

Délibération du CONSEIL

SECRETARIAT GENERAL - QUALITE DU SERVICE PUBLIC - EVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES

MIE - Mission d'information et d'évaluation du PDU 2010-2020 et détermination des impacts des plans de circulation du territoire métropolitain - Rapport de la mission

Le Conseil métropolitain a décidé, par délibération n°16 C 1028 du 2 décembre 2016, la création d'une Mission d'information et d'évaluation du PDU 2010-2020 et de détermination des impacts des plans de circulation mis en œuvre sur le territoire de la MEL.

La mission a été conduite par un comité de 16 élus métropolitains et présidée par M. Daniel JANSSENS, Vice-président en charge des transports publics, de la voirie, de la qualité des espaces publics et du plan de déplacements urbains.

Les travaux du comité ont reposé sur plusieurs sources d'information :

- La réalisation d'auditions complétées par des sollicitations écrites. Non exhaustif, le panel choisi reflète toutefois une certaine diversité de points de vue ;
- La présentation d'analyses et de synthèses techniques par les services métropolitains thématiques, ainsi que la collecte de données complémentaires ;
- La réalisation d'une enquête auprès des 90 communes de la MEL.

Le croisement de ces différentes sources a permis de faire émerger des constats, consignés dans un rapport synthétique construit autour de quatre questions évaluatives. Ces quatre questions permettent d'aborder les sujets de la mise en œuvre du PDU, de la compatibilité des plans de circulation avec le PDU, de l'évolution des parts respectives des différents modes de déplacement, et de l'impact de la mobilité sur le cadre de vie.

Ce rapport a été présenté, débattu et validé par le Comité de pilotage de la MIE, réuni le 28 novembre 2017.

Les travaux ainsi menés permettent de faire émerger quatre principaux constats appelés à constituer une base de réflexion pour appréhender dès à présent ou, à plus long terme, la révision prochaine du PDU. Il s'agit de :

- 1- Un besoin d'articulation entre les politiques de déplacements et les autres politiques publiques (aménagement du territoire, développement économique, habitat...) ;
- 2- Une exigence de cohérence et de coordination entre l'ensemble les acteurs autour d'une gouvernance supra métropolitaine ;
- 3- Une approche globale et complémentaire des modes de déplacement pour un principe de subsidiarité efficace ;

- 4- Une communication et une sensibilisation accrues des publics cibles (citoyens-usagers, entreprises, salariés, commerçants) pour des changements de comportements et un report modal plus satisfaisant.

Globalement l'ensemble des personnes interrogées s'accordent sur les conditions de réussite pour s'approcher des objectifs du PDU 2010-2020 :

- Des mesures restrictives à la voiture compensées par des modes de transports bien répartis sur le territoire, attractifs et accessibles ;
- Des mesures qui doivent s'appréhender sur le long terme pour produire des effets concrets ;
- Une solution qui n'est pas unique mais qui correspond à un ensemble de mesures complémentaires et cohérentes.

Le détail des travaux, rapport de synthèse et annexe, est repris dans le rapport de la mission joint en annexe à la présente délibération.

Par conséquent, les Commissions « Mobilité et Accessibilité », « Finances - Evaluation des Politiques Publiques - Contrôle de Gestion » consultées, le Conseil métropolitain décide :

- De prendre acte du rapport de la Mission d'Information et d'Evaluation ainsi présenté par son rapporteur, M. CAUCHE.

Résultat du vote :

Le conseil prend acte du présent rapport

Acte certifié exécutoire au 20/12/2017

Le Président de la Métropole Européenne de Lille,

Pour le Président,

Le Responsable délégué



Arnaud FICOT

2017

Pôle Secrétariat général

Direction Qualité du service public

Service Evaluation des politiques publiques



MISSION D'INFORMATION ET D'EVALUATION : « EVALUATION A MI-PARCOURS DU PDU 2010-2020 ET DETERMINATION DES IMPACTS DES PLANS DE CIRCULATION DU TERRITOIRE METROPOLITAIN »

Rapport

Président de la mission : Daniel JANSSENS

Rapporteur de la mission : Régis CAUCHE



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

Sommaire

Sommaire	2
Remerciements	3
Introduction et éléments de méthode.....	4
Le PDU en 2016 : un bilan quantitatif et qualitatif insatisfaisant	7
1. Le PDU 2010-2020 : des objectifs en parts modales nécessairement ambitieux mais difficilement atteignables.....	7
2. Un avancement de la programmation partiellement satisfaisant	9
3. Le bilan qualitatif : une déception à la hauteur de l'ambition	11
Un plan de circulation lillois compatible avec les objectifs et principes fixés dans le PDU mais une observation à plus long terme nécessaire pour en relever tous les effets	13
1. Le plan de circulation : une déclinaison communale des objectifs du PDU.....	13
2. Une nécessaire cohérence avec le PDU mais un accompagnement de la MEL dans la seule mise en œuvre.....	14
3. Le plan de circulation lillois : des résultats conformes aux objectifs fixés.....	14
Des comportements qui évoluent et des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle à développer	18
1. Un usage en hausse de la voiture expliqué par des facteurs démographiques, géographiques et sociétaux.....	18
2. De timides avancées pour l'usage des TC.....	21
3. Des modes actifs sous utilisés mais un potentiel réel à coût raisonnable	23
Des efforts partagés à poursuivre pour améliorer le cadre de vie des métropolitains	26
1. Une amélioration de la qualité de l'air métropolitain mais des efforts en matière de réduction des émissions polluantes à poursuivre.....	26
2. Des gains sanitaires et économiques à réaliser en préservant la qualité de l'air	27
3. Une exposition au bruit néfaste pour la santé des métropolitains mais inégale sur le territoire ..	28
Conclusion et pistes de réflexion	30
Annexes.....	33

Remerciements

La mission d'information et d'évaluation a notamment été réalisée sur la base d'auditions, faites en séance par les membres du comité et dont l'intégralité des échanges a été retranscrite dans des comptes rendus.

Les délais contraints de la mission n'ayant pas permis de recevoir l'intégralité des acteurs identifiés par le comité, certains ont été sollicités pour remettre une contribution écrite sur la base d'un questionnaire adressé en amont.

Ces différents témoignages issus d'acteurs des politiques « mobilité » et « transport », de représentants d'institutions du territoire, d'usagers et de commerçants ont ainsi alimenté les travaux du comité et sont repris dans le rapport. Ils ont également permis d'entrevoir des pistes d'amélioration en vue des réflexions à mener pour la révision prochaine du Plan de Déplacements Urbains.

Ces remerciements leur sont donc adressés, ainsi qu'aux élus membres du comité pour leur implication, aux élus et représentants des communes pour avoir répondu à l'enquête, et aux directions Mobilité (dont le service Etudes et plan de déplacements urbains), Espace public et voirie (dont le service Etudes, méthodes et expertises) pour leurs contributions aux travaux et pour leur expertise et leurs analyses techniques, indispensables à la conduite de la mission et à la bonne information des membres du comité.

Introduction et éléments de méthode

En réponse à la demande du groupe Métropole Communes Unies (MCU) en date du 6 octobre 2016, le Conseil métropolitain a décidé, par délibération n°16 C 1028 du 2 décembre 2016, à l'unanimité des suffrages exprimés, de la création d'une Mission d'Information et d'Évaluation¹ à mi-parcours du PDU 2010-2020, visant également à déterminer les potentiels impacts des divers plans de circulation mis en œuvre sur le territoire métropolitain.

Conformément au règlement intérieur du Conseil, sa durée est fixée à 6 mois. Le rapport doit être présenté en Conseil. En application de la délibération n°16 C 1028 du 2 décembre 2016 (jointe en annexe 1), la mission a été conduite par un comité d'élus métropolitains composé de 16 membres conformément au principe de répartition à la représentation proportionnelle, et présidée par M. Daniel JANSSENS, assisté d'un rapporteur.

Concernant cette dernière fonction, il est à noter que le rapporteur initial de la mission, M. Gérald DARMANIN, a démissionné par courrier en date du 26 juin 2017, après avoir été nommé au Gouvernement en qualité de Ministre de l'Action et des Comptes Publics. Après proposition d'un nouveau rapporteur par la Présidente de groupe, Mme Florence BARISEAU, M. le Président Damien CASTELAIN a nommé M. Régis CAUCHE pour lui succéder. Au vu de sa nomination tardive, ce dernier n'a pu assister qu'au comité conclusif de la mission.

Afin de fournir de l'information décisionnelle aux membres du comité MIE sur les deux axes de travail de la délibération, le présent rapport est structuré en quatre parties qui répondent chacune à quatre grandes questions évaluatives, lesquelles correspondent à certains des registres de l'évaluation des politiques publiques.

Ces registres, repris ci-après (efficacité, cohérence et utilité) permettent de déterminer le périmètre de l'évaluation et de déterminer les aspects de la politique qui sont appréhendés afin d'en apprécier la valeur et de constituer une aide à la décision. La définition de chacun des registres figure en annexe 3 du rapport.

Concernant l'analyse de l'efficacité, celle-ci consiste à mesurer les résultats et les effets induits par la mise en œuvre d'actions prévisionnelles. Le plan d'action du PDU 2010-2020 ne pouvant être totalement réalisé à son terme, les conclusions des investigations, pour ce registre, demeurent méthodologiquement imparfaites.

- **[Registre « Efficacité »] Question évaluative n°1 : Quel est l'état d'avancement du PDU en 2016 ?**
- **[Registre « Cohérence »] Question évaluative n°2 : Les plans de circulations communaux sont-ils compatibles avec les objectifs et principes fixés dans le PDU métropolitain ?**
- **[Registre « Utilité/Efficacité »] Question évaluative n°3 : Quelle est l'évolution de la mobilité métropolitaine ?**
- **[Impact] Question évaluative n°4 : Quels constats peut-on faire en termes d'impacts sur le cadre de vie des métropolitains ?**

Pour faire la lumière sur ces questionnements évaluatifs, les travaux du comité sont basés sur 3 sources d'investigation :

- La réalisation d'auditions, complétées par des sollicitations écrites, basées sur des questionnaires établis par profil.

Pour des raisons de temps et d'organisation, ce panel d'audition n'avait pas vocation à être exhaustif mais à refléter une certaine diversité de points de vue en fonction des thématiques identifiées. Sans être représentatives, ces tendances ont donc une valeur purement informative.

¹ Cf. Annexe 1 « définition d'une mission d'information et d'évaluation »

- La présentation d'analyses et de synthèses techniques par les services métropolitains thématiques, ainsi que la collecte de données complémentaires (études, bilans des observatoires...).
- La réalisation d'une enquête auprès des 90 communes de la MEL.

➤ La réalisation d'auditions

Si la mise en œuvre du PDU relève principalement de la MEL en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), elle relève également, par des liens de compatibilité, d'autres politiques sectorielles et de multiples acteurs du territoire comme l'Etat, les communes, le département ou encore la région. Aussi, afin de prendre compte ces multiples aspects tout en respectant le délai imparti pour la mission, le comité a validé une liste restreinte d'acteurs en charge de ou en lien avec la politique « transport ». Il s'agit de représentants d'institutions et de collectivités territoriales, ainsi que de représentants d'usagers. La liste complète des personnes et institutions contactées est reprise en annexe 5 du présent rapport.

A leurs demandes, les auditions ont été menées par les membres du comité, en séance, sur la base de questionnaires préalablement validés et adressés aux auditionnés en amont de la réunion.

Cette organisation de travail a eu plusieurs conséquences :

- Une volumétrie d'auditions restreinte ;
- Une matière récoltée moins riche ;
- Un certain manque de rigueur méthodologique dans la conduite des auditions.

Ces auditions avaient toutes un déroulement identique :

- Présentation libre de la personne auditionnée : 30 minutes ;
- Echanges avec le comité / questions-réponses complémentaires : 15 minutes.

Chaque audition a fait l'objet d'un compte-rendu (joint en annexe 24), validé par les intéressés et diffusé aux seuls membres du comité et à leurs collaborateurs. Une trame commune invitait l'auditionné à se prononcer sur le PDU 2010-2020 de manière générale (ses objectifs, sa concertation, la diffusion de l'information, les résultats) puis, en fonction des profils, une ou plusieurs thématiques spécifiques étaient abordées. L'illustration du rapport par des « verbatims » extraits des entretiens n'a pas été possible pour des raisons de délais de validation incompressibles.

➤ Les demandes de contributions écrites

Afin de respecter le planning de la mission et sur la base de séances régulières du comité, le nombre d'auditions a dû être limité. Des demandes de contributions écrites sont donc venues compléter ces retours sur les différents thèmes abordés. Comme pour les auditions, une liste a été établie et figure en annexe 5 du rapport. Parmi cette liste, il est à noter que certaines contributions sont venues remplacer des auditions initialement prévues (soit en raison de l'annulation d'une séance, soit du nombre limité de séance du comité) et sont reprises en annexe 25.

Les intéressés ont été contactés par mail et ont bénéficié d'un délai d'un mois pour retourner leur contribution. Les questionnaires envoyés ont tous été préalablement validés par les membres du comité.

➤ Les études techniques par les services métropolitains

Des présentations techniques ont eu lieu en comité pour assurer la meilleure information de ses membres, objectiver et compléter les retours des auditions, des contributions écrites et de l'enquête :

Une présentation synthétique du PDU 2010-2020 et de l'état des lieux du territoire en matière de mobilité et de déplacement (*Direction Mobilité – Service Etudes et plans de déplacements urbains*) ;

- Le covoiturage (*Direction Mobilité – Service Etudes et plans de déplacements urbains*) ;
- La présentation des données actualisées du trafic lillois, ainsi que les données actualisées relatives au stationnement, à l'usage du vélo et sur l'utilisation des transports collectifs (périodes 2015, 2016 et 1^{er} trimestre 2017) (*Direction Espace public et voirie – Service Etudes, méthodes et expertises*).

D'autres données et études techniques complémentaires, réalisées par les services métropolitains, ont aussi été intégrées au présent rapport afin d'alimenter l'ensemble des thèmes abordés en séance :

- Un bilan par territoire de l'enquête déplacement (ED) 2016 (*Direction Mobilité – Service études et plans de déplacements urbains*) ;
- Un comparatif des coûts et performance des différents modes de transports collectifs (*Direction Mobilité – Service Etudes et plans de déplacements urbains*) ;
- Des éléments d'information sur la thématique du bruit (cartographie, données statistiques) (*Direction Espace public et voirie – Service Etudes, méthodes et expertises*) ;
- Un bilan technique du déploiement des micros PDU (*Direction Espace public et voirie – Service Etudes, méthodes et expertises*).

Les résultats de l'enquête déplacement 2016 ont également été exploités afin de croiser et d'objectiver l'ensemble des données issues des travaux du comité.

➤ L'enquête auprès des communes métropolitaines

Afin de contribuer à l'enjeu de métropole citoyenne et d'apporter des éclairages supplémentaires sur les effets de l'action métropolitaine sur le territoire de la MEL, le comité a décidé la réalisation d'une enquête auprès des 90 communes de la MEL dont la synthèse figure en annexe 23 au présent rapport. L'enquête était accessible via un lien internet adressé aux Maires et DGS des communes métropolitaines par mail.



La synthèse des auditions, complétée des contributions écrites et des résultats de l'enquête, ainsi que les analyses produites permettent ainsi d'apporter quelques éclairages pour la future révision du PDU qui pourra être le lieu d'une analyse et d'une concertation plus large. Des pistes de travail ont été identifiées tout au long de la mission. Elles sont le fruit d'échanges avec les acteurs de la politique « transport » et des débats entre les commissaires membres. Ces axes de réflexions sont repris et présentés dans la partie conclusive du présent rapport.

Les travaux du comité se sont déroulés selon les étapes suivantes :

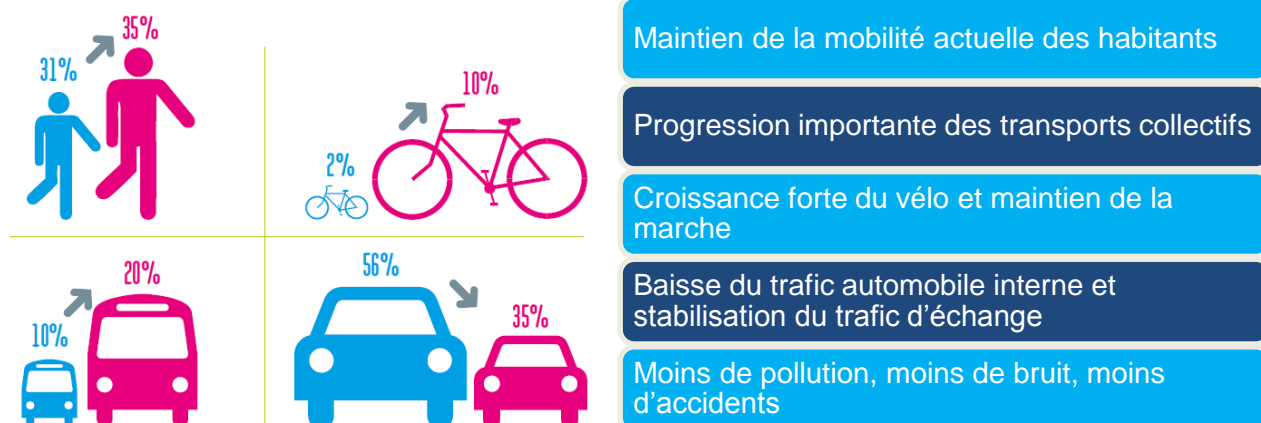


Le PDU en 2016 : un bilan quantitatif et qualitatif insatisfaisant

1. Le PDU 2010-2020 : des objectifs en parts modales nécessairement ambitieux mais difficilement atteignables

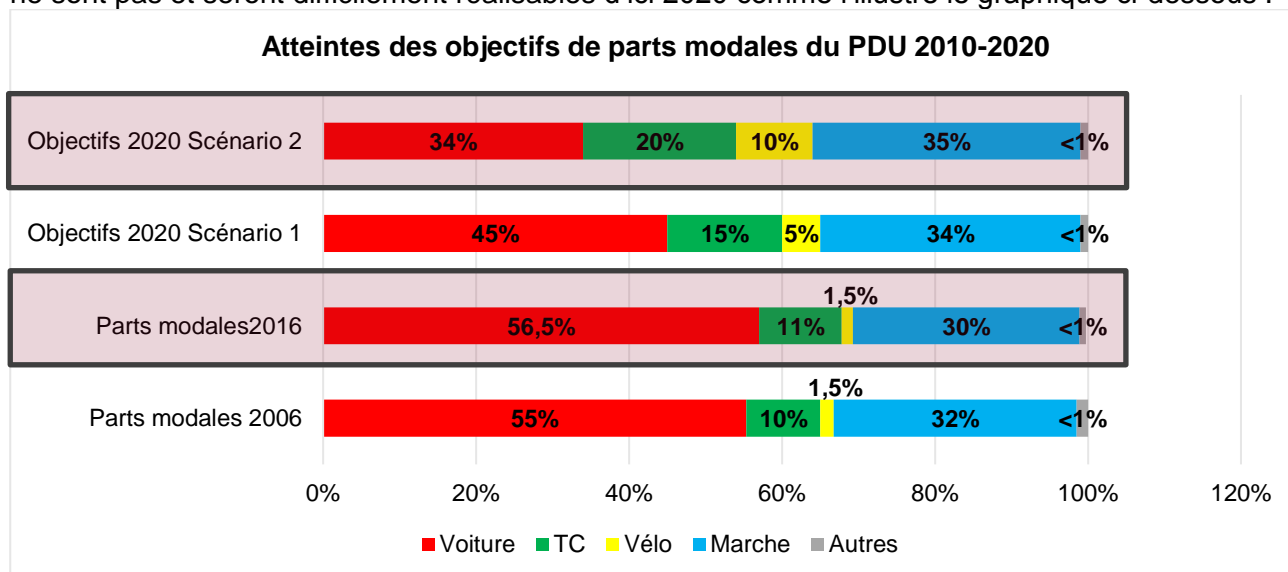
Le programme d'actions du PDU 2010-2020² est la déclinaison opérationnelle des orientations votées en 2010. Le parti pris de ce document de planification était d'être résolument ambitieux et volontariste, particulièrement en matière de report modal. Pour ce faire, le PDU a considéré une situation de référence (basée sur les prolongations des tendances de l'époque avec déploiement des principes énoncés dans le PDU de 2000 au même rythme) et deux scénarios d'objectifs à l'horizon 2020 :

- 1- Un scénario volontariste avec notamment des actions d'envergure en matière de développement des modes alternatifs (scénario 1) ;
- 2- 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).



Parts modales de 2006 / Objectifs 2020 (scénario 2) Source – PDU 2010-2020 - MEL

La publication des résultats de la récente enquête déplacements de 2016 permet de faire le point à mi-chemin sur la situation du territoire métropolitain par rapport à ces objectifs. En dépit des efforts déjà réalisés sur les six premières années de sa mise en œuvre, le constat est sans appel quant à l'atteinte des objectifs fixés initialement : les gains escomptés en termes de reports modaux ne sont pas et seront difficilement réalisables d'ici 2020 comme l'illustre le graphique ci-dessous :



² Cf. Annexe 4 « PDU 2010-2020 : enjeux et objectifs »

Ce constat est néanmoins à nuancer au regard des éléments suivants :

- L'évolution sociodémographique du territoire avec + 20 000 habitants en 10 ans et le vieillissement de la population métropolitaine avec notamment plus de personnes âgées qui se déplacent plus et plus en voiture et des jeunes qui se déplacent moins en modes doux (marche à pied et vélo) ;
- Des facteurs exogènes (exemples : coût de l'énergie, évolutions économiques et sociétales, des changements de comportement qui s'inscrivent dans des dynamiques de très long terme, etc.) ;
- Le contexte financier des collectivités et de facto, le report de certains projets comme le tram train ;
- Des modifications de politiques publiques (exemple au niveau régional avec le REGL ou encore au niveau communal au travers des choix en matière de stationnement).

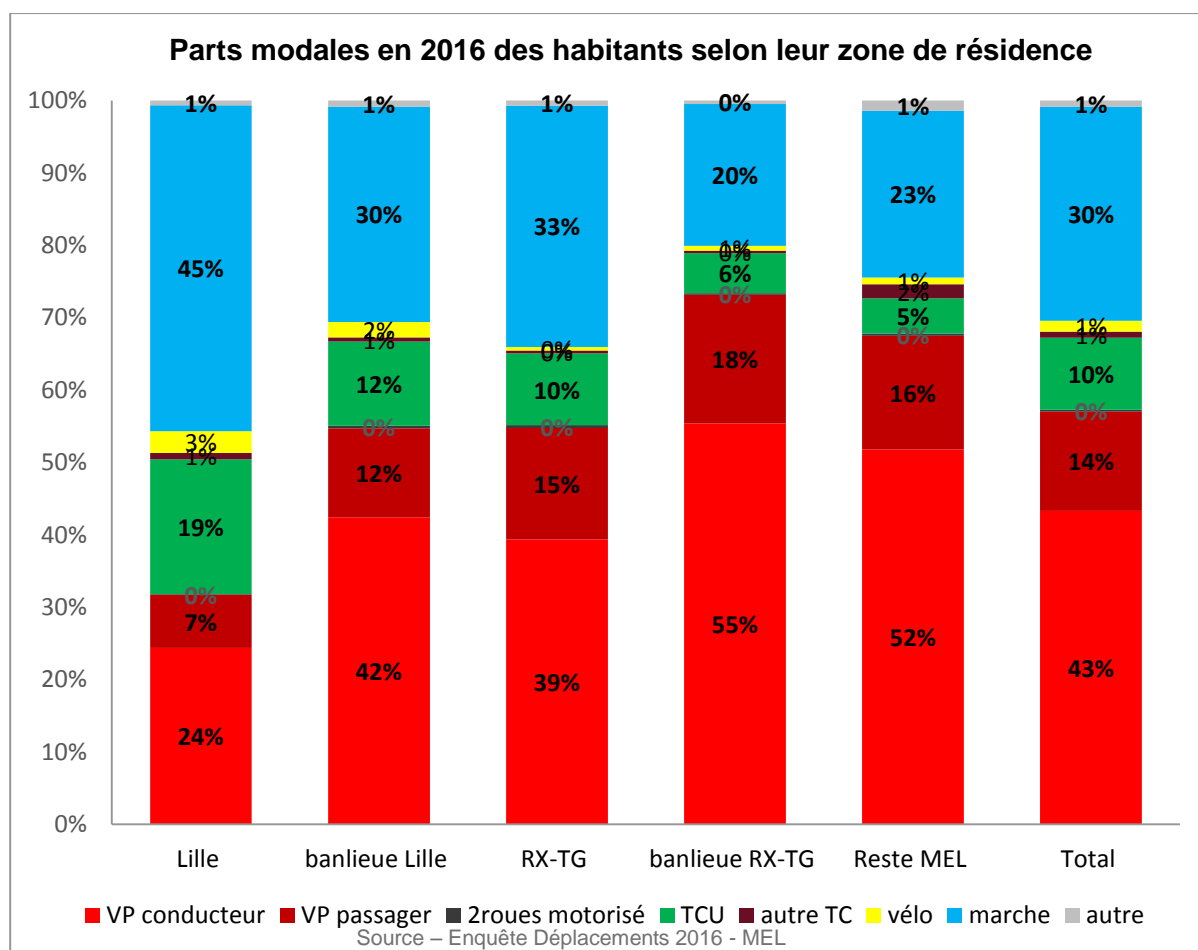
De plus, et ce malgré une mobilité globale quasi-stable sur le territoire métropolitain (4,05 déplacements quotidiens par habitant en 2006 contre 3,99 en 2016)³, certaines variations de la répartition modale observées entre 2006 et 2016 demeurent pour le moins préoccupantes :

- **Marche : - 2 points, soit -79 000 déplacements/jour ;**
- **Voiture : + 1,5 point, soit +91 000 déplacements/jour ;**

Il convient néanmoins de souligner une variation positive en termes de :

- **Transports collectifs : + 1 point, soit + 47 000 déplacements/jour.**

Ces résultats globaux sont bien entendu à appréhender de manière territoriale comme l'illustre le graphique de répartition des parts modales 2016 ci-dessous :



³ Cf. Graphique en annexe 3 « évolution de la mobilité en métropole de 1987 à 1996 »

Le tableau ci-dessous illustre l'évolution des parts modales par secteur de l'enquête ménages entre 2006 et 2016 :

Zones ED ⁴ 2016	VP ⁵ conducteur	VP passager	TC	Vélo	Marche
Lille	+2%	+5%	+8%	+39%	-6%
banlieue Lille	0%	-15%	+15%	+43%	0%
Roubaix-Tourcoing	+7%	+3%	+2%	-59%	-8%
banlieue Roubaix-Tourcoing	+6%	+16%	-1%	-59%	-15%
Reste MEL	+5%	+3%	+31%	-45%	-12%
Total	+4%	+1%	+10%	-8%	-7%

Afin d'appréhender au mieux ces variations, il est à noter qu'entre 2006 et 2016 :

- La population a légèrement augmenté à Lille et dans le « reste de la MEL » ;
- Elle a baissé en banlieue de Lille et très légèrement à Roubaix-Tourcoing.

A la lecture de ce tableau, on remarque qu'il se dégage des pratiques de mobilité spécifiques propres aux territoires métropolitains :

- La voiture augmente partout sauf en banlieue de Lille ;
- L'usage des TC augmente partout, en particulier sur le reste de la MEL et en banlieue de Lille ;
- L'usage du vélo augmente fortement à Lille et en banlieue de Lille ;
- La marche baisse partout sauf en banlieue de Lille.

Si les objectifs de report des parts modales ne sont, à ce jour, pas atteints, ils sont à mettre en perspective avec la mise en œuvre du programme d'action repris dans le PDU 2010-2020.

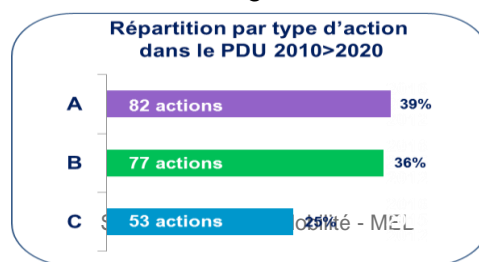
2. Un avancement de la programmation partiellement satisfaisant

Afin de suivre en détail chacune des actions du PDU 2010-2020 mais également pour rendre compte de l'avancement global de la programmation, la direction Mobilité dispose d'un outil de suivi et de reporting dédié⁶. Il est à noter que parmi les 170 actions composant la programmation du PDU 2010-2020, certaines d'entre elles sont divisées en sous actions. Ce sont ainsi **212 actions** ou sous actions qui sont étudiées dans le cadre du suivi du PDU, déclinées en trois catégories :

- A** - orientation politique, principe d'action.
- B** - étude, écriture d'une charte, élaboration d'une méthodologie,... ; prestation "intellectuelle" externalisée ou en régie.
- C** - mise en service, aménagement physique.

L'avancement des actions est évalué sur 100% selon sa nature (A, B ou C) :

- 0%** - aucune démarche ou réflexion en cours.
- de 10% à 90%** - action plus ou moins avancée.
- 100%** - action terminée.



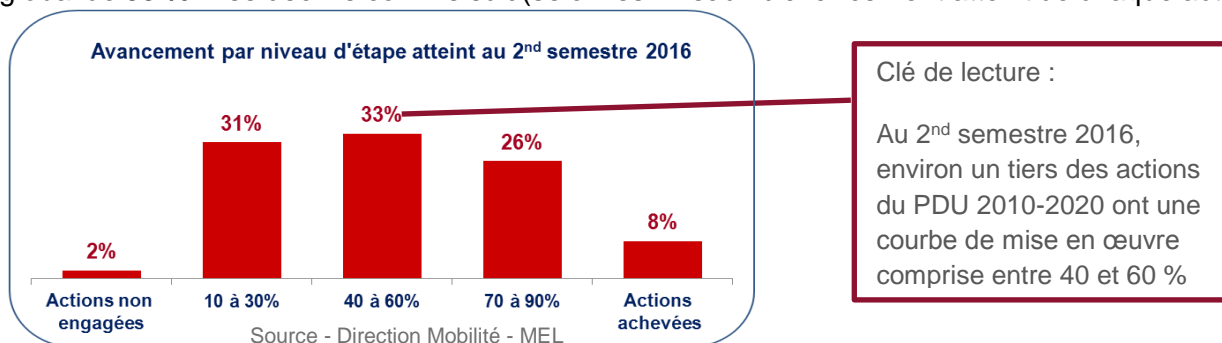
⁴ Enquête déplacements

⁵ Véhicule particulier

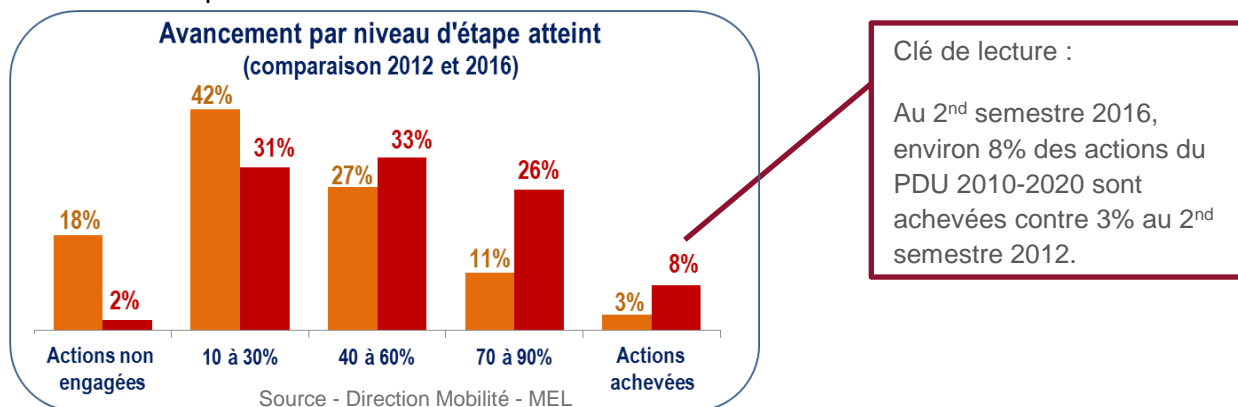
⁶ Cf. Annexe 6 « outil de suivi de la programmation PDU 2010-2020 »

➤ Etat d'avancement global du PDU 2010-2020 au 2nd semestre 2016

Au 2nd semestre 2016 et selon les exploitations de l'outil de suivi réalisées par les équipes de la direction Mobilité, le programme d'actions du PDU 2010-2020 atteint un niveau de réalisation global de **53 %**. Il se décline comme suit (selon les niveaux d'avancement atteint de chaque action) :



Pour rappel, le niveau d'avancement global du programme d'actions au 2nd semestre 2012 était de **37%**. Le graphique ci-dessous illustre l'évolution des différents niveaux d'avancement d'actions entre ces deux périodes :

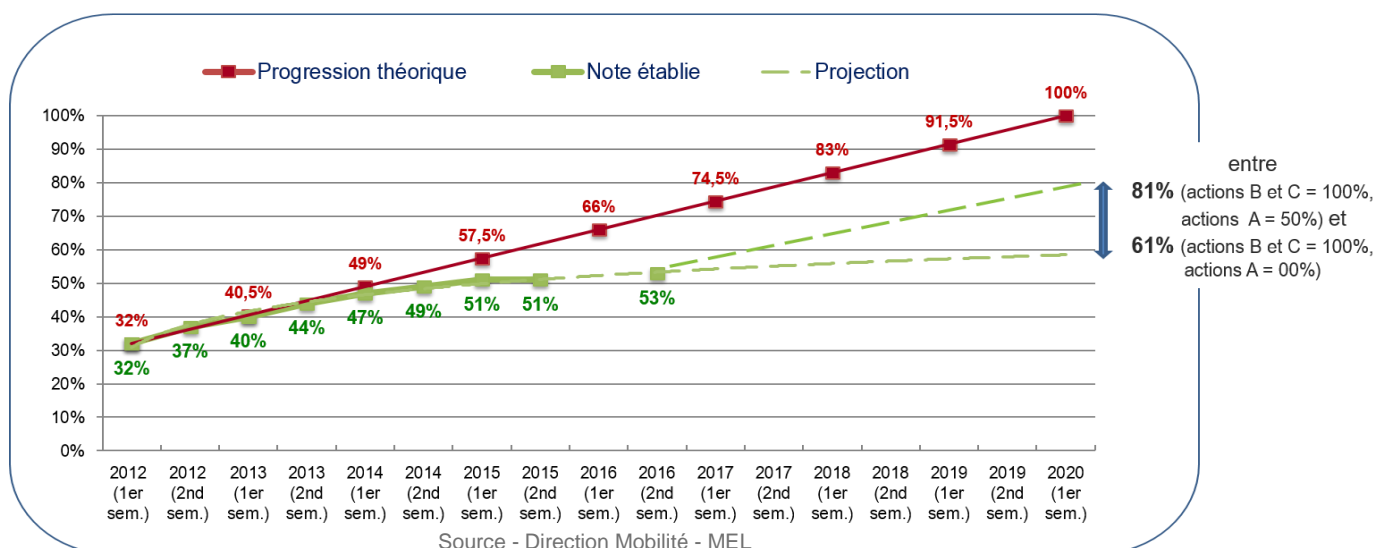


➤ Etat d'avancement semestriel et projection à 2020

Globalement, l'état d'avancement de la programmation PDU 2010-2020 au 2nd semestre 2016 est la suivante :

- **18 actions** sont achevées.
- **119 actions** se déroulent **conformément** aux attentes.
- **54 actions** nécessitent une **attention** particulière (report de décision politique, complication dans la mise en œuvre ...).
- Pour **21 actions** des **risques** importants sont visibles mettant en péril sa réalisation (absence de financement, action reportée voire abandonnée, actions non engagées...).

En termes de projection et selon la progression des actions observées depuis 2012, le programme d'actions du PDU 2010-2020 ne pourra être mis en œuvre à 100 % d'ici 2020. Deux scénarios de projections (courbes vertes) ont été représentés sur le graphique afin d'estimer le niveau d'avancement global du PDU 2010-2020 à son terme. Dans le meilleur des cas, le programme d'actions sera mis en œuvre à 81% d'ici 2020 toutefois il apparaît plus vraisemblable d'atteindre 61%.



Ce décrochage entre les ambitions initiales et les réalisations effectives a toutefois et comme déjà évoqué ci-avant de multiples origines (contexte budgétaire, orientations politiques, priorités, etc.).

Au regard de l'ensemble de ces éléments le bilan quantitatif du PDU apparaît insatisfaisant et son efficacité perfectible. Son bilan qualitatif, fondé sur les témoignages recueillis lors de la mission, l'est également.

3. Le bilan qualitatif : une déception à la hauteur de l'ambition

Lors des auditions menées par les membres du comité MIE, des éléments qualitatifs sont remontés quant à l'appréciation du PDU 2010-2020, ses objectifs et leur atteinte. Les acteurs auditionnés s'accordent sur plusieurs points :

➤ Une concertation réelle mais à parfaire

Le projet de PDU 2010-2020 a été arrêté le 2 avril 2010 et a ensuite fait l'objet d'un processus de concertation et d'enquête publique complet. Après l'avis des institutions et des personnes publiques associées, l'enquête publique a été menée auprès des habitants de Lille Métropole entre le 20 septembre et le 17 novembre 2010 et une phase de consultation a concerné les territoires transfrontaliers, et notamment, l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Le PDU a également fait l'objet de concertations préalables avec des groupes de travail transversaux (Etat, Région, Département, SNCF...), d'une enquête sur les déplacements des habitants en 2006, d'une consultation des maires, du Conseil de Développement et d'associations.

Pourtant, les auditions ont laissé apparaître des demandes d'amélioration de la concertation. Certains acteurs ont jugé qu'ils avaient été insuffisamment associés à l'élaboration du PDU. Quant aux représentants communaux, ils estiment pour la moitié des répondants à l'enquête qu'elle est insuffisante.

La concertation est importante en ce qu'elle permet de partager et de sensibiliser aux différents enjeux et objectifs poursuivis tant auprès des acteurs de l'action publique qu'auprès des destinataires finaux des actions qui seront mises en œuvre (entreprises et citoyens-usagers notamment).

Les personnes auditionnées estiment en effet nécessaire de bénéficier, de manière générale :

- D'un réel accompagnement de la MEL sur les questions de mobilité et d'accessibilité
- D'une communication et d'une sensibilisation plus efficace aux enjeux majeurs que représentent les transports et la mobilité aujourd'hui sur notre territoire afin que les destinataires finaux des actions (entreprises et citoyens-usagers notamment) puissent réellement s'approprier ces enjeux et les objectifs.

➤ Des objectifs nécessairement ambitieux pour des enjeux majeurs

Les objectifs du PDU 2010-2020 sont jugés très ambitieux et en adéquation avec les enjeux actuels du territoire. Toutefois la temporalité de mise en œuvre paraît être insuffisante. En effet, les changements de comportements s'inscrivent sur des dynamiques longues et il est difficile d'infléchir des tendances sur 5 à 10 ans. Certains acteurs ainsi que la majeure partie des communes interrogées dans le cadre de l'évaluation, déplorent toutefois le manque de communication et de sensibilisation des objectifs et enjeux de ce document, notamment envers les usagers et la sphère économique (entreprises, artisanat)⁷.

➤ Une décorrélation entre les ambitions initiales et les réalisations effectives

Les acteurs auditionnés regrettent collectivement la non atteinte des objectifs chiffrés du PDU en matière de report modal. L'absence d'investissements dans des infrastructures de transports collectifs depuis les années 2000 aurait contribué à cette situation. Ce constat est partagé par la majorité des acteurs et des communes interrogées durant la MIE. La plupart estime que la recherche de marges de manœuvres financières pour réaliser des investissements lourds constitue une nécessité absolue⁸. En témoigne la liste des réalisations effectives depuis le déploiement du PDU 2000-2010 :

PDU 2000-2010 et PDU 2010-2020 : ce qui était prévu en matière de transports collectifs	Bilan des réalisations sur 2000-2016	Projets en cours dont la réalisation ne sera pas effective d'ici 2020
<p><u>PDU 2000-2010 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lancement du Tram-Train (6 lignes pour 2008) puis abandon ▪ Amélioration de l'information ferroviaire vers la Belgique ▪ 3 lignes de bus express ▪ Création de 12 lianes express <p><u>PDU 2010-2020 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 lignes de tram ▪ De nouvelles lianes en 2015 et 2020 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plans bus successifs qui peuvent être estimés à environ 500 M€ en coût de fonctionnement cumulés ▪ Lianes 1 à 4 et projet liane 5 ▪ Des pôles d'échanges : Don, La Bassée, Seclin, Armentières et Tourcoing centre ▪ Rénovation des rames de métro et de tramway 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcement des capacités du métro de métro (projet 52m : doublement des rames ligne 1, renforcement des fréquences ligne 2) : plus de 600 M€ d'investissement

Il est à noter que l'entretien et la rénovation des infrastructures métro et tramway sont estimés à un milliard d'euros d'investissement entre 2025 et 2035. Les capacités d'investissement dans de nouveaux modes de transports collectifs lourds seront de plus en plus contraintes compte tenu du contexte budgétaire actuel et à venir de la MEL.

Globalement, l'offre de transports collectifs sur le territoire métropolitain est à re-questionner pour opérer un report modal conséquent au détriment de la voiture. Il y a une réelle nécessité de développer une offre packagée avec le besoin d'une mise en relation de l'ensemble des acteurs concernés par la thématique et d'une mise en cohérence des différentes offres et « contraintes » (stationnement à destination dans les secteurs bien desservis en transports collectifs) sur les mobilités motorisées ou alternatives.

Expliqué par un ensemble de phénomènes et notamment de facteurs exogènes, le bilan du PDU montre que les objectifs métropolitains de 2010 étaient trop ambitieux et ne pourront donc être atteints dans le délai imparti. Politique de longue haleine, la politique de déplacement est aussi une politique multi acteurs. Aussi et au-delà de l'étude de l'efficacité du PDU, la mission s'est également intéressée à l'examen de la cohérence entre le PDU et les plans de circulation communaux.

⁷ Cf. Annexe 9 « synthèse de l'enquête auprès des communes »

⁸ Cf. Annexe 9 « synthèse de l'enquête auprès des communes »

Un plan de circulation lillois compatible avec les objectifs et principes fixés dans le PDU mais une observation à plus long terme nécessaire pour en relever tous les effets

Avertissements : Initialement, la mission devait permettre d'apporter un éclairage sur les potentiels impacts des plans de circulation déployés sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, les travaux de la mission se sont concentrés sur l'unique plan de circulation formalisé à l'échelle de la MEL, à savoir celui de la ville centre : Lille.

En effet, si les autres communes édictent des règles de circulation spécifiques à leur territoire, aucune d'entre elles ne formalise un document récapitulatif complet qui aurait pu servir de base aux travaux à mener. Par ailleurs, le manque de données complètes et objectives n'a pas non plus permis cette analyse. Les systèmes de comptages et les indicateurs qui en découlent, s'ils existent sur le territoire métropolitain dans sa globalité, demeurent plus importants à Lille et dans ses environs.

Enfin, il convient de souligner que la mesure des impacts éventuels de réalisations datant de moins de 6 mois est un exercice délicat car peu pertinent sur le plan méthodologique au regard de la période d'appropriation des changements et des données disponibles à posteriori⁹. La mission s'est donc heurtée à cet écueil méthodologique.

1. Le plan de circulation : une déclinaison communale des objectifs du PDU

Un plan de circulation est la synthèse des arrêtés de circulation pris par les maires au titre de leur pouvoir de police et de stationnement¹⁰. Ainsi, « le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État dans le département sur les routes à grande circulation ». Il régleme également le stationnement sur le territoire communal.

Il a en charge tout ce qui concerne la sûreté et la commodité du passage dans les voies publiques (nettoyement, éclairage, enlèvement d'encombrants). Eu égard aux nécessités de la circulation, le maire peut décider de mesures restrictives : l'accès à certaines voies, à certaines heures, la réservation de ces accès à certaines catégories d'usagers (zones piétonnières, etc.), l'interdiction du stationnement dans certaines voies ou le stationnement unilatéral, celui limité dans le temps, le stationnement payant... (Article L.2213-2 du Code Général des Collectivités Territoriales).

