le champ de la mobilité en général, avec les parcs de stationnement métropolitains, avec les systèmes d'autopartage, ou tout autre service lié à la mobilité. Cette technologie sans contact sera d'autre part un atout de taille pour les personnes à mobilité réduite utilisant le réseau. Pour toutes ces raisons, la billettique ainsi conçue sera réellement le support et le vecteur du développement des modes alternatifs à l'automobile personnelle.

Enfin, en plus de fournir un service accru à l'utilisateur, la validation systématique automatisée permise par le nouvel outil billettique permettra un suivi performant de la fréquentation et de la clientèle du réseau et une surveillance facilitée de la fraude. Elle assurera également une restitution fine des informations à l'utilisateur dans le cadre du développement de l'information multimodale aux voyageurs, celle-ci étant par ailleurs à articuler avec les autres autorités organisatrices comme la Région. Cette information sera progressivement à déployer sur l'ensemble des points stratégiques du réseau de transport : pôles et points d'échanges, parcs-relais, arrêts et stations les plus importants du réseau.



### Vers une intégration tarifaire ?

Enfin, pour aller plus loin, les réflexions et décisions concernant la refonte de la tarification et l'intégration tarifaire des transports collectifs seront relancées en collaboration avec les partenaires du Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports (SMIRT). En effet, cette instance doit permettre de réfléchir à l'introduction d'une intégration tarifaire sur une échelle élargie. Dès 2011-2012, une intégration tarifaire sera mise en œuvre sur le territoire communautaire en collaboration avec la Région et la SNCF pour offrir de vrais choix aux usagers des transports avec par exemple un même coût pour un trajet en train ou en métro pour aller de Roubaix à Lille. La réflexion sur l'intégration tarifaire sera ensuite rapidement élargie aux territoires frontaliers connexes dans le cadre de l'Eurométropole.

## 2 - AMÉNAGER LES LIEUX DE L'INTERMODALITÉ

Pour faciliter le passage d'un mode de déplacement à l'autre, accompagner et favoriser les pratiques d'intermodalité, l'incitation passe à la fois par l'offre de transports collectifs proposée en terme de fréquences et de services, mais aussi par la lisibilité vis-à-vis de l'usager, et par un effort conséquent en matière d'aménagement des lieux de l'intermodalité : pôles d'échanges, parcs-relais,... A ce titre, tous les points d'échanges aménagés sur le territoire métropolitain sont des lieux stratégiques à valoriser et à développer. Ils proposeront à la fois un accès à un réseau de transports collectifs confortable et concurrentiel avec l'automobile, mais aussi des services et des aménagements ergonomiques et sécurisés, qui s'insèrent au mieux dans le paysage urbain duquel ils font partie.

### Définir un réseau de pôles et de points d'échanges de voyageurs

Deux types de pôles d'échanges sont identifiés :

- les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) : lieux physiques de l'intermodalité aménagés pour favoriser les échanges de voyageurs entre plusieurs modes ou lignes de transports collectifs, dont au moins un mode lourd structurant de type train, métro, tramway ou tram-train. Ces pôles

ne se limitent pas à une simple fonction circonscrite au système de transport. Ils constituent des objets et projets urbains identifiés comme catalyseurs de la Ville Intense. Ils supportent 3 fonctions principales : de transport, urbaine et de services.

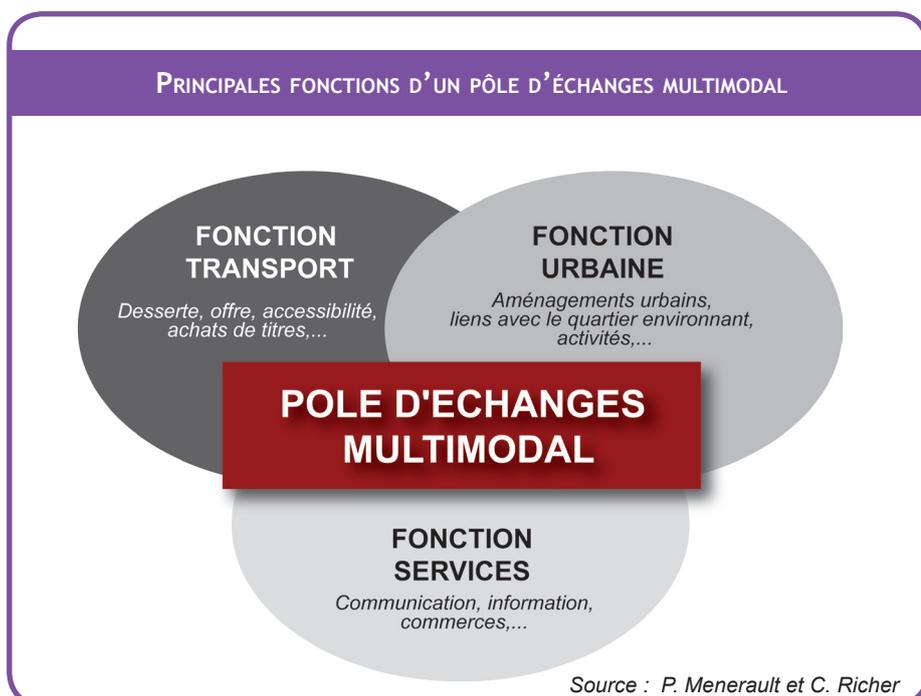
- les Points d'Echanges stratégiques (PE) sont des interfaces clés du réseau de transport, à un degré moindre que les PEM. Ils viennent directement en appui du système de transport, sur les lieux d'échanges de voyageurs principaux en s'intégrant au tissu urbain existant. Ils complètent le réseau de PEM.

Pour ces deux types d'équipements, une attention particulière sera apportée en matière d'aménagement et de fonctionnement pour faciliter les conditions d'attente et de circulation des voyageurs. Dans ce cadre, tous les modes de transports accédant aux sites seront pris en compte, et en particulier les modes doux. Les aménagements en faveur des piétons seront naturellement accessibles à tous et seront traités avec soin. D'autre part, la présence d'emplacements ou de garages à vélos sera, quant à elle, systématique. Des stationnements automobiles et pour les deux roues motorisés seront intégrés au besoin.

### Les grandes gares à portée nationale

Les 4 gares « nationales » du territoire font quant à elle l'objet d'un traitement spécifique, en tant que pôle d'échanges multimodal métropolitain et élément fondateur de nouvelles centralités urbaines. Ces 4 gares constituent plus qu'un lieu de transports, ce sont des projets urbains métropolitains majeurs à part entière :

- les gares de Lille Flandre et Europe supportent déjà un développement urbain d'envergure, dont les relations urbaines sont à conforter pour tendre vers un pôle de transports unique Flandre-Europe comme précisé dans les parties précédentes ;
- la gare de Roubaix constitue déjà un PEM majeur aujourd'hui en relation avec la ligne 2 du métro, mais son rôle urbain est amené à croître avec les projets de développement initiés dans le quartier de la gare, et les projets universitaires associés. Le développement envisagé des liaisons ferrées avec la Belgique flamande, voire le développement à long terme d'un tram-train ou tramway ferroviaire sur la ligne Lille – Courtrai sont également à prendre en compte ;
- la gare de Tourcoing doit quant à elle trouver son lien avec l'hypercentre, en profitant notamment d'une liaison BHNS prolongée dans le cadre de la ligne Tourcoing-Halluin. A plus long terme, un véritable projet urbain devrait se dessiner autour de cette gare en profitant des emprises ferroviaires attenantes. Celui-ci conduira à proposer des aménagements forts au bénéfice des piétons afin de créer une ouverture vers le Sud pour drainer les quartiers denses existants et aujourd'hui mal reliés à cette gare, mais aussi pour faciliter le lien avec le quartier de l'Union. Le développement de la liaison BHNS vers Wattrelos contribuera également à une amélioration de l'accessibilité de l'ensemble de ce secteur. Tout comme la gare de Roubaix, la gare de Tourcoing sera également impactée du point de vue de sa fréquentation par le futur tram-train et le développement à venir des liaisons ferrées avec la Belgique flamande.



Ces gares doivent et devront proposer des services exceptionnels en matière de mobilité avec des parcs à vélos d'envergure (plusieurs centaines de places) et des aménagements exemplaires concernant l'ensemble des modes de déplacements en accès au site et notamment pour les piétons et les vélos. Les parcs de stationnement existants sur ces sites sont à optimiser (Lille, Roubaix) et éventuellement à développer (Tourcoing) dans une optique de parcs de stationnement en lien avec le mode ferré pour accomplir des distances moyennes à longues en train. Il ne s'agira pas de proposer ici de grands parcs-relais urbains en cœur de centre-ville, mais bien des accès multimodaux au réseau ferré, y compris en automobile.

#### Mettre en œuvre un réseau de parcs-relais performant

Un réseau de parcs-relais a été identifié, afin d'asseoir la complémentarité entre transports collectifs et transports individuels et de proposer un accès au réseau de transports collectifs structurant aux utilisateurs « contraints » de la voiture particulière, qui proviennent d'espaces peu ou pas desservis en transports publics. Les parcs-relais sont des espaces de stationnement dont la fonction essentielle est d'accueillir en toute sécurité les voitures, 2-roues motorisés et vélos des usagers à destination des transports collectifs structurants (métro, tramway, train, BHNS). A ce titre, ils ne sont

destinés et accessibles que pour ces seuls usagers et sont donc gérés en conséquence. De façon générale, l'implantation des ces parcs sera, dans la mesure du possible, proposée en dehors des tissus urbains denses pour des questions d'utilisation du foncier et d'efficacité énergétique, en adéquation avec la longueur du trajet réalisé en transports collectifs. Par analogie avec l'aménagement des pôles d'échanges de voyageurs, l'organisation physique d'un parc-relais est optimisée pour favoriser les échanges entre les différents modes de déplacements présents sur le site. Ils sont également localisés à proximité du réseau de voirie métropolitain structurant pour des questions d'accessibilité facilitée sans impact négatif majeur sur le réseau local de voirie. Pour renforcer le réseau proposé à l'intérieur du territoire métropolitain, des parcs-relais situés en amont du territoire à proximité des corridors routiers d'entrée de la Métropole sont esquissés et feront l'objet d'une concertation avec les territoires voisins belges et français dont la Région Nord – Pas de Calais et les Conseils généraux du Nord et du Pas de Calais en tant qu'autorités organisatrices des transports collectifs routiers interurbains. La maîtrise d'ouvrage de ces projets et le processus de collaboration entre partenaires devra être précisée au cas par cas dans chaque projet.

Enfin, des expérimentations de parcs-relais en lien avec le réseau BHNS seront proposées et négociées avec les communes.

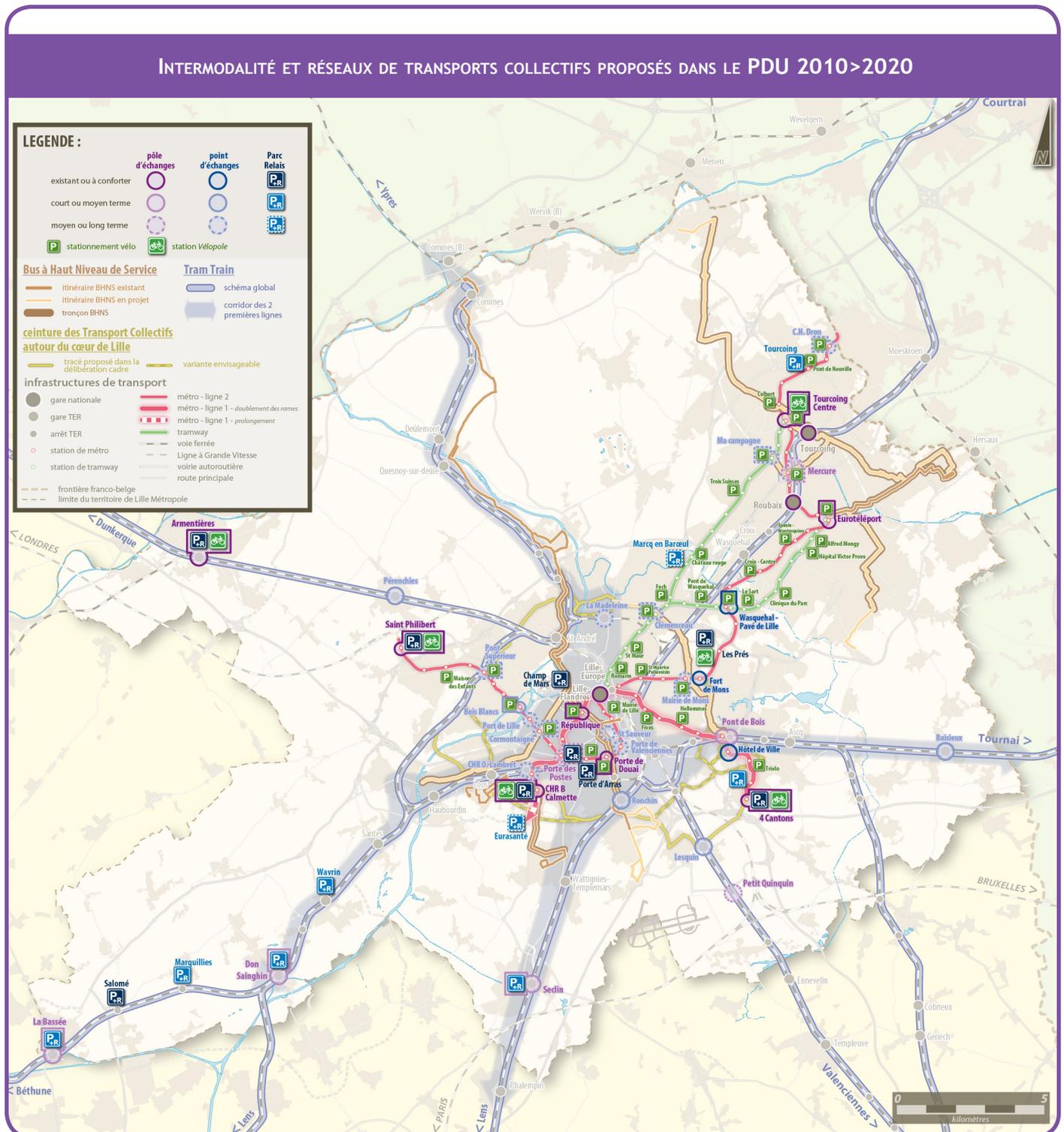
En complément des parcs-relais définis ci-dessus, des parcs de stationnement à usage mixte seront privilégiés à proximité des arrêts de transports collectifs les plus importants et de chaque gare ou point d'arrêt du réseau ferré. Ils auront pour vocation d'organiser en harmonie la vie locale et l'accès aux transports collectifs des usagers « intermodaux » effectuant leur trajet initial avec un autre mode mécanisé que le transport collectif. Ces parcs seront soumis aux « études et critères d'éligibilité pour la création ou l'aménagement d'aires de stationnement » par les services de Lille Métropole en discussion avec les communes concernées. En conséquence et en fonction des besoins, les parcs aménagés dans ces lieux pourraient donc être soit des parcs mixtes, soit des parcs-relais à faible capacité juxtaposés à un parc de stationnement libre à usage local.

#### Des espaces de stationnement vélos sécurisés en lien direct avec les transports collectifs

Pour renforcer la complémentarité de l'usage du vélo avec l'utilisation des transports collectifs, un programme spécifique d'actions est proposé concernant la mise en place de stationnements vélos sécurisés et adaptés en lien avec le réseau de transports collectifs structurant. Dans le cadre des pôles d'échanges multimodaux et stratégiques, des gares à portée nationale, des parcs-relais et des parcs à usage mixte définis ci-avant, la problématique du stationnement vélos sera un élément de programme systématiquement intégré : il sera créé un nombre de places de stationnement vélos au moins équivalent au nombre de places de stationnement créées pour les voitures. Pour favoriser l'intermodalité entre vélo et transports collectifs urbains, l'objectif d'un espace de stationnement vélos sécurisé de 20 à 40 places toutes les 2 à 3 stations de métro et de tramway est proposé, en complément des espaces Vélopoles existants ou à venir. De plus, chaque gare ou arrêt TER inclus dans un périmètre DIVAT proposera également ce service pour accroître l'attractivité du mode ferré. Une quinzaine de points d'arrêts seront équipés à court terme en collaboration avec la Région. Ces dispositions sont reprises dans l'axe 3 sur le stationnement.



L'ensemble des lieux « supports » de l'intermodalité sont identifiés ou proposés ci-après, il s'agit de pôles d'échanges multimodaux, de points d'échanges stratégiques, de parcs-relais, de stationnements vélos sécurisés. Les aménagements décrits sont existants et performants ou à conforter, à réaliser à court ou moyen terme, à réaliser à moyen ou long terme, ou enfin, il s'agira de sites potentiels à étudier en fonction des projets majeurs de transports collectifs à venir, par exemple liés au tram-train mais qui peuvent dépendre de variantes à étudier.



	<b>EXISTANTS, éventuellement à conforter</b>	<b>À COURT OU MOYEN TERME</b>	<b>À MOYEN OU LONG TERME, à étudier</b>
<b>Les 4 gares nationales, qui sont également des pôles d'échanges multimodaux</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Lille Flandres</b> et <b>Lille Europe</b>, dont les aménagements sont à poursuivre pour tendre vers une grande gare lilloise telle que décrite dans les paragraphes précédents</li> <li>- <b>Roubaix</b> à conforter et à inscrire dans un projet urbain</li> <li>- <b>Tourcoing</b> à développer, à inscrire dans un projet urbain d'envergure accompagné de la mise en œuvre de liaisons notamment BHNS</li> </ul>
<b>Les pôles d'échanges multimodaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>République</b></li> <li>- <b>Saint-Philibert</b>, y compris un parc-relais à étendre</li> <li>- <b>4 cantons</b>, y compris un parc-relais à étendre en lien avec le projet Grand Stade</li> <li>- <b>Porte de Douai</b></li> <li>- <b>Eurotéléport</b></li> <li>- <b>CHR B Calmette</b></li> <li>- gare d'<b>Armentières</b>, y compris un parc-relais</li> <li>- <b>Tourcoing Centre</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gare de <b>Seclin</b>, y compris un parc-relais (études en cours)</li> <li>- gare de <b>Don-Sainghin</b>, y compris un parc-relais (travaux en cours)</li> <li>- gare de <b>La Bassée</b>, y compris un parc-relais (études en cours)</li> <li>- <b>Pont de Bois</b>, dans le cadre d'un projet urbain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Porte des Postes</b>, plus qu'un pôle d'échanges, il s'agit là d'un projet urbain d'envergure, en lien avec les projets de part et d'autre du périphérique et la création à l'étude d'un nouveau point d'arrêt ou une nouvelle gare ferrée pour mettre en lien le TER, les 2 lignes de métro, les lignes de bus voire éventuellement le futur tram-train dans ce secteur</li> <li>- <b>Union-Mercure</b>, opportunité d'un nouvel arrêt ferré à étudier en lien avec le projet d'écoquartier de l'Union, la station de métro Mercure, une ligne BHNS passant dans l'Union et se prolongeant vers le Grand Boulevard, un arrêt ferroviaire dans le cadre d'un projet de tram-train ou tramway ferroviaire entre Lille et Courtrai</li> <li>- <b>Lesquin</b>, nouvel arrêt « Petit Quinquin » dans le cadre du projet de tram-train ou d'un nouveau point TER au Sud de Lille à long terme</li> </ul>
<b>Les points d'échanges stratégiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Villeneuve d'Ascq Hôtel de ville</b></li> <li>- <b>Pavé de Lille</b></li> <li>- <b>Fort de Mons</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Bois Blancs</b></li> <li>- gare de <b>Ronchin</b>, à liaisonner avec l'arrêt Mairie de la LIANE</li> <li>- gare de <b>Lesquin</b></li> <li>- gare de <b>Baisieux</b></li> <li>- gare de <b>Pérenchies</b> : pour valoriser son potentiel ferroviaire et permettre la diffusion des flux ferrés en provenance d'Armentières sans passer par Lille, notamment vers Saint-Philibert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>CH Dron</b></li> <li>- <b>Porte de Valenciennes</b>, dans le cadre des projets urbains du secteur</li> <li>- <b>Mons Mairie</b>, en lien avec une variante d'itinéraire de la ligne BHNS Marcq-en-Baroeul (Clémenceau) - Mons-en-Baroeul - Villeneuve d'Ascq (Pont de Bois),</li> <li>- <b>Clémenceau</b>, en lien avec la ligne BHNS Marcq-en-Baroeul (Clémenceau) - Mons-en-Baroeul - Villeneuve d'Ascq (Pont de Bois)</li> <li>- <b>Ma Campagne</b>, en lien avec le projet de ligne BHNS entre l'écoquartier de l'Union et le Grand Boulevard</li> <li>- <b>CHR TER et O.Lambret</b>, pour liaisonner le TER et la ligne 1 du métro, mais aussi en lien avec le futur tram-train et en concurrence avec la Porte des Postes</li> <li>- <b>Cormontaigne</b>, en lien avec les projets de BHNS, tram-train ou tramway dans le cœur de Lille</li> <li>- <b>Port de Lille</b>, en lien avec les projets de BHNS, tram-train ou tramway dans le cœur de Lille</li> <li>- <b>Saint Sauveur J-B Lebas</b>, en lien avec les projets de BHNS, tram-train ou tramway dans le cœur de Lille</li> <li>- gare de <b>La Madeleine</b>, en lien avec les projets de BHNS, tram-train ou tramway dans le secteur</li> <li>- <b>Pont supérieur</b> - gare de Lomme, à préserver en lien avec les projets de lignes de bus de ceinture et avec le projet LINO, et une éventuelle ré-utilisation à très long terme de la ceinture ferroviaire</li> </ul>

	EXISTANTS, éventuellement à conforter	À COURT OU MOYEN TERME	À MOYEN OU LONG TERME, à étudier
Les parcs-relais	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Champ de mars</b></li> <li>- <b>Porte d'Arras</b></li> <li>- <b>Porte des Postes</b>, son intégration au projet de pôle d'échanges à long terme est à anticiper</li> <li>- <b>Les Prés</b>, son extension est à l'étude</li> <li>- <b>CHR B Calmette</b>, intégré au pôle d'échanges multimodal</li> <li>- <b>Saint Philibert</b>, intégré au pôle d'échanges multimodal. Son extension est à étudier</li> <li>- gare d'<b>Armentières</b>, intégré au pôle d'échanges multimodal</li> <li>- 4 cantons, intégré au pôle d'échanges multimodal. Son extension est à l'étude en lien avec le projet Grand Stade</li> <li>- gare de <b>Salomé</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gare de <b>Don-Sainghin</b> (travaux en cours)</li> <li>- gare de <b>Seclin</b> (travaux en cours)</li> <li>- gare de <b>La Bassée</b> (réflexions préalables engagées)</li> <li>- gare de <b>Wavrin</b></li> <li>- gare de <b>Marquillies</b></li> <li>- <b>Pont de Neuville</b>, parc existant à aménager en parc-relais (le projet est à étudier)</li> <li>- <b>Parking P5</b> en lien avec la station de métro Cité scientifique, parc à l'étude en lien avec le projet Grand Stade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Cerisaie - Centre d'affaires</b>, en lien avec le Tramway du Grand Boulevard et en accès depuis l'autoroute A22</li> <li>- En extrémité de la <b>future extension du métro à travers Eurasanté</b> vers le Sud</li> <li>- <b>Des emplacements seront à étudier en lien avec les projets de tram-train</b> sur les arrêts ferroviaires existants ou à venir</li> </ul>
Les parcs-relais en amont du territoire communautaire, à mettre en œuvre en collaboration avec les partenaires institutionnels concernés	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gare de <b>Bailleul</b> en accès depuis l'autoroute A25 (existant)</li> <li>- gare de <b>Libercourt</b> en accès depuis l'autoroute A1, existant au sein du pôle d'échanges de Libercourt</li> <li>- gare d'<b>Orchies</b> en accès depuis l'autoroute A23, existant au sein du pôle d'échanges d'Orchies</li> <li>- gare de <b>Saint-Amand-les-Eaux</b>, draine le bassin versant amandinois, existant au sein du pôle d'échanges de Saint-Amand-les-Eaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gare de <b>Nieppe</b> en accès depuis l'autoroute A25</li> <li>- gare de <b>Cuinchy</b> en accès depuis la RN41</li> <li>- gare de <b>Meurchin</b>, draine le bassin versant entre Carvin et La Bassée</li> <li>- gare de <b>Phalempin</b>, draine le bassin versant de Carvin et du RD925</li> <li>- gare de <b>Templeuve</b>, en accès à long terme depuis l'autoroute A23 et le futur échangeur de Genesch</li> <li>- gare de <b>Froyennes</b> (Belgique) en accès depuis l'autoroute A8 en Belgique</li> <li>- <b>Tournai Ouest III</b> en accès depuis l'autoroute A8 en Belgique ; ce projet dépend de la création d'un point d'arrêt ferroviaire à créer (train ou tram-train) dans le cadre du développement de la zone économique de Tournai Ouest</li> </ul>	
Les parcs mixtes expérimentaux (en lien avec le réseau BHNS)		<p><i>Les lieux proposés ici sont des espaces expérimentaux à mettre en œuvre avec la collaboration des acteurs et communes concernés. Leur implantation précise et leur fonctionnement seront à étudier, aussi ne sont-ils pas cartographiés dans le schéma directeur des transports collectifs. Les expérimentations seront suivies d'évaluations.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sur la LBHNS Roubaix-Hem, à proximité du RD 700</li> <li>- Sur la LBHNS Roubaix – Wattlelos, à proximité de la future liaison « Habitat-Travail »</li> <li>- Sur la LIANE 1 entre Marquette et Wambrechies, à proximité de la Rocade Nord-Ouest</li> <li>- Sur la LBHNS Halluin-Tourcoing, à proximité de l'autoroute A22</li> </ul>	

**DES ESPACES DE STATIONNEMENT VÉLOS  
SPÉCIFIQUES ET SÉCURISÉS EN LIEN AVEC LE MÉTRO ET LE TRAMWAY**

À DÉPLOYER LE LONG DES RÉSEaux EXISTANTS DE TRAMWAY ET DE MÉTRO À COURT OU MOYEN TERME en lien direct avec le réseau principal urbain et Véloroutes voies vertes, à étudier

- **CH Dron**
- **Pont de Neuville**, dans le cadre d'un futur parc-relais
- **Colbert**
- **Tourcoing Centre**, dans le cadre du pôle d'échanges
- **Ma Campagne**, éventuellement dans le cadre de l'étude d'un point d'échanges stratégique
- **Mercure**, dans le cadre de l'étude d'un pôle d'échanges à l'Union
- **Eurotéléport**
- **A.Mongy**
- **Epeule-Montesquieu**
- **V.Provo**
- **Croix-centre**
- **Clinique du Parc**
- **Trois Suisses**
- **Château Rouge**
- **Le Sart**
- **Pavé de Lille**, dans le cadre du point d'échanges stratégique
- **Pont de Wasquehal**
- **Foch**
- **Clémenceau**, en lien avec un futur point d'échanges stratégique
- **Saint-Maur**
- **Romarin**
- **Saint-Maurice**
- **Mairie de Mons**, en lien avec un futur point d'échanges stratégique
- **Fives**
- **Hellemmes**
- **Triolo**
- **Lille Mairie**
- **République**, dans le cadre du pôle d'échanges
- **Cormontaigne**, en lien avec un futur point d'échanges stratégique
- **Porte d'Arras**
- **Porte de Douai**, dans le cadre du pôle d'échanges
- **Bois blanc**
- **Pont supérieur**, en lien avec un futur point d'échanges stratégique
- **Maison des enfants**



### 3 - L'ACCÈS AU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET LE DROIT À LA MOBILITÉ POUR TOUS

Les politiques communautaires et leur traduction dans les documents de planification doivent intégrer toutes les composantes urbaines, et en particulier l'assurance d'un réseau de transports publics qui soit un élément déterminant de la cohésion sociale au service des métropolitains.

Dès 1982, la notion de « droit à la mobilité pour tous » est énoncée dans la loi sur les transports intérieurs (LOTI), texte fondateur des plans de déplacements urbains, dans ses deux premiers articles. Cette notion est assortie de certaines limites. Elle propose de permettre « aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ». Assurer à tous des conditions de circulation optimales passe par un certain nombre de mesures incitatives pour l'ensemble des usagers en général, mais surtout par des mesures ciblées à destination des usagers en situation de fragilité, de précarité ou encore en situation de mobilité réduite, dont les attentes ont été renforcées par les obligations inhérentes à la loi de février 2005.

#### Les transports collectifs au service de la cohésion sociale métropolitaine

Pour répondre à ces besoins et ces attentes, le réseau de transports collectifs sera renforcé dans les quartiers relevant de la politique de la ville. Il s'agit notamment de prolonger les actions déjà engagées en particulier dans les opérations liées à la politique de la ville qui s'attache à reconstruire les quartiers les plus dégradés de Lille Métropole. Ses principes ont trouvé un cadre d'intervention spécifique depuis l'obtention de l'agrément par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) pour certaines opérations. La desserte en transports collectifs de ces quartiers en constitue un axe prioritaire. A ce titre, il est notamment possible de citer des projets de lignes BHNS (Roubaix-Hem, Roubaix-Wattrelos, Wattignies-CHRU-Loos,...) décrits plus haut qui viendront à court terme améliorer les conditions de mobilité des habitants de ces quartiers.

Des réflexions spécifiques concernant l'accès à la mobilité en général et au réseau de transports collectifs des populations « fragilisées » sont à lancer. Elles ne devront pas se cantonner au strict champ des transports collectifs, mais être menées dans un cadre transversal intégrant l'accompagnement social, l'aide à la recherche d'emploi,... Favoriser l'accès au réseau suppose également d'aider ces publics à comprendre son fonctionnement, à acheter leur titre, ou encore à connaître les différentes tarifications existantes. Une articulation avec les partenaires institutionnels concernés sera donc recherchée. A plus long terme, des solutions seront à étudier à des échelles élargies dans le cadre du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT).

Les réflexions sur la gamme tarifaire, notamment en lien avec les personnes en situation de fragilité, doivent se poursuivre tout en gardant à l'esprit que la gratuité générale du réseau de transports collectifs métropolitain n'est pas viable économiquement pour une collectivité telle que Lille Métropole. En effet, aujourd'hui, l'utilisateur finance directement environ 30% des dépenses nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation du réseau de transports collectifs urbains par l'achat des titres de transport, ce qui équivalait à 61 millions d'euros en 2008. Il s'agira d'aller plus loin en ciblant les actions pour accompagner des publics en difficulté identifiés et rendre possible leur mobilité.

#### Intégration complète des principes de mobilité réduite dans le réseau de transports collectifs

La logique de chaîne de mobilité décrite dans la loi de février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » est précisément décrite dans l'annexe accessibilité spécifique jointe au PDU, qui reprend la globalité de la démarche et le détail des actions du PDU en matière de mobilité réduite.

Concernant spécifiquement les transports collectifs, des actions d'envergure sont à mener puisque l'ensemble du réseau de transports collectifs urbain doit être rendu accessible à tous à l'horizon 2015. C'est en ce sens que le syndicat mixte des transports, associant Lille Métropole et le Conseil Général du Nord, a adopté en février 2008 un schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs. Suite à la dissolution de ce syndicat mixte au 1er janvier 2010, et en articulation avec la Commission Intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées (CIAPH), dont la première séance plénière s'est tenue en décembre 2009, ce schéma directeur et ses ambitions seront revus, de même que les espaces de concertation et les interfaces avec les autres réseaux de transports collectifs (TER, cars du Conseil Général).



Les autres actions spécifiques à mener en matière de transports collectifs sont notamment de faciliter l'accès à l'information sur la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs ainsi qu'à l'information aux voyageurs pendant leur parcours. L'accès aux procédures de dépôts de plainte pour recenser puis corriger les dysfonctionnements doit être réformé pour être facilité et accessible. Le projet de billettique, attendu fin 2011, améliorera quant à lui nettement le confort d'usage des personnes à mobilité réduite sur le réseau.

Il est également nécessaire d'accompagner le développement de la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs par des actions fortes et visibles permettant l'accès aux usagers sans différenciation ni stigmatisation. Ainsi, l'intégralité du matériel roulant sera rendu accessible d'ici 2015. Mais pour aller plus loin, sur les lignes de métro, tramway, mais aussi de BHNS en milieu urbain, la mise en œuvre d'une accessibilité de plain-pied sera assurée. Enfin, le maintien du service Handipole, y compris après 2015, est essentiel pour répondre à des besoins très spécifiques de populations ciblées et très dépendantes.



Les mesures d'accompagnement sur l'espace public les plus symboliques et ambitieuses concerneront le programme de traitement de l'ensemble des traversées piétonnes au droit des arrêts de bus ou tramway. Et enfin, un programme d'étude spécifique sera lancé dans le cadre du plan de mise en accessibilité des espaces publics et de la voirie, décrit dans l'annexe

accessibilité, pour que les itinéraires à aménager en faveur des personnes à mobilité réduite soient en priorité les principaux itinéraires d'accès aux stations de transports collectifs du réseau lourd de transport. Cela concernera en particulier les DIVAT métro et tramway, le long du Grand Boulevard.

# Axe 3

## Partage de la rue et modes alternatifs



*Les objectifs ambitieux formulés dans la délibération cadre sur la Mobilité d'avril 2009, et repris dans les objectifs de mobilité du PDU, visent à la fois une décroissance de la part modale des déplacements réalisés en automobile, mais aussi une meilleure utilisation de ce mode de déplacements en optimisant les taux d'occupation des véhicules circulant sur le territoire métropolitain et en échange avec celui-ci. En effet, l'enjeu est de taille puisqu'en matière de rejets de gaz à effet de serre et de polluants locaux de l'air, plus de 95% des émissions liées aux transports terrestres du territoire sont imputables aux modes routiers. Aussi, et conformément aux principes énoncés dès 1996 dans la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie, le PDU de Lille Métropole doit viser à une diminution du trafic automobile.*

*Les modes routiers font partie intégrante du système de déplacements, et l'objet n'est pas de les éradiquer mais de les rationaliser et de les optimiser. Ils restent même les modes les plus utilisés à horizon 2020 dans les scénarios d'objectifs proposés. Cependant, il est temps de réfléchir et de mettre en œuvre un réel ré-équilibre entre les différents modes de déplacements urbains notamment sur l'espace public afin que chaque mode trouve sa place et puisse être réellement efficace dans son domaine de pertinence. A ce titre, et depuis le PDU de 2000, de nombreux efforts ont été menés dans ce sens pour un partage de la rue plus raisonné, pour donner plus de place aux modes alternatifs, en particulier la marche à pied, le vélo et les transports collectifs de surface. Il faut aujourd'hui aller encore plus loin et raisonner en intégrant toutes les composantes du système et en particulier l'usage de l'automobile et son stationnement, et leurs relations avec les autres modes alternatifs, en particulier les modes dits « doux » (marche à pied, vélo,...).*

## Inciter et favoriser un usage raisonné de la voiture pour se donner les moyens d'un partage de la rue favorable aux modes alternatifs

*Pour atteindre les objectifs de mobilité du PDU et se donner les moyens d'un réel ré-équilibre des modes de déplacements urbains, l'usage de la voiture particulière doit être de plus en plus raisonné. A l'avenir il s'agit notamment de l'intégrer totalement au système de transports urbains, mais en promouvant les modes alternatifs là où ils sont le plus efficaces et en réservant l'usage de cette dernière aux déplacements les plus longs, les plus contraints et dans les territoires les plus dépendants de ce mode de transport, où même à long terme les autres modes ne sauront constituer une alternative totale. Il s'agira également de promouvoir une utilisation différente de la voiture particulière, en luttant en particulier contre l'automobile utilisée seul en œuvrant pour une meilleure utilisation de son potentiel (covoiturage, autopartage).*

*Raisonnement l'usage du mode routier suppose de constituer un réseau de transport qui lui soit adapté et pertinent tant dans ses fonctions circulatoires que dans ses incidences sur la vie locale. Comme un réseau de transport est étroitement lié avec le territoire dans lequel il s'inscrit, le lien entre le territoire métropolitain et le réseau routier qui le dessert pose en particulier deux enjeux stratégiques : préserver l'accessibilité économique du territoire et conforter un réseau routier qui soit au service de la qualité de vie dans la Métropole.*

*Pour y répondre, Lille Métropole a mené une étude<sup>1</sup> spécifique en co-réflexion avec les partenaires institutionnels concernés et les gestionnaires de voirie du territoire métropolitain, et des territoires limitrophes, y compris belges. Les conclusions de l'étude ont abouti à l'élaboration d'un schéma de hiérarchie du réseau routier, qui rend l'usage de la voiture plus efficace au sein d'un réseau hiérarchisé, ainsi que des propositions concernant sa mise en œuvre et l'exploitation optimisée des réseaux routiers existants et futurs.*

*Parallèlement, le contexte dans lequel cette étude s'est inscrite est celui du Grenelle de l'Environnement qui favorise et incite financièrement au développement des réseaux de transports alternatifs à la voiture. Il s'agit donc également pour Lille Métropole de s'inscrire dans une logique de réduction de l'usage de l'automobile, au sein d'un réseau routier et autoroutier très structurant, qui évoluera peu d'ici 2020, tout en mettant en œuvre, en contrepartie, des solutions fortes en matière de modes alternatifs. Enfin, d'autres mesures d'envergure « nationales » sont susceptibles d'influer à terme sur les comportements et les choix modaux comme par exemple le projet de « taxe carbone » dont la finalisation et l'application sont en cours de réflexion.*

1) Source : étude de « Diagnostic préalable à l'élaboration du volet routier dans le cadre de la révision du PDU de Lille Métropole » - Février 2009 – RR&A/PTV France pour Lille Métropole

### RÉSUMÉ

#### 1 - Une hiérarchie du réseau viaire partagée par l'ensemble des acteurs du territoire

- 1.1 Replacer les projets routiers dans le cadre global des objectifs du PDU : le PDU ne portera aucun projet d'infrastructure routière ayant pour objectif d'augmenter les capacités d'écoulement du réseau routier. A ce titre, il propose de ré-examiner certains projets routiers dans le cadre de l'élaboration du SCoT
- 1.2 Réaliser les projets routiers de contournement, de maillage ou d'accès à certains sites de développement en y intégrant tous les modes de déplacements et en les accompagnant de mesures fortes visant à réduire les nuisances des secteurs urbains délestés
- 1.3 Engager des réflexions sur l'évaluation des impacts socio-économiques réels des nouvelles infrastructures routières structurantes sur un territoire avec les acteurs économiques et universitaires compétents
- 1.4 Partager une hiérarchisation fonctionnelle du réseau de voirie métropolitain en 5 niveaux avec les gestionnaires de réseaux du territoire dans une vision à long terme. Cette hiérarchisation est traduite dans un schéma directeur et dans une grille d'aménagement, qui constituent un cadre général de référence à adapter au contexte local

## 2 - Les modalités de mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau

- 2.1 Développer une politique globale de modération des vitesses, traduite dans un schéma directeur, pour agir sur les émissions polluantes et la sécurité des usagers en :
  - harmonisant les vitesses sur le réseau structurant dénivelé d'autoroutes et de voies rapides urbaines avec des vitesses réglementaires abaissées à 110 km/h sur les pénétrantes autoroutières et à 90 km/h sur les voies rapides dénivelées du cœur de l'agglomération, mesure accompagnée d'une réduction spécifique des vitesses à 80 km/h pour les poids lourds doublée de l'étude de l'interdiction des dépassements de poids-lourds sur l'ensemble du réseau routier dénivelé de la Métropole
  - mettant en œuvre une politique forte de modération des vitesses sur le réseau de desserte locale. 600 kilomètres d'aménagements en zones de circulation apaisée seront réalisés en 10 ans pour atteindre un total de 1200 kilomètres d'ici 2020
- 2.2 Systématiser la prise en compte de la multimodalité dans les projets routiers métropolitains en :
  - accompagnant les projets d'infrastructures par une méthode d'évaluation multicritères adaptée au PDU, des études d'opportunité aux études opérationnelles
  - intégrant dans chaque nouveau projet routier la possibilité et l'opportunité d'implanter des aménagements en faveur des modes alternatifs ou d'une utilisation différente de l'automobile
  - proposant dans chaque projet de contournement de centre aggloméré ou de déviation des mesures d'aménagement ou de gestion particulière des voiries déviées, pour y apaiser les circulations
- 2.3 Intégrer un principe de partage équitable de l'espace dans chaque nouveau projet de « déplacements » ou réaménagement d'espace public en milieu urbain avec au maximum, 50 % de l'emprise dédiée à l'automobile et au minimum 50% dédiés à d'autres usages urbains et aux modes alternatifs. Suivant le même principe, les rues ou avenues à deux voies de circulation par sens ré-aménagées, seront dans la mesure du possible, transformées en rues à une voie de circulation par sens en allouant les espaces récupérés à d'autres modes de déplacements ou à d'autres usages urbains
- 2.4 Engager des réflexions partenariales sur les opportunités et les intérêts des différentes formes de « péages » envisageables sur le territoire de la Métropole, en partenariat avec l'ensemble des acteurs métropolitains et gestionnaires de réseaux de transports du territoire

## 3 - Optimiser les réseaux routiers existants

- 3.1 Déployer le système d'aide à la gestion du trafic ALLEGRO sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier structurant de la Métropole
- 3.2 Étudier l'opportunité de mettre en œuvre une série de mesures d'exploitation expérimentales pour optimiser le fonctionnement du réseau routier structurant (voies réservées aux transports collectifs ou au covoiturage, régulation dynamique des vitesses,...)
- 3.3 Promouvoir un usage collectif de la voiture individuelle, notamment par le biais de services de covoiturage et d'autopartage :
  - engager à court terme une étude sur le développement d'un système global de covoiturage à l'échelle de Lille Métropole, voire de l'Aire métropolitaine
  - accompagner les démarches du Conseil Général du Nord visant à localiser et à créer à court terme une douzaine de parcs de stationnement dédiés au covoiturage en lien avec le territoire de Lille Métropole
  - encourager la mise en place de dispositifs d'autopartage, en particulier dans les secteurs centraux de l'agglomération, en visant un équilibre économique rapides

## 1 - UNE HIÉRARCHIE DU RÉSEAU VIAIRE PARTAGÉE PAR L'ENSEMBLE DES ACTEURS DU TERRITOIRE

Afin d'atteindre les objectifs fixés dans le PDU et pour reprendre les conclusions partagées par l'ensemble des acteurs institutionnels du territoire dans le cadre de l'étude sur le volet routier de la révision du PDU, une hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire métropolitain est ici proposée, après avoir défini une ligne de conduite attenante aux nouveaux projets d'infrastructures routières sur le territoire communautaire.

### Les projets routiers intégrés au PDU

En cohérence avec ses objectifs de mobilité, le PDU ne portera aucun nouveau projet d'infrastructure ayant pour objectif d'augmenter les capacités d'écoulement du réseau routier. Les principaux projets routiers retenus et portés par le PDU figurent dans la carte ci-jointe. Ils s'inscrivent dans un cadre bien précis, à savoir :

- alléger les nuisances supportées par les habitants de certains coeurs urbains en proposant des contournements et en ré-aménageant les tissus impactés par une réduction de l'espace dédié à la voiture afin d'améliorer la qualité de vie des habitants et de favoriser les modes alternatifs sur les anciens itinéraires délestés ;
- compléter le maillage local d'un territoire ou les points d'accès à celui-ci, afin d'y établir une hiérarchie claire et d'apaiser les circulations dans les quartiers alentours ;
- accompagner, voire améliorer la desserte de certains sites de développement notamment à vocation économique dépendants du mode routier.

D'autre part, le PDU se doit d'être compatible avec le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme approuvé en 2004. Les discussions qui se sont tenues dans le cadre de l'étude sur le volet routier du PDU et la volonté clairement affichée dans les objectifs du PDU de modérer le trafic automobile amènent le PDU révisé à se positionner en retrait sur un certain nombre d'opérations « routières » recensées dans le schéma directeur. Certaines de ces

opérations s'inscrivent d'ailleurs dans des temporalités opérationnelles dépassant le cadre du PDU, dont l'horizon est 2020. Il est proposé de réexaminer en termes de réalisation, de priorisation ou d'usage les projets suivants dans le cadre du SCoT sont :

- la Liaison Autoroutière Amiens Lille Belgique (ex A24), dont l'abandon a été affirmé pendant l'étude du volet routier de la révision du PDU par les services de l'Etat et qui ne figure pas dans l'avant-projet consolidé de Schéma National des Infrastructures de Transports présenté le 26 janvier 2011. D'une part, les grands projets supramétropolitains en matière d'infrastructures alternatives pour le transport de marchandises ( cf. Axe 4 : canal Seine Nord Europe, autoroute ferroviaire,...) devraient contribuer à long terme au désengorgement des flux de poids-lourds en transit. D'autre part, dans une maille routière proche du territoire de Lille Métropole, les itinéraires existants de contournement des coeurs métropolitains seront confortés à l'Est par les autoroutes A27 en France et A17 en Belgique, et à l'Ouest par les RN 47 et RN41, le contournement de la Chapelle d'Armentières et la N58 en Belgique ;
- le contournement Sud-Est de Lille interroge la stratégie d'aménagement du territoire dans ce secteur de la Métropole : le SCoT devra y répondre. Il ré-examinera le projet en intégrant les études détaillées demandées par Lille Métropole aux services de l'Etat dans sa délibération 10 C 0744 de décembre 2010 et en prenant en compte ses impacts positifs et négatifs sur le territoire et ses habitants
- les projets de contournements de Villeneuve d'Ascq et Forest-sur-Marque ne sont pas repris dans le PDU, du fait de leur passage à travers les espaces sensibles du Val de Marque. Leur temporalité se situerait cependant en dehors de l'horizon opérationnel du PDU ;
- la mise à 2 fois 3 voies de l'autoroute A25 entre Nieppe et La Chapelle d'Armentières n'apparaît pas comme prioritaire dans le cadre du PDU. Le tronçon entre la Chapelle d'Armentières et Englos pourra quant à

lui contribuer à long terme à un maillage complet de l'ouest métropolitain (RN47, RN41, A25, N58 en Belgique);

- les projets de nouveaux échangeurs concernant l'accès à la Haute Borne depuis l'A27, ainsi qu'entre l'A27 et la RD90 ne sont pas identifiés comme prioritaires dans le cadre du PDU.

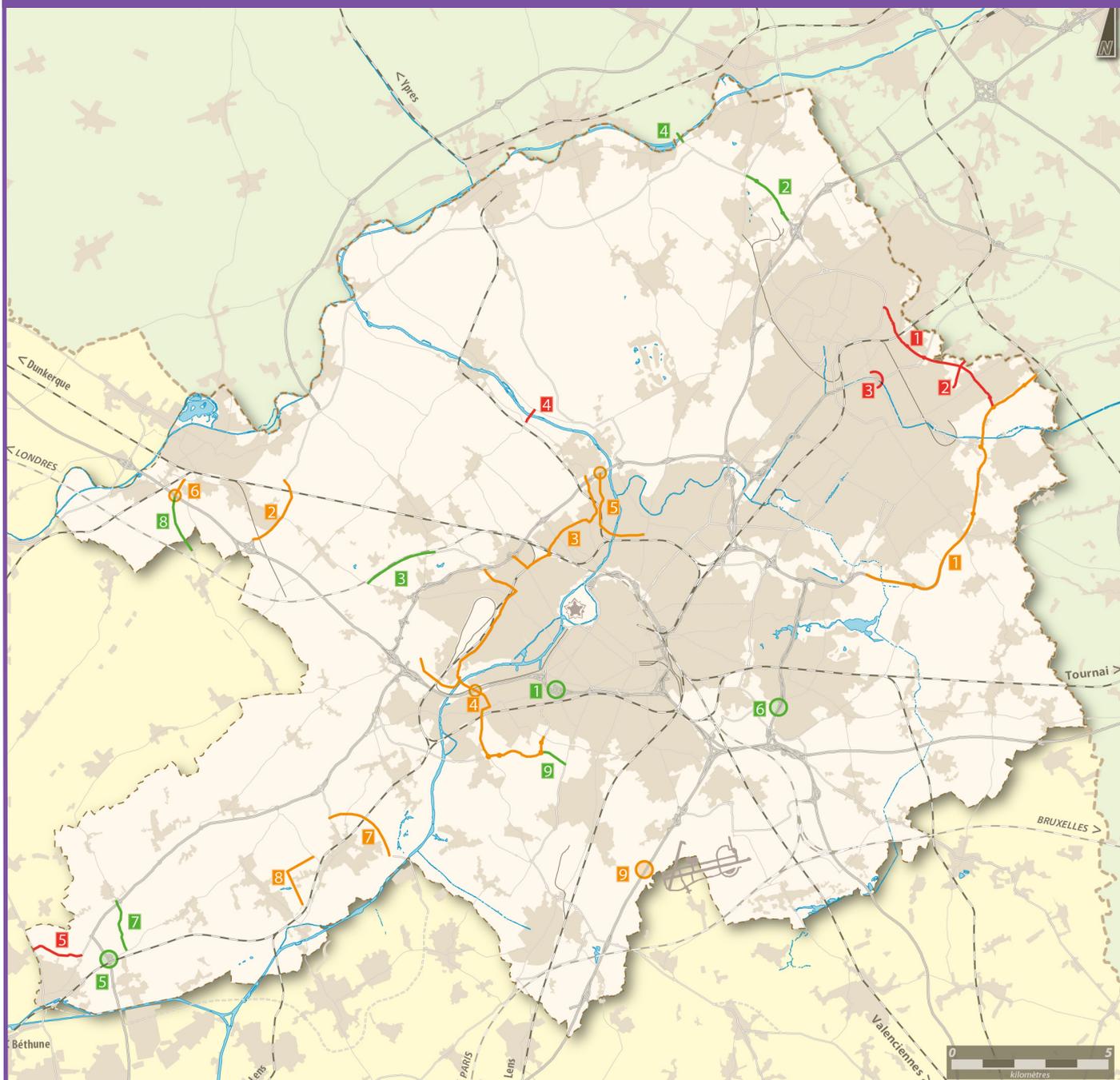
Il est également à noter qu'aucun scénario de contournement Sud du territoire métropolitain à proximité des champs captants n'a été étudié du fait de sa proscription par le schéma directeur.

Enfin, concernant l'évaluation des impacts socio-économiques réels des nouvelles infrastructures routières structurantes sur un territoire, sur le développement économique réel qui leur est associé, ainsi que le « desserrement » urbain qu'elles provoquent sur les tissus existants, des travaux et études sont à organiser avec les acteurs économiques et universitaires compétents. En effet, pour les révisions du PDU à venir et les débats à entreprendre sur les infrastructures routières à proposer dans le cadre du SCoT, il paraît nécessaire d'entreprendre des réflexions éclairées sur ce point et le lien réel entre développement routier et attractivité et rayonnement économique réel et globalisé.

### Un réseau hiérarchisé défini en collaboration avec les gestionnaires de voiries du territoire

Le réseau routier métropolitain est actuellement peu hiérarchisé dans ses fonctions et ses usages. Certains axes accueillent des trafics routiers inadaptés aux caractéristiques techniques et géométriques de ces voies, ce qui impacte directement leur environnement immédiat. Dans un contexte où l'offre en infrastructures routières très structurantes (autoroutes et voies rapides dénivelées) évoluera peu à d'ici 2020, il s'agit de faire en sorte que le réseau routier métropolitain supporte les niveaux de trafic

## PROJETS ROUTIERS PORTÉS PAR LE PDU



### projets "coups partis" (DUP)

- 1 liaison Tourcoing - Wattlelos
- 2 voie du centre
- 3 réaménagement du pont des Couteaux (en cours)
- 4 liaison RD108 - RD949, pont du Vert Galant (en cours)
- 5 contournement nord de La Bassée (en cours)

### projets concertés

- 1 réaménagement de la RD700
- 2 déviation de la RD945
- 3 LINO-centre
- 4 LINO-sud et échangeur de l'A25
- 5 LINO-nord et échangeur LINO-RNO
- 6 échangeur d'Armentières
- 7 contournement nord-est de Wavrin
- 8 contournement ouest de Wavrin
- 9 échangeur de Templemars

### projets émergents

- 1 modification de l'échangeur Porte de Béthune
- 2 réaménagement de la RD191
- 3 desserte du site de Tournebride
- 4 RD191 franchissement de la Lys
- 5 échangeur RN47-RD145
- 6 desserte Grand Stade
- 7 accessibilité ZA Illies-La Bassée
- 8 rectification de la RD22 à Erquinghem
- 9 voie des Crêtes

à venir sous réserve que l'usage de chacune de ses voies soit optimisé. Cette optimisation suppose l'amélioration de la lisibilité du réseau tant pour les usagers que pour les gestionnaires des réseaux de voirie.