Le lien avec les PDU s'établit au travers des objectifs fixés par l'article L.1214-2 notamment les alinéas 3, 4, 6, 7, 8 du CGCT à savoir :

- Alinéa 3 - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- Alinéa 4 - La diminution du trafic automobile ;
- Alinéa 6 - L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;
- Alinéa 7 - L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
- Alinéa 8 - L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales.

Outil territorial au service des objectifs du PDU métropolitain, ces 2 documents stratégiques ne sont toutefois liés que par un principe de compatibilité et non de conformité.

⁹ Cf. principe d'opportunité de la charte de la Société Française d'Evaluation (SFE) : une évaluation doit être décidée lorsqu'elle est susceptible de – et organisée afin de – produire des résultats à l'égard des finalités de l'évaluation des politiques publiques

¹⁰ Articles L.2213-1 à L.2213-15 du CGCT et L.411-1 à L.411-7 et R.411-1 à R.411-9 du code de la Route.

2. Une nécessaire cohérence avec le PDU mais un accompagnement de la MEL dans la seule mise en œuvre

Chacun des actes communaux pris en matière de circulation se doit d'être compatible avec les grands principes et les orientations du PDU : « *les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sont compatibles ou rendues compatibles avec le plan de déplacements urbains* » (article L.1214-6 du code des Transports).

Toutefois, l'AOM ne peut ni contrôler, ni sanctionner d'éventuelles incompatibilités. Le rôle de la MEL, en tant qu'AOM, est d'accompagner les communes dans la mise en œuvre des choix effectués et dans leur traduction opérationnelle (travaux de voirie, de signalisation...), ainsi que leurs adaptations dans le temps. A titre d'exemple, et de manière concrète, l'accompagnement de la MEL s'est traduit pour le plan de circulation lillois par :

- Des études et simulations préalables, pendant deux années ;
- Des travaux de voirie et de signalisation ;
- Des travaux de jalonnement statique ;
- Des travaux de jalonnement dynamique ;
- Un accompagnement de la mise en œuvre du plan : communication, ajustement des cycles de feux par le PC régulation, analyse des données, ajustement du plan (études et travaux)...

Les incidences du plan de circulation ont également été étudiées par la MEL, au travers de simulations et d'hypothèses de report de trafic. Un suivi de la mise en place du plan est également effectué depuis sa mise en place via les systèmes de comptage permettant ainsi d'analyser objectivement les résultats obtenus au regard des objectifs initialement fixés et d'une situation de référence. Il en ressort que le plan de circulation lillois a fait l'objet d'un important travail de concertation et de collaboration avec l'AOM qu'est la MEL.

Bien que très récemment mises en œuvre, les premières analyses montrent que les dispositions du plan de circulation lillois sont compatibles avec le PDU métropolitain et conformes aux objectifs qui y sont mentionnés.

3. Le plan de circulation lillois : des résultats conformes aux objectifs fixés

Adopté par le conseil municipal du 18 mars, le plan de circulation lillois a été mis en œuvre à partir du 22 août 2016. Globalement il vise à réduire le trafic de transit dans le centre et le Vieux-Lille pour améliorer le cadre de vie des riverains et l'attractivité des commerces. Il est une traduction opérationnelle des orientations du PDU de la MEL.

Préalablement à son application, les services municipaux de la ville de Lille ont rencontré à plusieurs reprises les représentants du monde économique, des transports, des associations d'usagers et des services de secours. Ainsi, et même si cette dernière a été jugée insuffisante dans le cadre des débats, une réelle concertation a été menée par la Ville de Lille¹¹.

Les changements ont concerné 2% des rues de la ville, soit 6% à l'échelle du Vieux-Lille et de Lille centre.

Le projet s'est appuyé sur un diagnostic précis et quantifié de l'état de la mobilité sur la ville de Lille et plus largement sur la métropole. Les constats issus de l'enquête déplacement menée en 2006 et mentionnés ci-après ont guidé les orientations générales :

¹¹ Des réunions de travail ont été organisées avec les conseils de quartier concernés, les associations d'usagers, Transpole, les taxis, les acteurs d'assistance aux personnes (police, secours, pompiers) et les représentants des commerçants. Des exemplaires du plan ont été distribués dans les quartiers concernés puis hors zone. Un site internet spécifique a été développé. Des médiateurs ont été déployés aux endroits stratégiques de la ville, dans les semaines suivant la mise en place du PDL, puis à nouveau pendant la période des fêtes de fin d'année pour accompagner les automobilistes à se repérer.

- Une faible motorisation des Lillois (45 %) ;
- Des Lillois qui se déplacent majoritairement à pied (70 %) ;
- Des métropolitains qui se déplacent principalement à Lille en voiture et en transports en commun (59 % et 30 %) ;
- Une situation critique en termes de pollution atmosphérique et de nuisances acoustiques
- Près de la moitié des déplacements vers Lille sont réalisés pour motifs achats/loisirs/commerces, 70% de ces déplacements étant des déplacements internes à Lille ;
- Les déplacements internes pour motifs achats sont à 80% réalisés à pied ;
- Près de 50% des déplacements d'échange pour motifs achats sont réalisés en transport en commun (contre 42% en voiture) ;
- Les différents parkings de la ville de Lille sont sous-utilisés (près de 30% de places libres à 15 h le samedi).

Sur la base de ce diagnostic, le plan de circulation lillois poursuit plusieurs objectifs :

- Apaiser la circulation et dissuader le trafic de transit à l'échelle du centre-ville ;
- Favoriser un meilleur partage de l'espace public ;
- Faciliter le stationnement et l'accès aux parkings ;
- Réduire la pollution de l'air dans le cœur de ville.

➤ Les effets du plan de circulation lillois sur le trafic : analyse objectivée sur la base des données disponibles pour la période 2015 - 1er trimestre 2017

L'objectif fixé par le plan de circulation lillois est de réduire le trafic de transit au niveau du centre-ville en le reportant sur des axes périphériques plus à même de le supporter.

Selon les données graphiques reprises en annexe 10, on constate des résultats conformes à cet objectif :

- Une augmentation du trafic sur les boulevards internes de Lille : entre 10 et 15% pour le boulevard de la Liberté et l'Esplanade, un peu moins pour les autres ;
- Pas d'évolution de trafic dans les « pénétrantes » (exemple : rue du Faubourg de Roubaix, avenue de l'hippodrome à Lambersart...).

Concernant quelques axes particuliers, on observe que :

- L'avenue Willy Brandt mise en impasse avait pour fonction (avant le plan de circulation lillois) la desserte locale et inter-quartiers. Aujourd'hui, cet axe sert toujours de desserte pour le centre commercial ;
- La rue Royale absorbe un peu plus de trafic conformément aux conséquences attendues du plan de circulation.

En plus des stations de comptages pérennes, la MEL réalise des mesures ponctuelles sur le territoire (exemples : Place de la Gare, rue Faidherbe, rue Nationale, rue Royale, Esplanade...) qui montrent les résultats suivants :

- Une diminution du trafic est constatée après la mise en place du plan de circulation sur les voies qui supportaient du transit inter-quartiers et communal ;
- Une valeur encore importante de trafic par jour sur la Grand Place et rue Nationale avec 5 000 véhicules ;
- Le trafic est plus faible Place de la Gare avec un apaisement de -80% en réduction de trafic ;
- 25 000 véhicules par jour sur l'Esplanade, ce qui correspond à la moitié du trafic d'un réseau autoroutier. Il s'agit donc d'axes intérieurs qui supportent de fortes charges de trafic.

➤ **L'évolution des données acoustiques sur la période 2015-1^{er} trimestre 2017**

Des mesures acoustiques ont également réalisées avant et après la mise en œuvre du plan de circulation lillois afin d'apprécier l'atteinte des objectifs fixés en la matière.

Les résultats sont assez explicites avec les constats suivants :

- Pour la Grand Place : un gain de 10 % en décibels (division par 4-5 de l'intensité sonore), ce qui démontre la corrélation bruit/trafic ;
- Une réduction du bruit également constatée rue Nationale ;
- Au contraire, rue Royale, on note une augmentation comprise entre 0,5 et 1% de décibels en plus, expliqué par le report de trafic induit par les modifications de circulation ;
- Une évolution positive sur les mesures effectuées la nuit y compris pour la rue Royale.

Les objectifs en matière de réduction des nuisances sonores fixés par le plan de circulation lillois, en lien et en conformité avec les objectifs généraux du PDU, semblent donc atteints.

➤ **Le plan de circulation lillois : une illustration des mesures prises en matière de stationnement**

L'un des objectifs consistait à faciliter le stationnement et l'accès aux parkings.

En termes de résultats, on constate sur la base du peu de données disponibles pour la période 2015, 2016 et 1^{er} trimestre 2017 :

- Le parking opéra gagne des véhicules mais connaît des fluctuations saisonnières stables ;
- La fréquentation du parking Nouveau Siècle est stable ;
- Une perte est constatée pour le parking Grand Place ;
- Le centre commercial EURALILLE connaît également quelques pertes mais celles-ci peuvent s'expliquer par différents facteurs : la mise en impasse de l'Avenue Willy Brandt, les travaux réalisés dans le centre commercial et dans son parking. Il bénéficie toutefois d'une nette amélioration notamment depuis l'arrivée de nouvelles enseignes comme Primark ;
- La fréquentation des parkings du centre-ville (sauf Grand Palais) reste stable sur cette période avec des phénomènes de redistribution ;
- Pour le parking République, la mise en double sens du boulevard de la Liberté ne facilite pas son accès (nécessité de couper la voie pour accéder au parking), il rencontre donc quelques difficultés.

➤ **Un déficit de communication à l'origine du mécontentement**

La communication autour des actions mises en œuvre, dans le cadre du déploiement du nouveau plan de circulation de la ville de Lille a été jugée insuffisante. En effet, et bien que les objectifs soient partagés, les changements induits par le nouveau plan ont été jugés très importants et trop rapidement mis en œuvre. Un échelonnement dans le temps aurait été préféré à une application complète et immédiate.

Selon les auditionnés, ces nouvelles règles de circulation se sont ajoutées à des travaux bloquant ou contraignant les accès aux commerces. Ainsi, un manque d'anticipation et d'évaluation de l'entrée en vigueur du plan de circulation a été déploré. Dans les faits, ces travaux se sont concentrés sur la rue de la Monnaie et ont concernés les parkings Euralille et Opéra.

De plus, s'il a été reproché au plan de circulation lillois d'avoir des effets négatifs sur la santé financière des commerces de centre-ville, comme évoqué en annexe 21, les travaux de la mission ne peuvent affirmer ou infirmer ce constat. En effet, même si des données ont été communiquées par l'Observatoire mensuel des commerçants du Vieux-Lille sur le mois de février 2017 (baisse de chiffre d'affaires, de fréquentation, nombre de contrats supprimés...repris en annexe 25), ces chiffres du FICOMEL sont toutefois à analyser avec précaution pour plusieurs raisons :

- Les chiffres fournis par les commerçants sont déclaratifs et ne peuvent être vérifiés
- L'établissement d'un lien de causalité ne peut être démontré du fait des multiples facteurs exogènes possibles (crise économique, risque d'attentats, travaux...)
- Des analyses précises et menées sur le long terme seraient nécessaires afin d'objectiver l'impact économique ressenti par les commerçants.

Si l'existence de conséquences économiques sur les commerçants apparaît indéniable, celles-ci ne peuvent être directement associées à la mise en œuvre du plan de circulation lillois.

Au-delà du déficit de communication ressenti par les commerçants, une meilleure information sur les mesures prises par la ville de Lille et leurs conséquences en termes de trafic et de stationnement auraient été appréciée par les Maires des communes limitrophes.

Si le PDU, comme le plan de circulation lillois semble tendre à la réalisation des objectifs fixés, des efforts restent à poursuivre pour permettre une réelle diminution du trafic automobile et un report modal de la voiture vers les autres modes de déplacement. C'est aussi ce que révèle l'étude sur l'évolution de la mobilité des métropolitains et de leurs comportements en matière de déplacement.

Des comportements qui évoluent et des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle à développer

1. Un usage en hausse de la voiture expliqué par des facteurs démographiques, géographiques et sociétaux

Selon les résultats de l'enquête déplacements de 2016, la MEL connaît une augmentation de la part modale « voiture conducteur » et plus généralement une augmentation des déplacements en voiture au détriment d'autres parts modales avec les évolutions suivantes :

- Pour la voiture : +1,5 point, soit + 91 000 déplacements
- Pour la marche : - 2 points, soit - 79 000 déplacements
- Pour le vélo : +/- 0 point
- Pour les transports collectifs : +1 point, soit + 47 000 déplacements

Cette tendance haussière de la voiture est confirmée au niveau national puisque selon le compte national transport 2015, on observe une légère reprise à la hausse de la circulation routière (kilomètres parcourus) depuis 2012, après une relative stabilité entre 2005 et 2011.

Ce bilan métropolitain doit toutefois s'analyser au regard de plusieurs facteurs :

- Une évolution démographique et des comportements par tranche d'âge qui ont des effets sur la mobilité

La MEL est un territoire qui présente une très forte densité humaine avec plus de 1 800 habitants au km². Depuis 2006, elle compte 21 000 habitants supplémentaires avec notamment une augmentation de 9% des 55 ans et +. Or ces derniers se déplacent plus qu'en 2006 et davantage en voiture. Ils génèrent à eux seuls 120 000 déplacements automobiles quotidiens supplémentaires dont 100 000 en tant que conducteur.

Globalement la mobilité est stable entre 2006 et 2016 avec 3,99 déplacements par jour et par habitant mais elle est fortement liée aux évolutions de comportements et de pratiques au sein de chaque tranche d'âge¹², on observe ainsi :

- Une stabilité de la mobilité pour les 25-39 ans mais une diminution du nombre de déplacement en voiture de -16 000 ;
- Une stabilité de la mobilité également pour les 40-54 ans (les tranches les plus mobiles) avec un usage très marqué de la voiture ;
- Une hausse de la mobilité pour les 65 ans et plus avec une pratique de la marche à pied qui diminue chez les 55-64 ans et les 65-79 ans alors que la pratique de la voiture se renforce avec une part modale forte des 55 ans et plus ;
- Une baisse de la mobilité pour chacune des tranches d'âge jeunes (jusque 24 ans) avec un usage fort de la voiture pour les 5-10 ans mais une part modale voiture parmi les plus faibles pour les tranches 11-17 ans et 18-24 ans.

- Des usages en fonction des territoires, du lieu d'habitation et de l'accès aux TC

La mobilité en voiture (pour l'ensemble des 5 ans et plus) varie de 1,12 sur le territoire Lillois à 2,26 dans les Weppes avec une moyenne de 1,77 déplacements par jour et par personne.

L'usage de la voiture augmente sur tous les territoires de la MEL hors banlieue lilloise avec notamment des hausses fortes sur les territoires Est et Roubaisien.

Les déplacements en voiture, internes au territoire lillois sont moins nombreux.

¹² Cf. graphique en annexe 11 « le suivi du trafic routier : multiples compétences, systèmes de suivi et constats depuis 2008 »

Ce territoire est propice à la marche et aux transports collectifs et beaucoup moins à la voiture. En effet, ce territoire est central et regroupe de nombreux services de proximité. Les contraintes sur la voiture et le stationnement à destination y sont les plus fortes ; ce dernier constitue d'ailleurs un levier pour limiter l'usage de la voiture en zone urbaine¹³. Les modes de transports alternatifs sont plus utilisés, pour les trajets courts notamment. Les principaux flux restent entre territoires voisins. Enfin, même si la voiture permet de parcourir de longues distances, les déplacements restent le plus souvent de distance modérée.

Un comparatif avec les déplacements des habitants de 5 ans et plus de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai permet de constater un usage de la voiture tout aussi présent chez nos voisins belges.

▪ Des flux de déplacements en lien avec l'aménagement du territoire

La croissance de la demande de transport, renforcée par l'étalement urbain a conduit à une situation de dépendance vis-à-vis de l'automobile. Ainsi, si la généralisation de la voiture individuelle ces dernières décennies a facilité la mobilité des personnes, son usage s'est clairement renforcé, notamment dans les territoires ruraux, peu ou mal desservis par des transports publics. Ce phénomène de métropolisation, visible sur l'ensemble du territoire national serait en effet accentué pour la MEL par un territoire à dominante rurale et une ville centre de taille réduite.

L'élargissement des bassins d'emploi et d'habitat, ainsi que les choix en matière de développement économique à plus grande échelle sont des facteurs souvent mentionnés. La multiplication, en périphérie, de grands centres commerciaux, ou les coûts immobiliers très élevés dans l'arrondissement de Lille contribuent à générer des flux de déplacement. Il est ainsi apparu un lien évident mais insuffisamment pris en compte dans le PDU entre ces flux de déplacements et les activités économiques du territoire (cf. annexe 21).

Focus sur les déplacements pour motif « travail »

Le motif « travail » dans les déplacements, s'il a baissé entre 2006 et 2016, reste important. En 2016, les actifs occupant un emploi ont une mobilité supérieure à la mobilité moyenne. Il est à noter que 33% des déplacements sont liés au travail ou aux études (47 % pour les achats, les services et les loisirs). L'optimisation des déplacements domicile-travail est donc un levier important et des outils existent comme le développement des modes de travail nomade ou encore le **Plan de Déplacements Entreprise**¹⁴ : ensemble de mesures mis en place par un employeur visant à optimiser la mobilité des salariés notamment en facilitant le covoiturage par exemple¹⁵.

Si les bénéfices potentiels sont partagés par l'ensemble des acteurs auditionnés, ils estiment complexe, coûteux et contraignant son élaboration dans le délai imparti, soit avant le 1er janvier 2018 pour les entreprises de plus de 100 salariés sur un même site. Selon les sources de la DREAL, aujourd'hui 80 entreprises de plus de 250 salariés sont assujetties aux PDE sur le Grand Lille, soit environ 60% sur le territoire de la MEL ; or seul un tiers de ces PDE sont en cours de déploiement. Avec l'abaissement du seuil d'assujettissement de 250 à 100 salariés au 1er janvier 2018, ce nombre passe de 80 à 647 entreprises au total, (soit environ 130 entités pour la MEL selon les fichiers de la CCI Grand Lille). Certains auditionnés ont mentionné l'importance d'un travail de sensibilisation et d'accompagnement dans leur élaboration afin de modifier efficacement les comportements. Il est nécessaire de démontrer les avantages de cette mesure dans un bilan coût-avantage en faveur de l'entreprise et des salariés.

Ce type d'outils apparaît toutefois comme une force car ils se déclinent :

- Aux administrations : le Plan de Déplacements d'Administration ;
- A des zones d'activités : le Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) ;
- A des établissements scolaires : le Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire (PDES).

¹³ Pour aller plus loin : cf. annexe 12 « la politique de stationnement comme levier d'action en faveur d'un usage rationalisé et complémentaire de la voiture »

¹⁴ Apparu avec la loi de Solidarité et le Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, puis codifié par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, le PDE est une composante des PDU et est repris à l'article L1214-2 du Code des Transports

¹⁵ Les outils d'optimisation de l'usage de la voiture que sont le covoiturage ou encore l'autopartage sont développés en annexe 15 « optimiser le trafic routier : les alternatives à la voiture individuelle »

A la croisée d'un réseau d'infrastructures de transport et de communication dense, la MEL se positionne à un carrefour important de flux de personnes et de marchandises et au croisement d'axes autoroutiers d'envergure européenne mais jugés saturés. Les flux d'échange et de transit sont en forte augmentation, tandis que le trafic interne reste stable, avec des taux d'occupation des véhicules modestes (1,3 à 1,4 personne par véhicule¹⁶). Or, les réseaux n'ont que peu évolué. Le réseau routier et autoroutier semble ainsi avoir atteint ses limites. Concernant l'A1, la DIR du Nord a souligné l'atteinte de sa capacité maximale avec 5 200 véhicules/heure (en cas de trafic fluide). En cas de congestion, sa capacité est comprise entre 3 000 et 3 500 véhicules/heure, ce qui est l'équivalent d'une 2 x 2 voies.

En contrepartie, et selon la majorité des personnes interrogées, aucun projet d'infrastructure lourd n'a été mené qu'il soit au profit de l'optimisation des déplacements en voiture ou, à l'inverse, pour inciter à se déplacer autrement. Les grands projets d'infrastructure initialement programmés dans le cadre du PDU 2010-2020 n'ont pas pu être réalisés en raison des contraintes budgétaires et financières que subissent les collectivités (exemple du tram train), sont reportés (le canal Seine Nord) ou prennent du retard du fait d'aléas rencontrés dans les travaux (doublement des rames de métro de la ligne 1). Ces éléments peuvent ainsi expliquer, en partie, le bilan métropolitain.

Or, et de manière unanime (auditions, contributions écrites, enquête), les auditionnés ont estimé que toute mesure visant à limiter l'usage de la voiture doit être compensée par des modes de transports alternatifs qui fonctionnent bien et qui sont accessibles pour le plus grand nombre (tarification mais également localisation), ce qui nécessite des financements en investissement et en fonctionnement importants.

- Une intensité de trafic variable en fonction des axes concernés et de la nature des flux

Au niveau de l'arrondissement de Lille, le trafic interne, le plus important, représente plus de deux millions de déplacements par jour, soit 82% des flux et 65% des kilomètres parcourus. En kilomètres parcourus, ce trafic était relativement stable entre 1998 et 2006.

L'enquête cordon routière de 2007 précise que le réseau primaire autoroutier concentre 70% de flux d'échanges et de transit pour les voitures et 90% pour les mêmes flux poids lourds.

Si en fonction des années l'intensité du trafic fluctue légèrement, globalement, depuis 2010, on constate une stagnation du trafic automobile¹⁷.

Au contraire, une hausse spécifique du trafic poids lourds (PL) est constatée sur la période 2015-2016. Certains auditionnés ont émis l'hypothèse que cette augmentation était due à un report de trafic en provenance de la Belgique suite à la mise en place, sur ce territoire, de l'éco taxe au 1^{er} avril 2016¹⁸. Afin d'échapper au versement de cette taxe ou d'en diminuer le montant, certains PL emprunteraient le réseau routier français frontalier. Il semble toutefois difficile d'en quantifier et d'en objectiver les réels impacts.

Un changement de paradigme pourrait également expliquer ce constat. Ainsi les modes de consommation¹⁹ à distance engendrent une augmentation des trafics de livraison à domicile et des problématiques logistiques croissantes. Ce processus touche un nombre de plus en plus important de secteurs économiques et génère des bouleversements sociétaux non négligeables.

¹⁶ MEL - étude covoiturage octobre 2011

¹⁷ Pour précision, des éléments complémentaires sur les dispositifs de suivi de la circulation figurent en annexe 11 « le trafic routier : compétences multiples, systèmes de suivi et constats depuis 2008 », ainsi que des éléments sur l'étude du trafic en annexe 13 « ITC du dernier trimestre 2016 » et en annexe 14 « étude du trafic PL à Lille, Roubaix et Tourcoing ».

¹⁸ Mise en place pour tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, quelques soient leurs nationalités. Elle consiste dans le versement d'une taxe kilométrique pour emprunter la majeure partie du réseau routier sur les 3 régions belges (Bruxelles, Wallonie, Flandres). Elle concerne donc l'intégralité des trajets vers ou en provenance de la Belgique mais également ceux les traversant. Son montant varie en fonction de l'ancienneté des véhicules : plus le poids lourds sera ancien, plus la taxe sera élevée.

¹⁹ Phénomène plus connu sous l'appellation « ubérisation » qui signifie transformer un secteur d'activité avec un modèle économique innovant tirant parti du numérique. Le néologisme ubérisation a été formé à partir du nom de la société Uber, emblématique du phénomène pour le secteur des services de transport automobile urbain.

De nouvelles données permettraient d'approfondir cette analyse et de déterminer le caractère ponctuel ou itératif de ces phénomènes.

Le constat d'une augmentation du trafic PL pose la question du transport de marchandises et plus particulièrement renvoie aussi à la **problématique du « dernier kilomètre »**. Cette problématique a été jugée « clé » par une partie des auditionnés au regard du poids des importations en France. La bonne gestion des flux et des stocks, ainsi que l'acheminement des marchandises à destination sont donc jugés indispensables au bon fonctionnement d'un territoire et à son attractivité²⁰.

Étant donné le positionnement de la MEL au cœur d'un des principaux corridors routiers européens, ce mode prédomine dans le transport de marchandises, **84% de celles-ci (en tonnes par kilomètre) sont acheminées par la route, les modes de fret alternatifs restent peu utilisés malgré des infrastructures ferroviaires (13% des marchandises transportées) et fluviales (3%)**. La route demeure ainsi le mode de transport le plus souple, qui permet le plus aisément d'acheminer la marchandise à destination, sans rupture de charges et en flux tendus dans les délais plus courts.

Si son efficacité est indéniable, le transport routier de marchandises participe aux difficultés de circulation et au phénomène de congestion, tant en termes de circulation que de stationnement. Il génère de nombreux mouvements qui surchargent un réseau routier métropolitain qui supporte déjà de nombreux flux et incite donc à développer l'usage des modes alternatifs. Sur ce point, il est à noter des initiatives pour désengorger les centres villes et fluidifier le trafic existant. La CCIGL, comme la CCI Artois et le Pôle d'excellence régional EURALOGISTIC travaillent sur des initiatives. On peut citer notamment :

- Le développement du centre multimodal de distribution urbaine permettant des livraisons par mode doux en centre-ville et une reverse logistique (la gestion des flux du consommateur vers le producteur) ;
- Un travail également autour du port de Lille²¹ en imaginant des centres en périphéries de l'agglomération pour des liaisons par modes doux.

Ces initiatives ont été saluées lors de différentes auditions car elles permettent de désengorger efficacement le centre-ville.

Il a été toutefois souligné que le passage d'un mode de transport à un autre n'est pas toujours économiquement efficient. Il s'analyse en fonction des distances, des types de marchandises et des filières économiques pour ne pas engendrer un surcoût pour les entreprises ; ce dernier peut néanmoins être amorti sur d'autres postes (le stockage par exemple). Ces pratiques alternatives ou encore l'optimisation du transport routier sont donc à renforcer, notamment au regard des enjeux en termes d'activité économique et d'attractivité du territoire.

L'optimisation du trafic routier est donc un double défi en ce qu'il consiste non seulement à rationaliser l'usage des véhicules motorisés mais également à modifier les comportements, notamment en ce qui concerne l'usage de la voiture individuelle et des modes alternatifs.

2. De timides avancées pour l'usage des TC

Les différentes enquêtes déplacements réalisées depuis 1987 montrent une augmentation régulière de l'usage du réseau Transpole et une part modale en légère évolution. En 2016 l'augmentation de l'usage des TC apparaît proche de la hausse de l'usage de la voiture soit 1%.

²⁰ Pour aller plus loin : Cf. annexe 21 « l'accessibilité du territoire pour les activités économiques et attractivité »

²¹ Concernant le transport de marchandises via le port de Lille, celui-ci a permis de délester les axes routiers de la métropole de 80 000 camions en moins/jour via le report du fret sur la voie fluviale. Il a également permis le passage de 68 000 à 155 000 EVP en 2017 (containers) – chiffres CCIGL

Sur le réseau MEL, le nombre de déplacements avec le réseau Transpole a augmenté de 12,5% entre 2006 et 2016. Les 410 000 déplacements quotidiens se répartissent de la manière suivante :

▪ **27% en bus (+6% depuis 2006)**

▪ **6% en tramway (+2%)**

▪ **68% en métro (-7%)**. Ce constat s'explique, en proportion (et non en volume), par l'augmentation de l'usage du bus suite à la mise en œuvre depuis 2006 des plans bus successifs (+46%), comme par l'augmentation du tramway (+55%).

Le nombre de déplacements en métro a donc augmenté de manière plus modeste (+1%).

Cet accroissement masque cependant des pratiques intermodales différentes, que l'on s'intéresse aux correspondances à l'intérieur du réseau Transpole (bus-bus ou tramway-métro par exemple) ou bien avec d'autres modes (vélo-tramway, voiture-métro, train-bus...).

En nombre de trajets, les évolutions sont encore plus importantes : le réseau Transpole supporte environ **564 000 trajets quotidiens réalisés par les habitants de la MEL, soit une hausse de 16,6%** depuis 2006 (80 000 trajets supplémentaires chaque jour de semaine).

Il est à noter que selon les résultats de l'enquête déplacements 2016, **l'usage des transports collectifs urbains est très différent entre les agglomérations régionales et les grandes agglomérations**. Si la mobilité sur la MEL a progressé depuis 2006 et se trouve à des niveaux nettement supérieurs en comparaison avec ses voisins, il existe des écarts importants avec notamment Nantes et Lyon où l'usage des transports collectifs urbains est beaucoup plus important. On constate ainsi que Lille dispose d'un nombre de lignes (métro + tramway) inférieur à Lyon, Strasbourg ou Grenoble et que son ratio par habitant est également inférieur à l'ensemble des grandes agglomérations²².

L'usage des TC doit toutefois s'appréhender différemment en fonction des territoires MEL. Ainsi, les métropolitains réalisent en moyenne 0,40 déplacement avec Transpole chaque jour. Les plus faibles utilisateurs sont les habitants des Weppes (0,17) alors que les plus grands utilisateurs sont ceux du territoire Lillois (0,72). Globalement, la hausse de l'usage est très forte (50% de déplacements en plus dans les Weppes et la Vallée de la Lys) avec cependant une baisse importante sur le territoire Tourquennois, une faible baisse sur la Couronne Nord et une relative stabilité sur le territoire Lillois (+1%).

Selon les résultats de l'enquête menée auprès des communes, le niveau de desserte en TC est différemment apprécié par les répondants qui jugent notamment que l'offre proposée à Lille peut difficilement être comparée à l'offre faite sur le territoire des autres communes métropolitaines. De la même manière, pour la majorité des répondants, les TC constituent une offre concurrentielle de déplacement sur le territoire de la MEL mais pas dans le périmètre strict de leur commune (avec 72% de non contre 16% de oui). Ainsi, le niveau de desserte en TC y est jugé majoritairement²³ :

- Bon mais problématique pour ce qui est du bus, alors qu'il est la seule offre TC proposée pour certaines communes ;
- Bonne pour le métro et le tramway ;
- Problématique en ce qui concerne le train.

Concernant ce dernier, il connaît comme les autres TC, une variabilité d'usage selon les territoires. On note un faible usage dans les zones les plus éloignées de la centralité lilloise et les territoires Roubaisien et Tourquennois ; ces derniers ne possèdent d'ailleurs pas vraiment de desserte ferroviaire pour un usage quotidien. En revanche, les habitants de la Couronne Nord, le territoire Est et le territoire Lillois disposent d'un accès proche ou relativement facile aux gares de Lille Flandre et Lille Europe, qui vont permettre des déplacements quotidiens ou du moins très fréquents à « longue distance »²⁴.

²² Cf. annexe 16 « le réseau de TC sur le territoire de la MEL depuis 2010 »

²³ Il est toutefois à noter que peu de communes répondantes étaient concernées par certains TC (métro, tramway, train).

²⁴ Selon l'ED 2016, environ 34 000 habitants de la MEL utilisent le train plus de 2 fois par semaine, soit 3% de la population de 5 ans et plus.

Au-delà d'une offre de desserte TC jugée parcellaire et variable sur le territoire, des freins ont également été identifiés à leur usage.

Ainsi, si la performance du métro et du tramway semble unanimement reconnue par les personnes auditionnées, il n'en est pas de même de la performance des bus en termes de régularité des dessertes, de ponctualité ou encore de vitesse commerciale.

Or l'un des éléments qui semblent déterminant dans le choix du mode de transport est la performance de ce mode, correspondant notamment à la durée et aux aléas du trajet que chacun est en mesure d'accepter.

Les retours de l'enquête menée auprès des communes posent le même constat et jugent majoritairement que le bus n'est pas un mode de transport concurrentiel. Il est jugé peu efficace, pas assez fiable, le temps de trajet trop long et les fréquences de passage insuffisamment nombreuses.

Certains auditionnés jugent également que les lianes ne sont pas de véritable Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). En effet, un BHNS devrait proposer une vitesse commerciale se rapprochant de celle d'un tramway. Or aujourd'hui les bus métropolitains sont souvent pris dans le trafic au même titre que n'importe quel autre véhicule par manque d'aménagements. A titre d'exemple, le projet liane 5 (ligne 12 actuelle) a un objectif de vitesse commerciale de 15km/h, jugée insuffisante pour être attractive et en-dessous des critères BHNS (+/-20km/h). La vitesse commerciale du réseau est globalement stable avec une moyenne de 12-13km/h.

Si les travaux de la MIE relèvent que lever les freins à l'usage des TC permettrait de favoriser le report modal, cela ne semble possible qu'avec des investissements financiers et le développement d'infrastructures et de services performants accessibles sur l'ensemble du territoire. A contrario, un report modal à moindre coût et à moyen terme sur les modes actifs est apparu réaliste.

3. Des modes actifs sous utilisés mais un potentiel réel à coût raisonnable

Sur la base des résultats de l'enquête déplacement 2016 et des retours des auditions plusieurs constats sont faits pour les modes actifs doux :

- Une part modale de la marche en baisse avec – 2 points et une baisse significative chez les 18-24 ans

Bien qu'elle soit le mode de transport le plus universel, le moins coûteux, le plus facile d'accès et le plus bénéfique pour la santé, son usage reste faible. Les habitants de la MEL réalisent **en moyenne 1,20 déplacements à pied par jour**, avec un minimum de 0,79 pour les habitants des Weppes et un maximum de 1,66 pour ceux du territoire Lillois.

- Un usage du vélo qui tend à augmenter en centre urbain dense (Lille et sa banlieue) mais des marges de progrès à réaliser à l'instar des autres agglomérations françaises et de nos voisins européens comme Strasbourg, Lyon, Courtrai, Amsterdam ou encore Copenhague

L'attractivité du territoire est souvent limitée à son accessibilité en voiture mais elle doit aussi être considérée en fonction de sa qualité de vie et de son accessibilité pour les modes actifs et les modes doux : les villes facilement accessibles à vélo sont de plus en plus attractives.

Les habitants de la MEL réalisent **en moyenne 0,06 déplacement par jour et par personne**.

La mobilité la plus élevée étant celle du Territoire Lillois.

La faible baisse observée au global est issue d'évolutions très disparates, avec des hausses très fortes sur le Territoire Lillois et le Territoire Est, ainsi que de fortes baisses partout ailleurs.

L'usage du vélo s'est fortement concentré sur des **secteurs géographiques bien précis**.

Ces constats sont également perçus par la majorité des répondants à l'enquête menée auprès des communes qui estiment que si les mesures prises ces dernières années sont positives, l'usage du vélo reste faible.

En comparaison avec d'autres agglomérations françaises, le constat est identique avec un faible pourcentage de mobilité à vélo, bien que légèrement supérieur à celui de la MEL dans des agglomérations comme Toulouse, Nantes ou Strasbourg²⁵. Cette dernière a notamment été citée en exemple par certains auditionnés souhaitant démontrer que certaines villes françaises ont su développer la mobilité à vélo²⁶. Egalement entré dans le top 20 des villes les plus cyclables du monde en 2015 dans le classement établi par le cabinet danois Copenhagenize et dévoilé lors du congrès international Velocity, la capitale alsacienne arrive en 4^{ème} position, derrière les villes de Copenhague²⁷, Amsterdam²⁸, Utrecht et se positionne devant Eindhoven²⁹ qui se classe en 5^{ème} position.

De la même manière, les villes de Bruges, Gand ou Courtrai ont été citées en exemple pour leur politique « vélo » jugée efficace car incitative et de longue durée. Pour la Ville de Courtrai, ce résultat s'explique par une politique incitative et à l'intégration, dès les années 80, de la prise en compte des déplacements en vélo dans les projets d'aménagement et les politiques publiques. Selon l'UVN, si la part modale vélo était similaire entre Lille et Courtrai en 1970, Courtrai a creusé un écart important puisque plus de 20% des déplacements s'y font aujourd'hui à vélo. Pour Bruges et Gand, la prise en compte est plus récente mais leur politique volontariste semble également porter ses fruits.

Evolution de l'usage du vélo

La MEL dispose de 25 points de comptage fournissant des données en temps réel et répartis dans des secteurs représentatifs de la variété des environnements de la métropole. Selon le rapport de l'observatoire de la circulation (bilan 2008-2014), plusieurs constats :

- **Lille** présente la fréquentation la plus élevée. La ville dispose de 4 points de comptage, tous localisés sur réseau principal (axes structurants). En moyenne, la fréquentation varie entre 600 et 1 200 cyclistes par jour, deux sens confondus. Ces chiffres peuvent s'expliquer en grande partie par la densité de population, de services et d'emplois, mais aussi par le déploiement des aménagements cyclables et par la concentration des stations V'Lille.
- **Villeneuve d'Ascq** compte en moyenne 200 vélos par jour les deux sens confondus (2 points de comptage : 1 sur le réseau principal, 1 sur le réseau secondaire).
- **Roubaix et Tourcoing** présentent des valeurs avoisinant les 100 cyclistes par jour (2 points de mesure par commune, sur des réseaux principaux).

Si l'on raisonne à l'échelle territoriale, hors territoire lillois, les chiffres sont globalement similaires et en moyenne 150 cyclistes par jour sont enregistrés les 2 sens confondus.

Pour l'ensemble des points de mesure, on observe également que la pratique du vélo est en partie liée à la saison avec une baisse entre novembre et février et un pic d'usage en juin et juillet.

Enfin, pour de nombreux compteurs, on retrouve des courbes classiques avec l'heure de pointe du matin (entre 7h00 et 9h00) et l'heure de pointe du soir (entre 16h00 et 17h00).

Plus récemment, des données métropolitaines découlent les constats suivants (les données de comptage sur le 1^{er} et le 2nd semestres 2016 :

- Une pratique du vélo plus importante à Lille avec une augmentation en 2016 par rapport en 2015 pour ce secteur et une forte augmentation en septembre 2016 : entre 30 et 40% en fonction des stations de comptage à partir du 2nd trimestre 2016 notamment,
- Un usage du vélo surtout au printemps et à l'automne.

²⁵ Avec 560 kilomètres de pistes cyclables et plus de 8 % de déplacements réalisés à vélo sur l'agglomération (15 % en centre-ville). On y compte 310 000 vélos pour 267 000 habitants.

²⁶ Notamment celle des actifs allant travailler à vélo. Ainsi selon l'INSEE (enquête annuelle de recensement 2015 qui comprend un volet transport) le classement des villes où la part des actifs allant travailler à vélo est la plus importante est le suivant : 1/ Strasbourg (16%) – 2/ Grenoble (15,2%) – 3/ Bordeaux (11,8%) – 4/ Rennes (7,3%) – 5/ Tours (7%) – 6/ Toulouse (7%) – 7/ Nantes (6,2%) – 8/ Montpellier (6,2%) – 9/ Lyon (5,9%) – 10/ Angers (5,9%)

²⁷ Depuis 1990, le nombre de cyclistes y a augmenté de 70 %, alors que le nombre de déplacements en voiture vers le centre-ville a baissé de 350 000 à 260 000 par jour. Dès la fin des années 2000, 15 à 20 millions d'euros par an ont été investis dans les infrastructures dédiées aux cyclistes.

²⁸ Près de 60 % des trajets intra-muros se font à vélo, contre 40 % dans la grande banlieue d'Amsterdam.

²⁹ Un solide réseau de pistes cyclables reliant les quartiers entre eux et avec le centre-ville, ainsi qu'un ensemble d'initiatives innovantes. Eindhoven se distingue notamment avec son "Hovenring", un rond-point cyclable suspendu à 70 mètres du sol.

Globalement, les données disponibles ainsi que les retours des auditionnés tendent à démontrer une progression du vélo et un fort potentiel de report de part modale, notamment en ce qui concernent les centres villes. En témoigne les chiffres de l'ADAV, sur la période 1999-2017 (données collectées via la station située à l'angle de la rue Nationale et du Boulevard de la Liberté à Lille) :

- Une augmentation du trafic vélo avec une vingtaine par heure en 1999 (sur une 4 voies à l'époque) contre 150 vélos par heure aujourd'hui ;
A titre d'exemple sur la rue Nationale, on perçoit une augmentation de 100 à près de 250 vélos en circulation aujourd'hui avec une pointe à 450 cyclistes le mercredi 17h et 18h30 ;
- Une augmentation de 42% de l'usage du vélo (sur la base des 11 stations de comptage Lille) ;
- Une augmentation les jours de pluie du nombre de V'lille en circulation (moins de vélo mais plus de V'lille, ces derniers étant utilisé en fonction de la météo).

Si l'objectif de doubler la part modale des TC semble peu réaliste en raison des gros investissements qu'il faudrait réaliser, la majorité des personnes qui se sont exprimées dans le cadre des travaux s'accordent sur le fait que le vélo dispose d'un potentiel important à moindre coût. Une analyse fine des objectifs pour chacun des 8 territoires de la MEL serait toutefois nécessaire afin d'identifier spécifiquement les attentes de chaque territoire et de moduler les actions à mettre en place.

L'usage du vélo se heurte toutefois à certaines difficultés relevées au cours de la mission. Ainsi, si des aménagements ont été réalisés ces dernières années et positivement soulignés dans le cadre des travaux (auditions et enquête), certaines mesures favorables au vélo ont été jugées insuffisantes avec notamment un manque d'aménagements et d'itinéraires cyclables sécurisés et continus. Les résultats de l'enquête relèvent également que les plus petites communes se disent moins concernées par les mesures prises.

Sur la MEL, une cinquantaine de points durs ont été identifiés c'est-à-dire des discontinuités ponctuelles fortes pénalisant l'attractivité des aménagements cyclables et l'usage du vélo sur le territoire. Des solutions sur 5 ans et pour 20 des 53 des points noirs identifiés seront mises en place. Le Conseil métropolitain a aussi voté la mise en place d'une politique cyclable (délibération n°16 C 1049 du 2 décembre 2016) et une enveloppe de 30M€ y est consacrée.

D'autres actions ont également été soulignées positivement :

- Les événements de promotion du vélo comme le challenge européen du vélo ou fun rando ;
- Le dispositif d'aide à l'achat d'un vélo mise en place par délibération n°16 C 1049 du 2 décembre 2016 pour équiper les habitants du territoire en vélo en échange d'un engagement citoyen. Cet engagement est formalisé via une convention qui vise notamment à une utilisation du vélo très régulière pour se déplacer.

Il est toutefois encore trop tôt pour connaître les impacts d'une telle mesure sur l'usage du vélo en métropole. Des initiatives privées incitatives existent également avec des entreprises qui proposent de participer ou de prendre en charge l'achat d'un vélo par leurs salariés.

Bien que les conclusions de l'enquête déplacement 2016 et le bilan du PDU 2010-2020 fassent apparaître de réelles difficultés à inverser la tendance haussière de l'usage de la voiture, certains chiffres peuvent être interprétés comme des signes encourageants. Les efforts à fournir au profit des modes actifs semblent les moins coûteux et les plus efficaces à moyen terme contrairement aux investissements importants qui seraient parfois nécessaires pour développer l'usage des TC.

Les efforts pour atteindre les objectifs fixés en matière de report modal sont donc à poursuivre, notamment au regard des impacts et des coûts induits que produisent tous les jours les déplacements sur la qualité de l'air et la santé publique.

Des efforts partagés à poursuivre pour améliorer le cadre de vie des métropolitains

1. Une amélioration de la qualité de l'air métropolitain mais des efforts en matière de réduction des émissions polluantes à poursuivre

Le trafic routier et les déplacements quotidiens constituent aujourd'hui l'une des principales sources d'émissions de polluants en milieu urbain (particules et oxydes d'azote). Fort de ce constat le PDU vise à promouvoir une mobilité durable, économe de déplacements automobiles, afin de protéger l'environnement, le cadre de vie et la santé publique.