La définition de la hiérarchisation du réseau routier de Lille métropole précise les fonctions à faire assumer pour chaque type de voie du réseau, il s'agit d'un objectif à atteindre à terme. Elle tient tout particulièrement compte des perspectives de développement des transports collectifs et de la structuration renforcée du réseau constitué par ces derniers, ainsi que des ambitions en matière de développement des modes doux. Elle est le résultat de la prise en compte de la fonction à assumer par chaque voie du territoire, sans distinguer les maîtrises d'ouvrage concernées.

Le schéma proposé et annexé au PDU est une hiérarchisation à long terme du réseau de voirie métropolitain. Elle inclut donc les projets de voirie identifiés dans les paragraphes précédents. Elle a été construite de manière à canaliser les flux vers des axes adaptés à la nature du trafic, mais aussi en fonction des usages urbains et de déplacements à attendre des différentes sections de voies étudiées. Elle a vocation à accompagner globalement les démarches de partage de la rue.

5 niveaux fonctionnels ont été identifiés dans le travail de hiérarchisation, classés du niveau 1, le plus structurant, qui privilégie la fonction « d'écoulement des trafics », au niveau 5 qui assure la desserte fine du territoire :

- le niveau 1 - 1 Bis comprend le réseau « hyperstructurant » et privilégie l'écoulement des trafics de transit et d'échanges avec l'extérieur de l'agglomération ;
- le niveau 2 correspond au réseau « structurant » d'agglomération et favorise

les trafics entre communes éloignées en milieu rural et entre quartiers éloignés en milieu urbain ;

- le niveau 3 englobe le réseau « de distribution » et contribue aux flux de proximité entre communes voisines en milieu rural et entre quartiers proches en milieu urbain ;
- le niveau 4 réunit le réseau de « desserte primaire » et participe à la diffusion du trafic de desserte locale ;
- le niveau 5 regroupe l'ensemble des voies de « desserte locale » et supporte les flux de desserte terminaux. Ce niveau sera très essentiellement composé de zones de circulation apaisées.

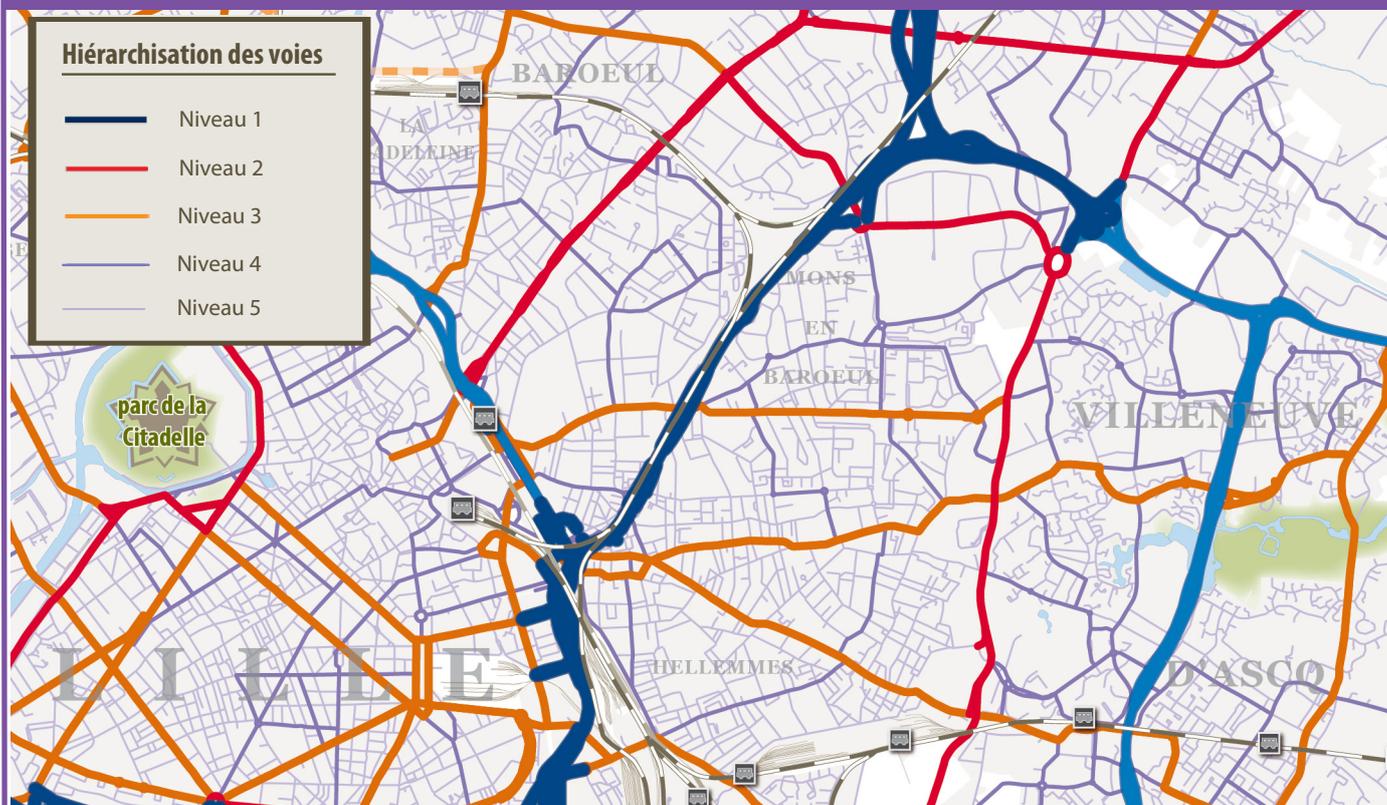
La hiérarchisation du réseau métropolitain traite à la fois les axes routiers existants et projetés. Elle résulte d'une stratégie basée sur la combinaison de deux approches : l'une par niveau hiérarchique, du moins pour les trois premiers niveaux, et la seconde territoriale, adaptée au contexte local. L'approche par niveau hiérarchique vise à :

- concentrer l'écoulement des trafics routiers de transit et d'échange de longue portée sur le réseau dénivelé structurant de l'agglomération (niveau 1) ;
- assurer un maillage structurant suffisant du niveau 2 pour favoriser une diffusion ordonnée des principaux flux d'échange en lien avec le territoire en exploitant au maximum les infrastructures existantes et mieux canaliser le trafic dans le secteur des champs captants du Sud de la Métropole ;
- accompagner par le niveau 3 les axes urbains et interurbains aux fonctions principales,
- décliner les fonctions locales dans les niveaux 4 et 5.

Chaque niveau a une fonction précise qui doit se traduire dans la forme des voies. A

chaque fonction correspond des critères géométriques et des mesures d'exploitation des voies, ainsi qu'une prise en compte adaptée des modes alternatifs. Ces mesures concernent tout autant le fonctionnement routier que l'insertion des modes alternatifs. Une différenciation est cependant introduite dans la forme des voies pour un même niveau hiérarchique en différenciant zone agglomérée et espaces périurbain ou rural. En effet, la continuité fonctionnelle d'un niveau hiérarchique doit être assurée, mais peut revêtir des formes différentes suivant le milieu traversé. Les propositions formulées dans la grille d'aménagement ci-contre constituent un cadre général de référence, mais leur mise en œuvre devra bien intégrer le contexte, les spécificités et les objectifs d'aménagements locaux de chaque site.

EXTRAIT DU SCHÉMA DIRECTEUR DE HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU DE VOIRIE MÉTROPOLITAIN ANNEXÉ AU PDU



PRINCIPALES RECOMMANDATIONS ACCOMPAGNANT LA HIÉRACHISATION DU RÉSEAU DE VOIRIE

NIVEAU	FONCTION	LIMITES DE VITESSES	POINTS D'ÉCHANGES ET INTERDISTANCES	INTEGRATION DES MODES ALTERNATIFS		
				TC	Vélos	Piétons
1	Réseau hyperstructurant (Traffics de transit et d'échange)	90 / 110	Carrefours dénivelés	possibilité d'insertion de site propre TC ou covoiturage	franchissements sécurisés	franchissements sécurisés
1bis	Réseau hyperstructurant (Traffics d'échange)	70 / 110	Carrefours dénivelés sauf exception > 1km	possibilité d'insertion de site propre TC ou covoiturage	franchissements sécurisés	franchissements sécurisés
2 <i>hors agglomération</i>	Réseau structurant (Traffics intercommunaux)	70 / 90	Carrefours plans sauf exception > 500m	possibilité d'insertion de site propre TC	pistes cyclables	
2 <i>en agglomération</i>	Réseau structurant (Traffics intercommunaux ou avec quartiers éloignés)	50	Carrefours à feux préconisés > 250m	possibilité d'insertion de site propre TC	pistes ou bandes cyclables	trottoirs
3 <i>hors agglomération</i>	Réseau de distribution (Traffics entre communes proches)	70 / 90	Carrefours giratoires préconisés > 200m	possibilité d'insertion de site propre TC	pistes cyclables	
3 <i>en agglomération</i>	Réseau de distribution (Traffics entre communes ou quartiers proches)	30 / 50	Carrefours à feux préconisés > 200m	possibilité d'insertion de site propre TC	pistes ou bandes cyclables	trottoirs
4	Réseau de desserte primaire (diffusion des trafics dans les quartiers)	30 / 50 (possibilité 70 hors agglomération)	Carrefours à feux préconisés aux intersections avec les niveaux supérieurs en agglomération	aménagements spécifiques TC	bandes cyclables	trottoirs
5	Réseau de desserte locale (zones de circulations apaisées)	30	Carrefours sans feux ni giratoire sauf exception	aménagements spécifiques TC	zone de circulation apaisée, aménagements spécifiques au besoin	zone de circulation apaisée, aménagements spécifiques au besoin

## 2 - LES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU

La hiérarchisation du réseau routier constitue un schéma directeur vers lequel l'action de l'ensemble des gestionnaires de voirie doit tendre à long terme. La mise en œuvre de ce schéma directeur devra s'adapter aux contextes locaux rencontrés tout en restant dans l'esprit initial de la hiérarchisation, lors des opérations de réaménagement du réseau existant ou dès la conception des projets nouveaux. Sa mise en œuvre progressive implique donc de poursuivre la politique de modération des vitesses engagée depuis près de 20 ans sur le territoire, de valoriser l'aspect multimodal de tout projet d'infrastructure et de lancer des réflexions sur les formes de péages urbains envisageables sur le territoire, leurs intérêts et leurs limites.

### Une politique globale de modération des vitesses

L'application de la hiérarchisation du réseau sur le territoire reprend pleinement un principe fondateur du PDU de 2000, la modération de la vitesse des véhicules motorisés. Le partage de la rue passe par une place plus importante accordée aux modes de déplacements alternatifs, mais également par une réduction de l'agressivité de la voiture en ville, notamment par sa vitesse, qui est trop souvent inadaptée à sa cohabitation avec les autres modes, en particulier piétons et cyclistes. La vitesse est également un des principaux facteurs aggravants de l'étalement urbain grâce aux réseaux autoroutiers denses et rapides, mais également source d'insécurité routière et de gravité des accidents sur les réseaux de desserte.

En conséquence, la politique de modération globale des vitesses sur le réseau métropolitain aura deux ambitions principales :

- réduire les impacts environnementaux (pollutions globale et locale, émissions de bruit) des trafics routiers sur les axes principaux, notamment les voies des niveaux hiérarchiques 1 à 2 ;
- contribuer à la mixité des usages sur les voies de desserte fine du territoire métropolitain, de niveau 5 notamment, pour aménager des voies aux usages partagés et sécurisés.

Le schéma directeur de la modération de la vitesse proposé dans le PDU de 2000 a été revisité et sa nouvelle version est annexée au PDU. Il est globalement destiné à être mis en œuvre à long terme et devra s'adapter à l'environnement de chaque site. La mise en œuvre de ces prescriptions relève à la fois des pouvoirs de police des maires, mais aussi du préfet sur le réseau national. Son application devra se faire en étroite collaboration avec les gestionnaires de chaque réseau, les communes et les habitants.

Sur le réseau de voirie dénivelé (niveaux 1 et 1-bis), une harmonisation des régimes de vitesse est proposée avec des vitesses réglementaires abaissées à 110 km/h sur toutes les autoroutes de l'agglomération et une harmonisation des vitesses à 90 km/h pour les véhicules particuliers sur le cœur du réseau autoroutier et de voies de la Métropole. La réduction à 90 km/h sur les réseaux dénivelés du cœur d'agglomération sera accompagnée d'une réduction spécifique des vitesses à 80 km/h pour les poids lourds et de l'étude de l'interdiction des dépassements de poids lourds sur l'ensemble du réseau routier dénivelé de la Métropole. En effet, cette mesure complémentaire, permettra d'être plus efficace encore en matière de réduction des nuisances sonores et des émissions de polluants. Elle permettra également d'instaurer un différentiel de vitesses entre poids lourds et véhicules légers qui sera plus lisible pour les usagers et qui va dans le sens de la sécurité.

Sur des secteurs à enjeux spécifiques, en particulier sur les autoroutes A22, A25 au niveau d'Erquinghem-Lys et A27 à hauteur de Gruson, Chérens et Baisieux, il est proposé que l'Etat étudie sans délai des actions spécifiques concernant l'interdiction de doubler et la limitation des vitesses de circulation des poids lourds pour alléger les nuisances sonores subies par les riverains.

Concernant les réseaux de desserte locale (niveau 5), l'ensemble des rues susceptibles d'être aménagées à l'aide de zones de circulation apaisées (zones 30, zones de rencontres, aires piétonnes, voire rues résidentielles limitées à 30 km/h) a été identifié. Environ 2400 kilomètres de voies sont concernées à terme. Pour améliorer le confort des circulations douces piétonnes

et cyclistes et les vies de quartiers, l'objectif d'aménagement retenu par le PDU sera de doubler le linéaire d'aménagements existants d'ici 2020, en passant de 600 à 1200 kilomètres d'aménagements de ce type. La moitié du réseau apaisé à long terme sera ainsi réalisée dès 2020.

### Une valorisation multimodale des projets de déplacements

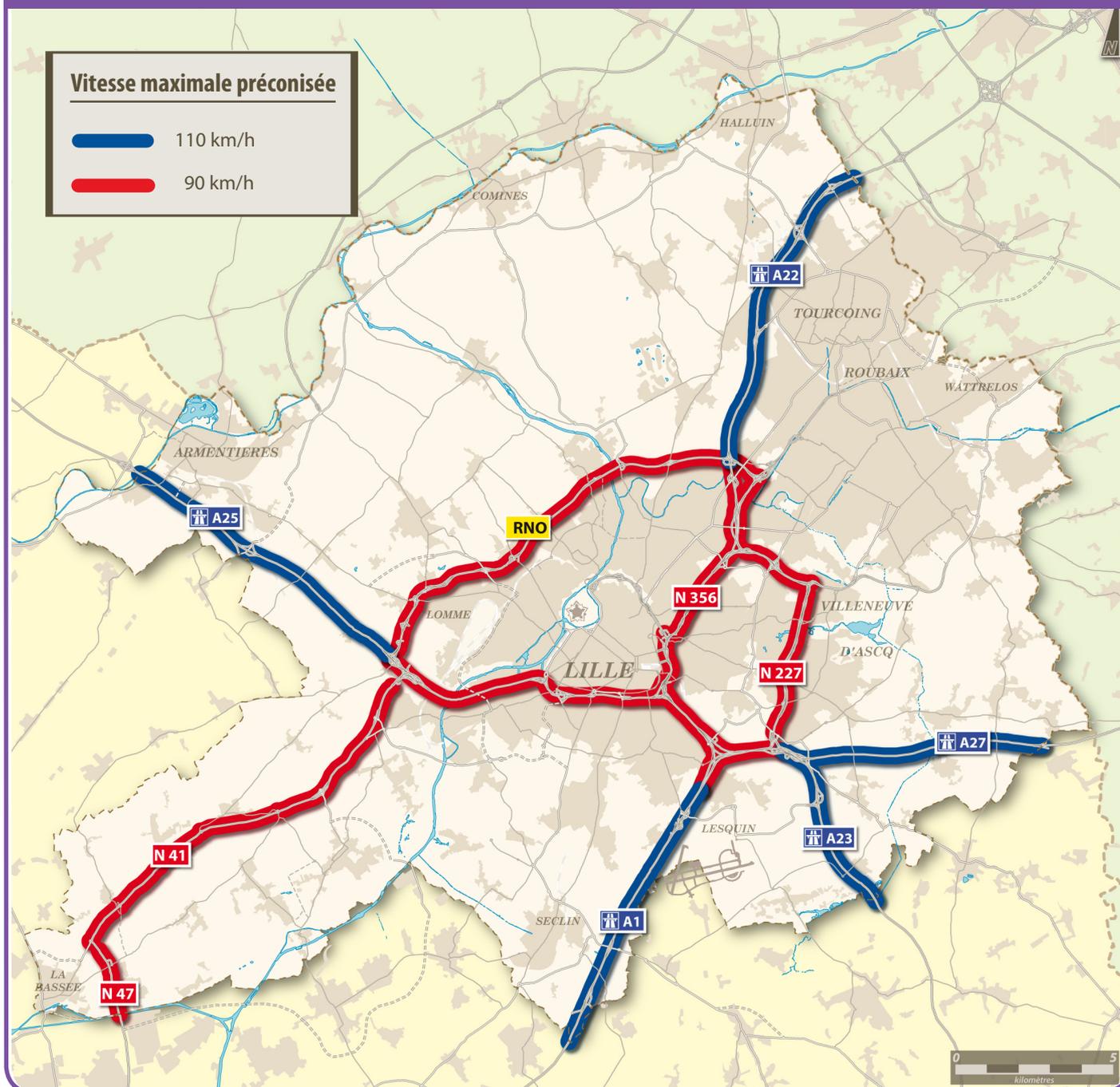
L'analyse d'une trentaine de projets routiers métropolitains menée lors de l'étude du volet routier du PDU a pointé l'absence, pour certains d'entre-eux, de l'intégration d'une réelle dimension multimodale. Or, l'usage des modes alternatifs à la voiture ne sera favorisé qu'au prix d'un partage de la rue réellement équilibré à leur profit. La systématisation de la prise en compte de la multimodalité au sein des projets routiers métropolitains apparaît-elle plus que jamais déterminante. Aussi, pour accompagner l'ensemble des projets routiers portés par le PDU révisé, une grille d'évaluation sera appliquée à l'ensemble des projets d'infrastructures routières sur le territoire métropolitain dès les premières études d'opportunité et les accompagnera jusqu'à leur réalisation. Elle permettra de se replacer systématiquement dans la démarche globale de projet affichée dans le PDU, afin que l'ensemble des acteurs gardent à l'esprit son cadre d'actions, y compris pour des opérations routières. Elle portera notamment sur les thèmes suivants :

- l'efficacité de l'infrastructure,
- la réduction des pollutions locales et globales,
- l'amélioration de la sécurité routière,
- l'intégration des modes alternatifs,
- le support à une urbanisation durable,
- l'inscription dans la hiérarchisation du réseau,
- l'intégration paysagère,
- la préservation des ressources en eau.

La dimension multimodale de ces projets sera donc au centre des préoccupations en intégrant tous les modes de déplacements, des piétons aux cyclistes, en passant par les transports collectifs.

Il est donc proposé que chaque projet routier nouveau intègre la possibilité et l'opportunité d'implanter des

MODÉRATION DES VITESSES SUR LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT :  
VITESSES MAXIMALES PRÉCONISÉES DANS LE PDU



aménagements en faveur des modes alternatifs ou d'une utilisation différente de l'automobile. Les projets proposés ne seront validés que s'il est démontré qu'ils intègrent bien cette dimension multimodale. Les aménagements en question devront répondre au projet global de PDU, aux différents schémas directeurs annexés au PDU tout en intégrant leurs spécificités liées au contexte local. Ainsi, toute voie nouvelle étudiera par exemple l'opportunité de

réaliser des aménagements pour améliorer la vitesse commerciale des lignes de transports collectifs desservant le secteur, des pistes ou des bandes cyclables pour accompagner l'usage du vélo dans le secteur, ou encore l'opportunité de réaliser des aménagements ou des mesures en faveur du développement du covoiturage ou de l'utilisation partagée de l'automobile, voies ou stationnements adaptés. A défaut d'être réalisés dans la même temporalité que le projet, des

emprises ou réservations nécessaires à leur mise en œuvre seront alors des corollaires au projet.

Concernant en particulier les projets de contournement de centres agglomérés ou de déviation, chaque projet proposera des mesures d'aménagement ou de gestion particulière des voiries déviées. En effet, la valorisation optimale des nouveaux projets et l'amélioration du cadre de vie des

habitants des secteurs soulagés passent par des mesures de pacification des circulations et de valorisation des modes de circulation alternatifs sur les anciens itinéraires.

Pour asseoir plus encore les notions de partage de la rue, chaque nouveau projet de « déplacements » ou ré-aménagement d'espace public en milieu urbain intégrera un principe de partage équitable de l'espace avec :

- 50%, au maximum, d'emprise dédiée à l'automobile (circulation et stationnement);
- 50%, au minimum, de l'emprise affectée aux autres modes de déplacements, à la végétalisation des abords, ou à d'autres usages urbains.

Des dispositions particulières seront envisagées pour les sites dont l'emprise totale entre bâtis est inférieure à 12 mètres. Les rues ou avenues à deux voies de circulation par sens étudiées et ré-aménagées, seront dans la mesure du possible, transformées en rues à une voie de circulation par sens en section en allouant les espaces récupérés à d'autres modes de déplacements ou à d'autres usages, à l'image du ré-aménagement de l'avenue de Dunkerque à Lille-Lomme.

### Réfléchir aux opportunités et aux intérêts des différentes formes de péages urbains envisageables sur la Métropole

En réduisant ou en modifiant la demande de déplacements motorisés, la tarification de type « péage urbain » aux entrées de la zone dense est un outil susceptible de

réguler les trafics de véhicules motorisés au sein des espaces urbains centraux d'une métropole à l'instar de ce qu'ont fait, en Europe, les villes de Londres ou Stockholm. Depuis la loi dite Grenelle 2 du 12 juillet 2010, les agglomérations de plus de 300 000 habitants ont la possibilité d'expérimenter le péage urbain. Avant de prendre toute décision à ce sujet, il est essentiel de mener des réflexions globales sur les mesures envisagées et leurs impacts en les replaçant dans le système global de déplacements. En effet, si la tarification des infrastructures aura indéniablement des effets sur la modération de la circulation dans les centres-villes, elle peut également représenter une source de financement pour les modes de transports plus durables, mais sa mise en oeuvre est souvent complexe et coûteuse et ses incidences sociales posent question.

L'arbitrage en faveur ou non d'une politique de péage « urbain » de type londonien ou de toute autre forme sur les réseaux de déplacements métropolitain suppose d'en connaître les tenants et aboutissements. Aussi est-il proposé d'engager des réflexions partenariales sur les opportunités et les intérêts des différentes formes de « péages » envisageables sur le territoire de la Métropole, en partenariat avec l'ensemble des acteurs métropolitains et gestionnaires des réseaux de transports du territoire. Les outils étudiés auront pour but de diminuer le trafic automobile et ses effets néfastes sur l'environnement, d'orienter les usagers vers des modes de déplacements alternatifs et éventuellement de constituer un fonds de concours pour l'amélioration du système de déplacements pour répondre aux lourds

besoins de financement des systèmes de transports publics et offrir des alternatives de choix aux usagers. Un tel système ne pourra être envisagé qu'à long terme sur le territoire.

Dans le cadre de ces réflexions, différents types d'outils seront évoqués, qui pour partie d'entre-eux sont mobilisables dès à présent. La première forme de péage urbain mobilisable et déjà existante est la tarification des stationnements dans les secteurs les plus contraints. Les préconisations évoquées dans la partie de l'axe 3 relative au stationnement vont dans ce sens. Au niveau national, des réflexions sont également en cours sur la dépenalisation et la décentralisation du stationnement, qui pourrait aller dans le sens d'une plus grande responsabilité et implication des collectivités locales, à l'image des évolutions constatées en Belgique et en Grande-Bretagne.

Le contexte national est également susceptible d'évoluer en fonction des modalités d'application d'une éventuelle « taxe carbone ». Enfin, la loi Grenelle 1 prévoit la mise en place à court terme d'une taxe sur les poids lourds circulant sur le réseau routier national de compétence de l'État, qui est pressentie à environ 12 centimes du kilomètre en moyenne pondérée, mais qui sera différenciée en fonction notamment du type de poids lourds et de leur niveau d'émission de polluants.



### 3 - OPTIMISER LES RÉSEAUX ROUTIERS EXISTANTS

#### Mettre en œuvre et expérimenter des solutions d'optimisation du réseau routier existant

Si le réseau routier métropolitain structurant n'évoluera que peu sur le moyen terme, les modalités de son exploitation doivent évoluer et contribuer à l'optimiser. L'avenir proche est donc à la valorisation des réseaux existants, avec de nouveaux outils. A l'échelle métropolitaine, il s'agira d'expérimenter et de mettre en œuvre des systèmes pour gérer les pics de trafics et les incidents sur le réseau autoroutier notamment. Il s'agira surtout de s'orienter vers une utilisation différente de l'automobile, en préférant un raisonnement exprimé en flux de personnes à transporter par la route et non plus en flux de véhicules à écouler. A plus grande échelle, les connexions avec les réseaux européens et les maillages existants devront être favorablement utilisés afin d'éloigner les principaux flux routiers de transit de très longues distances de l'agglomération lilloise, en particulier les flux de marchandises en relation avec les grands ports de la Mer du Nord.

Le déploiement final des équipements d'exploitation dynamique du réseau dénivelé (ALLEGRO) sur le territoire communautaire permettra à court ou moyen terme d'informer les usagers en temps réel et de crédibiliser les temps de parcours des usagers du réseau et de diminuer l'accidentologie. Il s'agit d'équiper le réseau dénivelé du territoire métropolitain qui ne l'est pas encore, au moyen de stations de recueil de données de trafic, de panneaux à messages variables, de postes d'appel d'urgence, de caméras et de biseaux de rabattement automatique; et, à plus long terme, d'accompagner l'élargissement du périmètre du dispositif aux territoires limitrophes comme par exemple à celui de l'Aire de Coopération Métropolitaine.

Ce dispositif ouvre également la possibilité d'augmenter les capacités des axes en nombre de personnes et de canaliser les flux vers des axes adaptés. L'expérimentation de la régulation dynamique des vitesses sur le réseau dénivelé à moyen terme sur certains axes contribuera également à fiabiliser les temps de parcours des usagers



en augmentant ponctuellement le débit de certains axes d'entrée de la Métropole, en abaissant les vitesses réglementaires aux heures de pointe pour anticiper les incidents, sans pour autant y imposer des contraintes en heures creuses. En association avec les autres gestionnaires de voirie du territoire, les services de l'Etat et du Conseil Général du Nord veilleront à vérifier l'intérêt de modifier en temps réel la vitesse autorisée sur certains tronçons du réseau dénivelé, en vue d'y expérimenter la régulation dynamique des vitesses et d'évaluer l'incidence en termes de gains de capacité des voies.

Plus généralement, à court terme, il est proposé d'étudier plus finement une série de mesures d'exploitation expérimentales pour optimiser le fonctionnement du réseau structurant, à mettre en œuvre sur le réseau dans l'horizon PDU, comme par exemple :

- l'implantation de voies réservées aux transports collectifs ou au covoiturage ;
- ouverture de la bande d'arrêt d'urgence à certains services de transports collectifs sous conditions ;
- régulation dynamique des vitesses ;
- régulation d'accès au réseau dénivelé.

En complément, il conviendra également d'avoir à l'esprit les réflexions en matière d'avancées technologiques qui pourront

avoir un impact à très long terme, en particulier dans le domaine du transport de marchandises, comme par exemple le guidage dynamique des véhicules.

#### Promouvoir un usage collectif de la voiture

La logique de service à la mobilité doit proposer un large panel de solutions qui s'étende des transports collectifs aux transports individuels classiques, comme évoqué dans l'axe 2 du PDU. Il peut s'agir de solutions plutôt orientées vers le système de transports collectifs (transports à la demande,...), mais aussi de solutions visant à un autre usage de la voiture particulière. Il s'agira en particulier de promouvoir un usage collectif de la voiture individuelle, notamment par le biais de services de covoiturage et d'autopartage. Ce type de service sera notamment valorisé auprès des salariés dans le cadre d'opération de plans de déplacements d'entreprises qui sont abordés dans l'axe 6 du présent document, notamment pour les entreprises situés dans les secteurs les plus difficiles à desservir par le réseau de transports collectifs.

Une des ambitions affichée dans les objectifs de mobilité est l'augmentation des taux d'occupation sur les déplacements routiers en échange avec le territoire métropolitain, afin d'accroître l'attractivité métropolitaine en nombre de personnes avec des flux de véhicules réduits en 2020. Ce raisonnement vaut également pour les déplacements internes longs et réalisés en automobile. Il s'agit bien là d'optimiser le fonctionnement de l'objet «voiture». En effet, les taux d'occupation constatés en 2006 dans l'enquête déplacements auprès des habitants et en 2007 dans l'enquête « cordon » routière oscillent entre 1,3 et 1,4 personne par véhicules, avec des valeurs abaissées à 1,1 concernant les déplacements « domicile-travail ». Un des outils à disposition pour commencer à répondre à cette problématique est le covoiturage. Si son potentiel n'est pas encore complètement exploité, des opérations diverses sont constatées soit menées par des institutions, soit entreprises suite à des plans de déplacements d'entreprises. Afin de réfléchir aux tenants et aboutissants d'un système de covoiturage adapté à l'échelle de

l'Aire métropolitain, qui semble être l'échelle pertinente en la matière, une étude spécifique sera engagée dès 2010 en collaboration avec les principales institutions concernées par cette problématique à une échelle élargie. Il s'agira de construire une vision partagée et cohérente, élaborée de concert et en concertation avec les acteurs privés du territoire et permettant de se projeter à court ou moyen terme dans un véritable système de covoiturage à l'échelle de Lille Métropole et l'Aire métropolitaine. Diverses propositions techniques seront étudiées dans ce cadre comme la création d'une centrale de covoiturage ou la « fédération » de sites de covoiturage, la création d'aires de stationnement adaptées et dédiées, conventionner avec des gestionnaires de parkings existants (hypermarchés), la mise en œuvre d'aménagements spécifiques dédiés aux covoitureurs (voies réservées,...),...

Sans attendre l'engagement de cette étude, un groupe de travail technique piloté par le Conseil Général du Nord et associant les gestionnaires de voirie du réseau métropolitain travaillera à la localisation et

la création à court terme d'un réseau d'une demi-douzaine d'aires de covoiturage en lien avec le territoire de Lille Métropole.

Sur le territoire métropolitain, en s'inspirant des expériences relatives aux systèmes d'autopartage fonctionnant sur d'autres territoires et en valorisant l'expérience LILAS Autopartage à Lille, il faudra aller plus loin encore dans une utilisation différente de l'automobile en proposant un réel découplage entre utilisation et possession d'un véhicule. Ce type de solution peut devenir rapidement une alternative à l'achat d'un deuxième véhicule, voire de tout véhicule pour les milieux urbains denses, multifonctionnels et bien desservis en transports collectifs. La mise en place de dispositifs d'autopartage sera donc encouragée, en particulier dans les secteurs centraux de l'agglomération, Ces systèmes auront vocation à trouver rapidement leur équilibre économique.



# Faire de la marche à pied un mode de déplacement à part entière

*La Marche à pied est aujourd'hui le second mode de déplacements utilisé par les habitants de Lille Métropole. Il représentait en 2006 près du tiers des déplacements : le niveau de marche à pied pratiqué sur le territoire communautaire est d'ailleurs un des plus élevé en comparaison aux autres agglomérations françaises. La marche à pied est le mode fédérateur indispensable et indissociable du système de mobilité. Malgré cela, il est trop peu souvent mis en avant et présenté comme tel.*

*Comme décrit dans les paragraphes relatifs aux objectifs de mobilité, un objectif fondamental d'ici 2020 est le maintien, voire l'augmentation de l'usage de la marche à pied sur le territoire, afin d'en faire le premier mode de déplacement des habitants de Lille Métropole en 2020, à la même hauteur que la voiture particulière. L'enjeu est de développer à la fois les déplacements en transports collectifs et en vélo, tout en conservant un fort taux de marche à pied sur le territoire.*

*A ce titre, l'usage de la marche à pied, son amélioration et son développement constituera un point phare du PDU. Il s'agira de mettre en œuvre des actions permettant d'augmenter la part de la marche à pied dans les déplacements et de développer la « marchabilité » du territoire, c'est-à-dire de le rendre attractif physiquement, économiquement... à tous les usagers quels qu'ils soient.*

*La marche à pied est non seulement un mode de déplacement écologique mais il constitue également le moyen de déplacement le plus accessible socialement. Il participe à des enjeux de santé publique en entretenant la forme physique de ceux qui le pratiquent régulièrement. Enfin, il constitue un formidable outil d'appropriation de la ville, des lieux et places, des quartiers, par les usagers et les habitants de la Métropole. En lien avec l'annexe accessibilité du PDU, une partie des actions en faveur des personnes à mobilité réduite au sens large, sera mise en exergue dans ce chapitre.*

## RÉSUMÉ

### 1 - Des itinéraires piétons mailles, confortables et sécurisés indispensables dans la chaîne de déplacements

- 1.1 Mettre en œuvre des itinéraires piétons maillés, confortables et sécurisés dans tous les projets urbains
- 1.2 Intégrer complètement la prise en compte de la mobilité réduite à la conception des espaces publics. Il s'agira notamment d'élaborer, en lien avec la commission intercommunale d'accessibilité pour les personnes handicapées, le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) opérationnel décrit dans l'annexe accessibilité du PDU qui propose notamment :
  - d'intégrer systématiquement les préoccupations d'accessibilité dans les travaux neufs,
  - de créer, d'ici 2020, 100 kilomètres d'itinéraires accessibles au sein des DIVAT, pour un rabattement vers le réseau de transports collectifs structurant,
  - de créer, d'ici 2020, 100 kilomètres d'itinéraires accessibles pour accompagner les politiques communales engagées en matière d'accessibilité,
  - d'aménager les abords directs de chaque arrêt de transport en commun,
  - d'aménager les accès aux ERP communautaires,
  - de développer des outils et des pratiques adaptés à la mise en œuvre d'un espace public de qualité intégrant complètement les spécificités liées à la mobilité réduite (ergonomie de l'espace public, guides, accessibilité des cheminements de l'espace naturel,...)
- 1.3 Aménager le réseau local de desserte dans les quartiers en utilisant des outils favorisant la mixité des flux et la promotion de la marche à pied en les adaptant au contexte local : zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes (cf hiérarchisation du réseau de voirie et modération des vitesses)
- 1.4 Aménager le réseau viaire structurant en faveur des piétons en assurant des espaces de cheminement confortables et des traversées sécurisées

## **2 - Améliorer la marchabilité du territoire**

- 2.1 Développer ou créer des outils au service du piéton comme :
  - les « zones accessibles à pied », qui permettent de caractériser le degré d'accessibilité piétonne à un élément de la ville (station de transports collectifs, équipement,...)
  - une base recensant l'ensemble des cheminements piétons sur le territoire
  - la gestion et l'entretien des cheminements piétons hors voirie d'intérêt communautaire
- 2.2 Organiser des opérations de reconquête des trottoirs pour un confort accru des piétons valides et à mobilité réduite en agissant sur l'aménagement, la gestion urbaine de proximité (usages urbains des trottoirs, ramassage des ordures ménagères, stationnement,...), et en luttant sévèrement contre le stationnement illicite dégradant l'intérêt général des piétons
- 2.3 Identifier et engager une démarche de résorption des coupures urbaines inhérentes aux grandes infrastructures de transport très pénalisantes pour les piétons

## **3 - Communiquer sur l'art de se déplacer a pied**

- 3.1 Développer information et communication pour promouvoir l'usage de la marche à pied sur le territoire de Lille Métropole
- 3.2 Elaborer des plans directeurs piétons sur des secteurs stratégiques de la Métropole



## 1 - DES ITINÉRAIRES PIÉTONS MAILLÉS, CONFORTABLES ET SÉCURES INDISPENSABLES DANS LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT

La marche à pied est intrinsèquement inscrite au cœur des politiques de déplacements. Elle est le premier support de l'intermodalité pour les déplacements de personnes. Pour atteindre les objectifs de mobilité du PDU, en intégrant les problématiques liées à la mobilité réduite, le développement de la marche à pied doit être inscrit dans les politiques urbaines (mobilité, espaces publics, transports collectifs, urbanisme, développement économique...) et intégré à l'ensemble du système de déplacements comme un chaînon indispensable.

### Intégrer et systématiser des itinéraires piétons dans tous les projets urbains

Pour répondre aux objectifs de développement de la marche à pied, adopter une vision spécifique concernant l'usage de la marche à pied dans tous les projets d'aménagements urbains et de l'espace public est essentiel. C'est pourquoi l'urbanisme doit favoriser une ville des courtes distances et conforter la place des modes doux dans la ville en lien avec les préconisations formulées dans l'axe 1. Il s'agira en particulier de préserver et développer les percolations piétonnes à travers les quartiers, de favoriser l'accessibilité des services et commerces de proximité, de favoriser l'accessibilité à l'ensemble des aménités urbaines, en particulier les transports collectifs comme indiqué dans l'axe 2. Il s'agira également de concevoir nouveaux quartiers et quartiers en renouvellement urbain en plaçant les modes doux et particulièrement le piéton, quelle que soit sa mobilité, au cœur du projet.

Ainsi, sur l'ensemble du territoire et en particulier au cœur des DIVAT, des outils adaptés devront être déclinés dans les procédures d'aménagement urbain afin :

- d'intégrer des cheminements piétons traversants, maillant les nouveaux quartiers et rendant perméables les grands îlots,
- de ne traiter aucune voie urbaine en impasse pour les piétons et cycles,
- de préserver les cheminements actuels, aussi bien sur la voirie qu'en dehors, et

proposer des cheminements directs vers les services et aménités urbaines, y compris le réseau de transports collectifs.

### Développer des espaces de déplacements accessibles à tous

Basé sur un principe de solidarité, le développement d'une prise en compte plus systématique de l'accessibilité, conformément à la loi de février 2005, vise à permettre la participation pleine et entière des personnes handicapées à la vie de la cité et de leur assurer une véritable liberté dans le choix de leur mode de vie. La mise en accessibilité de l'espace public intéresse cependant une population beaucoup plus large que la population handicapée au sens strict : les personnes âgées, les parents accompagnés de jeunes enfants, ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité sont concernées.

Le plan d'actions stratégique global concernant la mobilité réduite pour l'ensemble du système de déplacements communautaire est explicitement décrit et détaillé dans l'annexe accessibilité jointe au PDU. Les propositions avancées concernent à la fois le lien entre les politiques communautaires, les transports collectifs, et l'espace public. Il intègre la problématique de la mobilité réduite dans la logique de « chaîne complète de déplacement » du point d'origine au point de destination.

Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics stratégique est proposé dans l'annexe accessibilité du PDU. Il doit permettre de rendre accessible l'ensemble des espaces publics aux PMR en travaillant sur le confort et la sécurité, la lisibilité, l'aménagement des traversées, l'orientation et le repérage, l'aménagement d'espaces de respiration et de repos... Il précise les grandes orientations et hiérarchise les actions à mener en matière de mobilité en lien avec l'espace public en général. Il sera décliné à court terme dans un plan opérationnel qui sera piloté par la commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées (CIAPH), en lien avec les communes. Cette commission permettra d'ailleurs de

raisonner globalement en s'affranchissant des problématiques de maîtrises d'ouvrage différenciées, qui constituent souvent un point complexe pour mettre en œuvre un espace public aux multiples gestionnaires. A ce titre, il conviendra d'ailleurs de développer des partenariats efficaces avec tous les acteurs institutionnels concernés par la mobilité réduite en particulier ceux intervenant sur l'espace public.

Les principales mesures de ce plan, reprises et développées dans l'annexe accessibilité du PDU révisé, sont les suivantes :

- intégrer systématiquement les préoccupations d'accessibilité dans les travaux neufs.
- créer des conditions d'accessibilité satisfaisantes sur des itinéraires stratégiques notamment au sein des disques de valorisation des axes lourds de transports (DIVAT) autour des stations de métro, tramway et arrêts de bus à haut niveau de service avec l'ambition d'aménager 100 kilomètres d'itinéraires d'ici 2020,
- accompagner des initiatives communales en aménageant d'ici 2020 au moins un itinéraire privilégié par commune en lien avec des problématiques de mobilité réduite (présence d'équipement ou de pôle structurant...) d'ici 2020, soit une centaine de kilomètres,
- aménager les abords directs de chaque arrêt de transport en commun,
- aménager les accès aux ERP communautaires,
- développer des outils et des pratiques adaptés à la mise en œuvre d'un espace public de qualité intégrant complètement les spécificités liées à la mobilité réduite (ergonomie de l'espace public, guides, accessibilité des cheminements de l'espace naturel,...)

Concernant les cheminements existants, et en particulier ceux situés au sein des périmètres DIVAT, des réflexions et actions devront être menées pour améliorer les cheminements perfectibles ou problématiques, en intégrant systématiquement les principes de la mobilité réduite, qu'ils appartiennent au réseau de voirie actuel ou pas.



#### Aménager et gérer le réseau local de voirie pour favoriser l'usage de la marche dans les quartiers

Inscrire la marche à pied comme incontournable dans les politiques communautaires implique de mettre en œuvre des actions fortes en faveur du confort des piétons, en lien notamment avec les logiques de hiérarchisation du réseau viaire et de modération générale de la vitesse sur le territoire qui sont proposées dans la partie précédente. Ces politiques et la prise en compte du piéton dans les projets communautaires devra également permettre d'atteindre les objectifs en matière de sécurité des déplacements, qui proposent d'adopter une « vision zéro tué et blessé grave » pour les usagers vulnérables (piétons, cyclistes). Des opérations spécifiques concerneront l'aménagement des espaces de la rue en général, le traitement spécifique des voies structurantes, ainsi que la reconquête des espaces dédiés aux piétons.

La hiérarchie du réseau viaire propose 5 niveaux fonctionnels. Elle met en place une distinction claire entre les axes urbains structurants où le partage de l'espace doit évoluer en faveur des déplacements alternatifs en restant dans une logique de flux séparés d'une part, et le réseau de desserte locale (niveau 5) où la vitesse ne dépasse pas les 30 km/h, et où les aménagements doivent favoriser la vie locale et l'usage des modes doux par la mixité des flux d'autre part. Les recommandations seront différenciées selon ces deux types d'espaces aux fonctionnements variés. Elles seront d'ailleurs étoffées dans le cadre du Guide de conception de la rue proposé dans l'axe 1.

Le réseau local identifié dans le schéma directeur de hiérarchisation du réseau et dans le schéma de modération de la vitesse porte sur 2400 kilomètres de voies, qui seront, à terme, aménagés en « zones de circulation apaisée ». Elles visent à organiser la cohabitation des usagers sur l'espace public. Il en existe de plusieurs types pour répondre à la diversité des situations rencontrées : la zone 30, la zone de rencontre, l'aire piétonne, voire dans certains cas la voie limitée à 30 km/h. Chacune d'entre elles a ses propres spécificités et assure les conditions de sécurité et de convivialité de tous les usagers. Aujourd'hui près de 600 kilomètres sont déjà aménagés sur le réseau métropolitain. D'ici 2020, il est proposé d'aménager six cents kilomètres supplémentaires en zones de circulation apaisée. A travers l'aménagement de ces rues et places, il s'agira de favoriser les usages « alternatifs » : jeux, échanges, vie sociale et de donner la priorité aux plus faibles de façon sécurisée : personnes à mobilité réduite, enfants, ... tout en gardant la rue ouverte à la circulation automobile, à vitesse réduite.

#### Aménager le réseau viaire structurant en faveur des piétons et des modes alternatifs

Le réseau urbain structurant de voirie concerne les niveaux 2 (principales artères d'agglomération) à 4 (voies inter-quartiers) de la hiérarchie du réseau. Pour favoriser l'usage de la marche à pied dans ces espaces, il est essentiel de formuler des propositions adaptées. En effet, à la différence du réseau de desserte locale, le traitement des piétons sur ces axes sera essentiellement basé

sur une gestion séparée des flux piétons canalisés sur des trottoirs et sur des points de traversée spécifiques, sauf points singuliers et spécificités locales.

Ces axes sont généralement les lieux où les conflits d'usages sont les plus forts et donc où l'espace est le plus convoité entre des usages urbains sociaux, des itinéraires cyclables, des aménagements en faveur des transports collectifs, ... Il s'agira donc de veiller à proposer sur ces axes un partage de la rue rééquilibré en faveur des modes alternatifs à l'automobile, et notamment en proposant des orientations avantageuses pour les piétons. Cela se traduira notamment, autant que possible, par la réduction à deux fois une voie de la chaussée afin de réduire les longueurs de traversées piétonnes et d'allouer des espaces de circulation plus importants pour les piétons avec des trottoirs dont la largeur sera idéalement d'au moins deux mètres et qui ne saura être inférieure à un mètre cinquante libre de tout obstacle, sauf cas très exceptionnels et ponctuels (implantation d'arrêts de bus, ...). Ces cheminements devront répondre à l'ensemble des exigences relatives aux décrets 2006-1657 et 2006-1658 relatifs à l'accessibilité de la voirie pour les personnes à mobilité réduite.

Lorsque les traversées piétonnes ne peuvent être réduites pour permettre une traversée en une seule fois, des aménagements de sécurité seront systématiquement mis en place contribuant à la sécurité mais aussi au confort et à la lisibilité de l'itinéraire piéton notamment pour tenir compte des spécificités liées à la mobilité réduite. Des traitements singuliers ponctuels pourront être proposés (par exemple sur une place traversante reliant deux générateurs de trafics, ou en lien avec une station de transports collectifs structurante) avec des aménagements de type zone 30 ou zones de rencontres, qui seront à inscrire dans des projets d'aménagement éclairés en fonction des contraintes et des objectifs visés sur le tissu urbain traversé.

## LES OUTILS DE MODÉRATION DE LA VITESSE : LES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE



Déjà inscrit au Plan de déplacements urbains de 2000, l'aménagement en zones 30 du réseau local de desserte contribue à favoriser le développement de la vie locale. La tranquillité des habitants et la notion de quartier sont recherchés. La réduction de la vitesse à 30 km/h favorise une conduite respectueuse au profit de tous les usagers.

Selon l'article R110-2 du Code de la Route : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km / h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable



La zone de rencontre est un nouveau concept du code de la route déjà très répandu chez nos voisins belges et en Suisse. De dimension peu étendue, les piétons y sont prioritaires et la vitesse des véhicules y est fortement contrainte (20 km/h). Le stationnement est autorisé sur les emplacements aménagés à cet effet. Cette zone de circulation apaisée vise à une meilleure lisibilité de l'espace public pour tous. Elle permet une mixité totale entre les différents usagers et favorise la protection de l'usager le plus vulnérable : le piéton. La faible vitesse des véhicules motorisés facilite l'usage du vélo, contribue à la cohabitation des différents modes de déplacement et renforce convivialité et courtoisie. La distinction entre trottoir et chaussée est peu marquée pour favoriser l'engagement du piéton en tout point de l'espace et obliger la voiture à adapter son allure (aménagement de la rue ne donnant pas l'impression de voies réservées). Cependant, des cheminements exclusivement piétons peuvent être prévus, notamment afin de faciliter le déplacement des déficients visuels.

Selon l'article R110-2 du Code de la Route : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km /h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



L'aire piétonne, comme son nom l'indique, est réservée à la circulation des piétons, en acceptant toutefois les cyclistes à l'allure du pas. La circulation automobile, lorsqu'elle est autorisée, y est fortement réglementée (par exemple limitée aux horaires de livraison...). Généralement implantée où les activités de proximité sont fortement développées, elle crée un espace favorisant la vie locale.

Selon l'article R110-2 du Code de la Route : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9\*, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

\*extrait de l'article R. 431-9 : Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

## 2 - AMÉLIORER LA MARCHABILITÉ DU TERRITOIRE

Lille métropole possède une aire urbaine très étendue mais également très morcelée. Ses différentes villes et quartiers sont maillés par un réseau dense d'infrastructures ferroviaires, routières et navigables. Aussi, dans certains secteurs, à l'échelle du piéton, les liaisons peuvent être difficiles, voire inconfortables ou même dangereuses souvent en raison de « l'infranchissabilité » de ces infrastructures ou du manque de lisibilité des franchissements existants. La présence également d'un tissu urbain parfois impénétrable ou labyrinthique contribue également à rendre la ville difficilement praticable pour les piétons et renvoie les usagers vers d'autres modes de déplacement moins vertueux.

De multiples actions sont donc à imaginer pour rendre la ville accessible, attractive et confortable au piéton en lui permettant de la parcourir, de se l'approprier, en supprimant, ou en diminuant l'impact des coupures urbaines. Il s'agira de donner plus de sécurité, de lisibilité et de confort aux liaisons existantes pour en faire autant de lieux de promenade et de lecture de la ville et du paysage. Il est à noter que les cyclistes sont, dans une moindre mesure, également confrontés à des problèmes similaires.

### **Développer des outils au service du piéton et de la qualité de l'accessibilité aux aménités et services urbains**

Lille Métropole a développé un outil permettant de mesurer le niveau d'accessibilité piétonne des stations de transports collectifs du réseau lourd ou de tout autre point de centralité urbaine : la Zone Accessible à Pied (ZAP). Outre le diagnostic de l'état de l'accessibilité piétonne, la ZAP est un outil de mesure des effets de l'urbanisation et de ses maillages sur l'accessibilité réelle des stations à pied et permet d'identifier visuellement les défauts de maillage en vue d'optimiser les cheminements à pied autour de la station.

Cet outil devra être généralisé et appliqué à l'ensemble des DIVAT afin de participer à un développement urbain cohérent qui participe de la ville intense à proximité

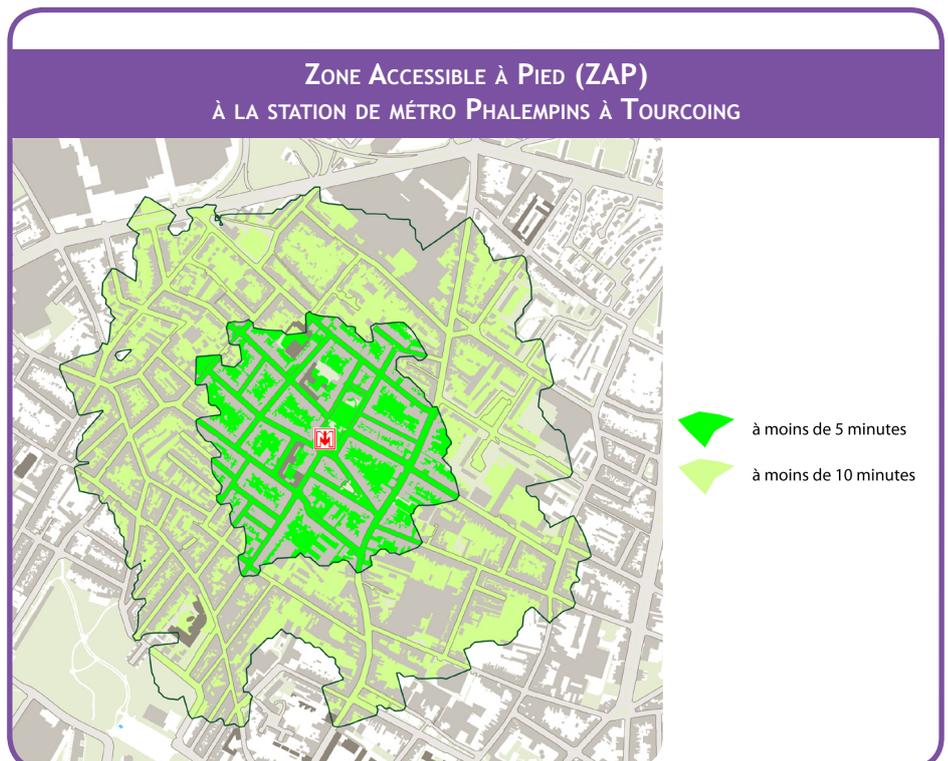
des transports collectifs à valoriser. Il pourra également être utilisé sur d'autres stations ou arrêts de transports collectifs structurants, mais également autour d'autres aménités, équipements, ou services urbains pour mesurer et adapter leur accessibilité piétonne.

Pour aller plus loin et définir une vision qualitative des cheminements piétons, de nouveaux outils seront développés. Au delà de l'accessibilité physique du réseau, les notions de mixité fonctionnelle, de connectivité, de qualité, de sécurité et sûreté du réseau doivent être pris en compte pour améliorer la « marchabilité » du territoire. A titre d'exemple, une base « piétons » complémentaire et raccrochée à la base technique de la voirie pourra être intégrée et mise à jour pour faciliter ces travaux et identifier l'ensemble des cheminements praticables par les piétons.

Enfin, des réflexions sont également à relancer concernant la gestion de l'ensemble des cheminements piétons hors voirie, en étudiant les modalités d'équipement et d'entretien de ces cheminements, et la possibilité d'en assumer la maîtrise technique globale ou partagée avec les communes.

### **Organiser des opérations de re conquête des trottoirs sur l'ensemble du territoire métropolitain**

Le long de l'ensemble du réseau viaire, en milieu urbain notamment, le confort et la sécurité des déplacements à pied nécessitent en tout premier lieu que les espaces qui sont réservés à cet usage soient effectivement disponibles pour les piétons. Pourtant, les trottoirs sont très souvent occupés par d'autres usages (mobilier urbain, poubelles, stationnement, terrasses de café...). Il est donc indispensable de rétablir leur fonction de support de déplacements piétons en organisant des opérations de reconquête des trottoirs sur l'ensemble du territoire communautaire. De multiples actions sont à mettre en œuvre, qui concernent de nombreuses compétences et responsabilités car les sources de conflits d'usages sont nombreuses. Des opérations exemplaires pourraient être lancées sur des secteurs à enjeux.



En matière d'aménagement, il s'agira, en référence à la Charte des espaces publics de Lille Métropole, de préserver des espaces de circulation piétonne confortables et exempts d'obstacles. Cela se traduira par un choix et un positionnement rationnel du mobilier urbain (rangement) et un choix et une gestion des plantations adaptés à la disponibilité des espaces (taille des haies, gestion de l'enracinement...). Cela se traduira également par une concertation avec les communes quant aux autorisations temporaires d'occupation du domaine public afin de maîtriser le développement des terrasses, de la publicité et de tout autre usage temporaire sur le domaine public, afin d'assurer le cheminement des piétons et en particulier des personnes à mobilité réduite de manière confortable et sûre.

En matière de gestion urbaine de proximité, le mode de collecte devra s'adapter au contexte urbain pour limiter le temps de séjour des poubelles et containers sur l'espace public. La concertation avec les habitants joue ici un rôle essentiel pour obtenir une reconquête durable des trottoirs.

En matière de stationnement, la démarche globale inscrite au PDU vise à redistribuer les espaces au profit des modes doux ou des autres usages urbains. Pour cela, il s'avère nécessaire de maîtriser les espaces alloués au stationnement, mais également de se doter d'un système de contrôle efficient des règles de stationnement sur l'espace public comme proposé dans la partie du PDU relative au stationnement.



### Conduire des travaux spécifiques sur le franchissement des infrastructures de transport par le piéton

De nombreux axes de transport (routes, voies rapides, fluviales, ferroviaires) tronçonnent le tissu urbain tant physiquement que visuellement. Ces couloirs de déplacements handicapent souvent fortement la perméabilité du tissu urbain aux déplacements piétons et cyclistes et concourent à un sentiment d'insécurité diffus préjudiciable au développement de la pratique des modes doux.

Il est donc proposé d'identifier ces axes « déstructurants » à l'échelle du piéton et leurs zones d'influence, ainsi que les quartiers impactés. Dans un second

temps, une démarche de résorption de ces points durs sera engagée. Ces réflexions spécifiques seront menées en priorité au sein des DIVAT. Le schéma directeur des espaces publics d'intérêt métropolitain, proposé dans l'axe 1, pourra quant à lui servir de cadre plus général à cette démarche afin de mener pour les secteurs prioritaires identifiés une démarche urbaine et paysagère visant à reconquérir les franges par et pour la ville en réduisant l'impact visuel, physique,... et sonore, de ces coupures urbaines au profit des habitants et des usagers des modes doux, et en particulier des piétons. La requalification ou réalisation de nouveaux franchissements, l'élargissement de ponts pourront être identifiés et programmés pour favoriser les connections entre les quartiers désunis.

## 3 - COMMUNIQUER SUR L'ART DE SE DÉPLACER EN VILLE

Faire de la marche à pied un mode de déplacement à part entière nécessite de donner envie de se déplacer autrement et de faciliter l'information et le repérage dans la ville à l'échelle du piéton. Il s'agit de promouvoir et d'inciter à la ville des « courtes distances » pour la rendre plus abordable. La dimension communication, accompagnement et valorisation de l'utilisation de la marche doit faire partie intégrante d'une politique de déplacements ambitieuse sur ce sujet.

### Développer la communication sur l'usage de la marche à pied

À l'image d'autres métropoles européennes, Lille Métropole développera l'information et la communication pour promouvoir les déplacements à pied sur son territoire. À titre d'exemple, des opérations pourraient être développées à destination des publics jeunes, à travers des projets éducatifs déclinés dans le cadre de plans de déplacements d'établissements scolaires

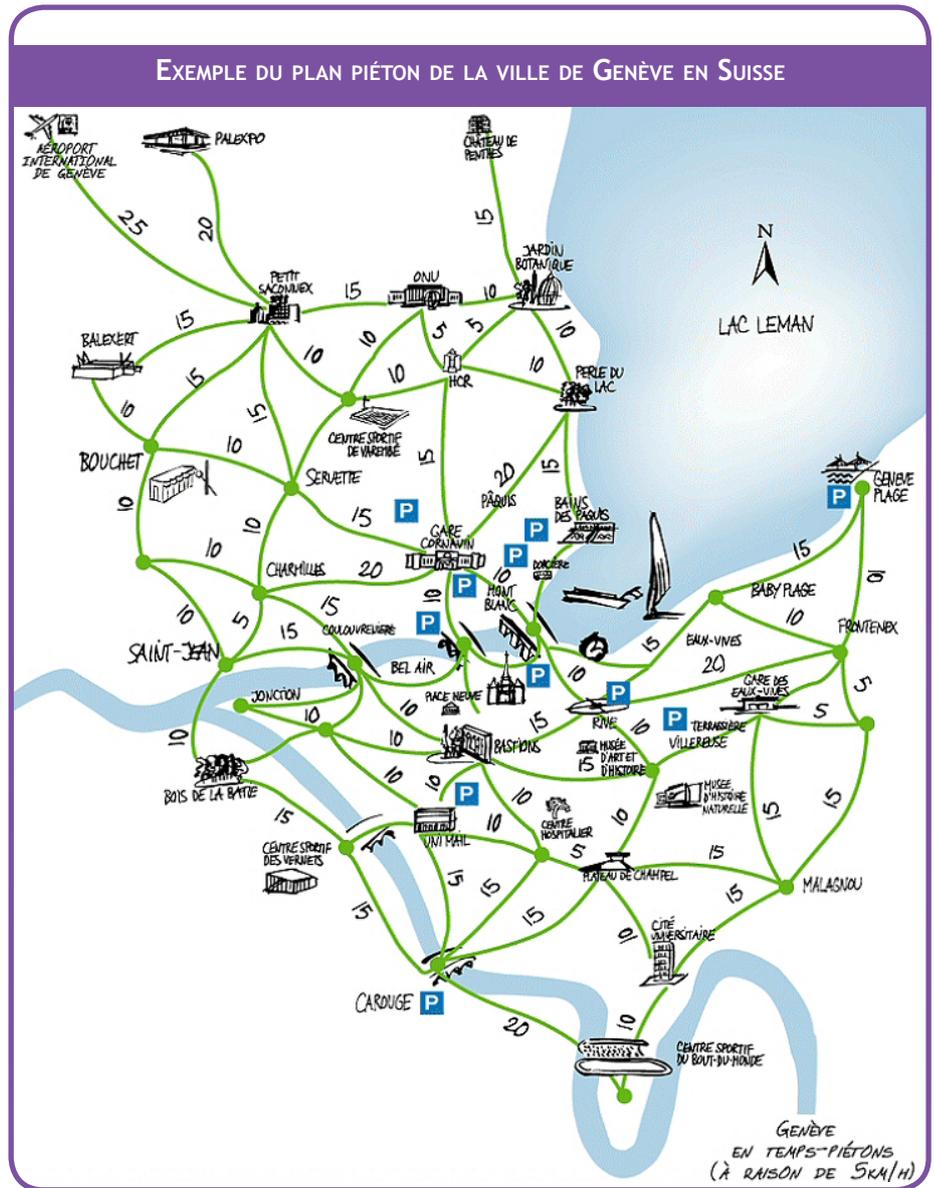
qui mettent en avant le développement des concepts de pédibus. Mais ces opérations pourront revêtir bien d'autres formes et être orientées vers des publics plus larges à construire dans un plan de communication adapté et coordonné avec la politique globale de déplacements de l'agglomération, qui pourra inclure des campagnes de communication spécifiques et des événements fédérateurs ciblés sur la place du piéton dans la ville.

### Elaborer des plans directeurs pour les piétons sur des secteurs stratégiques

Une politique nouvelle doit être menée pour favoriser l'orientation et le repérage des piétons dans le réseau d'espaces publics de Lille Métropole.

Une première réflexion en vue de l'établissement de plans directeurs piétons sera menée à court terme. Elle permettra de définir les enjeux tant du point de vue de la signalétique urbaine, et plus généralement de l'ergonomie de l'espace public, que de l'information et de la communication à entreprendre pour développer l'usage de la marche à pied.

Ces dispositions auront vocation à être testées à court terme sur des secteurs à enjeux, éventuellement par le biais d'opérations pilotes dans un premier temps (centres-villes, campus de la Cité Scientifique, CHRU de Lille,...).



# Une ambition métropolitaine pour le vélo

Un objectif fondamental du projet de révision du PDU est de réaliser en 10 ans une métropole cyclable exemplaire : démocratiser l'usage du vélo et en faire un mode majeur articulé aux transports collectifs et multiplier par 5 la part modale du vélo dans la métropole. Pour atteindre cet objectif très ambitieux, le développement de l'usage du vélo sur le territoire métropolitain doit passer par une réflexion globale, en tant qu'élément à part entière, mais également en tant que rouage d'un système de déplacements où les modes sont complémentaires les uns des autres et interagissent. Il s'articulera autour des principes suivants : la communication, les aménagements et les services.

## RÉSUMÉ

### 1 - Renforcer la communication pour faire évoluer l'image du vélo

- 1.1 Communiquer autour des actions réalisées en matière de politique cyclable de Lille Métropole auprès du public et des politiques, en collaboration avec tous les acteurs du monde cyclable
- 1.2 S'impliquer dans les opérations de promotion et d'apprentissage de l'usage du vélo (sécurité routière, stationnement,...), notamment auprès des jeunes et des néo-usagers, et organiser ponctuellement des événements dédiés à la promotion du vélo
- 1.3 Valoriser et fédérer les initiatives citoyennes en lien avec le développement de la pratique du vélo

### 2 - Aménager un réseau cyclable continu et sécurisé

- 2.1 Mettre en oeuvre à court terme un réseau cyclable principal et continu qui regroupe le réseau urbain structurant de 360 kilomètres et le réseau de véloroutes et voies vertes de 230 kilomètres
- 2.2 Engager l'étude d'un « plan vélo 2010>2020 » pour définir concrètement le plan d'actions à décliner pour atteindre 10% de part modale vélo d'ici 2020 (continuité des réseaux principaux, traitement des points durs, traitements des interfaces, jalonnement,...)
- 2.3 Compléter le réseau cyclable principal par un réseau secondaire et des zones de circulation apaisées, qui permettent une diffusion des flux au coeur des quartiers dans une logique de mixité des flux et de modération des vitesses
- 2.4 Généraliser les double-sens cyclables dans les zones 30 non encore aménagées soit 120 kilomètres avant 2012

### 3 - Développer une offre de stationnement adaptée

- 3.1 Encourager les communes à proposer une offre de stationnement sur l'espace public en lien avec les principaux générateurs de déplacements
- 3.2 Développer une offre de stationnement vélos sécurisée en intermodalité avec les transports collectifs urbains et régionaux (cf axe 2 sur les transports collectifs) avec :
  - des places de stationnement vélos dans chaque pôle d'échanges multimodal, point d'échanges stratégique et parc-relais avec au moins autant de places vélos créées que de places dédiées aux voitures,
  - un espace de stationnement sécurisé de 20 à 40 places toutes les 2 à 3 stations de métro et tramway,
  - des places de stationnement vélos à tous les points d'arrêts ferrés et gares du territoire, avec une quinzaine de points d'arrêts sécurisés mis en oeuvre à court terme en collaboration avec la Région
  - des parkings à vélos d'envergure (plusieurs centaines de places) à proximité des gares du territoire à portée nationale (Euralille, Lille Flandres, Roubaix, Tourcoing)

- 3.3 Inscrire dans le PLU de nouvelles normes minimales ambitieuses pour le stationnement des vélos sur l'ensemble du territoire :
- pour toute nouvelle construction à usage d'habitat : création d'un espace de stationnement d'une surface minimale de 5 m<sup>2</sup>, avec 1,5 m<sup>2</sup> supplémentaire par logement de type T1 ou T2, et 3 m<sup>2</sup> supplémentaires par logement de type T3 ou plus
  - pour toute nouvelle construction à usage de bureaux ou d'activités tertiaires : création d'un espace de stationnement d'une surface minimale de 5 m<sup>2</sup>, avec 1,5 m<sup>2</sup> supplémentaire par tranche de 80 m<sup>2</sup> de SHON supplémentaires
  - en complément à ces normes, seront inscrits des principes concernant l'accessibilité et la forme de ces espaces de stationnement afin qu'ils soient réellement praticables et utilisés par les usagers,
  - pour aller plus loin, la prochaine révision thématique du PLU intégrera le stationnement des vélos sur les espaces privés comme une priorité. Elle étudiera plus en détails les autres usages des sols, les cas spécifiques,...
- 3.4 Encourager les initiatives des partenaires privés et publics pour généraliser les espaces de stationnement sécurisés dans les équipements et structures dont ils ont la responsabilité (administrations, entreprises, collèges et lycées,...)

#### 4 - Offrir des services complémentaires aux usagers

- 4.1 Proposer des offres et services de location ou de mise à disposition de vélos avec notamment la mise en oeuvre d'un dispositif de vélos en libre service de 2 000 vélos d'ici 2012 et une flotte en location longue durée de 8 000 vélos d'ici 2014.
- 4.2 Anticiper les besoins à venir en matière de services innovants pour accompagner le développement de l'usage du vélo (points « vélos », assistance, réparation,...)



## 1 - RENFORCER LA COMMUNICATION POUR FAIRE ÉVOLUER L'IMAGE DU VÉLO

Malgré le développement d'aménagements en faveur du vélo, sa pratique reste modeste sur le territoire communautaire. Il n'est pas encore perçu comme un mode de déplacement à part entière constituant une véritable alternative aux modes motorisés. Son image reste celle d'un moyen de transport dangereux et de loisir d'après l'enquête ménages déplacements de 2006. Pour inciter à son utilisation quotidienne et convaincre de nouveaux usagers, «la promotion de la pratique du vélo» devra lui donner plus de place dans la vie de tous les jours. L'objectif est d'amener les usagers à le considérer comme un moyen de transport certes économique et écologique, mais surtout performant et très concurrentiel des autres modes pour des distances courtes à moyennes inférieures à 5 kilomètres ; il constitue en particulier une véritable alternative à l'automobile pour la plupart des déplacements du quotidien.

### Communiquer autour des actions mises en œuvre par Lille Métropole

Afin d'assurer la promotion de l'usage du vélo, la communication autour des actions menées par la collectivité sera renforcée, en particulier auprès du grand public. Elle concernera à la fois la politique cyclable mise en œuvre (réalisation d'itinéraires,

aménagement de zones de circulation apaisées, mise en place d'espaces de stationnement,...), mais aussi le potentiel de développement et les performances de ce mode sur des courtes distances, qui constituent l'essentiel des déplacements réalisés par les habitants de la Métropole. Ces actions de communication seront menées en collaboration avec tous les acteurs du monde cyclable, et en particulier le monde associatif, pour optimiser la diffusion et l'impact des messages auprès du grand public.

### S'impliquer dans les opérations de promotion de l'usage du vélo

La nécessité de s'impliquer dans les opérations de promotion de l'usage de ce mode de déplacement est essentielle pour valoriser sa pratique en mettant notamment l'accent sur ses bienfaits en matière de santé et de préservation de l'environnement (fête du vélo, journée en ville sans ma voiture...). Des événements particuliers autour de l'usage du vélo pourront être organisés par Lille Métropole, voire en collaboration avec les autres institutions ou acteurs associatifs, à l'image des journées des 15 et 16 octobre 2009 organisées à Tourcoing et Courtrai (Belgique) sous la forme d'« états généraux » du vélo.

Il s'agira également de proposer et de disséminer au sein de la population, en particulier celle des néo-usagers, les bonnes pratiques et précautions d'usage, notamment en matière de comportements à adopter en vélo et de sécurité routière. La communication auprès des publics jeunes, éventuellement dans un cadre scolaire (écoles, collèges, lycées), apparaît comme particulièrement pertinente et produira sans aucun doute des effets bénéfiques à moyen terme.

### Valoriser et fédérer des initiatives citoyennes

La communication autour de l'usage et de la promotion du vélo permettra également de valoriser, voire de fédérer, des initiatives citoyennes relatives à la promotion du vélo. Elles pourront, par exemple, s'inscrire dans des opérations de conseil en mobilité auprès de publics cibles ou dans le cadre de plans de déplacements d'entreprises, d'administrations ou d'établissements scolaires. A titre d'exemple, des opérations concrètes telles que des circuits de «vélobus» pour les scolaires ou la mise à disposition de vélos par des employeurs pourront être ainsi mises en œuvre.

## 2 - AMÉNAGER UN RÉSEAU CONTINU ET SÉCURISÉ

Une partie de la réponse au développement de l'usage du vélo sur la Métropole tient dans la mise en œuvre d'une offre d'infrastructure adaptée à sa pratique. Ce n'est pas la seule dimension à intégrer à une véritable politique cyclable, mais elle en constitue un maillon essentiel. Le PDU de 2000 avait défini deux réseaux cyclables pour les déplacements du quotidien et de loisirs. L'objectif est aujourd'hui de proposer une vision unifiée de l'ensemble des réseaux cyclables afin d'améliorer la lisibilité, la cohérence du réseau et la sécurité des usagers. Pour définir et construire un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'agglomération, deux études

sur les réseaux principaux cyclables urbains et sur les véloroutes et voies vertes ont été menées entre 2004 et 2008. Leurs principales orientations ont été validées politiquement et adoptées en janvier 2008 et février 2009 par délibérations du conseil communautaire. La constitution d'un réseau métropolitain ainsi développé et le traitement de ses interfaces permettront de développer l'usage du vélo mais également d'atteindre les objectifs ambitieux en matière de sécurité routière (objectif «zéro tué et blessé grave» cycliste). Un schéma directeur du réseau cyclable est annexé au PDU qui reprend les préconisations avancées ci-après.

### Proposer et réaliser un réseau cyclable structurant et continu

Pour une pratique sécurisée du vélo, il est essentiel que le réseau cyclable principal proposé aux usagers soit cohérent et maillé à l'échelle de la Métropole. Un réseau cyclable principal a été identifié et doit rapidement être mis en œuvre. Il vise notamment à construire des itinéraires continus et maillés à l'échelle du territoire métropolitain, pour une pratique du vélo entre pôles qui soit la plus aisée possible.

Ce réseau cyclable principal de près de 600 kilomètres regroupera :

- le réseau urbain structurant qui assure la continuité des principaux itinéraires s'inscrivant en zone agglomérée et rend accessibles les cœurs urbains du territoire. La longueur totale de ce réseau sera de 360 kilomètres. 210 kilomètres existent déjà sur le territoire et les 150 kilomètres manquants, indispensables pour assurer une véritable continuité, sont à réaliser à court terme. Ces itinéraires étant souvent situés sur les pénétrantes urbaines, dont la responsabilité incombe souvent au Conseil Général, des synergies opérationnelles et une mutualisation des moyens est indispensable à une mise en œuvre rapide d'un dispositif complet et efficace pour les usagers;
- le réseau de véloroutes et voies vertes qui comptera 230 kilomètres d'aménagements à terme. Ce réseau s'appuie en particulier sur les « bords à canaux », ou au plus près de ceux-ci, et vise non seulement à relier les espaces naturels du territoire mais aussi à développer la pratique du vélo quotidien. 130 kilomètres existent d'ores et déjà sur le territoire. La mise en œuvre des 100 kilomètres restants est souhaitée à court terme, mais ils nécessitent non seulement une mise en œuvre technique sur les itinéraires identifiés, mais aussi des acquisitions foncières et des négociations avec des opérateurs fonciers du territoire (RFF, VNF,...).

Pour accompagner ces aménagements et asseoir véritablement un objectif de 10% de part modale vélo d'ici 2020, il est proposé de décliner le PDU dans une étude « plan

vélo 2010>2020 » qui propose des solutions ambitieuses et innovantes. Il s'agira de revisiter les dernières études en date, de les compléter par les discussions engagées dans le cadre du PDU en particulier sur les interfaces entre réseaux urbains et véloroutes et voies vertes, de cibler les points durs du territoire pour y proposer des solutions rapidement opérationnelles. L'accent sera également mis sur la mise en œuvre de solutions continues et sécurisées hors voirie qui posent à la fois la question de la domanialité, de la gestion et de l'entretien. En complément, des réflexions seront à entreprendre pour proposer un principe de jalonnement adapté à ce réseau.

#### Compléter le réseau cyclable principal par des aménagements locaux complémentaires

A moyen terme, un réseau principal continu et long de près de 600 kilomètres sera donc proposé aux usagers métropolitains. Pour tendre à devenir une véritable agglomération « cyclable », Lille Métropole a l'ambition de compléter ce dispositif par un réseau secondaire d'aménagements cyclables sur des itinéraires spécifiques ou plus généralement par un très vaste réseau viaire de desserte locale traité en zones de circulation apaisées, pour des vitesses réduites et une cohabitation harmonieuse et sécurisée des différents usagers, en particulier piétons, cyclistes et véhicules motorisés.

Le réseau dit « secondaire » s'appuiera sur les itinéraires identifiés dans le PDU de 2000, et non intégrés au réseau principal décrit ci-avant, qui ont vocation à être créés sur

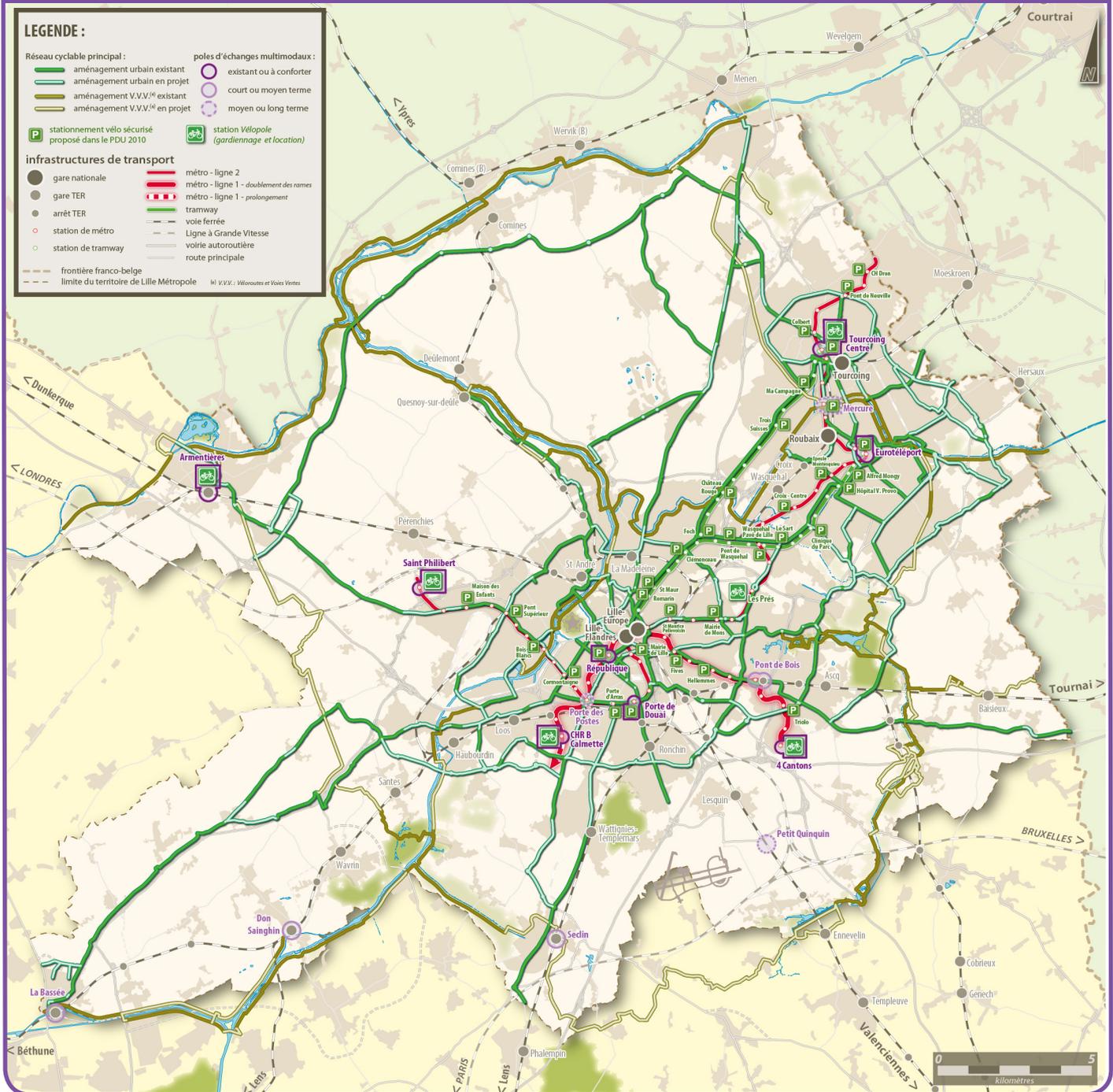
des voies ou rues dont le régime de vitesses général est supérieur à 30 kilomètres par heure. Il sera donc composé en grande partie de pistes et de bandes cyclables, ou d'autres types d'aménagements visant à favoriser la pratique du vélo en toute sécurité et à adapter au contexte local. 700 kilomètres sont identifiés à terme, dont environ 200 existent déjà. Ce réseau sera mis en œuvre en profitant des opérations de voirie réalisées sur un secteur, ou répondra ponctuellement à une demande locale identifiée.

En complément de l'ensemble de ces réseaux cyclables, principal et secondaire, et pour permettre une diffusion des flux au cœur des quartiers en toute sécurité, la hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire et la politique de modération des vitesses sur le réseau de desserte local ont amené à identifier des zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre,...) sur un linéaire global de 2400 kilomètres à aménager à long terme. Ces zones auront notamment vocation à venir puissamment compléter le réseau cyclable plus traditionnel. L'objectif décrit dans les chapitres précédents de l'axe 3 est de réaliser 600 kilomètres d'aménagements de ce type d'ici 2020, pour que la moitié du réseau local soit aménagée d'ici-là.

En s'appuyant sur les démarches de Code de la Rue, il est important de préciser que l'ensemble du réseau en zone 30 doit désormais être circulaire en double sens pour les cyclistes sauf arrêté municipal contraire. 120 kilomètres de zone 30 à sens unique existants seront ainsi mis aux normes avant 2012.



## RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL ET POINTS D'INTERMODALITÉ PROPOSÉS DANS LE PDU 2010>2020



### 3 - DÉVELOPPER UNE OFFRE DE STATIONNEMENT ADAPTÉE

L'efficacité et la cohérence d'une politique cyclable reposent notamment sur le développement d'une véritable politique de stationnement des vélos. En effet, l'aménagement des réseaux cyclables est indispensable, mais pas suffisant. La pratique

du vélo ne se développera fortement que si elle est accompagnée d'une offre en stationnement appropriée à l'origine comme à la destination du déplacement. La rapidité de mise en œuvre de cette politique volontariste en matière d'aménagements

de stationnements en faveur du vélo ne sera effective qu'à condition d'une collaboration et d'une implication de tous les acteurs et maîtres d'ouvrages concernés : Lille Métropole, les communes, le Conseil Général, la Région, les administrations et

les entreprises importantes du territoire. Tous les lieux de stationnement devront être valorisés, aussi bien publics que privés.

**Une offre de stationnement en lien avec les générateurs de trafic et les transports collectifs**

Afin d’offrir une véritable offre de stationnement aux usagers métropolitains, l’accent devra être mis sur l’aménagement d’une offre de stationnement dédiée aux vélos sur l’espace public, en lien en particulier avec les générateurs de déplacements importants du territoire. Les communes seront donc encouragées à poursuivre leurs efforts dans ce sens en travaillant sur le déploiement de mobilier urbain dédié permettant un stationnement confortable. Dans l’optique de tendre vers une politique de stationnement des vélos ambitieuse, les places aménagées devront s’inscrire dans une politique globale et identifier les usagers vers lesquelles elles sont orientées (courte ou longue durées) pour être réellement pertinentes et adaptées aux lieux où elles sont installées (dispositifs à différencier sur des espaces passants ou isolés). A ce titre, les communes pourront solliciter les services communautaires et les acteurs associatifs correspondants pour solliciter leur avis sur les dispositifs mis en œuvre.

La volonté de renforcer les pratiques d’intermodalité, affichée dans la délibération cadre sur la mobilité adoptée en avril 2009, notamment entre vélo et transports collectifs urbains et régionaux, conduit à la formulation de préconisations ambitieuses

au sein des pôles d’échanges et à proximité des principales stations des réseaux de transports publics, conformément aux propositions formulées dans l’axe 2 :

- des stationnements dédiés seront systématiquement intégrés dans chaque pôle d’échanges multimodal, point d’échanges stratégiques et parc-relais. Dans ces espaces, l’objectif sera la création d’un nombre de places de stationnement vélos au moins équivalent au nombre de places de stationnement créées pour les voitures.
- des espaces de stationnement sécurisés spécifiques, de 20 à 40 places, seront proposés toutes les 2 à 3 stations de métro et de tramway en lien avec le réseau cyclable principal, en complément avec l’offre Vélopoles existante sur la Métropole.
- en collaboration avec la Région Nord- Pas de Calais les gares et points d’arrêt du réseau ferré seront tous équipés en espaces de stationnement dédiés aux vélos, avec une quinzaine de points d’arrêts sécurisés mis en œuvre à court terme.
- des parkings à vélos d’envergure (plusieurs centaines de places) seront proposés dans les 4 grandes gares à vocation nationale du réseau ferré (Lille Europe, Lille Flandres, Roubaix et Tourcoing) dans le cadre de la valorisation urbaine de ces pôles.

**Encourager la création d’espaces de stationnement sur le domaine privé**

Les actions en matière de création d’espaces de stationnement ne sauraient se limiter

uniquement à un raisonnement basé sur l’espace public. Pour répondre directement et au plus près des besoins des usagers, il est essentiel de proposer des espaces de stationnement à proximité immédiate des logements et des activités. A ce titre, et concernant les nouvelles constructions à venir sur le territoire communautaire, une attention particulière devra être apportée au stationnement sur les espaces « privés » à travers le Plan Local d’Urbanisme (PLU). Disposer ou non d’un espace de stationnement à son domicile ou sur son lieu de travail est effectivement déterminant en matière de choix modal. En conséquence, le PDU propose de valoriser fortement le levier réglementaire concernant le stationnement des vélos en proposant des normes minimales sur l’ensemble du territoire. Il visera notamment à proposer une à plusieurs places de stationnement dédiées au vélo par habitation, à moduler en fonction de la taille des logements, et jusqu’à une place pour 4 emplois concernant les bureaux et activités tertiaires. Ces espaces de stationnement dédiés aux vélos seront également valorisés à travers des recommandations relatives à leur accessibilité et à leur forme.

Aussi, sur l’ensemble du territoire communautaire, pour toute nouvelle construction à usage d’habitat, de bureaux ou d’activités tertiaires, il est proposé de modifier le PLU comme suit pour établir des normes de stationnement minimales en faveur des vélos (voir tableau ci-dessous)

Pour aller plus loin en matière de transcription en urbanisme réglementaire des objectifs de développement du vélo dans la politique

**PLU : NOUVELLES NORMES DE STATIONNEMENT POUR LES VÉLOS PROPOSÉES DANS LE PDU 2010>2020**

<i>pour toute nouvelle construction à usage d’habitat</i>	<i>pour toute nouvelle construction de bureaux ou d’activités tertiaires</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• il sera exigé la création d’un espace de stationnement d’une surface minimale de 5 m<sup>2</sup>, avec 1,5 m<sup>2</sup> supplémentaires par logement de type T1 ou T2, et 3 m<sup>2</sup> supplémentaires par logement de type T3 ou plus</li> <li>• les lieux de stationnement proposés seront également caractérisés par :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- une accessibilité depuis les emprises publiques et les voies par un cheminement praticable sans discontinuité</li> <li>- une localisation au plus près de l’entrée principale</li> <li>- l’espace de stationnement sera clos et couvert</li> <li>- l’espace de stationnement devra disposer de dispositifs « d’ancrage » / « d’attache » des vélos pour les immeubles et logements collectifs</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• il sera exigé la création d’un espace de stationnement d’une surface minimale de 5 m<sup>2</sup>, avec 1,5 m<sup>2</sup> supplémentaires par tranche de 80 m<sup>2</sup> de SHON supplémentaires</li> <li>• les lieux de stationnement proposés seront également caractérisés par :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- une accessibilité depuis les emprises publiques et les voies par un cheminement praticable sans discontinuité</li> <li>- une localisation au plus près de l’entrée principale</li> <li>- l’espace de stationnement sera clos et couvert</li> <li>- l’espace de stationnement devra disposer de dispositifs « d’ancrage » / « d’attache » des vélos pour les immeubles et logements collectifs</li> </ul> </li> </ul>

de déplacements communautaires, cette thématique sera à intégrer dans la prochaine révision du PLU afin de réfléchir plus en détail aux propositions complémentaires à formuler dans ce domaine : pour les constructions nouvelles avec d'autres usages des sols, pour les changements d'affectation de bâtiments,...

En complément aux recommandations réglementaires inscrites au PLU concernant les nouvelles constructions, les initiatives des nombreux partenaires privés et publics du territoire pour généraliser la mise à



disposition d'espaces de stationnement sécurisés dans les équipements et structures dont ils ont la responsabilité

(administrations, résidences universitaires, collèges et lycées,...) sont naturellement encouragées.

## 4 - OFFRIR DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES AUX USAGERS

Pour aller plus loin encore dans l'accompagnement d'une politique cyclable ambitieuse se pose la question des services complémentaires à proposer aux habitants et usagers de la métropole pour accompagner les usagers au quotidien dans la pratique du vélo.

### Proposer des services de location de courte et de longue durées aux usagers du territoire

En continuité des actions existantes en lien avec le réseau de transports collectifs lourds, et en particulier le développement des vélopoles, et des espaces de stationnement mis à disposition des usagers, le principe

de location de vélos de courte durée sera développé sur des points stratégiques du territoire (stations de transports collectifs ciblées mais relativement isolées, extrémités du réseau de transports collectifs,...).

En complément, un système de 2 000 vélos en libre service (VLS) sera mis en oeuvre entre 2011 et 2020. Ce service devra être adapté à la morphologie particulière et à la logique mutipolaire du territoire métropolitain. Il trouvera en effet toute sa pertinence dans les secteurs centraux les plus denses et multifonctionnels. Il s'agit d'un outil au service d'une politique cyclable globale qui vise à augmenter fortement l'usage de ce mode de déplacement et à en exploiter le potentiel. Il viendra en appui

des actions existantes déjà entreprises et programmées.

Dans le même cadre, une flotte de 8 000 vélos en location longue durée sera déployée d'ici 2011. Des réflexions seront également entreprises concernant des opérations visant des publics cibles. A titre d'exemple, la mise à disposition ou la location longue durée de vélos pour un usage quotidien à destination d'étudiants ou de personnes en situation de précarité pourra être développée, avec des modalités de location différenciées et adaptées.

### Anticiper les besoins en matière de services innovants

Enfin, la pratique accrue du vélo qui devrait être le fruit des efforts entrepris pour valoriser cet usage engendrera certainement de nouveaux besoins en matière de services. Il convient rapidement de les anticiper avec le développement de services liés à l'entretien ou aux réparations des vélos. Le développement d'espaces dédiés (stations « vélos ») à ces services sur le territoire est à étudier, en particulier avec les grandes gares à portée nationale où des parkings à vélos d'envergure devraient être développés et sur des points remarquables à identifier sur le réseau cyclable principal, véloroutes et voies vertes ou réseau urbain.



## Une politique de stationnement communautaire au service des objectifs du PDU

La politique de stationnement est un outil indispensable pour maîtriser la pression de la voiture en milieu urbain, améliorer le cadre de vie des usagers de la Métropole et favoriser l'usage de modes de déplacements alternatifs à l'automobile. Pour une politique efficace et partagée, un des enjeux de la révision du PDU est de proposer, en conformité avec la loi SRU, une vision à l'échelle communautaire de la politique de stationnement. En effet, sur le territoire de LMCU, le stationnement est une compétence partagée par les communes et la communauté urbaine, ne favorisant pas toujours la cohérence des actions.

### RÉSUMÉ

#### 1 - Elaborer une charte de stationnement avec les communes pour une vision partagée d'une politique de stationnement à l'échelle communautaire

- 1.1 Raisonner globalement pour agir localement en intégrant toutes les composantes du système (modes alternatifs, mobilité réduite,...) et proposer des objectifs de stationnement qui s'inscrivent dans la politique globale de déplacements développée par le PDU et différenciés selon les catégories d'usagers
- 1.2 Elaborer à court terme avec les acteurs communaux, au sein d'un groupe de travail dédié, une charte du stationnement permettant de définir des règles communes en matière de stationnement et une harmonisation des actions sur l'ensemble du territoire communautaire

#### 2 - Des mesures concrètes pour le territoire

- 2.1 Définir de nouvelles normes relatives au stationnement des automobiles dans le PLU :
  - la future révision du PLU accordera une importance particulière à la thématique du stationnement dans les espaces privés
  - dans les DIVAT de niveau 1 (métro et tramway), pour toute nouvelle construction de bureaux et d'activités tertiaires, des normes de stationnement automobiles maximales sont préconisées avec au plus 1 place de stationnement pour 100 m<sup>2</sup> de SHON
  - l'ensemble des DIVAT vaudra pour périmètres à l'intérieur desquels le PLU, lors de sa révision, pourra «fixer un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à un usage autre que d'habitation»
  - en complément aux propositions d'évolution des normes pour les constructions nouvelles de bureaux et d'activités tertiaires au sein des DIVAT de niveau 1, des réflexions seront conduites sur des points spécifiques comme le changement d'affectation, les rénovations ou les mesures particulières liées à certains usages d'activités ou d'habitat
  - sur l'ensemble du territoire, pour les nouvelles constructions à vocation économique ou commerciale, la révision du PLU visera la limitation des surfaces au sol consommées
- 2.2 Développer la concertation avec les habitants dans les secteurs résidentiels pour définir des solutions pérennes
- 2.3 Proposer une politique de stationnement contraignante sur voirie pour les actifs dans les secteurs où des alternatives performantes existent (centres-villes, à proximité des réseaux de transports collectifs lourds,...) et offrir des alternatives aux résidents dans les secteurs réglementés
- 2.4 Répondre aux besoins de stationnement des visiteurs en leur proposant des espaces de courte durée adaptés dans les secteurs stratégiques et en recherchant une cohérence entre les différentes communes du territoire
- 2.5 Prendre en compte le niveau de desserte en transports collectifs des sites commerciaux pour définir les espaces de stationnement en fonction, au plus près des besoins réels

- 2.6 Répondre aux besoins de stationnement atypiques, notamment en lien avec les stationnements de très courte-durée à proximité des lieux de transports et pôles d'échanges ou encore avec le stationnement des cars de tourisme
- 2.7 Se donner les moyens d'un système de contrôle efficace pour mener les politiques de stationnement communautaire :
  - étudier la mise en place d'une police de stationnement à l'échelle communautaire.
  - sanctionner systématiquement et sévèrement le stationnement illicite dégradant fortement l'intérêt général (circulation piétons, personnes à mobilité réduite,...)
- 2.8 Calibrer à bon escient l'offre en stationnement dédiée aux personnes à mobilité réduite
- 2.9 Limiter le stationnement à cheval sur chaussée/trottoir, aux seuls cas où aucune solution alternative n'est envisageable, et le proscrire dans les lieux où il rentre en contradiction avec les principes de continuité de la circulation piétonne et des personnes à mobilité réduite

### 3 - Améliorer les services existants, innover et expérimenter

- 3.1 Proposer des services complémentaires aux usagers ou à la collectivité dans les parcs de stationnement en gestion communautaire (services dédiés aux usagers, points de logistique urbaine,...)
- 3.2 Déployer des systèmes d'information multimodale à destination des usagers du stationnement (jalonnement dynamique à Roubaix et Tourcoing, autres systèmes innovants,...)
- 3.3 Expérimenter des services innovants dans un cadre d'évaluation très strict : mutualisation de places de stationnement en particulier en lien avec les parcs de stationnement inexploités dans des parcs privés ou appartenant à des bailleurs, réservation d'espaces publics et/ou privés pour préserver l'opportunité à long terme d'implantation de services d'autopartage,...
- 3.4 Se préparer à la dépénalisation et à la décentralisation du stationnement payant sur voirie et se proposer comme territoire français pilote dans le contexte de l'Eurométropole



## 1 - ÉLABORER UNE CHARTE DE STATIONNEMENT POUR UNE VISION PARTAGÉE D'UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT À L'ÉCHELLE COMMUNAUTAIRE

L'élaboration d'une charte de stationnement permettra débat, échanges et communication autour des orientations à proposer en matière de politique de stationnement pour tendre vers un consensus. Ce travail se fera en collaboration avec les communes qui sont garantes de l'application et de la réussite de la mise en œuvre de cette politique. Il se basera sur des principes généraux cohérents avec une vision multimodale de la politique de déplacements à l'échelle communautaire, pour atteindre les objectifs et répondre aux enjeux de la révision du PDU.

### Une vision commune pour une politique de stationnement cohérente à l'échelle communautaire

Pour établir une politique de stationnement cohérente à l'échelle communautaire, des principes communs et partagés à l'échelle du territoire en matière de politique de stationnement semblent essentiels.

La politique de stationnement vise à améliorer le cadre de vie des habitants tout en préservant, voire en améliorant le fonctionnement des secteurs concernés. La charte devra permettre d'organiser le stationnement des différentes catégories d'usagers. Cette politique s'intégrera dans une logique commune de maîtrise de l'usage de la voiture et de reconquête de l'espace public.

Il s'agira de prendre en compte les besoins des résidents en leur proposant des conditions d'accès au stationnement acceptables, en privilégiant l'utilisation des espaces privés et en maintenant la mixité des fonctions dans les centres-villes, et en veillant à ne pas encourager la surmotorisation des ménages. Là où des alternatives de déplacement crédibles existent ou seront proposées, le stationnement des actifs sera contraint, en particulier dans les centres-villes et les secteurs à sauvegarder. Dans les centres-villes, les points de centralité, les zones de commerces et de services le stationnement des chalands et des visiteurs sera favorisé pour stimuler ainsi l'activité

économique et touristique de la Métropole et de ses communes.

### Raisonnement global pour agir localement

Les mesures proposées devront répondre non seulement aux objectifs généraux de partage de la rue et de valorisation des modes de déplacements alternatifs, mais aussi aux objectifs recherchés localement à adapter aux différents contextes urbains.

La mise en place progressive d'une politique de stationnement volontariste à l'échelle de l'agglomération doit s'appuyer sur un code commun à tous les acteurs concernés. Le travail sur « *Le stationnement dans la métropole lilloise* »<sup>1</sup> réalisé et diffusé en 2007 constitue une première pierre de cet édifice. La politique de stationnement doit également s'adapter localement aux différents contextes d'une métropole multipolaire aux visages contrastés et complémentaires. Elle est un élément indissociable du système de déplacements et doit s'inscrire en cohérence avec les autres actions menées dans le cadre du PDU (transports publics, urbanisme...). Dans cette optique, les actions identifiées en compétence métropolitaine s'inscriront directement dans la promotion des réflexions intégrées en matière de stationnement, dans la gestion des parcs de stationnement clos, et en particulier ceux directement en lien avec les transports collectifs (parcs-relais) pour promouvoir les pratiques d'intermodalité, et dans la transcription des règles de stationnement sur les espaces privés par le biais du plan local d'urbanisme.

Les mesures prises localement en faveur du stationnement s'inscrivent dans une vision globale de partage de la rue. Ainsi, la démarche de réflexion sur le stationnement visera à réduire le nombre de places de stationnement en surface dans le but de récupérer de l'espace en faveur d'autres usages ou d'autres modes de déplacements. En effet, les décisions relatives aux capacités

de stationnement et à sa gestion doivent en premier lieu prendre en compte l'existant, son état d'occupation et son fonctionnement afin de l'optimiser avant de s'engager dans des projets de construction d'une nouvelle offre. Pour appuyer les politiques à définir, et éventuellement leur recalibrage après évaluation, l'observatoire du stationnement payant sera reconduit, voire amendé, et étendu à des thèmes ou des secteurs stratégiques pour le territoire métropolitain (parcs-relais, stationnement en lien avec les principales stations de transports collectifs,...), dans une optique de capitalisation des connaissances et des pratiques.

L'ensemble de la politique de stationnement sera développé en intégrant la problématique de la mobilité réduite à tous les niveaux d'accès au stationnement, aussi bien l'accès aux places que le nombre de places à disposition des usagers et la proximité à trouver avec leurs lieux d'origine et de destination.

Enfin, il est essentiel de se donner les moyens d'un système de contrôle efficace pour mener les politiques de stationnement. Le contrôle des règles de stationnement sur l'espace public est un élément essentiel de la politique qui permet d'atteindre les objectifs que la collectivité s'est fixés.

### Travailler ensemble à la rédaction d'une Charte du stationnement

Une des préconisations majeures en matière de développement d'une politique de stationnement cohérente et ambitieuse sera la rédaction d'une charte partagée en matière de stationnement à court terme. Cette action s'inscrira dans une démarche globale d'échange d'expériences et de bonnes pratiques. Un groupe de travail dédié sera constitué à cet effet. Cette charte visera à faciliter l'harmonisation des actions et règles en matière de stationnement sur l'ensemble du territoire communautaire. Sa rédaction sera l'occasion de réunir, de sensibiliser et de porter le débat entre les différents élus et techniciens concernés aux niveaux communal et communautaire.

<sup>1</sup> *Le stationnement dans la métropole lilloise - 2007*  
- LMCU/Transitec

Les débats et réflexions à conduire dans ce cadre s'articuleront notamment autour des thématiques suivantes :

- les principaux éléments de l'état des lieux et des enjeux du stationnement à l'échelle communautaire
- les grands principes de définition d'une politique de stationnement, en articulation entre espaces privés et espace public
- l'intégration d'objectifs différenciés selon les catégories d'usagers (résidents, visiteurs, actifs)
- la valorisation de l'espace public et l'efficacité des équipements existants

- des propositions d'harmonisation des systèmes de gestions (zones à durée limitée, stationnement payant, livraisons,...)
- les outils pour un contrôle efficace du stationnement
- les solutions innovantes et les expérimentations
- la sensibilisation, la communication et la concertation sur les politiques de stationnement proposées

En complément et dans une logique de transversalité, les réflexions menées dans

le cadre de cette charte auront intérêt à intégrer et à se mettre en cohérence avec les problématiques de livraisons des marchandises en ville qui sont traitées dans l'axe 5 du PDU.

## 2 - DES MESURES CONCRÈTES POUR LE TERRITOIRE

Les objectifs et actions à mener en matière de politique de stationnement sont particulièrement variés et complexes. Des mesures concrètes à engager sans attendre. Elles concernent particulièrement les liens avec la politique d'aménagement à travers les normes de stationnement à inscrire au Plan Local d'Urbanisme. Ces mesures méritent d'être différenciées suivant les usagers et les usages qu'on souhaite privilégier. L'ensemble des actions proposées ne seront efficaces qu'à condition d'une surveillance et d'un contrôle de leur application.

### Une évolution des normes de stationnement inscrites au Plan Local d'Urbanisme

Un des principaux leviers d'action à long terme en matière de stationnement est la réglementation inscrite dans l'article 12 du Plan Local d'Urbanisme, qui concerne les places de stationnement à réaliser sur les espaces privés. Même si ses effets ne se feront ressentir qu'à long terme au gré des actions d'urbanisme, le nombre de places à disposition sur les espaces privés liés aux logements et aux activités est un élément déterminant dans les pratiques de mobilité. Ainsi, en complément des propositions énoncées ci-après, il est proposé que la future révision du PLU accorde une attention particulière à la thématique du stationnement.

Les propositions en matière de stationnement décrites ci-après concerneront à la fois le stationnement

résidentiel à prévoir dans les logements et le stationnement « à destination » pour les activités. La détermination de ces normes est un problème complexe. En effet, pour les logements, les opérations programmées devront se doter d'un nombre d'espaces de stationnement suffisants pour répondre à la demande résidentielle en respectant les principes de la Ville Intense sans pour autant inciter à la surmotorisation et en veillant à la réelle utilisation de ces espaces à des fins de stationnement. L'autre objectif largement lié au précédent est également de ne pas encombrer l'espace public avec des voitures en stationnement, notamment dans les quartiers où le stationnement résidentiel sur voirie constitue un problème majeur.

A ce titre, le PDU ne propose pas de changement général des règles de stationnement résidentiel introduites dans le PLU en 2004, y compris dans les DIVAT.

Des expérimentations suivies d'évaluations précises seront cependant rendues possibles dans certains cas spécifiques et restreints. La future révision du PLU quant à elle mettra l'accent sur les dispositions particulières à trouver sur ce sujet, en particulier concernant les foyers résidences, les logements pour personnes âgées, et les logements sociaux situés dans les DIVAT.

Concernant les places privées à destination des actifs, des dispositions particulières seront prises dans les secteurs qui offrent des dessertes performantes en matière de modes alternatifs. Le PDU propose de modifier le PLU en introduisant des normes maximales de stationnement automobile à réaliser pour toute nouvelle construction de bureaux et d'activités tertiaires dans les DIVAT de niveau 1, à savoir ceux qui sont desservis par un métro, un tramway ou un tram-train sur une section urbaine :

**PLU : NOUVELLES NORMES DE STATIONNEMENT AUTOMOBILES PROPOSÉES AU SEIN DES DIVAT DE NIVEAU 1 DANS LE PDU 2010>2020**

**DIVAT de niveau 1**  
(*métro, tramway, tram-train "urbain"*)

**pour toute nouvelle construction à usage de bureaux et d'activités tertiaires**

- les normes de stationnement automobiles seront des normes maximales avec au plus 1 place de stationnement automobile réalisée pour 100 m<sup>2</sup> de SHON

De façon plus générale, les DIVAT de tous niveaux valent pour périmètres à l'intérieur desquels le PLU, lors de sa révision, pourra « fixer un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à un usage autre que d'habitation » tels que définis dans l'article R-123-9 du code de l'urbanisme. Les futures réflexions menées dans le cadre de la révision du PLU s'attacheront également à préciser différents points spécifiques tels que les rénovations, changements d'affectations ou extensions de bâtis existants ainsi que les mesures particulières liées à certains usages d'activités ou d'habitat.

Enfin, des réflexions sont à entreprendre quant à la forme des espaces de stationnement sur l'ensemble du territoire. En effet, de nombreux espaces et paysages du territoire sont marqués par des zones de stationnement au sol, en particulier dans les zones commerciales et les zones d'activités, qui contribuent à une surconsommation foncière et à une imperméabilisation exacerbée des sols métropolitains. En conséquence, il est proposé que la révision du PLU à venir insiste sur la limitation des surfaces au sol consommées à des fins de stationnement pour les constructions à vocation économique ou commerciale : cette surface devra être limitée en proposant des solutions adaptées aux sites (en ouvrage,...).



#### Des actions à conduire en fonction des catégories d'usagers

Les orientations spécifiques à développer en matière de politique de stationnement concernent plus particulièrement trois catégories d'usagers : les résidents, les actifs et les visiteurs.

#### Répondre aux besoins de stationnement des résidents

Le stationnement résidentiel est une problématique essentielle et caractéristique du territoire métropolitain. Aussi l'action publique en matière d'organisation du stationnement résidentiel doit-elle être réfléchi et anticipée à l'échelle de l'agglomération, même si ses déclinaisons

ne seront pertinentes qu'à une échelle locale, en fonction du contexte et des tissus urbains rencontrés.