Avec 62 sites de mesures (stations fixes ou mesures ponctuelles), ATMO HDF surveille plus de 30 familles de polluants dont 12 réglementaires et calcule un indice de qualité de l'air rendu public quotidiennement. Ainsi, sur le territoire de la MEL, depuis 2008, on observe une amélioration globale de la qualité de l'air avec :

Polluants ciblés	Constats
Ozone	Des teneurs légèrement supérieures en 2014 et 2015 avec des épisodes de pollution constatés, puis une baisse en 2016 par rapport à l'année de référence 2008. La baisse est plus marquée sur la MEL qu'en région. Des épisodes de pollution constatés entre 2014 et 2015.
Particules PM10 et PM 2,5	Des teneurs globalement à la baisse depuis 2008 mais des épisodes de pollution ont néanmoins été constatés sur le territoire de la MEL ou en région.
Dioxyde de soufre	Des niveaux très faibles.
Monoxyde de carbone en air ambiant	Des valeurs très faibles, à la limite des seuils de détection des appareils.
Dioxyde de soufre	Des valeurs réglementaires respectées et des niveaux très faibles.
Dioxyde d'azote	Aucun dépassement des valeurs réglementaires, ni épisodes de pollution.
Benzène	Des valeurs respectées notamment du fait de la disparition du benzène des carburants des véhicules essence.
Benzoapyrène et les métaux lourds	Des seuils respectés mais il existe un point au niveau de la région où le seuil est dépassé pour le nickel du fait de la proximité d'un site industriel.
Perturbateurs endocriniens	Un nombre de jours de dépassement des seuils réglementaires assez similaire entre 2015 et 2016. Des dépassements mixtes sont toutefois également constatés en région c'est-à-dire quand, sur une même journée, les valeurs sont dépassées à la fois pour l'ozone et les poussières en suspension. Notre région est la seule à connaître ce phénomène.

Globalement, on observe une baisse du nombre d'épisodes de pollution (tout type d'émission confondu) depuis 2015. Le changement récent du seuil d'alerte (80 µg/ m³ en moyenne journalière ou 50 µg/ m³ pendant 2 jours consécutifs) pourrait toutefois conduire à une augmentation du nombre de jours de dépassement.

Ces constats encourageants sont le résultat d'un ensemble de mesures prises dans tous les secteurs d'activité à l'origine des émissions polluantes (efforts des industriels et des agriculteurs pour réduire leurs rejets dans l'atmosphère et leur empreinte environnementale, techniques d'isolation des habitations, évolutions technologiques des moteurs automobiles, etc). Les conditions climatiques favorables jouent également un rôle favorable dans la dispersion des polluants.

Il existe ainsi 3 autres secteurs co-responsables de la pollution atmosphérique avec les transports :

- Le secteur Industrie, Déchet, Energie et Construction ;
- Le secteur Résidentiel-Tertiaire ;
- Le secteur Agriculture et les autres sources d'origines naturelles.

En 2010, les particules en suspension PM10 émises depuis la MEL étaient principalement issues à parts quasi égales du secteur résidentiel-tertiaire et des transports, et majoritairement dues à l'utilisation du chauffage au bois et aux véhicules diesel (poids lourds et véhicules légers). Le secteur des transports était, en revanche et de loin, le 1^{er} secteur émetteur d'oxyde d'azote. Enfin, en matière d'émissions de gaz à effet de serre (GES) en équivalent CO₂, le secteur industriel et le secteur résidentiel-tertiaire se situaient à des niveaux équivalents.

Afin de réduire l'impact des déplacements sur la qualité de l'air des mesures récentes ont été mises en place ou sont en cours d'étude sur le territoire de la MEL :

- **La zone de circulation différenciée** : Présentée le 18 juillet dernier par le préfet des Hauts-de-France dans le cadre de son plan pour améliorer la qualité de l'air, cette mesure d'urgence concerne un périmètre de l'agglomération lilloise comprenant : Lille, Lomme, Hellemmes, Séquedin, Lambersart, Saint-André-lez-Lille, Marquette-Lez-Lille, Marcq-en-Baroeul, La Madeleine, Mons-en-Baroeul, Lezennes et Ronchin.

Pour se déplacer et se rendre sur son lieu de travail l'alternative des transports en commun sera privilégiée avec la mise en place du ticket pollution. Il permet aux non abonnés de circuler en illimité sur l'ensemble du réseau bus, métro, tramway au prix d'un trajet unitaire par jour. A défaut, chaque automobiliste devra se munir de la vignette crit'air l'autorisant ou non à circuler en cas de dépassement des seuils d'alerte. Il est à noter que l'évaluation de la mesure mise en place à Paris et sa région en mars 2014 fait apparaître une diminution des émissions PM10 liées au trafic routier.

- **Une zone de circulation restreinte à l'étude** : Le Conseil métropolitain a voté le 10 février 2017 le lancement d'une étude pour définir la faisabilité d'une telle zone, étudier l'opportunité d'une telle mesure et évaluer à priori ses impacts aussi bien circulatoires, qu'économiques ou sociétaux. Des craintes relatives à ce sujet ont toutefois été soulevées lors des auditions par le comité. Les propositions sont attendues pour l'été 2018.

Chiffre à l'appui, l'amélioration de la qualité de l'air métropolitaine semble une réalité et apparaît comme l'affaire de tous (le PDU métropolitain fait partie d'un ensemble de mesures stratégiques prises par des acteurs variés) et au bénéfice de tous.

2. Des gains sanitaires et économiques à réaliser en préservant la qualité de l'air

De nombreuses études nationales ou européennes ont démontré l'impact de la pollution atmosphérique sur l'apparition des pathologies cardio-vasculaires, cardio-respiratoires, certains cancers ou encore des troubles de la reproduction, des troubles du développement chez l'enfant, des pathologies endocriniennes ou neurologiques. Ces impacts sanitaires restent toutefois difficiles à appréhender car les malades et les décès dus à la pollution ne sont pas directement identifiables.

Selon l'OMS la pollution de l'air est responsable, dans le monde de :

- 36% des cancers du poumon ;
- 34% des AVC ;
- 27% des maladies cardiaques.

Les effets de la pollution atmosphérique peuvent être rapides ou de long terme, résultants d'une exposition chronique et répétée (jugée la plus néfaste) et dépendent aussi du niveau d'exposition des populations aux différents polluants. La carte des concentrations de particules fines montre par exemple qu'elles sont plus élevées dans de grandes zones urbaines : région parisienne, Nord-Est de la France et l'axe Lyon-Marseille. Les grandes agglomérations comme celle de Lille sont caractérisées par des contrastes de niveaux et de composition chimique des polluants atmosphériques selon qu'on se situe à l'écart ou à proximité des voies à fort trafic routier.

L'évaluation quantitative menée par comparaison de divers scénarios, sur la MEL entre 2008 et 2010, montre que le **respect des recommandations de l'OMS** en matière de particules PM10 permettrait à court terme des gains sanitaires conséquents :

- **46 décès évités chaque année ;**
- **156 hospitalisations respiratoires évitées ;**
- **85 hospitalisations cardiaques évitées.**

La pollution de l'air se situe aujourd'hui au 3^{ème} rang des causes de mortalité derrière le tabac (78 000 morts) et l'alcool (49 000 morts).

Une étude réalisée dans le cadre d'un projet européen APHEKOM en 2012 sur les populations vivants à proximité de grands axes de circulation (+10 000 véhicules par jour) a estimé que 15% de nouveaux cas d'asthme et 15% de bronchites chroniques pour les plus de 65 ans étaient attribuables à la pollution atmosphérique liée au trafic routier.

Cette étude chiffre enfin des économies possibles à **hauteur de 300 millions d'euros**. Les coûts de santé dus à la pollution atmosphérique représentent en effet chaque année entre **20 et 30 milliards d'euros en France, dont 0,8 à 1,7 milliard d'euros** supportés directement par le système de soin.

Il est à noter que les actions visant à favoriser l'usage du vélo sont intéressantes à mettre en place au regard de leurs gains potentiels. En effet, le bénéfice sur la santé serait 20 fois plus élevé que les risques. Par ailleurs, plus le report modal vers le vélo concerne les automobilistes, plus le ratio bénéfice / risque peut être élevé (jusqu'à +15 %). Les **actions à co-bénéfices** seraient donc à privilégier. Par exemple, inciter à la pratique du vélo permet de réduire conjointement les émissions de polluants de l'air et de gaz à effet de serre et ainsi d'améliorer la santé aujourd'hui via l'amélioration de la qualité de l'air et la pratique d'activité physique tout en réduisant les risques sanitaires pour les générations futures (changement climatiques).

L'étude INERIS 2014 montre que le **coût des mesures visant à réduire la pollution est inférieur au coût généré en matière d'impacts sur la santé**.

Au-delà de la pollution atmosphérique, les objectifs environnementaux du PDU visent également à protéger la population métropolitaine des dangers liés à une exposition trop forte et quotidienne au bruit notamment routier.

3. Une exposition au bruit néfaste pour la santé des métropolitains mais inégale sur le territoire

Les transports sont fortement responsables des nuisances sonores et des effets sur la santé associés. Ainsi, selon le bilan 2008-2014 de l'observatoire de la circulation du territoire de la MEL, il est constaté une corrélation entre les niveaux de bruits et les niveaux de trafic. Les niveaux de bruits autoroutiers mesurés les plus élevés se situent ainsi le long de l'A25 (Ennetières-en-Weppes, Loos) et de l'A23 (CRT/Lesquin-Sainghin-en-Mélantois). La plus forte augmentation de bruit est observée sur l'A1 (Ronchin) entre 2009 et 2014 avec + 1,5 dB.

En matière de bruit, le PDU 2010-2020 vise à une moindre exposition des populations les plus exposées au bruit des infrastructures de transport et une préservation des zones calmes³⁰. Pour ce faire, la MEL :

- Etablit un **plan de prévention du bruit dans l'environnement ou PPBE**
Adopté par délibération n°15 C 1383 du 18 décembre 2015, il a pour objectifs la prévention des effets du bruit, leur réduction, dans les zones en enjeux du territoire et la protection de zones calmes. Le plan comptabilise 162 zones à enjeux sur le territoire de 65 communes et 223 zones calmes réparties sur l'ensemble du territoire.

³⁰ Des éléments complémentaires sont apportés en annexe 9 (les objectifs environnementaux : effets des déplacements sur le bruit)

- Construit des **cartographies stratégiques du bruit**³¹ illustrant l'exposition de la population aux bruits et mises en jour en 2014 en lien avec les communes.
- Réalise des mesures pour objectiver les nuisances ressenties en lien avec des infrastructures ou des équipements métropolitains et observe l'évolution du bruit routier au travers d'un **réseau de 29 balises de mesures permanentes**³².
- Etablit ou expertise le **volet « bruit » des études d'impact** pour les projets portés par la direction Espaces publics et voirie et, ponctuellement, par les autres directions de la MEL.
- Met en place des protocoles d'évaluation d'actions destinés à réduire le bruit dans l'environnement, en particulier pour les choix de matériaux de revêtement de sol.

La politique de lutte contre les nuisances sonores est toutefois une politique multi acteurs puisqu'elle concerne également le Département, l'Etat (notamment la DIR du Nord) ou encore la SNCF ; chacun en charge des nuisances produites par ses propres infrastructures.

Sur la base des mesures effectuées, la carte stratégique du bruit pour l'exposition aux nuisances sonores de la route de 2015 montre une surexposition des populations qui vivent à proximité des axes routiers métropolitains. Ces constats sont identiques concernant la carte stratégique pour les autres nuisances sonores (LGV, aérien, industriel). Ces enjeux restent donc très actuels et les efforts sont à poursuivre pour atteindre pleinement les objectifs du PDU.

Bien que les constats réalisés sur l'amélioration de la qualité de l'air ces 10 dernières années soit encourageants, les gains économiques mais surtout sanitaires encore à réaliser apparaissent très importants. Les populations, notamment urbaines et péri urbaines, restent très exposées aux risques sanitaires quel qu'il soit (pollution atmosphérique ou bruit).

³¹ Ces documents sont rendus obligatoires pour :

- Chacune des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules
- Chacune des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train
- Les agglomérations de plus de 100 000 habitants (liste fixée par décret), soit 60 communes de la MEL.

³² Soit 9 stations sur les grandes infrastructures autoroutières (convention avec l'Etat) et 20 stations en milieu urbain.

Conclusion et pistes de réflexion

Sur la base du croisement des différentes sources mobilisées, les conclusions de cette mission s'articulent autour de quatre thématiques pouvant constituer une base de réflexion pour appréhender dès à présent ou, à plus long terme, la révision prochaine du PDU :

➤ Un nécessaire besoin d'articulation entre les politiques de déplacement et les autres politiques publiques

Sur la base d'un constat partagé par l'ensemble des personnes interrogées, il apparaît que les choix en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, ainsi qu'en matière de développement économique doivent s'appréhender en fonction des flux de déplacements qu'ils génèrent. Or, cette articulation semble aujourd'hui à parfaire.

➤ Une politique exigeant de la cohérence, de la coordination entre l'ensemble les acteurs et une gouvernance supra métropolitaine

Les conclusions des travaux ont mis en exergue que les enjeux de la politique de mobilité dépassent de loin le seul périmètre de la MEL car cette dernière est située à un carrefour d'échanges européens majeurs. A ce titre, il paraît essentiel d'envisager cette politique en développant davantage la concertation et en définissant des plans d'actions partagés et complémentaires dépassant les frontières du territoire. Cette gouvernance est donc à réinventer.

Pour initier celle-ci et dans la lignée des Assises des Mobilités et de l'accessibilité de septembre 2016 portées par le Président de la MEL, le projet de Conférence annuelle de l'accessibilité de la Métropole a vocation à rassembler régulièrement les principaux gestionnaires et décideurs en matière de mobilité et peut répondre à cet objectif, au moins dans un premier temps.

Les travaux relèvent également un besoin de cohérence entre les actions de la MEL et de ses communes membres. Ainsi et conformément au Code des Transports, il appartient à chaque commune de s'assurer que sa politique en matière de déplacements et de mobilité (via l'exercice des pouvoirs de police du Maire) soit en adéquation avec les enjeux et les objectifs édictés par l'autorité organisatrice de mobilité (AOM).

La mission devait initialement permettre d'apporter un éclairage sur les impacts des plans de circulation déployés sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard des données disponibles et de la seule formalisation du plan de circulation lillois, les travaux du comité se sont limités à ce dernier, lequel s'inscrivant totalement dans les objectifs du PDU Métropolitain. Il est toutefois complexe de tirer des conclusions définitives à ce stade, la mise en œuvre du plan étant récente.

De manière générale, cette étude a montré que les modalités de concertation et de communication sont considérées comme perfectibles au niveau communal, ce constat est également applicable au niveau intercommunal.

➤ Une approche globale et complémentaire des modes pour un principe de subsidiarité efficace

Face au phénomène de congestion jugé préoccupant et ses conséquences en matière de santé publique et d'attractivité, les personnes interrogées ont toutes relevé un manque d'investissements dans les infrastructures lourdes de transport depuis la début des années 2000 et la fin des travaux du métro (route, Réseau Express Grand Lille, tram train, etc.). Toutefois, au regard des contraintes financières des organismes publics, cette solution ne peut apparaître comme unique.

Des alternatives complémentaires sont à trouver et à prioriser selon les différents modes. Quelques pistes ont déjà pu être évoquées et pourront être étudiées dès à présent ou dans la période de révision du PDU 2010-2020 :

- **Pour atteindre les objectifs de réduction des déplacements motorisés** : lutter contre « l'autosolisme » (covoiturage, autopartage, etc.), favoriser l'usage de véhicules écologiques électriques ou hybrides, développer des gares routières pour le transport en car, expérimenter de nouvelles pratiques (télétravail, bonus éco mobilité, vignette crit'air participent à cet objectif) ;
- **Pour favoriser l'utilisation des Transports Collectifs (TC)** : planifier les évolutions TC via un schéma directeur, affiner le maillage du territoire pour permettre l'appropriation par les usagers excentrés, réétudier la faisabilité de certains projets (exemple : le Réseau Express Grand Lille) et renforcer les liaisons ferrées au sein de la MEL mais également avec les territoires voisins et limitrophes pour améliorer les échanges, améliorer la performance et la perception des TC par les usagers pour les dissuader de prendre la voiture (accroître la vitesse commerciale des bus à haut niveau de service par exemple) ;
- **Pour développer les modes doux et actifs** : poursuivre les aménagements cyclables et lutter contre les discontinuités, sécuriser les itinéraires, conforter les voies vertes et développer un réseau express vélo (REVE à l'instar de Strasbourg, Paris, Londres ou Bruxelles), rendre accessible les zones d'activités, sensibiliser les publics et notamment investir sur les jeunes générations, éduquer au vélo et aux règles de sécurité.

Plus globalement, toutes ces pistes propres à chaque mode de déplacement, pour être efficaces, doivent aussi se combiner au travers du développement l'intermodalité et la multi-modalité au travers de plusieurs leviers :

- Les pôles d'échanges multimodaux situés au niveau des gares SNCF, des gares routières et des interconnexions entre les lignes de bus, de tram et de métro ;
- Le stationnement, en améliorant notamment la communication sur les parcs relais et de leurs avantages, mais aussi en offrant une offre moindre « à destination » là où des solutions alternatives existent (lieux de travail, centre-ville) ;
- La billettique, en poursuivant le développement de la billettique simplifiée interopérable pass-pass du SMIRT.

➤ Des changements de comportements et un report modal nécessitant une communication et une sensibilisation accrues

Les changements de comportement s'inscrivant dans des dynamiques de long terme, il s'agit d'accompagner durablement la population dans ses choix de mobilité afin d'atteindre les objectifs fixés. Pour ce faire, plusieurs solutions sont envisageables à différents niveaux :

- **Après des citoyens-usagers** : utiliser les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) comme vecteur de communication et de promotion, développer et accompagner l'éco-citoyenneté, faire connaître l'offre de transport et le potentiel de la multi-modalité, communiquer sur la performance des TC en utilisant notamment l'open data, communiquer de manière thématique pour un public cible (jeunes, seniors, scolaires...) et proposer une offre adaptée, communiquer sur les objectifs poursuivis des actions mises en œuvre ou à l'étude et leurs bénéfices (exemple : la plateforme de mobilité régionale passpass.fr mise en place par le SMIRT) ;
- **Après des entreprises, des salariés et des commerçants** : faire adhérer les entreprises et communiquer sur les objectifs, adapter cette communication et leur proposer une offre « sur mesure », accompagner et mettre en place progressivement et de manière concertée les actions. Pour les commerçants, favoriser les initiatives privées permettant de gérer le dernier kilomètre, lutter contre le stationnement ventouse, mettre en œuvre des solutions innovantes de stationnement (shop & go à Lille par exemple).

Globalement l'ensemble des personnes interrogées s'accordent sur les conditions de réussite pour permettre à terme des changements de pratiques de mobilité et une diminution de l'usage de la voiture :

- Des mesures restrictives à la voiture compensées par des modes de transports alternatifs qui fonctionnent bien et une tarification accessible ;
- Des mesures sur le long terme ;
- La solution n'est pas unique mais correspond à un ensemble de mesures complémentaires et cohérentes.

En conclusion, ces différentes pistes constituent une base de réflexion pour appréhender dès à présent ou, à plus long terme, la révision prochaine du PDU. Au-delà des choix stratégiques à effectuer, il conviendrait également d'interroger les modalités de pilotage et de suivi de cette politique (outils de reporting, déclinaison des différents niveaux stratégiques, priorisation des actions, suivi financier).

Annexe 1 – MIE : définition

La Mission d'Information et d'Evaluation (MIE) a été créée par la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et son usage est règlementé par le Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT).

Ainsi, selon l'article L2121-22-1 du CGCT, le conseil municipal des communes de plus de 50 000 habitants peut, lorsqu'un sixième de ses membres le demande, délibérer en vue de créer une mission d'information et d'évaluation, chargée de recueillir des éléments d'information sur une question d'intérêt communal ou de procéder à l'évaluation d'un service public communal.

La création d'une telle mission est par ailleurs ouverte aux membres des établissements publics de coopérations intercommunales dont la population répond au même critère démographique, et selon les mêmes règles que celles édictées pour les communes, conformément à l'article L. 5211-1 du CGCT. Obligatoirement entérinée par une délibération du conseil, la MIE doit également respecter les dispositions du règlement intérieur de la collectivité ou de l'EPCI.

L'article 54 du règlement intérieur de la MEL du 10 octobre 2014 est spécifiquement consacré au dispositif et en fait la présentation. Outre les conditions à remplir pour la création d'une MIE, ce règlement intérieur fixe les règles de présentation et d'examen de la demande de constitution de la mission, ses modalités de fonctionnement, sa durée et les conditions de remise du rapport au conseil.

L'ensemble de ces dispositions visent à assurer que chaque mission d'information et d'évaluation conserve sa vocation d'alimenter efficacement le débat politique au sujet d'une thématique donnée.

Extrait du règlement intérieur :

« Article 54 : Une mission d'information et d'évaluation est chargée de recueillir les éléments d'information sur les questions d'intérêt métropolitain ou de procéder à l'évaluation d'un service public métropolitain.

Une telle mission d'information et d'évaluation peut être constituée à la demande d'un sixième des membres du Conseil, celui-ci se prononce à la majorité sur la création d'une mission d'information et d'évaluation.

La demande de création doit être remise, contre accusé réception, aux Assemblées dans un délai de 7 jours francs avant la date fixée pour la prochaine réunion du Conseil. Toutefois, si les circonstances le justifient, le Président peut décider d'inscrire à l'ordre du jour une demande de création d'une mission d'information et d'évaluation déposée après ce délai.

Les élus demandeurs de la constitution d'une mission d'information et d'évaluation adressent par écrit au Président leur demande, en indiquant avec précision l'objet de celle-ci.

Aucune demande de création d'une telle mission ne peut porter sur le même objet que celui d'une mission antérieure réalisée moins d'un an auparavant.

Un même conseiller ne peut s'associer à une telle demande plus d'une fois par an.

Aucune mission d'information et d'évaluation ne peut être créée à partir du 1er janvier de l'année civile qui précède l'année du renouvellement général du Conseil de la Métropole Européenne de Lille ».

Annexe 2 - Délibération n°16 C 1028 du 2 décembre 2016

SECRETARIAT GENERAL - ASSEMBLEES -

Mission d'information et d'évaluation - Evaluation à mi-parcours du PDU 2010-2020 et détermination des impacts des plans de circulation du territoire métropolitain

Par courrier en date du 21 octobre 2016, le groupe Métropole Communes Unies sollicite la création d'une mission d'information et d'évaluation du plan de déplacement de la ville de Lille. Par ailleurs la MEL avait décidé par délibération 15C1411 du 18 décembre 2015, de faire l'évaluation à mi-parcours du plan de déplacements urbains 2010-2020. En outre, plusieurs modifications de plans de circulation ont été mises en œuvre sur le territoire métropolitain.

L'article L.2121-22-1 du CGCT dispose que « *dans les communes de 50 000 habitants et plus, le conseil municipal, lorsqu'un sixième de ses membres le demande, délibère de la création d'une mission d'information et d'évaluation, chargée de recueillir des éléments d'information sur une question d'intérêt communal ou de procéder à l'évaluation d'un service public communal. Un même conseiller municipal ne peut s'associer à une telle demande plus d'une fois par an.*

Aucune mission ne peut être créée à partir du 1er janvier de l'année civile qui précède l'année du renouvellement général des conseils municipaux.

Le règlement intérieur fixe les règles de présentation et d'examen de la demande de constitution de la mission, ses modalités de fonctionnement, les modalités de sa composition dans le respect du principe de la représentation proportionnelle, la durée de la mission, qui ne peut excéder six mois à compter de la date de la délibération qui l'a créée, ainsi que les conditions dans lesquelles elle remet son rapport aux membres du conseil municipal. »

Dans le cadre ainsi fixé, le Conseil a entendu préciser à l'article 54 de son règlement intérieur adopté par délibération en date du 10 octobre 2014 :

« *Une mission d'information et d'évaluation est chargée de recueillir les éléments d'information sur les questions d'intérêt métropolitain ou de procéder à l'évaluation d'un service public métropolitain. Une telle mission d'information et d'évaluation peut être constituée à la demande d'un sixième des membres du Conseil, celui-ci se prononce à la majorité sur la création d'une mission d'information et d'évaluation.*

La demande de création doit être remise, contre accusé réception, aux Assemblées dans un délai de 7 jours francs avant la date fixée pour la prochaine réunion du Conseil.

Toutefois, si les circonstances le justifient, le Président peut décider d'inscrire à l'ordre du jour une demande de création d'une mission d'information et d'évaluation déposée après ce délai.

Les élus demandeurs de la constitution d'une mission d'information et d'évaluation adressent par écrit au Président leur demande, en indiquant avec précision l'objet de celle-ci.

Aucune demande de création d'une telle mission ne peut porter sur le même objet que celui d'une mission antérieure réalisée moins d'un an auparavant.

Un même conseiller ne peut s'associer à une telle demande plus d'une fois par an.

Aucune mission d'information et d'évaluation ne peut être créée à partir du 1er janvier de l'année civile qui précède l'année du renouvellement général du Conseil de la Métropole Européenne de Lille. »

Dans le cadre de ce qui précède, il est ainsi proposé de mettre en place une mission d'information et d'évaluation à mi-parcours du plan de déplacements urbains 2010-2020 et de déterminer les impacts des divers plans de circulation mis en œuvre sur le territoire métropolitain.

Elle pourra entendre toute personne utile à la réalisation de la mission et toutes celles souhaitant être entendues.

La mission sera conduite par un comité d'élus métropolitains comme indiqué ci-dessous.

Ce comité sera composé de 16 membres (4 MPC, 3 MCU, 3 SRCP et 1 membre pour chacun des autres groupes d'élus) conformément au principe de répartition à la représentation proportionnelle, dont le Président, le rapporteur et le Vice-président en charge de la thématique.

Il est proposé les membres suivants, sur proposition des groupes d'élus, de la Mission d'Information et d'Evaluation à mi-parcours du plan de déplacements urbains 2010-2020 :

- Daniel Janssens, Président
- Gérald Darmanin, Rapporteur
- Michel Colin
- Anne Voituriez
- René Mulliez
- Thierry Pauchet
- Sébastien Leprêtre
- Francis Delrue
- Eric Dillies
- Sébastien Costeur
- Bernard Debreu
- Jacques Richir
- Frédéric Baillot
- Patrick Geenens
- Rudy Elegeest
- Jérémy Crepel

En conséquence, le conseil décide :

- De créer la mission d'information et d'évaluation à mi-parcours du PDU 2010 – 2020 pour une durée maximum de 6 mois ;
- De valider la composition de cette mission ;
- Que le rapport sera présenté au conseil de la Métropole européenne de Lille.

Résultat du vote : Adopté à l'unanimité des suffrages exprimés

168 voix "POUR", 11 voix "N'AYANT PAS PRIS PART AU VOTE".

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille,

Pour le Président,

Le Responsable délégué

 Arnaud FICOT

Courrier de nomination d'un nouveau rapporteur en cours de mission



Le Président

Réf : QSP/DC/FB/FL/KR/17-0053

Monsieur Régis CAUCHE
Conseiller métropolitain délégué
Groupe Métropole Communes Unies
Hôtel de la Métropole

Lille, le 17 JUL. 2017

Monsieur le Conseiller métropolitain délégué,

Par délibération n°16 C 1028 du 2 décembre 2016, le Conseil métropolitain a créé une Mission d'Information et d'Evaluation (MIE) portant sur l'évaluation à mi-parcours du PDU 2010-2020 et la détermination des impacts des plans de circulation du territoire métropolitain. Cette mission est pilotée par un comité composé de 16 élus métropolitains, dont M. Gérard DARMANIN en est le rapporteur.

Toutefois et suite à ses nouvelles fonctions, M. Gérard DARMANIN a fait part de sa démission en tant que rapporteur de la MIE par courrier en date du 26 juin 2017.

Par la présente, j'ai le plaisir de vous informer que j'ai décidé de retenir la proposition de Mme Florence BARISEAU et de vous nommer rapporteur de cette MIE en remplacement de M. Gérard DARMANIN.

Sachant compter sur votre implication, je vous prie de croire, Monsieur le Conseiller métropolitain délégué, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien cordialement
Damien CASTELAIN

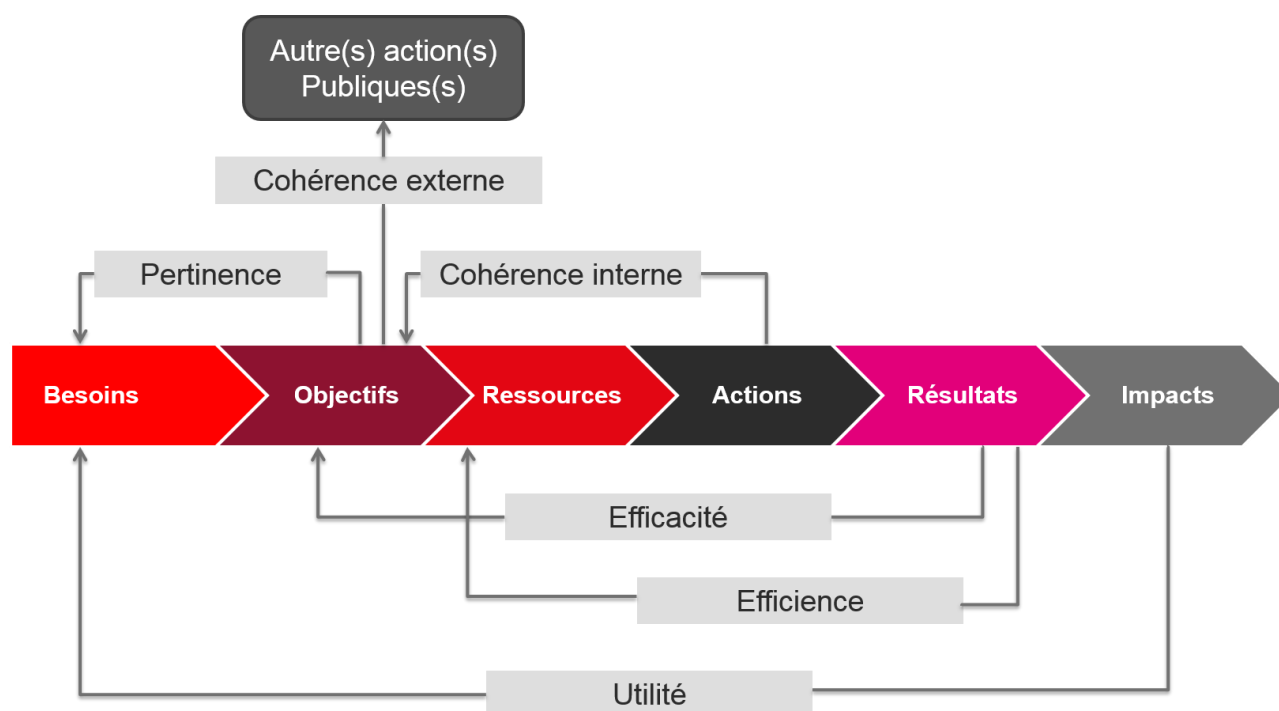
Copie à :

- Mme Florence BARISEAU, Présidente du groupe Métropole Communes Unies ;
- M. Daniel JANSSENS, Président de la Mission d'Information et d'Evaluation sur l'évaluation à mi-parcours du PDU 2010-2020 et la détermination des impacts des plans de circulation du territoire métropolitain.

PJ :

- Délibération n°16 C 0128 ;
- Courrier du 6 juin 2017 ;
- Courrier du 26 juin 2017.

Annexe 3 – Les registres de l'évaluation des politiques publiques



Cohérence externe

Articulation / adéquation des objectifs fixés avec les autres politiques publiques déployées par la MEL ou par d'autres acteurs du territoire

Cohérence interne

Adéquation entre les objectifs et les actions mises en œuvre

Efficience

Rapport entre les moyens affectés et les résultats de l'action publique.

Efficacité

Rapport entre les résultats obtenus et les objectifs. Les effets attendus ont-ils été produits ?

Utilité

Rapport entre l'impact global et les besoins initialement identifiés

Annexe 4 – Le PDU 2010-2020 de la MEL : enjeux et objectifs

Après un premier PDU adopté en juin 2000 et évalué en 2005, la MEL a adopté définitivement le PDU 2010-2020 par délibération n°11 C 0209 du 14 avril 2011. Il se décline en 6 axes et 170 actions programmées :

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

Il est le cadre de l'ensemble des actions que la MEL souhaite engager, seule ou avec l'appui de partenaires, en matière d'infrastructures et de services de transports, mais également de gestion de la mobilité et d'articulation entre urbanisme et déplacements.

L'enjeu principal du PDU de la MEL, qui s'appuie sur le concept de « ville intense », est de promouvoir une mobilité durable, économe de déplacements automobiles. Les grands objectifs du PDU, qui reprennent les obligations fixées par la loi en les adaptant au contexte local de la MEL sont :

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.

➤ La traduction des grands objectifs en matière de mobilité, de protection de l'environnement et de santé

Les objectifs en matière de 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 objectifs en matière de déplacements d'échange et de transit de personnes :

- La poursuite de la tendance d'augmentation des personnes en échange (part modale à 18% à l'horizon 2020 contre 11% en 2006) qui constitue un facteur de rayonnement de la métropole, mais des déplacements qui sont réalisés différemment avec un doublement du trafic ferroviaire et une meilleure occupation des automobiles permettant une légère baisse du trafic routier d'échange.
- Une hypothèse de stabilisation des niveaux pour les déplacements de transit de personnes.

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

Pour la sécurité des déplacements, il s'agit de tendre à une vision « zéro tué et blessé grave » pour les usagers vulnérables (piétons, cyclistes).

En matière de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre : la pollution chimique de l'air et la contribution au réchauffement climatique doivent suivre les diminutions de trafics routiers et profiter pleinement des progrès technologiques des véhicules. Les objectifs sont les suivants :

<i>Evolution par rapport à 2006</i>	Consommation énergétique	Equivalent CO₂	CO³³	NOX₃₄	COV	Particules
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%
Objectif 2020 Scénario 2	-29%	-40%	-78%	-46%	-76%	-46%

Pour le bruit, l'objectif est une moindre exposition des populations les plus exposées au bruit des infrastructures de transport, et une préservation des « zones calmes ».

Après un premier PDU adopté en juin 2000 et évalué en 2005, la MEL a adopté définitivement le PDU 2010-2020 par délibération n°11 C 0209 du 14 avril 2011. Il est le cadre de l'ensemble des actions que la MEL souhaite engager, seule ou avec l'appui de partenaires, en matière d'infrastructures et de services de transports, mais également de gestion de la mobilité et d'articulation entre urbanisme et déplacements.

L'enjeu principal du PDU de la MEL, qui s'appuie sur le concept de « ville intense », est de promouvoir une mobilité durable, économe de déplacements automobiles. Les grands objectifs du PDU, qui reprennent les obligations fixées par la loi en les adaptant au contexte local de la MEL sont :

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.

Ces objectifs stratégiques sont déclinés thématiquement comme suit :

Les objectifs en matière de 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.

Le PDU définit les grands principes, ainsi que les objectifs à poursuivre en matière de transport et de déplacement sur le territoire de la MEL. Toutefois cette vision globale stratégique doit s'appliquer sur ce territoire, et sur chaque commune, faisant de ces dernières des acteurs clés, garants de l'action métropolitaine.

Dans le cadre des travaux du comité, 2 outils se sont révélés importants dans la mise en œuvre opérationnelle du PDU à un niveau plus fin :

- Les micros PDU : une déclinaison au niveau des territoires métropolitains

³³ Monoxyde de carbone

³⁴ Oxyde d'azote

- Les plans de circulation ou, plus généralement, les règles édictées en matière de circulation sur chaque commune.

1.3.1. Les micro PDU : principes, bilan, avenir

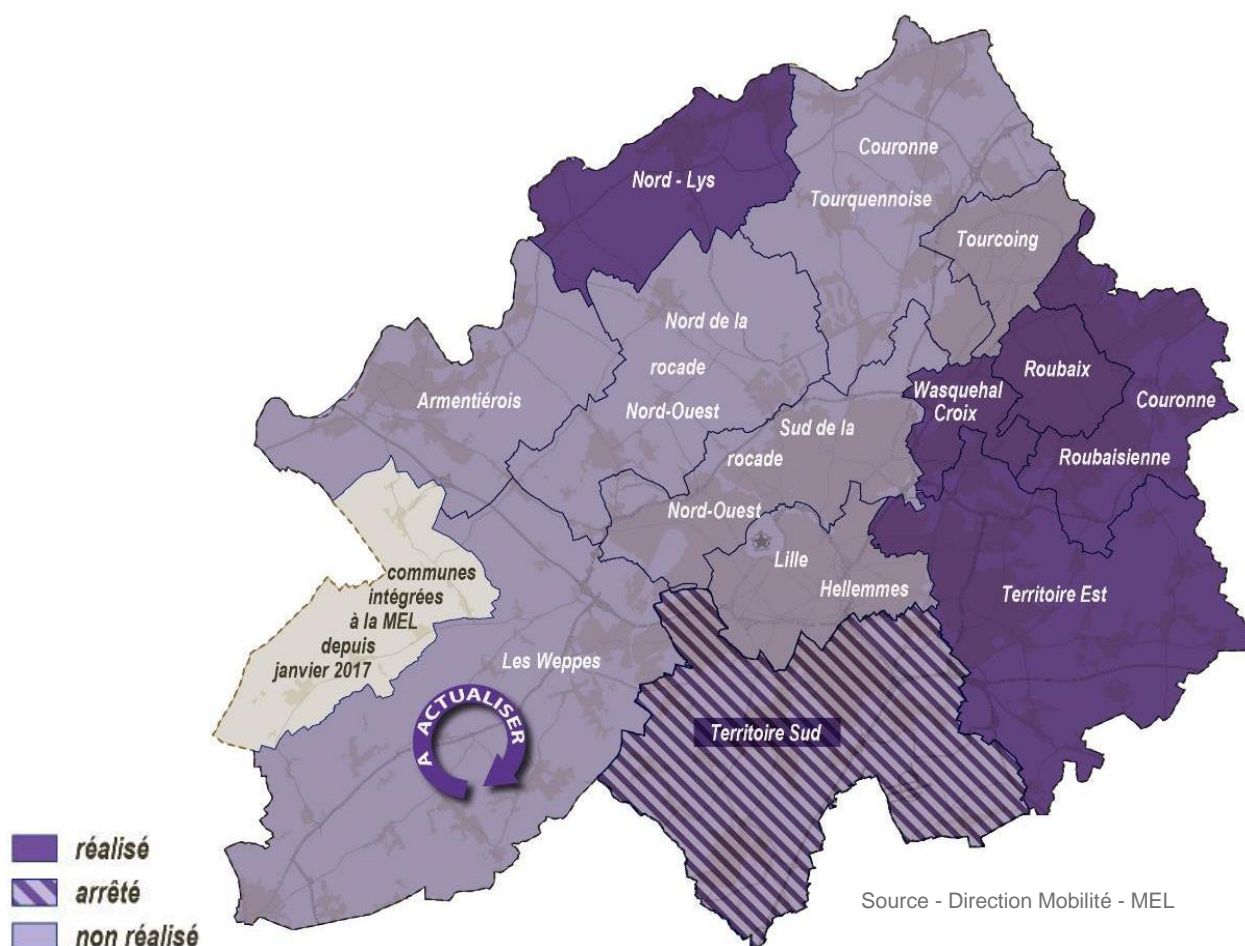
➤ Qu'est-ce qu'un micro PDU ?

Initié dans le PDU 2000-2010 et repris dans le PDU 2010-2020, le concept de micro-PDU permet de décliner les orientations du PDU à l'échelle d'un territoire. Ainsi, tout en s'inscrivant dans la politique métropolitaine de mobilité globale, un micro-PDU identifie des enjeux et des actions à l'échelle locale et en constitue la feuille de route.

➤ Etat des lieux des micro-PDU existants et bilan d'avancement du programme de réalisation en 2017

Depuis le vote du PDU en 2011, 7 études micro-PDU ont été réalisées dont certaines ont abouti : 5 micro-PDU de secteur, 1 de quartier et 1 en accompagnement d'un projet urbain. Ils concernent 41 communes et près de 500 000 habitants.

- En 2011 : le micro-PDU de **Roubaix** (95 000 habitants)
- En 2012 : le micro-PDU du **Territoire Est**, 13 communes (107 000 habitants)
- En 2013 : le micro-PDU de **Croix-Wasquehal**, 2 communes (40 000 habitants)
- En 2013 : le micro-PDU de la **Couronne Roubaisienne**, 6 communes (89 000 habitants)
- En 2014 : le micro-PDU **Bois Blancs, Marais, Mont-à-Camp**, 2 communes (Lille et Lomme), 3 quartiers (19 000 habitants). Il a été mis en place en lien avec le projet des Rives de la Haute Deûle
- En 2015 : le micro-PDU du **Territoire Nord Lys** regroupant Deûlémont, Warneton, Comines, Wervicq-Sud, Bousbecque et Linselles, 6 communes (31 600 habitants)
- En 2015 : le micro-PDU de la **Couronne Sud** comprenant Loos, Emmerin, Houplin-Ancoisne, Seclin, Noyelles-lez-Seclin, Wattignies, Templemars, Vendeville, Fâches-Thumesnil, Ronchin, Lesquin, Fretin et Lezennes, 13 communes (113 000 habitants). L'étude a été interrompue en raison notamment d'une défaillance du prestataire en charge de sa réalisation, et il ne semble pas que sa reprise soit envisagée.
- Certains micro-PDU planifiés n'ont pas été réalisés.
- Le micro-PDU des Weppes est à actualiser



Par ailleurs, à ce jour, il n'existe qu'un seul bilan détaillé de micro-PDU, celui pour Nord Lys, terminé en 2015.

Les retours de l'enquête menée auprès des communes métropolitaines fait ressortir que leur mise en place ont eu un impact positif pour 12% des répondants et un impact neutre pour 17%. 41% des communes répondantes n'étaient toutefois pas concerné et 29% ne se prononcent pas.

L'ensemble de ces constats posent la question du bilan des micro-PDU et de leur efficacité. Le déploiement des études est aujourd'hui suspendu et le budget dédié au programme des micro-PDU des territoires n'existe plus.

En revanche, une démarche est actuellement menée dans le cadre du SCOT au travers des démarches de « territoire de projets ». Elles auraient l'avantage d'une meilleure implication des acteurs du territoire (exemples : CCI, aménageurs, bailleurs, etc.), de davantage d'articulation entre les politiques sectorielles et intégreraient un volet mobilité.