Le travail à long terme sur cette thématique est en lien avec les politiques urbaines de Ville Intense à promouvoir et l'intégration de normes de stationnement spécifiques vis-à-vis des résidents, afin que l'usage de l'espace privé pour le stationnement privé soit privilégié. Cela permettra de libérer l'espace public en surface, de manière à allouer des aménagements plus généreux à d'autres fonctions ou d'autres modes de déplacements.

La problématique du stationnement résidentiel cristallise souvent les débats. Aussi conviendra-t-il de développer la concertation avec les habitants dans le cadre d'ateliers sur le stationnement résidentiel. Les solutions en matière de stationnement résidentiel sont multiples mais complexes à mettre en œuvre car elles nécessitent une appropriation de la part des habitants. Leur participation est une condition incontournable pour que les solutions retenues soient appropriées et respectées. Aussi, dans les secteurs stratégiques, des ateliers spécifiques sur le stationnement résidentiel pourront être développés en collaboration entre Lille Métropole et les communes, sur la base de réflexions existantes menées dans différents secteurs de la Métropole et qui ont abouti à l'élaboration d'un guide méthodologique sur ce sujet<sup>2</sup>.



2) *Stationnement résidentiel, guide méthodologique - 2006 - Isis/Performance Partner*

A court terme, il sera également nécessaire de proposer des alternatives aux résidents dans les secteurs réglementés en vue de satisfaire d'autres usagers dans des espaces stratégiques comme des points de centralité et de services, ou des pôles de transports. La problématique résidentielle devra donc être intégrée en amont des décisions pour offrir des solutions aux habitants. On introduira par exemple des réglementations ou tarifs spécifiques sur voirie, et on valorisera en particulier l'utilisation des parcs en ouvrage connexes lorsqu'ils existent, voire des solutions innovantes décrites plus loin. Ce point sera à intégrer aux réflexions sur la charte du stationnement.

### Vers un stationnement raisonné des actifs sur le lieu de travail

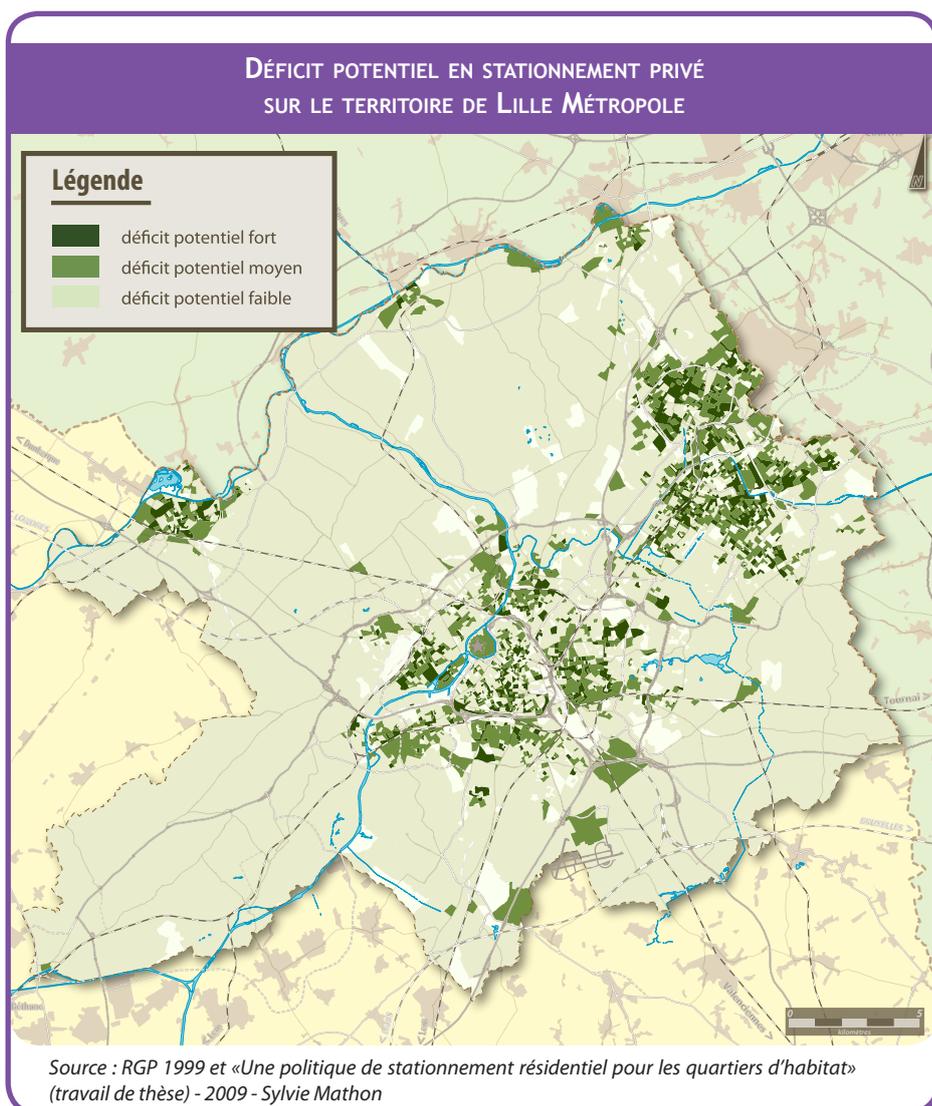
Les déplacements en lien avec le travail ne représentent que 20% des déplacements réalisés lors d'un jour moyen, mais 40% des émissions de gaz à effet de serre, car ce sont des déplacements principalement réalisés en voiture et qui sont près de deux fois plus longs que la moyenne. L'offre en stationnement sur le lieu de travail est donc un élément clé<sup>3</sup> pour limiter l'usage de la voiture, notamment dans les secteurs pourvus d'un réseau de transports urbains performant et où les modes doux sont privilégiés.

Aussi, dans ces secteurs bien desservis en transports collectifs ou dans les espaces de centralité destinés à accueillir des visiteurs et chaland, la politique de stationnement développée sur l'espace public quant aux actifs sera coercitive et visera à les orienter vers un autre mode de déplacements ou à stationner dans des espaces plus adaptés. La politique de stationnement sur voirie mise en œuvre sera établie dans une optique de limitation du stationnement de longue durée ou « ventouse » dans les lieux les plus stratégiques.

En parallèle, il conviendra également de proposer des alternatives performantes au stationnement des actifs dans les centres urbains :

- en développant l'offre de parcs-relais à proximité du réseau lourd de transports collectifs (métro, tramway, tram-train, TER voire BHNS).

3) 80% des déplacements pour se rendre sur son lieu de travail sont réalisés en voiture particulière si le stationnement à destination est assuré, contre seulement 58% sinon



- en développant des aires de co-voiturage ou en envisageant la mise en place de conventions et de partenariats avec des opérateurs privés possédant de grandes surfaces de stationnement (type hypermarchés), souvent directement accessibles depuis le réseau routier structurant et non saturées en jour ouvrable de semaine pour soutenir et développer ces pratiques

### Organiser l'accès et le stationnement des visiteurs

En complément aux réseaux de transports collectifs, des conditions satisfaisantes d'accès aux espaces de stationnement seront proposées aux visiteurs et aux chaland pour un fonctionnement optimal et un développement des secteurs centraux et attractifs de la Métropole. Du stationnement de courte durée sera proposé en surface pour favoriser la rotation et accompagner

les services et commerces situés autour des points de centralité. Les parcs en ouvrage existants et présentant de fortes réserves de capacité dans les zones hyper centrales sont également à valoriser avec du jalonnement adapté.

Afin d'améliorer la lisibilité du stationnement en particulier pour les visiteurs, la cohérence entre les réglementations des différents secteurs de la Métropole est à rechercher. Cela se traduira par une harmonisation des différentes tarifications proposées dans les grandes villes, sur voirie et dans les parcs en ouvrage, accompagnée d'un contrôle efficace notamment dans les secteurs à forts enjeux.

Enfin, les espaces de stationnement mis à la disposition des usagers dans les centres commerciaux sont à calibrer en fonction de la desserte du site en transports collectifs, mais aussi en fonction des enseignes et des types de surfaces de vente présentes sur

le site afin de limiter le nombre de places offertes aux clients au strict nécessaire.

#### Répondre à des besoins de stationnement spécifiques

Des espaces de stationnement spécifiques à la dépose et à la reprise des usagers sont à développer à proximité des lieux de transport public notamment (pôles d'échanges multimodaux, parcs-relais, stations de métro, de tramway). La mise en œuvre de solutions de ce type à proximité des gares lilloises, y compris avec un fonctionnement en ouvrage comme suggéré dans le micro-PDU du quartier Euralille, serait une amélioration considérable pour les usagers de ces secteurs.

Une réponse au besoin de stationnement atypique en lien avec le tourisme devra être étudiée en coordination avec les principaux acteurs de l'offre touristique de la Métropole. Des emplacements spécifiques d'attente des cars de tourisme en dehors des zones denses pourraient être identifiés et aménagés.



#### La prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

L'intégration de la problématique de la mobilité réduite concerne également le stationnement et ses impacts.

L'offre en stationnement des personnes à mobilité réduite<sup>4</sup> devra être correctement calibrée. 1 place de stationnement sur 50 sera réservée à cet effet dans le cadre de projets neufs ou de requalification globale d'un espace public. Des places supplémentaires pourront être développées à proximité des établissements de santé, des pôles médicaux et du domicile des personnes autorisées en faisant la demande. Ces dispositifs spécifiques seront étudiés au cas par cas.

Le stationnement à cheval sur chaussée ou trottoir perturbant notamment la circulation des personnes à mobilité réduite sera limité. Le code de la route interdit le stationnement des véhicules sur trottoir sauf arrêté municipal spécifique dans ce sens et matérialisation par un tracé au sol à la charge de l'établissement communautaire. S'il est constaté que le marquage demandé n'est pas conforme aux principes de loi du 11 février 2005<sup>5</sup> qui renforce l'obligation d'accessibilité à la chaîne de déplacement pour les personnes en situation de handicap, en application de la loi<sup>6</sup> et des principes du PDU en matière de déplacements des modes doux, les services communautaires ne réaliseront pas ce marquage au sol ni son entretien. Le stationnement des véhicules sur le trottoir est envisageable uniquement quand aucune solution alternative n'est envisageable et si les conditions de cheminements des piétons et des personnes à mobilité réduite sont assurées de manière sécuritaire et confortable.

4) pour plus de précision, cf Annexe accessibilité

5) Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

6) L'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics précise «la largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier et de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement»

#### Se donner les moyens d'un système de contrôle efficace pour mener les politiques de stationnement

Le contrôle des règles de stationnement sur l'espace public est un élément essentiel de la politique de stationnement. Il permet d'atteindre les objectifs que les collectivités se fixent. Il est indispensable à la réussite des solutions proposées et implique donc que des moyens lui soient affectés.

Des effectifs spécifiques devront donc être chargés de l'application de la politique de stationnement sur le terrain. Si le contrôle du stationnement est actuellement sous l'autorité du maire, la mise en place d'une police de stationnement à l'échelle communautaire est à étudier et à débattre. Si le contrôle était confié à l'autorité organisatrice, l'éloignement entre citoyens et élus permettrait d'appliquer plus efficacement la politique de stationnement. Les règles générales seraient déterminées à l'échelle communautaire et déclinées en fonction des problématiques locales. La mutualisation des ressources et des personnels permettrait plus d'ambition dans les communes de taille modeste.

La sanction automatique n'est pas forcément la panacée et peut dans un premier temps être couplée avec la prévention pour les infractions les moins pénalisantes. Par contre, une vigilance particulière et des sanctions systématiques par rapport au stationnement illicite dégradant l'intérêt général seront exigées auprès des acteurs concernés. Ceci concernera notamment la perturbation des accès et cheminements pénalisant les personnes à mobilité réduite, les transports collectifs et les livraisons, ou les comportements dangereux (stationnement en double file, sur pistes cyclables, sur passages piétons).

### 3 - AMÉLIORER LES SERVICES EXISTANTS, INNOVER ET EXPÉRIMENTER

La politique de stationnement est un pan des politiques de déplacements urbains appliquée le plus souvent partiellement, mais qui reste également principalement ancrée dans des solutions très « classiques ». Sans être forcément innovantes d'un point de vue technologique, un certain nombre de mesures pourraient être déployées sur le territoire communautaire pour aller plus loin dans la déclinaison de cette politique.

#### Améliorer les services à l'utilisateur

Les espaces de stationnement en ouvrage en gestion communautaire sont des lieux stratégiques. Il s'agit de parcs-relais ou de parkings situés dans les secteurs centraux ou dans les pôles d'échanges. Un travail sera mené avec les différents exploitants de ces parcs pour étudier l'opportunité de proposer des services complémentaires aux usagers ou à la collectivité : services d'accompagnement du stationnement diversifiés, services à la personne, services en lien avec les vélos, points de logistique urbaine,...

Des systèmes d'informations multimodales en lien avec les services de stationnement et l'opportunité d'étendre le système de jalonnement dynamique existant à Lille pour les parcs de stationnement de Roubaix et Tourcoing seront étudiés et développés. Des réflexions concernant des services d'information spécifiques décrivant l'offre en stationnement public et privé seront également à lancer dans l'optique de constituer à long terme une base de données publique recensant à la fois l'offre privée et publique de stationnement. L'utilisation de ces données sera intéressante à long terme pour gérer soit des systèmes d'orientation des usagers en temps réel, soit pour mettre en relation l'offre existante et les usagers

#### Proposer des actions innovantes et expérimenter

Pour l'ensemble des actions innovantes qui suivent, des premières phases expérimentales seront menées et accompagnées de dispositifs d'évaluation



spécifiques dans le but de les valoriser, les reconduire ou les améliorer.

Des opérations de mutualisation du stationnement seront étudiées, puis expérimentées dans des cadres spécifiques comme des tissus urbains particuliers avec une offre en stationnement de surface très contrainte, voire dans le cadre d'écoquartiers en cours de développement. Des opérations de reconquête de parcs privés ou de bailleurs sous-utilisés dans des secteurs d'habitat collectif dense pourront être menées. Dans certains cas, une mutualisation des places entre différentes catégories d'usagers complémentaires pourra être envisagée. Des études spécifiques dans les quartiers Vauban à Lille et dans le secteur de

l'hôtel de Ville de Villeneuve d'Ascq ont montré la faisabilité technique et juridique d'opérations de ce type<sup>7</sup>.

Des pratiques innovantes visant à contenir le taux de motorisation des ménages de la Métropole pourront être étudiées. Dans des quartiers existants ou à venir et en particulier dans les secteurs à forte pression en matière de stationnement, des réflexions sont à initier sur la réservation d'espaces publics ou privés en vue d'implanter des équipements et services de type « véhicules partagés », à l'image de l'opération LILAS à Lille.

<sup>7</sup> Expertise sur le stationnement résidentiel dans des quartiers denses à habitat social - 2007 - SARECO/Philippe Taithe Avocat

#### **Se préparer à la dépenalisation et à la décentralisation du stationnement payant sur voirie**

A l'instar de nos voisins belges, et en particulier des villes voisines de l'Eurométropole (depuis 2004), et des expériences conduites dans d'autres pays comme la Grande-Bretagne (depuis 1991), des réflexions sont à mener dès aujourd'hui pour se préparer à une évolution législative qui apparaît indispensable à une meilleure cohérence dans les politiques de déplacements urbains et de stationnement : la dépenalisation et la décentralisation du stationnement payant sur voirie. Depuis plus de 10 ans, cette mesure est envisagée au niveau réglementaire et législatif national. Les discussions dans le cadre du Grenelle avaient relancé ce sujet mais celui-ci peine à aboutir.

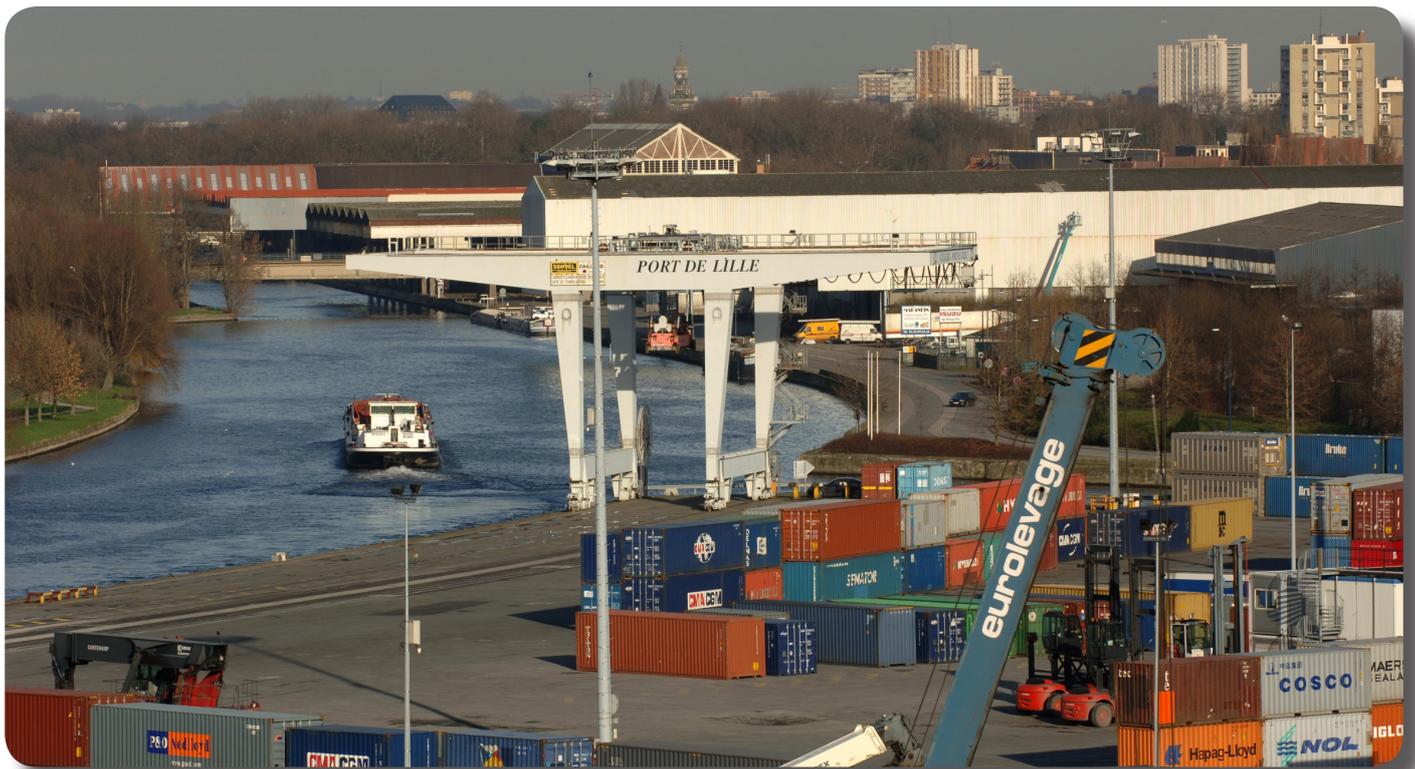
Cette disposition constituerait un levier puissant en matière de gestion directe de l'espace public et de son usage que le PDU propose de mettre en avant dans une optique de gestion par l'autorité organisatrice des transports urbains de l'ensemble de la chaîne des déplacements. La dépenalisation et la décentralisation des amendes de stationnement payant sur voirie permettent à la collectivité de fixer elle-même la redevance en cas de non-paiement du stationnement par les usagers, et de recouvrer directement le produit de la recette pour le réaffecter à ses politiques de mobilité.

L'Eurométropole constitue une opportunité forte pour rapprocher les pratiques belges et françaises sur la gestion du stationnement et pour proposer Lille Métropole comme territoire pilote en France sur ces évolutions. Cela permettrait une gestion plus efficace du

contrôle du stationnement pour asseoir et rendre efficaces les politiques urbaines. En effet, il s'agit avant tout d'une opportunité pour un espace public de qualité et partagé où la place des piétons valides et à mobilité réduite est respectée, sans pour autant dégrader cet espace en le surchargeant de barrières, potelets ou autres mobiliers urbains visant à contenir son envahissement par du stationnement illicite.

# Axe 4

## Transport de marchandises



*Le transport et la distribution des marchandises sont indispensables à la vie économique et sociale du territoire. Les déplacements générés par ces activités contribuent, comme l'ensemble des autres trafics supportés par les réseaux métropolitains, à accentuer les problèmes de congestion et de pollution. Sujet longtemps absent des documents de planification, le PDU de 2000 s'était engagé à mettre en œuvre les moyens de définir des orientations en matière de transport de marchandises dans une approche globale des déplacements. Une étude spécifique<sup>1</sup> menée entre 2000 et 2002 a mis en avant des propositions envisageables en matière de gestion du transport de marchandises sur le territoire métropolitain. Il s'agit à partir de ces éléments d'orientations, de garantir le développement d'un système de déplacement performant, tout en inscrivant l'organisation des marchandises dans une perspective de développement durable. Le PDU doit permettre de mettre en œuvre les moyens d'assurer l'approvisionnement du territoire et plus localement la diffusion des marchandises à destination tout en limitant les impacts négatifs sur l'environnement. Cet objectif suppose une coordination des actions à plusieurs échelles, tout d'abord macro dans le cadre des trajets moyens à longs pour desservir le territoire, puis à échelle locale pour ce qui concerne plus directement l'approvisionnement des centres villes et les livraisons dans les cœurs urbains.*

1) Étude sur le transport et les livraisons de marchandises en ville dans la Métropole lilloise – 2002 – LMCU/Gérardin Conseil/Interface Transport

### Des alternatives à la route pour le transport de marchandises en lien avec le territoire métropolitain

Le diagnostic environnemental de la mobilité réalisé en 2009 a montré que les marchandises étaient une composante essentielle des trafics supportés par les infrastructures de Lille Métropole et des émissions de gaz à effet de serre qui en découlent. Elles représentent près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports terrestres. L'enjeu est d'autant plus important pour l'agglomération que les émissions liées au transport de marchandises sont en augmentation constante depuis 1998, en particulier celles concernant les trafics d'échange et de transit. Il est donc essentiel d'engager des actions qui favorisent le rayonnement et le développement métropolitain, mais qui s'orientent vers des stratégies plus durables pour contenir les flux routiers et développer des alternatives modales pour les marchandises entrant, sortant ou traversant le territoire.

#### RÉSUMÉ

##### 1 - Vers une stratégie partagée à l'échelle de l'Aire Métropolitaine

- 1.1 Réaliser à court terme une étude sur les flux de marchandises et les filières logistiques au sein de l'aire métropolitaine
- 1.2 Définir à moyen terme un cadre d'actions partagé pour rationaliser l'usage de la route et développer les modes alternatifs (fret ferroviaire et voie d'eau) à l'échelle de l'Aire Métropolitaine

##### 2 - Renforcer et développer l'intermodalité pour les marchandises en lien avec le territoire communautaire

- 2.1 Valoriser et optimiser le fonctionnement des 3 principales plates-formes multimodales existant sur le territoire métropolitain ainsi que leurs liens avec Delta 3
- 2.2 Étudier l'opportunité, en partenariat avec le Port de Lille, la CCI, RFF et la SNCF du développement de nouveaux sites logistiques urbains, à proximité des lieux de vie et d'activités, et accessibles par le chemin de fer ou la voie d'eau

##### 3 - Mettre en place des réseaux continus et cohérents en matière de transports de marchandises pour valoriser le potentiel métropolitain

- 3.1 Profiter de la présence d'un réseau ferroviaire métropolitain important pour développer le transport des marchandises par voies ferrées à moyen et long terme, en actant le contournement Sud pour le fret ferroviaire et en anticipant l'arrivée de l'autoroute ferroviaire Atlantique nationale Sud-Nord. Expertiser à court terme axe par axe les sillons ferroviaires dans un travail partenarial avec RFF et la SNCF afin de valoriser au mieux ce potentiel ferroviaire métropolitain en articulant les réflexions avec les problématiques « voyageurs » en vue d'augmenter la capacité ferroviaire sur les axes les plus critiques.
- 3.2 Valoriser la présence du réseau fluvial métropolitain en développant des initiatives locales en partenariat avec le Port de Lille sur les filières les plus pertinentes (déchets, matériaux,...).
- 3.3 Anticiper l'arrivée du canal Seine-Nord Europe et les perspectives associées en matière de report modal. En accompagnement à moyen et long termes, des travaux de mise à grand gabarit sur la Lys et la Deûle seront à engager ( tirants d'air, écluse de Quesnoy-sur-Deûle...). Ils permettront de valoriser les itinéraires par le cœur métropolitain et le Port de Lille pour les flux entre le Bassin Parisien et les ports de la Mer du Nord.
- 3.4 Maîtriser les flux routiers de marchandises en promouvant notamment une optimisation des parcours et un meilleur remplissage des poids-lourds circulant sur le territoire
- 3.5 Intégrer les impacts de l'écotaxe européenne prélevée sur les poids lourds empruntant les itinéraires nationaux principaux aux réflexions sur la circulation des poids-lourds sur le territoire communautaire. En parallèle, élaborer un schéma directeur poids lourds en collaboration avec l'ensemble des acteurs du transport routier pour harmoniser leurs circulations sur des axes adaptés, assurer l'accès aux principaux sites logistiques et modérer les impacts sur les populations

## 4 - Intégrer la question des déplacements de marchandises dans le développement économique du territoire

- 4.1 Anticiper la localisation des futurs sites générateurs de déplacements de marchandises dans les documents d'urbanisme (PLU, SCoT) en privilégiant des localisations adaptées en fonction des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales en veillant à la possibilité réelle d'utilisation des réseaux alternatifs
- 4.2 Accompagner l'implantation et l'accueil des entreprises en fonction de leurs besoins en matière d'accessibilité pour les marchandises
- 4.3 Soutenir les filières économiques de production et de distribution « locales » dans la politique de développement métropolitaine, qui sont génératrices de déplacements moins longs et moins nombreux
- 4.4 Préserver les possibilités d'utilisation des voies d'eau et des installations terminales embranchées « fer » existants sur les sites logistiques équipés dans une optique de valorisation à long terme et mettre en place des initiatives pour leur valorisation immédiate

## 1 - VERS UNE STRATÉGIE PARTAGÉE À L'ÉCHELLE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE

L'organisation des systèmes de transport de marchandises et de la logistique dépassent largement les frontières d'une ville, voire d'un pays. L'aire métropolitaine de Lille, territoire englobant le nord de la France et l'Ouest de la Belgique, regroupe 4 millions d'habitants et constitue l'une des 20 plus grandes agglomérations européennes. La présence de voies maritimes, de nombreux cours d'eau, de voies ferrées, d'un important réseau routier, fait de ce secteur une zone majeure de circulation de flux de marchandises en Europe. Il est donc essentiel pour le territoire métropolitain de connaître la nature des échanges au sein de l'aire métropolitaine afin d'optimiser les équipements existants sur son territoire et d'anticiper les besoins de demain. Connaître ces échanges permettra de valoriser la position stratégique du territoire dans l'aire métropolitaine et de contribuer à poursuivre son développement économique de façon la plus respectueuse de l'environnement. Cela sous-entend donc

de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour favoriser le fret et la voie d'eau et de limiter les déplacements routiers.

### Mieux connaître les flux de marchandises à l'échelle de l'Aire Métropolitaine

Dans un premier temps, il s'agira d'améliorer les connaissances concernant les flux de marchandises et les filières logistiques sur le territoire de l'Aire métropolitaine. Une étude démarre sur ce sujet en 2010, en collaboration avec les partenaires concernés. La logique des flux de marchandises en circulation dans l'Aire Métropolitaine est aujourd'hui relativement mal connue et nécessite la réalisation d'une étude spécifique pour un état des lieux et l'identification d'enjeux partagés (localisation des activités, flux, équipements, plates-formes multi et mono-modales,...). En parallèle, des espaces de discussions avec l'ensemble des

partenaires et institutions concernés par cette échelle territoriale seront créés. Ces questions dépassent le périmètre de Lille Métropole mais ont des impacts directs sur le fonctionnement du territoire et les nuisances qu'il subit.

### Définir un schéma d'actions multipartenarial à l'échelle de l'Aire Métropolitaine

Dans un second temps, la définition d'un schéma d'actions à l'échelle de l'Aire Métropolitaine pour rationaliser l'usage des modes routiers et favoriser l'utilisation du fret ferroviaire et des voies d'eau est essentielle. Les mesures envisagées devront permettre d'optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants, intégrer et profiter pleinement des projets structurants déjà programmés (canal Seine Nord Europe, autoroute ferroviaire Atlantique Nord-Sud, contournement fret ferroviaire de Lille,...) favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre les opérateurs, et prévoir à court, moyen et long terme les mesures complémentaires à développer. Ce schéma devra définir les interventions à prévoir en termes de maîtrise du foncier et de prescriptions pour les documents d'urbanisme concernés.



## 2 - RENFORCER ET DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ POUR LES MARCHANDISES EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE

Les plates-formes multimodales et les espaces logistiques sont des maillons essentiels dans l'approvisionnement des villes. Ce sont des zones d'échanges, des lieux intermédiaires entre fabricants et distributeurs, entre transport de longue distances et livraisons en ville, où les marchandises peuvent passer aisément d'un mode de transport à l'autre (fluvial, route, fer). Les besoins en matière d'échanges de marchandises sur le territoire sont croissants et les plates-formes existantes au sein du territoire sont proches de la saturation. Leur fonctionnement est donc à optimiser, et leur lien avec la plate-forme Delta 3, qui est située à Dourges et dont la portée est régionale, est à renforcer. Pour un système efficient aux différentes échelles, des sites sont également à identifier pour créer des espaces de logistique urbaine.

### **Valoriser les sites multimodaux existants**

Les sites stratégiques et multimodaux d'intérêt métropolitain existants et notamment les 3 principales plates-formes multimodales de la Métropole (le Centre Régional des Transports à Lesquin, la plate-forme de Lomme Délivrance, le Port de Lille) sont à conserver et leur fonctionnement à optimiser notamment en prévision de grands projets à venir (canal Seine Nord Europe,...). Elles concentrent une large part des activités de distribution urbaine de marchandises dans la Métropole Lilloise. Le développement d'infrastructures adaptées pour le stationnement des véhicules routiers et les échanges entre modes de déplacements, ainsi que le développement des outils de manutention et l'offre de services adaptés amélioreront leurs performances. Il est également à noter que si le transport ferroviaire est actuellement peu utilisé sur ces sites, les infrastructures existent et il faut à tout prix les préserver pour conserver l'opportunité de les remettre en service.

Enfin, la plate-forme Delta 3 et ses liens avec le territoire métropolitain sont à améliorer et à développer, notamment en anticipant l'arrivée du Canal Seine Nord Europe et de l'autoroute ferroviaire Atlantique Nord-

Sud, dont Delta 3 est susceptible d'être la plate-forme terminale. Les plates-formes situées au cœur du territoire s'inscrivent en complémentarité avec celle-ci.

### **Prévoir l'aménagement de sites logistiques urbains de proximité**

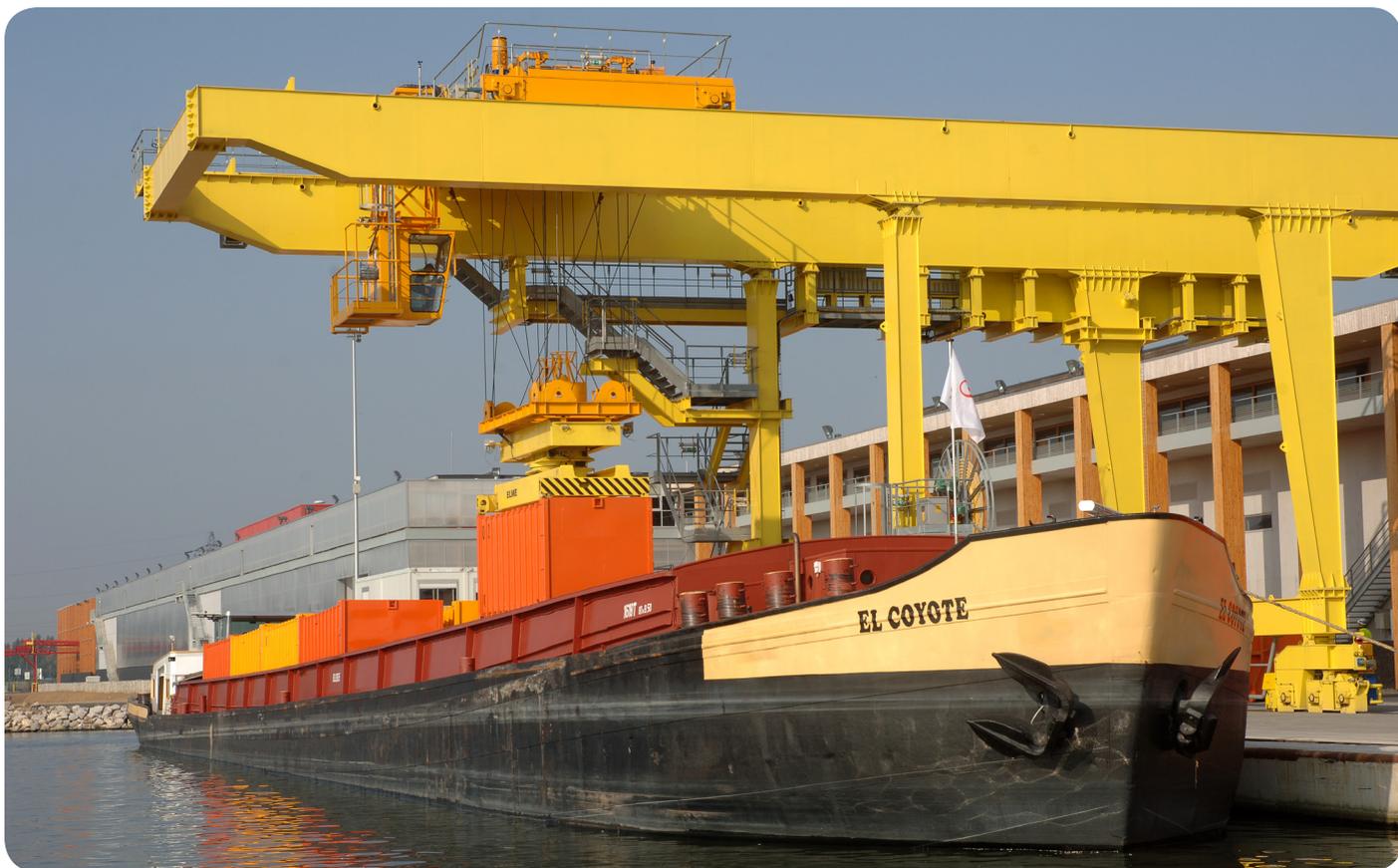
En complément aux équipements existants et pour un système réellement efficient, le développement de nouveaux sites sera étudié. En effet, les plates-formes existantes ne desservent pas de façon optimale les cœurs urbains de la Métropole. Les réflexions concernant les besoins de futures plates-formes seront menées en collaboration avec les acteurs concernés et en particulier le Port de Lille et la Chambre de Commerce et d'Industrie du Grand Lille.

L'implantation de sites logistiques urbains, à proximité des lieux de vie et d'activités et si possible accessibles par le chemin de fer ou la voie d'eau est à rechercher et à analyser. Ces centres de distribution urbaine permettraient de rationaliser l'acheminement selon le type de marchandises, le type de véhicules, et les secteurs géographiques de livraison. Il s'agit de dispositifs qui fassent l'interface avec les problématiques de livraisons en ville. Ces lieux valoriseront la massification, le stockage et le dégroupage des marchandises, avant acheminement par des véhicules de petit

gabarit vers le point de livraison finale. Ils permettront de limiter les mouvements de véhicules de livraison qui parcourent habituellement les centres-villes en les canalisant vers un site. Les sites des gares La Madeleine, Lomme Délivrance, Tourcoing marchandises, et le Port de Lille sont les principaux sites multimodaux à préserver ou à développer pouvant accueillir ces centres de distribution urbaine idéalement situés, sur une partie de leurs emprises. Les sites potentiels pré-cités et liés au patrimoine ferroviaire sont donc à analyser dans le cadre d'un travail partenarial mené avec RFF et la SNCF sur la valorisation de foncier ferroviaire non utilisé à proximité des centres urbains. Des études approfondies devront permettre d'affiner les potentialités de chacun de ces sites ou d'en déterminer d'autres, pour définir une stratégie de planification et de réservation des sols à cet effet, y compris en milieu urbain dense.

A une échelle plus fine encore, des espaces dédiés de faibles dimensions (bureaux de ville, voire points-relais) à articuler avec des véhicules de livraisons écologiques (véhicules électriques, triporteurs,...) en plein cœurs des centres-villes sont à étudier et à tester dans le cadre d'expérimentations. Le groupe de travail proposé dans la partie suivante de l'axe 4 servira de cadre à ces expérimentations.





### 3 - METTRE EN PLACE DES RÉSEAUX D'INFRASTRUCTURES CONTINUS ET COHÉRENTS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES POUR VALORISER LE POTENTIEL MÉTROPOLITAIN

Le transport de marchandises est aujourd'hui essentiellement réalisé par la route, qui supporte 84% des tonnes x kilomètres de marchandises sur le territoire métropolitain. La progression constatée ces dernières années des flux de marchandises est imputable en très large majorité aux trafics routiers. La valorisation des infrastructures ferrées et fluviales est donc essentielle pour offrir une alternative réelle et favoriser le transfert modal dans les années à venir. En parallèle, des réflexions seront menées pour maîtriser au mieux les nuisances du transport de marchandises car celui-ci devrait continuer à dominer ce secteur pendant de nombreuses années, même si les stratégies nationales et européennes vont dans le sens d'une maîtrise des flux routiers avec l'éco-taxe relative aux poids-lourds, développement des modes alternatifs.

#### Valoriser les modes alternatifs à la route

La métropole lilloise dispose d'un patrimoine important en matière d'infrastructures

ferroviaires, qu'il convient de valoriser pour le transport de marchandises. Cependant les sillons disponibles pour l'accès à Lille sont limités et le transport de voyageurs a également de grandes ambitions en matière de développement. Il faut donc anticiper les évolutions à venir pour préserver l'acheminement de marchandises par voies ferrées vers les cœurs urbains. Les sillons ferroviaires très convoités dans le secteur métropolitain seront à expertiser axe par axe dans un travail partenarial avec RFF et la SNCF pour trouver le meilleur moyen de répondre aux besoins de desserte de voyageurs et d'acheminement de marchandises, ce qui conduira éventuellement à augmenter la capacité ferroviaire de certains de ces axes. Il s'agira également d'anticiper l'arrivée de l'autoroute ferroviaire Atlantique Sud-Nord dans le secteur de la plate-forme de Dourges et de formaliser les liens à trouver avec les cœurs métropolitains. Concernant les marchandises en transit, le contournement ferroviaire de Lille entre les secteurs Sud et Nord-Ouest inscrit au contrat de projet Etat-Région 2007-2013, ainsi que le projet de

ré-ouverture de la ligne fret transfrontalière entre Dunkerque et Furnes en Belgique auront des impacts positifs sur l'encombrement du noeud ferroviaire lillois.

Concernant le transport de marchandises par voie fluviale sur le territoire métropolitain, des actions spécifiques ont déjà été mises en œuvre en coordination avec Voies Navigables de France et le Port de Lille, comme par exemple le transport de déchets entre le Centre de Valorisation Organique de Sequedin et le Centre de Valorisation Énergétique d'Halluin et l'évacuation vers des territoires extérieurs des résidus ultimes. Ces initiatives sont à développer sur le territoire, en s'appuyant sur le Port de Lille pour mener à bien ces intentions en visant les filières logistiques les plus pertinentes (déchets, matériaux,...) ou en innovant. L'arrivée du canal Seine-Nord Europe à horizon 2015 ouvrira de nouvelles perspectives pour acheminer les marchandises vers la Métropole et dans l'optique d'alléger les trafics de poids-lourds traversant le territoire sans s'y arrêter.

La vocation de relier le bassin Benelux/Nord-Pas-de-Calais au bassin de la Seine est une opportunité à saisir pour Lille Métropole. En accompagnement de l'arrivée de ce projet et pour une valorisation maximale des potentiels fluviaux métropolitains à long terme, des travaux sont en cours ou à mener sur la Lys et la Deûle pour une mise à grand gabarit à plus de 1500 tonnes et 5,25 mètres de tirant d'air, y compris le doublement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle pour la rendre accessible aux nouvelles générations de peniches (grands rhénans de 135 m). Ces dispositions sont conformes aux recommandations des dossiers de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du canal Seine Nord Europe. Elles visent à valoriser les itinéraires par le cœur métropolitain et le port de Lille pour les flux entre le Bassin Parisien et les ports de la Mer du Nord. Ces dispositions permettront à long terme de soulager le réseau autoroutier de la Métropole de flux de poids-lourds très pénalisants. Il faudra cependant voir plus loin en visant le gabarit « Seine Nord Europe » et anticiper le passage à plus de 3000 tonnes et 7 mètres de tirant d'air à long terme, afin de permettre l'aboutissement fonctionnel de ce projet et de renforcer l'exploitation à grand gabarit du réseau de canaux autour et en accès à Lille Métropole.

#### **Maîtriser les flux routiers de marchandises**

Sans attendre la mise en œuvre de tous les projets nécessaires au basculement modal du transport de marchandises, il est nécessaire



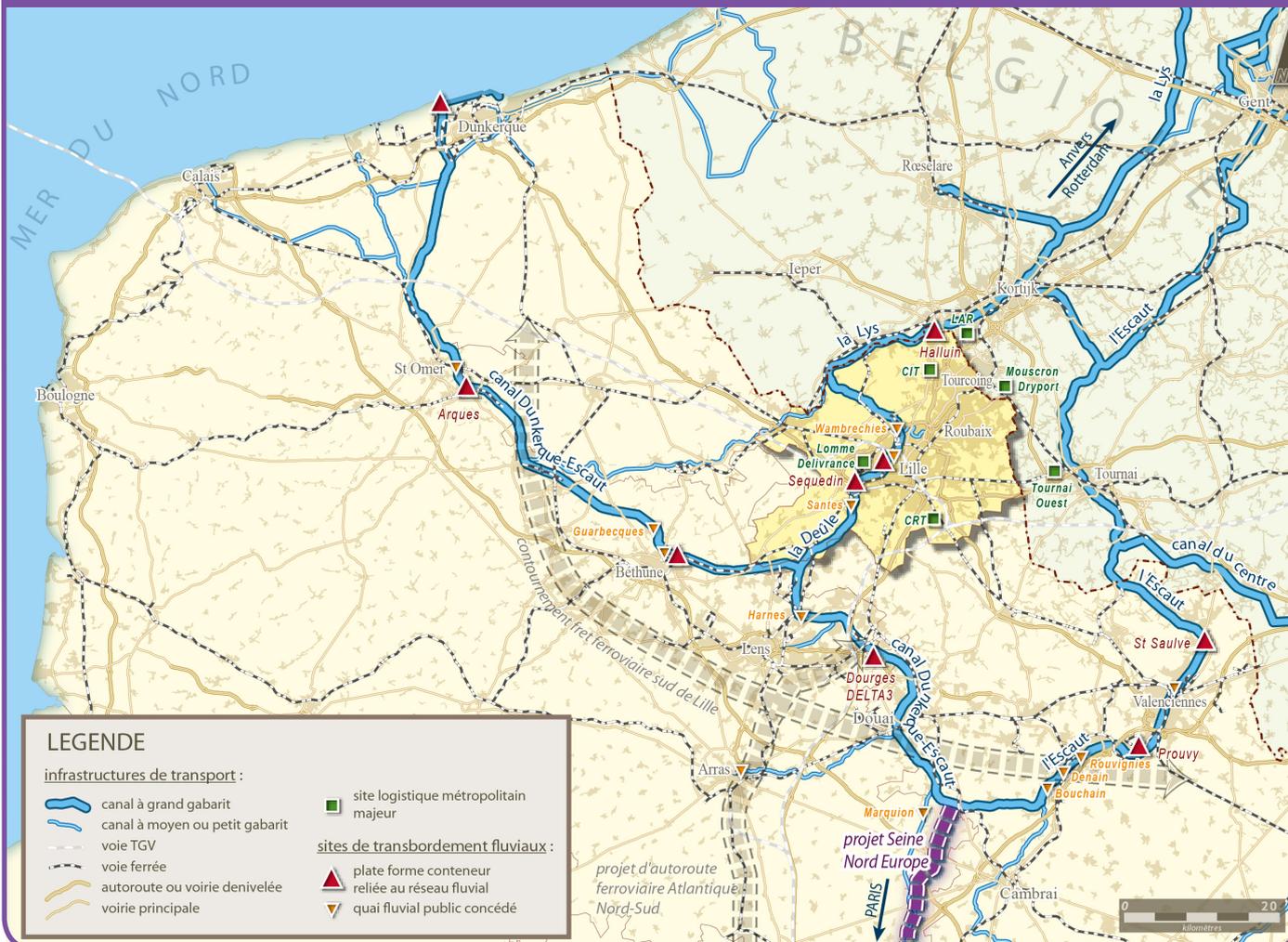
dès à présent de maîtriser au mieux les flux routiers, en particulier parce que les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements de marchandises en échange et en transit sont en nette augmentation entre 1998 et 2006. Il faut non seulement favoriser le transfert modal des flux de poids lourds vers des modes plus respectueux de l'environnement, mais il est également fondamental d'organiser les circulations de poids lourds indispensables au territoire en optimisant les parcours de ces véhicules afin que ces flux gênent le moins possible les habitants. Au vu des remplissages de poids-lourds entrant ou sortant du territoire constatés dans l'enquête « cordon » routière de 2007, avec environ un tiers des poids-lourds en échange avec le territoire qui circulent à vide et un tonnage moyen transporté de 13 tonnes, les transporteurs seront incités à valoriser le remplissage de leurs véhicules pour transporter des volumes équivalents à flux routiers réduits.

A court terme, le travail d'élaboration et de validation d'un schéma directeur poids-lourds à l'échelle du territoire métropolitain sera engagé. Il sera à articuler avec les réflexions sur l'écotaxe européenne qui concerne la circulation des poids-lourds sur les itinéraires nationaux principaux et ses impacts et dont la mise en œuvre est à discuter. Le groupe de travail sur les « marchandises en ville » proposé dans les paragraphes suivants servira de cadre à ces réflexions. Tous les acteurs du monde du transport routier seront associés à son élaboration. Ce schéma sera articulé avec la hiérarchie fonctionnelle du réseau viaire, proposée dans l'axe 3, et visera à concentrer les poids-lourds sur des axes adaptés pour assurer l'accès aux principaux sites logistiques et aux centres urbains à desservir. Des réflexions complémentaires seront à lancer en articulation avec ce schéma pour intégrer des aires d'accueil dédiées et répondre aux problématiques de convois exceptionnels et de transport de matières dangereuses qui restent de compétence préfectorale.

#### **LOI N° 2009-967 - EXTRAIT RELATIF À L'ÉCOTAXE SUR LES POIDS LOURDS**

*« Une écotaxe sera prélevée sur les poids lourds à compter de 2011 à raison du coût d'usage du réseau routier national métropolitain non concédé et des voies des collectivités territoriales susceptibles de subir un report de trafic. Cette écotaxe aura pour objet de financer les projets d'infrastructures de transport. A cet effet, le produit de cette taxation sera affecté chaque année à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France pour la part du réseau routier national. L'État rétrocèdera aux collectivités territoriales le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires, déduction faite des coûts exposés y afférents. Cette redevance pourra être modulée à la hausse sur certains tronçons dans un souci de report de trafic équilibré sur des axes non congestionnés. Cette taxe sera répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises. Par ailleurs, l'État étudiera des mesures à destination des transporteurs permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe et de prendre en compte son impact sur les entreprises. Par exception, des aménagements de la taxe, qu'ils soient tarifaires ou portant sur la définition du réseau taxable, seront prévus aux fins d'éviter un impact économique excessif sur les différentes régions au regard de leur éloignement des territoires de l'espace européen. » Loi n°2009-967 du 03 août 2009, Chapitre III « Transports », section 1, article 11, extrait*

PRINCIPAUX RÉSEAUX D'INFRASTRUCTURES ET PROJETS LIÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES À L'ÉCHELLE RÉGIONALE ÉLARGIE



## 4 - INTÉGRER LA QUESTION DES DÉPLACEMENTS DE MARCHANDISES AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

### **Agir directement sur le trafic de marchandises**

Concernant les activités les plus génératrices de trafics de marchandises, comme les zones d'activités par exemple, leur localisation devra être définie en fonction des infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou des plates-formes multimodales existantes ou à venir. Cette problématique est à intégrer dans les réflexions de planification urbaine pour une localisation adaptée des futures zones d'activités dans les documents d'urbanisme (PLU, SCoT) comme précisé dans l'axe 1 du PDU. Afin que les solutions alternatives se développent, il faut également que les zones d'accueil des entreprises soient équipées des embranchements adéquats et que les réseaux fluviaux, ferroviaires et les opérateurs qui les exploitent proposent des solutions économiquement viables aux activités concernées. Cette stratégie ne peut pas s'axer uniquement sur les modes alternatifs, car dans certains cas la route est et restera la seule solution envisageable pour la desserte des marchandises de certains types d'activités (flux tendus, nécessité d'adaptation et de souplesse,...) ; dans ces cas les localisations au plus près des réseaux routiers structurants et des points d'échange restera nécessaire.

En parallèle, des actions sont également à mener pour orienter au mieux les entreprises souhaitant s'implanter sur le territoire dans des zones d'activités existantes selon leur profil d'accessibilité en matière de flux de marchandises mais également de personnes. A ce titre, des actions communes d'accompagnement et d'aide à l'implantation pourront être conduites en partenariat entre Lille Métropole et d'autres institutions comme par exemple la Chambre de Commerce et d'Industrie du Grand Lille. En effet, cette stratégie n'est pas uniquement du ressort de Lille Métropole et dépasse largement le territoire. De plus, elle nécessite que des synergies opérationnelles alliant institutions et partenaires privés se mettent en place.

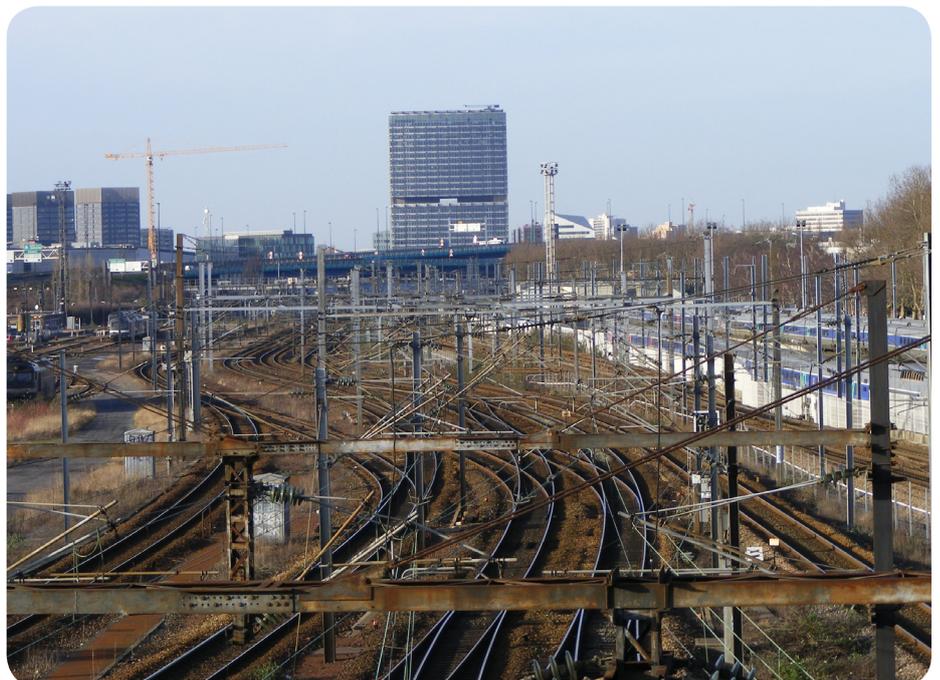
Enfin, la politique de développement économique de Lille Métropole a intérêt à soutenir les filières de production et de distribution dites « locales » sur le territoire métropolitain. En effet, suivant la filière et les produits concernés ce type d'activités économique est générateur de déplacements moins nombreux et moins longs en se concentrant sur des matières premières ou produits premières locaux issus de la Région et distribués dans un rayon restreint.