Annexe 5 – Auditions et contributions écrites

AUDITIONS REALISEES		
Institution représentée	Personne auditionnée	Séance du comité
MEDEF	M. MOTTE, Président	21/04/2017
Chambre des Métiers et de l'Artisanat CMA Hauts de France	M. GRISET, Président	21/04/2017
Chambre de Commerces et d'Industrie CCI Grand Lille	Mme OLIVEIRA, Présidente de la commission « aménagement du territoire, temps et mobilité » et Mme ADALBERON-MAJDOUB	05/05/2017
Confédération des PME CPME du Nord	M. BLEITRACH, Président Fédération Nationale de l'Habillement du Nord pas de Calais Représentant la CPME	19/05/2017
Union des Voyageurs du Nord UVN	M. LAURENT, Président M. GIRAUD, membre du CA de l'UVN-FNAUT	02/06/2017
Association Droit au Vélo ADAV antenne de Lille	M. PAILLARD, Président M. ANCEAU, Directeur M. DEVRED, secrétaire	02/06/2017
Direction Interdépartementale des routes – DIR du Nord	M. DELEBARRE, Directeur	09/06/2017
Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement DREAL Hauts de France	M. MOTYKA, Directeur M. HUSSER, chef de service mobilité et infrastructures	09/06/2017
ATMO Hauts de France	Mme DEVILLERS, Directrice Mme DRYJANSKI, coordinatrice territoriale	16/06/2017
CIRE Hauts de France Cellule d'intervention en Région (Agence Régionale de Santé)	Mme PROUVOST, Epidémiologiste	16/06/2017
Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transport SMIRT Hauts de France	M. QUIQUET, Directeur	07/07/2017

AUTRES AUDITIONS SOLLICITEES		
Institution	Représentant	
SNCF Mobilité	M. LION, Directeur Régional	Séance du comité annulée => contribution écrite
Conseil de Développement	Mme DELEBARRE, Vice-présidente M. DUTRIEU, membre du Bureau	Séance du comité annulée => contribution écrite
Région Hauts de France	Mme LOCQUEVILLE, Directrice Générale Adjointe Transports	Indisponible
CHRU de Lille - Pôle PU-PH	Professeur SOBASZEK Professeur EDME	Indisponible – remplacé par Agence de Santé
Ville de Tournai	M. DEMOTTE, Bourgmestre	Indisponible
Ville de Courtrai	M. VAN QUICKENBORNE, Bourgmestre	Indisponible

CONTRIBUTIONS ECRITES		
Institution devant initialement faire l'objet d'une audition	Personne contactée	Date de remise de la contribution
SNCF Mobilités	M. LION, Directeur Régional	28/06/2017
Conseil de Développement	Mme DELEBARRE, Vice-présidente M. DUTRIEU, membre du Bureau	05/07/2017
Associations de commerçants		
Union des Métiers de l'Industrie et de l'Hôtellerie – UMIH Lille	M. DE POORTER, Président	16/06/2017
Union Commerciale du cœur de Lille - FICOMEL	Mme NATIER, Présidente	13/06/2017
Union Commerciale de la rue Esquermoise - Lille	M. ROGEZ, Secrétaire	14/06/2017
Shop in Tourcoing - Tourcoing	M. GRZES, Président	30/06/2017
Union Commerciale Tourcoing Centre – Tourcoing	Mme CATTEAU, Présidente	04/07/2017
Autres sollicitations		
GOVOIT	M. CARRARA, Directeur	28/06/2017
CPME Nord	M. BLEITRACH, Président de la FNH du Nord pas de Calais – complément à l'audition	26/06/2017
AUTRES CONTRIBUTIONS ECRITES SOLLICITEES		
Associations de commerçants	Personne contactée	Absence de retour
Union du commerce, des services et de l'artisanat du grand centre de Roubaix - UCSA	M. DESMARESCAUX, Président	
Roubaix côté commerce	M. THIL, Président	
Groupeement des acteurs économiques de Lille centre GAEL	M. BONNAUD, Président	
Fédération Lilloise du Commerce, de l'artisanat et des services FLCAS	M. CATOIRE, Président	
Institutions		
Région Hauts de France	Mme LOCQUEVILLE, DGA Transports	
Ville de Tournai	M. DEMOTTE, Bourgmestre	
Ville de Courtrai	M. VAN QUICKENBORNE, Bourgmestre	
SNCB	Philippe BULINCKX Senior Manager - International Carrier Operations, NMBS b-rail	
CRESS Hauts de France	M. BONDU, Président M. JOSEAU, Directeur	

Parmi les acteurs initialement identifiés par le comité comme devant être auditionnés en séance, deux d'entre eux ont finalement été sollicité par écrit et ont remis une contribution écrite. Il s'agit de la SNCF et du Conseil de Développement qui avaient répondu présent pour une audition le 30 juin. Cette séance a toutefois dû être annulée suite à la publication du décret n°2017-1091 du 2 juin 2017 portant convocation des collèges électoraux pour l'élection des sénateurs impose l'élection des délégués et des suppléants des conseils municipaux ce même vendredi 30 juin. Les élus membres du comité n'ont pu se rendre disponibles en raison de la tenue des conseils municipaux dans leurs communes. Une date de report n'a pu être déterminée au regard des contraintes d'agendas de chacun.

TABLEAU DES PARTICIPATIONS EN COMITE MIE

	Comité 1 13/03/17	Comité 2 07/04/17	Comité 3 21/04/17	Comité 4 05/05/17	Comité 5 19/05/17	Comité 6 02/06/17	Comité 7 09/06/17	Comité 8 16/06/17	Comité 9 07/07/17	Comité 10 28/11/17
Daniel JANSSENS	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Régis CAUCHE										X
Gérald DARMANIN	X	X								
Michel COLIN	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Anne VOITURIEZ	X		X	X	X			X	X	X
René MULLIEZ	X	X	X	X	X	X		X	X	X
Thierry PAUCHET	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Sébastien LEPRÊTRE	X	X	X	X				X		X
Francis DELRUE	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Eric DILLIES		X	X	X	X					
Sébastien COSTEUR	X	X	X	X				X	X	X
Bernard DEBREU	X									X
Jacques RICHIR	X	X	X	X	X	X		X	X	X
Frédéric BAILLOT	X		X	X		X		X	X	
Patrick GEENENS	X	X		X						
Rudy ELEGEEST	X									X
Jérémy CREPEL		X	X	X	X			X		X

Annexe 6 – Outil de suivi de la programmation 2010-2020

Nature de l'action	Maîtrise d'ouvrage	Direction(s) référent(s) au sein de l'AMCU	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	Type d'évaluation	Indicateur d'évolution		Commentaire	
														Avancement	Qualité		
<p>A</p> <p>Orientation politique / principe d'action : Ne répond pas à une prise en charge dans une étude mais doit faire l'objet d'une prise en charge dans l'ensemble des études et des réflexions impliquant ou se rapportant à un thème, à un sujet spécifique, nécessite parfois des mises en œuvre dans des temps longs (démarches pédagogiques, prise en compte dans les réflexions...).</p> <p>ex : "articuler systématiquement politiques urbaines et politiques de mobilité", s'impliquer dans les opérations de promotion du vélo, la future révision du PLU accordera une importance particulière à la thématique du stationnement dans les espaces privés.</p>			Orientation politique ou principe											Orientation politique ou principe			
			prise en charge ou implication faible	prise en charge ou implication moyenne ou en progression	bonne prise en charge	très bonne prise en charge	actions ou prise en charge complètement intégrée										
			Démarche pédagogique											Démarche pédagogique			
			faible implication	implication en progression	bonne implication ou multiplication des initiatives	démarches totalement intégrées	démarches achevées, action achevée										
			autre														
			Etude											Etude			
			premières réflexions (réunion de travail, recherche de données, bibliographie...)	note de cadrage et délimitation	définition d'un programme ou rédaction DCE et appel d'offres	étude	rapport d'étude										
			Charte ou groupe de réflexion											Charte ou groupe de réflexion			
			premières réflexions (réunion de travail, recherche de données...)	réaction note de cadrage	mise en place d'un groupe de réflexion	Animation du groupe de travail	Synthèse des réflexions produites	Charte ou délimitation cadre ou décision d'application									
			Procédure réglementaire (SCOT, PLU, ...)											Procédure réglementaire (SCOT, PLU, ...)			
intégrés aux premières réflexions	développé dans des groupes de travail	inscription dans les objectifs	inscription dans les orientations	inscription dans le projet de document	inscription dans les documents adoptés												
<p>B</p> <p>Etude, écriture d'une charte, élaboration d'une méthodologie... : réflexions préalables visant à définir des opportunités de réalisations, proposer des méthodologies, élaborer des chartes, réaliser des campagnes de promotion/stabilisation (la nomenclature des étapes pourra s'adapter au type d'étude à réaliser)</p> <p>ex : engager des réflexions sur le coût global des transports collectifs; engager l'étude d'un "plan vélo 2010-2020"</p>			autre														
			Opération isolée											Opération isolée			
			études préalables	études de faisabilité	études de conception	travaux	mise en service										
			Actions combinées ou programme d'actions											Actions combinées ou programme d'actions			
			premières réflexions	études de faisabilité	études de conception	travaux	toutes réalisées										
			<p>C</p> <p>Aménagement, mise en service : action aboutissant à une mise en œuvre : soit à un aménagement (réalisation "physique") ou à une mise en service (ex : ligne de bus, billettique...)</p> <p>ex : renforcement de la capacité du métro, mise en œuvre de 2 premières lignes de tram-train</p>			autre											
						Opération isolée											Opération isolée
						études préalables	études de faisabilité	études de conception	travaux	mise en service							
						Actions combinées ou programme d'actions											Actions combinées ou programme d'actions
						premières réflexions	études de faisabilité	études de conception	travaux	toutes réalisées							

Cet outil permet l'élaboration d'un rapport permettant de connaître de façon globale et synthétique l'état d'avancement de l'ensemble des actions du PDU. Ce bilan est mis à jour annuellement depuis 2012.

Toutefois, cet exercice de bilan quantitatif comporte certaines limites, notamment dans l'agrégation des résultats qui servent à situer la progression de l'ensemble ou d'un volet spécifique du programme d'actions PDU 2010-2020. Une estimation précise et complète de la progression n'est possible qu'en isolant chaque action.

Annexe 7 – Objectifs environnementaux : les effets des déplacements sur la qualité de l'air

Notre territoire connaît une multitude de phénomènes conduisant à des déplacements fréquents, sources de pollution atmosphérique : mutation économique, évolution sociodémographique, positionnement à un carrefour de l'Europe, étalement urbain, distance habitat-travail, prélèvements et acheminement des ressources, agriculture, industrie, urbanisation croissante... ; chacun ayant des conséquences cumulatives sur notre environnement.

L'usage de la voiture est aujourd'hui, comme hier, largement prédominant et entraîne des émissions de polluants qui ont des impacts sur la qualité de l'air. Les difficultés de trafic et la congestion routière engendrent des effets néfastes pour la qualité de l'air.

La surveillance de la qualité de l'air est aujourd'hui un outil indispensable d'information et de protection de l'environnement et est confiée par l'État à des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air. Au nombre de 27 depuis le 1^{er} janvier 2015, leurs missions sont encadrées par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure) du 30 décembre 1996 et elles sont régies par la loi du 1^{er} juillet 1901.

Sur le territoire métropolitain, ATMO Hauts de France est en charge de cette surveillance. Ses missions relèvent de :

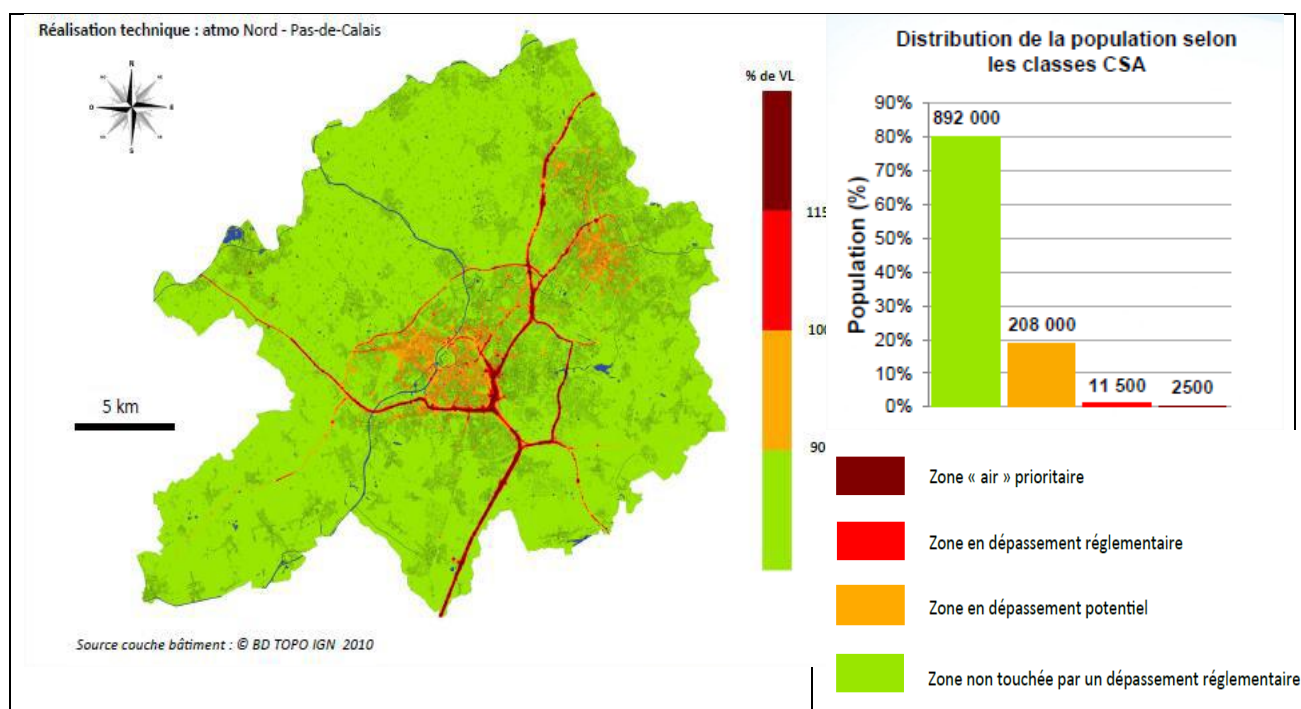
- La surveillance de l'air que nous respirons
- L'information au quotidien et l'alerte en cas de phénomènes de pollution atmosphérique
- L'accompagnement des partenaires dans leurs projets en lien avec les thématiques de la santé, du climat et de l'énergie.

Avec 62 sites de mesures, ATMO HDF surveille plus de 30 familles de polluants dont 12 réglementaires. Les polluants surveillés sont ceux qui font l'objet d'une réglementation au titre de la loi sur l'air et des directives européennes. D'autres substances font également l'objet d'une surveillance dans des zones pouvant présenter des risques.

La surveillance de la qualité de l'air des grandes villes est réalisée sur le terrain par des stations fixes de mesure et un indice de qualité de l'air est calculé chaque jour dans plus d'une centaine d'agglomérations. Sur les zones dont le niveau de pollution ne justifie pas la présence de stations fixes, des campagnes de mesures ponctuelles peuvent être menées.

En complément des mesures de terrain, la surveillance fait de plus en plus appel à des outils numériques pour modéliser la distribution spatiale de la pollution et prévoir la qualité de l'air sur les jours à venir³⁵. Afin de caractériser l'exposition des populations à une échelle plus fine, des modèles régionaux de prévision et des modèles adaptés au milieu urbain existent. Il s'agit de cartes stratégiques qui sont des outils d'aide à la décision publique.

³⁵ Ainsi, le système national de prévision et de cartographie de la qualité de l'air, PREV'AIR, fonctionne de manière opérationnelle depuis 2004. PREV'AIR fournit quotidiennement des prévisions de la qualité de l'air à l'échelle nationale et européenne.



Le constat effectué sur Lille et les communes limitrophes montre que les résultats sont variables en fonction de la densité de population et de l'importance du trafic automobile. On voit clairement une «pieuvre rouge» le long du réseau routier et que certaines populations sont plus exposées que d'autres.

L'indice ATMO d'une agglomération (indicateur journalier de la qualité de l'air) est calculé à partir des mesures des stations urbaines et périurbaines (pollution de fond) des 4 polluants suivants : ozone, dioxyde de soufre, particules PM10 et dioxyde d'azote. Le sous-indice le plus élevé, attribué à chacun de ces polluants, détermine la valeur globale de l'indice de la qualité de l'air, sur une échelle de 1 à 10 (plus l'indice est élevé, plus la qualité de l'air est mauvaise).

Pour chaque polluant une réglementation européenne définit des seuils à ne pas dépasser. Leur dépassement est susceptible d'être sanctionné par les recommandations de l'OMS. Ces dernières sont des objectifs à atteindre éventuellement à moyen terme en fonction de la situation des territoires pour rester réaliste.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), adopté en mars 2014 par les Préfets du Nord et du Pas-de-Calais, engage 26 actions visant à améliorer la qualité de l'air, pour diminuer les émissions atmosphériques et se conformer aux normes européennes. Depuis la signature de l'arrêté inter-préfectoral du 1er juillet 2014, les actions réglementaires sont contrôlables et leur non-respect peut entraîner des sanctions.

Des scénarisations à l'horizon 2020 dans le cadre des travaux du PPA ont été réalisées par ATMO, en collaboration avec la MEL. Aussi, en comparant les objectifs respectifs du PPA et du PDU en matière de réduction des émissions liées au trafic routier, on observe :

- Pour les oxydes d'azote :
 - o Une ambition du PPA à l'horizon 2020 pour le Nord-Pas-de-Calais : baisse de 42% des émissions
 - o Une ambition du PDU pour le périmètre de la MEL : baisse de 43%
- Pour les particules fines PM10 :
 - o Une ambition du PPA à l'horizon 2020 pour le Nord-Pas-de-Calais : baisse de 22% des émissions de PM10 issues du trafic routier
 - o Une ambition du PDU pour le périmètre de la MEL de réduction de 40%.

▾ Les constats depuis 2008 sur notre territoire

Sur le territoire de la MEL, depuis 2008, on observe :

- Des teneurs en ozone, légèrement supérieures en 2014 et 2015 puis en baisse en 2016 par rapport à l'année de référence 2008. La baisse est plus marquée sur la MEL qu'en région.
- Des teneurs en particules PM10 et PM 2,5 globalement à la baisse depuis 2008.

Cette baisse se vérifie également aux niveaux régional et national, résultat de diverses mesures en matière d'isolation des habitations, d'évolutions des moteurs automobiles, d'efforts des industriels.... L'avenir permettra de confirmer ou non cette tendance.

Les intempéries et la météo jouent également un rôle important dans la qualité de l'air en dispersant les polluants. Les conditions climatiques des années 2015 et 2016 ont été, à ce titre, plutôt favorables à une meilleure qualité de l'air.

Par ailleurs, en 2014 et 2015, les valeurs réglementaires des polluants sont respectées par toutes les stations de mesure de la MEL sauf les objectifs à long terme pour l'ozone (pour lequel des épisodes de pollution ont pu être observés) et l'objectif de qualité pour les particules les plus fines. Ce dépassement³⁶ est également observé dans d'autres agglomérations du Nord et du Pas-de-Calais et au niveau de la région.

Concernant les PM10 (particules plus importantes), il n'y a pas de dépassements constatés sur le territoire de la MEL ou en région mais des épisodes de pollution ont néanmoins été observés.

Pour le dioxyde d'azote, aucun dépassement des valeurs réglementaires et aucun épisode de pollution n'ont été recensés.

Pour le dioxyde de soufre, on constate que les valeurs réglementaires sont respectées et que les niveaux atteints sont désormais très faibles. Néanmoins, Quelques épisodes locaux sont encore observés notamment dans la région de Dunkerque en 2016. Ces résultats sont notamment dus aux efforts fournis par les industriels pour réduire leurs rejets dans l'atmosphère.

Concernant le monoxyde de carbone en air ambiant et le dioxyde de soufre, les valeurs sont très faibles, à la limite des seuils de détection des appareils.

Pour le benzène, les valeurs sont également respectées notamment en lien avec la disparition du benzène des carburants des véhicules essence.

Ce respect des seuils est également valable pour le benzo(a)pyrène et les métaux lourds. Pour ces derniers, il existe un point au niveau de la région où le seuil est dépassé pour le nickel mais cela correspond à une situation connue d'influence en proximité d'un site industriel.

A l'échelle de la région, ATMO travaille également sur la mesure des perturbateurs endocriniens. Ce type de mesure était déjà réalisé par ATMO Picardie et s'étend désormais à la région Hauts de France. On constate un nombre de jours de dépassement des seuils réglementaires assez similaire entre 2015 et 2016. Des dépassements mixtes sont toutefois également constatés en région c'est-à-dire quand, sur une même journée, les valeurs sont dépassées à la fois pour l'ozone et les poussières en suspension. Notre région est la seule à connaître ce phénomène.

³⁶ « Dépasser l'objectif de qualité » signifie que le seuil fixé en termes de recommandations a été dépassé et qu'il ne répond pas aux exigences de qualité. Il faut veiller à rester en dessous du seuil.

▾ Les épisodes de pollution

Les épisodes de pollution sont en baisse depuis 2015 suite à la modification du mode de déclenchement : il a basculé du constat sur les mesures à la prévision.

En cas d'épisodes de pollution³⁷, une cellule de crise est mise en place avec la Préfecture en lien avec les services de la MEL. Son déclenchement répond à des critères de population (10% de la population du département) et de superficie (100 km²). Des moyens existent pour recevoir automatiquement par mail les alertes sur la qualité de l'air, après abonnement sur le site d'ATMO. Une newsletter est également disponible.

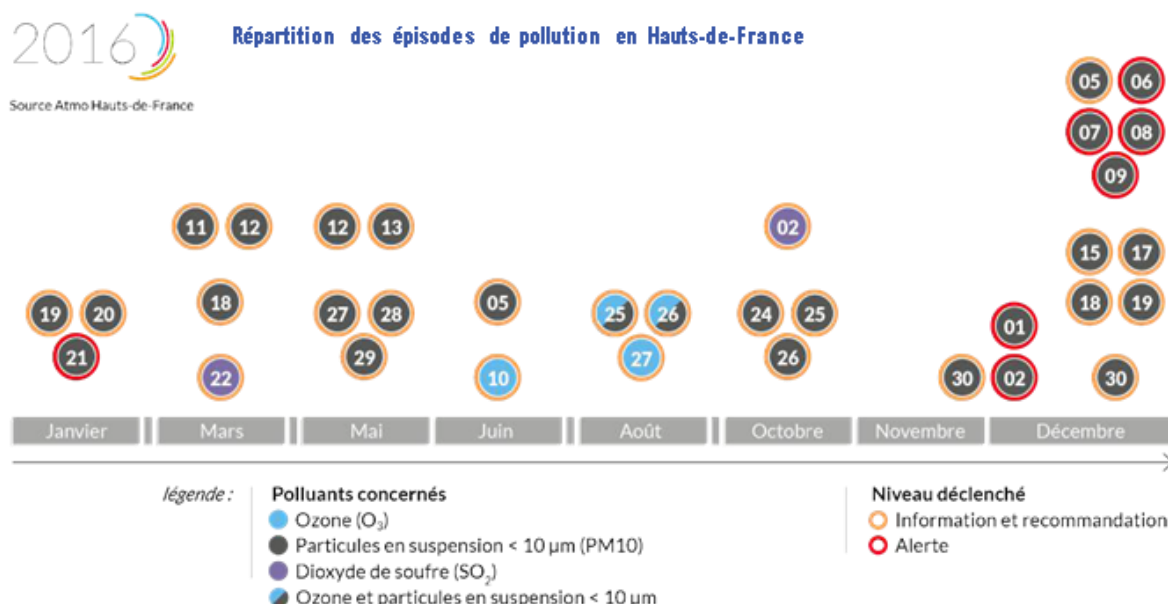
En 2015, 12 épisodes de pollution ont été recensés, pour une durée totale de 24 jours. Parmi ces épisodes, 10 répartis sur 21 journées concernent les particules PM10. En 2015, l'ozone est réapparu avec un épisode de 2 jours en juillet, ainsi que lors d'un épisode d'une journée au cours duquel les concentrations en particules ont également franchi le seuil d'information et de recommandation.

Les épisodes se répartissent tout au long de l'année. Le 1er trimestre recense le nombre de jours d'épisodes le plus important avec dix jours et l'épisode le plus long, du 16 au 21 mars. Il est à noter que les 3 journées d'alerte qu'ont connu le Nord et le Pas-de-Calais se sont déroulées durant ce trimestre.

La diminution du nombre de jours d'épisodes entre 2014 (53 jours) et 2015 (24 jours) n'est pas imputable à la modification des critères de déclenchement mais essentiellement aux conditions météorologiques rencontrées.

A l'avenir, le changement de méthode décidé par arrêté ministériel³⁸ pourrait conduire à une augmentation de nombre de jours de dépassement. En effet, le seuil d'alerte sera déclenché, non plus à 80 µg/ m³ en moyenne journalière mais 50 µg/ m³ en moyenne journalière.

En 2015 aucun épisode de pollution n'a concerné le dioxyde d'azote et le dioxyde de soufre dans le Nord et le Pas-de-Calais.



³⁷ Un épisode de pollution correspond à un ou plusieurs jour(s) consécutif(s) au cours desquels les niveaux réglementaires de la procédure d'information et de recommandation ou d'alerte régionale ont été atteints.

³⁸ Du 26 août 2016 modifiant l'arrêté du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant

▾ La création de zone à faibles émissions ou zone low emission³⁹

Il s'agit d'une aire où les véhicules les plus polluants ne peuvent pas circuler librement dans le but d'améliorer la qualité de l'air. Les véhicules sont classés par catégories (véhicules légers, utilitaires, deux-roues, poids lourds, bus, etc.), par norme Euro1, par âge, par type de combustible et par équipement (filtre à particules diesel, pot catalytique) et leur accès est limité en fonction de leurs rejets.

Selon la Commission Européenne, la création de zones à faibles émissions représente une solution parmi les plus efficaces pour réduire la pollution de l'air dans les zones urbaines, notamment en matière d'émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de particules imputables au trafic routier. Le dispositif encourage les voyageurs à utiliser les modes de transports alternatifs et participe au renouvellement du parc automobile.

Cependant, des études réalisées en Europe jugent l'impact des zones sur la circulation trop modeste pour produire des baisses significatives de la pollution. Ainsi, l'amélioration de la qualité de l'air reste modérée comparée à la réduction des émissions, notamment due aux conditions météorologiques et à la multitude des sources d'émission en centre-ville.

Le mode de surveillance choisi lors de la création d'une zone à faibles émissions conditionne à la fois l'applicabilité et la réussite du dispositif. Les deux principaux moyens de contrôles sont la vidéosurveillance et la vignette.

- La vidéosurveillance (cas de Londres par exemple) permet d'identifier de façon automatisée les véhicules circulant au sein de la zone à faibles émissions. Ce moyen rend possible la lecture de la plaque d'immatriculation des véhicules et renseigne alors sur la norme Euro de ces derniers en confrontant le numéro de plaque d'immatriculation à une base de données.
- L'utilisation d'une vignette de conformité que l'utilisateur vient apposer sur le pare-brise de son véhicule afin qu'un contrôle visuel puisse être effectué par les services de police ou les services municipaux. En matière de coûts, la vidéosurveillance représente un montant de mise en œuvre et de fonctionnement plus conséquent que la vignette mais constitue une source de revenus plus importante.

En mars 2014, suite à l'épisode de pollution aux particules PM10 sur l'agglomération parisienne, les autorités ont décidé de mettre en place une circulation alternée à Paris, ainsi que dans une vingtaine de communes limitrophes.

L'évaluation de l'efficacité de la mesure a été réalisée en comparant les données recueillies en date du 17 mars 2014 avec une journée de référence. Elle fait apparaître :

- Une diminution des émissions PM10 liées au trafic routier de l'ordre de 15%
- Une diminution des concentrations en PM10, selon que l'on se trouve à proximité ou non des axes routiers, respectivement de l'ordre de 2 % et 6 %
- Les conditions météorologiques sont des facteurs d'efficacité de la mesure.

Au cours des dernières années, des zones à faibles émissions ont été mises en place dans des villes de 9 pays européens⁴⁰ telles que les capitales Londres, Berlin, Rome, Lisbonne, Budapest, Prague, Amsterdam mais aussi dans des villes de tailles moyennes comme Oxford, Maastricht, Brighton ou Norwich.

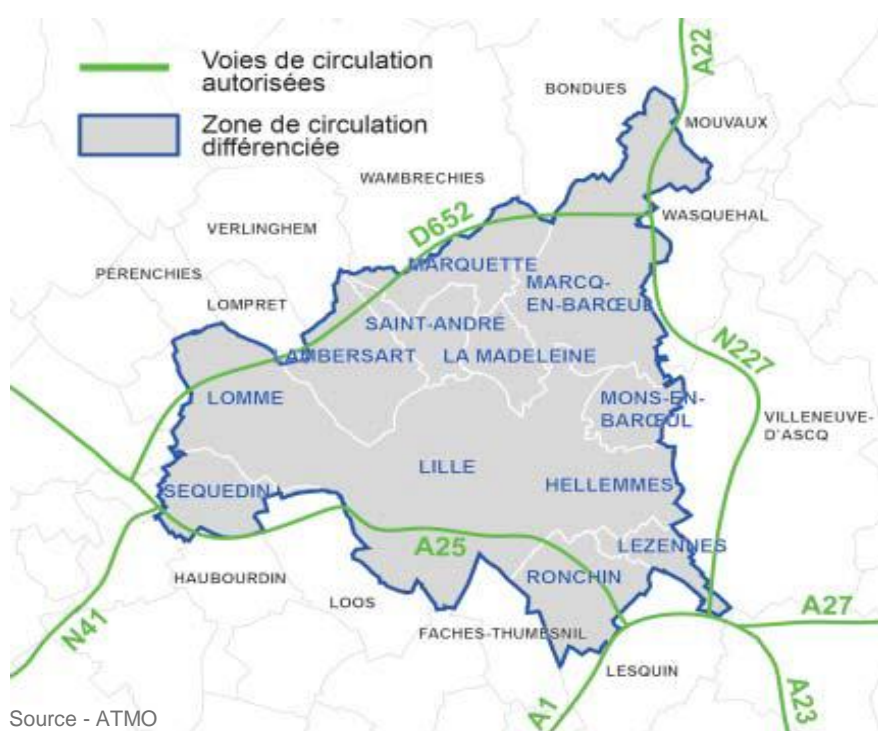
³⁹ Source ATMO - FICHE VILLE DURABLE ET TRANSPORTS

⁴⁰ Il est à noter que la première expérimentation d'une zone à faibles émissions a eu lieu en Suède dès 1996, suivi par d'autres pays européens tels que l'Allemagne en 2007 avec la ville de Berlin et l'Angleterre avec Londres en 2008. Le périmètre des zones à faibles émissions varie de l'échelle du quartier, de l'ordre du kilomètre carré, à celle de l'agglomération, comme pour l'aire du grand bassin de Londres d'environ 1600 km², en passant par l'échelle de la ville telle que la « zone verte » de Berlin de 88 km. La plupart des zones à faibles émissions s'applique 24 heures sur 24, d'autres possèdent des périodes de restriction en fonction du jour de la semaine comme par exemple en Italie.

Face à la récurrence des pics de pollution et afin de lutter contre la pollution atmosphérique sur le territoire, le Conseil métropolitain a voté le 10 février 2017 le lancement d'une étude pour définir la faisabilité d'une zone de circulation restreinte. Cette étude est en cours et rendra ses propositions à l'été 2018. Elle vise à étudier l'opportunité d'une telle mesure et d'évaluer à priori ses impacts aussi bien circulatoires, qu'économiques ou sociétaux.

Le 18 juillet dernier, le préfet des Hauts-de-France a présenté son plan pour améliorer la qualité de l'air et a rendu public un périmètre de l'agglomération lilloise où sera mise en place la zone de circulation différenciée en cas de dépassement du seuil d'alerte. Cette mesure « d'urgence » relève de la Préfecture et non de la MEL au titre des mesures sanitaires d'urgence en cas d'évènements nuisibles pour la santé publique.

En cas d'alerte à la pollution de l'air, 12 communes sont concernées : Lille, Lomme, Hellemmes, Séquedin, Lambersart, Saint-André-lez-Lille, Marquette-Lez-Lille, Marcq-en-Baroeul, La Madeleine, Mons-en-Baroeul, Lezennes et Ronchin (cf. carte ci-dessous). Cette zone pourra être étendue ou les horaires adaptés.



L'instauration d'une vignette Crit'Air obligatoire dans la région existe depuis le 1er juillet. Seuls seront autorisés à circuler les véhicules particuliers, utilitaires et 2 roues bénéficiant d'une vignette numérotée de 0 à 3, ainsi que les véhicules disposant d'une dérogation. Pour les poids lourds, il s'agira des vignettes de 0 à 4.



Il est à noter que 25 % du parc correspond aux niveaux 4 et 5 (les plus polluants et soumis à restriction ou interdiction). Tout contrevenant s'expose à une amende de 68€.

Pour se déplacer et se rendre sur son lieu de travail l'alternative des transports en commun sera privilégiée avec la mise en place du ticket pollution. Il permet aux non abonnés de circuler en illimité sur l'ensemble du réseau bus, métro, tramway au prix d'un trajet unitaire par jour.

La mise en place de cette mesure ne fait pas l'unanimité des personnes interrogées. Elles soulignent la vétusté de certaines flottes d'entreprises notamment et l'impact sur leurs chiffres d'affaires dans l'hypothèse où elles seraient contraintes de ne pas les utiliser. Des craintes en termes d'impacts socio-économiques ont également été soulevées.

➤ L'usage de véhicules écologiques

L'un des leviers permettant de diminuer les émissions de polluants réside dans l'utilisation de véhicules écologiques tant pour le transport de personnes que les transports de marchandises.

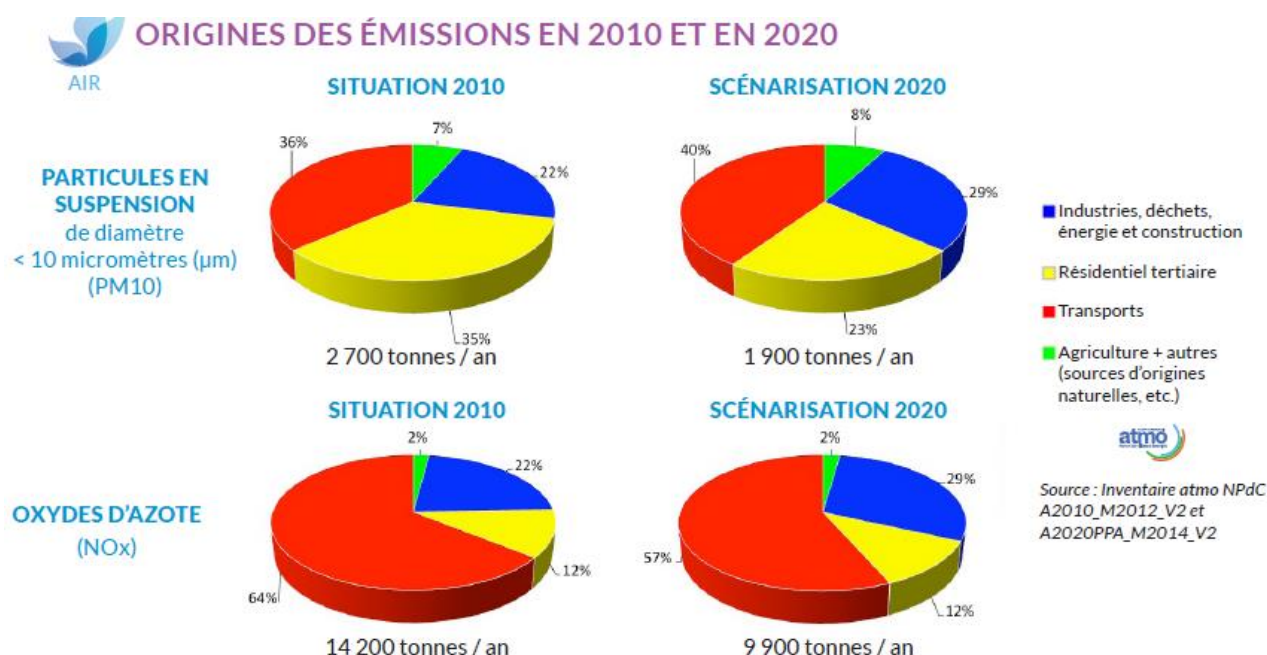
L'Etat mène une politique incitative à l'achat de véhicules électriques. La MEL l'accompagne via une stratégie en faveur de l'électromobilité visant à augmenter le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides sur le domaine public (délibération n°17 C 0199 votée le 10 février 2017).

➤ La place du secteur transport dans la pollution atmosphérique

La qualité de l'air est une question globale qui ne peut être évoquée sous le seul prisme des déplacements et des transports. Ainsi, si des actions sont à réaliser en matière de déplacement, la part des transports dans la détérioration de la qualité de l'air n'est pas exclusive. La responsabilité est partagée et le sujet doit être porté par tous.

Il existe 4 secteurs générateurs de pollution :

- Industries, déchets, énergie et construction
- Résidentiel, tertiaire
- Transports
- Agriculture et autres sources d'origines naturelles.



Ainsi, en 2010, les particules en suspension PM10 émises depuis la Métropole Européenne de Lille étaient principalement issues à parts quasi égales du secteur résidentiel-tertiaire et des transports, majoritairement dues à l'utilisation du chauffage au bois et aux véhicules diesel (poids lourds et véhicules légers).

En 2010 pour les oxydes d'azote, le secteur des transports (en particulier les poids lourds à moteurs diesel) était de loin le 1er secteur émetteur.



CLIMAT

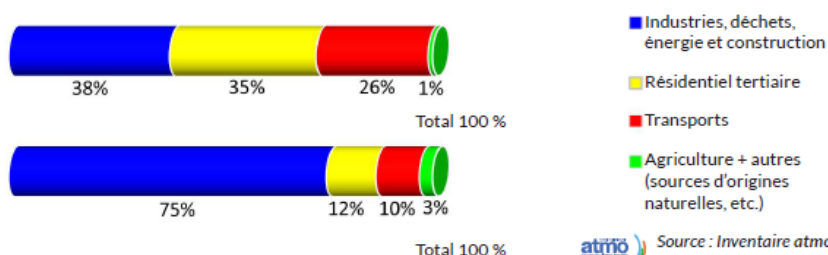
Métropole Européenne de Lille

7 millions de tonnes équivalent CO₂* pour 1,1 millions d'habitants

Départements du Nord et du Pas-de-Calais

78,2 millions de tonnes équivalent CO₂* pour 4 millions d'habitants

ORIGINES DES GAZ À EFFET DE SERRE (GES) DIRECTEMENT ÉMIS



Source : Inventaire atmo NPdC A2010_M2012_V2

En 2010, la répartition des émissions de gaz à effet de serre (GES) en équivalent CO₂ de la MEL se distinguait de la tendance du Nord et du Pas-de-Calais, mais restait cohérente avec la forte urbanisation de la zone. Les secteurs industriel et résidentiel - tertiaire se situaient à des niveaux équivalents, émettant respectivement 38 % et 35 % des 7 millions de tonnes de GES équivalent CO₂ (contre 75 % et 12 % pour les deux départements cumulés). Les transports étaient responsables de 26 % des émissions de GES et le secteur agricole arrive en dernière position avec 1 % des émissions.

Il est important de souligner que c'est en ville que vivent plus de 75 % de la population française. Les villes concentrent une multitude de sources de pollution atmosphérique (résidentiel tertiaire, trafic routier, bâtiments et rues) qui contribuent à créer des îlots de chaleur urbains et limitent la diffusion des polluants. Or, la pollution de l'air et la chaleur ont des effets sanitaires avérés sur la population. Il est donc aujourd'hui nécessaire de repenser la ville pour offrir aux citoyens un environnement sain et durable.

Si des actions comme la mise en place de zone à faibles émissions se multiplient, d'autres actions existent pour limiter les impacts. La végétalisation fait partie des stratégies développées pour atténuer les températures, piéger les polluants de l'air et améliorer la santé de la population. Toutes les solutions peuvent et doivent être étudiées dans une logique de bilan coût-avantage.

Annexe 8 – Objectifs environnementaux : les effets des déplacements sur la santé

Afin de mieux appréhender les impacts et les enjeux sanitaires liés à la pollution atmosphérique, le comité a auditionné une épidémiologiste représentant de l'Agence de Santé⁴¹.

➤ Les enjeux importants de la pollution atmosphérique sur la santé publique

Dans le cadre de sa mission d'observation épidémiologique et de surveillance de l'état de santé des populations, l'agence travaille sur les effets de l'environnement sur la santé. Ainsi, on constate que les enjeux de la pollution atmosphérique sur la santé publique sont très importants.

De nombreuses études ont démontré son impact sur les pathologies cardio-vasculaires, cardio-respiratoires et certains cancers. On observe également d'autres impacts comme des troubles de la reproduction, des troubles du développement chez l'enfant, des pathologies endocriniennes ou neurologiques.

Les effets de la pollution atmosphérique peuvent être :

- Rapides et de court terme : suite aux variations des niveaux ambiants de pollution atmosphérique et en fonction des personnes (allergies, pathologies pré existantes...)
- Ou, au contraire, de long terme : résultants de l'exposition chronique et répétée à la pollution atmosphérique. Même si chacun peut être affecté, il existe une grande variabilité individuelle dans la sensibilité aux polluants atmosphériques.

Les impacts sanitaires de la pollution atmosphérique restent difficiles à appréhender car les malades et les décès dus à la pollution ne sont pas directement identifiables. La pollution est ainsi qualifiée de « tueur invisible ». Selon l'OMS la pollution de l'air est responsable, dans le monde de :

- 36% des cancers du poumon
- 34% des AVC
- 27% des maladies cardiaques

Cette pollution, d'abord invisible, est toutefois de plus en plus visible, à l'instar des images représentant la présence de particules de carbone dans les macrophages des voies respiratoires chez les enfants en bonne santé.

En 1997 a été mis en place le programme de surveillance air et santé. Il permet d'analyser les liens à court terme entre pollution atmosphérique urbaine et mortalité dans 9 villes françaises. Aujourd'hui 17 agglomérations en font partie.

Afin d'étudier les effets d'une exposition chronique à la pollution, des études de cohorte⁴² ont été menées. Les premières études datant des années 90, ont principalement été réalisées dans la population américaine. Afin de disposer de données françaises, une étude de cohorte a été réalisée en France, à partir de la cohorte EDF-GDF appelée GAZEL. Elle recouvre une population de plus de 20 000 salariés et permet de reconstituer l'exposition à long terme à la pollution atmosphérique de chaque individu de la cohorte.

Ce que l'on peut retenir de ces études épidémiologiques, c'est que les effets à long terme sont plus importants que les effets à court terme et qu'il faut raisonner comme si il n'y avait pas de seuil d'exposition en deçà duquel il n'y aurait pas d'effet sur la santé.

⁴¹ Nouvelle agence créée par l'ordonnance 2016-462 du 14 avril 2016 et le décret n°2016-523 du 27 avril 2016. Ses missions, ses activités et ses prérogatives sont définies par ces textes. Cette agence est le résultat de la fusion de plusieurs institutions : INVS : Institut de veille sanitaire / INPES : Institut national de prévention et d'éducation pour la santé / EPRUS : Etablissement de préparation et de réponses aux urgences sanitaires / ADALIS : Addiction Drogues Alcool Info Service

⁴² Le calcul est réalisé à partir du risque établi dans l'étude de cohorte en prenant en compte l'âge, l'exposition au travail, le tabac, etc. pour éviter toutes interférences dans les résultats de l'étude.

L'objectif des évaluations quantitatives de l'impact sanitaire est de permettre des prises de décisions en fonction des risques, des effets sanitaires attendus des scénarios d'amélioration de la qualité de l'air.

C'est un outil d'aide à la décision, il y a évidemment des limites.

➤ Le coût des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique

Concernant les estimations d'impacts sanitaires, les études s'attachent à 2 indicateurs : la mortalité et les hospitalisations. L'étude « 48 000 décès en France » se base sur les concentrations en particules fines (PM_{2,5}) et en ozone dans l'atmosphère (l'étude de ces 2 polluants est recommandée par l'OMS car leurs effets sur la santé sont bien documentés). Cette étude a été publiée récemment et se fonde sur les résultats de la cohorte GAZEL. Ce chiffre de 48 000 décès par an en France correspond à 9% de la mortalité totale, hors causes accidentelles, en France. La pollution de l'air se situe au 3ème rang des causes de mortalité derrière le tabac (78 000 morts) et l'alcool (49 000 morts).

Au niveau géographique, les taux de pollution varient. La carte des concentrations de particules fines montre par exemple qu'elles sont plus élevées dans de grandes zones urbaines : région parisienne, Nord-Est de la France et l'axe Lyon-Marseille. L'amélioration de la qualité de l'air permettrait des bénéfices importants, selon les scénarios envisagés dans l'étude. A titre d'exemple, les personnes de 30 ans gagneraient en moyenne, en France, 9 mois d'espérance de vie. Il est à noter que les pics de pollution pèsent moins sur la santé que l'exposition chronique.

L'évaluation quantitative, sur la MEL, entre 2008 et 2010 montre que le respect des recommandations de l'OMS en matière de particules PM₁₀ permettrait à court terme des gains sanitaires conséquents :

- 46 décès évités chaque année
- 156 hospitalisations respiratoires évitées
- 85 hospitalisations cardiaques évitées.

Les grandes agglomérations comme celle de Lille sont caractérisées par des contrastes de niveaux et de composition chimique des polluants atmosphériques selon qu'on se situe à l'écart ou à proximité des voies à fort trafic routier. Une étude réalisée dans le cadre d'un projet européen APHEKOM sur les populations vivants à proximité de grands axes de circulation (+10 000 véhicules par jour) a estimé que 15% de nouveaux cas d'asthme et 15% de bronchites chroniques pour les plus de 65 ans étaient attribuables à la pollution atmosphérique liée au trafic routier. Cette étude (sur 10 agglomérations) chiffre des économies possibles à hauteur de 300 millions d'euros.

➤ Des mesures pour réduire la pollution dont le coût est inférieur à celui généré pour faire face aux impacts sur la santé

Il est à noter que les actions visant à favoriser l'usage du vélo sont intéressantes à mettre en place au regard des gains potentiels. En effet, le bénéfice sur la santé est 20 fois plus élevé que les risques liés à cette pratique. Par ailleurs, plus le report modal vers le vélo concerne les automobilistes, plus le ratio bénéfice / risque peut être élevé (jusqu'à +15 %).