### **Préserver et valoriser les embranchements aux réseaux fluviaux et ferroviaires du territoire**

Dans les zones d'activités le permettant et même s'ils ne sont pas exploités aujourd'hui, il est essentiel de préserver les possibilités d'utilisation des voies d'eau ou les installations terminales embranchés « fer » existantes dans une optique de valorisation à long terme. En articulation avec un groupe de réflexion et de travail collaboratif entre RFF, la SNCF et Lille Métropole, les infrastructures existantes actuelles et leur

raccordement aux réseaux sur les sites et zones d'activités seront recensées pour analyser leur activité et leur fonctionnement actuels, les perspectives possibles et les mesures nécessaires à leur préservation et à d'éventuelles remises en fonctionnement. Ces infrastructures doivent être préservées si possible dans les secteurs d'activités, alors même que les entreprises manquent parfois d'espaces pour s'agrandir, mais également être maintenues dans le tissu urbain équipé. Cela sous-entend notamment de les entretenir et de les intégrer au mieux au cadre de vie et au fonctionnement actuel de ces espaces.

Là-encore des stratégies nationales et les volontés des opérateurs gérant les réseaux fluviaux et ferrés sont essentielles pour une mise en œuvre de ces stratégies. Enfin, des discussions et négociations seront également à entreprendre sur le terrain au cas par cas pour faire émerger des synergies d'actions et inciter les activités présentes sur des sites multimodaux de réellement exploiter au plus vite leurs capacités fluviale ou ferroviaire.



## Les livraisons de marchandises en ville

Deux tiers des mouvements de marchandises réalisés sur le territoire sont directement liés à la vie des habitants. L'essentiel de ces marchandises diffusées sur le territoire métropolitain s'inscrivent dans une logique de distribution urbaine. Afin de limiter les nuisances générées par les mouvements de marchandises, il est nécessaire d'organiser leur diffusion au sein de l'agglomération entre points de distribution, où sont centralisés les produits, et points de livraison finale (commerces, domicile,...). Le dernier kilomètre concentre généralement la majorité des dysfonctionnements, car il centralise les conflits d'usage de l'espace et parce que la souplesse et la performance des modes routiers laisse encore peu de place aux alternatives. L'objectif est donc de tendre vers une gestion des livraisons en milieu urbain efficace et respectueuse du fonctionnement des centres-villes et en contribuant à leur dynamisme économique. L'amélioration du circuit de diffusion des marchandises en ville passe par une vision communautaire partagée pour développer des solutions adaptées et viables, par une concertation avec les acteurs économiques et les transporteurs pour une meilleure prise en compte des besoins spécifiques inhérents à l'acheminement des marchandises en milieu urbain dense et enfin par des expérimentations.

### RÉSUMÉ

#### 1 - Définir une vision communautaire en matière de livraisons en ville

- 1.1 Promouvoir la concertation entre acteurs en créant un groupe de travail sur les "marchandises en ville" regroupant les partenaires privés (transporteurs, commerçants,...) et publics (Lille Métropole, communes,...) et organiser à court terme un grand débat sur le transport de marchandises
- 1.2 Élaborer une charte concertée sur les « marchandises en ville » au sein du groupe de travail dédié pour formaliser ensemble des engagements mutuels en matière de réflexions, d'actions et d'expérimentations. Cette charte portera notamment sur l'harmonisation des réglementations en matière de circulation et de stationnement des véhicules de transport et de livraisons de marchandises sur le territoire
- 1.3 Engager des réflexions spécifiques quant aux besoins de stationnement destinés aux véhicules de livraisons dans les secteurs denses et contraints
- 1.4 Intégrer la problématique des livraisons de marchandises en amont dans tous les projets urbains, par des réservations d'emprises fonctionnelles lors de réaménagement de l'espace public et par l'intégration dans la prochaine révision du PLU de règles adaptées dans l'article 12 concernant la réalisation d'un espace dédié aux livraisons pour les nouvelles constructions de bureaux ou d'activités tertiaires (100 m<sup>2</sup> par tranche de 6 000 m<sup>2</sup> de surface hors œuvre nette sur le terrain d'assiette de l'activité)

#### 2 - Expérimenter pour anticiper les évolutions des systèmes et trouver des solutions originales et pérennes

- 2.1 Mener des expérimentations innovantes visant à améliorer la gestion du « dernier kilomètre » en milieu urbain dense. Le groupe de travail sur les « marchandises en ville » servira de cadre sur ces sujets et favorisera la concertation autour de ces expérimentations en associant l'ensemble des acteurs privés et publics concernés
- 2.2 Mener ces expérimentations innovantes dans un cadre défini en respectant une procédure d'évaluation complète et en accompagnant le projet par un plan de communication adapté et une valorisation pédagogique des résultats

## 1 - PARTAGER UNE VISION COMMUNAUTAIRE EN MATIÈRE DE LIVRAISONS DE MARCHANDISES EN VILLE

Le principe de cohérence des dispositions en matière de transport de marchandises à l'échelle communautaire doit permettre de contribuer au dynamisme économique des centres-villes tout en limitant les nuisances et les conflits d'usage. L'étude sur le transport et les livraisons de marchandises en ville menée entre 2000 et 2002 avait montré que concernant la problématique spécifique des livraisons, les problèmes se concentraient dans les 3 cœurs urbains principaux de la Métropole : Roubaix, Tourcoing et surtout Lille. La mise en place de solutions sur le territoire communautaire apparaît comme essentielle et passe notamment par la concertation entre les transporteurs et les acteurs économiques et institutionnels, Lille Métropole et les communes. En effet, les responsabilités et compétences étant partagées notamment entre Lille Métropole et les communes sur ces thématiques, il est essentiel de travailler de concert pour élaborer une vision stratégique partagée.

### Promouvoir la concertation entre acteurs pour mettre en œuvre des solutions partagées

Pour que les mesures proposées en matière de livraison de marchandise soient efficaces et se concrétisent, il sera nécessaire d'obtenir l'adhésion de la part de l'ensemble des acteurs intéressés, des transporteurs aux entrepreneurs et commerçants, en passant par les communes. L'amélioration du système de transport et livraisons de marchandises repose en grande partie sur la volonté des partenaires publics et privés concernés d'agir et d'établir ensemble des règles à l'échelle communautaire. A ce titre, un groupe de travail dédié aux « marchandises en ville » sera créé, qui regroupera tous les partenaires concernés. Il aura pour objectif de partager les éléments de diagnostic et d'identifier les principaux enjeux et leviers d'actions pour ensuite réfléchir ensemble à l'application de solutions concrètes et mises en œuvre par l'ensemble des partenaires, qu'elles soient directement pérennes ou qu'elles soient initiées par des expérimentations. Cette démarche collaborative facilitera la concertation et la prise en compte de



tous les besoins spécifiques exprimés par les acteurs territoriaux concernés. Afin de mobiliser tous les acteurs métropolitains sur ce sujet, le premier élément fédérateur pour ce groupe de travail sera la tenue à court terme d'un Grand Débat sur le transport de marchandises, organisé par Lille Métropole.

Une des principales missions à accomplir par les partenaires rassemblés au sein de ce groupe de travail relatif aux marchandises en ville consistera en l'élaboration d'une charte concertée entre collectivités, chambre de commerce et d'industrie, transporteurs, entrepreneurs, et commerçants pour formaliser ensemble des engagements mutuels. Les éléments de cette charte seront à préciser par les participants, mais son objectif sera notamment de définir une ligne de conduite et des objectifs communs, des modes de faire partagés pour faire avancer les mesures à mettre en œuvre en s'engageant mutuellement à respecter ses engagements. Elle portera sur les actions à engager, les aménagements, les aspects réglementaires, ou encore les expérimentations à lancer, leur suivi et leur évaluation. Cette charte devra être cohérente avec la charte du stationnement proposée dans l'axe 3. Elle devra être accompagnée d'une démarche de sensibilisation et de communication auprès des publics concernés.

Une des missions à accomplir par les partenaires rassemblés au sein de ce groupe de travail relatif aux marchandises en ville consistera en l'élaboration d'une charte concertée entre collectivités, chambre de commerce et d'industrie, transporteurs, entrepreneurs, et commerçants pourrait permettre de formaliser ensemble des engagements mutuels. Les éléments de cette charte seront à préciser par les participants, mais son objectif sera notamment de définir une ligne de conduite et des objectifs communs, des modes de faire partagés pour faire avancer les mesures à mettre en œuvre en s'engageant mutuellement à respecter ses engagements. Elle portera sur les actions à engager, les aménagements, les aspects réglementaires, ou encore les expérimentations à lancer, leur suivi et leur évaluation. Cette charte pourra éventuellement s'articuler sur certains points spécifiques avec la charte du stationnement proposée dans l'axe 3. Elle devra être accompagnée d'une démarche de sensibilisation et de communication auprès des publics concernés. Elle pourra enfin être portée dans le cadre des démarches de contrats de territoire.

## Harmoniser les réglementations et les pratiques en matière de gestion des flux et de livraisons

Une des principales difficultés en matière de livraison de marchandises est l'hétérogénéité des différentes dispositions réglementaires existant sur les communes du territoire qui dépendent essentiellement du pouvoir de police du maire. Ces dispositions peuvent porter sur la circulation en interdisant le transit à travers une commune au delà d'un certain tonnage, les plages d'horaires de livraisons,... Ces dispositions peuvent conduire à des situations peu lisibles, voire contradictoires, pour les transporteurs en rendant réglementairement impossibles certaines opérations de livraison. Les réglementations sur les tonnages sont à modérer pour veiller à ne pas multiplier les trajets parcourus et donc les polluants émis. D'autres dispositions pourraient être proposées par rapport aux surfaces d'encombrements de certains véhicules ou sur d'autres critères. Des réflexions seront donc rapidement initiées pour tendre vers une homogénéisation des différentes réglementations de voirie concernant le transport et la livraison de marchandises sur l'ensemble du territoire communautaire. A ce titre, et comme proposé dans la partie précédente, le groupe de travail sur les marchandises en ville veillera donc en premier lieu à conduire des réflexions pour élaborer un schéma directeur poids-lourds à l'échelle du territoire métropolitain. Il contribuera notamment à poser les bases du travail d'homogénéisation des prises d'arrêtés concernant le tonnage sur le territoire, pour veiller à protéger les centres urbains et leurs populations, sans pour autant entraver complètement la cohérence de certains liaisons. Il sera d'autant mieux respecté qu'il sera lisible et partagé avec les transporteurs.

Concernant spécifiquement les livraisons et les emplacements de stationnement réservés, des réflexions devront être engagées sur les espaces les plus contraints des centres-villes afin de déterminer les aménagements les plus efficaces en matière d'arrêt ou de chargement/déchargement pour les transporteurs. L'offre en stationnement pour les véhicules de livraison doit être calibrée en fonction des besoins réels (nombre, localisation, durée)

et être aménagée au plus près des lieux de destination. Il conviendra cependant d'accompagner les dispositions prises par des mesures de surveillance particulières. Ces réflexions seront à initier dans la charte sur les marchandises en ville et donc discutées au sein du groupe de travail créé dans ce sens, et seront appuyées par des études de cas pour des solutions réellement adaptées aux dysfonctionnements identifiés.

## Prévoir des réservations d'emplacements dédiés aux livraisons dans les espaces publics et privés

La prise en compte des problématiques de livraisons de marchandises sera d'autant plus efficace qu'elle sera prise en compte en amont des réalisations. A ce titre, il conviendra d'anticiper les besoins en aires de stationnement et de circulation des véhicules de livraisons dans tous les projets d'aménagement de l'espace public mais également dans les projets relevant d'opérations privées. Ces anticipations sont indispensables pour anticiper les problèmes à long terme.

Dans les projets comprenant des aménagements de voirie, il s'agira d'intégrer les contraintes posées par les activités de livraisons dès la phase de conception pour créer les conditions futures d'un fonctionnement optimal du secteur. Les

projets de réaménagement de voirie pouvant modifier les conditions de livraison, tels que la mise en place de site propre bus ou la mise en sens unique d'une rue, seront à traiter en tant que tel.

Concernant les livraisons sur les espaces privés, l'article 12 du Plan Local d'Urbanisme peut conditionner la réalisation d'espaces réservés à la livraison ou au chargement de marchandises. Dans le règlement actuel du PLU communautaire, les dispositions concernent notamment les commerces de plus de 300 m<sup>2</sup> de surface hors œuvre nette pour lesquels il est exigé une zone de chargement, de décharge et de manutention adaptée aux besoins de l'établissement. La révision du PLU à venir sera l'occasion de réexaminer ces dispositions afin d'insister sur les dispositions complémentaires à prendre dans ce sens comme la création d'un espace dédié aux livraisons, pour d'autres types de commerces, sur certains secteurs, ou pour d'autres types d'activités, en articulation avec le groupe de travail sur ce sujet. Il est d'ores et déjà proposé d'inscrire au PLU une nouvelle norme spécifique pour les nouvelles constructions de bureaux ou d'activités tertiaires avec l'inscription d'un ratio de 100 m<sup>2</sup> alloués à une aire de livraison par tranche de 6000 m<sup>2</sup> de surface hors œuvre nette sur le terrain d'assiette de l'activité.



## 2 - EXPÉRIMENTER POUR ANTICIPER LES ÉVOLUTIONS DES SYSTÈMES ET TROUVER DES SOLUTIONS ORIGINALES ET PÉRENNES

Le groupe de travail sur les marchandises en ville constituera le cadre idéal pour initier et porter des expérimentations ciblées sur le territoire métropolitain. Une partie de sa mission sera donc la promotion d'opérations innovantes pour améliorer la gestion du « dernier kilomètre » en milieu urbain dense.

### Un potentiel d'expérimentations riche et ouvert

Les réflexions autour du « dernier kilomètre » de livraison en milieu urbain dense connaissent de nombreux thèmes émergents ou déjà mis en œuvre sous forme expérimentale dans d'autres agglomérations :

1. Mutualiser dans un temps restreint de la journée des espaces de voirie, dédiés aux livraisons pendant quelques heures puis rendus à leur usage classique le reste de la journée (stationnement payant,...)
2. Développer des aires de livraisons de très courte durée (10 à 15min) dans des lieux très stratégiques et contraints
3. Expérimenter des points d'accueil de véhicules de livraison à proximité des centres-villes denses, en tant qu'espace logistique urbain, qui mette à disposition des transporteurs et livreurs des places réservées et sécurisées pour un acheminement en modes doux ou en véhicules adaptés et énergétiquement efficaces vers la destination finale.
4. Expérimenter des opérations de « bureaux

de ville » en valorisant des emplacements privilégiés existants (parkings en ouvrage, locaux délaissés à proximité des zones centrales). Ces bureaux de villes seraient des points de stockage intermédiaires à destination des commerçants du secteur.

5. Tester un système de gestion dynamique d'aires de stationnement dans les centres-villes, éventuellement couplé à des outils informatiques d'aide à la surveillance des emplacements
6. Réfléchir à des sites accessibles en transports collectifs en site propre (tramway par exemple) pour acheminer des marchandises spécifiques comme des petits colis dans certaines rames en dehors des périodes de pointe « voyageurs ». Les études pré-opérationnelles sur le tram-train aborderont la question de l'utilisation des transports en commun en site propre de surface pour le transport de marchandises vers les coeurs urbains pour anticiper et les aménagements associés (quais dédiés à certains arrêts, embranchements spécifiques en lien avec des zones générant des flux importants de marchandises,...).

### Associer l'ensemble des partenaires aux démarches expérimentales

Les solutions envisageables en matière de livraisons de marchandises sont variées, complexes à mettre en œuvre, et multipartites car elles concernent généralement de

nombreux partenaires privés et publics. Dans ce cadre, des expérimentations sont souvent les bienvenues pour commencer à entrevoir des solutions à petite échelle ou très innovantes, avant de les déployer plus largement ou de les rendre pérennes. Il s'agit effectivement de concilier la préservation de l'environnement, le fonctionnement d'espaces urbains très convoités, en rencontrant efficacité et viabilité économiques. La dimension de concertation et de co-construction de solutions expérimentales sera donc fondamentale pour les expérimentations qui seront développées dans le cadre du groupe de travail dédié aux marchandises en ville.

### Mener des expérimentations dans un cadre clairement défini

La réussite d'un travail d'expérimentation passe par le respect d'une procédure complète d'évaluation. Ces procédures permettront d'envisager des évaluations objectives des mesures et de pérenniser les mesures si elles sont concluantes. L'état de l'art avant expérimentation est nécessaire pour anticiper les différents écueils ou promouvoir les bonnes solutions émergentes ou existantes sur d'autres territoires. Un état des lieux ante est indispensable pour vérifier l'utilité et mesurer les performances de l'expérimentation développée. Les objectifs à atteindre doivent être clairement définis en amont et les critères d'évaluation seront définis à partir de ces derniers. Enfin, pour être crédible et dans une optique de reproductibilité, l'expérimentation devra viser la viabilité économique à moyen terme.

Le dernier élément d'une expérimentation réussie, que le projet aboutisse à une pérennisation ou non, sera la communication et la valorisation des résultats obtenus. Cette phase est essentielle car elle permet reconnaissance et visibilité à l'ensemble à l'ensemble des partenaires associés, mais elle permet également d'initier des retombées plus importantes et de créer des demandes d'expérimentations similaires sur d'autres secteurs.



# Axe 5

## Environnement, santé et sécurité des personnes



*La mobilité et les réseaux de transports sont indispensables au fonctionnement d'une agglomération, mais sont également sources de nuisances pour ses habitants et son environnement. Conformément à la loi LAURE<sup>1</sup>, le PDU doit promouvoir un système de déplacements durable. D'ailleurs, les préoccupations environnementales sont clairement exprimées par les habitants du territoire : d'après une enquête d'opinion sur les conditions de déplacements dans Lille Métropole réalisée fin 2008, les trois quarts des métropolitains jugent que la pollution atmosphérique est un problème important, voire très important, et plus de la moitié pensent la même chose à propos du bruit imputable au trafic routier. Aussi, le PDU se doit de proposer des mesures fortes pour la protection de l'environnement, de la santé et de la sécurité des personnes.*

*Assurer des déplacements en toute sécurité aux usagers de l'espace public et des transports collectifs est également une priorité de Lille Métropole en matière de santé publique depuis de nombreuses années, car l'insécurité constitue le premier problème de santé publique direct lié aux transports. Il est donc indispensable que le PDU intensifie et diversifie les actions déjà engagées pour les rendre encore plus efficaces.*

1) Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie du 30 décembre 1996

## Se déplacer mieux pour préserver l'environnement et la santé

Pour optimiser l'intégration des préoccupations environnementales dans les documents de planification urbaine, l'élaboration d'une évaluation environnementale a été rendue obligatoire dans le cadre de tout projet de PDU par la directive européenne 2001/42/CE transcrite en droit français en 2005. Ce document, annexé au PDU, propose un état des lieux précis de l'environnement en lien avec les déplacements et une appréciation globale du PDU, ainsi qu'une analyse de l'ensemble de ses actions au regard de leurs impacts environnementaux. Les éléments détaillés ci-après reprennent les points forts identifiés dans cette évaluation et directement en lien avec les actions du PDU et explicitent les actions qui en découlent pour une amélioration ou une meilleure prise en compte des problématiques d'environnement directement liées aux transports, en particulier les pollutions et le bruit.

### RÉSUMÉ

#### 1 - Réduire les consommations énergétiques et les impacts des pollutions atmosphériques liées aux déplacements sur l'environnement et la santé

- 1.1 Améliorer l'état de la connaissance des impacts directs et indirects des polluants de proximité liés aux déplacements sur la santé des populations de la métropole et l'environnement
- 1.2 Engager des opérations expérimentales ciblées sur des secteurs ou des problématiques stratégiques en matière d'émissions de polluants comme le développement de stratégies de régulation de carrefours à feux orientées pour modérer les vitesses,...
- 1.3 Conduire des démarches exemplaires en matière de consommation d'énergie et de limitation des émissions de polluants :
  - valoriser les énergies propres utilisées dans le système de transports collectifs métropolitain (métro, tramway, bus au gaz,...) (cf. Axe 6)
  - engager des réflexions spécifiques relatives à la thématique des dépenses globales d'énergie pour faire fonctionner les systèmes de transport de façon plus efficiente
  - être exemplaire dans le fonctionnement interne de l'établissement communautaire (plan de déplacements d'établissement, rationalisation de la flotte de véhicules et choix de technologies peu polluantes,...)
- 1.4 Formaliser et articuler les actions engagées en matière d'amélioration des systèmes de mobilité, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de développement durable à travers le PDU, l'Agenda 21 et le Plan Climat territorial dans une logique de développement durable et de solidarité climatique mondiale
- 1.5 Élaborer et diffuser des outils pédagogiques illustrant les liens entre politiques de déplacements, consommation énergétique et émission de gaz à effet de serre (Diagnostic Environnemental de la Mobilité (DEM), micro-DEM,...)
- 1.6 Réaliser des documents de sensibilisation illustrant les liens entre politiques de déplacements, consommations énergétiques et rejets de gaz à effet de serre

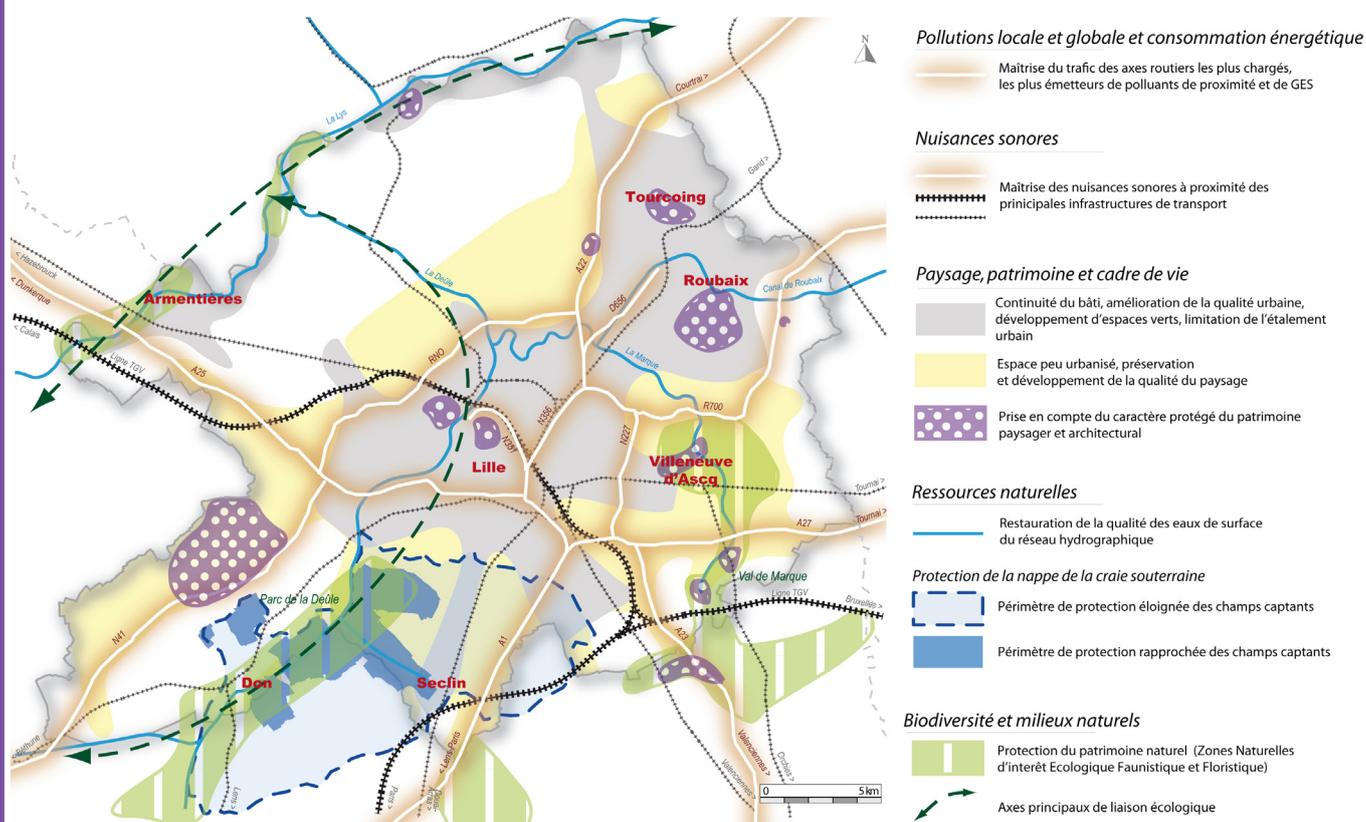
## 2 - Réduire les nuisances relatives au bruit

- 2.1 Identifier les secteurs à enjeux, où les populations sont les plus exposées aux nuisances sonores liées au système de déplacements, grâce aux cartes stratégiques du bruit
- 2.2 Décliner précisément dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) les orientations stratégiques globales définies dans le PDU et qui vont dans le sens d'une diminution des émissions sonores (modération des trafics routiers, modération des vitesses,...)
- 2.3 Engager des actions précises en lien avec les infrastructures de déplacement et leur exploitation dès l'adoption du PDU ou suite aux prescriptions affinées dans le cadre du PPBE

## 3 - Mettre en place une stratégie environnementale transversale aux politiques communautaires

- 3.1 Définir une stratégie communautaire cohérente en matière d'environnement dans le cadre d'un groupe de travail dédié
- 3.2 Créer un observatoire de l'environnement, qui soit transversal à l'ensemble des compétences communautaire. Les parties relatives aux déplacements pourront être intégrées à l'observatoire de la mobilité (concentrations des polluants dans l'air, bruit,...) proposé dans l'axe 6

### SYNTHÈSE DES ENJEUX DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PDU



## 1 - RÉDUIRE LES CONSOMMATIONS ÉNERGETIQUES ET LES IMPACTS DES POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUES LIÉE AUX DÉPLACEMENTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ

Comme souligné dans le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lilloise et dans le plan régional de la qualité de l'air, les transports en général, et les modes routiers en particulier ne sont pas les seuls contributeurs à la pollution atmosphérique, mais ils ont une part de responsabilité conséquente. Ces émissions de polluants par les véhicules motorisés peuvent avoir des impacts directs sur la santé des habitants du territoire. Leur nocivité est avérée depuis de nombreuses années mais les impacts sanitaires sont difficilement quantifiables et ne peuvent être mis en lumière que par des études menées sur de très vastes populations. Les principaux polluants atmosphériques de proximité émis par les véhicules motorisés sont les suivants :

- le monoxyde de carbone (CO),
- les oxydes d'azote (NOx),
- les composés organiques volatiles (COV),
- les particules totales en suspension (PM).

En matière d'émission de gaz à effet de serre et de consommation énergétique, les transports représentent une grande partie des consommations et émissions, comme mis en lumière par le Bilan Carbone réalisé en 2009 qui impute près de la moitié des émissions du territoire au système de déplacements. Les évolutions mesurées au niveau national montrent également qu'il s'agit du seul secteur qui a vu sa contribution augmenter depuis 1990 (+15% en 2007).

Concernant spécifiquement le système de transport métropolitain, les consommations énergétiques et les émissions des polluants

précités et gaz à effet de serre sont imputables à plus de 95% aux modes routiers<sup>2</sup>. Nombre de préconisations développées dans les autres parties du PDU vont dans le sens d'une amélioration de la situation actuelle, mais des actions spécifiques sont également à engager pour maximiser leurs effets.

### Améliorer l'état de la connaissance sur l'impact des polluants de proximité et leur impact sur la santé et l'environnement

L'état des lieux de l'évaluation environnementale du PDU a montré que certains approfondissements sur les liens entre émissions de polluants locaux et leur présence dans l'air sont à engager. Des études et travaux sont à lancer rapidement en collaboration avec les acteurs de la qualité de l'air, locaux et nationaux, pour approfondir les connaissances sur certaines thématiques ciblées liées aux émissions de polluants inhérents aux systèmes de transports, à leur diffusion et à leurs impacts.

Les études à mener en priorité sont liées à une meilleure connaissance de l'exposition des populations aux polluants de proximité (CO, COV, PM, NOx) en particulier aux abords des réseaux routiers métropolitains. En effet, si les études et modélisations menées sur le territoire, et au niveau national, soulignent aujourd'hui que les émissions de polluants générés par les trafics routiers sont en forte baisse, en particulier depuis une

dizaine d'années, l'observation continue de la qualité de l'air sur le territoire ne fait pas état des mêmes baisses en matière de concentrations de ces polluants dans l'air. Si les trafics routiers ne sont pas les seules sources incriminées, des investigations sont à mener en collaboration avec le réseau d'observation de la qualité de l'air, ATMO, pour mieux comprendre cet état de fait. La dispersion de ces polluants combine en effet des phénomènes chimiques complexes et mal connus, étroitement liés à la climatologie et au relief. En parallèle à ces réflexions sur l'exposition des populations, les impacts réels sur la santé des personnes exposées mérite d'être approfondie en prenant en compte à la fois les effets à court terme (les «manifestations» survenant dans des délais brefs de quelques jours à quelques semaines) et les effets à long terme (survenant après une exposition chronique de plusieurs mois ou années).

Si des investigations complémentaires sont à mener sur les impacts directs liés aux polluants de l'air, elles devront également être accompagnées d'études chargées d'apporter des éclaircissements concernant les impacts indirects de ces pollutions sur les différents milieux qui constituent la Métropole et pour lesquels les éléments connus sont encore plus minces. Il pourra notamment s'agir d'évaluer l'influence de ces émissions de polluants sur les sols (localisation, quantification, devenir des sols et sous-sols contaminés, identification des impacts sur l'homme et les écosystèmes), sur l'eau (de surface, nappe phréatique), sur la faune et la flore.

### Limitier les émissions de polluants et de gaz à effet de serre en couplant les ambitions de baisse des trafics routiers avec l'usage de véhicules plus « propres » et de technologies plus efficaces

Depuis une dizaine d'années, les émissions de polluants de proximité des trafics routiers ont sensiblement diminué. Les résultats du Diagnostic Environnemental de la Mobilité réalisé sur le territoire de Lille Métropole est à ce titre éloquent. En effet, entre 1998 et 2006, les émissions de tous les polluants atmosphériques locaux ont



2) Source : Diagnostic Environnemental de la Mobilité – 2009 – CETE Nord-Picardie/INRETS/LMCU



largement baissé : -62% pour le CO<sub>2</sub>, -35% pour les NO<sub>x</sub>, -56% pour les COV et -36% pour les PM (même si le niveau de celui-ci restent largement supérieur à celui de 1987, notamment à cause de la dieselisation spectaculaire du parc automobile qui est passée de 7% en 1987 à 50% en 2006). Ces baisses constatées sur les dix dernières années sont le fruit de la combinaison de deux paramètres fondamentaux : une augmentation modérée des niveaux de trafics routiers (incluant une stabilité des kilomètres parcourus par les habitants de Lille Métropole mais également des hausses sensibles des trafics d'échange et de transit) et la pénétration dans le parc automobile des avancées technologiques les plus récentes (pots catalytiques, essence sans plomb, réduction de la consommation des véhicules, filtres à particules,...) et l'introduction des normes Euro<sup>3</sup> de plus en plus contraignantes. Sur la même période, les gains technologiques sur les émissions de gaz à effet de serre ont été beaucoup plus modérés, ce qui explique que les émissions ont augmenté de 5% entre 1998 et 2006, du fait de l'augmentation des trafics routiers globaux sur cette période (tous trafics marchandises et voyageurs).

Aussi, en parallèle aux ambitions affichées en matière de baisse des trafics routiers et en accompagnement des politiques de modération des vitesses, qui vont dans le sens d'une diminution générale des émissions de polluants et de gaz à effet de serre liés aux déplacements, il est indispensable de prôner l'intégration de technologies innovantes qui permettent

*3) Les normes Euro concernent les véhicules légers et lourds (poids lourds, bus, car) immatriculés pour la première fois dans l'Union européenne. Depuis le 1er septembre 2009 les véhicules légers doivent répondre aux normes Euro 5 et les véhicules lourds depuis le 1er octobre 2009. Grâce à ces normes le transport routier par poids lourds émet aujourd'hui entre 2 et 3 fois moins de rejets polluants qu'au début des années 90.*

de réduire les émissions de polluants. Ce sont bien les actions combinées en matière de baisse des trafics, de baisse des vitesses pratiquées sur les voies rapides et d'améliorations technologiques à venir qui produiront les effets les plus complets.

En effet, il faut garder à l'esprit que la diffusion des innovations technologiques reste un phénomène très lent, du fait des avancées d'une part, et du renouvellement du parc automobile métropolitain d'autre part, qui s'étale sur près de 25 ans avec un âge moyen par véhicule proche de 10 ans. La technologie à elle-seule ne sera pas en mesure de répondre à tous les défis qui pointent en matière de baisse des émissions de polluants dans un horizon de 20 à 30 ans. A titre d'illustration, la moitié du parc automobile qui circulera dans les rues de la Métropole en 2020 est déjà dans les rues aujourd'hui et la question de l'accès social à ces nouvelles technologies se posera également à moyen terme. Il faudra également veiller à ce que les avancées technologiques intègrent toutes les composantes des pollutions atmosphériques générées et des consommations énergétiques associées aux circulations. En effet, se focaliser sur une simple et unique dimension, comme les émissions de CO<sub>2</sub> par exemple peut conduire à la valorisation des véhicules diesel de petites cylindrées souvent non équipés de filtres à particules, ce qui peut avoir des effets pervers en accroissant les émissions de particules.

Enfin, des études et des opérations expérimentales ciblées sur des secteurs ou des problématiques stratégiques pourront être mises en place. A titre d'exemple, grâce aux technologies dont disposent les services communautaires en matière d'exploitation des carrefours à feux, de nombreuses actions sont déjà en place pour réguler les flux routiers d'entrée ou de sortie

de la Métropole sur les artères principales ou pour donner la priorité aux véhicules de transports collectifs circulant en surface. En complément, des stratégies locales ou globales (sur tout un axe) de régulation des feux tricolores pourront être testées dans le but de modérer les vitesses, mais également pour modérer les émissions de polluants et le bruit à certaines heures sur des carrefours stratégiques.

## Conduire des démarches exemplaires

Une meilleure efficacité énergétique dans le domaine des déplacements sera rendue possible par l'ensemble des actions mises en avant dans le PDU et citées dans les paragraphes précédents : réduction des trafics routiers, modération des vitesses, innovations technologiques des véhicules. Pour aller plus loin, dans ces démarches visant à réduire consommation énergétique et émissions de polluants, Lille Métropole s'engage à être exemplaire dans ce domaine pour ses besoins propres et le fonctionnement des services publics dont elle a la charge. Depuis le début des années 1980 et même depuis le début du 20<sup>ème</sup> siècle, les réseaux de métro et de tramway métropolitains utilisent l'énergie électrique, dont les impacts directs en matière de pollution sont faibles.

En complément, des opérations spécifiques pourront être lancées par Lille Métropole et ses partenaires exploitants de voirie ou de transports collectifs en matière d'économies d'énergie dans la gestion des infrastructures de transports. En effet, le fonctionnement même des infrastructures nécessite des dépenses énergétiques non négligeables. Il conviendra d'identifier les postes de consommation les plus importants pour tendre vers une optimisation globale des systèmes. A titre d'exemple, début 2012, l'ensemble des 900 carrefours à feux du territoire communautaire seront équipés de diodes à basse consommation d'énergie : pour un même service et un même niveau de sécurité assurés auprès des usagers, la technologie et la volonté de la déployer à grande échelle auront permis une optimisation des consommations énergétiques associées avec une division par 5 de la consommation électrique associée. Pour poursuivre cette optimisation énergétique, il conviendra également de s'intéresser à l'éclairage nocturne des

espaces publics et des lieux de transport qui intéresse non seulement Lille Métropole mais également les autres gestionnaires de voirie et de mobilier urbain de son territoire. Un éclairage optimum doit être garanti, défini dans un cadre réglementaire pour assurer la sécurité et le confort des usagers, mais il devra être mis en œuvre avec des technologies économes en énergie. En parallèle, comme souligné dans l'évaluation environnementale, la présence de ces lumières a également un impact sur les milieux naturels qu'il conviendrait de mieux analyser. Des réflexions relatives à la thématique des dépenses globales d'énergie pour faire fonctionner ou agrémenter les systèmes de transport seront menées pour définir un cadre d'actions spécifiques.

Les premières expérimentations visant à alimenter une partie de la flotte de bus au biogaz ont été entreprises au début des années 1990 en utilisant des boues provenant d'une station d'épuration pour alimenter quelques bus. Ce procédé a récemment été réactivé sur le site initial de Marquette-lez-Lille et constituera un élément de programme de la nouvelle station d'épuration à reconstruire. L'accomplissement de cette démarche s'est traduit à travers le centre de valorisation organique de Sequedin, inauguré en septembre 2007, qui fournira le biogaz nécessaire au fonctionnement journalier de 100 bus ainsi que de certains véhicules de ramassage d'ordures ménagères, mais qui permet également d'afficher une politique de valorisation énergétique ambitieuse couplée à des émissions de polluants réduits pour le réseau de bus urbains. Le biogaz permet, dans un raisonnement du « puits à la roue », de présenter un excellent bilan carbone. De plus, le biogaz et le gaz naturel, utilisés pour le reste de la flotte de bus, permettent de réduire très significativement les émissions de polluants atmosphériques locaux par rapport aux flottes de type diesel. Comme indiqué dans l'axe 2, la stratégie concernant le parc de véhicules de transports collectifs pourra cependant être revue à moyen terme.

Lille Métropole visera à rationaliser les besoins de déplacements de son personnel et de ses visiteurs dans le cadre de son Plan de Déplacements d'Administration, en privilégiant avant tout les modes alternatifs et l'utilisation partagée de l'automobile. Le parc automobile sera rationalisé et l'achat

et l'usage de véhicules « propres » favorisé pour le renouvellement de la flotte de véhicules nécessaire à son fonctionnement. Le choix technologique adopté devra porter non seulement sur les émissions de gaz à effet de serre mais aussi sur celles liées aux polluants locaux de l'air. Lille Métropole encourage par ailleurs chaque collectivité de son territoire et chaque partenaire du PDU à agir de même.

**Donner plus de cohérence aux actions engagées en matière d'amélioration des systèmes de mobilité, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de développement durable**

A l'instar des actions décrites ci-avant, les ambitions et objectifs affichés en matière de mobilité à horizon 2020 vont dans le sens d'une diminution et d'une optimisation des consommations énergétiques et émission de gaz à effet de serre liées au système de transport. La lutte contre le changement climatique doit cependant être replacée dans un cadre d'actions plus global pour articuler les politiques de déplacements avec les autres ambitions affichées dans ce domaine et inscrites dans l'Agenda 21 communautaire et dans le futur Plan Climat territorial. Il est aujourd'hui indispensable d'articuler les préconisations du PDU avec l'Agenda 21 et le Plan Climat territorial dans une logique de développement durable et de solidarité climatique mondiale. Ces autres documents stratégiques visent à mettre en œuvre sur le territoire de Lille Métropole les principes généraux du développement durable dans toutes ses dimensions, en s'appuyant en particulier sur des enjeux en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre et consommation énergétique. Le PDU ne se substitue pas à ces documents qui sont plus larges, mais au contraire permet d'alimenter leur contenu, et s'appuie sur leurs recommandations pour orienter une partie de ses actions.

**Élaborer des outils pédagogiques illustrant les liens entre politiques de déplacements, consommation énergétique et émission de gaz à effet de serre**

Les effets des déplacements de voyageurs et de marchandises sur la consommation d'énergie et la pollution de l'air sont souvent mal connus par le grand public

(effets sur la santé, sur la planète...) et trop partiellement intégrés aux problématiques de projets urbains, qui se concentrent sur les problématiques de type Haute Qualité Environnementale et sur le fonctionnement des bâtiments. Ils sont souvent sous estimés par rapport à d'autres postes émissifs (chauffage, éclairage...). Cependant, le Bilan Carbone réalisé sur le territoire communautaire a mis en avant que près de la moitié des émissions de gaz à effet de serre en lien avec le territoire étaient imputables aux déplacements qu'il génère. Il s'agit donc bien d'une composante plus qu'essentielle à intégrer aux débats.

Les outils globaux tels que le Diagnostic Environnemental de la Mobilité sont nécessaires à la compréhension des impacts du système de transports en matière de consommation énergétique, d'émissions de gaz à effet de serre, mais aussi d'émissions des autres polluants. Ce type d'outil permet non seulement de réaliser un état des lieux, mais également de mesurer les impacts de l'ensemble des mesures proposées. Il sera donc indispensable de le reconduire suite aux prochaines grandes enquêtes de mobilité comme proposé dans l'axe 6. En prolongement et à court terme, Lille Métropole mettra à disposition de ses services et des intervenants techniques de territoire un outil innovant : le micro-DEM. Il permettra de définir les ordres de grandeur des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi de polluants locaux de l'air associés aux déplacements générés par un futur projet, qu'il s'agisse d'un projet urbain comme d'un nouveau quartier ou de l'implantation d'un générateur de déplacements particulier.



Enfin, il apparaît aujourd'hui essentiel de réaliser des documents de sensibilisation illustrant globalement les liens entre les déplacements, leurs consommations énergétiques et leurs rejets de gaz à effet de

serre. Ils permettront par exemple d'illustrer le poste « déplacement » d'un ménage en fonction de son implantation géographique et des performances de son logement, d'illustrer les différences entre les modes de

déplacements, voire entre les motifs pour lesquels on se déplace. Ce travail se fera en collaboration et avec l'appui d'organismes nationaux compétents sur le sujet tels que l'INRETS ou l'ADEME.

## 2 - RÉDUIRE LES NUISANCES RELATIVES AU BRUIT

La directive européenne 2002/49/CE transcrite dans le droit français en 2006 contraint les collectivités de plus de 100000 habitants à réaliser des cartes stratégiques du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Les cartes de bruit constituent un état des lieux de l'exposition des populations aux bruits ferroviaires, aériens, routiers et industriels. Les PPBE proposent des mesures et actions à mettre en œuvre visant à réduire les niveaux de bruit dans les zones les plus exposées et à protéger les zones calmes. Ces investigations et ce plan d'actions contre le bruit sont plus larges que le champ d'actions du PDU, mais les infrastructures de transports et les pratiques de déplacements ont une large part de responsabilité dans les émissions de bruit.

### Identifier les secteurs à enjeux grâce aux cartes stratégiques du bruit

Lille Métropole achève l'élaboration des cartes stratégiques de bruit, qui permettent d'identifier les secteurs à enjeux. Elles mettent en particulier en exergue les zones où les populations sont soumises à des niveaux de bruit trop élevés. Sur ces différents secteurs, la contribution particulière des différents systèmes de transports est clairement mise en avant. C'est à partir de cet état des lieux que des mesures plus précises pourront être proposées sur chacun de ces secteurs dans le cadre du PPBE. Le réseau d'observation du bruit mis en place sur le territoire communautaire permet d'affiner ces éléments et permettra de suivre les évolutions in situ au fil du temps et au gré des actions entreprises.

### Des orientations du PDU à décliner précisément dans le PPBE

Le travail d'élaboration du PPBE s'établira sur les années 2010 et 2011. Les actions

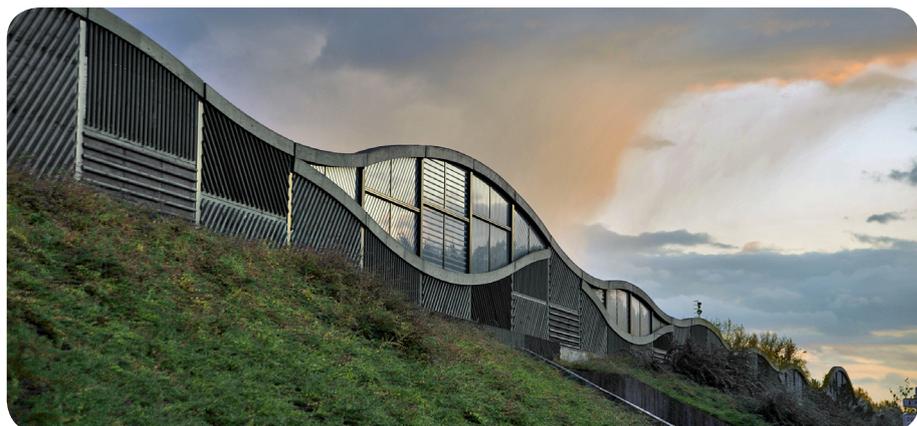
préventives et curatives qui seront définies par le PPBE et qui ont trait à l'organisation des transports de manière générale doivent nécessairement trouver leur traduction dans le PDU et inversement. Compte tenu des temporalités de production du PDU d'une part et du PPBE d'autre part, les principales orientations inscrites dans le PDU et ayant un impact sur les émissions sonores devront être déclinées plus précisément dans le cadre du PPBE.

Il est à noter que nombre d'actions proposées dans le PDU vont dans le sens d'une diminution globale des bruits générés par le système de transports, dont certaines pourront être engagées sans attendre le PPBE :

- la volonté de diminuer les trafics routiers, et donc la congestion des réseaux, à horizon 2020 et de développer les mobilités douces (marche à pied, vélo) et l'usage des transports collectifs,
- la politique de modération des vitesses qui s'inscrit à la fois sur le réseau de desserte locale, qui a vocation à devenir un réseau de zones de circulation apaisées (zones 30, zones de rencontre, voies limitées à 30, aires piétonnes), mais aussi sur le réseau très structurant d'autoroutes et de voies rapides avec toutes les entrées autoroutières d'agglomération limitées à 110 km/h sur le territoire et un cœur

d'agglomération limité à 90 km/h, voire 80 km/h pour les poids lourds avec interdiction de dépasser. En complément à ces mesures globales, des mesures spécifiques relatives aux problématiques liées au bruit seront à étudier plus précisément dans le PPBE, en collaboration avec les acteurs et partenaires concernés, mais peuvent d'ores et déjà être avancées dans le PDU :

- engager des études spécifiques concernant les points noirs d'exposition au bruit liés aux déplacements pour trouver des réponses spécifiques adaptées (protections phoniques ou autres solutions à définir), en particulier le long des autoroutes A22, A25 au niveau d'Erquinghem-Lys et A27 à hauteur de Gruson, Chérenge et Baisieux, où il est proposé que l'Etat étudie sans délai des actions spécifiques concernant l'interdiction de doubler et la limitation des vitesses de circulation des poids lourds pour alléger les nuisances sonores subies par les riverains.
- mener un travail spécifique à proximité des réseaux ferrés, des gares et points d'arrêts ferrés avec les partenaires concernés (RFF, SNCF,...),
- mettre en œuvre des revêtements routiers ou enrobés acoustiques spécifiques lors des projets neufs ou des ré-aménagements,



- intégrer la problématique du bruit, y compris dans le cadre de nouveaux projets de transports collectifs (BHNS, tramway ou tram-train)
- intégrer la problématique des nuisances sonores dans la planification urbaine et les documents d'urbanisme adaptés (SCoT et PLU),
- expérimenter et tester des solutions innovantes,
- définir un budget communautaire dédié à la lutte contre le bruit.

## 3 - METTRE EN PLACE UNE STRATÉGIE ENVIRONNEMENTALE TRANSVERSALE AUX POLITIQUES COMMUNAUTAIRES

L'évaluation environnementale du projet de PDU a mis en exergue des enjeux relatifs à de nombreux domaines impactés par le système de transports, qui ne sont pas directement intégrés dans le PDU. L'ensemble de ces points n'est pas repris textuellement dans le projet qui renvoie au rapport d'évaluation environnementale. Vu l'émergence des préoccupations environnementales, vu les compétences communautaires (Espace Naturel Métropolitain par exemple) et les exigences réglementaires relatives aux différents documents d'urbanisme métropolitain ou aux projets qu'elle met en œuvre, Lille Métropole doit avoir une vision d'ensemble concernant la prise en compte de l'environnement sur son territoire et son intégration dans les politiques mises en œuvre.

### Définir une stratégie globale en matière d'environnement

Le champ environnemental impacté par les politiques urbaines en général et de déplacements en particulier est très vaste. Elles concernent à titre d'exemple l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols, mais aussi la gestion de la faune et de la flore sur le territoire, ou encore les émissions de polluants divers. L'ensemble de ces points est abordé dans le rapport d'évaluation environnemental joint au PDU, qui propose une vision transversale des impacts du système de déplacements sur l'environnement.

La thématique environnementale est abordée dans tous les documents de planification et d'urbanisme métropolitain : PLU, SCOT et PDU, mais sous des angles différents. Elle est également traitée de façon très précise dans chaque projet d'infrastructure incluant une étude d'impact. Cependant, pour être réellement efficace, la prise en compte de l'environnement

nécessite une vision d'ensemble. Il est donc proposé la création et la mise en place d'un groupe de travail dédié aux réflexions liées à la prise en compte de l'environnement quelle que soit la politique communautaire concernée (transports, habitat, aménagement du territoire, développement économique,...). Il élaborera une stratégie environnementale partagée et transversal à l'échelle communautaire, qu'il sera d'autant plus facile de porter dans chaque document d'urbanisme et dans chaque projet à venir sur le territoire.

### Créer un observatoire de l'environnement

Comme indiqué dans le cadre de l'évaluation environnementale du PDU, un processus de suivi de l'état de l'environnement est à mettre en place, en particulier en lien avec les projets du PDU et l'impact général des politiques de déplacements. A ce titre et dans une vision plus large, il sera pertinent de viser la création d'un observatoire de

l'environnement transversal qui propose un suivi environnemental des différentes politiques urbaines déclinées par Lille Métropole et décrites dans les différents documents de planification stratégiques tels que le PLU, le SCoT et le PDU.

Des réflexions seront donc engagées afin de définir des indicateurs de suivi pertinent et transversaux aux différentes politiques. Cet observatoire aura une visée plus large que les problématiques environnementales directement liées aux déplacements et pourra traiter des questions telles que des évolutions de pollution de l'air, de biodiversité, de paysage, de ressources naturelles... Il intégrera des données existantes comme par exemple les relevés de la qualité de l'air sur le territoire métropolitain, les travaux menés sur les cartographies stratégiques du bruit. Concernant spécifiquement les indicateurs directement liés au système de déplacements comme la qualité de l'air, ils pourront être intégrés à l'observatoire des déplacements proposé dans l'axe 6 du PDU.



# Voyager en sécurité

Depuis plus de vingt ans, Lille Métropole s'attache à mener une politique active en faveur de la sécurité des déplacements. Voyager en sécurité est aujourd'hui indispensable pour promouvoir une approche durable de la mobilité sur le territoire métropolitain. C'est d'ailleurs une des préoccupations majeures mises en avant par les habitants de Lille Métropole dans les enquêtes d'opinion, que ce soit la sécurité publique ou les risques d'accidents de la circulation. Dans cette optique, les principes établis lors du précédent PDU seront réaffirmés et les réflexions s'orienteront vers la sensibilisation, l'aménagement de la rue et la prise en compte des publics spécifiques. Le travail portera à la fois sur l'espace public et sur le réseau de transports collectifs.

## RÉSUMÉ

### 1 - Des actions ambitieuses en matière de sécurité des déplacements sur l'espace public

- 1.1 Pérenniser l'observatoire des accidents comme outil d'analyse et d'études et engager une politique d'évaluation des aménagements en particulier sous l'angle de la sécurité routière
- 1.2 Mettre en place une ligne budgétaire spécifique pour mener à bien les opérations phares engagées en matière de sécurité routière, y compris pour sensibiliser et informer les acteurs concernés et les usagers
- 1.3 Se donner les moyens de mettre en œuvre une vision très ambitieuse « zéro tué ou blessé grave pour les usagers vulnérables » à horizon 2020 en :
  - améliorant la connaissance technique en matière de sécurité des déplacements pour les piétons et cyclistes
  - engageant des démarches et actions spécifiques en faveur des piétons et cyclistes sur le territoire métropolitain
- 1.4 Réduire l'accidentologie des 2-roues motorisés en améliorant l'état de la connaissance pour définir rapidement un cadre d'actions adaptées
- 1.5 Travailler à l'amélioration de la sensation de sécurité dans les espaces publics, en accompagnement des politiques de promotion des mobilités douces
- 1.6 Sécuriser les passages à niveau en collaboration avec les services compétents (Etat, Conseil Général, RFF, SNCF, communes)

### 2 - Sensibiliser, former et informer

- 2.1 Mener des actions de sensibilisation et de prévention auprès des habitants de la métropole
- 2.2 Mobiliser et sensibiliser les acteurs institutionnels concernés par l'aménagement et la sécurité routière et former les techniciens travaillant sur le territoire communautaire aux enjeux de la sécurité routière

### 3 - Poursuivre les luttes contre le sentiment d'insécurité dans les transports publics

- 3.1 S'appuyer sur le contrat local de sécurité dans les transports publics, signé en 1998 par de nombreux partenaires, et qui fonctionne à plein depuis 2002
- 3.2 Renforcer les mesures en place en maintenant une présence humaine forte dans le réseau de transports publics et en consolidant les partenariats existants, voire en en créant de nouveaux pour un réseau toujours plus sûr

## 1 - DES ACTIONS AMBITIEUSES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS SUR L'ESPACE PUBLIC

### S'inscrire dans la continuité

LMCU mène depuis près de 30 ans une politique active en faveur de la sécurité routière. Cette politique s'appuie sur une analyse fine de l'accidentologie et la réalisation d'aménagements adaptés aux problématiques locales. Le PDU de juin 2000 proposait des principes directeurs forts tels que la modération de la vitesse et le partage de la rue. Il définissait des orientations techniques pour aménager les itinéraires cyclables et les espaces piétons. Les démarches de sécurité routière à destination des publics d'usagers vulnérables s'inscriront dans la continuité de ces dispositions et prolongeront ainsi les actions mises en place sur le territoire métropolitain. Le réseau cyclable exposé dans les parties précédentes illustre bien cette ambition.

Existant depuis 1981, l'observatoire des accidents de la circulation est essentiel pour connaître l'état des lieux sur le territoire métropolitain et son évolution dans le temps. La spatialisation des données permet de dresser des bilans par secteur, y compris sur des zones très fines, et d'identifier les secteurs ou tronçons de rue particulièrement accidentogènes. L'observatoire joue ainsi un rôle d'aide à la décision en vue de prioriser et orienter les aménagements à réaliser pour diminuer le nombre et la gravité des accidents. Il participe également à l'évaluation de l'efficacité des aménagements effectués. Il conviendra donc de pérenniser cet observatoire et de poursuivre et développer les partenariats existants pour le recueil de données avec les différents acteurs de la sécurité routière (police nationale, gendarmerie et compagnie républicaine de sécurité).

Le recul sur certains aménagements et l'évolution du nombre et du type d'accidents sur des zones précédemment aménagées ou réaménagées, permettent d'évaluer les actions de sécurité routière mises en œuvre. Ces évaluations concerneront en particulier les relevés d'accidents avant et après aménagements, mais elles sont à replacer dans un cadre plus vaste d'évolutions des vitesses, des ambiances urbaines,... Confronter les objectifs initiaux et les résultats effectifs sur

les sites permettra de conforter, invalider ou améliorer certains partis d'aménagements et de capitaliser l'expérience acquise.

Afin de faciliter les différentes opérations, notamment ponctuelles en faveur de la sécurité routière, la mise en place d'une ligne budgétaire spécifique permettra la réalisation d'études thématiques, la mise en œuvre d'aménagements ponctuels (marquages, élargissements de trottoirs, signalisation...) en dehors d'opérations programmées de requalification ou de maintenance de voirie. Elle sera aussi un des outils pour promouvoir efficacement les actions menées à travers des opérations de sensibilisation décrites ci-après et menées en partenariat avec les institutions concernées, et qui pourront se traduire par la diffusion de supports à destination de différents publics cibles (cyclistes, scolaires,...) et sur des thématiques particulières (comportement, visibilité,...).

### Développer une vision très ambitieuse « zéro tué ou blessé grave pour les usagers vulnérables » à horizon 2020

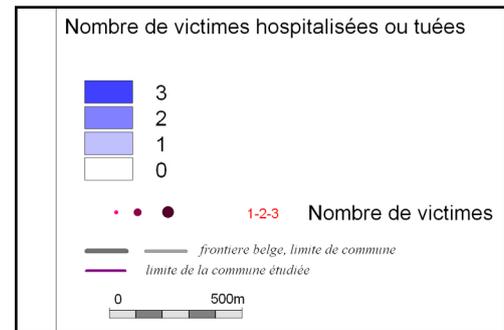
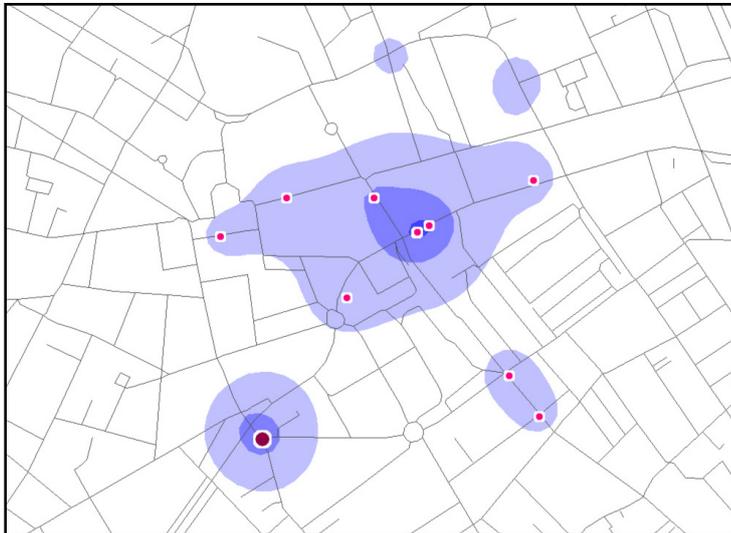
Faire de la marche à pied et du vélo des modes de déplacements à part entière impose de garantir au maximum la sécurité de ceux qui les pratiquent. Des progrès très importants ont déjà été obtenus à ce sujet depuis les années 1980. Ainsi, l'ambition de s'inscrire dans une politique de sécurité routière portée par un objectif de zéro tué ou blessé grave pour les usagers vulnérables, piétons et cyclistes semble aujourd'hui à notre portée dans l'horizon du PDU. Pour s'en approcher, les services techniques de Lille

Métropole s'attacheront à l'amélioration de la connaissance technique en matière de sécurité pour les piétons et cyclistes. Elle sera en particulier développée par des études objectives et étayées scientifiquement permettant de proposer de réelles avancées pour traiter ces problématiques et réduire le nombre de victimes. D'ores et déjà, on sait que la sécurité des cyclistes est un enjeu très fort pour asseoir les fortes ambitions de développement de l'usage de ce mode dans des conditions de sécurité satisfaisante. Les collaborations avec différents organismes de recherche comme l'INRETS ou des partenaires universitaires seront renforcées sur ces sujets. Ces travaux permettront de définir des actions concrètes à développer et des modes de faire à promouvoir sur le territoire. Cette démarche est essentielle en parallèle de la volonté de développer fortement ces pratiques de déplacements sur le territoire.

A titre d'exemple, les zones les plus sensibles et dangereuses pour les usagers vulnérables seront identifiées à partir de relevés des accidents impliquant des piétons et des cyclistes afin de cibler précisément des zones, carrefours ou rues particulièrement accidentogènes. Ces zones impliquant des « usagers vulnérables gravement accidentés » ont souvent en commun la particularité d'être des secteurs urbains denses aux fonctions commerciales et urbaines multiples. Sur ces zones, Lille Métropole fera de la sécurité routière le préambule à tout aménagement de l'espace public et développera des aménagements spécifiques pour répondre à cette problématique.



## CARTOGRAPHIE DE ZONES SENSIBLES POUR LES USAGERS VULNÉRABLES SUR LE RÉSEAU DE VOIRIE MÉTROPOLITAIN



De même, dans le cadre de nouveaux projets d'espaces publics aux contextes urbains similaires, ce travail devra également être entrepris. Ces aménagements viseront à limiter les vitesses pratiquées, et donc les risques d'accidents et ce même sur des axes structurants à trafic élevé. A titre d'exemple, une approche particulière pourra être menée sur les populations scolaires. Un travail a déjà été réalisé aux abords des écoles, qui a montré que les risques se reportaient souvent plus loin sur le trajet des écoliers, sur les carrefours situés à proximité.

### Consolider la politique de sécurité des déplacements par des actions concrètes et ciblées

De la même façon que les usagers vulnérables constituent une cible particulière dans les objectifs à atteindre, les usagers de 2-roues motorisés méritent également un traitement et des réflexions adaptées. En effet, ils réalisent 1% des déplacements mais représentent 26% des victimes et 30% des blessés hospitalisés sur la période de 2002 à 2006. De plus, alors que le nombre global de victimes de la route a tendance à baisser sur le territoire, le nombre d'accidents de 2-roues motorisés connaît une évolution plus préoccupante, en particulier sur les années les plus récentes. Face à cette surreprésentation, il conviendra de mieux connaître les tenants et aboutissants de cette accidentologie, en particulier en différenciant motocyclistes et

cyclomotoristes. Une étude plus précise sur les mécanismes de ces accidents permettra de mieux appréhender les indicateurs d'insécurité et les facteurs de risques ainsi que leurs interactions. Les pistes de réflexion déjà identifiées concernent l'utilisation abusive des pistes cyclables par les cyclomoteurs mais surtout la faible visibilité des 2-roues motorisés peu détectables au vu de leur fine silhouette et de leur vitesse d'approche. En coordination avec les différents acteurs de la sécurité routière et les représentants d'usagers, des stratégies adaptées et efficaces seront définies et mises en œuvre à l'égard de ces usagers.

La sécurisation des espaces publics est de nature à accompagner et à favoriser les déplacements à pied, en transports en commun et en vélo. Elle rejoint un des principaux enjeux du PDU : « un espace public partagé et de qualité ». Pour renforcer le sentiment de sécurité liée aux déplacements dans les espaces publics, Lille Métropole s'attachera à produire des aménagements confortables et sûrs en travaillant avec les communes, compétentes en matière d'éclairage public, sur les ambiances urbaines, notamment par le biais de la lisibilité et la qualité des aménagements de l'espace public. La mise en œuvre s'appuiera sur les préconisations issues de la Charte des espaces publics, et également du guide de conception de la rue à venir. Les parcs de stationnement en ouvrage sont également à prendre en compte.

Les passages à niveau constituent un enjeu de sécurité tout autant ferroviaire que routière. Sur une période de 10 ans entre 1998 et 2008, 21 accidents ont été recensés sur le territoire métropolitain, avec pour conséquence un lourd bilan de 12 tués et 3 blessés hospitalisés. L'analyse de ces accidents ne montre pas de points d'accumulation ou de causes répétitives dégageant une piste d'action évidente et soulève pour partie, des problèmes de comportement des usagers. Cependant, ce problème est à considérer rapidement en collaboration avec Réseau Ferré de France, la SNCF et les services de la Préfecture du Nord pour trouver des réponses adaptées à chaque situation. Les situations géographiques, l'insertion urbaine, ainsi que le niveau de protection des passages à niveau (stop, demi ou double barrières) nécessitent des réponses adaptées et différenciées. Lille Métropole engagera une réflexion spécifique à ce sujet en concertation avec les opérateurs concernés afin de définir un plan d'actions concret de sécurisation de ce réseau, y compris des opérations de suppression de passages à niveau à coupler avec des requalifications et projets urbains, comme à Loos par exemple.

## 2 - SENSIBILISER, FORMER ET INFORMER

### **Sensibiliser et communiquer auprès des citoyens**

Dans la plupart des accidents, plusieurs composantes sont engagées : l'environnement de l'accident, les véhicules et les usagers concernés. Si les institutions responsables des aménagements de l'espace public doivent tout mettre en œuvre pour créer des conditions de sécurité optimales, dans de nombreux cas, la responsabilité des usagers est au moins partiellement engagée. Aussi la sensibilisation des différents acteurs et des citoyens constitue-t-elle un élément majeur d'une politique de sécurité des déplacements. Pour mettre en œuvre ces ambitions, une ligne budgétaire dédiée à la thématique de la sécurité des déplacements semble incontournable.

La sensibilisation à la sécurité routière doit conduire à instaurer parmi les usagers de la ville un comportement plus citoyen et

solidaire. Il est donc proposé de mener des actions de sensibilisation et de prévention auprès des habitants de la métropole. Respecter les vitesses et se soucier des usagers vulnérables seront les axes prioritaires de la communication. L'ensemble des citoyens seront visés, mais le public scolaire sera particulièrement considéré pour favoriser l'apprentissage et l'acquisition de réflexes en matière de sécurité routière dès le plus jeune âge afin que cette sensibilité soit intégrée complètement à l'éducation.

### **Développer des partenariats avec les institutions concernées**

La sécurité routière est un thème transversal dont les préoccupations recoupent celles de la qualité de vie, de l'environnement et de l'aménagement de l'espace public. Elles concernent également une multitude

d'acteurs, car Lille Métropole ne peut à elle seule agir sur toutes les composantes du système. Améliorer la sécurité routière est l'affaire et la responsabilité de tous et doit être pris en compte dans chaque rouage décisionnel et opérationnel. Lille Métropole se doit de proposer les aménagements les plus sécuritaires possibles, mais cette politique d'aménagement n'est pas suffisante à elle-seule.

Les objectifs nationaux de sécurité routière sont déclinés localement dans le Document Général d'Orientations du Département du Nord. Ce document formalise un engagement commun et partagé de ses signataires à mobiliser leurs efforts sur les enjeux et les orientations visés. Lille Métropole est engagée dans cette démarche partenariale et contribuera à l'atteinte des objectifs fixés par sa participation aux réflexions et actions menées dans ce cadre. Il s'agit là de mobiliser et sensibiliser les acteurs institutionnels autour des enjeux nationaux et locaux en matière de sécurité des déplacements.

### **Former les techniciens**

Les acteurs de l'aménagement urbain contribuent à la création d'un cadre de vie sûr et favorable pour tous. Des sessions de formation et d'information régulières seront mises en place pour sensibiliser les différents techniciens travaillant sur le territoire communautaire aux enjeux de la sécurité routière et partager les bonnes pratiques. Une réflexion commune et des échanges d'expériences permettront de faire évoluer les pratiques en matière de conception et de réalisation pour aller vers un environnement de l'usager qui soit intrinsèquement plus sûr.



### 3 - POURSUIVRE LES LUTTES CONTRE LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

#### Un contrat local de sécurité dans les transports signé en 1998

L'assurance de se déplacer sans risque d'agression est une préoccupation importante pour les usagers de la ville. Les problèmes de sûreté concernent tous les déplacements, mais sont ressentis avec une acuité particulière dans les transports collectifs. D'après une enquête d'opinion menée auprès des habitants de la Métropole réalisée en 2008 : 26% pensent que l'action prioritaire à mettre en œuvre en matière de transports collectifs est la sécurisation du réseau. Des efforts sont donc à faire, mais force est de constater que la situation s'est améliorée depuis une dizaine d'années suite aux efforts déjà entrepris et qu'il faut poursuivre pour convaincre tous les utilisateurs avérés et potentiels.

Dans la métropole lilloise, dès 1998, la mesure de cet enjeu a été considérée avec force et s'est matérialisée par la signature d'un Contrat Local de Sécurité dans les Transports qui faisait consensus et qui a été signé par neuf acteurs publics locaux : l'Etat-Ministère de l'Intérieur, le Procureur de la République, le Président de Lille Métropole, le Président du Conseil Général, le Président du Conseil Régional, le Président du Syndicat Mixte des Transports, le directeur régional de la SNCF et le directeur général de Transpole. Il a concrétisé les engagements visant à prévenir la délinquance et à améliorer la sécurité dans les transports en commun. Il reposait sur 2 axes forts :

- le renforcement de la présence humaine dans tous les lieux de transport avec des agents de prévention facilement identifiables,

- l'installation d'équipements techniques de supervision et de coordination performants, avec notamment la création de postes de contrôle pour Transpole et la Police nationale, un système de radiocommunication performant, une radiolocalisation des véhicules par GPS, une vidéosurveillance des stations par le biais de 1 200 caméras,...

Ce dispositif est totalement opérationnel depuis 2002 et en 2008 des caméras embarquées dans tous les véhicules, bus, métro, tramways et autocars ont complété les mesures techniques précédentes.

#### Renforcer les mesures en place

Il est essentiel de s'appuyer sur le contrat local de sécurité dans les transports déjà en place. Il constitue l'armature de la politique de sécurité dans les transports publics pour LMCU mais pourra évoluer à la marge par des ajustements techniques au fur et à mesure de l'évolution des technologies. L'efficacité du dispositif sera renforcée par la mise en place de partenariats performants et la mise en œuvre de la billettique, outil également efficace pour lutter contre la fraude.

Une présence humaine forte sera maintenue dans les transports. Ce sont actuellement 500 agents qui sont présents sur le réseau. Le dispositif de prévention existant sera conservé avec une volonté affirmée de maintenir le volet social mis en place pour le recrutement et la formation des agents de prévention.

Les partenariats mis en place pour le Contrat Local de Sécurité seront renforcés et consolidés, par exemple avec la SNCF pour faciliter et coordonner les interventions notamment sur les espaces communs avec le réseau de transports urbains. De nouveaux partenariats seront recherchés : avec la Commission nationale de l'informatique et des libertés pour optimiser la gestion et l'exploitation des données multiples qui seront recueillies lors de la mise en place de la billettique, mais également avec la justice pour une meilleure poursuite des contrevenants et avec le Trésor Public pour améliorer le taux de recouvrement des amendes.





# Axe 6

## Mise en oeuvre, suivi et évaluation



*Le PDU constitue un outil technique et stratégique indispensable pour une planification durable du système de déplacements. C'est parce qu'il concerne tous les acteurs du territoire, communes, autres institutions décisionnaires ou gestionnaires de réseaux de transports ou les habitants et usagers de la Métropole, qu'il ne sera efficace qu'à la condition d'être une référence pour tous. L'appropriation du PDU par tous les acteurs du territoire concernés sera rendue possible grâce à des démarches de concertation, de collaboration partenariale et de communication. D'autre part, connaître les effets du PDU et des politiques de déplacements mises en œuvre nécessite de les suivre et d'en mesurer les effets. Il est donc indispensable de mettre en place des outils d'observation et d'évaluation à différentes échelles de temps et d'observations sur les thématiques en lien avec les pratiques de mobilité. Ces outils serviront au suivi de la mise en œuvre du PDU, mais ils constitueront également une base pour préparer ses futures évaluations et révisions.*

## Partager les valeurs du PDU à travers le territoire de LMCU et au-delà

Au delà d'un document stratégique et technique, le PDU doit devenir une véritable référence pour tous afin que sa mise en œuvre et son application soit la plus efficiente possible. Sa philosophie et son cadre d'actions doivent être partagés à la fois par les acteurs institutionnels du territoire, mais aussi ceux des territoires limitrophes car les problématiques de mobilité ne s'arrêtent pas aux portes de la communauté urbaine. Enfin, les premiers concernés par les changements proposés dans le PDU sont les citoyens de la Métropole lilloise et plus généralement tous les acteurs de son développement, c'est pourquoi des efforts de communication, de concertation et de collaboration partenariale sont indispensables à l'accomplissement d'un tel projet.

### RÉSUMÉ

#### 1 - Coordonner les actions communautaires et institutionnelles sur le territoire

- 1.1 Faire du PDU un engagement réciproque et partagé entre Lille Métropole et ses territoires
- 1.2 Développer des micro-PDU de territoires et des contrats d'axes en articulation avec les contrats de territoires métropolitains
- 1.3 Tendre vers une mise en œuvre des projets métropolitains de transports par des « équipes projets » pluridisciplinaires (études techniques, aménagement et développement urbains associés,...), avec au besoin des missions de maîtrises d'ouvrage dédiées pour les projets de transports collectifs en site propre type bus à haut niveau de service, tramway ou tram-train
- 1.4 Coordonner les réflexions prospectives menées en matière de déplacements et d'aménagement du territoire dans les documents de planification urbaine (PDU, PLU, SCoT, PLH)
- 1.5 S'appuyer sur la commission intercommunale d'accessibilité aux personnes handicapées pour développer les actions du PDU en lien avec la mobilité réduite
- 1.6 Etre exemplaire en matière de mobilité durable dans le fonctionnement interne de Lille Métropole
- 1.7 Mobiliser les partenaires institutionnels de Lille Métropole autour du PDU pour agir efficacement et de concert sur les actions concernant directement le territoire communautaire

#### 2 - Sensibiliser et concerter pour promouvoir les modes alternatifs à l'automobile

- 2.1 Développer la communication et la sensibilisation du grand public autour du fonctionnement du système de déplacements et de ses liens avec le développement urbain
- 2.2 Poursuivre la concertation du PDU autour de la mise en œuvre de ses actions
- 2.3 Créer des comités de lignes ou de bassins sur le réseau de transports collectifs urbains pour mieux prendre en compte les propositions citoyennes locales. Les premières initiatives porteront sur les LIANes, récemment mises en service, sur le Mongy et sur le métro pour accompagner les importants travaux à venir
- 2.4 Engager des processus de concertation ciblés sur le territoire, avec les principaux générateurs de trafics ou avec les « producteurs » des temps de la ville
- 2.5 Accompagner les acteurs du territoire dans l'écomobilité :
  - à travers une structure de conseil en mobilité portée par le délégataire du service public de transports urbains,
  - en valorisant les démarches entreprises, en particulier par les acteurs privés
  - en entreprenant des réflexions particulières autour des déplacements quotidiens liés au travail dans le but de définir des actions concrètes à mettre en œuvre

### 3 - Inscrire les réflexions et actions en matière de déplacements dans un cadre plus large

- 3.1 Construire un plan de mobilité de l'Aire Métropolitaine en collaboration avec l'ensemble des acteurs institutionnels concernés, belges et français
- 3.2 Trouver un cadre spécifique pour catalyser les démarches et les actions supra-métropolitaines en matière de mobilité :
  - en créant une Conférence permanente et transfrontalière de la mobilité de l'Aire Métropolitaine, qui porterait des actions multipartenariales ou dont l'échelle de pertinence est l'Aire métropolitaine (covoiturage, conseil en mobilité)
  - en développant dans le cadre du SMIRT des actions transversales concernant plusieurs autorités organisatrices de transports telles que l'intégration tarifaire ou des projets de tram-train

## 1 - COORDONNER LES ACTIONS COMMUNAUTAIRES ET INSTITUTIONNELLES SUR LE TERRITOIRE

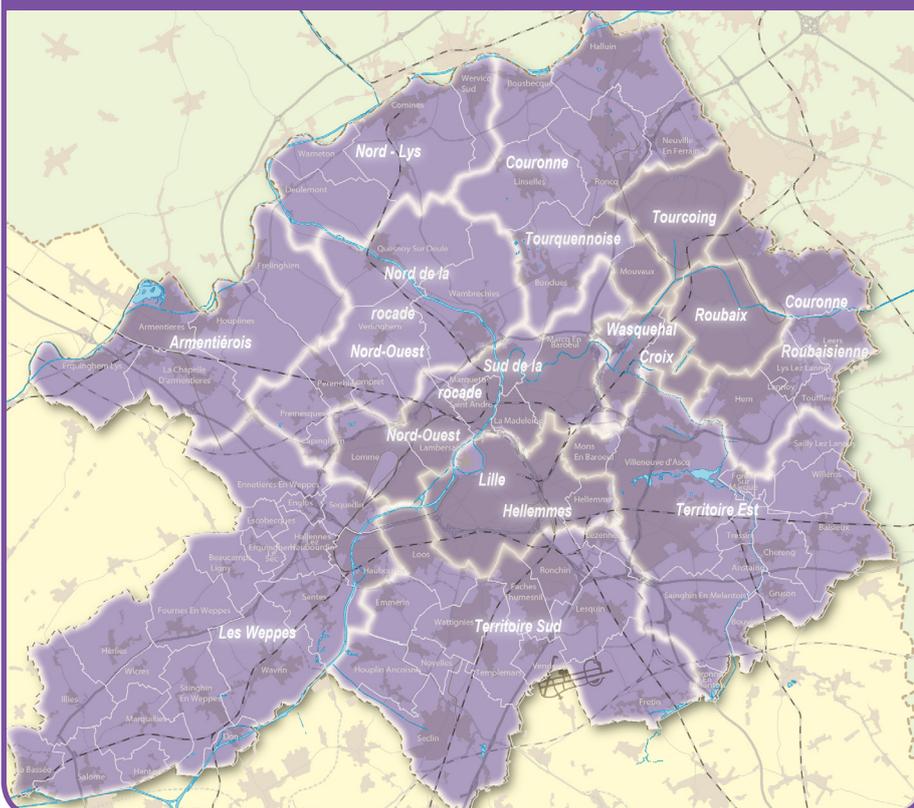
### Faire du PDU un engagement réciproque et partagé entre Lille Métropole et ses territoires

Construit en collaboration et concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire notamment à travers le Grand Débat sur la Mobilité du 16 janvier 2009, traduit dans une délibération cadre sur la Mobilité, le PDU est soumis à enquête publique, puis adopté par le

Conseil communautaire. Il doit donc naturellement s'imposer comme l'outil commun visant à la maîtrise et l'organisation de l'ensemble des déplacements et du stationnement sur le territoire de Lille Métropole pour un développement durable de ce dernier. Il constituera une véritable feuille de route partagée pour l'ensemble des acteurs du territoire en matière de déplacements urbains. Les communes

s'appuieront sur le PDU pour alimenter leurs réflexions touchant le domaine des déplacements urbains et du stationnement. Elles se référeront au PDU pour tout projet de transport ou d'aménagement intégrant une problématique de mobilité afin de porter collectivement et dans chaque quartier la politique de mobilité durable de la Métropole.

#### DES MICRO-PDU DE SECTEURS POUR DÉCLINER LE PDU DANS LES TERRITOIRES



La notion de micro-PDU de secteur, précisée dans l'axe 1, sera développée par territoire afin de décliner localement le PDU dans les 8 territoires communautaires et de s'inscrire dans la logique de contrat de territoire. Le PDU décrit des principes généraux à l'échelle communautaire, et ces micro-PDU les traduiront concrètement à une échelle plus fine. Ils permettront d'intégrer au mieux les préoccupations et objectifs locaux, ainsi que les préoccupations de compétences municipales tout en respectant les principes fondateurs du PDU. A ce titre, ils constitueront un outil indispensable pour une mise en œuvre efficace du PDU. L'objectif sera de couvrir l'ensemble du territoire communautaire en micro-PDU de territoire à court terme, afin d'assurer la continuité des actions tout en respectant le principe de subsidiarité.

Dans un souci de recherche de cohérence du point de vue du fonctionnement des déplacements et du développement urbain, ces micro-PDU ne reprendront pas in extenso les périmètres territoriaux. Un découpage spécifique en 12 secteurs a été retenu, en cohérence à la fois avec la logique de territoires et les logiques de mobilité et

d'aménagement. Le programme d'études de micro-PDU de secteurs sera conduit en 4 ans. Leur suivi et leur pilotage relèvent de la gouvernance communautaire en lien avec les contrats de territoires et de la mise en oeuvre du PDU. Les comités de pilotage de ces études intégreront le Vice-Président communautaire en charge du PDU et les maires de chaque commune concernée y seront représentés. Les territoires voisins des secteurs étudiés pourront également être associés aux réflexions. Les grandes orientations issues de ces études seront ensuite actées dans les contrats de territoire et dans les programmations communautaires afin de constituer un engagement réciproque.

De la même façon, des contrats d'axes ou de DIVAT autour des nouveaux axes de transports lourds, voire des contractualisations spécifiques sur des secteurs cibles (projets urbains, zones d'activités économiques...), qui sont décrits dans l'axe 1, seront développés pour un engagement réciproque entre Lille Métropole et les acteurs du territoire concernés (communes, aménageurs, gestionnaires de sites,...). Ces engagements pourront être traduits dans les contrats de territoires entre les communes et la communauté urbaine.

#### **Organiser l'action communautaire pour une conception partagée et cohérente des projets de mobilité**

Les questions touchant le champ des déplacements sont transversales. Elles sont en prise avec l'ensemble des domaines liés à l'aménagement et au développement urbain : urbanisme, transports, mobilité, paysage, développement économique,... C'est pourquoi les projets du PDU doivent traduire cette vision transversale et être portés par des « équipes projets » pluridisciplinaires, en particulier au sein des services communautaires. L'accent sera donc mis sur la nécessité d'une coordination opérationnelle efficace. En effet, les programmations d'interventions des services de voirie et d'espaces publics, des transports collectifs, du stationnement, d'urbanisme, et des autres services en lien avec la mobilité... seront coordonnés en amont afin d'assurer l'optimisation et la cohérence des actions au moment de la mise en oeuvre sur le terrain. Les projets de transports collectifs les plus

structurants (lignes BHNS, tram-train,...) feront l'objet d'une maîtrise d'ouvrage dédiée.

Parce qu'on ne peut concevoir la planification de l'habitat et des activités, et plus généralement l'aménagement et l'urbanisme à long terme, sans se soucier des systèmes de transports existants et programmés, une coordination et une cohérence globale entre les réflexions prospectives menées sur les outils et politiques de planification urbaine comme le PLU, SCoT, PLH, SDUC et le PDU sont indispensables, dans l'esprit de la loi SRU. Les lois Grenelle 2 en cours de discussion vont encore plus loin en proposant à terme un plan unique regroupant PDU, PLH et PLU. Le vote du PDU impliquera certaines modifications thématiques du PLU, par exemple sur la question des DIVAT ou du stationnement. Il constituera également une contribution importante au volet déplacements du SCoT en cours d'élaboration.

La loi 2005-102 du 11 février 2005 réaffirme le principe d'accessibilité pour tous dans une logique de chaîne de déplacement à travers un certain nombre d'obligations. Les objectifs de mise en accessibilité de la voirie, des espaces publics, et des transports collectifs nécessiteront une mobilisation et une coordination de tous les services et acteurs concernés. L'annexe accessibilité du PDU détaille l'ensemble des mesures et actions proposées relatives à la mobilité réduite. Une des préconisations fortes à ce sujet concerne la gouvernance. Il est ainsi proposé que les principales réflexions et actions en matière de mobilité réduite, et en particulier celles relatives à la mobilité et aux espaces publics, s'articulent à partir de la commission intercommunale d'accessibilité aux personnes handicapées (CIAPH) initiée en décembre 2009. Son rôle sera notamment d'aider l'institution communautaire à bâtir une stratégie de prise en compte de la mobilité réduite transversale et intégrée dans toutes les politiques mises en oeuvre.

Enfin, Lille Métropole Communauté urbaine se doit également d'être exemplaire en matière de mobilité durable dans son fonctionnement interne, à l'instar des propositions inscrites dans son agenda 21 adopté le 10 février 2006 et des réflexions en cours dans le cadre du Plan Climat territorial. Cette exemplarité passera notamment par l'amélioration et la promotion du

Plan de Déplacements d'Administration communautaire existant pour ses agents, comme pour ses visiteurs. Il est également naturel que les partenaires institutionnels de Lille Métropole ayant participé à l'élaboration du PDU montrent également l'exemple dans la promotion des modes alternatifs à l'automobile au sein même de leurs institutions. Des réflexions seront également menées sur la mise en place de solutions mutualisées et coopératives en matière de promotion de la mobilité entre acteurs de la mobilité et institutions : plateforme de groupement de commandes publiques entre collectivités pour l'achat de vélos, de dispositifs de stationnements cyclables, de véhicules propres,... Des actions ciblées comme la promotion du covoiturage pour les agents portée par la ville de Lille seront encouragées. Ce partage de moyens permettra de promouvoir des actions à une échelle accrue tout en mutualisant une partie des coûts.

#### **En collaboration avec les acteurs institutionnels du territoire**

Malgré les lois de décentralisation, l'organisation administrative et institutionnelle française reste très éclatée. La plupart des préconisations et projets découlant du PDU sur le territoire métropolitain ne concernent pas uniquement Lille Métropole mais aussi les communes, l'État, la Région, le Département, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Grand Lille,... compte tenu de la répartition des compétences de chacun. Aussi, la mobilisation de l'ensemble des institutions concernées par les préconisations du PDU est nécessaire à sa mise en oeuvre.

Les démarches transversales en particulier en matière de voirie, transports collectifs, pôles d'échanges, mobilité réduite, stationnement ou encore concernant la sécurité routière nécessitent une articulation et un portage partagé pour être efficaces et rapides dans leur mise en oeuvre. Ces collaborations sont indispensables aussi bien en matière de création d'infrastructures, que de gestion des réseaux ou encore d'évaluation des politiques et actions menées. Elles permettront également de mutualiser les moyens techniques et financiers des différents partenaires dans une logique collaborative.

## 2 - SENSIBILISER ET CONCERTER POUR PROMOUVOIR LES MODES ALTERNATIFS À L'AUTOMOBILE

### Développer la communication et la sensibilisation

La réussite du PDU passe par le changement de comportement des personnes dans leurs pratiques quotidiennes de déplacements. En promouvant l'usage des modes alternatifs à la voiture, mais aussi en développant la pédagogie autour du fonctionnement du système de déplacements et de ses liens avec le développement urbain, les actions de sensibilisation et de communication constitueront des outils indispensables pour encourager ces évolutions.

Elles seront notamment entreprises à l'égard du grand public et des professionnels lors de la mise en place des principales actions engagées dans le cadre de la politique de mobilité. Diverses thématiques seront à aborder en priorité telles que par exemple la sécurité routière, la modération de la vitesse, la place et le rôle du piéton, le développement de l'usage du vélo,... tout en rappelant également des notions citoyennes et civiques (convivialité au volant, respect de la réglementation afférant à l'utilisation de l'espace public, respect de la cohabitation des différents usagers de l'espace public, ...). Le suivi des



actions engagées dans le cadre du plan de déplacements urbains sera également à porter à la connaissance des citoyens. Des actions spécifiques concernant des publics cibles seront également entreprises : scolaires, étudiants, travailleurs,...

Des espaces de communication dédiés, par exemple par l'intermédiaire de sites Internet dédiés, sont également à imaginer, pour fournir de l'information aux usagers sur l'ensemble des modes de transports du territoire et de ses accès : transports collectifs, conditions de circulation, stationnement, ... Des études récemment menées sur ce sujet doivent permettre d'envisager des actions concrètes à court terme.

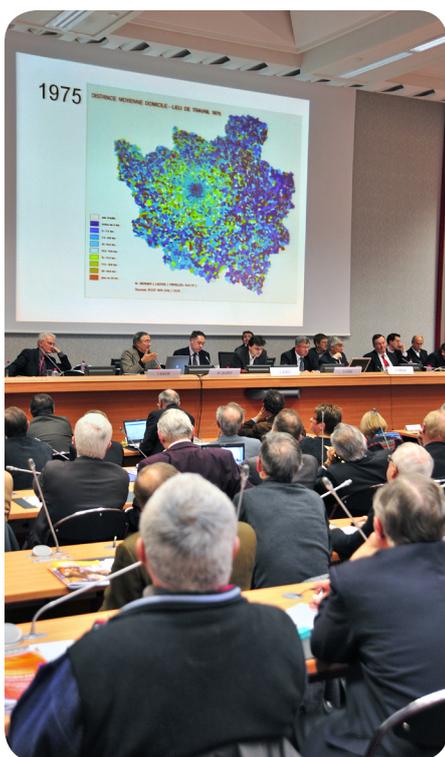
A moindre échelle, des outils de communication à vocation pédagogique, notamment à destination des néophytes, seront créés dans le but d'illustrer les actions proposées lors des réunions stratégiques et des réunions publiques. Dans un souci de recherche de pédagogie, des diaporamas, plaquettes ou autres supports de communication seront ainsi créés pour traiter de thématiques particulières récurrentes comme la sécurité routière, les enquêtes de mobilité, les liens entre urbanisme et déplacements, le développement des modes doux,...

### Développer la concertation autour de la mobilité

Les démarches de concertation initiées lors de phase d'élaboration de la révision du PDU et du Grand Débat sur la mobilité de janvier 2009 ont été menées en interne auprès du Conseil de Développement de LMCU, mais également auprès d'interlocuteurs externes (territoires, communes et associations). Elles ont été l'occasion de nombreux échanges, discussions pour construire le projet. La période d'enquête publique sera l'occasion de poursuivre cette démarche en menant une information et une concertation de grande ampleur sur le PDU.

Une fois le PDU adopté, la concertation devra être poursuivie autour de la mise en œuvre de ses actions pour plus d'efficacité et de partage. Des espaces spécifiques de concertation seront notamment mis en place afin de rapprocher l'ensemble des partenaires concernés, aussi bien publics que privés. Des thématiques telles que les projets de transports collectifs en site propre de surface et leur insertion urbaine, le stationnement, la circulation et les livraisons de marchandises en ville, semblent incontournables.

Il est également proposé de densifier les espaces de concertation concernant



l'exploitation du système de transport. La commission consultative des usagers existante constitue actuellement l'unique espace d'échanges entre usagers et Lille Métropole sur le thème des transports collectifs urbains et regroupe notamment des associations d'usagers des transports. Pour une concertation en prise directe avec les usagers quotidiens du réseau, des comités de ligne ou comités de bassin seront créés pour des remontées d'informations plus locales et une meilleure prise en compte des propositions citoyennes. La géométrie de ces espaces de concertation est à définir. Des premières initiatives seront proposées en lien avec les premières LIANes, sur le Mongy et en accompagnement des travaux à venir sur le métro.

Des démarches de concertation seront également engagées avec les principaux établissements générateurs de déplacements ou gestionnaires de temps du territoire. Elles pourront être globales ou thématiques. A titre d'exemple, les principaux réseaux de transports sont calibrés pour absorber les flux des heures de pointe du matin et du soir, soit environ 4 heures sur 24, uniquement 5 jours par semaine. Ces concentrations résultent en réalité d'un fonctionnement quotidien de notre société. Sans en avoir conscience, les employeurs privés et publics, en fixant unilatéralement leurs horaires, induisent un fonctionnement particulier de la ville, qui provoque des phénomènes de saturation concentrés sur les réseaux, justifiant eux-mêmes de nouveaux investissements. Pour sortir de ce cercle non vertueux, des réflexions autour du temps de la ville seront

menées en collaboration avec les institutions concernées, en particulier les établissements scolaires et universités, ainsi que les principales administrations. Ces réflexions concerneront aussi bien les déplacements de personnes que de marchandises.

### Accompagner les acteurs du territoire dans l'écomobilité

A l'échelle du territoire communautaire, la structure technique de conseil en mobilité sera confiée au délégataire du service public de transports urbains, qui pourra ainsi, en collaboration avec les services communautaires, accompagner les démarches d'écomobilité engagées par les acteurs du territoire. Le conseil en mobilité aura un rôle d'information et d'appui technique notamment dans le cadre de la réalisation de démarches spécifiques ou de plans de déplacements d'entreprises. Il centralisera et crédibilisera les démarches de communication et d'information en matière de mobilité auprès des usagers des transports.

En anticipation de cette future structure, des actions sont d'ores et déjà à mener. Les démarches en matière d'écomobilité initiées par les acteurs du territoire sont à valoriser. Il s'agira par exemple d'accompagner, en partenariat avec la CCI, les entreprises dans leur recherche de sites et de localisation en leur proposant des profils d'accessibilité détaillés par modes de déplacement (piétons, vélo, transports collectifs, automobile) sur les espaces fonciers disponibles. Ces profils seront à croiser avec leurs critères

d'implantation en fonction de leur activité, pour déterminer ensemble une implantation optimale.

Une réflexion particulière autour des déplacements quotidiens liés au travail est également à mener pour définir des actions concrètes sur ce sujet. L'état de la connaissance actuelle est à améliorer pour proposer des solutions réellement adaptées, partagées et efficaces. Ceci permettra de développer et d'accompagner les démarches de plan de déplacements d'entreprise, inter-entreprises ou d'administration, en collaboration avec tous les acteurs concernés (CCI, ADEME,...) et d'aller au-delà des solutions uniquement tournées vers la prise en charge d'une partie des frais de déplacements en transports collectifs des salariés qui est une obligation légale pour les employeurs du privé depuis avril 2009 et pour les fonctionnaires d'Etat depuis décembre 2006. A court terme, un accompagnement spécifique est prévu dans le cadre de la délégation de service public de transport, mais qui a vocation à être étoffé et développé à moyen et long termes. Pour encourager en particulier l'usage des modes doux pour les déplacements scolaires, il s'agira également de proposer une aide technique aux communes en produisant des fiches techniques sur des sujets spécifiques tels que l'organisation de pédibus ou de vélobus. Ces fiches seront transmises à l'ensemble des communes du territoire sans remettre en cause le pouvoir du maire en matière de compétences liées aux établissements scolaires, mais pour l'accompagner.

## 3 - INSCRIRE LES RÉFLEXIONS ET ACTIONS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS DANS UN CADRE PLUS LARGE

### Accorder les visions de l'aménagement et des systèmes de déplacements à long terme

Les liaisons et les échanges entre Lille Métropole et les territoires voisins constituent une réalité quotidienne, qui s'accroît au fil des ans. Même si les actions formulées dans le PDU s'appliquent essentiellement au territoire communautaire, leurs implications ne s'arrêtent pas strictement aux frontières de Lille Métropole et ne seront efficaces que si elles sont coordonnées avec les territoires voisins.

Il est essentiel que les différents acteurs institutionnels compétents en matière de transports et d'aménagement du territoire à une échelle élargie coopèrent dans ce sens. Dans un premier temps, il pourra s'agir de mettre en commun et d'améliorer les connaissances en matière de flux de déplacements entre les territoires et d'identifier les phénomènes qui les engendrent (péri-urbanisation, éloignement des lieux d'emplois et d'habitat, attractivité et compétitivité entre territoires,...). À moyen terme, Lille Métropole proposera à ses partenaires institutionnels de réfléchir



à la construction à terme d'un plan de mobilité de l'Aire Métropolitaine sur les versants français et belges dans le cadre de l'Aire métropolitaine. C'est en effet l'échelle qui s'impose naturellement comme la plus pertinente à long terme sur la question des déplacements. Ce plan de mobilité de l'aire Métropolitaine traitera de la problématique des déplacements des personnes et des marchandises, et devra non seulement interpellier l'organisation du système de transport mais aussi l'aménagement des territoires. A ce titre, la démarche de Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durable lancée par les services préfectoraux, ainsi que les groupes de travail conduits avec les acteurs belges de l'Eurométropole, contribueront à alimenter la construction de ce futur plan de mobilité à l'échelle de l'Aire Métropolitaine.



### **Mettre en œuvre les actions de portée supra-métropolitaine dans un cadre spécifique**

Lille Métropole proposera à ses partenaires français et belges la création d'une Conférence permanente de la mobilité de l'Aire Métropolitaine. Celle-ci constituera un cadre spécifique pour favoriser la mise en commun des outils de connaissance de la mobilité à l'échelle de l'Aire Métropolitaine et la mise en œuvre des actions communes en matière de déplacements. C'est également dans ce cadre que seront définies les actions prioritaires qui trouvent leur pertinence à cette échelle. Il s'agira

d'actions opérationnelles qui dépassent le cadre d'une des collectivités ou qui en concernent plusieurs, ou de réflexions stratégiques comme le plan de mobilité de l'Aire métropolitaine.

Une des premières actions opérationnelles pourrait être la création d'une « agence » ou « centrale » métropolitaine de mobilité, qui travaille de concert avec les différents conseils en mobilité en place dans les territoires qui la composent. Elle aurait vocation à fédérer des initiatives pertinentes à une échelle élargie comme par exemple le développement du covoiturage. Elle communiquerait sur les actions transversales menées en partenariat et inciterait

également les usagers (personnes et entreprises) à utiliser des modes alternatifs à l'automobile, en particulier concernant les déplacements transfrontaliers dans le cadre d'opérations de conseil en mobilité.

D'autre part, côté français, la mise en place du SMIRT (Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports) permettra aux différentes autorités organisatrices de la Région de dialoguer et mettre en œuvre des projets transversaux complexes liées à l'exploitation, la construction et la planification d'un réseau de transports collectifs plus efficient et cohérent à l'échelle régionale : intégration tarifaire, billettique, réseaux de tram-train,...

## **Observer les pratiques de déplacements et évaluer la mise en oeuvre des actions**

*Connaître l'efficacité des politiques de déplacements urbains nécessite de pouvoir mesurer leur mise en oeuvre réelle et leurs effets. Les outils d'observation et d'évaluation sont donc incontournables. La politique de déplacements urbains touche à des domaines très variés : aménagements urbains, flux de trafics, environnement, opinions, comportements,... Mesurer les effets de cette politique consiste donc à observer les évolutions de nombreux paramètres dans ces différents domaines. Il s'agira non seulement d'observer les aménagements réalisés en application du PDU, de mesurer les pratiques de mobilité des habitants et sonder leurs opinions, mais aussi de suivre les éléments financiers du système de déplacements et ses impacts sur l'environnement.*

### **RÉSUMÉ**

#### **1 - Mettre en place et pérenniser un réseau d'observatoires de données en matière de mobilité**

- 1.1 Relancer et pérenniser un observatoire du stationnement réglementé sur le territoire (cf. Axe 3)
- 1.2 Poursuivre les démarches de « compte déplacements »
- 1.3 Mettre en oeuvre un observatoire transversal des déplacements urbains à partir d'un réseau d'observatoires thématiques existants ou à confirmer

#### **2 - Poursuivre le suivi et l'amélioration des connaissances liées à la mobilité dans le cadre d'investigations plus lourdes**

- 2.1 Préparer et réaliser en 2015 des enquêtes globales transversales à mi-PDU : enquête ménages déplacements, enquête « cordon » routière et enquêtes voyageurs sur le réseau ferré aux gares de Lille
- 2.2 Organiser tous les 2 à 3 ans, des enquêtes d'opinion relatives au système métropolitain de déplacements
- 2.3 Réaliser une nouvelle étude de Diagnostic Environnemental de la Mobilité (DEM), à partir des nouvelles enquêtes disponibles à mi-PDU
- 2.4 Développer des outils spécifiques d'aide à la décision à partir des enquêtes quantitatives techniques relatives à la mobilité sur le territoire, à l'instar des outils de modélisation des déplacements ou du micro-DEM

#### **3 - Observer les pratiques de déplacements et évaluer la mise en oeuvre des actions du PDU**

- 3.1 Organiser le suivi technique et politique de la mise en oeuvre des actions du PDU
- 3.2 Réparer les futures démarches d'évaluations des politiques de déplacements et du PDU

## 1 - METTRE EN PLACE ET PÉRENNISER UN RÉSEAU D'OBSERVATOIRES DE DONNÉES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

### Des outils d'observations thématiques spécifiques à mettre en œuvre

Nombre de données et d'observatoires différents liés aux déplacements existent déjà sur le territoire métropolitain : trafics routiers, autoroutiers, accidentologie, fréquentations des réseaux de transports collectifs, mesures de la qualité de l'air, ... Ils sont gérés par des maîtrises d'ouvrage différentes (Etat, Conseil Général, Conseil Régional, Communauté urbaine, ...) et exploités dans des formats pas toujours compatibles ; ils sont également publiés, voire diffusés pour certains, à des fins différentes. Un certain nombre sont issus d'outils de collecte existants et gérés par les gestionnaires de réseaux ou leur délégataire. Par contre, certains champs d'observation liés à la mobilité sont moins systématiquement abordés et méritent d'être pointés ici pour les pérenniser ou rappeler le besoin de les créer. Il s'agira notamment des observatoires liés au stationnement, au coût global du système de déplacements et à l'environnement.

Le stationnement est un levier important d'action en matière de politique de déplacements urbains et comme rappelé dans l'axe 3, un observatoire spécifique sur le stationnement payant a été édité entre 2000 et 2006. Il est à reconduire, voire à étoffer : relancer l'observatoire du stationnement payant permettra d'avoir une vision de certains impacts de la politique de stationnement conduite sur le territoire. Il s'inscrit dans la continuité de l'observatoire existant et touchera a minima les parkings en ouvrage et les zones de stationnement payant, mais il pourrait également être étendu aux parcs relais et éventuellement à d'autres secteurs réglementés (zones bleues, ...). Il sera conduit annuellement grâce aux données fournies par les exploitants des parcs de stationnement en ouvrage et complété par des enquêtes spécifiques au besoin.

Même s'il a été rendu obligatoire par la loi SRU depuis 2000 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le compte déplacements est encore peu développé

dans les collectivités, mais il existe depuis de nombreuses années en communauté urbaine de Lille très en avance sur ce sujet. C'est le seul outil qui propose une approche financière globale des politiques de déplacements de personnes. Il permet non seulement d'évaluer le coût des actions découlant des politiques publiques en matière de transports, en matière d'exploitation et d'investissement de voirie et transports collectifs, mais aussi d'approcher les ordres de grandeur de l'ensemble des dépenses relatives au système de déplacements, y compris privées. Il propose également une approche sur les coûts externes de l'impact des transports sur la santé et l'environnement. Cette analyse est réalisée à travers une consolidation d'un certain nombre de données financières. Il est donc proposé de pérenniser cet outil en intégrant des mises à jour annuelles pour permettre un suivi dans le temps avec des données remontant à 1992.

### Construire un « observatoire des déplacements urbains » à partir d'un réseau d'observatoires thématiques

Connaître l'efficacité de la mise en œuvre d'une politique nécessite la possibilité d'en mesurer les effets et donc d'avoir les instruments de mesure adaptés. La création d'un observatoire des déplacements urbains au sein de Lille Métropole va dans ce sens. Il aura pour but de mesurer et de quantifier régulièrement des indicateurs pertinents de la mobilité sur le territoire et en lien avec celui-ci. Le but n'est pas de créer un « méga » observatoire de toutes pièces. Un réseau d'observatoires actifs existe déjà au sein des services techniques de Lille Métropole (observatoire de la circulation urbaine et de l'accidentologie) ou auprès des organismes

partenaires qui traitent des thématiques en lien avec la mobilité sur le territoire (la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement, et du Logement ; le Réseau National des Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air ATMO ; ...). Il s'agira donc de coordonner ces observatoires existants, de valoriser des données existantes mais non traitées dans le cadre d'un observatoire dédié, comme par exemple le suivi de la fréquentation des réseaux de transports collectifs, et d'en créer éventuellement de nouveaux sur des thématiques clés faisant actuellement défaut.

La mise en place d'un observatoire des déplacements pérenne passera par la sélection d'indicateurs pertinents au regard du PDU, tout en valorisant les recueils existants. Il s'agira de mettre en réseau l'ensemble de ces informations grâce à une collaboration entre les services concernés en interne et les partenaires institutionnels identifiés en externe. Plus qu'un nouvel outil, l'observatoire sera la convergence d'un réseau d'observatoires. L'ambition est donc de créer à court terme cet observatoire avec un objectif de production tous les 2 ans. Sa mise en œuvre se concrétisera par la production d'un document de synthèse transversal et pédagogique à destination des techniciens et des élus. Il ne remplacera pas les observatoires existants mais en fournira une synthèse et les complètera sur les domaines actuellement non traités. A titre indicatif, une liste d'indicateurs, non exhaustive, a été proposée lors des travaux menés dans le cadre des ateliers de travail de la révision du PDU. Le tableau ci-contre reprend les thématiques retenues ainsi que les indicateurs correspondants. C'est à partir de ces indicateurs que sera produit le premier observatoire.