Concernant les politiques mises en place, on constate qu'il est nécessaire de privilégier des actions ayant des co-bénéfices. Par exemple, inciter à la pratique du vélo permet de réduire conjointement les émissions de polluants de l'air et de gaz à effet de serre et ainsi améliore la santé tout en réduisant les risques sanitaires pour les générations futures (changement climatiques).

L'étude INERIS 2014 montre que le coût des mesures visant à réduire la pollution est inférieur au coût généré en matière d'impacts sur la santé. La pollution atmosphérique est un enjeu sanitaire et économique majeur. Il causerait en France (selon les méthodes de comptage), entre 17 000⁴³ et 42 000 décès⁴⁴ prématurés. Les dommages sanitaires de la seule pollution aux particules fines auraient un coût annuel de 20 à 30 milliards d'euros⁴⁵.

⁴³ OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Économiques (chiffre 2010).

⁴⁴ Rapport 2005 « Baseline analysis 2000 to 2020 » du programme européen CAFE (Clean air for Europe) mené par la Commission européenne.

⁴⁵ Rapport de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement. Santé et qualité de l'air extérieur. MEDDE SEEIDD, juin 2012.

Annexe 9 – Objectifs environnementaux : les effets des déplacements sur le bruit ou comment lutter contre les nuisances sonores

Les nuisances sonores causées par les déplacements ont également un effet sur la santé des populations et font l'objet d'une réglementation nationale et européenne.

➤ Une compétence métropolitaine depuis 1^{er} janvier 2015

Cette compétence est devenue métropolitaine avec la loi MAPTAM du 27 janvier 2014. La MEL de par ses compétences en matière de lutte contre les nuisances sonores et de voirie, doit donc réaliser un plan de prévention du bruit dans l'environnement pour les routes métropolitaines de plus de 3 millions de véhicules par an sur son territoire (soit environ 8 000 véhicules par jour).

Cette compétence s'articule autour de 2 documents stratégiques que sont :

1/ Un plan de prévention du bruit dans l'environnement ou PPBE

Rendu obligatoire par la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, il impose aux grandes agglomérations européennes et aux gestionnaires de « grandes infrastructures » de transports de réaliser des diagnostics sur l'exposition au bruit, dans l'environnement, des populations, ainsi que des plans de prévention associés pour le réduire ou en prévenir l'augmentation.

2/ Les cartographies stratégiques du bruit. Ces documents sont rendus obligatoires pour :

- Chacune des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules
- Chacune des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train
- Les agglomérations de plus de 100 000 habitants (liste fixée par décret), soit 60 communes de la MEL.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Le PPBE de la MEL a été adopté par délibération n°15 C 1383 du 18 décembre 2015. Il concerne les nuisances sonores générées par les infrastructures de transport terrestre (routes et voies ferrées), les avions et les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à Autorisation (ICPE-A).

Conformément aux objectifs fixés par la directive européenne, il a pour objectifs la prévention des effets du bruit, leur réduction, dans les zones en enjeux du territoire et la protection de zones calmes. Le plan comptabilise 162 zones à enjeux sur le territoire de 65 communes et 223 zones calmes réparties sur l'ensemble du territoire pour une superficie totale de 1450 ha et 124km pour les promenades vertes.

Le plan comporte également une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifie les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits. Il recense enfin les mesures réalisées depuis 10 ans et celles prévues pour les 5 prochaines années par les différentes autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit, notamment lorsque des valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être

Enfin, le programme d'action se décompose en 4 axes et 9 actions :

Axe 1	Axe 2	Axe 3	Axe 4
Défendre la qualité de l'environnement sonore des habitants de la MEL	Agir en faveur de la réduction du bruit	Inciter à intégrer la problématique du bruit dans les politiques sectorielles (communes et MEL)	Informier et sensibiliser à la thématique du bruit sur le territoire
Actions	Actions	Actions	Actions
1/ Créer un Comité de suivi de la mise en œuvre du PPBE	4/ Documenter les zones à enjeux impactées par le réseau métropolitain	6/ Intégrer des cartes de bruit aux outils d'aménagement et d'urbanisme de la Métropole et des communes	8/ Faire vivre la partie bruit du site internet de la MEL
2/ Mettre en place un outil de recensement des plaintes relatives au bruit et réaliser des mesures acoustiques permettant l'objectivation des niveaux sonores	5/ Identifier les travaux envisageables dans les zones de dépassement de seuils	7/ Intégrer la lutte contre les nuisances sonores dans les politiques de rénovation de l'habitat	9/ Développer l'observatoire du bruit
3/ Officialiser des zones calmes Préserver et promouvoir la qualité environnementale des zones calmes			

Il est à noter que les actions inscrites au PPBE ne sont pas opposables et n'engagent pas juridiquement les collectivités. Le PPBE doit faire l'objet d'une évaluation et d'une actualisation au moins tous les 5 ans.

Les cartes stratégiques de bruit

Les cartes de bruit sont une représentation de l'exposition de la population aux bruits. Réalisées en 2011 par la MEL, elles ont été transmises à l'ensemble des communes et mises en ligne dès leur approbation par chacune. Une actualisation de ces cartes a été réalisée en 2013 (données 2012) et une nouvelle actualisation est prévue en 2017.

➤ Un réseau de surveillance du bruit routier assez développé

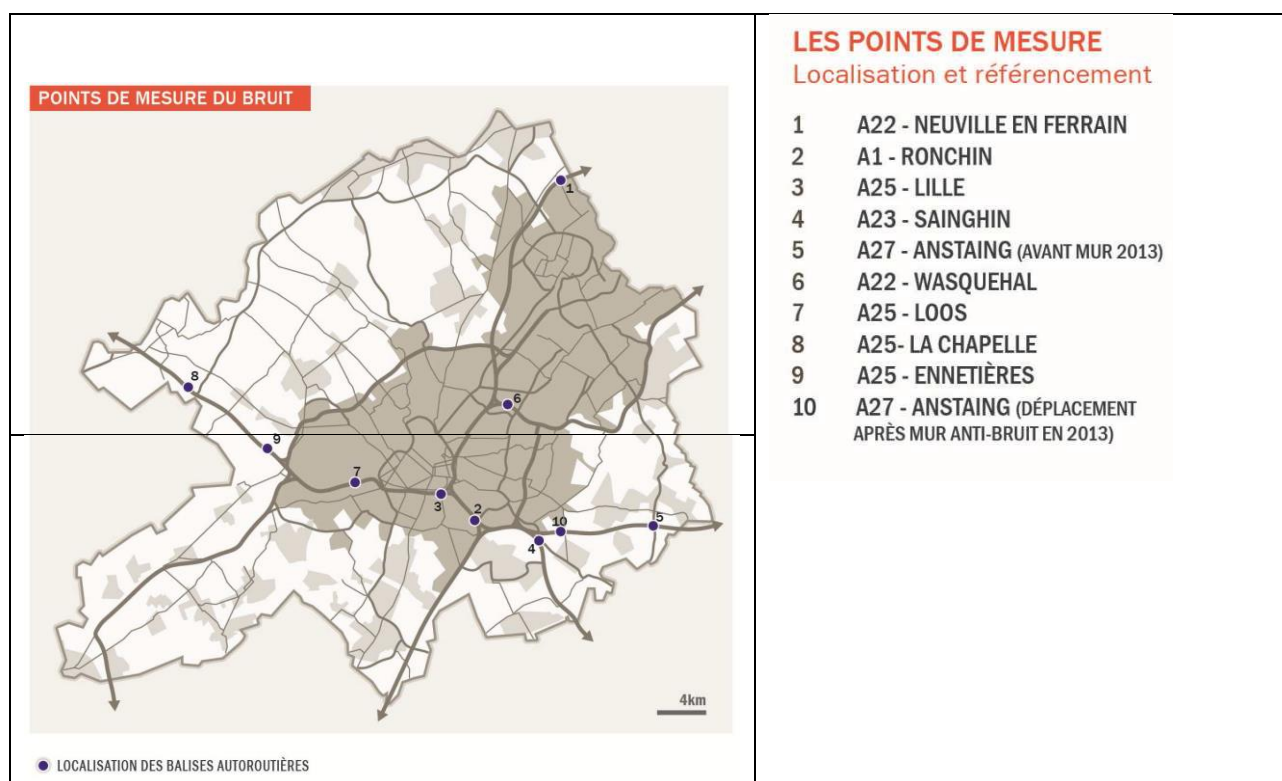
Ce réseau compte 29 stations de mesure permanente soit :

- 9 stations sur les grandes infrastructures autoroutières (convention avec l'Etat)
- 20 stations en milieu urbain.

Les objectifs de ce réseau sont de :

- Surveiller le bruit routier
- Documenter l'évolution dans le temps
- Actualiser et valider des cartes de bruit.

L'ensemble des « grandes infrastructures » routières (trafic supérieur à 8 000 véhicules par jour) du territoire de la MEL fait l'objet d'une caractérisation de ses émissions sonores et d'actions en vue de leur réduction.



Selon le bilan 2008-2014 de l'observatoire de la circulation, on constate une corrélation entre les niveaux de bruits et les niveaux de trafic : les niveaux de bruits autoroutiers mesurés les plus élevés se situent le long de l'A25 (Ennetières-en-Weppes, Loos) et de l'A23 (CRT/Lesquin-Sainghin-en-Mélantois). La plus forte augmentation de bruit est observée sur l'A1 (Ronchin) entre 2009 et 2014 avec + 1,5 dB.

➤ Des actions métropolitaines mais une politique multi acteurs

En matière de bruit, le PDU 2010-2020 vise à une moindre exposition des populations les plus exposées au bruit des infrastructures de transport et une préservation des zones calmes.

Pour ce faire, la MEL :

- Réalise des mesures pour objectiver les nuisances ressenties en lien avec des infrastructures ou des équipements métropolitains
- Etablit ou expertise le volet « bruit » des études d'impact pour les projets portés par la direction Espaces publics et voirie et, ponctuellement, par les autres directions de la MEL
- Observe l'évolution du bruit routier au travers d'un réseau de balises de mesures permanentes
- Met en place des protocoles d'évaluation d'actions destinés à réduire le bruit dans l'environnement, en particulier pour les choix de matériaux de revêtement de sol.

La politique de lutte contre les nuisances sonores est toutefois une politique multi acteurs :

- **Le Département** en tant que gestionnaire des routes départementales, mais aussi en tant que gestionnaire des collèges. Le Conseil Département est en charge de la réalisation du PPBE pour les routes départementales de plus de 6 millions de véhicules par an et sur les routes de plus de 3 millions de véhicules par an. Depuis le 1^{er} janvier 2017, il est à noter que 800 kilomètres de routes ont été transférés du Département à la MEL.

- **L'Etat représenté par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) du Nord et la DIR du Nord en qualité de gestionnaire** fournit tous les éléments pour la réalisation des cartes de bruit de son réseau (données d'entrée) et tous les éléments nécessaires pour le PPBE de son réseau. La DDTM du Nord, par délégation du Préfet, est chargée de piloter la démarche concernant les infrastructures de l'État en coordination avec la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) pour les routes nationales non concédées, réseau ferré de France (RFF) pour les voies ferrées et les sociétés d'autoroutes (SANEF) pour les routes nationales concédées

La DIR Nord réalise des études concernant le bruit de ses infrastructures sur le territoire de la MEL, certaines ayant permis de connaître de façon plus précise les points noirs du bruit du réseau routier national encore à traiter sur le territoire. Elle a également pris des dispositions depuis 10 ans visant à réduire certaines nuisances sonores :

- Un ensemble d'écrans et de buttes a ainsi été réalisé dans le cadre du onzième contrat de plan Etat / Région
 - Un abaissement des vitesses maximales autorisées sur son réseau routier au sein de l'agglomération lilloise. Réalisé en 2 étapes (2011 et 2013), il contribue à l'abaissement du niveau de bruit même si ce n'est pas son objectif premier.
 - Des opérations de résorption des points noirs du bruit (PNB) isolés du réseau routier national situés sur le territoire de la MEL ont également été menées.
- **SNCF Réseau**, anciennement Réseau Ferré de France (RFF), est propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire national. SNCF Réseau Nord-Pas-de-Calais-Picardie est l'autorité compétente pour élaborer le PPBE des infrastructures ferroviaires de plus de 60 000 passages de trains par an pour la 1ère échéance de la directive, et des infrastructures de plus de 30 000 passages annuels de trains pour la 2ème échéance.

➤ **Le bilan de l'activité 2010-2016 sur le territoire**

Sur cette période, la MEL a :

- Réalisé plus de 750 mesures ponctuelles (dont 300 en régie) auquel s'ajoutent les mesures permanentes
- Réalisé plus de 40 études acoustiques (études d'impact acoustique, études spécifiques,...)
- Participé à des groupes de travail locaux, nationaux et internationaux (Eurocities, Club décibel villes, GT observatoire, ...)
- Mis à jour, en 2014, des cartographies stratégiques du bruit pour les communes concernées par la directive européenne
- Etabli son PPBE, voté lors du Conseil métropolitain de décembre 2015
- Participé au projet life Harmonica et à la plateforme d'information sur le bruit « noise!Neu » développé pour :
 - Simplifier l'information en matière de bruit au sein d'une multitude de villes et de régions européennes
 - Améliorer la compréhension des problématiques de bruit par le public et les autorités
 - Valoriser les bonnes pratiques en matière de gestion de l'environnement sonore.

Sur la base des mesures effectuées, la carte stratégique du bruit pour l'exposition aux nuisances sonores de la route, 2015 est la suivante :

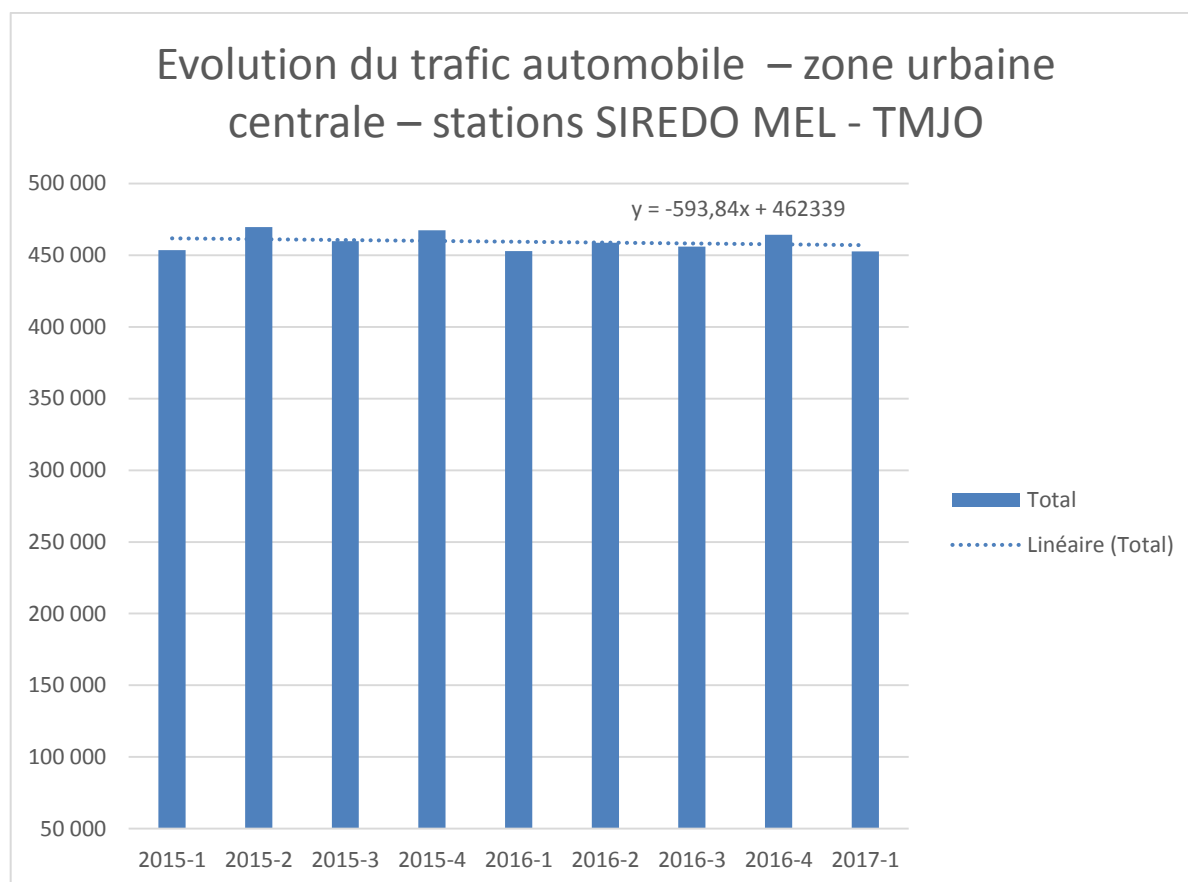


Pour les autres nuisances sonores (route, LGV, aérien, industriel) – carte MEL 2015 :

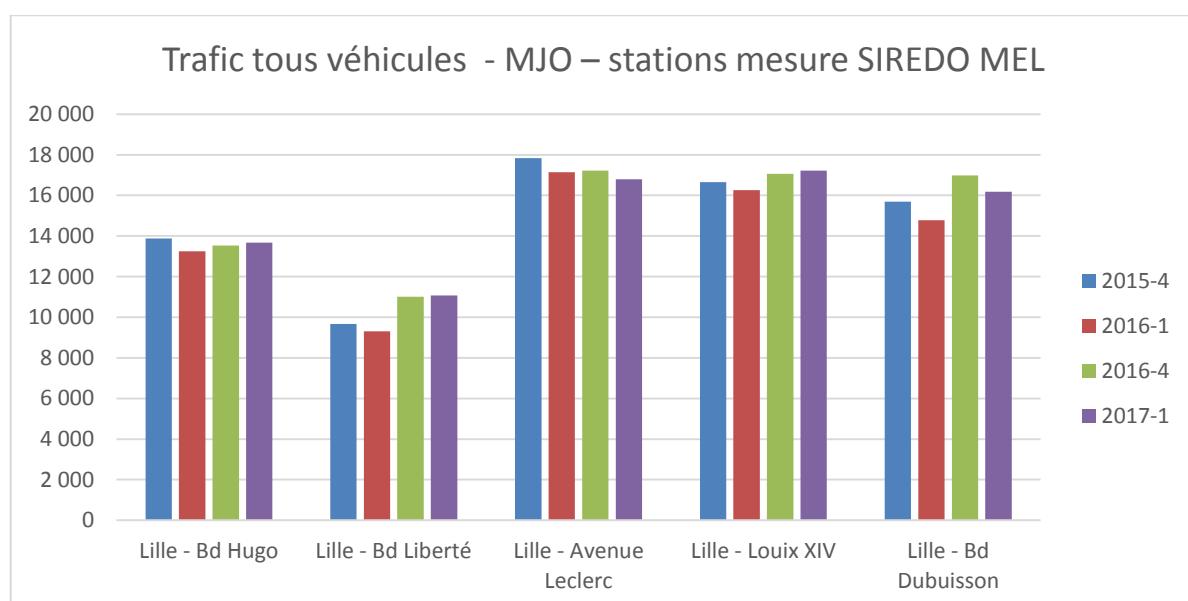


Ces cartes tendent à démontrer une exposition plus importante des populations vivant à proximité des grands axes de la métropole. Des efforts sont donc encore à fournir pour atteindre les objectifs du PDU.

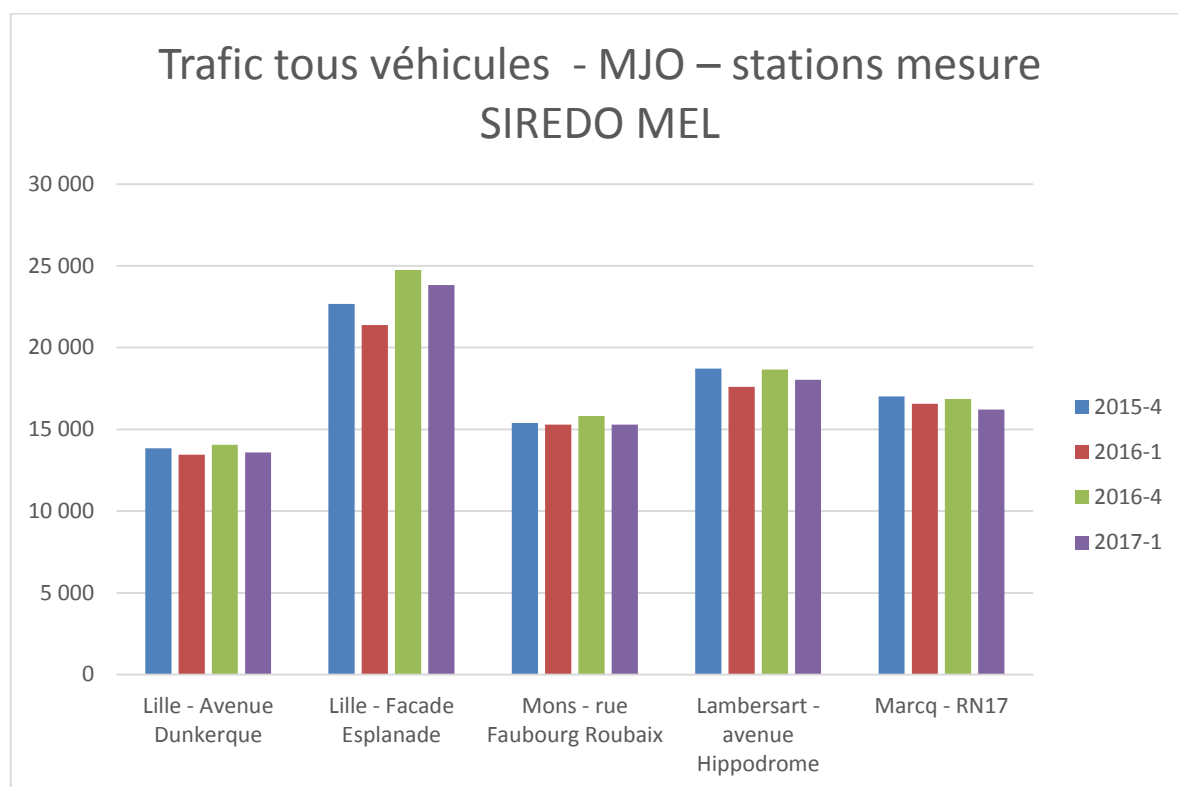
Annexe 10 – Données relatives à la mise en place du plan de circulation lillois



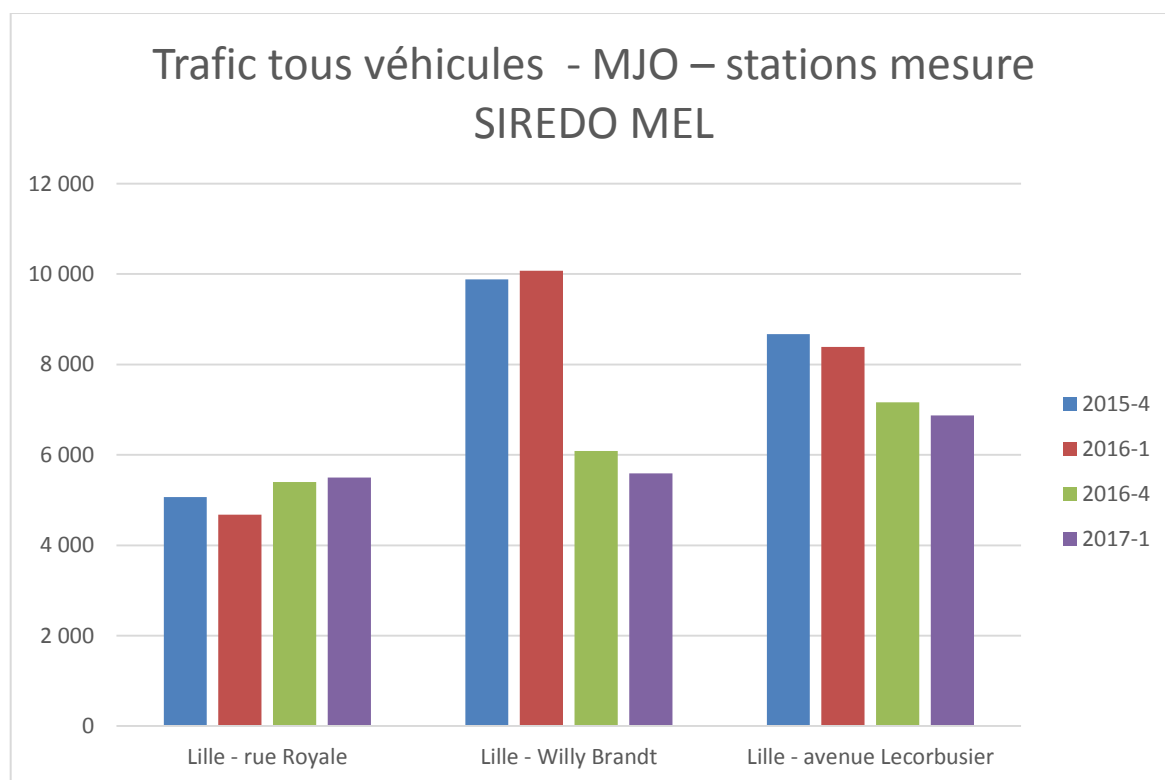
➤ **Les boulevards internes : une augmentation du trafic conforme à la vocation de ces voies**



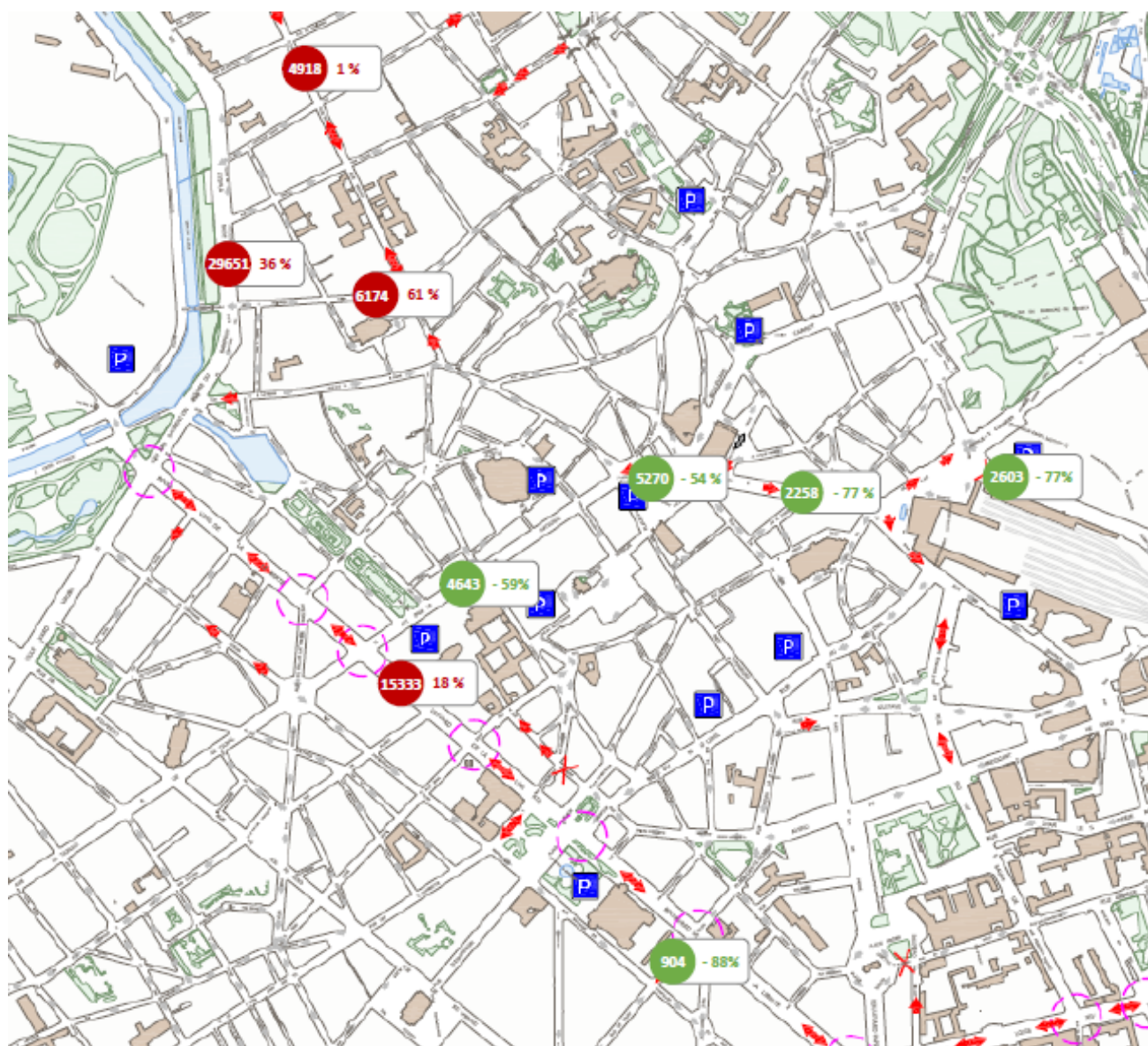
➤ **Les axes « pénétrants » de Lille : stabilité et augmentation sur Esplanade, conforme au statut de la voie et aux prévisions du modèle**



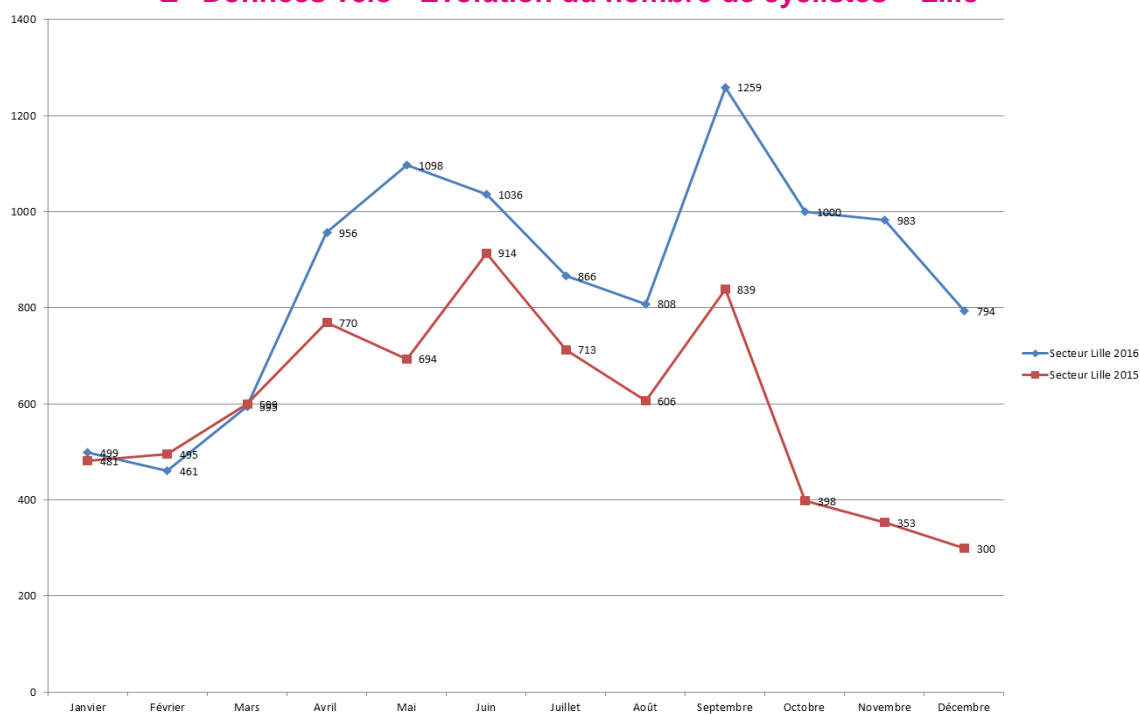
➤ **Des axes particuliers**



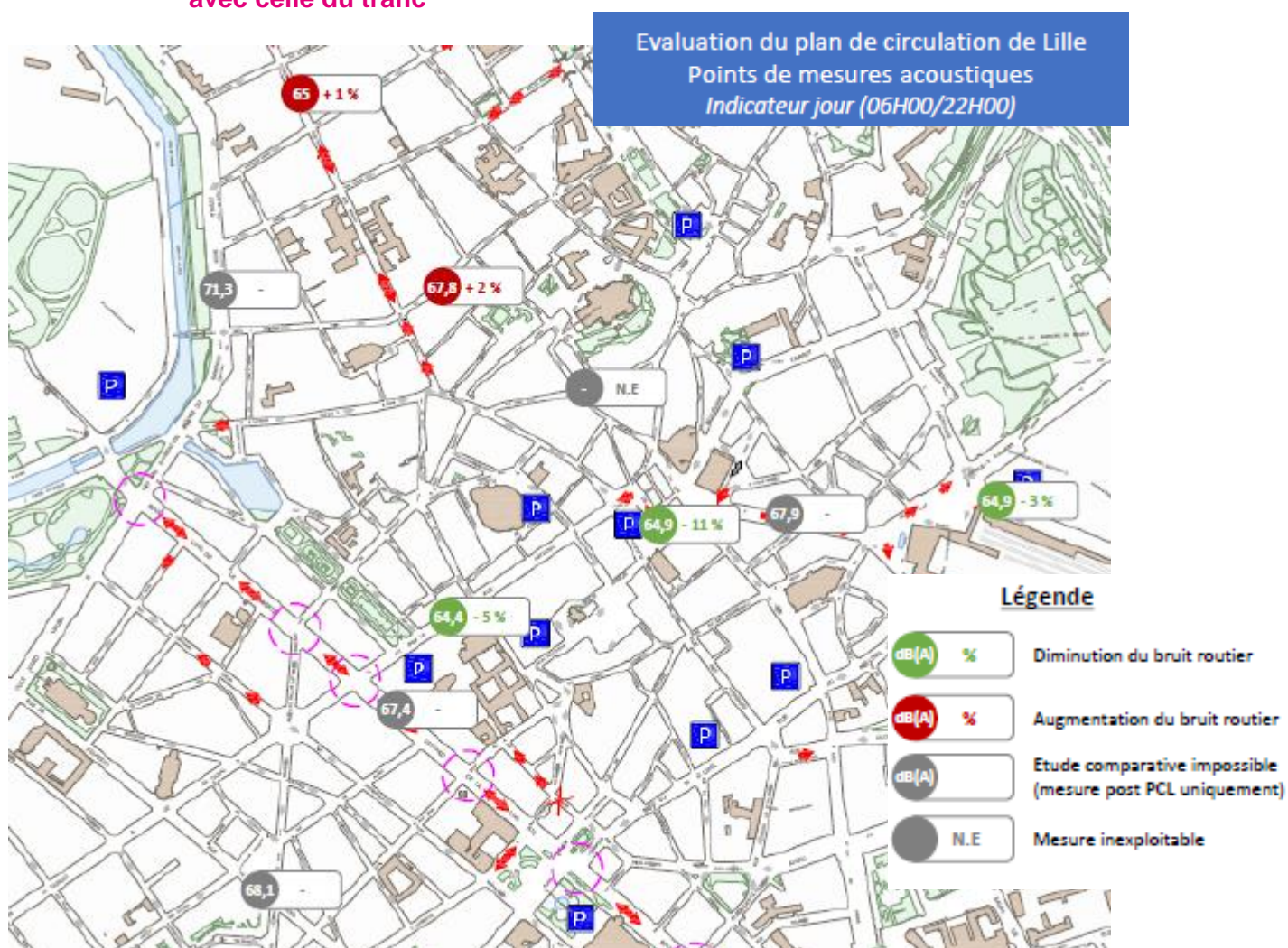
➤ Des mesures ponctuelles de trafic routier en section : des évolutions conformes à la réorganisation de la circulation



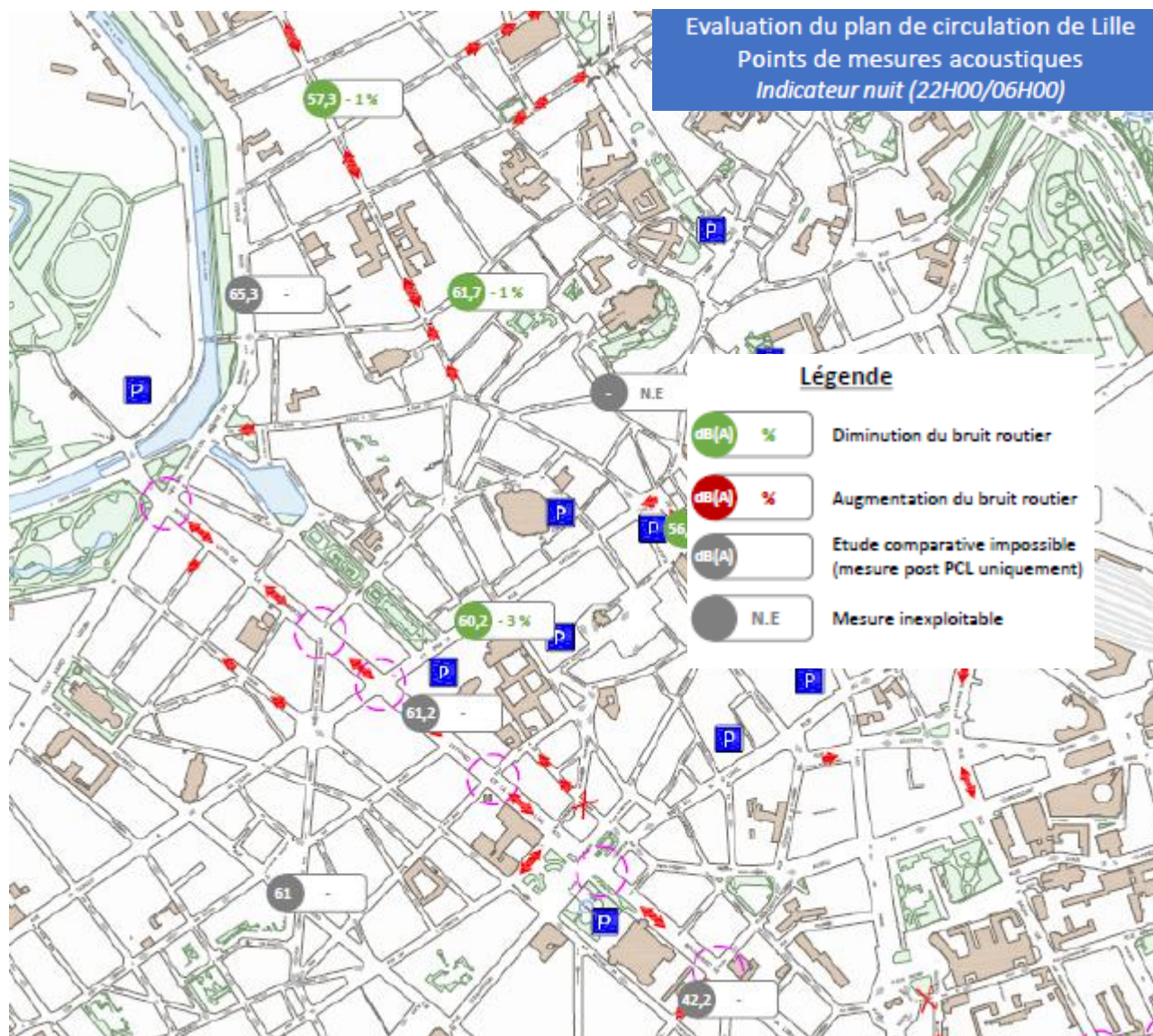
Données vélo - Evolution du nombre de cyclistes – Lille



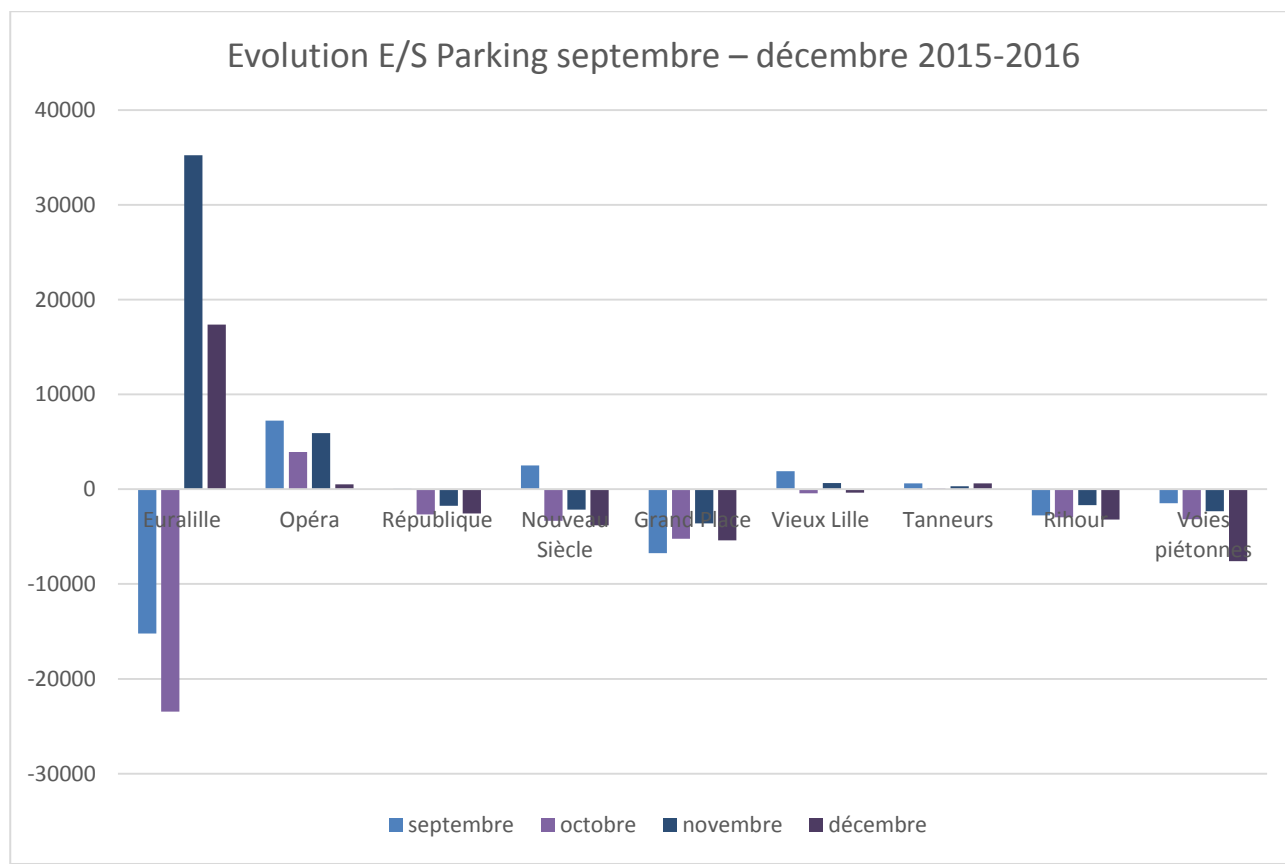
Evolution des données acoustiques – focus sur Lille → des évolutions en lien avec celle du trafic



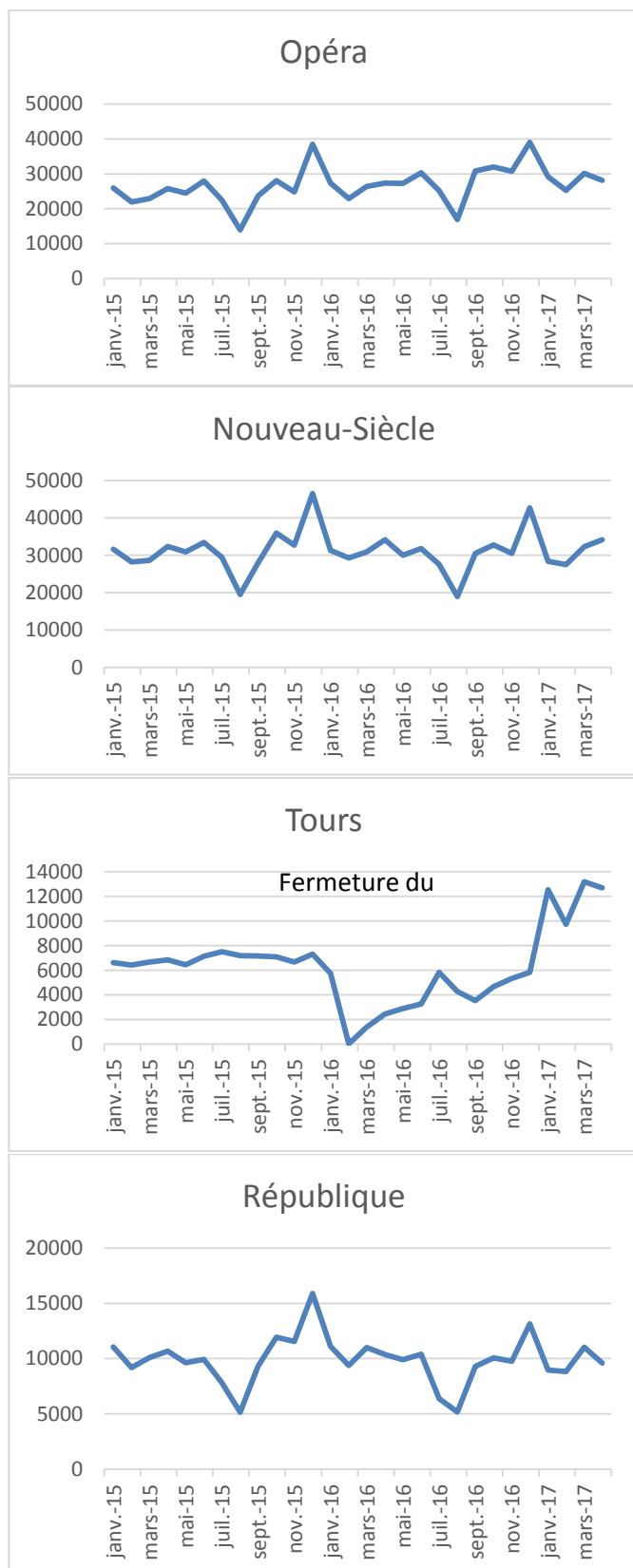
➤ Evolution positive pour tous les points de mesure exploitable



➤ **Evolution de la fréquentation des parkings du centre-ville de Lille (gestion MEL ou Ville) : une situation contrastée selon les parkings mais une fréquentation totale stable**



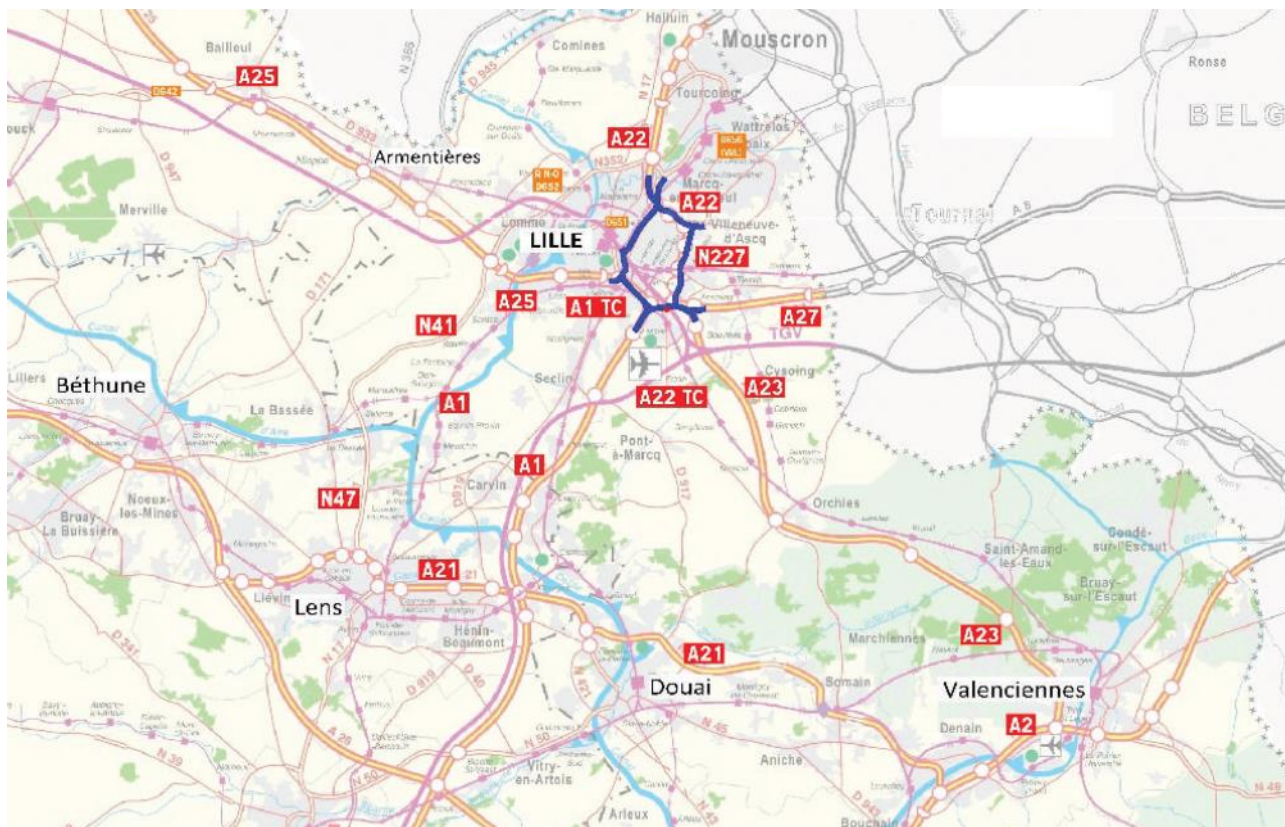
➤ Evolution de la fréquentation horaire des parkings gérés par la MEL



Annexe 11 - Comprendre le suivi du trafic routier : des axes aux compétences multiples et des systèmes spécifiques de suivi de la circulation

➤ Compétences multiples et outils de suivi

Le territoire métropolitain comprend plusieurs grands axes tels que repris sur la carte ci-après, dont la charge relève de compétences partagées entre la MEL, le Département et l'Etat.