Thématiques	Indicateurs
<b>1 - Trafic et Aménagement de Voirie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indicateurs d'aménagements cyclables</li> <li>- Indicateurs d'aménagements en zones de circulation apaisée</li> <li>- Indicateurs d'aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite</li> <li>- Données de trafics sur la circulation des 2-roues, sur la circulation en agglomération et sur les liaisons intercommunales</li> <li>- Évolution du trafic en véhicules légers et poids-lourds sur le réseau routier structurant aux d'entrées de la Métropole</li> <li>- Taux d'occupation et indicateurs de gêne sur réseau routier structurant</li> <li>- Évaluation du niveau de service du réseau routier structurant</li> <li>- Variabilité des temps de parcours</li> </ul>
<b>2 - Transports Collectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kilomètres commerciaux et places x kilomètres commerciaux offerts</li> <li>- Vitesses commerciales des différents modes sur le réseau urbain</li> <li>- Voyages et déplacements (par mode)</li> <li>- Offre et fréquentation du bus</li> <li>- Offre et fréquentation du métro</li> <li>- Offre et fréquentation du tramway</li> <li>- Fréquentation journalière des 9 stations de métro les plus fréquentées</li> <li>- Type de motorisation du parc de bus</li> <li>- Accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite</li> <li>- Indices de régularité</li> <li>- Activités des gares</li> <li>- Fréquentation des gares</li> <li>- Trafics ferrés dans Lille Métropole</li> <li>- Nombre de places en parcs-relais et taux d'occupation</li> </ul>
<b>3 - Stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Offre de stationnement payante sur voirie et en ouvrage</li> <li>- Occupation des places en stationnement payant sur voirie</li> <li>- Occupation des places en stationnement payant en ouvrage</li> <li>- Fréquentations des parcs de stationnement en ouvrage</li> </ul>
<b>4 - Éléments financiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Répartition des dépenses publiques pour les déplacements</li> <li>- Dépenses publiques de voirie et parking et évolutions</li> <li>- Dépenses publiques en faveur des transports collectifs (urbains et TER)</li> <li>- Dépenses privées des particuliers pour l'automobile et pour les transports collectifs</li> <li>- Versement transports</li> <li>- Financement de l'exploitation des transports collectifs urbains</li> <li>- Estimation des coûts externes liés aux nuisances des transports sur l'environnement et la santé</li> </ul>
<b>5 - Données socio-économiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Répartition et évolution de la population de LMCU</li> <li>- Répartition et évolution des ménages et de leur constitution</li> <li>- Répartition et évolution de l'emploi</li> <li>- Répartition et évolution de l'emploi salarié par grand secteur d'activité</li> <li>- Répartition et évolution du nombre de logements</li> </ul>

Thématiques	Indicateurs
<b>6- Environnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Évolution du nombre d'accidents par mode de déplacement et par catégorie de victimes</li> <li>- Cartographies du bruit</li> <li>- Indices ATMO sur la qualité de l'air</li> <li>- Déclenchement des niveaux d'information par polluant</li> <li>- Concentrations en polluants locaux de l'air ( CO, NO2, PM10, PM2.5, Ozone)</li> </ul>
<b>7- Cadre de vie</b>	- Indicateurs à définir

## 2 - POURSUIVRE LE SUIVI ET L'AMÉLIORATION DES CONNAISSANCES LIÉES À LA MOBILITÉ DANS LE CADRE D'INVESTIGATIONS PLUS AMBITIEUSES

### Réaliser des enquêtes de grande envergure sur la mobilité tous les 5 à 10 ans

Les enquêtes « ménages déplacements » constituent un outil indispensable pour connaître les pratiques de mobilité quotidienne des habitants du territoire. C'est la seule enquête de mobilité qui permette d'appréhender de façon transversale toute la chaîne de déplacements et l'ensemble des modes. Grâce à la méthodologie standard nationale garantie par le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), Lille Métropole dispose de données fiables concernant la mobilité quotidienne de ses habitants en 1987, 1998 et 2006. Deux premiers recueils de ce type avaient même eu lieu en 1965, aux prémices de la méthodologie standard, et en 1976 mais sur un périmètre plus restreint. Ces enquêtes sont réalisées tous les 10 ans du fait de leur coût, de la complexité de leur mise en œuvre mais aussi du temps nécessaire à la mesure effective de changements notables dans les pratiques de mobilité des habitants. Elles permettent non seulement une comparaison fiable dans le temps des pratiques de mobilité, mais également de situer les mobilités du territoire par rapport à d'autres agglomérations françaises. Aussi, dans la continuité des précédentes enquêtes, Lille Métropole réalisera autour de 2015, à mi-parcours du PDU, une nouvelle enquête ménages déplacements. A l'instar de celle

réalisée en 2006, le périmètre de cette nouvelle enquête sera étendu aux territoires voisins, y compris belges, en collaboration avec les services concernés.

Une enquête « cordon » routière devra également être réalisée en parallèle, en partenariat avec les institutions compétentes, pour compléter les données de mobilité du territoire avec les trafics entrants et sortants de celui-ci. Enfin des enquêtes spécifiques menées en collaboration avec le Conseil Régional afin de compléter le dispositif, et de traiter des données de mobilités liées à l'usage de train dans les déplacements d'échanges avec la Métropole lilloise.

En plus d'observer les évolutions de comportement, il est intéressant d'observer les évolutions d'opinions des habitants autour des questions des déplacements urbains. Cela est notamment rendu possible grâce aux enquêtes d'opinion, qui complètent les informations quantitatives recueillies dans les différentes enquêtes plus techniques liées à la mobilité. Les deux précédentes enquêtes, réalisées en 1999 et 2008, ont permis d'observer et de mesurer les évolutions d'opinion et les attentes des habitants par rapport aux politiques de déplacements menées. Ces enquêtes étant moins lourdes et moins onéreuses grâce au déploiement de nouvelles technologies plus efficaces, elles pourraient être reconduites plus régulièrement, tous les 2 à 3 ans.



### Développer des outils d'aide à la décision à partir des données provenant de ces enquêtes

Les investigations de type « enquêtes ménages déplacements » et « enquêtes cordon routières » fournissent des informations suffisamment précises sur les déplacements en lien avec le territoire d'études pour réaliser des exploitations de données précises et ciblées. Elles ont notamment contribué au développement d'un « diagnostic environnemental de la mobilité » (DEM) en 2009, qui a permis de calculer les émissions de gaz à effets de serre et de polluants locaux générés par l'ensemble

des déplacements réalisés sur le territoire par les personnes et les marchandises. Ce type d'outil est d'autant plus intéressant qu'il fournit des informations sur la situation actuelle mais aussi sur les évolutions entre les différentes périodes d'enquêtes utilisées. Il permet d'évaluer les politiques de déplacements du point de vue des émissions environnementales et enrichit donc de fait la démarche de « plan climat » menée par Lille Métropole. Cette démarche sera donc reconduite à partir des prochaines enquêtes disponibles.

D'autre part, les enquêtes ménages déplacements et « cordon » routières constituent les données de base pour

d'autres outils tels que la modélisation multimodale des déplacements, qui existe depuis 1988 sur le territoire grâce à un partenariat collaboratif entre Lille Métropole, le département du Nord et les services de l'Etat. Cet outil permet notamment de mesurer les effets attendus de nouveaux projets de transports, voire d'opérations urbaines d'envergure, sur le fonctionnement du réseau actuel et du réseau projeté à horizon PDU en fonction des objectifs de mobilité de celui-ci. Cet outil est actuellement uniquement utilisé dans sa dimension « routière » et mesure les impacts de différents projets sur l'état du trafic. L'utilisation multimodale de cet outil ou le développement d'autres outils internes

dans une vision plus globale de la mobilité ou a minima sur le réseau de transports collectifs métropolitain est à réfléchir. Des outils sont également à construire, qui soient plus rustiques et abordables dans leur mise œuvre, mais qui permettent de visualiser des paramètres maîtrisés (desserte de populations transports collectifs,...). Ils sont aujourd'hui très appréciés en tant qu'aide à la décision illustrée et pédagogique. A titre d'exemple, un outil micro-DEM est actuellement en cours de construction pour mesurer rapidement et donner des ordres de grandeur des impacts en matière de mobilité et de rejets de gaz à effet de serre d'un projet urbain ou d'implantation d'un équipement.

## 3 - OBSERVER LA MISE EN OEUVRE DES ACTIONS DU PDU ET ÉVALUER LE PDU

### Observer l'état d'avancement du PDU

Le PDU intègre de nombreuses préconisations dans de multiples domaines et concerne de multiples maîtrises d'ouvrage. Pour bon nombre d'entre-elles, ces actions ne seront pleinement efficaces que si elles sont coordonnées. Un suivi technique organisé de la mise en œuvre de ces actions est donc essentiel. Les réalisations relatives au PDU seront ainsi répertoriées sous forme de tableaux de bord et de fiches où figureront les différentes actions, leur échéance, les maîtrises d'ouvrage concernées, l'état

d'avancement de chaque action,... A l'instar du travail d'élaboration du PDU, un groupe technique sera chargé de ce suivi. Un comité de pilotage et de suivi du PDU sera également constitué. Il se réunira tous les ans pour mesurer l'état d'avancement des réalisations du PDU, ce qui permettra de disposer d'un bilan régulier des réalisations du PDU. L'observation combinée de la mise en œuvre du PDU et des données de mobilité pourront d'ailleurs permettre aux instances de suivi de ré-orienter ou de ré-impluser certaines actions en fonction du contexte local.

### Préparer les évaluations à venir

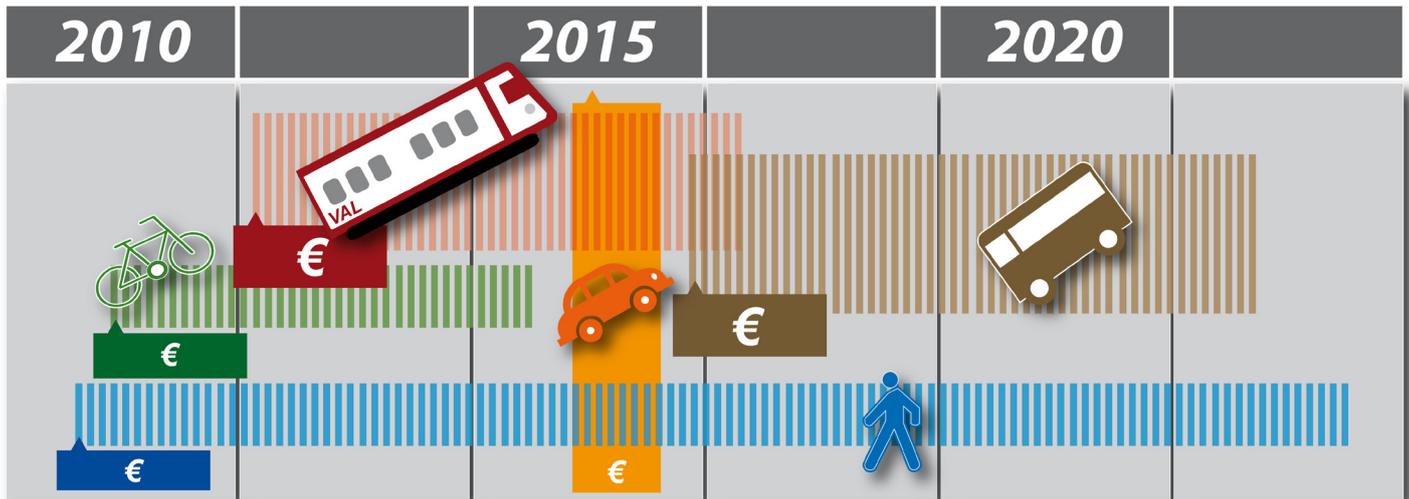
Comme le PDU de juin 2000, le PDU fera l'objet d'une évaluation 5 ans après son adoption définitive. Les travaux menés dans ce cadre en 2005 ont révélé la difficulté de la tâche à mener et le manque de suivi des actions préconisées dans le cadre du premier PDU. C'est dans cette optique que les différents outils et observatoires proposés dans les paragraphes précédents contribueront efficacement au processus d'évaluation à 5 ans.





# Programmation et estimations financières

# Programmation et estimations financières



A l'échelle du territoire communautaire, les déplacements urbains représentent des dépenses très élevées pour les collectivités. En 2008, elles étaient réparties en dépenses directes (exploitation des systèmes de transports,...) pour plus de 500 millions d'euros par an, et indirectes (pollution, accidents,...) pour près de 300 millions d'euros, d'après le compte déplacements de Lille Métropole. Le coût de financement du système de transports publics à moyen et long terme est une préoccupation majeure pour toutes les grandes collectivités locales françaises, comme l'ont montré les travaux du Laboratoire d'Economie des Transports en 2008 dans son rapport intitulé « Prospective pour un financement durable des transports collectifs urbains ».

Le calendrier de mise en œuvre des actions programmées dans le PDU a été décomposé par axe et par action. L'horizon opérationnel des différentes actions a été indiqué (court terme : 2010-2015 ; moyen terme : 2015-2020 ; long terme : au delà de 2020) ainsi que les principaux organismes et maîtres d'ouvrage concernés par leur mise en œuvre. Dans une seconde partie, les différentes mesures proposées dans le cadre du PDU 2010>2020 ont été estimées et regroupées par axe d'actions.

# Programmation des actions du PDU 2010>2020

## AXE 1 : VILLE INTENSE ET MOBILITE

Actions	Echéancier			Organismes concernés
	Court terme 2010-2015	Moyen terme 2015-2020	Long terme 2020 et +	

### Promouvoir un développement et des formes urbaines durables

1 Faire la ville intense articulée avec l'ensemble du système de déplacements					
1.1	Articuler systématiquement politiques urbaines et politiques de mobilité par le développement de conceptions urbaines uniques qui privilégieront un urbanisme qui supporte et génère des déplacements raisonnés et économes en énergies fossiles	●	●	●	LMCU - Communes - ADULM - Aménageurs publics et privés
1.2	Mettre en œuvre des opérations urbaines qui favorisent intrinsèquement le développement des mobilités alternatives en privilégiant : une intensité urbaine d'emplois et d'habitants, une mixité et une diversité des fonctions urbaines, un maillage des réseaux adapté à la pratique des mobilités alternatives, des principes et solutions adaptés aux différents contextes et territoires métropolitains	●	●	●	LMCU - Communes - ADULM - Aménageurs publics et privés
1.3	Tendre vers le respect de la concomitance de la mise en service des réseaux de déplacements avec l'arrivée des usagers qui fréquenteront les futurs sites stratégiques de développement, ou a minima prendre les dispositions utiles pour les préserver à terme	●	●	●	LMCU - Communes - Aménageurs publics et privés
1.4	Intégrer les politiques de mobilité et de développement économique notamment par une localisation des sites économiques adaptée aux réseaux de déplacements existants et projetés, et qui tienne compte des types d'activités attendus sur les sites et des conditions de desserte nécessaires aux activités	●	●	●	LMCU - Communes - Aménageurs publics et privés
1.5	Appliquer le principe de la Ville Intense pour l'aménagement des sites économiques, en favorisant notamment la mixité des fonctions urbaines, économiques, résidentielles, de services et d'équipements, en atteignant des densités adaptées et en minimisant l'espace foncier consommé pour une desserte en transports collectifs efficace	●	●	●	LMCU - Communes - Aménageurs publics et privés
1.6	Privilégier une réponse multimodale et adaptée aux motifs de déplacements exprimés sur les sites de développement économique, existants et futurs	●	●	●	LMCU - Communes - Aménageurs publics et privés
1.7	Contribuer à une politique de mobilité en prise directe avec la logique d'urbanisme commercial, en veillant à prendre en compte les besoins de mobilité des biens et des personnes liés à l'activité commerciale tout en y apportant des solutions résolument alternatives à l'usage des modes routiers et en aménageant des futurs sites commerciaux avec une mixité fonctionnelle affirmée et qui limitent l'espace foncier consommé	●	●	●	LMCU - Communes - Aménageurs publics et privés

# Programmation et estimations financières

2 Les réseaux de transports collectifs lourds comme supports et vecteurs du développement urbain					
2.1	Valoriser les axes de transports collectifs en site propre existants au sein des Disques de Valorisation des Axes de Transport (DIVAT) :	●	●	●	LMCU - Communes
	hiérarchiser les DIVAT selon la qualité et le niveau de service de leur desserte en transports collectifs (niveaux 1 à 3),	●			LMCU - Communes - ADULM - Aménageurs publics et privés
	privilégier les développements urbains projetés sur les territoires directement à proximité des axes de transports collectifs lourds existants ou projetés, arrêts de métro, tramway, gare ou bus à haut niveau de service,	●	●	●	LMCU
	proposer dans le futur SCoT et dans le PLU des prescriptions urbaines particulières à distinguer selon les DIVAT de niveaux 1, 2 et 3 en appliquant notamment pour toutes nouvelles constructions résidentielles et économiques des objectifs de densités minimales différenciés	●			LMCU - Communes - ADULM - Opérateurs fonciers
	proposer des normes de stationnement spécifiques pour les véhicules motorisés au sein des DIVAT concernant les nouvelles constructions de bureaux et d'activités tertiaires (cf axe 3)	●			LMCU - Communes - ADULM
	formaliser une stratégie foncière et d'aménagement urbain propre aux DIVAT,	●			LMCU - Communes - ADULM
	aménager des itinéraires piétons et cyclables depuis et vers les stations de transports collectifs courts, accessibles par tous, confortables et sécurisés	●	●	●	LMCU - Communes - Département - Aménageurs publics et privés
2.2	Développer des contrats d'axes ou de DIVAT dans un cadre spécifique, ou en articulation avec les contrats de territoire pour mettre en relation les synergies conjointes à trouver entre un réseau de transports collectifs lourds existant ou à venir et l'intensité urbaine à y associer	●	●		LMCU - Communes - Région - Opérateurs fonciers - Aménageurs publics et privés
2.3	Valoriser le potentiel de développement urbain et ferroviaire permis par les emprises ferroviaires en collaboration avec RFF et la SNCF grâce à des mesures de protection du patrimoine ferroviaire existant, et la réalisation d'aménagements urbains articulés avec le domaine ferroviaire	●	●	●	LMCU - RFF - SNCF - Communes - Région
3 Systématiser les approches micro-PDU					
3.1	Renforcer le concept de micro-PDU initié dans le PDU de 2000, pour décliner localement le PDU et réfléchir aux liens entre urbanisme, espaces publics et déplacements à une échelle plus fine et définir une nouvelle charte micro-PDU, qui proposera notamment des notions d'échelles d'intervention pertinentes	●			LMCU - Communes
3.2	Généraliser des études de micro-PDU notamment dans la mise en œuvre des politiques communautaires pour définir des critères de faisabilité de projets d'aménagements urbains et pour pallier les problèmes liés aux générateurs de déplacements existants	●	●	●	LMCU - Département - Transpole
3.3	Décliner des études de micro-PDU en lien avec la logique de contrats de territoires (cf axe 6)	●			LMCU - Communes - Département - Transpole
4 Pédagogie, exemplarité et communication en matière d'articulation urbanisme / déplacements					
4.1	Réaliser des éco-quartiers qui s'appuient sur la Charte des éco-quartiers communautaire et qui seront exemplaires, notamment en matière de déplacements	●	●	●	LMCU - Communes - Aménageurs publics et privés

4.2	Développer et vulgariser des actions pédagogiques en matière d'articulation entre urbanisme et déplacements et entre Ville intense et mobilité, en créant des documents pédagogiques, en communiquant et en formant sur ces sujets	●	●		LMCU
-----	--	---	---	--	------

## Développer une politique d'espaces publics de qualité qui invite à se déplacer autrement

1 Développer et aménager les espaces publics de façon exemplaire					
1.1	Développer une culture commune et partagée de la qualité urbaine	●	●	●	LMCU - ADULM
1.2	Faire évoluer les « modes de faire », en s'appuyant notamment sur les travaux réalisés dans le cadre de la Charte des espaces publics de Lille Métropole en matière de traitement et de gestion. La mise en œuvre des projets devra être transversale et soumise à évaluation pour capitaliser et améliorer les pratiques	●	●	●	LMCU - ADULM
1.3	Élaborer un Guide de conception de la rue pour aménager l'espace public en s'appuyant sur les principes proposés dans le projet de PDU	●			LMCU - ADULM
1.4	Renforcer les démarches de concertation avec les habitants, les usagers, les commerçants en matière d'aménagement de l'espace public, pour une appropriation optimale des projets par leurs usagers	●	●	●	LMCU - ADULM - Communes
1.5	Proposer un cadre d'actions transversal et innovant pour des espaces publics de qualité, par la production d'un schéma directeur permettant l'identification et l'articulation des projets d'espaces publics majeurs, en particulier ceux qui sont en relation avec la mise en œuvre du PDU et les opérations de mobilité	●			LMCU - ADULM

2 L'espace public, catalyseur de la Ville intense					
2.1	Pour un espace public au service de la ville intense, les problématiques de mobilité douce seront placées en tête des préoccupations en matière de production d'espace public. L'accent sera mis sur la qualité, la continuité, le confort et la sécurité des cheminements piétons. Des réflexions seront engagées pour caractériser les effets du contexte urbain sur la pratique piétonne	●	●	●	LMCU - ADULM - Communes - Département - Aménageurs privés et publics
2.2	Proposer un traitement exemplaire de l'espace public en lien avec les transports collectifs, notamment pour les opérations nouvelles de réseau de surface en site propre. En faire des opérations urbaines à part entière	●	●	●	LMCU - ADULM - Communes - Département - Région - Aménageurs privés et publics
2.3	Conformément à la loi de février 2005, des mesures spécifiques en matière de mobilité réduite sont précisées dans l'annexe accessibilité jointe au PDU et dans l'axe 3 du projet de PDU concernant le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics qui sera piloté par la CIAPH. En accompagnement de ce plan, l'institution d'ateliers sur l'ergonomie de l'espace public seront conduits pour bâtir une culture commune et partagée sur ce sujet afin de faire évoluer les pratiques d'aménagement	●	●	●	LMCU - ADULM - Aménageurs privés et publics - Communes - Département

## AXE 2 : RESEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Actions	Echéancier			Organismes concernés
	Court terme 2010-2015	Moyen terme 2015-2020	Long terme 2020 et +	

### Favoriser les transports collectifs pour les échanges de Lille Métropole avec l'extérieur

1 Développer les liaisons ferrées avec les territoires extérieurs limitrophes et éloignés					
1.1	Valoriser le nœud de transports constitué par les deux gares lilloises au cœur de la Métropole qui permet d'accéder facilement au réseau ferré classique et à grande vitesse pour des liaisons rapides vers les principales agglomérations françaises et européennes	●	●	●	LMCU - Communes - Région - SNCF - RFF
1.2	Améliorer la desserte multimodale actuelle des gares Flandres et Europe, en particulier concernant les modes doux et la dépose minute en voiture. Tendre à long terme vers un seul et même grand pôle de transports Flandres-Europe, constitué de deux gares, deux stations de métro et de tramway, d'une desserte bus forte,...., en travaillant notamment sur les liens urbains et les liaisons piétonnes	●	●		LMCU - Ville de Lille - Région - SNCF - RFF - SAEM Euralille
1.3	Renforcer et rendre plus performantes encore les liaisons quotidiennes TER intercités entre Lille Métropole et les territoires qui l'entourent, en s'appuyant sur le cadencement proposé par la Région et en étudiant les liens ferroviaires performants à développer entre le Bassin Minier et Lille Métropole dans une logique de développement urbain « raisonné » qui limite l'étalement urbain et valorise les tissus existants. En complément, les dessertes TER intercités sur les gares et points d'arrêts stratégiques du territoire seront à négocier avec la Région et la SNCF dans le cadre d'une hiérarchisation des points d'arrêts du territoire, en particulier au niveau des pôles d'échanges multimodaux principaux et des sites stratégiques à valoriser :	●	●	●	LMCU - Région - SNCF - RFF
	pour la desserte des territoires et des projets métropolitains	●	●	●	LMCU - Région - SNCF - RFF
	pour diffuser les trafics d'échange ferrés au sein du territoire par des liaisons terminales en transports collectifs urbains en soulageant le passage obligé par le centre de Lille.	●	●	●	LMCU - Région - SNCF - RFF
1.4	Étudier la création d'un nouvel arrêt TER intégré dans le pôle d'échanges de la Porte des Postes, en lien avec un projet urbain fort ancré dans Lille Sud	●			LMCU - Région - SNCF - RFF - Ville de Lille
1.5	Développer les liaisons ferrées transfrontalières semi-directes avec la Belgique (Courtrai et Tournai)	●	●	●	Région - Eurométropole - LMCU - SNCF - SNCB - RFF

2 S'ouvrir les portes de la planète					
2.1	S'appuyer sur le réseau ferré à grande vitesse français et européen pour accéder aux principaux aéroports européens (Paris, Londres, Bruxelles et Amsterdam)	●	●	●	LMCU - SNCF - RFF
2.2	Valoriser la navette bus existante entre le secteur Euralille et l'aéroport de Lesquin	●	●		LMCU - CCI GL
2.3	A long terme, réfléchir à la desserte de l'aéroport dans le cadre de la création d'un arrêt de tram-train potentiel sur la ligne Lille-Valenciennes, « au bout des pistes », à compléter par un système de navettes pour le relier à l'aérogare			●	LMCU - Région - SNCF - RFF - CCI GL - SMALIM

## Consolider et développer le réseau « armature » de transports collectifs urbains lourds

1 Renforcer la colonne vertébrale du transport collectif urbain métropolitain : le réseau de métro et le « Mongy »				
1.1	Renforcer l'offre métro en doublant la longueur des rames sur la ligne 1 et proposant dans le même horizon des fréquences plus élevées sur la ligne 2 en redéployant le matériel roulant de la ligne 1	●	●	LMCU
1.2	Prolonger la ligne 1 du métro vers le Sud et le secteur Eurasanté	●	●	LMCU
1.3	Valoriser l'image et l'usage du « Mongy » en particulier sur les branches tourquennoise et roubaisienne du Grand Boulevard en travaillant sur les cheminements d'accès aux stations et l'urbanisation associée et en s'appuyant sur la rénovation du matériel prévue dans la délégation de service public 2011-2017 ; étudier les potentiels d'amélioration des services sur le tronç commun et l'opportunité de prolonger à long terme le «Mongy» dans Lille ou sur le versant Nord-Est, pour au besoin en préserver la faisabilité	●	●	LMCU

2 Développer le rôle urbain du train sur le territoire communautaire et l'articuler avec un réseau de transports de surface en site propre de type tram-train ou tramway					
2.1	Promouvoir l'usage du train pour les déplacements intramétropolitains en profitant notamment de ses performances en terme de vitesse	●	●	●	LMCU - Région- SNCF - RFF
2.2	Maintenir des dessertes omnibus ferrées sur les gares et points d'arrêts actifs du territoire métropolitain, en complément les services « intercités » cadencés par des services de type tram-train	●	●	●	LMCU - Région - SNCF - RFF
2.3	Développer un système de tram-train dans l'optique d'un réseau complet à long terme en profitant de tous les potentiels ferroviaires offerts par l'étoile ferroviaire métropolitaine			●	LMCU - Région - SNCF - RFF - Transpole
2.4	A moyen terme, mettre en œuvre les deux premières lignes de tram-train sur 2 corridors identifiés : de Don-Sainghin, voire La Bassée à Baisieux, et de Seclin à Comines, en anticipant de futures extensions vers la Belgique (Comines et Tournai)	●	●		LMCU - Région - SNCF - RFF - Transpole

3 Un réseau de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) structurant qui fait la transition entre modes très lourds (train, métro, tramway) et les modes collectifs de proximité (réseaux urbains et suburbains)					
3.1	Ré-affirmer le concept de réseau BHNS proposé dans le PDU de 2000, en précisant ses caractéristiques et en l'assortissant d'une labellisation	●			LMCU
3.2	Mettre en œuvre le réseau BHNS proposé en 2000 en l'adaptant aux nouvelles contraintes et aux nouveaux objectifs avec : 4 nouvelles lignes dès le court terme, 3 autres à moyen terme, dont en particulier une nouvelle ligne desservant le futur écoquartier de l'Union	●	●		LMCU - Transpole

4 Une vision partagée du réseau de transports collectifs « armature » de Lille Métropole à horizon 2030-2050					
4.1	Définir une vision d'ensemble de l'avenir du réseau « armature » des transports collectifs de Lille Métropole à un horizon « post-PDU » 2030-2050, en intégrant les problématiques de déplacements, mais également les développements urbains à venir, pour construire une vision à long terme et alimenter les travaux du futur SCoT	●			LMCU - ADULM
4.2	Engager des réflexions quant au coût global des transports collectifs à long terme, en intégrant à la fois les besoins de financement en investissements mais aussi en fonctionnement, et en les élargissant à l'ensemble du système de déplacements, y compris en matière de voirie et d'espace public	●			LMCU

# Programmation et estimations financières

## Améliorer les performances des autres modes collectifs alternatifs à la voiture, en complément des réseaux lourds

1 Un nouveau plan bus pour muscler l'offre classique complémentaire aux modes lourds					
1.1	Mettre en œuvre un nouveau plan bus en concertation avec les territoires pour accroître l'offre proposée, en particulier dans les secteurs les moins bien desservis, et notamment dans les zones d'activités économiques. Les coûts d'exploitation associés à ce nouveau plan bus devront être analysés et maîtrisés. La question de la diversification du parc de véhicules de transports collectifs déployés dans le nouveau plan bus (énergie, types de véhicules,...) sera également posée à travers une étude sur l'adéquation entre l'offre (bus, midibus, minibus,...) et la demande sur le réseau de bus ; elle intégrera des critères économiques, d'efficacité de la desserte, et environnementaux.	●	●		LMCU - Transpole
1.2	Affirmer une hiérarchie du réseau de bus classique (réseaux de bus urbain et suburbain) pour plus de lisibilité et un meilleur service rendu à l'utilisateur	●			LMCU - Transpole
1.3	Organiser progressivement une « ceinture » des transports publics autour du cœur urbain lillois pour répondre à des logiques de liaisons de périphérie à périphérie et de rabattement vers des pôles d'échanges ou des modes de transports lourds sans repasser forcément par les gares et le centre de Lille	●			LMCU - Transpole
1.4	Accroître les performances du réseau de bus « classique » en agissant en particulier sur des améliorations ciblées en matière de vitesse commerciale	●	●		LMCU - Transpole

2 Diversifier les services collectifs complémentaires aux transports collectifs traditionnels dans une logique de service à la mobilité					
2.1	Pour étoffer la palette d'outils de mobilité mise à disposition des usagers métropolitains, engager des réflexions sur les différents types de services complémentaires envisageables qui se situent entre les transports collectifs purs et « l'autosolisme » (transports à la demande, taxi collectif, autopartage, covoiturage,...)	●			LMCU
2.2	Mener dès à présent des expérimentations en matière de services complémentaires à l'utilisateur accompagnées de solides évaluations pour juger concrètement de leur potentiel, leur efficacité et leur coût (services de navettes de centre-ville, services bus express ou semi-express, actions coordonnées avec les artisans taxis, covoiturage,...)	●	●		LMCU - Transpole
2.3	Expérimenter des navettes fluviales dans le cadre de la délégation de service public de transport démarrant en 2011, notamment sur le secteur lillois entre la Citadelle et Euratechnologies. Mener en parallèle des évaluations précises de ce nouveau service pour juger de sa pérennité et préfigurer éventuellement d'autres liaisons de ce type	●	●		LMCU - Transpole

## Faciliter l'intermodalité et l'accès au réseau de transports collectifs

1 L'intermodalité au service des usagers					
1.1	Mettre en œuvre un nouveau système de billetterie innovant d'ici fin 2011	●			LMCU - Transpole
1.2	Organiser les réflexions et décisions concernant la refonte de la tarification et mettre en œuvre une intégration tarifaire des transports collectifs urbains et régionaux sur le territoire métropolitain	●	●		LMCU - Département - Région - SMIRT
2 Aménager les lieux de l'intermodalité					
2.1	Pour étoffer la palette d'outils de mobilité mise à disposition des usagers métropolitains, développer des services complémentaires envisageables qui se situent entre les transports collectifs purs et « l'autosolisme » (transports à la demande, taxi collectif, autopartage, covoiturage,...)	●	●		LMCU - Région - Département - SNCF - Transpole

2.2	Proposer des services exceptionnels en matière de mobilité dans les 4 grandes gares à portée nationale du territoire (accès par les autres modes, services, liaisons ferrées à valoriser ou à développer,...)	●	●		LMCU - Région - Département - SNCF - Transpole
2.3	Organiser un réseau de parcs-relais destinés à accueillir en toute sécurité les voitures, 2roues motorisés et vélos des usagers à destination des transports collectifs structurants (métro, tramway, train, BHNS) et gérés en conséquence. En complément, des parcs mixtes pourront être proposés en particulier à proximité du réseau TER et des stations de transports collectifs les plus importantes	●	●		LMCU - Transpole - Région -Département - SNCF - RFF
2.4	Proposer des espaces de stationnements vélos sécurisés et adaptés en lien avec le réseau de transports collectifs structurant dans le cadre des pôles et points d'échanges, en créant au moins autant de places pour les vélos que pour les voitures, mais aussi dans une action spécifique à court terme visant à équiper une station de métro et tramway sur 3. Des solutions seront également proposées sur chaque gare ou arrêt TER inclus dans un périmètre DIVAT, avec une quinzaine de points d'arrêts équipés à court terme en collaboration avec la région	●	●		LMCU - Transpole - Région - SNCF

### 3 L'accès au réseau de transports collectifs et le droit à la mobilité pour tous

3.1	Apporter des réponses spécifiques dans les quartiers relevant de la politique de la ville en matière de transports collectifs en articulation avec les autres politiques urbaines développées en parallèle. Plusieurs projets de lignes BHNS répondent aux objectifs de désenclavement de certains quartiers du territoire métropolitain	●	●		LMCU - Etat
3.2	Mener des réflexions spécifiques concernant l'accès à la mobilité en général et au réseau de transports collectifs en particulier des populations « fragilisées » ou en situation de précarité (solutions offertes, gamme tarifaire,..)	●			LMCU
3.3	En articulation avec la Commission Intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées, définir des priorités d'actions en matière de transports collectifs en révisant notamment le schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs et en associant les partenaires institutionnels concernés (Région, Conseil Général,...)	●			LMCU - Région - Département - Transpole
3.4	Des mesures spécifiques en matière de mobilité réduite sont précisées dans l'annexe accessibilité jointe au PDU. Elles concernent notamment :	●	●	●	
	l'accès à l'information aux voyageurs pendant leur parcours et en amont de celui-ci sur l'accessibilité du réseau,	●	●		LMCU - Région - Département - SMIRT
	l'accès aux procédures de dépôts de plainte,	●	●		LMCU - Transpole
	le projet de billetterie, attendu fin 2011, (Cf. intermodalité)	●			LMCU
	la mise en œuvre privilégiée d'une accessibilité de plain-pied sur le réseau structurant armature (TER, métro, tramway, BHNS),	●	●	●	LMCU - Région
	le maintien du service Handipole à long terme pour répondre à des besoins très spécifiques de populations ciblées et très dépendantes,	●	●	●	LMCU
	des mesures d'accompagnement sur l'espace public directement en lien avec le réseau de transports collectifs urbains pour une chaîne de mobilité entièrement accessible	●	●	●	LMCU - Communes - Département

## AXE 3 : PARTAGE DE LA RUE ET MODES ALTERNATIFS

Actions	Echéancier			Organismes concernés
	Court terme 2010-2015	Moyen terme 2015-2020	Long terme 2020 et +	

### Inciter et favoriser un usage raisonné de la voiture pour se donner les moyens d'un partage de la rue favorable aux modes alternatifs

1 Une hiérarchie du réseau viaire partagée par l'ensemble des acteurs du territoire					
1.1	Replacer les projets routiers dans le cadre global des objectifs du PDU : le PDU ne portera aucun projet d'infrastructure routière ayant pour objectif d'augmenter les capacités d'écoulement du réseau routier. A ce titre, il propose de ré-examiner certains projets routiers dans le cadre de l'élaboration du SCoT	●			LMCU - Communes - Département - Etat
1.2	Réaliser les projets routiers de contournement, de maillage ou d'accès à certains sites de développement en y intégrant tous les modes de déplacements et en les accompagnant de mesures fortes visant à réduire les nuisances des secteurs urbains délestés	●	●	●	LMCU - Département - Etat
1.3	Engager des réflexions sur l'évaluation des impacts socio-économiques réels des nouvelles infrastructures routières structurantes sur un territoire avec les acteurs économiques et universitaires compétents	●			LMCU - Département - Etat - CCIGL - Acteurs économiques concernés - Universitaires
1.4	Partager une hiérarchisation fonctionnelle du réseau de voirie métropolitain en 5 niveaux avec les gestionnaires de réseaux du territoire dans une vision à long terme. Cette hiérarchisation est traduite dans un schéma directeur et dans une grille d'aménagement, qui constituent un cadre général de référence à adapter au contexte local	●			LMCU - Communes - Département - Etat

2 Les modalités de mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau					
2.1	Développer une politique globale de modération des vitesses, traduite dans un schéma directeur, pour agir sur les émissions polluantes et la sécurité des usagers en :	●	●	●	LMCU - Communes - Département - Etat
	harmonisant les vitesses sur le réseau structurant dénivelé d'autoroutes et de voies rapides urbaines avec des vitesses réglementaires abaissées à 110 km/h sur les pénétrantes autoroutières et à 90 km/h sur les voies rapides dénivelées du coeur de l'agglomération, mesure accompagnée d'une réduction spécifique des vitesses à 80 km/h pour les poids lourds doublée de l'étude de l'interdiction des dépassements de poids-lourds sur l'ensemble du réseau routier dénivelé de la Métropole	●			Département - Etat
	mettant en œuvre une politique forte de modération des vitesses sur le réseau de desserte locale. 600 kilomètres d'aménagements en zones de circulation apaisée seront réalisés en 10 ans pour atteindre un total de 1200 kilomètres d'ici 2020	●	●		LMCU - Communes
2.2	Systématiser la prise en compte de la multimodalité dans les projets routiers métropolitains en :	●	●	●	LMCU - Communes - Département - Etat
	accompagnant les projets d'infrastructures par une méthode d'évaluation multicritères adaptée au PDU, des études d'opportunité aux études opérationnelles	●	●	●	LMCU - Communes - Département - Etat
	intégrant dans chaque projet routier la possibilité et l'opportunité d'implanter des aménagements en faveur des modes alternatifs ou d'une utilisation différente de l'automobile	●	●	●	LMCU - Communes - Département - Etat
	proposant dans chaque projet de contournement de centre aggloméré ou de déviation des mesures d'aménagement ou de gestion particulière des voiries déviées, pour y apaiser les circulations	●	●	●	LMCU - Communes - Département - Etat

2.3	Intégrer un principe de partage équitable de l'espace dans chaque nouveau projet de « déplacements » ou ré-aménagement d'espace public en milieu urbain avec l'objectif suivant, 50 % de l'emprise dédiée à l'automobile et au minimum 50% dédiés à d'autres usages urbains et aux modes alternatifs. Suivant le même principe, les rues à deux voies de circulation par sens ré-aménagées, seront dans la mesure du possible, transformées en rues à une voie de circulation par sens en allouant les espaces récupérés à d'autres modes de déplacements ou à d'autres usages urbains	●	●	●	LMCU - Communes - Département - Etat
2.4	Engager des réflexions partenariales sur les opportunités et les intérêts des différentes formes de « péages » envisageables sur le territoire de la Métropole, en partenariat avec l'ensemble des acteurs métropolitains et gestionnaires de réseaux de transports du territoire	●			LMCU - Communes - Département - Etat - CCIGL

### 3 Optimiser les réseaux routiers existants

3.1	Déployer le système d'aide à la gestion du trafic ALLEGRO sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier structurant de la Métropole	●			Etat - Département
3.2	Étudier l'opportunité de mettre en œuvre une série de mesures d'exploitation expérimentales pour optimiser le fonctionnement du réseau routier structurant (voies réservées aux transports collectifs ou au covoiturage, régulation dynamique des vitesses,...)	●			LMCU - Département - Etat
3.3	Promouvoir un usage collectif de la voiture individuelle, notamment par le biais de services de covoiturage et d'autopartage :	●	●	●	
	engager à court terme le plan de développement d'un système global de covoiturage à l'échelle de Lille Métropole, voire de l'Aire métropolitaine	●			LMCU - AML - CCIGL - Département - Etat - ADULM
	accompagner les démarches du Conseil Général du Nord visant à localiser et à créer à court terme une douzaine de parcs de stationnement dédiés au covoiturage en lien avec le territoire de Lille Métropole	●			LMCU - Département
	encourager la mise en place de dispositifs d'autopartage, en particulier dans les secteurs centraux de l'agglomération, en visant un équilibre économique rapide	●	●	●	LMCU - Communes - Acteurs privés

## Faire de la marche à pied un mode de déplacement à part entière

<b>1 Des itinéraires piétons maillés, confortables et sécurisés indispensables dans la chaîne de déplacements</b>					
1.1	Mettre en œuvre des itinéraires piétons maillés, confortables et sécurisés dans tous les projets urbains	●	●	●	LMCU - Communes - ADULM - Aménageurs publics et privés
1.2	Intégrer complètement la prise en compte de la mobilité réduite à la conception des espaces publics. Il s'agira notamment d'élaborer, en lien avec la commission intercommunale d'accessibilité pour les personnes handicapées, le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) opérationnel décrit dans l'annexe accessibilité du PDU qui propose notamment :	●	●	●	LMCU - Communes - Département
	d'intégrer systématiquement les préoccupations d'accessibilité dans les travaux neufs,	●			LMCU - Département
	de créer, d'ici 2020, 100 kilomètres d'itinéraires accessibles au sein des DIVAT, pour un rabattement vers le réseau de transports collectifs structurant,	●	●		LMCU
	de créer, d'ici 2020, 100 kilomètres d'itinéraires accessibles pour accompagner les politiques communales engagées en matière d'accessibilité,	●	●		LMCU - Communes
	d'aménager les abords directs de chaque arrêt de transport en commun,	●	●	●	LMCU - Région - SNCF
	d'aménager les accès aux ERP communautaires,	●			LMCU
	de développer des outils et des pratiques adaptés à la mise en œuvre d'un espace public de qualité intégrant complètement les spécificités liées à la mobilité réduite (ergonomie de l'espace public, guides, accessibilité des cheminements de l'espace naturel,...)	●			LMCU

# Programmation et estimations financières

1.3	Aménager le réseau local de desserte dans les quartiers en utilisant des outils favorisant la mixité des flux et la promotion de la marche à pied en les adaptant au contexte local : zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes (Cf. hiérarchisation du réseau et modération des vitesses)	●	●		LMCU - Communes
1.4	Aménager le réseau viaire structurant en faveur des piétons en assurant des espaces de cheminement confortables et des traversées sécurisées	●	●		Communes - Département

## 2 Améliorer la marchabilité du territoire

2.1	Développer ou créer des outils au service du piéton comme :	●	●		LMCU - Communes
	les « zones accessibles à pied », qui permettent de caractériser le degré d'accessibilité piétonne à un élément de la ville (station de transports collectifs, équipement,...)	●			LMCU - Communes
	une base recensant l'ensemble des cheminements piétons sur le territoire	●			LMCU - Communes
	la gestion et l'entretien des cheminements piétons hors voirie d'intérêt communautaire	●	●	●	LMCU - Communes
2.2	Organiser des opérations de reconquête des trottoirs pour un confort accru des piétons valides et à mobilité réduite en agissant sur l'aménagement, la gestion urbaine de proximité (usages urbains des trottoirs, ramassage des ordures ménagères, stationnement,...), et en luttant sévèrement contre le stationnement illicite dégradant l'intérêt général des piétons	●	●		LMCU - Communes
2.3	Identifier et engager une démarche de résorption des coupures urbaines inhérentes aux grandes infrastructures de transport très pénalisantes pour les piétons	●	●		LMCU - Département - ADULM

## 3 Communiquer sur l'art de se déplacer en ville

3.1	Développer information et communication pour promouvoir l'usage de la marche à pied sur le territoire de Lille Métropole	●			LMCU
3.2	Elaborer des plans directeurs piétons sur des secteurs stratégiques de la Métropole	●			LMCU - Communes

## Une ambition métropolitaine pour le vélo

### 1 Renforcer la communication pour faire évoluer l'image du vélo

1.1	Communiquer autour des actions et réalisations inhérentes à la politique cyclable de Lille Métropole auprès du public et des politiques, en collaboration avec tous les acteurs du monde cyclable	●	●	●	LMCU - Communes - Associations du monde cyclable
1.2	S'impliquer dans les opérations de promotion de l'usage du vélo, notamment auprès des jeunes et des néo-usagers	●	●	●	LMCU - Communes - Associations du monde cyclable
1.3	Valoriser et fédérer les initiatives citoyennes en lien avec le développement de la pratique du vélo	●	●	●	LMCU - Communes - Associations du monde cyclable

### 2 Aménager un réseau cyclable continu et sécurisé

2.1	Mettre en oeuvre à court terme un réseau cyclable principal et continu qui regroupe le réseau urbain structurant de 360 kilomètres et le réseau de véloroutes et voies vertes de 230 kilomètres	●			LMCU - Département - VNF - ENLM
-----	---	---	--	--	---------------------------------

2.2	Engager l'étude d'un « plan vélo 2010>2020 » pour définir concrètement le plan d'actions à décliner pour atteindre 10% de part modale vélo d'ici 2020 (continuité des réseaux principaux, traitement des points durs, traitements des interfaces, jalonnement,...)	●			LMCU- Département-Associations du monde cyclable
2.3	Compléter le réseau cyclable principal par un réseau secondaire et des zones de circulation apaisées, qui permettent une diffusion des flux au coeur des quartiers dans une logique de mixité des flux et de modération des vitesses	●			LMCU
2.4	Généraliser les double-sens cyclables dans les zones 30 non encore aménagées soit 120 kilomètres avant 2012	●			LMCU- Communes

### 3 Développer une offre de stationnement adaptée

3.1	Encourager les communes à proposer une offre de stationnement sur l'espace public en lien avec les principaux générateurs de déplacements	●	●	●	LMCU - Communes
3.2	Développer une offre de stationnement vélos sécurisée en intermodalité avec les transports collectifs urbains et régionaux (cf axe 2 sur les transports collectifs) avec :	●	●		
	des places de stationnement vélos dans chaque pôle d'échanges multimodal, point d'échanges stratégique et parc-relais avec au moins autant de places vélos créées que de places dédiées aux voitures,	●	●		LMCU
	un espace de stationnement sécurisé de 20 à 40 places toutes les 2 à 3 stations de métro et tramway,	●	●		LMCU
	des places de stationnement vélos à tous les points d'arrêts ferrés et gares du territoire, avec une quinzaine de points d'arrêts sécurisés mis en œuvre à court terme en collaboration avec la Région,	●	●		LMCU - Région - SNCF - RFF
	des parkings à vélos d'envergure (plusieurs centaines de places) à proximité des gares du territoire à portée nationale (Euralille, Lille Flandres, Roubaix, Tourcoing)	●	●		LMCU - Région - SNCF - RFF
3.3	Inscrire dans le PLU de nouvelles normes minimales ambitieuses pour le stationnement des vélos sur l'ensemble du territoire :	●			LMCU - Communes
	pour toute nouvelle construction à usage d'habitat : création d'un espace de stationnement d'une surface minimale de 5 m <sup>2</sup> , avec 1,5 m <sup>2</sup> supplémentaire par logement de type T1 ou T2, et 3 m <sup>2</sup> supplémentaires par logement de type T3 ou plus	●			LMCU - Communes
	pour toute nouvelle construction de bureaux ou d'activités tertiaires : création d'un espace de stationnement d'une surface minimale de 5 m <sup>2</sup> , avec 1,5 m <sup>2</sup> supplémentaire par tranche de 80 m <sup>2</sup> de SHON supplémentaires	●			LMCU - Communes
	en complément à ces normes, seront inscrits des principes concernant l'accessibilité et la forme de ces espaces de stationnement afin qu'ils soient réellement praticables et utilisés par les usagers,	●			LMCU - Communes
	pour aller plus loin, la prochaine révision thématique du PLU intégrera le stationnement des vélos sur les espaces privés comme une priorité. Elle étudiera plus en détails les autres usages des sols, les cas spécifiques,...	●			LMCU - Communes
3.4	Encourager les initiatives des partenaires privés et publics pour généraliser les espaces de stationnement sécurisés dans les équipements et structures dont ils ont la responsabilité (administrations, entreprises, collèges et lycées)	●	●	●	LMCU - Etat - Département - Région

### 4 Offrir des services complémentaires aux usagers

4.1	Proposer des offres et services de location ou de mise à disposition de vélos avec notamment la mise en oeuvre d'un dispositif de vélos en libre service de 2 000 vélos d'ici 2012 et une flotte en location longue durée de 8 000 vélos d'ici 2014.	●	●		LMCU - Associations
-----	--	---	---	--	---------------------

# Programmation et estimations financières

4.2	Anticiper les besoins à venir en matière de services innovants pour accompagner le développement de l'usage du vélo (points « vélos », assistance, réparation,...)	●	●		LMCU - Associations
-----	--	---	---	--	---------------------

## Une politique de stationnement communautaire au service des objectifs du PDU

Élaborer une charte de stationnement avec les communes pour 1 une vision partagée d'une politique de stationnement à l'échelle communautaire					
1.1	Raisonnement globalement pour agir localement en intégrant toutes les composantes du système (modes alternatifs, mobilité réduite,...) et proposer des objectifs de stationnement qui s'inscrivent dans la politique globale de déplacements développée par le PDU et différenciés selon les catégories d'usagers	●			LMCU - Communes
1.2	Elaborer à court terme avec les acteurs communaux, au sein d'un groupe de travail dédié, une charte de stationnement permettant de définir des règles communes en matière de stationnement et une harmonisation des actions sur l'ensemble du territoire communautaire	●			LMCU - Communes

2 Des mesures concrètes pour le territoire					
2.1	Définir de nouvelles normes relatives au stationnement des automobiles dans le PLU :	●			LMCU - Communes
	la future révision du PLU accordera une importance particulière à la thématique du stationnement dans les espaces privés	●			LMCU - Communes
	dans les DIVAT de niveau 1 (métro et tramway), pour toute nouvelle construction de bureaux et d'activités tertiaires, des normes de stationnement automobiles maximales sont préconisées avec au plus 1 place de stationnement pour 100 m <sup>2</sup> de SHON	●			LMCU - Communes
	l'ensemble des DIVAT vaudra pour périmètres à l'intérieur desquels le PLU, lors de sa révision, pourra «fixer un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à un usage autre que d'habitation»	●			LMCU - Communes
	en complément aux propositions d'évolution des normes pour les constructions nouvelles de bureaux et d'activités tertiaires au sein des DIVAT de niveau 1, des réflexions seront conduites sur des points spécifiques comme le changement d'affectation, les rénovations ou les mesures particulières liées à certains usages d'activités ou d'habitat	●			LMCU - Communes
	sur l'ensemble du territoire, pour les nouvelles constructions à vocation économique ou commerciale, la révision du PLU visera la limitation des surfaces au sol consommées	●			LMCU - Communes
2.2	Développer la concertation avec les habitants dans les secteurs résidentiels pour définir des solutions pérennes	●	●	●	LMCU - Communes
2.3	Proposer une politique de stationnement contraignante sur voirie pour les actifs dans les secteurs où des alternatives performantes existent (centres-villes, à proximité des réseaux de transports collectifs lourds,&) et offrir des alternatives aux résidents dans les secteurs réglementés	●	●	●	LMCU - Communes
2.4	Répondre aux besoins de stationnement des visiteurs en leur proposant des espaces de courte durée adaptés dans les secteurs stratégiques et en recherchant une cohérence entre les différentes communes du territoire	●	●	●	LMCU - Communes
2.5	Prendre en compte le niveau de desserte en transports collectifs des sites commerciaux pour définir les espaces de stationnement en fonction et au plus près des besoins réels	●	●		LMCU - Communes

2.6	Répondre aux besoins de stationnement atypiques, notamment en lien avec les stationnements de très courte-durée à proximité des lieux de transports et pôles d'échanges ou encore avec le stationnement des cars de tourisme	●	●	●	LMCU - Communes - Transpole - SNCF
2.7	Se donner les moyens d'un système de contrôle efficace pour mener les politiques de stationnement communautaire :	●	●	●	LMCU - Communes
	étudier la mise en place d'une police de stationnement à l'échelle communautaire	●	●		LMCU - Communes
	sanctionner systématiquement et sévèrement le stationnement illicite dégradant fortement l'intérêt général (circulation piétons, personnes à mobilité réduite,...)	●	●	●	LMCU - Communes
2.8	Calibrer à bon escient l'offre en stationnement dédiée aux personnes à mobilité réduite	●			LMCU - Communes
2.9	Limiter le stationnement à cheval sur chaussée/trottoir, aux seuls cas où aucune solution alternative n'est envisageable, et le proscrire dans les lieux où il rentre en contradiction avec les principes de continuité de la circulation piétonne et des personnes à mobilité réduite	●			LMCU - Communes

### 3 Améliorer les services existants, innover et expérimenter

3.1	Proposer des services complémentaires aux usagers ou à la collectivité dans les parcs de stationnement en gestion communautaire (services dédiés aux usagers, points de logistique urbaine,...)	●			LMCU - Communes - Gestionnaires des parkings
3.2	Déployer des systèmes d'information multimodale à destination des usagers du stationnement (jalonnement dynamique à Roubaix et Tourcoing, autres systèmes innovants,...)	●	●		LMCU - Communes
3.3	Expérimenter des services innovants dans un cadre d'évaluation très strict: mutualisation de places de stationnement en particulier en lien avec les parcs de stationnement inexploités dans des parcs privés ou appartenant à des bailleurs, réservation d'espaces publics et/ou privés pour préserver l'opportunité à long terme d'implantation de services d'autopartage,...	●	●	●	LMCU - Communes - Gestionnaires publics et privés de parkings
3.4	Se préparer à la dépenalisation et à la décentralisation du stationnement payant sur voirie et se proposer comme territoire français pilote dans le contexte de l'Eurométropole	●	●	●	LMCU - Communes

## AXE 4 : TRANSPORT DE MARCHANDISES

Actions	Echéancier			Organismes concernés
	Court terme 2010-2015	Moyen terme 2015-2020	Long terme 2020 et +	

### Des alternatives à la route pour le transport de marchandises en lien avec le territoire métropolitain

1 Vers une stratégie partagée à l'échelle de l'Aire Métropolitaine					
1.1	Réaliser à court terme une étude sur les flux de marchandises et les filières logistiques au sein de l'aire métropolitaine	●			LMCU - AML - CCI GL - SNCF - VNF - Port de Lille - Région - Département - Etat - Mission Bassin Minier
1.2	Définir à moyen terme un cadre d'action partagé à long terme pour rationaliser l'usage de la route et développer les modes alternatifs (fret ferroviaire et voie d'eau) à l'échelle de l'Aire Métropolitaine		●		LMCU - AML - CCI GL - SNCF - VNF - Port de Lille - Région - Département - Etat
2 Renforcer et développer l'intermodalité pour les marchandises en lien avec le territoire communautaire					
2.1	Valoriser et optimiser le fonctionnement des trois principales plates-formes multimodales existant sur le territoire métropolitain ainsi que leurs liens avec Delta3	●	●		LMCU - Communes - CCI GL - SNCF - VNF - Port de Lille - Delta 3
2.2	Etudier l'opportunité, en partenariat avec le Port de Lille, la CCI GL, RFF et la SNCF du développement de nouveaux sites logistiques urbains, à proximité des lieux de vie et d'activités, et accessibles par le chemin de fer ou la voie d'eau	●	●		LMCU - CCI GL - Port de Lille - SNCF - RFF -
3 Mettre en place des réseaux continus et cohérents en matière de transports de marchandises pour valoriser le potentiel métropolitain					
3.1	Profiter de la présence d'un réseau ferroviaire métropolitain important pour développer le transport des marchandises par voies ferrées à moyen et long terme, en actant le contournement Sud pour le fret ferroviaire et en anticipant l'arrivée de l'autoroute ferroviaire Atlantique nationale Sud-Nord. Expertiser à court terme axe par axe les sillons ferroviaires dans un travail partenarial avec RFF et la SNCF afin de valoriser au mieux ce potentiel ferroviaire métropolitain en articulant les réflexions avec les problématiques « voyageurs » et augmenter la capacité ferroviaire sur les axes les plus critiques.	●	●	●	LMCU - SNCF - RFF
3.2	Valoriser la présence du réseau fluvial métropolitain en développant des initiatives locales en partenariat avec le Port de Lille sur les filières les plus pertinentes (déchets, matériaux,...)	●	●	●	VNF - LMCU - Port de Lille - CCI GL
3.3	Anticiper l'arrivée du canal Seine-Nord Europe et les perspectives associées en matière de report modal. En accompagnement à moyen et long termes, des travaux de mise à grand gabarit sur la Lys et la Deûle seront à engager (tirants d'air, écluse de Quesnoy-sur-Deule...). Ils permettront de valoriser les itinéraires par le coeur métropolitain et le port de Lille pour les flux entre le Bassin Parisien et les ports de la Mer du Nord.	●	●	●	LMCU - Communes - VNF - Département - Etat
3.4	Maîtriser les flux routiers de marchandises en promouvant notamment une optimisation des parcours et un meilleur remplissage des poids-lourds circulant sur le territoire	●	●	●	LMCU - Communes - Département - Etat - CCI GL

3.5	Intégrer les impacts de l'écotaxe européenne prélevée sur les poids lourds empruntant les itinéraires nationaux principaux aux réflexions sur la circulation des poids-lourds sur le territoire communautaire. En parallèle, élaborer un schéma directeur poids lourds en collaboration avec l'ensemble des acteurs du transport routier pour harmoniser leurs circulations sur des axes adaptés, assurer l'accès aux principaux sites logistiques et modérer les impacts sur les populations	●			LMCU - Département - Etat
-----	---	---	--	--	---------------------------

#### 4 Intégrer la question des déplacements de marchandises dans le développement économique du territoire

4.1	Anticiper la localisation des futures zones ou générateurs de déplacements de marchandises dans les documents d'urbanisme (PLU, SCoT) en privilégiant les localisations adaptées en fonction des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales et veiller à la possibilité réelle d'utilisation des réseaux alternatifs.	●	●	●	LMCU - ADULM - Communes
4.2	Accompagner l'implantation et l'accueil des entreprises en fonction de leurs besoins en matière d'accessibilité pour les marchandises	●	●	●	LMCU - CCIGL
4.3	Soutenir les filières économiques de production et de distribution « locales » dans la politique de développement métropolitaine, qui sont génératrices de déplacements moins longs et moins nombreux	●	●	●	LMCU - CCIGL
4.4	Préserver les possibilités d'utilisation des voies d'eau et des installations terminales embranchées fer existants sur les sites logistiques équipés dans une optique de valorisation à long terme et mettre en place des initiatives pour leur valorisation immédiate	●	●	●	LMCU - RFF - SNCF - VNF - Port de Lille - CCIGL

### Les livraisons de marchandises en ville

#### 1 Définir une vision communautaire en matière de livraisons en ville

1.1	Promouvoir la concertation entre acteurs en créant un groupe de travail sur les "marchandises en ville" regroupant les partenaires privés (transporteurs, commerçants,...) et publics (Lille Métropole, communes,...) et organiser à court terme un grand débat sur le transport de marchandises	●			LMCU - Communes - CCIGL - Port de Lille - SNCF - Transporteurs routiers - Commerçants
1.2	Élaborer une charte concertée sur les « marchandises en ville » au sein du groupe de travail dédié pour formaliser ensemble des engagements mutuels en matière de réflexions, d'actions et d'expérimentations. Cette charte portera notamment sur l'harmonisation des réglementations en matière de circulation et de stationnement des véhicules de transport et de livraisons de marchandises sur le territoire	●			LMCU - Communes - CCIGL - Port de Lille - SNCF - Transporteurs routiers - Commerçants
1.3	Engager des réflexions spécifiques quant aux besoins de stationnement destinés aux véhicules de livraisons dans les secteurs denses et contraints	●	●		LMCU - Communes

# Programmation et estimations financières

1.4	Intégrer la problématique des livraisons de marchandises en amont dans tous les projets urbains, par des réservations d'emprises fonctionnelles lors de réaménagement de l'espace public et par l'intégration dans la prochaine révision du PLU de règles adaptées dans l'article 12 concernant la réalisation d'un espace dédié aux livraisons dans les opérations privées pour les constructions de bureaux ou d'activités tertiaires (100 m <sup>2</sup> par tranche de 6000 m <sup>2</sup> de surface hors œuvre nette sur le terrain d'assiette de l'activité)	●	●		LMCU - Communes - Aménageurs
-----	---	---	---	--	------------------------------

## 2 Expérimenter pour anticiper les évolutions des systèmes et trouver des solutions originales et pérennes

2.1	Mener des expérimentations innovantes visant à améliorer la gestion du « dernier kilomètre » en milieu urbain dense. Le groupe de travail sur les « marchandises en ville » servira de cadre sur ces sujets et favorisera la concertation autour de ces expérimentations en associant l'ensemble des acteurs privés et publics concernés	●	●		LMCU - Communes - CCIGL - Acteurs privés
2.2	Mener ces expérimentations dans un cadre clairement défini en respectant une procédure d'évaluation complète et en accompagnant le projet par un plan de communication adapté et une valorisation pédagogique des résultats	●	●		LMCU - Communes - CCIGL - Acteurs privés

## AXE 5 : ENVIRONNEMENT, SANTÉ ET SÉCURITÉ DES PERSONNES

Actions	Echéancier			Organismes concernés
	Court terme 2010-2015	Moyen terme 2015-2020	Long terme 2020 et +	

### Se déplacer mieux pour préserver l'environnement et la santé

1 Impacts sur l'environnement et la santé de la pollution atmosphérique locale liée aux déplacements					
1.1	Améliorer l'état de la connaissance sur les impacts directs et indirects des polluants de proximité liés aux déplacements sur la santé des populations de la Métropole et l'environnement	●			LMCU - Etat - Département - ATMO -
1.2	Engager des opérations expérimentales ciblées sur des secteurs ou des problématiques stratégiques en matière d'émissions de polluants comme le développement de stratégies de régulation de carrefours à feux orientées pour modérer les vitesses,...	●	●	●	LMCU
1.3	Conduire des démarches exemplaires en matière de consommation d'énergie et de limitation des émissions de polluants :	●	●		LMCU
	valoriser les énergies propres utilisées dans le système de transports collectifs métropolitain (métro, tramway, bus au gaz,...)	●	●		LMCU
	engager des réflexions spécifiques relatives à la thématique des dépenses globales d'énergie pour faire fonctionner les systèmes de transport de façon plus efficiente	●	●		LMCU
	être exemplaire dans le fonctionnement interne de l'établissement communautaire (Cf axe 6 : plan de déplacements d'établissement, rationalisation de la flotte de véhicules et choix de technologies peu polluantes,...)	●			LMCU
1.4	Formaliser et articuler les actions engagées en matière d'amélioration des systèmes de mobilité, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de développement durable à travers le PDU, l'Agenda 21 et le Plan Climat territorial dans une logique de développement durable et de solidarité climatique mondiale	●			LMCU
1.5	Élaborer et diffuser des outils pédagogiques illustrant les liens entre politiques de déplacements, consommation énergétique et émission de gaz à effet de serre (Diagnostic Environnemental de la Mobilité (DEM), micro-DEM,...)	●			LMCU - INRETS - ADEME
1.6	Réaliser des documents de sensibilisation illustrant les liens entre politiques de déplacements, consommations énergétiques et rejets de gaz à effet de serre	●	●	●	LMCU - Communes - ADEME

2 Réduire les nuisances relatives au bruit					
2.1	Identifier les secteurs à enjeux, où les populations sont les plus exposées aux nuisances sonores liées au système de déplacements, grâce aux cartes stratégiques du bruit	●			LMCU
2.2	Décliner précisément dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) les orientations stratégiques globales définies dans le PDU et qui vont dans le sens d'une diminution des émissions sonores (modération des trafics routiers, modération des vitesses,...)	●			LMCU - Communes - Département - Etat
2.3	Engager des actions précises en lien avec les infrastructures de déplacement et leur exploitation dès l'adoption du PDU ou suite aux prescriptions affinées dans le cadre du PPBE	●	●		LMCU - Communes - Département - Etat

# Programmation et estimations financières

## 3 Mettre en place une stratégie environnementale transversale aux politiques communautaires

3.1	Définir une stratégie communautaire cohérente en matière d'environnement dans le cadre d'un groupe de travail dédié	●			LMCU - ADULM - ATMO - Etat - ENLM
3.2	Créer un observatoire de l'environnement, qui soit transversal à l'ensemble des compétences communautaire. Les parties relatives aux déplacements pourront être intégrées à l'observatoire de la mobilité (concentrations des polluants dans l'air, bruit,...) proposé dans l'axe 6	●			LMCU - ADULM - ATMO - Etat - ENLM

## Voyager en sécurité

### 1 Inscrire la marche à pied au cœur des politiques communautaires

1.1	Pérenniser l'observatoire des accidents comme outil d'analyse et d'études et engager une politique d'évaluation des aménagements en particulier sous l'angle de la sécurité routière	●	●	●	LMCU
1.2	Mettre en place une ligne budgétaire spécifique pour mener à bien les opérations phares engagées en matière de sécurité routière, y compris pour sensibiliser et informer les acteurs concernés et les usagers	●	●	●	LMCU - Département - Etat
1.3	Se donner les moyens de mettre en œuvre une vision très ambitieuse « zéro tué ou blessé grave pour les usagers vulnérables » à horizon 2020 en :	●			LMCU - INRETS - Département - Etat
	améliorant la connaissance technique en matière de sécurité des déplacements pour les piétons et cyclistes	●			LMCU - INRETS - Département - Etat
	engageant des démarches et actions spécifiques en faveur des piétons et cyclistes sur le territoire métropolitain	●			LMCU - INRETS - Département - Etat
1.4	Réduire l'accidentologie des 2-roues motorisés en améliorant l'état de la connaissance pour définir rapidement un cadre d'actions adaptées	●			LMCU - INRETS - Département - Etat
1.5	Travailler à l'amélioration de la sensation de sécurité dans les espaces publics, en accompagnement des politiques de promotion des mobilités douces	●			LMCU - Communes - Département
1.6	Sécuriser les passages à niveau en collaboration avec les services compétents	●	●		LMCU - Communes - SNCF - RFF - Département - Etat

### 2 Sensibiliser, former et informer

2.1	Mener des actions de sensibilisation et de prévention auprès des habitants de la métropole	●			LMCU - Communes - Département - Région - Etat
2.2	Mobiliser et sensibiliser les acteurs institutionnels concernés par l'aménagement et la sécurité routière et former les techniciens travaillant sur le territoire communautaire aux enjeux de la sécurité routière	●	●		LMCU - Communes

### 3 Poursuivre les luttes contre le sentiment d'insécurité dans les transports publics

3.1	S'appuyer sur le contrat local de sécurité dans les transports multipartites signé en 1998, et qui fonctionne à plein depuis 2002	●	●	●	LMCU - Ministère de l'Intérieur - Procureur de la République - Région - Département - SNCF - Transpole
3.2	Renforcer les mesures en place en maintenant une présence humaine forte dans le réseau de transports publics et en consolidant les partenariats existants, voire en en créant de nouveaux pour un réseau toujours plus sûr	●	●		LMCU - Ministère de l'Intérieur - Procureur de la République - Région - Département - SNCF - Transpole

## AXE 6 : MISE EN ŒUVRE, SUIVI ET EVALUATION

Actions	Echéancier			Organismes concernés
	Court terme 2010-2015	Moyen terme 2015-2020	Long terme 2020 et +	

### Partager les valeurs du PDU à travers le territoire de LMCU et au-delà

1 Coordonner les actions communautaires et institutionnelles sur le territoire					
1.1	Faire du PDU un engagement réciproque et partagé entre Lille Métropole et ses territoires	●	●	●	LMCU - Communes
1.2	Développer des micro-PDU de territoires et des contrats d'axes en articulation avec les contrats de territoires métropolitains	●			LMCU - Communes - Conseil Général - Transpole
1.3	Tendre vers une mise en œuvre des projets métropolitains de transports par des «équipes projets» pluridisciplinaires (études techniques, aménagement et développement urbains associés,...), avec au besoin des missions de maîtrises d'ouvrage dédiées pour les projets de transports collectifs en site propre type bus à haut niveau de service, tramway ou tram-train	●	●	●	LMCU
1.4	Coordonner les réflexions prospectives menées en matière de déplacements et d'aménagement du territoire dans les documents de planification urbaine (PDU, PLU, SCoT, PLH)	●	●	●	LMCU - Communes - ADULM
1.5	S'appuyer sur la commission intercommunale d'accessibilité aux personnes handicapées pour développer les actions du PDU proposées en lien avec la mobilité réduite	●	●	●	LMCU
1.6	Etre exemplaire en matière de mobilité durable dans le fonctionnement interne de Lille Métropole	●			LMCU
1.7	Mobiliser les partenaires institutionnels de Lille Métropole autour du PDU pour agir efficacement et de concert sur les actions concernant directement le territoire communautaire	●	●	●	LMCU - Communes - Département - Région - Etat - CCIGL

2 Sensibiliser et concerter pour promouvoir les modes alternatifs à l'automobile					
2.1	Développer la communication et la sensibilisation du grand public autour du fonctionnement du système de déplacements et de ses liens avec le développement urbain	●	●	●	LMCU - Communes - ADULM
2.2	Poursuivre la concertation du PDU autour de la mise en œuvre de ses actions	●	●	●	LMCU - Communes
2.3	Créer des comités de lignes ou de bassins sur le réseau de transports collectifs urbains pour mieux prendre en compte les propositions citoyennes locales. Les premières initiatives porteront sur les LIANES, récemment mises en service, sur le Mongy et sur le métro pour accompagner les importants travaux à venir	●			LMCU - Transpole
2.4	Engager des processus de concertation ciblés sur le territoire, avec les principaux générateurs de trafics ou avec les « producteurs » des temps de la ville	●	●		LMCU - CCIGL - Organismes publics et parapublics
2.5	Accompagner les acteurs du territoire dans l'écomobilité : en valorisant les démarches entreprises, en particulier par les acteurs privés et en entreprenant des réflexions particulières autour des déplacements quotidiens liés au travail dans le but de définir des actions concrètes à mettre en œuvre	●	●	●	LMCU - CCIGL - ADEME - acteurs privés et publics

# Programmation et estimations financières

3 Inscrire les réflexions et actions en matière de déplacements dans un cadre plus large					
3.1	Construire un plan de mobilité de l'Aire Métropolitaine en collaboration avec l'ensemble des acteurs institutionnels concernés, belges et français	●			AML - Eurométropole - LMCU - ADULM - Mission Bassin Minier - Etat
3.2	Trouver un cadre spécifique pour catalyser les démarches et les actions supra-métropolitaines en matière de mobilité:	●	●	●	LMCU - SMIRT - AML - Eurométropole - ADULM - Mission Bassin Minier - Etat
	en créant une Conférence permanente et transfrontalière de la mobilité de l'Aire Métropolitaine, qui porterait des actions multipartenariales ou dont l'échelle de pertinence est l'Aire métropolitaine (covoiturage, conseil en mobilité)	●	●	●	LMCU - SMIRT - AML - Eurométropole - ADULM - Mission Bassin Minier - Etat
	en développant dans le cadre du SMIRT des actions transversales concernant plusieurs autorités organisatrices de transports telles que l'intégration tarifaire ou des projets de tram-train	●	●	●	LMCU - SMIRT - AML - Eurométropole - ADULM - Mission Bassin Minier - Etat

## Observer les pratiques de déplacements et évaluer la mise en œuvre des actions du PDU

1 Mettre en place et pérenniser un réseau d'observatoires de données en matière de mobilité					
1.1	Relancer et pérenniser un observatoire du stationnement réglementé sur le territoire	●	●	●	LMCU - Communes - Gestionnaires de parcs de stationnement en ouvrage
1.2	Poursuivre les démarches de « compte déplacements »	●			LMCU - Département - Région
1.3	Mettre en œuvre un observatoire transversal des déplacements urbains à partir d'un réseau d'observatoires thématiques existants ou à confirmer	●			LMCU - Département - Région - Etat - ATMO - SNCF

2 Poursuivre le suivi et l'amélioration des connaissances liées à la mobilité dans le cadre d'investigations plus lourdes					
2.1	Préparer et réaliser en 2015 des enquêtes globales transversales à mi-PDU : enquête ménages déplacements, enquête « cordon » routière et enquêtes voyageurs sur le réseau ferré aux gares de Lille	●	●		LMCU - Etat - Région - Département - CCI GL
2.2	Organiser tous les 2 à 3 ans, des enquêtes d'opinion relatives au système métropolitain de déplacements	●	●		LMCU
2.3	Réaliser une nouvelle étude de Diagnostic Environnemental de la Mobilité (DEM), à partir des nouvelles enquêtes disponibles à mi-PDU		●		LMCU
2.4	Développer des outils spécifiques d'aide à la décision à partir des enquêtes quantitatives techniques relatives à la mobilité sur le territoire, à l'instar des outils de modélisation des déplacements ou du micro-DEM	●	●		LMCU

3 Observer la mise en œuvre des actions du PDU et évaluer le PDU					
3.1	Organiser le suivi technique et politique de la mise en œuvre des actions du PDU	●	●		LMCU
3.2	Préparer les futures démarches d'évaluations des politiques de déplacements et du PDU	●	●		LMCU

# Estimations financières des actions du PDU 2010>2020

Les différentes mesures proposées dans le PDU 2010>2020 ont des niveaux de maturité très différents. Par conséquent, certains projets sont actuellement trop peu avancés ou des études techniques particulières sont à mener pour en décider et en définir précisément la programmation et évaluer leurs coûts. Quand leur état d'avancement a permis de les estimer, les coûts d'investissement ont été estimés, et quand il était également possible de les apprécier, les coûts de fonctionnement ont également été indiqués. L'analyse a été globalisée par axe d'actions. **Il s'agit de coûts hors taxes, en valeur 2010, toutes maîtrises d'ouvrage confondues.**

Les actions proposées dans le PDU ne constituent pas forcément des dépenses nouvelles, il pourra également s'agir de réorientations au sein du budget des collectivités ou des maîtres d'ouvrage concernés. De même, concernant les grands projets d'infrastructures et l'exploitation du réseau de transports collectifs, d'autres modes de financement, voire d'autres sources de financement (stationnement,...) et des subventions externes (appels à projets européens ou dans le cadre du Grenelle de l'environnement,...) seront à rechercher ou à inventer. Dans certains domaines par exemple, Lille Métropole et ses partenaires auront intérêt à se placer dans un rôle d'accompagnement pour favoriser l'émergence de pratiques supportées par de nouveaux modèles économiques qui auront vocation à trouver un équilibre économique indépendant (autopartage, expérimentations sur les marchandises en ville,...).

## 1 - VILLE INTENSE ET MOBILITÉ

### Promouvoir un développement et des formes urbaines durables

L'ensemble des actions proposées dans le cadre de l'axe 1 visent à construire une métropole durable, une ville qui privilégie les modes alternatifs à l'automobile utilisée seule. Il s'agit avant tout de faire évoluer les modes de faire. La plupart des actions consistent en la poursuite d'opérations ou la déclinaison de concepts comme la « ville renouvelée » et la « ville intense », qui devront trouver toute leur place dans le futur SCoT et le futur PLU, mais qui, si les efforts à entreprendre sont importants, ne devraient pas générer de surcoûts fondamentaux pour

les collectivités. En effet, l'intensification urbaine et la valorisation des réseaux de transports collectifs performants existants sera plus économe en espace consommé, en sols artificialisés, en réseaux déployés, en déplacements motorisés, et devrait donc même permettre des impacts positifs en matière de financements publics.

Concernant la prise en compte des liens entre urbanisme et déplacements, la généralisation des études de micro-PDU pour répondre à des problématiques locales, dans le cadre de projets urbains ou pour décliner le PDU dans les territoires est estimée à 0,4 M€ par an, dont une partie est déjà supportée par Lille Métropole à l'heure actuelle.

### Développer une politique d'espace public de qualité qui invite à se déplacer autrement

La politique d'espace public est fondamentale pour assurer un cadre de vie agréable et un confort de déplacements pour les usagers des modes doux. Le traitement exemplaire de l'espace public suivra notamment les recommandations définies par la Charte des espaces publics, en restant dans des coûts d'opération maîtrisés. La prise en compte en amont de la mobilité réduite dans l'espace public devra permettre de réduire, voire d'éviter, les éventuels surcoûts associés.

## 2 - RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS

### Favoriser les transports collectifs pour les échanges avec le territoire métropolitain

Les atouts du territoire métropolitain en matière de potentiel ferroviaire sont à favoriser, que ce soit en affirmant le centre lillois comme porte d'accès aux réseaux à grande vitesse ferroviaire et principaux aéroports européens, ou en travaillant avec la Région et les territoires transfrontaliers à une desserte ferrée performante de la Métropole avec son environnement proche, belge ou français. L'estimation du coût des différentes opérations proposées dans cette partie seront à valider et à définir plus

précisément avec l'ensemble des acteurs concernés (Région, SNCF, SNCB, RFF,...).

### Consolider et développer le réseau de transports collectifs urbains

#### Développement du Métro

En matière de transports collectifs urbains, le projet de PDU met l'accent sur les modes lourds et en particulier le métro dont les rames seront doublées sur la ligne 1. En parallèle, la ligne 2 bénéficiera du report de matériels roulants issus de la ligne 1 qui viendront accroître ses fréquences. Le

coût d'investissement de ces opérations est estimé à environ 475 M€. La ligne 1 sera également prolongée jusqu'au pôle de développement Eurasanté pour un investissement d'environ 100 M€. Les coûts de fonctionnement de ces projets seront maîtrisés (augmentation limitée à 10M€ par an environ, soit 20% du coût de fonctionnement actuel du métro) vu les performances techniques permises par le système de métro automatique.

#### Mise en œuvre de 2 premières lignes de tram-train

Pour valoriser l'usage interne du train et densifier le réseau de transports collectifs

en site propre de surface, un système de tram-train est envisagé à long terme. Les deux premières lignes de ce réseau seront mises en œuvre à moyen terme (de Seclin à Comines et de Don-Sainghin à Baisieux) pour un investissement à hauteur de 650 M€ et un surcoût de dépenses d'exploitation de l'ordre de 30 M€ par an.

## Finaliser le réseau de BHNS et améliorer le réseau de bus

Un second plan bus sera construit en concertation avec les communes du territoire métropolitain pour accroître le parc actuel d'une centaine de véhicules. Cet investissement est estimé à 45 M€, y compris les dépôts de bus nécessaires. Le coût d'exploitation complémentaire imputable à ce second plan bus et les mesures à mettre en œuvre pour améliorer la vitesse commerciale des bus circulant sur le territoire seront de l'ordre de 15 M€ par an. Enfin, le renouvellement actif du parc de bus métropolitain représente une dépense d'investissement de l'ordre de 7 M€ par an, déjà supportée par Lille Métropole.

La mise en œuvre de 3 nouvelles lignes de BHNS à court terme, et 2 autres à moyen terme représentera un investissement de 5 M€ par an d'ici 2020 pour les

aménagement physiques à réaliser (hors achat matériel du roulant inclus dans le second plan bus), et dont les coûts d'exploitation sont inclus dans ceux du second plan bus.

## Diversifier les services à l'usager

La diversification des services à offrir à l'usager en matière de mobilité (services express, navettes, expérimentations innovantes, valorisation de la voiture utilisée collectivement,...) est à étudier plus précisément pour en définir les coûts.

## Développer des outils prospectifs au service du réseau de transports collectifs

Des études sont à engager quant à l'avenir du réseau de transports collectifs « armature » de la Métropole à horizon 2030. En complément, des réflexions concernant la prospective financière pour la maîtrise du coût global du système de transports publics à terme sont indispensables. Ces travaux sont estimés à 0,5 M€.

## Faciliter l'intermodalité et l'accès au réseau de transports collectifs

Faciliter les pratiques d'intermodalité sous-entend d'offrir aux usagers un moyen simple et innovant d'accéder à la mobilité, ce qui sera

permis en 2011 par le projet de billettique estimé à 22 M€ d'investissement et près de 2 M€ par an de fonctionnement. En parallèle, l'accent sera mis sur l'aménagement des lieux de l'intermodalité : pôles d'échanges multimodaux, parcs-relais, stationnements vélos à proximité des stations de transports collectifs et de train les plus importantes. Le montant total de ces investissements sera défini plus précisément en fonction des études techniques associées, mais est estimé à 10 M€ par an toutes maîtrises d'ouvrage confondues.

La politique en faveur de l'accompagnement des personnes en situation de fragilité dans leurs déplacements sera approfondie, en particulier en matière de transports collectifs. Des actions ciblées seront à mener dont les coûts seront à définir plus précisément avec l'ensemble des acteurs concernés. Ces actions viseront à répondre au droit à la mobilité pour tous, et en particulier pour les personnes à mobilité réduite. A ce titre, il est proposé que le service dédié Handipole soit maintenu, y compris à long terme. Il représente un coût annuel d'exploitation d'environ 3 M€ déjà supporté aujourd'hui par Lille Métropole.

## 3 - PARTAGE DE LA RUE ET MODES ALTERNATIFS

### **Inciter et favoriser un usage raisonné de la voiture pour se donner les moyens d'un partage de la rue favorable aux modes alternatifs**

En cohérence avec les ambitions affichées en matière de mobilité durable, aucun nouveau projet d'infrastructure ayant pour objectif d'augmenter les capacités d'écoulement du réseau routier ne sera porté par le projet de PDU. Par contre, les projets routiers visant à améliorer le cadre de vie des habitants, le maillage du territoire et son développement seront encadrés et réalisés. Toutes maîtrises d'ouvrage confondues, les dépenses d'investissements en matière d'infrastructures routières nouvelles seront de l'ordre de 30 M€ par an.

La mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau et de la politique de modération des vitesses à Lille Métropole passera par une cohérence des régimes de vitesses sur les réseaux structurants et la poursuite de l'aménagement en zones de circulation apaisée du réseau de desserte locale de voirie : 20 M€ par an seront affectés à ces opérations.

En matière d'expérimentations dans la gestion des trafics et l'utilisation collective de la voiture, les réflexions se poursuivront pour définir plus précisément les opérations à lancer et les coûts associés, en plus des coûts de fonctionnement actuels déjà imputables au réseau ALLEGRO géré par l'Etat.

### **Faire de la marche à pied un mode de déplacement à part entière**

Un axe fort du projet de PDU est de maintenir le niveau d'usage de la marche à pied à son niveau actuel tout en développant les autres modes alternatifs. Des actions en matière d'aménagements d'itinéraires piétons dans une logique de confort et d'accessibilité seront donc engagées. Dans les projets urbains neufs, les réflexions seront intégrées en amont et donc sans surcoût. Dans les tissus existants, des initiatives spécifiques en faveur des piétons sont à définir plus précisément (programme de résorption des principaux points durs, opérations de reconquête des trottoirs,...) : elles sont estimées à 5 M€ par an. Les actions de communication en faveur de la marche

à pied et des modes doux en général sont à intégrer dans un budget de communication de l'action publique globale, mais devraient rester modérées à hauteur de 0,2 M€ par an. Concernant spécifiquement les initiatives en faveur des personnes à mobilité réduite, il est notamment proposé d'élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics « opérationnel », qui décline les principes décrits dans l'annexe accessibilité du PDU. Il est en particulier proposé la mise en accessibilité, d'ici 2020, de 100 kilomètres d'itinéraires spécifiques au sein des DIVAT et de 100 autres kilomètres en lien avec les initiatives communales en matière de mobilité réduite, à hauteur de 2 M€ par an.

### **Une ambition métropolitaine pour le vélo**

Le développement de l'usage du vélo passe par des actions en matière de communication et de promotion du vélo qui seront incluses dans des budgets de communications et d'événementiels relatifs aux modes doux.

Les opérations d'achèvement du réseau principal dédié au vélo urbain et véloroutes voies vertes s'inscrira dans un budget de 5 M€ par an toutes maîtrises d'ouvrage confondues. Le réseau secondaire et les zones de circulation apaisée qui supporteront également les flux de cyclistes s'inscriront directement dans les projets d'aménagement concernés. Enfin, à court terme, la généralisation des double-sens cyclables dans les zones 30 est estimée à 4 M€.

En accompagnement du développement des réseaux, l'accent sera également mis sur le développement d'espaces de stationnement vélos, notamment en lien avec les transports collectifs. Les coûts afférents seront intégrés aux opérations spécifiques de type pôles d'échanges et parcs-relais, mais des initiatives spécifiques seront déclinées notamment pour offrir des espaces de stationnement sécurisés à proximité des réseaux de métro, tramway et TER en collaboration avec la Région à hauteur de 1 M€ par an.

Des services complémentaires de type location de courte durée, vélos en libre service et location de longue durée seront étudiés pour en préciser les coûts.

### **Une politique de stationnement communautaire au service des objectifs du PDU**

A court terme, les moyens seront mis dans la constitution et l'animation d'un groupe de travail associant les communes, Lille Métropole et les acteurs du stationnement pour définir une charte du stationnement qui définira une politique communautaire partagée en la matière. Des études dédiées à hauteur de 0,2 M€ appuieront cette initiative.

L'évolution des normes du PLU pour favoriser le report modal, notamment des actifs travaillant dans un DIVAT et pour proposer aux résidents des espaces de stationnement privés pour les automobiles et les vélos, vont à long terme dans le sens d'un désengorgement de l'espace public et d'un report modal permettant des gains sur les externalités liées aux nuisances engendrées par le système de déplacements.

Les autres mesures en matière de politique de stationnement proposées sont à décliner plus finement pour en préciser les coûts.

## **4 - TRANSPORT DE MARCHANDISES**

### **Des alternatives à la route pour le transport de marchandises en lien avec le territoire métropolitain**

L'accès des marchandises au territoire métropolitain est aujourd'hui fortement axé sur le mode routier. Des mesures devront être précisées quant à l'accompagnement du développement des grands projets nationaux (canal Seine Nord Europe, autoroute ferroviaire Atlantique, contournement ferroviaire fret au Sud de Lille) et les liens à définir avec le territoire métropolitain et ses espaces logistiques. De nombreux acteurs publics (RFF, SNCF, VNF, Région, Département, Lille Métropole, CCI, Aire Métropolitaine,...), et également privés (transporteurs,...), seront à associer à ces réflexions qui prennent tout leur

sens à une échelle régionale élargie. De nombreuses actions seront à mener dans ce cadre, qui s'étaleront dans une temporalité longue, et dont les coûts seront à définir. Sur le territoire communautaire un schéma des itinéraires poids-lourds sera élaboré en lien avec l'écotaxe européenne attendue pour 2011 dans un travail collaboratif avec les services de l'Etat.

La question des flux de marchandises sera directement intégrée dans le développement économique du territoire afin de valoriser les infrastructures et réseaux alternatifs existants et d'éviter les surcoûts liés à la construction de nouveaux réseaux en développement de zones d'activités.

### **Les livraisons de marchandises en ville**

Un groupe de réflexion, composé de l'ensemble des partenaires privés et publics concernés, et dédié à l'élaboration d'une vision communautaire cohérente en matière de livraisons des marchandises en ville travaillera à l'élaboration d'une charte pour plus de cohérence en matière de réglementations et de pratiques sur le territoire. Ce travail sera accompagné d'un programme d'études à hauteur de 0,2 M€. Ce groupe de travail servira également de cadre pour mener des opérations et initiatives expérimentales en matière de livraisons de marchandises en ville, qui sont à définir plus précisément avec les acteurs locaux avant de pouvoir en apprécier les coûts.

## 5 - ENVIRONNEMENT, SANTÉ ET SÉCURITÉ DES PERSONNES

### Se déplacer mieux pour préserver l'environnement et la santé

L'ensemble des mesures proposées dans les autres axes du PDU conduiront à une évolution des pratiques de déplacements sur le territoire communautaire pour une valorisation des modes alternatifs et un usage raisonné de l'automobile. En plus d'aller dans le sens d'une amélioration globale de l'environnement, d'une réduction des pollutions locales, des émissions de gaz à effet de serre et consommation d'énergie elles auront donc un effet bénéfique sur les coûts externes imputables au système de déplacements, qui sont supportés par l'ensemble des collectivités et aujourd'hui estimés à près de 300 M€ par an sur le territoire de Lille Métropole par les travaux du compte déplacements.

Des initiatives locales seront également développées sur le territoire communautaire pour mieux comprendre

les impacts du système de déplacements sur l'environnement en associant les principaux acteurs concernés (ADEME, ATMO, Etat,...).

Les orientations du PDU en matière de réduction des trafics routiers et de modération des vitesses vont dans le sens global d'une diminution des nuisances sonores liées aux trafics routiers. Les mesures concernant la réduction des nuisances sonores liées aux infrastructures de déplacements seront précisées dans le PPBE.

Enfin, des mesures exemplaires en matière de gestion des infrastructures ou pour appuyer les effets conjugués d'une politique de déplacements durable et des avancées technologiques seront mises en œuvre dont les coûts seront à préciser.

### Voyager en sécurité

La lutte contre l'insécurité dans les déplacements sur l'espace public était déjà

fortement ancrée dans le PDU de 2000. Il s'agira de se donner les moyens d'aller encore plus loin en proposant une vision « 0 tué et blessé grave » pour les usagers vulnérables, piétons et cyclistes, et en étudiant plus finement l'accidentologie spécifique liée aux 2 roues motorisés. Les coûts engendrés par ces actions sont déjà en partie traduits dans les coûts d'aménagements des voiries et la politique de modération des vitesses. Pour appuyer ces actions, un budget spécifique en matière de sécurité routière à hauteur de 1 M€ par an permettra de mener des opérations ciblées.

En matière de sécurisation du réseau de transports collectifs, le PDU vise essentiellement à poursuivre les démarches actuelles en matière de contrat local de sécurité estimées à 20 M€ par an et déjà supportées par Lille Métropole.

## 6 - MISE EN OEUVRE, SUIVI ET ÉVALUATION

### Partager les valeurs du PDU sur le territoire et au-delà

Le PDU 2010>2020 ne sera mis en œuvre efficacement que s'il est partagé par tous les acteurs du territoire et si des sensibilisations et campagnes d'information sont menées pour accompagner et favoriser les changements de comportement des usagers en matière de mobilité. Une partie de ces coûts est déjà aujourd'hui intégrée au budget de Lille Métropole en matière de communication, mais ces opérations pourraient être développées à hauteur de 0,3 M€ par an.

La mobilité doit aujourd'hui être raisonnée en articulation avec l'aménagement des

territoires dans un cadre plus large pour certaines de ses composantes. A ce titre, le PDU propose la réalisation d'un plan de mobilité à l'échelle de l'Aire métropolitaine dont le coût sera de l'ordre de 0,5 M€.

### Observer les pratiques de déplacements et évaluer la mise en œuvre du PDU

Dans le cadre de l'observation de la mobilité, différents observatoires périodiques, mises en réseau de données existantes ou enquêtes sont essentiels à la gestion de la mobilité et à la définition de la politique de déplacements sur le territoire (observatoire du stationnement, compte

déplacements, observatoire de la mobilité). Le fonctionnement de ces différents observatoires est estimé à 0,3 M€ par an.

Des investigations plus lourdes sont également nécessaires tous les 8 à 10 ans avec la réalisation, en collaboration avec les partenaires concernés (Etat, Conseil Général, Conseil Régional, CCI, GL, ...), des enquêtes « ménages déplacements » et « cordon » routière, et un diagnostic environnemental de la mobilité. Elles seront réalisées aux alentours de 2015 et estimées à 2 M€ toutes maîtrises d'ouvrage confondues.



# Glossaire

## Sigles et abréviations

<b>ADEME</b>	Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie
<b>AOT</b>	Autorité Organisatrice des Transports
<b>ATMO</b>	Fédération des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air
<b>BHNS</b>	Bus à Haut Niveau de Service
<b>CERTU</b>	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
<b>CIAPH</b>	Commission Intercommunale d'Accessibilité aux Personnes Handicapées
<b>CCIGL</b>	Chambre de Commerce et d'Industrie du Grand Lille
<b>CO</b>	Monoxyde de Carbone
<b>COV</b>	Composés Organiques Volatiles
<b>CVO</b>	Centre de Valorisation Organique
<b>CVE</b>	Centre de Valorisation Energétique
<b>DEM</b>	Diagnostic Environnemental de la Mobilité
<b>DIVAT</b>	DIsques de Valorisation des Axes de Transports collectifs
<b>EMD</b>	Enquête Ménage Déplacements
<b>ERP</b>	Etablissement Recevant du Public
<b>GES</b>	Gaz à Effet de Serre
<b>INRETS</b>	Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité
<b>LAURE</b>	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996
<b>LIANE</b>	nom commercial des lignes de Bus à Haut Niveau de Service du réseau Transpole, « Ligne A Niveau Elevé de service »
<b>LMCU</b>	Lille Métropole Communauté urbaine
<b>LOTI</b>	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982
<b>M€</b>	Million d'euros
<b>NO<sub>x</sub></b>	Oxydes d'azote
<b>PAVE</b>	Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
<b>PDA</b>	Plan de Déplacements d'Administrations

<b>PDE</b>	Plan de Déplacements d'Entreprises
<b>PDS</b>	Plan de Déplacements Scolaires
<b>PDU</b>	Plan de Déplacements Urbains
<b>PLH</b>	Programme Local de l'Habitat
<b>PLU</b>	Plan Local d'Urbanisme
<b>PM</b>	Particules totales en suspension
<b>PMR</b>	Personnes à Mobilité Réduite
<b>PPBE</b>	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
<b>PTU</b>	Périmètre des Transports Urbains
<b>RFF</b>	Réseau Ferré de France
<b>SCoT</b>	Schéma de Cohérence Territoriale
<b>SDA</b>	Schéma Directeur d'Accessibilité des transports collectifs
<b>SDDU</b>	Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme
<b>SDUC</b>	Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial
<b>SHON</b>	Surface Hors Œuvre Nette
<b>SMIRT</b>	Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports
<b>SNCB</b>	Société Nationale des Chemins de Fer Belges
<b>SNCF</b>	Société Nationale des Chemins de Fer Français
<b>SRU</b>	Loi Solidarité et Renouvellement Urbains de 2000
<b>TAD</b>	Transport à la Demande
<b>TCSP</b>	Transport en Commun en Site Propre
<b>TER</b>	Train Express Régional
<b>VAL</b>	Véhicule Automatique Léger (métro automatique)
<b>VLS</b>	Vélo en Libre Service
<b>VNF</b>	Voies Navigables de France

## Quelques définitions

### Aire piétonne

zone réservée à la circulation des piétons, en acceptant toutefois les cyclistes à l'allure du pas. La circulation automobile, lorsqu'elle est autorisée, y est fortement réglementée (par exemple limitée aux horaires de livraison...). Généralement implantée où les activités de proximité sont fortement développées, elle crée un espace favorisant la vie locale

### Aménités urbaines

éléments de la ville qui suscitent l'agrément : services et commerces de proximité, lieux de respiration et de promenade, animations diverses...

### Autorité Organisatrice des Transports

collectivité à laquelle la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) a confié la mission d'organiser les transports publics de personnes sur un périmètre défini (ex : Lille Métropole pour les transports urbains sur son territoire, la Région pour les transports collectifs d'intérêt régional)

### Auto partage

système de location d'une flotte de véhicules au profit d'utilisateurs abonnés. Chaque abonné peut accéder à un véhicule pour le trajet de son choix et pour une courte durée

### Bilan Carbone

outil développé par l'Agence (française) de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) qui permet une évaluation globale des émissions de gaz à effet de serre directes ou induites par un territoire ou une collectivité

### Billettique

ensemble des outils (oblitérateurs, cartes à puces, tickets ...) permettant la gestion des titres de transports

### Cadencement

succession régulière de passages d'un service de transport collectif. Par exemple : des bus cadencés toutes les 10 minutes passent au même arrêt à 6 h 32, 6 h 42, 6 h 52, 7 h 02,... et des trains cadencés à l'heure, passent à la même minute toutes les heures : 7h32, 8h32,...

### Code de la rue

prise en compte réglementaire des usagers vulnérables dans la circulation urbaine et de la cohabitation des divers modes de déplacements. Ce code a vocation à compléter le code de la route centré essentiellement sur la voiture (par exemple aucune définition du trottoir)

### Compte déplacements

un compte déplacements donne des ordres de grandeur (et leur évolution dans le temps) des coûts engendrés par tous les déplacements de personnes sur le territoire d'une agglomération. Il intègre l'ensemble des modes de déplacements et porte sur les coûts d'investissement et de fonctionnement.

### Conteneur

caisson métallique standardisé conçu pour le transport de marchandises par différents modes de transport

### Covoiturage

utilisation conjointe et préméditée d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou des passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun (exemple : pour me rendre sur mon lieu de travail, je conduis un ou plusieurs collègues)

### Décentralisation du stationnement

la décentralisation introduirait la possibilité pour la collectivité compétente de recouvrir directement le produit de la recette issue de la redevance domaniale liée à la dépénalisation du stationnement, pour le réaffecter, par exemple, à ses politiques de mobilité.

### Dépénalisation du stationnement

la dépénalisation vise à transformer l'amende de non-paiement du stationnement payant sur voirie par les usagers en une redevance domaniale, dont le montant serait de compétence locale (commune ou communauté urbaine) et pourrait être fixé en fonction de la politique de stationnement et des tarifs de stationnement sur voirie en vigueur

### Déplacement

action de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport sur la voie publique

### **Déplacements internes**

déplacements entièrement réalisés à l'intérieur d'un territoire

### **Déplacements d'échange**

déplacements réalisés entre le territoire étudié et un autre territoire

### **Déplacements de transit**

déplacements ne faisant que traverser le territoire étudié

### **Deux-roues (motorisés et non motorisés)**

véhicule muni de deux roues disposées en long et destiné au transport d'une personne, parfois deux. Les deux-roues peuvent être motorisés, comme la motocyclette, le cyclomoteur, le scooter, ou non, comme la bicyclette, le VTT...

### **Diagnostic Environnemental de la Mobilité**

étude quantifiant de manière approfondie les consommations d'énergies, d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants locaux générés par l'ensemble des déplacements, réalisés sur le territoire de la communauté urbaine de Lille (Etude réalisée par INRETS/CETE pour LMCU en 2009)

### **Diésélisation**

tendance du parc automobile à voir la part de véhicules diesel le constituant augmenter

### **DIVAT**

disques de 500 mètres de rayon autour des arrêts des axes de transports collectifs (métro, tramway et train) dont l'accessibilité théorique correspond à des temps de trajet de 5 à 10 minutes de marche à pied

### **Ecomobilité**

mobilité respectueuse de l'environnement visant à consommer moins d'énergie fossile par personne (utilisation des modes doux, des transports collectifs...)

### **Enquête cordon**

enquête de circulation routière qui permet de mesurer et de caractériser les déplacements routiers (véhicules légers et poids lourds) entrant ou sortant du périmètre d'enquête constituant ainsi les trafics d'échange et de transit. Les résultats obtenus sont complémentaires de ceux des enquêtes ménages déplacements qui ne concernent que les déplacements internes réalisés par les habitants de l'aire d'étude

### **Enquête Ménage Déplacements**

enquête réalisée auprès des habitants d'un territoire donné qui permet de connaître leurs pratiques quotidiennes de déplacements à l'intérieur de ce territoire. Ce type d'enquête est réalisé environ tous les 10 ans selon un protocole national précis défini par le Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) assurant une méthodologie rigoureuse et pérenne. Les EMD permettent ainsi de constater des évolutions de pratiques de mobilité sur un territoire donné et d'établir des comparaisons entre différents territoires

### **Gaz à effet de serre**

gaz absorbant le rayonnement infrarouge émis par la surface terrestre et contribuant à l'effet de serre, qui permet de maintenir une température moyenne de 15°C à la surface de la Terre. Les principaux sont le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le méthane (CH<sub>4</sub>), le protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O), l'ozone (O<sub>3</sub>) et la vapeur d'eau (H<sub>2</sub>O). Leur augmentation dans l'atmosphère est un facteur soupçonné d'être à l'origine du réchauffement climatique

### **Gouvernance**

la gouvernance renvoie à la mise en place de processus décisionnels souples, fondés sur le partenariat entre l'ensemble des acteurs impliqués dans les décisions

### **Grenelle de l'environnement**

démarche nationale en faveur de l'écologie, de l'aménagement, du développement durable et de la lutte contre le réchauffement climatique visant à définir un plan d'actions concrétisé dans les lois dites Grenelle

## Intégration tarifaire

tarification adaptée qui permet de voyager avec un seul titre de transport, sur plusieurs réseaux, quel que soit le mode de transport et ceci grâce à la collaboration de toutes les Autorités Organisatrices de Transport (LMCU, Département, Région)

## Intermodalité

utilisation d'au moins 2 modes mécanisés pour effectuer un déplacement (par exemple prendre le train et le métro)

## Logistique

ensemble des activités ayant pour but la mise en place d'une quantité de produit à l'endroit et au moment où la demande existe. Le transport et les activités qui y sont liés (stockage, manutention, gestion des stocks..) forment une chaîne logistique

## Mobilité

nombre moyen de déplacements par personne et par jour ouvrable (hors vacances scolaires, weekends et jours fériés)

## Mode de déplacement

mode précis utilisé pour se déplacer : voiture particulière, marche à pied, transports collectifs urbains et non urbains, vélo, deux-roues motorisés, autres modes (taxis, camions, véhicules utilitaires...)

## Modes doux ou modes actifs

modes non motorisés alternatifs à la voiture : vélo, marche, roller, skate-board

## Transports collectifs urbains

le bus, le métro et le tramway

## Transports collectifs non urbains

le train, les cars interurbains, les transports scolaires et les transports assurés par les entreprises

## Mongy

nom du tramway métrique historique qui relie Roubaix et Tourcoing à Lille et qui circule le long du Grand Boulevard, tiré du nom de son concepteur Alfred Mongy

## Motif de déplacement

activité qui amène à effectuer un déplacement (travail, achats, loisirs,...)

## Mutualisation du stationnement

utilisation d'une même place de stationnement par différents usagers à des moments différents (ex : dans une rue commerçante, stationnement de clients en journée et de résidents le soir et la nuit)

## Parc-relais

espace de stationnement dont la fonction essentielle est d'accueillir en toute sécurité les voitures, 2-roues motorisés et vélos des usagers à destination des transports collectifs structurants (métro, tramway, train, BHNS). A ce titre, ils ne sont destinés et accessibles que pour ces seuls usagers et sont donc gérés en conséquence

## Pédibus

ramassage scolaire d'enfants à pied. Un groupe d'écoliers, conduit par des adultes, emprunte un itinéraire convenu, conçu pour être rapide et direct tout en privilégiant la sécurité des enfants. Comme une ligne de bus « normale », le Pédibus fonctionne avec des horaires de passage prédéfinis à l'avance et des arrêts déterminés. Plusieurs lignes peuvent desservir la même école

## Périmètre des Transports Urbains

territoire sur lequel une commune ou une intercommunalité a reçu la mission d'organiser les transports publics de personnes. Le PTU de Lille Métropole Communauté Urbaine correspond à son découpage administratif

### **Personnes à Mobilité Réduite**

« toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et les personnes avec enfants, y compris enfants en poussette » d'après la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen de novembre 2001

### **Plan Climat territorial**

démarche de développement durable dont le plan d'actions doit permettre à une collectivité d'améliorer son efficacité énergétique et de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, dans un souci de développement qualitatif du territoire

### **Plan de Déplacements d'Entreprise ou Plan de Déplacements d'Administration**

plan d'actions mis en place par un employeur pour inciter ses collaborateurs à réduire l'usage de la voiture individuelle au profit d'autres modes de transport moins polluants

### **Plan de Déplacements Scolaire**

plan d'actions mis en place pour inciter les élèves des établissements scolaires à utiliser les modes de transports les moins polluants en toute sécurité

### **Plan de Déplacements Urbains**

« le Plan de Déplacements Urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports » - Loi d'Orientations des Transports Intérieurs (LOTI), du 30 décembre 1982

### **Plan Local d'Urbanisme**

document de planification de l'urbanisme communal ou intercommunal qui remplace le POS (Plan d'occupation des Sols) depuis l'entrée en vigueur de la loi SRU en 2000. Il définit les orientations et contraintes d'aménagement sur un territoire. Son règlement et ses documents graphiques sont opposables aux tiers. Lille Métropole Communauté Urbaine possède un PLU adopté en 2004

### **Plate-forme multimodale**

zone d'échange de fret où les marchandises subissent une rupture de charge et peuvent passer d'un mode de transport à l'autre

### **Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)**

lieux physiques de l'intermodalité aménagés pour favoriser les échanges de voyageurs entre plusieurs modes ou lignes de transports collectifs, dont au moins un mode lourd structurant de type train, métro, tramway ou tram-train. Ces pôles ne se limitent pas à une simple fonction circonscrite au système de transport. Ils constituent des objets et projets urbains identifiés comme catalyseurs de la Ville Intense. Ils supportent 3 fonctions principales : de transport, urbaine et de services

### **Renouvellement urbain**

action de reconstruire la ville sur la ville en réinvestissant des friches, espaces et quartiers délaissés

### **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)**

document de planification urbaine qui fixe, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements et d'aménagement du territoire et de respect de l'environnement

### **Sécuré**

En toute sécurité

### **Ticket ZAP**

titre de transport valable exclusivement dans le métro ou le tramway pour un trajet sans correspondance de 3 stations, station de départ non comprise sur le réseau de transports collectifs urbains de Lille Métropole

### **Tram-train**

véhicule hybride de transport collectif guidé par rails, capable d'évoluer en ville comme un tramway inséré sur la voirie urbaine et hors zone urbaine à la manière d'un train sur le réseau ferré classique

## **Transports collectifs en site propre**

transports collectifs circulant sur des sites ou plates formes dédiés tel que le métro, le train, le tramway ou le bus à haut niveau de service. Le site propre peut être intégral ou partiel

## **Usagers vulnérables**

terme désignant les piétons et les cyclistes

## **Zone 30**

zone où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km / h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions particulières. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable

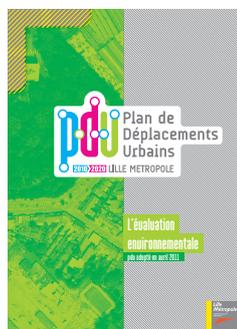
## **Zone de rencontre**

zone où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions particulières. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. Elle vise à favoriser la mixité des usages tout en privilégiant la protection des plus vulnérables (piétons, cyclistes)



Le PDU 2010>2020 de Lille Métropole est composé de 4 documents principaux :

- L'état des lieux
- Les objectifs et les actions
- L'évaluation environnementale
- L'annexe accessibilité



Vous souhaitez avoir plus de renseignements sur le PDU 2010>2020 :

- > par internet, sur le site [www.lillemetropole.fr](http://www.lillemetropole.fr)
- > vous pouvez contacter le service études de déplacements au siège de Lille Métropole au 03 20 21 22 23

 [lillemetropole.fr](http://lillemetropole.fr)

Lille Métropole Communauté urbaine  
1 rue du Ballon BP 749  
59034 Lille Cedex  
Tel. 03 20 21 22 23  
Fax 03 20 21 22 99