Concernant les axes métropolitains, la MEL dispose d'un poste central de régulation de la circulation appelé CARROSSE ou PC régulation. Cet outil pilote à distance plus de 630 carrefours à feux tricolores sur les 908 carrefours du territoire et facilite ainsi la gestion des flux de circulation des différents modes de déplacement. Il centralise et diffuse enfin le nombre de places disponibles dans les parkings de la métropole. Cette gestion quotidienne intègre divers paramètres : état de la circulation, perturbations (accidents, chantiers...), sécurité routière, nuisances (bruit, pollution), équilibre des modes de déplacement, priorité aux transports en commun, etc. Cela lui permet de centraliser les dysfonctionnements et les interventions mais également de gérer et diffuser l'information routière.

Il participe à une gestion cohérente et optimale de l'ensemble des réseaux de voirie à l'échelle de la métropole. Pour cela, le dispositif travaille conjointement et échange des données avec le système de gestion du réseau dénivelé de l'Etat (appelé ALLEGRO), le Centre régional d'Informations et de Coordination Routière du Nord⁴⁶ (CRICR) et les radios locales.

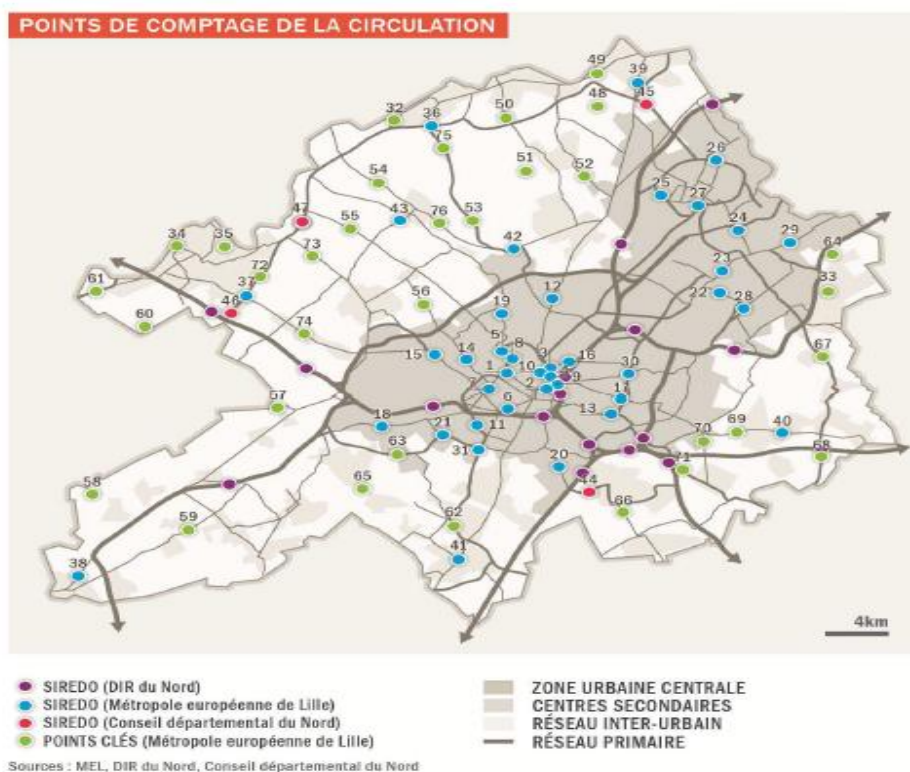
⁴⁶ Il s'agit d'un organisme interministériel (Défense, Intérieur et Ecologie). Il a pour missions, en situation normale : de recueillir des données sur les conditions de trafic sur l'inter-région et d'assurer l'information des usagers / de donner un avis sur les mesures d'exploitation prévues lors de chantiers ou manifestations

En situation de crise : d'assurer la coordination de la circulation routière sous l'autorité du préfet de la zone de défense et de sécurité ainsi que l'information des médias et des usagers.

Les CRICR ont compétence sur tout le territoire couvrant une zone de défense et de sécurité. Ils développent également des échanges d'informations avec les pays et les provinces frontalières.

Afin de mieux connaître le trafic, la MEL utilise également, sur son territoire, un système informatisé de recueil de données, appelé SIREDO. Il se compose d'un ensemble de stations de comptage fonctionnant 24h sur 24h. Aujourd'hui, 45 stations de comptage sont installées sur 22 communes. Elles quantifient la circulation et permettent l'élaboration d'indices de circulation trimestriels (ITC) pour connaître l'évolution de la circulation sur Lille et sa périphérie⁴⁷. Les outils mesurent actuellement le nombre de véhicules (toutes catégories confondues) circulant sur des axes définis et leur vitesse moyenne.

L'objectif est de calculer certaines moyennes au trimestre et à l'année. Ces données permettent d'étudier l'évolution de la circulation sur un secteur donné⁴⁸. Le dernier ITC disponible concerne le dernier trimestre 2016 et est joint en annexe 4 du rapport afin d'apporter des éclairages objectifs.



Concernant les axes d'Etat, ALLEGRO constitue le système actuel d'exploitation dynamique des autoroutes et des voies rapides urbaines qui couvre 110 km du réseau maillé de la métropole. Il a été mis en service en 2005 par la DDE du Nord en partenariat avec la MEL, la Région et le Département. Il s'agit d'un outil capable de mesurer en temps réel les conditions de circulation et de proposer des solutions pour permettre une meilleure fluidité du trafic.

Ce système a pour fonctions :

- L'information des usagers en amont des perturbations
- L'affichage des données de temps de parcours
- La régulation des vitesses de circulation
- La régulation de l'accès aux axes
- Des informations « hors exploitation » : pic de pollution, prévention routière...
- Les échanges de données avec la MEL ou le CRIC.

⁴⁷ Des chiffres clés : + de 630 carrefours à feux régulés, 130 caméras de gestion de la circulation, 700 capteurs de régulation, 5 panneaux à messages variables (PMV), 700 capteurs de régulation, 29 zones de régulation regroupant les contrôleurs de carrefours. Chacune est pilotée par un automate (appelé « coordinateur de zone »).

⁴⁸ Les données de trafic sont issues de points de mesure de nature différente : Stations de comptage permanent (SIREDO) sur les réseaux de la MEL (39 + 5 stations), du Département du Nord (5) et de la DIR Nord (5) / Des points de comptages réalisés 2 fois par an (points clés) sur une durée de 1 semaine à localisation constante

Ce dispositif a été mis en place sur l'A25 mais la DIR du Nord projette d'équiper d'autres axes congestionnés. Le dispositif est en phase de pré-déploiement sur l'A22 et l'A23. Selon la DIR, la mise en place du dispositif a permis de réduire les temps de parcours d'environ 2 minutes 30 sur l'A25 sur un parcours moyen de 8 minutes. Ce résultat a toutefois récemment été divisé par 2 suite à la mise en place de l'écotaxe belge entraînant un report de trafic en provenance de la Belgique. Le gain moyen est désormais de 1 minute 30.

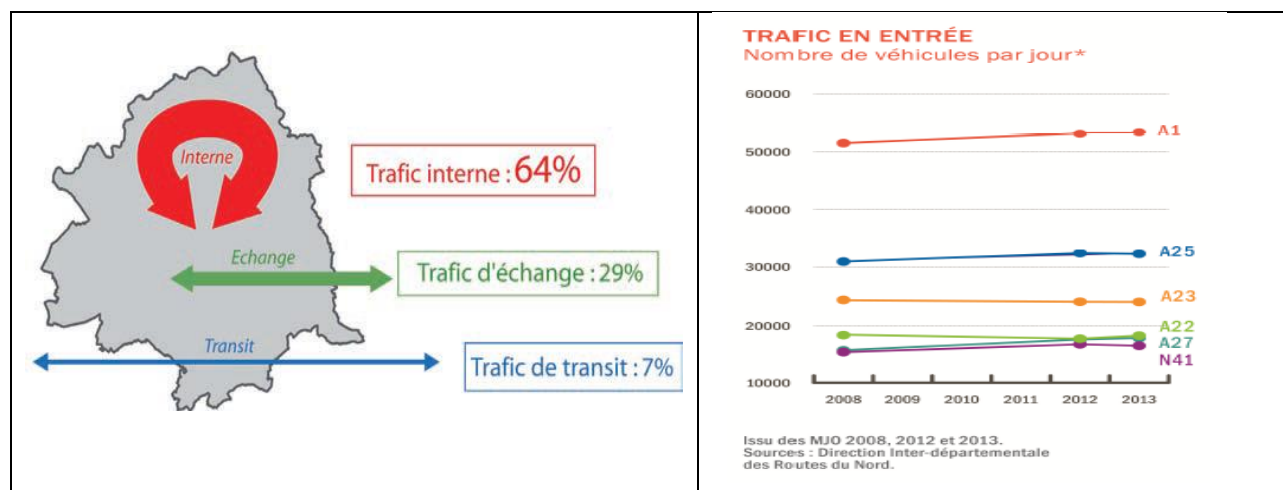
Par ailleurs, les mesures visant à l'abaissement des vitesses sur les réseaux routiers et autoroutiers de l'agglomération, notamment pour les poids lourds, sont également encourageantes. La DIR du Nord constate, en effet, une baisse des vitesses d'environ 10%, ayant des impacts positifs sur la fluidité du trafic et la réduction de l'accidentologie, la pollution atmosphérique et le bruit. Le dispositif de réduction des vitesses reste perfectible et sera conforté notamment par une extension sur le boulevard périphérique sud.

Elle travaille également à l'élaboration d'un baromètre de la congestion routière à partir des données dites FCD (smartphone et GPS). Un premier test aura lieu courant septembre 2017 sur l'A1. Les projets susceptibles de lever les points délicats de congestion seront évoqués lors des prochains CPER.

Il est à noter qu'en dehors de la DIR du Nord, la DREAL dispose également de dispositif pour l'étude de la circulation. Il s'agit d'un outil de modélisation du trafic permettant de simuler des hypothèses de circulation. Ainsi, la DREAL élabore et publie des cartes de trafics du réseau routier structurant à l'échelle régionale, en moyenne journalière annuelle (MJA). Elles sont conjointement définies par l'Etat, le Conseil Départemental du Nord et celui du Pas de Calais. La DREAL produit également 2 cartes régionales « tous véhicules » et « poids lourds », ainsi que le zoom associé sur l'agglomération lilloise⁴⁹.

➤ Les évolutions constatées du trafic depuis 2008 : un usage encore prépondérant de la voiture

Le territoire métropolitain concentre 3 types de trafic : un trafic interne, un trafic d'échanges et un trafic de transit.



Au niveau de l'arrondissement de Lille, le trafic interne, le plus important, représente plus de 2 millions de déplacements par jour, soit 82% des flux et 65% des kilomètres parcourus. En kilomètres parcourus, ce trafic était relativement stable entre 1998 et 2006.

⁴⁹ Les cartes régionales de trafic sont publiées depuis 2006 et sont disponibles sur le site : <http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Cartes-de-trafic-annuels>

Toutes ces informations sont issues de l'exploitation des données recueillies par les stations de comptages implantées sur les réseaux routiers départemental et national (concédé et non concédé). Ainsi que des données issues des postes de comptage permanents (stations Siredo).

L'enquête cordon routière de 2007 précise que le réseau primaire autoroutier concentre 70% de flux d'échanges et de transit pour les voitures et 90% pour les mêmes flux poids lourds. La plupart des axes du réseau primaire ont connu une hausse de trafic entre 2008 et 2013 (cf. graphique ci-avant)

Si en fonction des années l'intensité du trafic fluctue légèrement, globalement, depuis 2010, on constate une stagnation du trafic. Dans son bilan 2008-2014, l'observatoire de la circulation opère une analyse des évolutions par zone et relève les constats suivants :

▪ **Sur le réseau primaire autoroutier**

Bilan observatoire	Constats remontés lors des auditions		
2008-2014	2015-2016	Entre le 1er et le 2ème semestre 2016	Entre janvier 2016 et janvier 2017
Des trafics qui se stabilisent avec des volumes constants -0,4% entre 2013 et 2014	+2% du trafic +15% du trafic PL dans les 2 sens sur l'A25 -10% du trafic PL sur le sens nord-sud de l'A22 et A23 Légère baisse sur l'A1 dans le sens Paris Lille Report du trafic PL sur le littoral et l'A25 Peu d'impact sur l'A27	+14 % de PL sur l'A25 +25% de PL sur l'A22 dans le sens sud>nord	+8,7 et +12,3 % de PL sur chacun des sens de la RNO

▪ **Sur le réseau interurbain (hors agglomération)⁵⁰**

On constate des trafics en hausse entre 2008 et 2014 sur le réseau interurbain avec une forte augmentation du trafic (plus de 10% en considérant uniquement les points clés).

L'Indice Trimestriel de la Circulation (ITC) du 3^{ème} trimestre 2016 publié par la MEL indique, en moyenne une augmentation de +2% entre le 3^{ème} trimestre 2015 et le 3^{ème} trimestre 2016 et une tendance sur 3 ans à la hausse.

▪ **Dans les centralités urbaines secondaires⁵¹**

Entre 2008 et 2012, les données sont partielles. Sur cette période, les volumes sont en légère augmentation, mais tendent à se stabiliser par la suite.

Entre 2013 et 2014, le trafic relevé sur les points de la zone des centralités secondaires est en baisse de -1,57%, avec une moyenne de 114 000 véhicules par jour en 2014 alors qu'on approchait de 116 000 véhicules par jour en 2013 les deux sens confondus.

L'ITC du 3^{ème} trimestre 2016 publié par la MEL indique, en moyenne une augmentation de +1% entre le 3^{ème} trimestre 2015 et le 3^{ème} trimestre 2016 et une tendance sur 3 ans à la baisse.

La croissance du trafic influe sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme et génère des problèmes de saturation du réseau, en zone urbaine ou sur certains axes qui cumulent augmentation des trafics locaux et de transit : perte de temps (ralentissements, embouteillages...) et risques accrus (accidents).

⁵⁰ Le réseau interurbain est constitué en grande majorité de routes départementales où les vitesses autorisées sont plus élevées (70 ou 90 km/h) et où la fonction principale des voies est d'assurer des liaisons entre les pôles générateurs de la métropole. La desserte locale est peu présente, l'offre en transports collectif est limitée et les modes alternatifs peu représentés.

⁵¹ Les centralités urbaines secondaires se caractérisent par une offre de transport en commun centrée sur les bus et, pour certaines, sur les gares SNCF, par une population davantage tributaire de la voiture pour les déplacements quotidiens, par un niveau de service du réseau de voirie satisfaisant et une offre en stationnement globalement favorable.

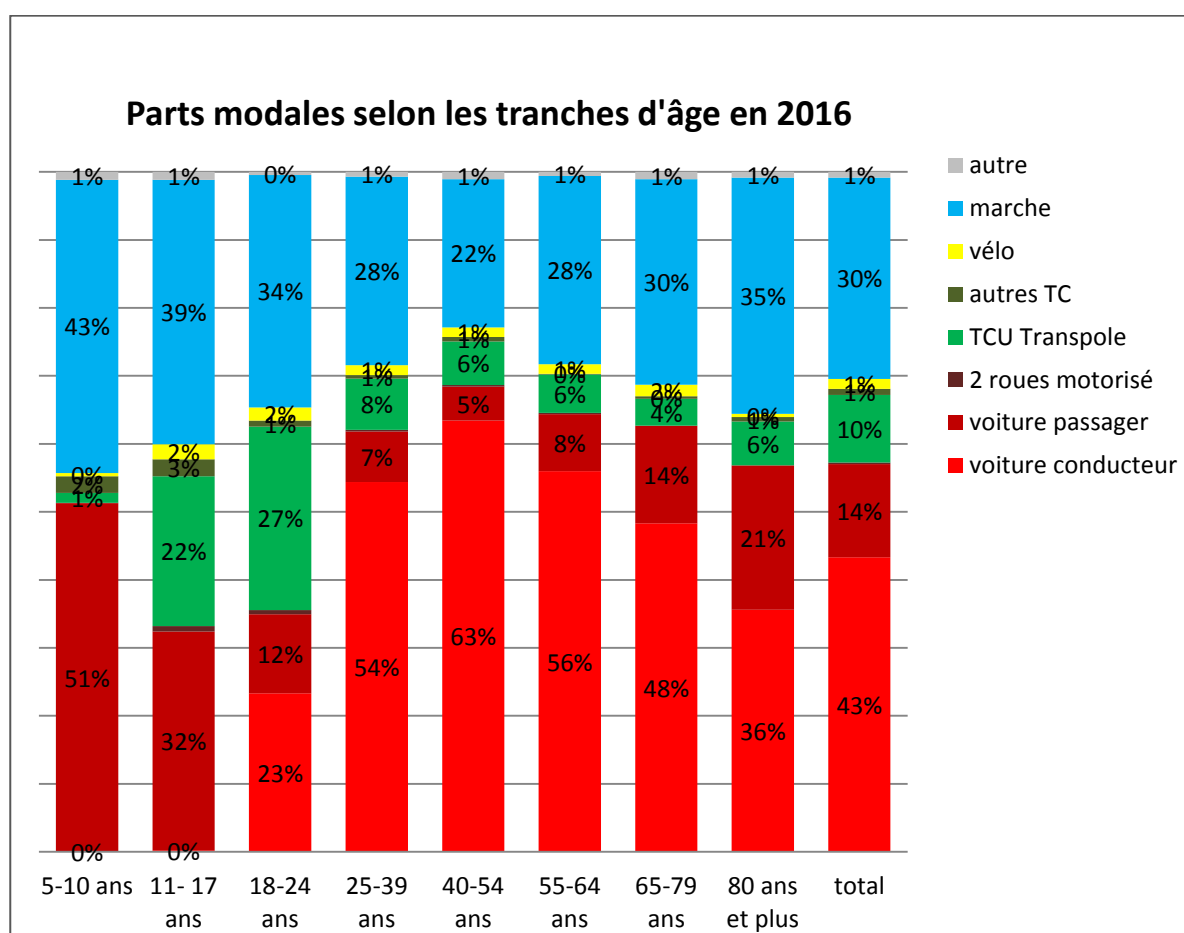
■ Sur la zone urbaine centrale (Lille-Roubaix-Tourcoing)⁵²

Entre 2008 et 2013, le trafic est globalement en diminution sur Lille (hormis un pic en 2010). On observe donc une baisse des trafics favorable à la sécurité.

La baisse du trafic est plus forte sur Lille entre 2013 et 2014 (-1,8%) que sur la moyenne de Lille-Roubaix-Tourcoing (-0,14%).

L'ITC du 3^{ème} trimestre 2016 publié par la MEL indique, en moyenne une baisse de -1% entre le 3^{ème} trimestre 2015 et le 3^{ème} trimestre 2016 et une tendance sur 3 ans à la baisse. On note donc un léger recul du trafic voiture dans la zone urbaine centrale par rapport à 2015.

➤ Des pratiques de mobilité en lien avec l'âge



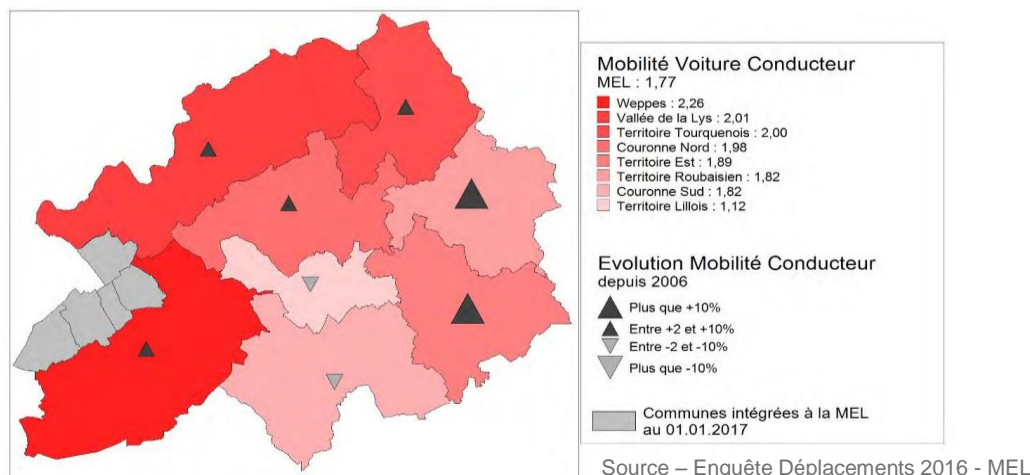
Source – Enquête Déplacements 2016 - MEL

Ce graphique permet d'observer que la pratique de la marche à pied diminue chez les 55-64 ans et les 65-79 ans et que la pratique de la voiture fortement ancrée se renforce avec une part modale des 55 ans et plus de l'ordre de 25%. L'augmentation de 9% de cette population peut, en partie, expliquer ce constat. Par ailleurs, la mobilité des jeunes a diminué entre 2006 et 2016 alors que celles des seniors a augmenté.

⁵² La zone urbaine centrale, située autour de Lille-Roubaix-Tourcoing, se caractérise par de fortes densités du réseau de voirie et de population, par une très bonne desserte en transports en commun, par une part modale élevée de la marche à pied, par une polarité des déplacements domicile/travail et domicile/études. Sur cette zone, il existe une forte pression sur le stationnement, des phénomènes de congestion ponctuels aux heures de pointe, avec une congestion plutôt située sur les grands axes du réseau primaire et peu dans les tissus urbains denses, contrairement à d'autres métropoles.

➤ Un choix du mode de déplacement en fonction des territoires, du lieu d'habitation et de l'accès aux TC

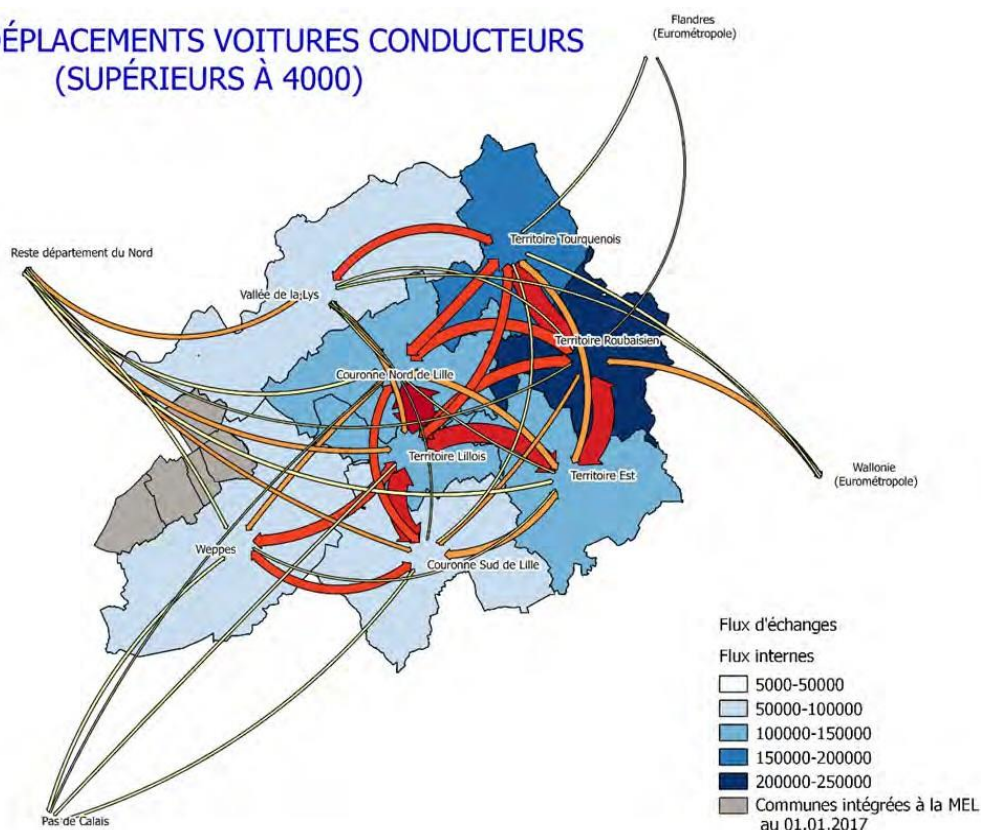
La mobilité en voiture conducteur (pour l'ensemble des 5 ans et plus) varie de 1,12 sur le Territoire Lillois à 2,26 dans les Weppes avec une moyenne de 1,77 déplacements par jour et par personne. L'usage de la voiture augmente sur tous les territoires de la MEL hors banlieue lilloise, avec notamment des hausses fortes sur les Territoires Est et Roubaisien.



Les déplacements internes au territoire lillois sont moins nombreux : ce territoire est propice à la marche et aux transports collectifs et beaucoup moins à la voiture. En effet, ce territoire est central. Il regroupe de nombreuses aménités et services de proximité. Les contraintes sur la voiture et le stationnement à destination y sont les plus fortes. Les modes de transports alternatifs sont donc plus utilisés, pour les trajets courts notamment.

Les principaux flux restent entre territoires voisins : même si la voiture permet de parcourir de longues distances, les déplacements restent le plus souvent de distance modérée.

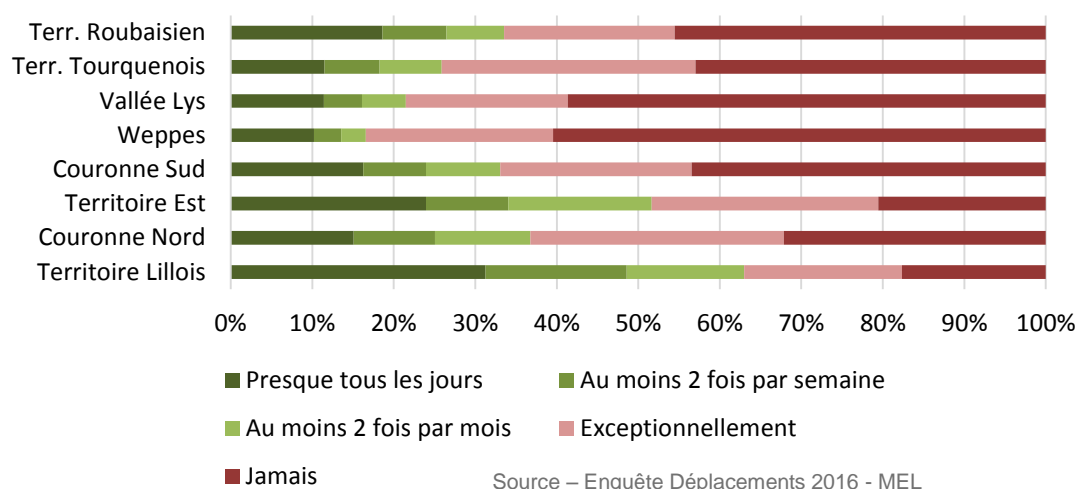
FLUX DES DÉPLACEMENTS VOITURES CONDUCTEURS (SUPÉRIEURS À 4000)



Source – Enquête Déplacements 2016 - MEL

A contrario, les métropolitains réalisent en moyenne 0,40 déplacement avec Transpole chaque jour. Les plus faibles utilisateurs sont les habitants des Weppes (0,17) alors que les plus grands utilisateurs sont ceux du Territoire Lillois (0,72).

Réseau Transpole selon le lieu de résidence



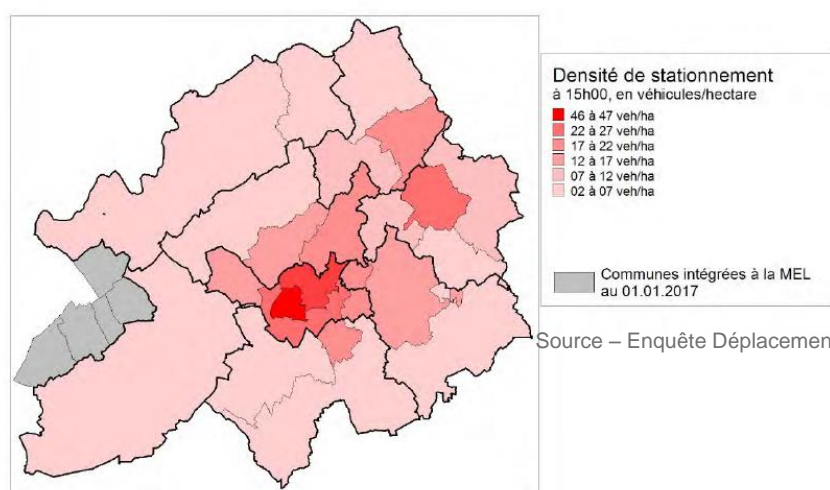
Annexe 12 - La politique de stationnement comme levier d'action en faveur d'un usage rationalisé et complémentaire de la voiture

Au cours des travaux du comité, la restriction du stationnement est apparue comme un vecteur de limitation de l'usage de la voiture. En effet, la difficulté, voir l'impossibilité, de garer son véhicule conduirait au choix d'un autre mode de déplacement. Le stationnement apparaît donc comme un levier pour favoriser les modes alternatifs.

📌 Le stationnement sur le territoire de la MEL : quels constats ?

La densité de stationnement

Selon les résultats de l'enquête déplacements de 2016, la densité de stationnement varie d'un territoire à l'autre. Le découpage est réalisé en 16 secteurs au lieu des 8 territoires habituels, faisant ressortir des pratiques qui sont très localisées.



Source – Enquête Déplacements 2016 - MEL

Les densités de véhicules à l'hectare stationnés varient de manière très importante : de moins de 3 véhicules à l'hectare dans les Weppes et la Vallée de la Lys à plus de 46 dans le centre de Lille. En comptant 25m² par véhicule stationné⁵³ cela représente l'équivalent d'environ 12% du centre de la ville de Lille. Les véhicules ne sont cependant pas tous stationnés en surface, les parkings en ouvrage permettent de limiter l'emprise au sol réellement occupée.

Les types de stationnement

Le stationnement peut être classé selon 3 catégories :

- Le stationnement au domicile
- Le stationnement en dehors du domicile
- Le stationnement « ventouse »

Il concerne 3 principales catégories d'usagers :

- Les résidents (stationnement au domicile)
- Les pendulaires (stationnement au lieu de travail)
- Les visiteurs (stationnement ponctuel loisirs /achats/démarches administratives...).

⁵³ Emplacement + surface pour manœuvre + accès),

Au regard des résultats de l'enquête déplacements de 2016, illustrés par le graphique ci-après, on observe globalement que l'on dépasse rarement et d'assez peu la barre des 50% de véhicules non stationnés au domicile. Le niveau minimal est à 11h00 avec un peu moins de 47% des véhicules stationnés au domicile. A l'heure de pointe du soir, à 17h00, le niveau maximal de véhicule des ménages de la MEL est en circulation (ou stationné hors MEL).

Il est à noter qu'une voiture d'un ménage de la MEL est utilisée 70 min par jour, soit 4,8% du temps. Si on ne tient pas compte des voitures ventouses, les chiffres montent à 90 minutes et 6,2% du temps. Elle passe 80% de son temps de stationnement au domicile (et « seulement » 74% si l'on exclut les voitures ventouses du calcul).

Le stationnement ventouse

La question de la mauvaise rotation des véhicules, notamment en centres villes apparaît donc comme importante et a été soulevée lors des travaux du comité car néfaste pour les commerces de centre-ville et de proximité. Le stationnement des véhicules en centre-ville apparaît donc coûteux et sa recherche fait perdre du temps et génère de la pollution (bruit, émissions polluantes).

Au regard des données disponibles, le constat des voitures ventouses se retrouvent aussi bien dans les centres villes de Lille, Roubaix ou Tourcoing.

Des solutions ont été évoquées lors des travaux du comité pour une meilleure rotation des véhicules en centres villes :

- La mise en place de zones bleues plutôt que payantes en centre-ville.
- La mise en place de systèmes type « shop and go ».
- La création de navettes pour faire lien avec parking relais à l'extérieur du centre-ville.

Le stationnement sur lieu de travail

Les retours des auditions, comme les résultats de l'enquête déplacements 2016 tendent à démontrer que la question du stationnement sur le lieu de travail est également l'un des grands leviers du changement des habitudes de déplacements.

En effet, s'il existe des difficultés des stationnements à destination, l'usage de la voiture sera plus faible. Ainsi, les actifs ne venant pas jusqu'à leur lieu de travail en voiture sont deux fois plus nombreux (41% contre moins de 18%) à trouver qu'il y a des problèmes de stationnement. Et pour presque la moitié de ceux qui viennent en voiture, ils déclarent éprouver des difficultés de stationnement du fait de l'absence de places gratuites.

Au global, sur la MEL, plus de trois actifs sur quatre déclarent qu'il n'y a pas de difficultés pour stationner sur leur lieu de travail. Cette proportion est stable par rapport à 2006.

L'indisponibilité de stationnement au lieu de travail est un puissant levier pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile qu'il s'agisse des TC, du vélo, de la marche ou même du covoiturage.

Contraindre le stationnement automobile au lieu de travail, dans les zones bien desservies en transports en commun (métro, tramway, gares TER) serait donc un des leviers d'action.

➤ Les outils de la politique de stationnement

Le stationnement gratuit, limité ou payant

La politique du stationnement est complexe car elle relève à la fois de plusieurs compétences (les parcs de stationnement, les transports, la voirie ou encore l'urbanisme) et de plusieurs acteurs (MEL, communes, opérateurs privés).

Les maires disposent de pouvoirs de police pour la réglementation, la tarification et le contrôle. Chaque commune édicte donc ses propres règles en la matière, et peut donc choisir de limiter ou, au contraire, de faciliter le stationnement. Comme pour la mise le PDU dans sa globalité, la recherche de cohérence et de continuité de la mise en œuvre d'actions en matière de stationnement doit être recherchée.

La dépenalisation des amendes de stationnement comme outil de régulation du stationnement sur voirie

La dépenalisation des amendes de stationnement payant a été adoptée par la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. Elle devait entrer en vigueur le 1er janvier 2016, avant d'être finalement reportée au 1er janvier 2018.

Il s'agit de transformer l'amende pénale qui sanctionne les infractions au stationnement payant sur voirie (de compétence communale) en une redevance dont le montant serait fixé par la collectivité locale, qui en recevrait le produit.

Actuellement, le montant des amendes pour stationnement irrégulier est souvent jugé insuffisamment dissuasif. Avec le nouveau mécanisme de modulation, les collectivités peuvent mettre en œuvre une politique de mobilité, adaptée aux spécificités de leur agglomération. Elles y gagnent également des recettes qui permettent le financement de travaux de modernisation et de développement des transports collectifs.

Selon le nouvel article L.2333-87 du CGCT, le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale peut établir sur des voies qu'il détermine une redevance de stationnement, compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains s'il existe. Dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis conforme de cette dernière est requis hors agglomération. La délibération établit les tarifs applicables à chaque zone de stationnement payant. Le tarif peut être modulé en fonction de la durée du stationnement. Il peut prévoir également une tranche gratuite pour une durée déterminée. L'acte instituant la redevance peut prévoir une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers et notamment les résidents.

Annexe 13 - ITC – Dernier trimestre 2016



Pôle Réseaux, Services et Mobilité-transports
Direction Espace Public et Voirie

Indice Trimestriel de Circulation

Etude des données de trafic SIREDO

3^{ème}
Trimestre
2016

- | | | |
|--|--|-------------------------|
| 1 Les points de | 3 Comparaison annuelle et répartition hebdomadaire | 5 Analyse de la vitesse |
| 2 Evolution annuelle du 4 ^e trimestre | 4 Analyse du trafic poids lourds | |

Chiffres clés pour le 3^{ème} trimestre 2016 :



- 0% Stabilité du trafic tous véhicules observée sur la métropole (Travaux à proximité de plusieurs stations Lilloises)
du 05 septembre au 30 septembre 2016. Tendance légèrement à la baisse sur trois ans

Vendredi Jour le plus chargé de la semaine tous véhicules confondus



341 poids lourds ont circulé, en moyenne, par jour, sur les cinq axes étudiés de LILLE

2,4 % Taux moyen de poids lourds au 3^{ème} trimestre 2016 pour les 5 axes étudiés de LILLE.

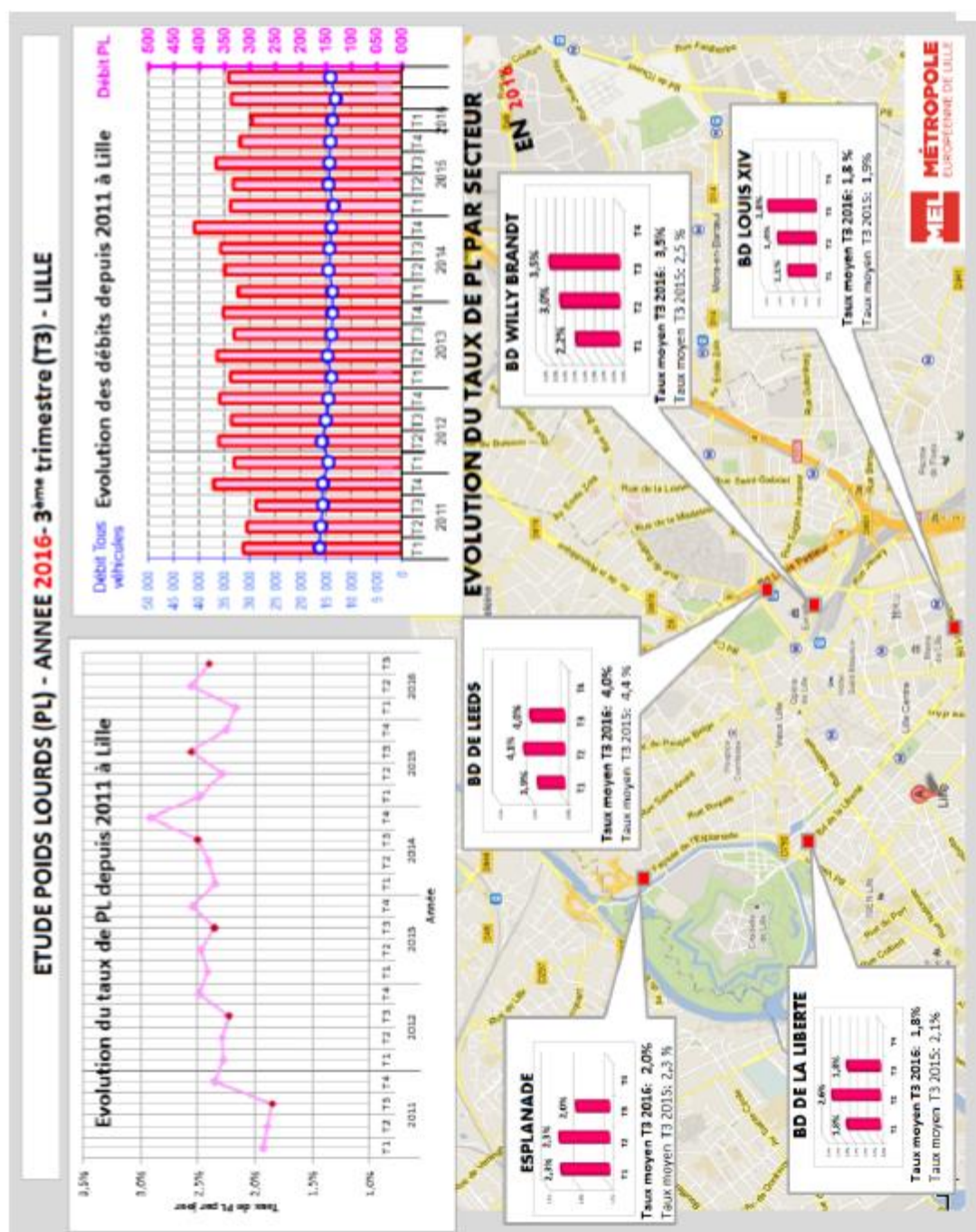
10 h à 11 h Créneau horaire le plus chargé en PL sur la métropole.

44 km/h Vitesse moyenne sur les 16 axes étudiés de la métropole

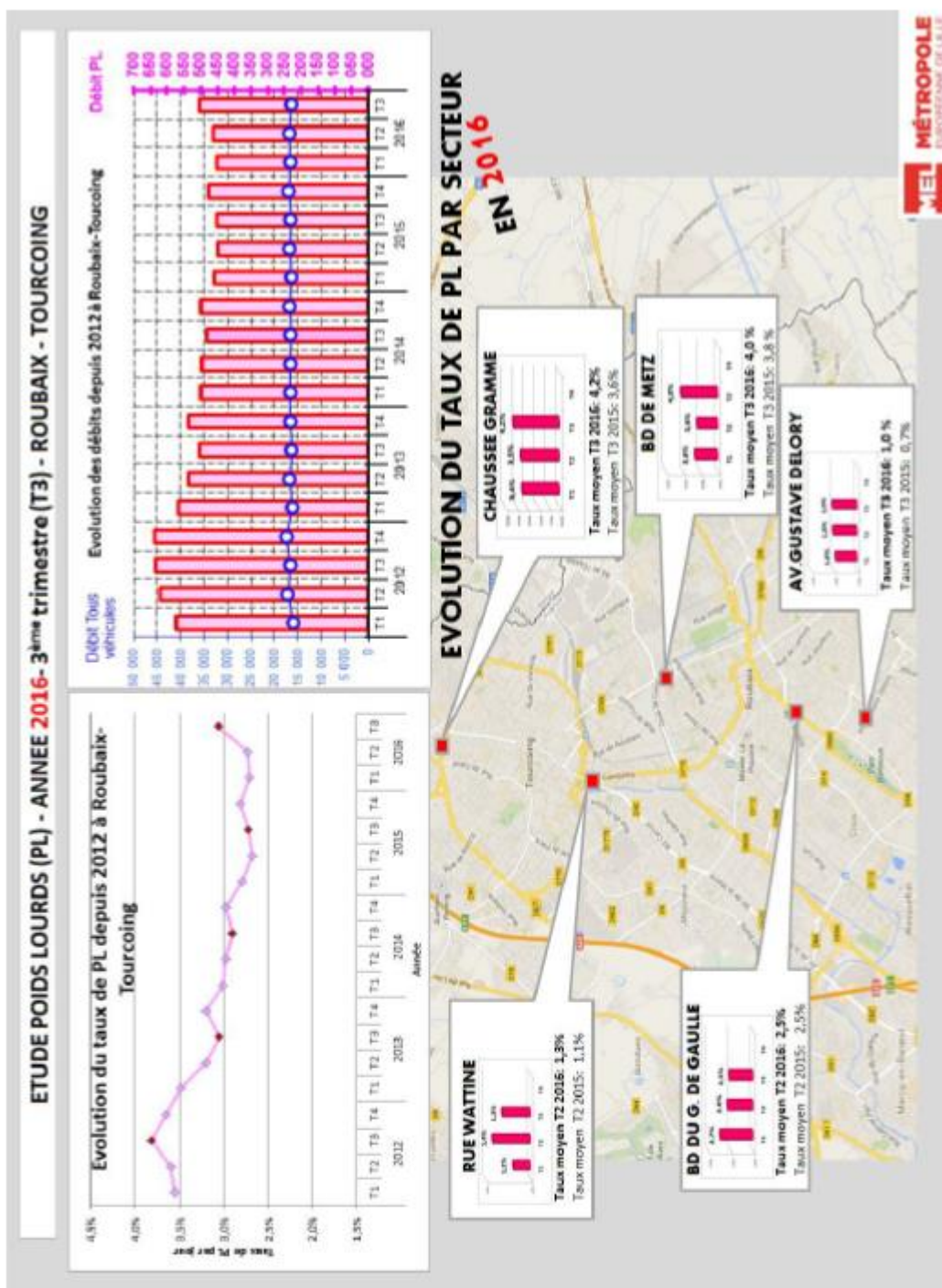


Pôle Réseaux, Services et Mobilité-transports - Direction Espace Public et Voirie
Etudes, Méthodes et Expertises
Régulation et Technologies Nouvelles
ITC Métropole Européenne de Lille – 3^{ème} Trimestre 2016

Annexe 14 – Etude du trafic PL sur Lille, Roubaix et Tourcoing



Pôle Réseaux, Services et Mobilité-transports - Direction Espace Public et Voirie
Etudes, Méthodes et Expertises
Régulation et Technologies Nouvelles
ITC Métropole Européenne de Lille – 3^{ème} Trimestre 2016



Pôle Réseaux, Services et Mobilité-transports - Direction Espace Public et Voirie
 Etudes, Méthodes et Expertises
 Régulation et Technologies Nouvelles
 ITC Métropole Européenne de Lille – 3^{ème} Trimestre 2016

Annexe 15 – optimiser le trafic routier : les alternatives à la voiture individuelle

👉 Le covoiturage : une pratique en plein essor

Le covoiturage se définit comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun⁵⁴ ». Il peut être :

- Une pratique ponctuelle de longue distance n'impliquant pas nécessairement un besoin d'infrastructures
- Une pratique régulière, voire quotidienne pour se rendre sur le lieu de travail nécessitant un besoin de points de rencontre divers mais habituels

Plusieurs formes de covoiturage existent :

- Le covoiturage domicile-travail
- Le covoiturage professionnel et de chantier
- Le covoiturage de proximité
- Mais aussi, le covoiturage spontané, événementiel, dynamique, intermodal, de tourisme,...

Ainsi que différents types de covoitureurs :

- Une personne du même foyer que le conducteur (~25%)
- Une personne se rendant au domicile du conducteur (à pied, en vélo, en voiture...) (~20%)
- Une personne que le conducteur vient chercher à leur domicile (~20%)
- Une personne qui rejoint le conducteur sur une aire de covoiturage en vélo ou TC (~10%)
- Une personne qui rejoint le conducteur sur une aire de covoiturage en voiture (~25%)

Il est à noter que tous les utilisateurs passagers du covoiturage n'utilisent pas les aires de covoiturage. Seule la dernière catégorie de personne a besoin d'un stationnement.

Cet usage de la voiture présente plusieurs intérêts tant pour les ménages que pour les collectivités ou les entreprises :

- Une réduction ou une mutualisation de coûts individuels⁵⁵,
- En théorie, une optimisation des infrastructures routières sans investissement lourd,
- Des impacts potentiels significatifs en matière de nuisances : congestion, pollution, émission de gaz à effet de serre, bruit...,
- Une alternative à la voiture utilisée «seul» dans les contextes les plus délicats à desservir efficacement en transports collectifs,
- Des résultats significatifs envisageables à court terme.

Les résultats de l'enquête déplacements 2016, illustrés par le graphique ci-après, montrent que :

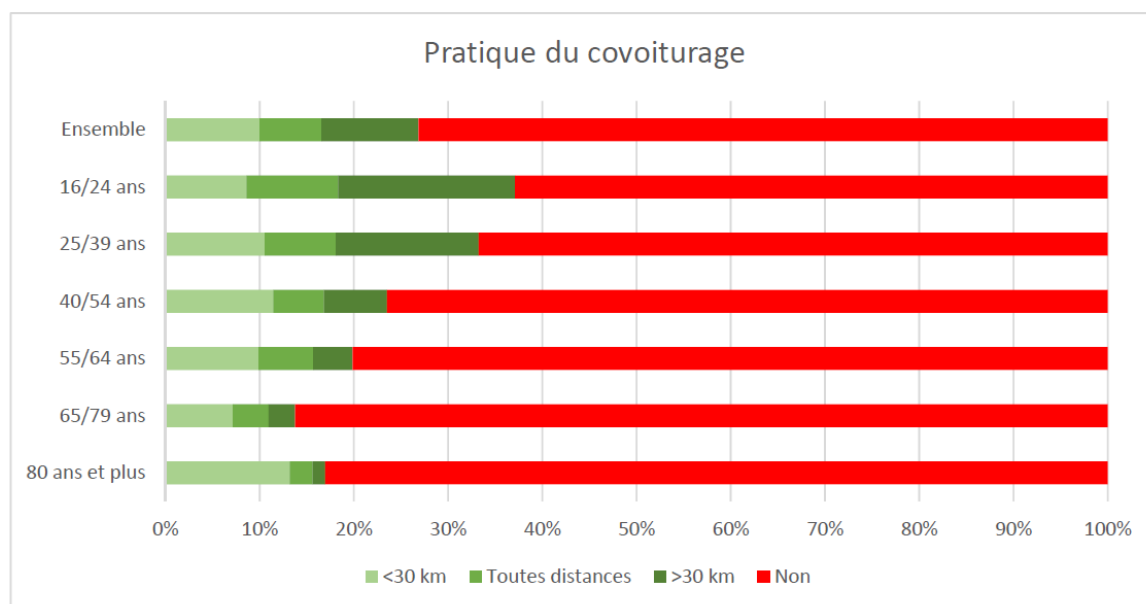
- Près de trois personnes sur quatre (73%) de 16 ans et plus déclarent ne jamais faire de covoiturage. Ce chiffre global masque des différences en fonction de l'âge des personnes, mais même chez les plus gros utilisateurs du covoiturage – les 16/24 ans – on obtient une majorité de non utilisateurs : 63%
- Parmi les utilisateurs, on observe une relative stabilité de ceux qui ne pratiquent que le covoiturage de courte distance (inférieur à 30km) aux alentours de 10% d'une classe d'âge jusqu'à 60 ans.

⁵⁴ Article L.1231-15 du Code des transports créé par l'article 52 de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014

Les autorités organisatrices identifiées comme pilote. Les départements sont donc compétents pour des trajets covoiturés interurbains

⁵⁵ La réduction du coût de déplacement est immédiate et très importante : un covoitureur parcourt en moyenne 31 km aller pour se rendre au travail, soit plus de 12 000 km/an et réalise une économie moyenne de 2000€/an – cf. étude « comment développer le covoiturage sur le territoire de la MEL » - octobre 2011

- Sur le covoiturage pour les distances plus importantes, on observe un usage qui est bien plus fort chez les jeunes et diminue ensuite avec l'âge. C'est sur ce type de déplacements que les applications de covoiturage sur smartphone ou internet sont les plus utilisées actuellement.
- On note une proportion de covoitureurs de courte distance plus élevée chez les plus de 80 ans, ce qui s'explique certainement par leur capacité moindre à conduire qu'à se faire conduire par des proches.

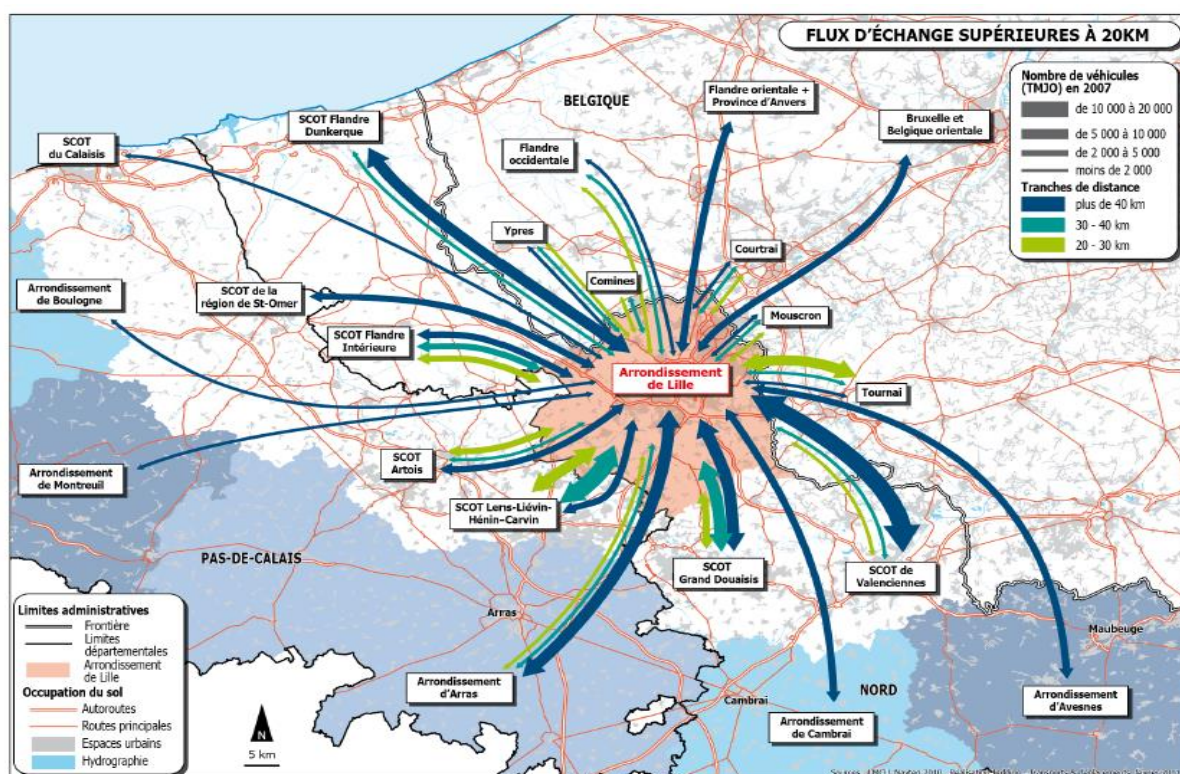


Aujourd'hui, le taux d'occupation moyen des véhicules est faible, ce qui révèle un important potentiel de développement de cette pratique. Ainsi, on constate :

- Le taux d'occupation moyen d'un véhicule dans la métropole lilloise est compris entre 1,3 et 1,4 personne par véhicule (1,3 en interne avec une occupation essentiellement familiale et 1,4 pour l'échange et le transit).
- Dans le cadre des déplacements domicile-travail le taux moyen est de 1,08 personne par véhicule.

Pour rappel d'objectif cible du PDU 2010-2020 est de 1,6 personne par véhicule au lieu de 1,4 pour les déplacements d'échange.

- On comptabilise 170 000 trajets quotidiens aller-retour de plus de 20 kilomètres en échange avec l'arrondissement



Source – Enquête Déplacements 2016 - MEL

Selon les résultats des enquêtes menées dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprises, il existe un potentiel croissant sur les distances plus longues : 10 à 20% des salariés se déclarent intéressés par le covoiturage et au-delà de 40km, cette part monte à 40%.

Avec un objectif de 24 000 covoitureurs sur 97 000 salariés parcourant plus de 20 km aller pour se rendre au travail depuis ou vers la Métropole, le covoiturage pourrait représenter des économies de :

- 850 000 km parcourus par jour sur le territoire de la MEL,
- 35 000 tonnes de co2 en moins par an
- 2 700 € en moyenne par an par covoitureur régulier parcourant 30 km pour se rendre sur son lieu de travail (sur la base d'un coût moyen de 0,35€ par km) et 900 € sur la seule base du carburant.

Ramené au nombre de covoitureurs, au volume de déplacement et surtout aux distances parcourues, le coût public reste modeste :

- Environ 30 € par an par covoitureur (pour l'essentiel lié au stationnement et à l'animation).
- Ramené au km parcouru, le coût public du covoiturage est de l'ordre de 0,4 centimes d'euros par km.

La MEL porte un certain nombre d'actions :

- Une étude stratégique sur la politique de covoiturage
- Un site covoiturezplus.fr géré par Transpole
- Des places réservées dans les parkings relais
- L'aménagement d'aires de covoiturage
- Des éléments de communication et une charte graphique métropolitaine dédiée en cours de finalisation.

Elle participe ou a participé également à des actions portées par d'autres acteurs :

- L'action de la Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille (CCIGL) sur le Centre Régional de Transport de Lesquin en 2012-2013⁵⁶,
- Un schéma directeur de covoiturage pour les Départements du Nord et du Pas-de-Calais⁵⁷,
- Une plateforme de mobilité passpass.fr et un passpasscovoiturage.fr (SMIRT)

La politique de covoiturage de la MEL est basée sur 4 piliers :

- 1- L'animation du dispositif, indispensable pour passer outre les freins psychologiques des usagers et salariés
- 2- La communication en développant des outils généraux et spécifiques,
- 3- Les équipements, et notamment le stationnement pour faciliter les pratiques. Ces points de rencontre et de stationnement intermédiaires sont à localiser au plus près des nœuds routiers importants et des zones d'activités. Près de 2 500 places seraient à identifier, si possible à proximité d'un arrêt de transport collectif en privilégiant les parkings existants (supermarchés, zones de loisirs, équipements communaux...) à aménager à peu de frais (signalisation essentiellement),
- 4- La mise en relation, initialement via le site www.covoiturezplus.fr (septembre 2011) géré par Transpole mandaté dans le cadre de la DSP, site unique de covoiturage à l'échelle de la région urbaine de Lille.

Cette stratégie est à mettre en œuvre dans le cadre d'une politique globale partenariale au niveau du territoire métropolitain et au-delà. Des synergies entre acteurs territoriaux sont donc recherchées (SMIRT, Région, Eurométropole, Conseils départementaux, Etat, Autorités Organisatrices, entreprises privées, réseaux RSE, CCI...), y compris partenaires belges (pour l'Aire Métropolitaine) afin de faire coordonner les actions et de faire converger les stratégies. A titre d'exemple :

- Une politique de communication et de sensibilisation auprès des entreprises et des salariés dans le cadre de la mise en place des plans de déplacements d'entreprises.
- La proposition et la valorisation de nouveaux outils et de services numériques.

Concernant ces nouveaux outils et services, on peut mentionner la future plateforme de mobilité du SMIRT. Au sein de la nouvelle centrale de mobilité régionale « passpass.fr » effective depuis le mois de mars, il est prévu l'ouverture d'ici fin juin 2017, d'un nouveau portail internet nommé « passpasscovoiturage » et issu de la fusion des sites publics de covoiturage existants dont celui de « covoiturezplus.fr »

Dans le cadre du renouvellement de la CSP Transports urbains de la MEL au 1^{er} janvier 2018, des propositions de nouveaux services de mobilité intelligente sont attendues : transports à la demande ou services de covoiturage dynamiques infra-métropolitains en lien avec l'offre de transports collectifs urbains.

Il s'agit également pour la MEL de faire émerger de nouveaux services et de faciliter l'expérimentation pour encourager le développement de nouveaux services innovants, à travers la mise à disposition de données via l'open data par exemple.

Quelques exemples de solutions et de services innovants existants en matière de covoiturage :

⁵⁶ Il s'agit d'une action test en matière de covoiturage, non poursuivie dans le temps avec construction et déploiement d'une boîte à outils méthodologique sous le label « MOBIPARCS », pour la mise en place de plan de déplacements entreprises. Elle concernait 16 000 salariés situés en périphérie. Cette expérimentation a également eu lieu sur le parc d'activités La Renaissance Somain-Aniche. La CCIGL a également porté un projet visant à la co-construction de la plateforme I VIATIC et co-financer le projet LIVICOTE permettant de développer de nouvelles solutions en matière de covoiturage.

⁵⁷ Pour aller plus loin : <https://regl.debatpublic.fr/sites/debat.regl/files/documents/regl-presentation-departement-pasdecalais-fabrique-150715.pdf>

- IDVroom <https://www.idvroom.com/>
- Bla Bla Lines <https://www.blablacar.fr/blablalife/blablafamily/evenements/blablalines-app-covoiturages-quotidiens>
- Microstop <http://www.microstop.org/>
- Covivo <http://www.covivo.fr/fr/accueil.html>
- City Goo <http://www.citygoo.fr/>
- Wayz Up <https://www.wayzup.com/>
- Govoit <http://www.govoit.com/>
- Fleetme (Transdev) <https://www.transdev.com/fr/presse/814.fleetme>
- Ecov <http://www.ecov.fr/>
- Instant System <http://www.instant-system.com/fr/index.php>
(Liste non exhaustive)

► Un schéma d'aménagement d'aires de covoiturage

Sur ce dernier point, des premières aires ont été aménagées ou sont en cours d'aménagement sur le territoire de la MEL d'ici la fin de l'année 2017. L'objectif est de privilégier un réseau de «petits» parkings bien situés et mutualiser les espaces de stationnement existants.

On peut citer :

- L'aire de 15 places sur le parc d'activités de Neuville en Ferrain (PANEF)
- L'aire dite locale de 10 places à Deulémont
- L'aire dite locale de 10 places à Toufflers
- La création d'une aire à Fournes-en-Weppes par le Département du Nord en collaboration avec les services opérationnels de la MEL (capacité 20 places)
- L'aire de 50 places à La Chapelle d'Armentières.

Un programme d'aménagement à l'horizon du mandat sur la période 2017-2020 est en cours et est basé sur la réalisation de 4 à 5 études de faisabilité et l'aménagement de 2 à 3 aires par an en fonction des contraintes techniques et financières. Dans un souci de cohérence et de mutualisation avec les enseignes commerciales, des contacts ont été pris avec Auchan, Carrefour, Lidl et Intermarché.

On peut effectivement relever des expériences et des actions en faveur du covoiturage menées par des entreprises privées pour sensibiliser leurs collaborateurs. Exemple : AG2R, ID GROUP. Certaines entreprises privées ont été primées comme Leroy Merlin⁵⁸.

Ces actions s'intègrent dans le cadre des démarches Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE), laquelle correspond à la responsabilité d'une entreprise vis-à-vis des impacts de ses décisions et de ses activités sur la société et sur l'environnement, se traduisant par un comportement transparent et éthique.

Des réseaux expert de la RSE, accompagnent les entreprises quels que soient leur taille et leur secteur d'activité, dans leur volonté de mettre en place, d'approfondir ou de valoriser leurs démarches RSE (exemple : ALLIANCES).

➤ L'autopartage : un potentiel à développer

S'il n'existe pas aujourd'hui de définition juridique de l'autopartage, il se définit communément comme « la mise en commun d'un ou plusieurs véhicules, utilisé(s) pour des trajets différents à des moments différents ». Il se distingue du covoiturage, qui est l'utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes qui effectuent ensemble le même trajet. Ce concept permet d'une voiture en libre-service, près de chez soi, à tout moment.

Il existe 3 formes distinctes :

⁵⁸ L'entreprise propose à ses clients de venir en covoiturant. En effet, principalement implantée à l'extérieur des villes, elle n'est accessible qu'en voiture. L'entreprise veut réduire son impact carbone et donner accès à la mobilité à l'ensemble de ses clients et salariés. Afin de répondre à ce double enjeu, social et environnemental, elle fait appel à ekodev, partenaire exclusif de BlablaCar.

▪ L'autopartage entre particuliers

Il est le plus répandu et le moins coûteux. Il s'effectue entre amis, voisins ou proches. Le véhicule appartient à l'un des autopartageurs ou est la propriété de tous (indivision). La motivation du propriétaire et des utilisateurs du véhicule est quadruple : lien social, meilleure utilisation du véhicule, économies et protection de l'environnement.

Il se distingue des services d'autopartage, qui sont des systèmes de location de courte durée, gérés par une entreprise ou une association et réservés aux personnes abonnées au service.

Le potentiel de l'autopartage entre particuliers apparaît très élevé, pour les raisons suivantes⁵⁹ :

1/ Beaucoup de voitures roulent peu, voire très peu :

- Une voiture sert en moyenne 50 minutes par jour.
- 7 millions de voitures sont utilisées moins de 2 fois par semaine.
- 17 millions de voitures font moins de 10 000 km par an. Parmi elles, 5 millions font moins de 50.000 km par an.

2/ 5 millions de ménages n'ont pas de voiture

3/ La voiture coûte cher :

- Une voiture coûte en moyenne 3 700 € par an, soit 0,28 € par kilomètre. Ces chiffres incluent l'ensemble des frais : achat, entretien, carburant, assurance...

▪ Les services d'autopartage

Ces services sont apparus en 1999. Ils se rencontrent surtout dans les centres villes des grandes villes. Exemples : Communauto/Mobizen (Paris), Autolib (Paris), Auto'trement (Alsace), lilas autopartage (Lille)...

Il s'agit d'une inscription à un service, permettant de louer des voitures 24h/24 et de les retirer dans des stations dédiées. Les véhicules appartiennent au service, qui les loue à ses abonnés.

▪ La location de voitures entre particuliers

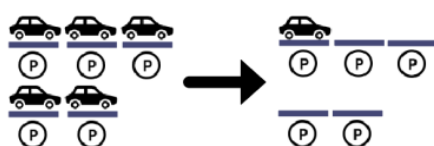
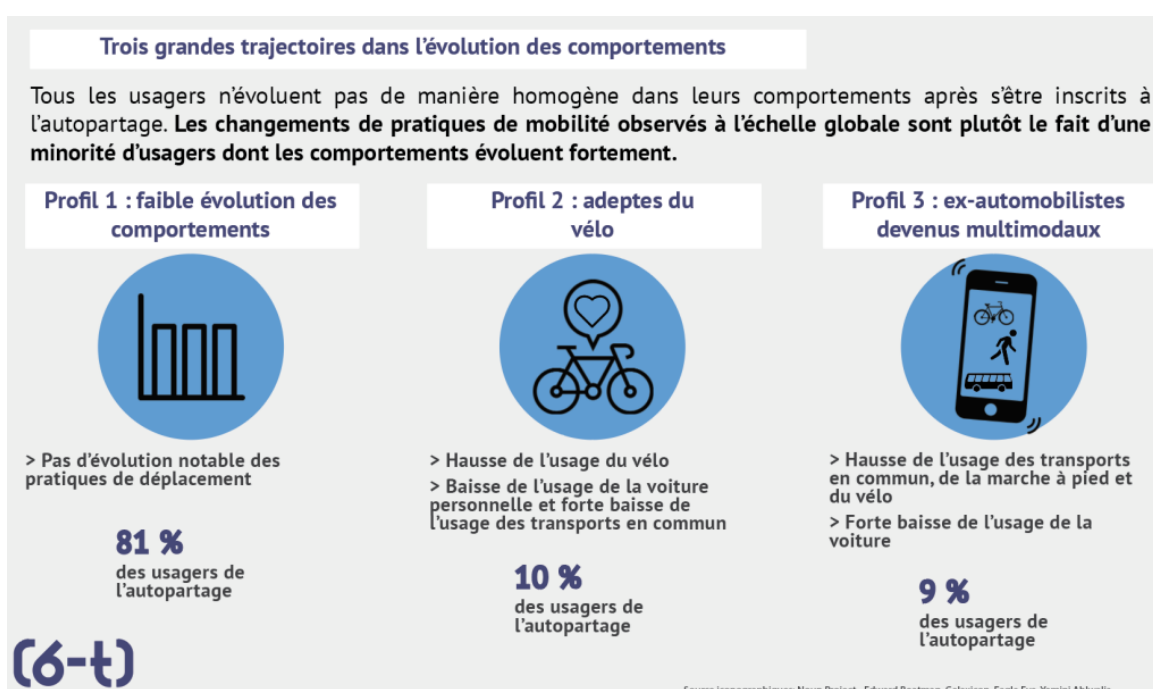
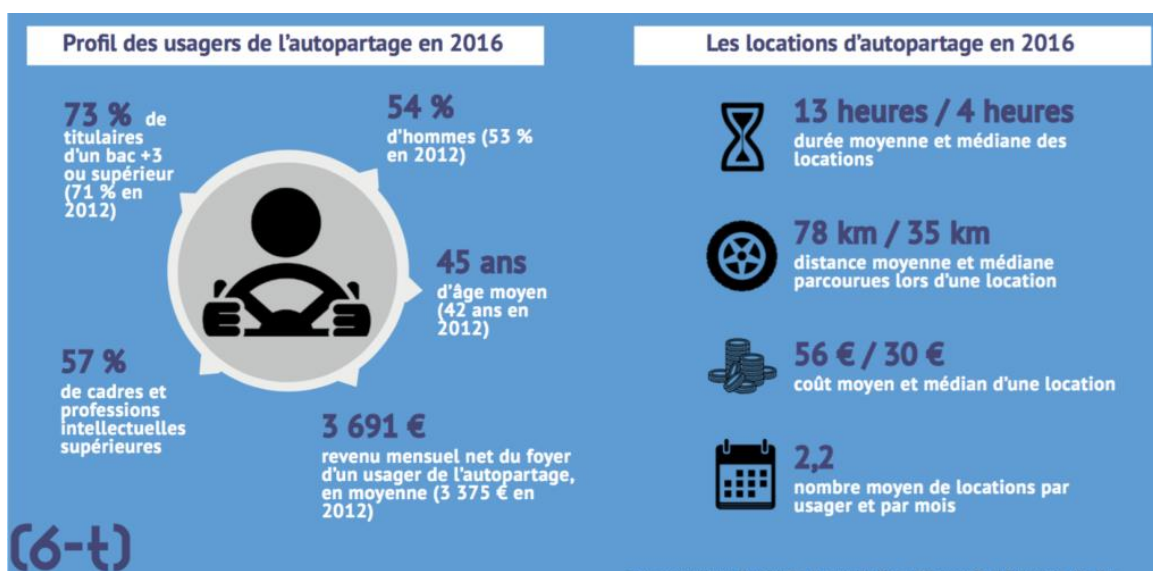
D'apparition récente, elle s'effectue par le biais de sites internet spécialisés (Voiturelib', Deways, etc.). Elle met en relation des personnes qui dans la plupart des cas ne se connaissent pas. En général, la motivation du propriétaire du véhicule est essentiellement économique et la relation ne s'inscrit pas dans la durée.

En conclusion, selon les résultats de la première édition de l'Enquête Nationale sur l'autopartage menée en 2016 par l'ADEME⁶⁰ quelques constats et chiffres clés :

⁵⁹ Étude « L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS » réalisée par ADETEC pour le compte de l'ADEME et du MEEDDM dans le cadre du PREDIT (GO 3) – octobre 2009

⁶⁰ Cette étude constituait la première enquête d'envergure sur les usagers, usages et impacts de l'autopartage en France. Menée auprès de 2 090 usagers abonnés à 20 services d'autopartage différents, elle montrait l'effet « déclencheur de multimodalité » de l'autopartage en boucle : l'autopartage permettait aux habitants des villes de s'affranchir de la voiture individuelle, de découvrir et de s'approprier d'autres modes de déplacement.

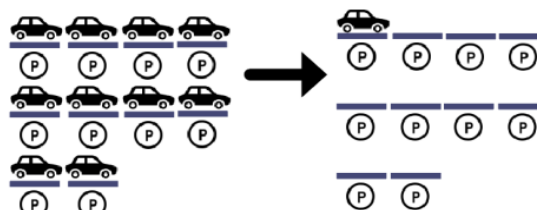
Pour aller plus loin – étude ADEME – enquête nationale nationale sur l'autopartage – édition 2016- http://6t.fr/wp-content/uploads/2017/05/ENA1bis_synthese-6p_170427.pdf -



En prenant en compte les voitures dont les répondants déclarent s'être séparés grâce à l'autopartage : en 2016, chaque voiture d'autopartage remplace 5 voitures particulières et libère 4 places de stationnement.

Source - Enquête Nationale sur l'autopartage – ADEME - 2016

En prenant en compte toutes les voitures dont les répondants se sont séparés après leur inscription à l'autopartage : en 2016, chaque voiture d'autopartage remplace 10 voitures particulières et libère 9 places de stationnement.



Les facteurs de succès identifiés dans l'étude sont :

- Implanter les stations là où les alternatives à la voiture sont nombreuses,
- Créer un réseau de stations dense,
- Proposer des véhicules diversifiés, à moteur thermique ou hybride,
- Faciliter l'accès au service (via internet, utilisation du pass transport ou du smartphone, diverses formules tarifaires)
- Promouvoir l'autopartage auprès des entreprises et des collectivités.

Les collectivités peuvent soutenir l'autopartage via plusieurs leviers :

- Mettre à disposition des espaces de stationnement,
- Mettre en place des politiques de restriction du stationnement (43% des usagers déclarent que les contraintes de stationnement automobile ont joué un rôle dans leur décision de s'abonner à l'autopartage,
- Assurer un soutien financier aux opérateurs d'autopartage notamment pour les accompagner vers un seuil de rentabilité dans les premières phases de développement,
- Promouvoir l'utilisation de l'autopartage pour leurs agents, pour leurs déplacements personnels ou professionnels,
- Développer une communication institutionnelle (les opérateurs sont demandeurs d'une communication qui passe par le soutien actif de la collectivité à travers les différents espaces de communication dont elle dispose : affichage, salons, bulletins municipaux...)

➤ Le transport en car

Les autobus et les autocars complètent les autres modes de transport en permettant aux voyageurs de se rendre d'un point A à un point B en passant parfois par la gare ou l'aéroport. Ces services d'autocar et autobus apparaissent de plus en plus de qualité, flexibles et à des tarifs compétitifs, notamment pour les personnes aux revenus modestes. La réalisation d'une véritable gare routière permettant de développer ce mode de transport collectif sur le territoire de la MEL a d'ailleurs été évoquée par un auditionné. Ce mode de transport s'est développé avec la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (Loi Macron) du 6 août 2015 qui autorise les autocaristes à transporter librement des passagers sur de longues distances en France. Après 1 an de mise en œuvre, le Ministère de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique a dressé, en juillet 2016, un bilan de la réforme :

- 1 500 emplois directs ont été créés
- 3,8 millions de passagers ont été transportés en 1 an
- 180 villes françaises et aéroports sont desservis.

La Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) considère cette solution de transport comme :

- **Ecologique** : l'autocar est plus respectueux de l'environnement que la voiture, le train et l'avion. Il répond aux exigences d'une mobilité responsable et durable. L'autocar est un mode de transport en commun qui permet de réduire la circulation des véhicules individuels et donc la pollution. Il est un outil supplémentaire à la lutte contre la congestion urbaine puisqu'il remplace l'équivalent de 30 voitures.
Avec la norme Euro 5, la norme Euro 6 et les filtres à particules, le transport routier de voyageurs a franchi un cap déterminant pour l'amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement.
- **Economique** : l'autocar offre une solution compétitive et économique pour les voyageurs comme pour les collectivités. L'autocar, le mode le plus économique pour les pouvoirs publics. Dans un contexte de restrictions budgétaires, les performances de l'autocar constituent un véritable levier de développement économique. En revanche, il est plus lent. La limite de vitesse des autocars sur autoroute est limitée à 100 km/h. De plus, il dépose ses passagers dans des endroits parfois non aménagés en l'absence de gares routières.

Annexe 16 – Le réseau des transports collectifs (TC) sur le territoire de la MEL depuis 2010

analyse de l'offre MEL en 2014

serpent d'offre des Transports Collectifs Urbains

- métro ■ tramway
- bus, dont :
 - LIANES urbaines 1,2,3 et 4
 - LIANES suburbaines 90 et 91

fréquence quotidienne



nombre de passages quotidien de véhicules TCU
lors d'un jour de semaine hors vacances scolaires
date de mise à jour : 2014, source : Transpole
largeur = nombre de passages en mètre

autres infrastructures de transport

- voie ferrée
- Ligne à Grande Vitesse
- voirie autoroutière
- route principale

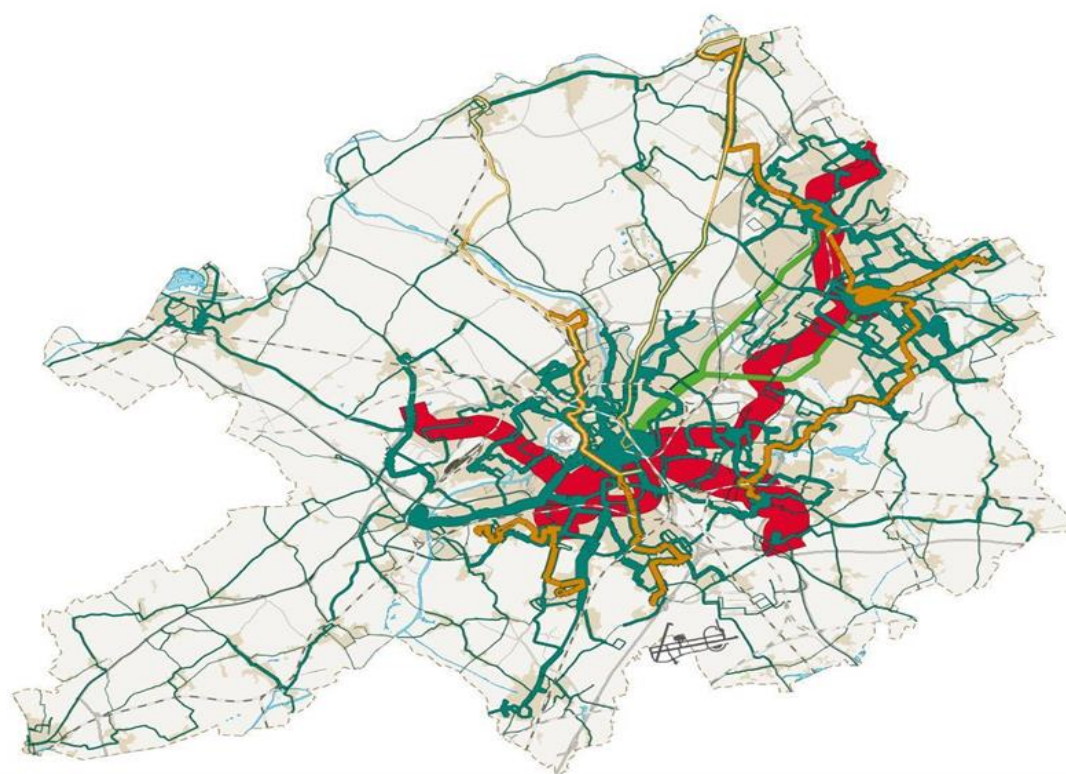
MEL, direction de la Mobilité, Mathias Fontaine, 2015

2 lignes de Métro
45 km -61 stations

2 lignes de Tramway
22 km -36 stations

Un réseau ferré régional organisé en étoile
46 gares et arrêts

Un réseau de bus structuré par 4LIANES
«urbaines» 3 000 points d'arrêts



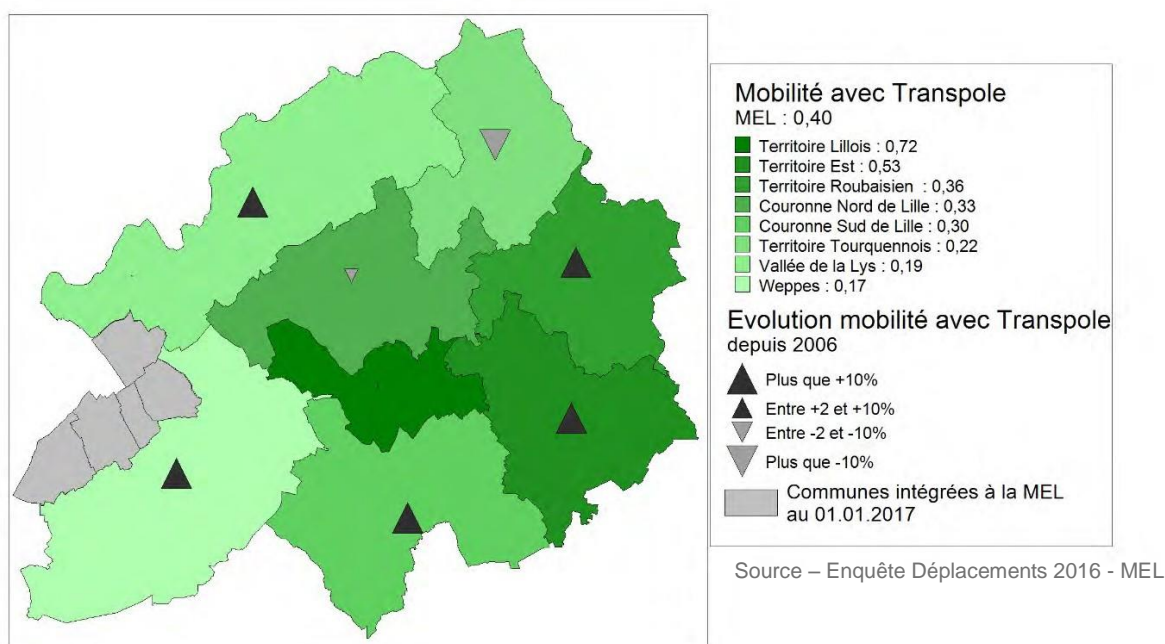
Afin de comparer la MEL avec d'autres agglomérations, quelques chiffres ont été fournis par la FNAUT-UVN lors de son audition pour apprécier des capacités des réseaux de transport en site propre métro et tramway :

Réseaux de TCSP Métro + Tramway							
	2005-2009 Nombre de lignes	2005-2009 Longueur des lignes	2016 Nombre de lignes	2016 Nombre de stations	2016 Longueur des lignes	Nombre d'hab x 1000	Ratio km/hab
Lyon	6	50	9	40+96	32+62/79	1354	69
Montpellier	1	15	4	84	62	434	142
Strasbourg	4	24	6	77	45/64	493	91
Bordeaux	0	0	3	116	66	761	87
Nantes	3	38	3	83	44	619	71
Grenoble	2	20	5	81	40/46	444	90
Lille	4	66	4	60+36	44+19/22	1140	55

Lyon : +2 lignes de funiculaires
Source : wikipedia

On constate ainsi que Lille dispose d'un nombre de lignes (métro+tramway) inférieur à Lyon, Strasbourg ou Grenoble et que son ratio par habitant est également inférieur à l'ensemble des grandes agglomérations reprises dans ce comparatif.

Quelle appréciation de la desserte en TC sur la métropole ?



Globalement, la hausse de l'usage est très forte (50% de déplacements en plus dans les Weppes et la Vallée de la Lys) avec cependant une baisse importante sur le territoire Tourquennois, une faible baisse sur la Couronne Nord et une relative stabilité sur le territoire Lillois (+1%).

Selon les résultats de l'enquête menée après des communes, le niveau de desserte en TC est différemment apprécié par les répondants qui jugent notamment que l'offre proposée à Lille peut difficilement être comparée à l'offre faite sur le territoire des autres communes métropolitaines.

De la même manière, pour la majorité des répondants, les TC constituent une offre concurrentielle de déplacement sur le territoire de la MEL mais pas dans le périmètre strict de leur commune (avec 72,7% de non contre 15,9% de oui). Ainsi, le niveau de desserte en TC y est jugé majoritairement :

- Bon mais problématique pour ce qui est du bus, alors qu'il est la seule offre TC proposée pour certaines communes.
- Bonne pour le métro et le tramway.
- Problématique en ce qui concerne le train.

Il est toutefois à noter que peu de communes répondantes étaient concernées par certains TC (métro, tramway, train).

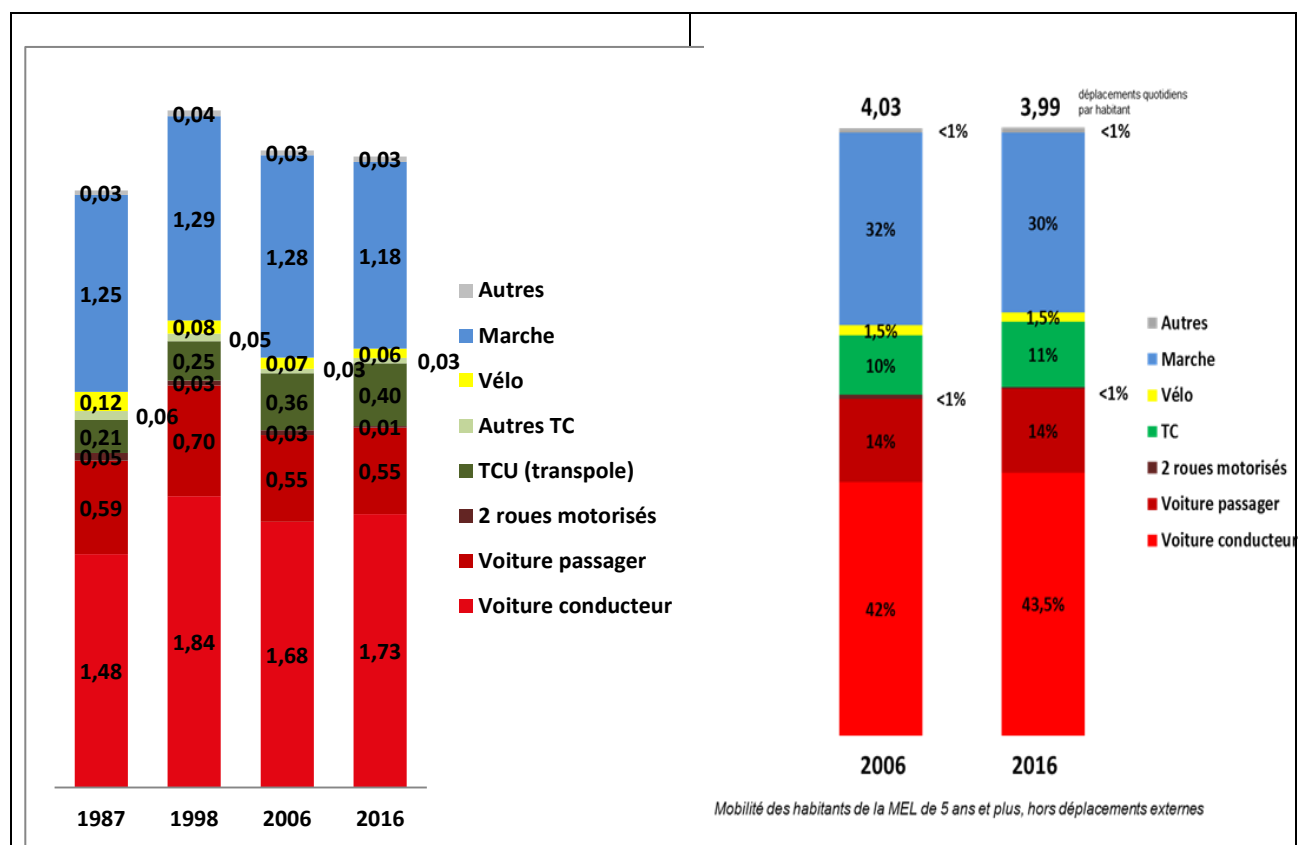
Enfin, à la question le PDU répond-t-il à l'objectif de développer le réseau des transports collectifs urbains, la majorité des répondants a indiqué que cet objectif n'était que partiellement atteint.

Quel bilan de l'usage des transports collectifs ?

La mobilité en transports collectifs urbains TCU : quelle évolution sur le territoire de la MEL et quelle comparaison avec d'autres territoires ?

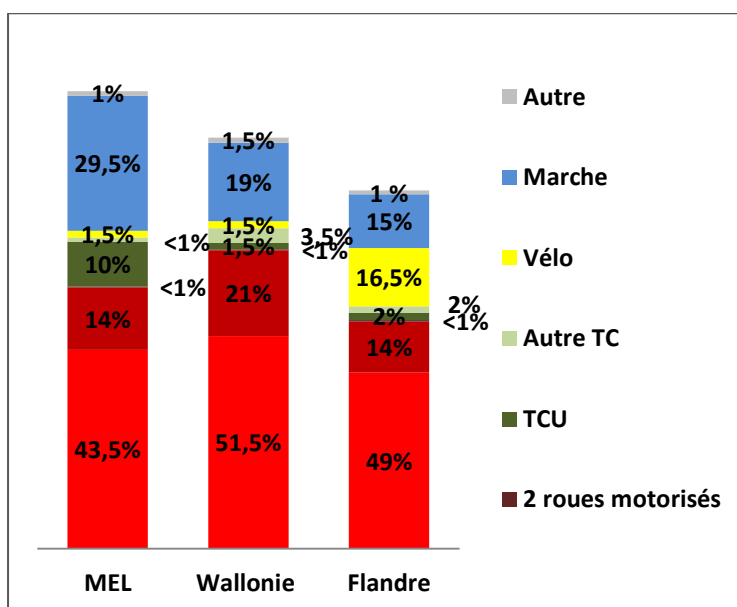
Les différentes enquêtes déplacements réalisées permettent de constater une augmentation régulière de l'usage du réseau Transpole entre 1987 et 2016, et donc une part modale en légère évolution.

La comparaison 2006-2016 en matière de répartition des usages montrent une légère augmentation de l'usage des TC, quasiment identique à la hausse de l'usage de la voiture (1%/1,5%).



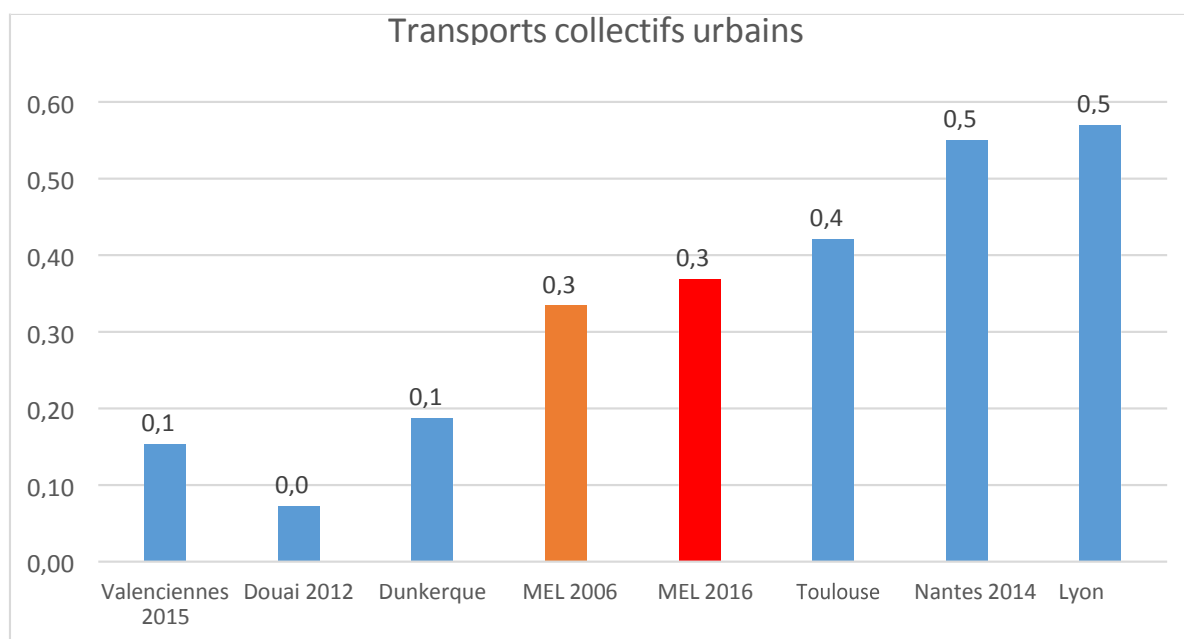
Source – Direction Mobilité – MEL

Un comparatif avec les déplacements des habitants de 5 ans et plus de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai permet de constater des profils de mobilités différents notamment en ce qui concerne l'usage du vélo et la marche mais un usage de la voiture tout aussi présent.



Source – Enquête Déplacements 2016 - MEL

Selon les résultats de l'enquête déplacements 2016, **l'usage des transports collectifs urbains est très différent entre les agglomérations régionales et les grandes agglomérations**. Si la mobilité sur la MEL a progressé depuis 2006 et se trouve à des niveaux nettement supérieurs en comparaison avec ses voisins, il existe des écarts très importants avec notamment Nantes et Lyon où l'usage des transports collectifs urbains est beaucoup plus important.



Source – Enquête Déplacements 2016 - MEL

👉 Nature et étendue des flux de TCU sur le territoire de la MEL

Sur le réseau MEL, le nombre de déplacements avec le réseau Transpole a augmenté de 12,5% entre 2006 et 2016. Les 410 000 déplacements quotidiens se répartissent de la manière suivante :

- 27% en bus (+6% depuis 2006)
- 6% en tramway (+2%)
- 68% en métro (-7%)

Si la proportion est en baisse pour le métro, c'est parce que l'usage du bus, suite notamment aux plans bus qui ont été mis en œuvre depuis 2006, a fortement augmenté (+46%), comme celui du tramway (+55%), alors que le nombre de déplacements en métro a augmenté de manière plus modeste (+1%). Cet accroissement masque cependant des pratiques intermodales, que l'on s'intéresse aux correspondances à l'intérieur du réseau Transpole (bus-bus ou tramway-métro par exemple) ou bien avec d'autres modes (vélo-tramway, voiture-métro, train-bus...).

En nombre de trajets, les évolutions sont encore plus importantes : le réseau Transpole supporte environ 564 000 trajets quotidiens réalisés par les habitants de la MEL, soit une hausse de 16,6% depuis 2006 (80 000 trajets supplémentaires chaque jour de semaine).

▾ Les points de blocage à l'utilisation des TCU

La relative évolution de l'usage des TCU pourrait être expliquée par les critiques auxquels ils sont souvent confrontés notamment en matière de performance : rapidité, confort, sécurité, ponctualité, régularité ou encore fiabilité. En effet, l'un des éléments qui semblent déterminant dans le choix du mode de transport est la performance de ce mode, correspondant notamment à la durée et aux aléas du trajet que chacun est en mesure d'accepter.

Ainsi, au cours des auditions, si la performance du tramway et du métro a été relevée, celle des bus a été remise en cause. Les retours de l'enquête menée auprès des communes posent le même constat et jugent majoritairement que le bus n'est pas un mode de transport concurrentiel. Il est jugé pas assez efficace, peu fiable, le temps de trajet trop long et les fréquences de passage parfois pas assez nombreuses.

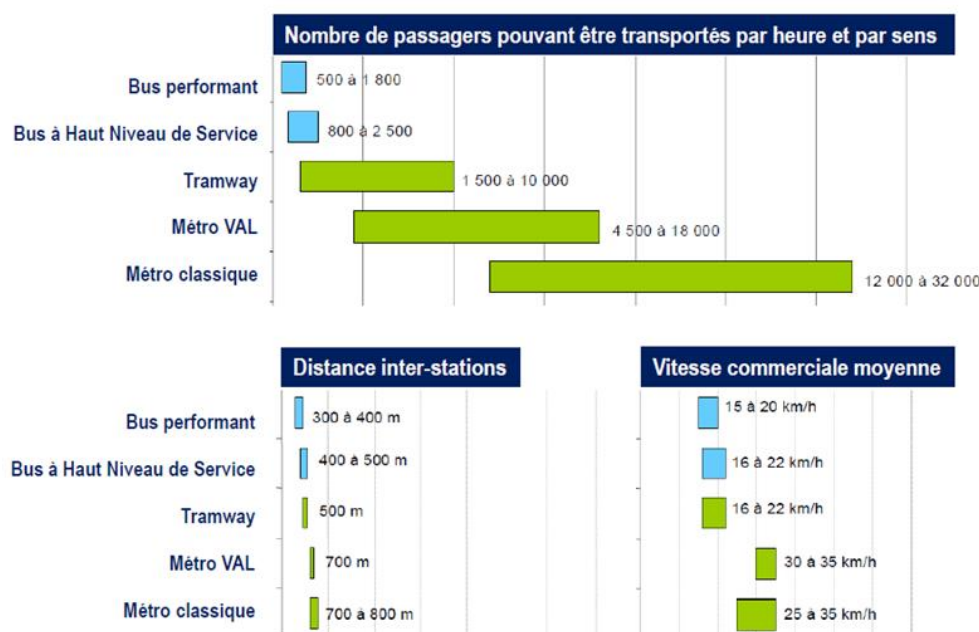
Pour mieux comprendre ce constat, une étude de la vitesse commerciale des bus du secteur lillois, de leur régularité et de leur ponctualité a été présentée au comité permettant plusieurs observations :

- La vitesse commerciale du réseau est globalement stable avec une moyenne de 12-13km/h. Il est à noter que seul le mois de septembre 2016 a été très fortement pénalisé suite à l'application des nouvelles règles de circulation lilloise. Les mesures mises en place ont rapidement limité les impacts négatifs.
- Pour le secteur lillois et sa périphérie, la période janvier à mars 2017 est en légère baisse par rapport à la même période en 2016, mais les évolutions ne sont pas significatives.

Selon certains auditionnés, les lianes ne sont pas des lianes au sens strict du terme, elles ne sont pas de véritable Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). En effet, un BHNS enregistre une vitesse commerciale moyenne d'environ 20km/h (exemple avec Nantes 21 km/h, Metz 20 km/h, Rouen 19 km/h) et des parcours avec peu d'aléas (parcours simplifié : couloir, priorité, montées et descentes rapides...).

Or aujourd'hui les bus sont pris dans le trafic au même titre que n'importe quel autre véhicule. A titre d'exemple, la liane Hem / Roubaix et le projet liane 5 (ligne 12 actuelle) ont une vitesse commerciale de 13 à 15km/h, jugée insuffisante pour être attractive et en-dessous des critères BHNS.

Pour rappel, les principales caractéristiques techniques par type de TCU sont les suivantes :



Source – Direction Mobilité - MEL

Des données ont également été présentées sur la ponctualité et la régularité des bus, élément incitatif ou au contraire dissuasif dans le choix de son mode de transport. Il est à noter que l'on considère qu'un bus est en retard s'il n'est pas à l'arrêt au bout de 3 minutes.

Toutefois, au regard du rapport du délégataire et des données disponibles, il n'apparaît pas possible de porter un jugement objectif sur ce point. Néanmoins, il convient de souligner que la régularité des dessertes de bus est corrélée avec plusieurs facteurs : secteurs et lignes concernées, densité du trafic et période de l'année.

La lutte contre la fraude a permis de voir augmenter le nombre de validation de ticket sur le réseau entre septembre 2015 et avril 2017. Cette hausse des validations ne doit toutefois pas être interprétée comme une hausse de fréquentation des réseaux mais comme le résultat des actions de sensibilisation et de répression qui ont été menées sur 3 secteurs Lille centre, Tourcoing / Roubaix, et la périphérie de Lille.

Globalement si la campagne anti-fraude largement diffusée dans les réseaux de la Métropole semble efficace, elle a aussi été jugée anxiogène et génératrice d'une image négative pour les usagers. Certains auditionnés ont ainsi évoqué le besoin de créer une atmosphère plus agréable dans les transports et de préférer les campagnes positives afin d'inciter les usagers à les emprunter.

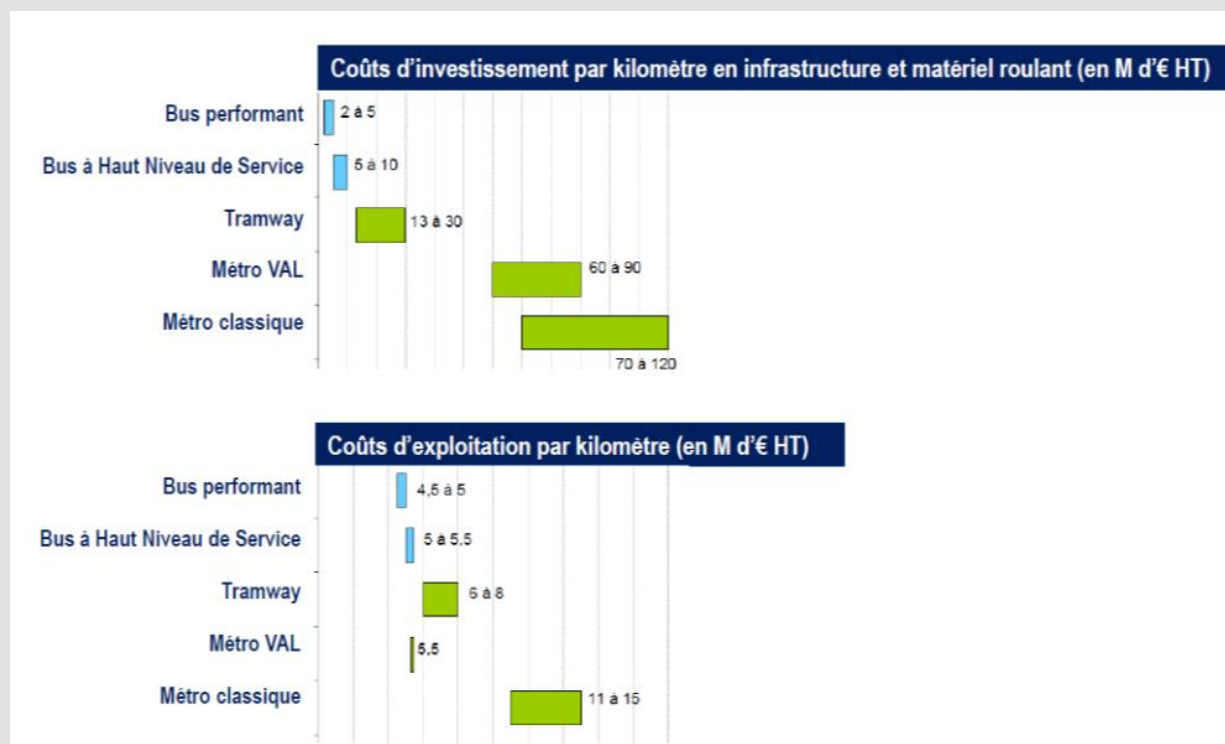
👉 Les pistes d'amélioration évoquées

- Améliorer la performance des TC en :
 - Créant de réels transports collectifs en site propre notamment de véritables BHNS en donnant la priorité aux feux pour éviter que le bus ne se trouve pris dans le trafic et le rendre ainsi concurrentiel à un trajet réalisé en voiture. Il n'est pas rare de voir 2 lignes l'une à la suite de l'autre, la seconde ayant rattrapé la première.
 - Donnant la priorité absolue aux bus aux carrefours.
 - Priorisant la circulation des réseaux de TC en cas d'intervention sur la chaussée.
 - Accélérant les montées et les descentes aux arrêts.
 - Mettant en place un schéma directeur avec une analyse des besoins, des flux, de la densité de population et des équipements publics existants et à créer.
 - Envisageant la circulation des bus sur les bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute. Ce dispositif pourrait s'imaginer sur l'A22 par exemple



Comparatif des coûts par mode

Si les retours des auditionnés tendent vers un manque d'investissement en matière d'infrastructure, il semble utile de s'intéresser au coût des différents modes de transport.



Selon certains auditionnés, et au regard des résultats de l'étude menée par TTK et Trans-Missions pour la FNAUT sur le retour d'expérience des choix tramways-BHNS dans plusieurs agglomérations, il apparaît que :

- Le BHNS est moins cher à court terme mais coûterait plus cher ensuite en raison d'une moindre longévité du matériel et de la voie.
- Le tramway serait plus confortable, moins bruyant, plus extensible en termes de fréquentation (longueur de rames). Il obtient donc une meilleure productivité. Il permettrait aussi :

* Un meilleur report modal : +100% contre +50%

* Une optimisation du coût moyen par passager.

L'étude recommande également de prendre en compte le coût global de chaque mode – infrastructure, matériel roulant et fonctionnement sur toute la durée de vie du projet – sachant que les constructeurs estiment qu'un tramway peut rester en service 35 ans contre 12,5 ans pour un BHNS.

En prenant comme hypothèse un taux d'utilisation de la capacité théorique de 65%, le coût global par an montre un écart de 9% seulement en faveur du BHNS (25,2 contre 27,8 millions d'euros) pour une fréquentation de 10 millions de voyages par an (36 000 par jour) ; 7% pour 15 millions (54 000), soit 33,3 contre 35,7 millions.

La question des investissements en infrastructure pose également la question du coût que doit effectivement supporter l'utilisateur des TC. Pour certains, l'utilisateur doit payer le coût réel, pour d'autres la tarification doit être solidaire. La gratuité des transports a également été évoquée.

Le coût de l'usage des TC est-il concurrentiel à celui de la voiture ?

La mobilité en agglomération est un enjeu déterminant. Elle interroge les trajets domicile-travail, les activités économiques et commerciales, la pratique des loisirs, la protection de l'environnement et la qualité de vie. Elle dépasse le contexte urbain stricto sensu pour concerner également les relations centre-périphérie, les déplacements entre communes, les espaces périurbains et les secteurs ruraux.

Dans ce cadre, les transports en commun se présentent comme une alternative au déplacement en véhicule personnel. Cependant le système se heurte aux limites de l'investissement public ou à la géographie des lieux. Aussi si les TC sont concurrents de la voiture, sont-ils concurrentiels et attractifs ?

Aujourd'hui, le choix modal opéré se fait en fonction de critères rationnels que sont :

- L'étendue de l'offre proposée
- L'efficacité et la rapidité du mode de transports : temps de parcours notamment
- La fiabilité
- Sa facilité d'accès : fréquence des arrêts le matin et le soir pour les trajets domicile-travail, possibilité de garer son vélo ou sa voiture à la gare...
- La qualité de service offert
- Son prix : lors du choix, un bilan coût-avantage-inconvénient est effectué. Aussi, et bien que la voiture représente un coût supérieur à celui des transports collectifs, son usage reste massif.

Selon une étude menée par l'économiste Jean-Marie Beauvais pour la FNAUT en 2012 sur les coûts d'usage de la voiture et du transport collectif pour le consommateur lors des déplacements de proximité : se déplacer en voiture coûte en moyenne 25 centimes du kilomètre contre 9 centimes en transports en commun, et ce indépendamment des coûts de l'essence. Recourir aux transports collectifs coûte toutefois plus cher dans les villes de province (13 centimes par voyageur) qu'en Ile-de-France (11 centimes) ou dans les TER des régions gérés par la SNCF (7 centimes).

L'étude révèle également que le coût d'utilisation global de la voiture n'a pas progressé plus vite que celui des transports en commun. De 1970 à 2010 :

- Le coût du transport urbain (province et Ile-de-France confondu) a augmenté de 27% en euros constants
- Celui du transport par car a augmenté de 37%, avec une chute depuis 2006
- Celui du TER a baissé d'environ 8%.

- Réaliser des campagnes plus positives et moins anxiogènes (ne pas valider c'est frauder!) Le choix du TC relève d'un choix rationnel et psychologique, un affichage rassurant pourrait contribuer au bien-être des usagers.
- Mener une politique tarifaire incitative avec des solutions comme l'intégration tarifaire TER pour tickets et pass, un tarif mini groupe, le retour autorisé ; et en améliorer sa visibilité et sa communication.
- Communiquer sur l'efficacité des TC :
 - Mettre en place un indicateur de vitesse commerciale par ligne pour informer les usagers,
 - Réaliser des audits réguliers "qualité bus" par ligne afin de détecter les éventuels points d'amélioration, optimiser les temps de parcours et inciter à l'usage du bus,

- Utiliser l'open data pour une meilleure évaluation des projets (indicateur de vitesse, fréquentation) par les associations, entreprises, citoyens (exemple de la plateforme open data de Rennes).

La communication en matière de mobilité et de déplacement est en effet globalement jugée perfectible selon les retours des auditions et de l'enquête auprès des communes. Il conviendrait toutefois non pas de communiquer plus mais de communiquer mieux.

Enfin, en termes de retours de l'enquête menée auprès des communes, il est intéressant de noter que l'intensification des actions en matière d'usage des transports collectifs est jugée prioritaire selon le classement suivant :

- 1- Intensifier les actions visant à l'utilisation des TC
- 2- A l'usage du vélo
- 3- Au recours à la marche à pied
- 4- A limiter l'usage de la voiture. Cette dernière priorité n'étant rendue, en partie, possible que dans la mesure où l'offre de TC est performante.

👉 Le train : un complément aux TCU

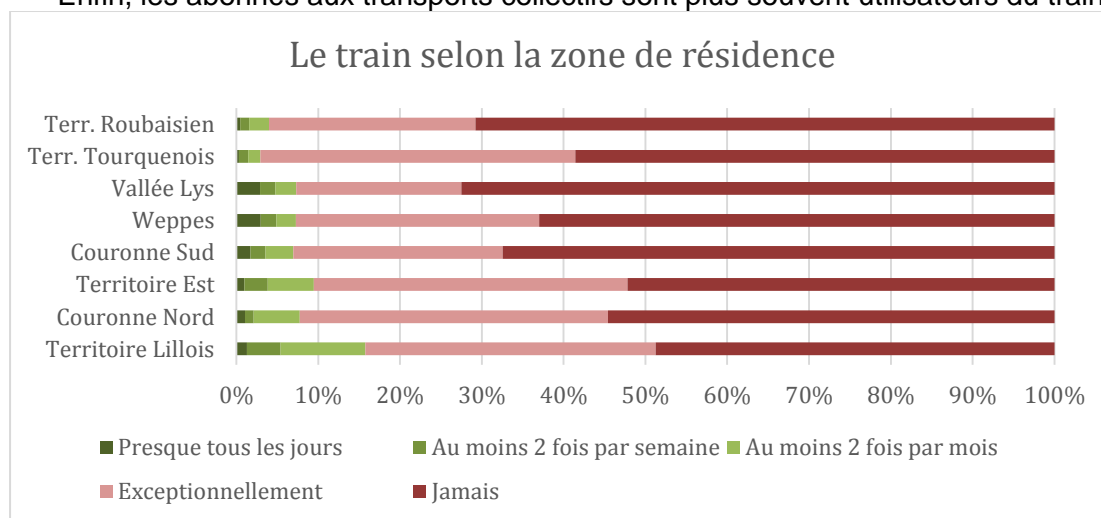
L'état des lieux de l'usage du train sur le territoire

Selon les résultats de l'enquête déplacements de 2016, moins de 10% des métropolitains prennent le train au moins deux fois par mois, son usage est donc dans l'ensemble assez peu fréquent. Ce constat peut notamment s'expliquer parce que :

- Seuls les métropolitains ont été enquêtés
- Seules quelques dessertes intra-métropole sont intéressantes. Elles ne concernent donc potentiellement que peu de personnes.

Il est cependant possible d'opérer quelques constats sur les usagers fréquents du train au regard de ces résultats :

- Contrairement au réseau urbain, ce sont les hommes qui prennent un peu plus souvent le train que les femmes.
- Le train connaît un pic d'usage chez les 18/24 ans, et encore plus chez les étudiants.
- Après les étudiants, et en mettant à part la catégorie « autre », les plus grands utilisateurs du train sont les actifs à temps plein devant les chômeurs et les actifs à temps partiel.
- Pour les personnes plus âgées, la fréquence d'usage a tendance à diminuer avec les années.
- Enfin, les abonnés aux transports collectifs sont plus souvent utilisateurs du train.



Source – Enquête Déplacements 2016 - MEL
Déplacements des habitants de la MEL de 5 ans et plus, hors déplacements externes

La fréquence d'usage du train est également très variable selon les territoires :

- **Dans les zones les plus éloignées de la centralité lilloise**, on utilise le train pour venir travailler ou étudier : la Vallée de la Lys, les Weppes et dans une moindre mesure la couronne Sud comportent les plus fortes proportions d'utilisateurs quasi quotidiens du train. Ces mêmes territoires comprennent aussi parmi les plus fortes proportions de personnes déclarant ne jamais prendre le train, les personnes le prenant de manière régulière mais pas quotidienne sont assez rares, les écarts sont donc assez marqués.
- **Les territoires Roubaisien et Tourquennois** ne possèdent pas vraiment de desserte ferroviaire permettant un usage quotidien et cela se traduit par une quasi absence d'usagers quotidien du train.
- **La Couronne Nord, le territoire Est et le territoire Lillois** disposent d'un accès proche ou relativement facile aux gares de Lille Flandre et Lille Europe, qui vont permettre des déplacements quotidiens ou du moins très fréquents à « longue distance » : TERGV et TGV. On y retrouve les plus fortes proportions d'usagers « au moins deux fois par mois » et quelques usagers quasi quotidiens.

Au total, environ 34 000 habitants de la MEL utilisent le train plus de 2 fois par semaine, soit 3% de la population de 5 ans et plus.

Le transport de proximité :

Souvent quotidien, il s'agit de l'offre TER régionale pour laquelle plusieurs constats sont faits par la SNCF :

- Les résultats de l'enquête déplacements 2016 confirment l'usage du TER pour les habitants de la 1^{ère} couronne lilloise et au-delà au sein de l'Aire métropolitaine de Lille en raison d'une offre urbaine plus pertinente que le train.
- Depuis l'été 2016, la SNCF note une forte progression du nombre de dessertes de Roubaix et Tourcoing via le TER transfrontalier Courtrai-Lille et Tournai-Lille. Elle pourrait donc influencer positivement sur l'usage du train dans les habitudes de déplacements des habitants.
- L'offre en Nord-Pas-de-Calais a été entièrement cadencée en matière de lignes de TER et de la ligne TERGV (ligne Lille-Dunkerque notamment) depuis 2010.

La création de la grande région Hauts de France impose de penser le renforcement des liaisons entre les 2 anciennes régions, chacune étant tournée vers un pôle d'attractivité différent.

Pour certains auditionnés le **projet de ligne Lille-Comines** est une opportunité ferroviaire importante et existante permettant :

- Des coûts d'établissement moindres (environ 13M€ km au lieu de 20M€)
 - Un désengorgement de la MEL
 - Une possibilité de desserte du Vieux Lille
 - Une opportunité de transformer cette plateforme en tram.
- L'UVN monte actuellement un dossier prospectif pour porter ce projet avec l'appui d'axe culture.

Le transport longue distance :

Cette offre se caractérise par des navetteurs entre Lille-Paris et des utilisateurs du TERGV, ce qui est une spécificité du Nord-Pas-de-Calais. Il s'agit de trajet domicile-travail pour lesquels le temps de parcours de l'offre ferroviaire est un atout majeur, comme la fréquence des relations (44 trains par jour sur Paris Lille et 23 TERGV par jour).

L'offre province-province (40 trains par jour) et la navette Ouigo au départ de Tourcoing constituent également une offre attractive pour les habitants de la MEL.

Pour la SNCF, pour chacun de ces usages la fiabilité et la régularité des flux sont des atouts qui contribuent à une meilleure attractivité du train. L'offre doit être simple, lisible avec un nombre limité de missions c'est-à-dire la liste des arrêts desservis sur origine-destination.

Afin de sécuriser son usage, un contrat local de sécurité a été signé en 1998. La Région HDF et la SNCF ont conclu un protocole Sûreté et de lutte anti-fraude, adopté en séance plénière le 8 juillet 2016 comptant plusieurs actions:

- Du matériel de vidéo protection équipe les nouvelles rames TER mises en circulation,
- Des opérations d'accueil et de filtrage sont régulièrement effectuées,
- Des équipes de surveillance générale SNCF coopèrent très régulièrement avec les forces de l'ordre (SISTC).

Des mesures mises en place pour conforter et améliorer les relations ferroviaires entre MEL Bassin minier et Belgique depuis 2010

L'intégration tarifaire mise en place sur le territoire MEL en 2011 a facilité les déplacements. Selon la SNCF, pour la MEL, plusieurs constats :

- 16,9% des voyages réalisés en TER l'ont été avec un abonnement Transpole ;
- 3,4 millions de voyages TER ont été réalisés avec l'intégration tarifaire, soit +47% par rapport à 2015.

Ces mesures concourent à une progression du trafic TER global et en particulier sur les liaisons entre Lille et le Bassin minier :

- Progression du trafic TER NPDC de 1,6% en 2016 et 2,2% en 2015.
- Sur l'année 2017 (à fin mai), le trafic TER NPDC progresse de 2,6% dont 3,3% sur l'axe Lille Bassin minier (+6,4% sur la liaison Lille / Lens via Libercourt).

Le projet Réseau Express Grand Lille (REGL) met en évidence les besoins en déplacements entre la métropole lilloise et le bassin minier. Il est donc nécessaire de définir, de façon partenariale, une offre globale de service et de définir ensuite les besoins en infrastructure nouvelle et les points de rénovation indispensables et possibles du réseau actuel

Au-delà du territoire métropolitain, en 2016, l'offre de l'axe Lille-Courtrai a sensiblement évolué : l'ensemble des circulations de l'axe marque désormais l'arrêt aux gares de Tourcoing et Roubaix, ce qui a notamment permis d'améliorer la liaison entre le bassin est de la MEL et la Belgique.

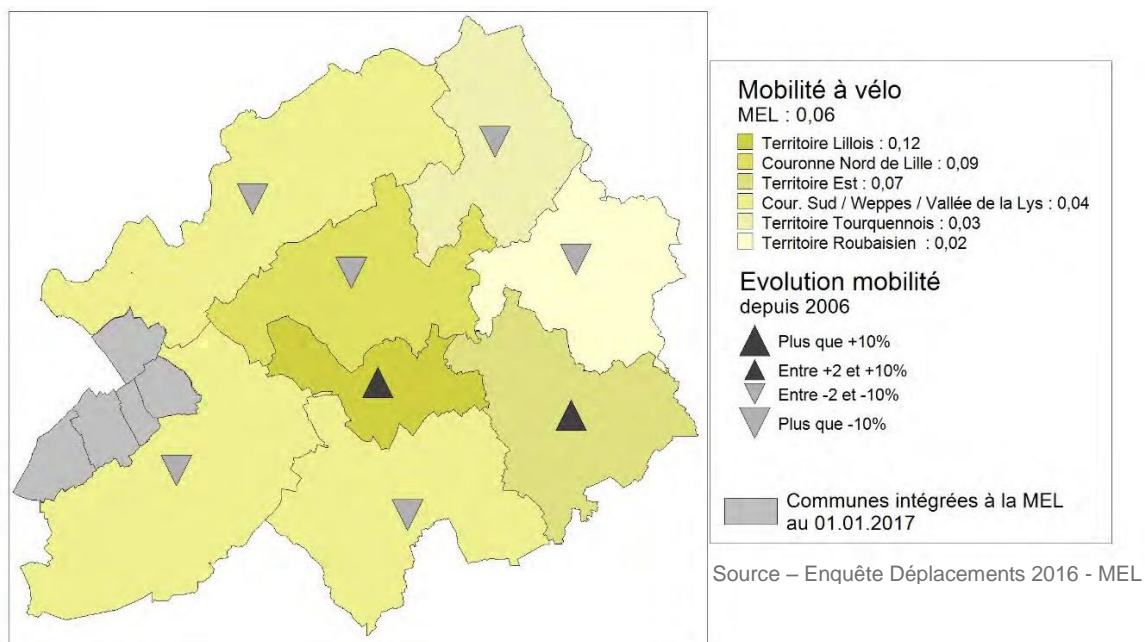
Il est également à noter l'existence d'un groupe de travail « Mobilité et accessibilité » Eurométropole auquel participent la SNCF et la MEL. L'Eurométropole s'est en effet fixé comme objectif d'améliorer l'accessibilité de son territoire et la mobilité des habitants et des marchandises en mettant en place une gestion commune des transports en commun et des réseaux autoroutier, ferroviaire et fluvial.

Les prochaines évolutions seront à construire avec l'Autorité Organisatrice : la Région Hauts de France. Pour les années à venir, des investissements sur certaines lignes classées par Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) sont nécessaires. Ces questions seront traitées entre l'Etat et la Région dans le cadre des contrats de plan avec la collaboration de SNCF Réseau.

Annexe 17 – Focus sur le vélo

➤ Quel usage du vélo en Métropole et au-delà ?

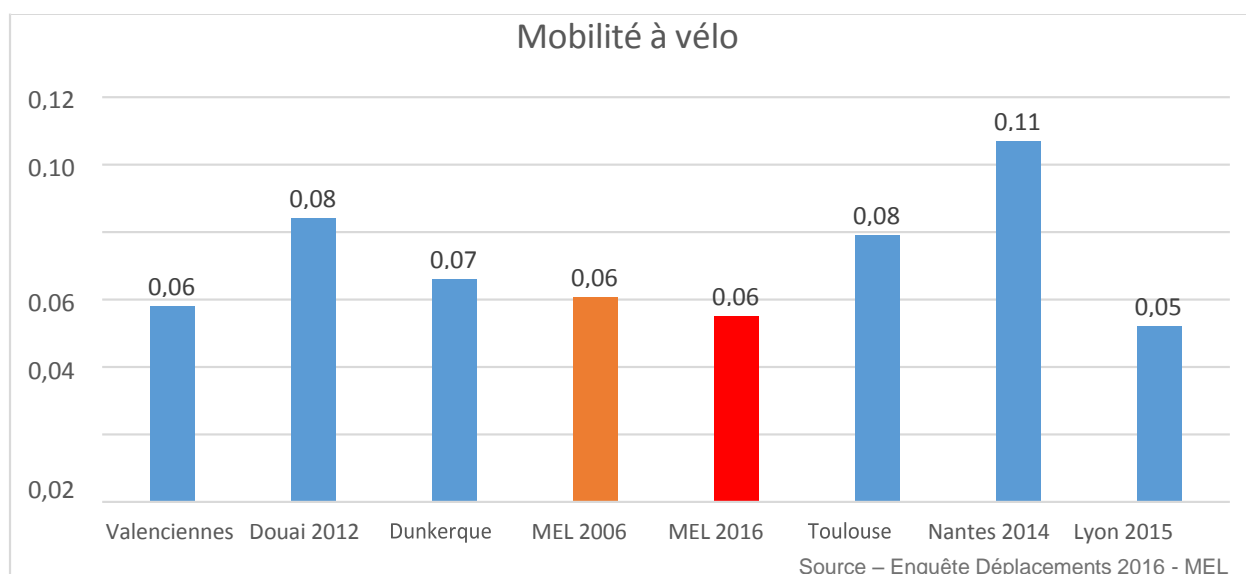
Les résultats de l'enquête déplacements 2016 par mode et territoire montrent un usage toujours faible du vélo sur la Métropole.



Les habitants de la MEL réalisent en moyenne 0,06 déplacement par jour et par personne, la mobilité la plus élevée étant celle du Territoire Lillois. La faible baisse observée au global est issue d'évolutions très disparates, avec des hausses très fortes sur le Territoire Lillois et le Territoire Est, ainsi que de fortes baisses partout ailleurs. L'usage du vélo s'est fortement concentré sur des secteurs géographiques bien précis.

Ce constat est également partagé par la majorité des répondants à l'enquête menée auprès des communes qui estiment que si les mesures prises ces dernières années sont positives, l'usage du vélo reste faible.

En comparaison avec d'autres agglomérations françaises, le constat est identique avec un faible pourcentage de mobilité à vélo, bien que légèrement supérieur à celui de la MEL dans des agglomérations comme Strasbourg, Toulouse ou Nantes.



Les chiffres de mobilité à vélo sont très faibles dans toutes les agglomérations retenues pour le comparatif présenté. La légère baisse observée sur la MEL entre 2006 et 2016 n'est pas statistiquement significative, tout comme les comparaisons avec les autres territoires, mais informative.

Les retours des auditions tendent toutefois à démontrer que certaines villes françaises comme Strasbourg ont su développer la mobilité à vélo. Selon l'INSEE (enquête annuelle de recensement 2015 qui comprend un volet transport) le classement des villes où la part des actifs allant travaillé à vélo est la plus importante est le suivant :

- 1- Strasbourg (16%)
- 2- Grenoble (15,2%)
- 3- Bordeaux (11,8%)
- 4- Rennes (7,3%)
- 5- Tours (7%)
- 6- Toulouse (7%)
- 7- Nantes (6,2%)
- 8- Montpellier (6,2%)
- 9- Lyon (5,9%)
- 10- Angers (5,9%)

Strasbourg⁶¹ est entré dans le top 20 des villes les plus cyclables du monde en 2015. Ce classement est établi par le cabinet danois Copenhagenize et a été dévoilé lors du congrès international Velocity. La capitale alsacienne est en 4^{ème} position, derrière les villes de Copenhague⁶², Amsterdam⁶³ et Utrecht. Elle se positionne devant Eindhoven⁶⁴ qui se classe en 5^{ème} position.

De la même manière, certaines villes belges ont été citées en exemple pour leur politique « vélo » efficace et de longue durée. Ainsi, des villes comme Bruges, Gand ou Courtrai ont une politique incitative.

Selon l'UVN, la part vélo était similaire entre Lille et Courtrai en 1970. Aujourd'hui, plus de 20% des déplacements se font à vélo à Courtrai. Lors des Etats Généraux du vélo, la ville a expliqué que ce résultat est dû à une politique incitative et à l'intégration, dès les années 80, de la prise en compte des déplacements en vélo dans les projets d'aménagement et les politiques publiques. Pour Bruges et Gand, la prise en compte est plus récente que Courtrai mais leur politique volontariste semble également porter ses fruits.

L'attractivité du territoire est souvent limitée à son accessibilité en voiture mais elle doit aussi être considérée en fonction de sa qualité de vie et de son accessibilité pour les modes actifs et les modes doux : les villes facilement accessibles à vélo sont de plus en plus attractives.

➤ Quelle évolution depuis 2010 ?

Comme pour les comptages automobiles, la MEL réalise des comptages « vélo » afin de suivre l'évolution de sa pratique sur le territoire. Ainsi, la MEL s'est-elle dotée, fin 2013, d'un réseau de mesures permanentes.

⁶¹ Avec 560 kilomètres de pistes cyclables et plus de 8 % de déplacements réalisés à vélo sur l'agglomération (15 % en centre-ville), la première ville cyclable de France fait son entrée dans ce classement. On y compte 310 000 vélos pour 267 000 habitants

⁶² Depuis 1990, le nombre de cyclistes y a augmenté de 70 %, alors que le nombre de déplacements en voiture vers le centre-ville a baissé de 350 000 à 260 000 par jour. Dès la fin des années 2000, 15 à 20 millions d'euros par an ont été investis dans les infrastructures dédiées aux cyclistes.

⁶³ Près de 60 % des trajets intra-muros se font à vélo, contre 40 % dans la grande banlieue d'Amsterdam.

⁶⁴ Un solide réseau de pistes cyclables reliant les quartiers entre eux et avec le centre-ville, ainsi qu'un ensemble d'initiatives innovantes. Eindhoven se distingue notamment avec son "Hovenring", un rond-point cyclable suspendu à 70 mètres du sol.

Les technologies actuelles permettent de disposer d'instruments de mesures capables d'identifier les flux des cyclistes à la fois sur les pistes cyclables séparées de la chaussée, sur les bandes cyclables et sur les couloirs bus-vélos. 25 points de comptage fournissent des données en temps réel. Ils sont répartis dans des secteurs représentatifs de la variété des environnements de la métropole.

Selon le rapport de l'observatoire de la circulation (bilan 2008-2014), on observe que :

- Lille présente la fréquentation la plus élevée. La ville dispose de 4 points de comptage, tous localisés sur réseau principal (axes structurants). En moyenne, la fréquentation varie entre 600 et 1 200 cyclistes par jour, deux sens confondus. Ces chiffres peuvent s'expliquer en grande partie par la densité de population, de services et d'emplois, mais aussi par le déploiement des aménagements cyclables et par la concentration des stations V'Lille.
- Villeneuve d'Ascq compte en moyenne 200 vélos par jour les deux sens confondus (2 points de comptage : 1 sur le réseau principal, 1 sur le réseau secondaire).
- Roubaix et Tourcoing présentent des valeurs avoisinant les 100 cyclistes par jour (2 points de mesure par commune, sur des réseaux principaux).

Si l'on raisonne à l'échelle territoriale, hors territoire lillois, les chiffres sont globalement similaires et en moyenne 150 cyclistes par jour sont enregistrés les 2 sens confondus.

Pour l'ensemble des points de mesure, on observe également que la pratique du vélo est en partie liée à la saison avec une baisse entre novembre et février et un pic d'usage en juin et juillet⁶⁵.

Enfin, pour de nombreux compteurs, on retrouve des courbes classiques avec l'heure de pointe du matin (entre 7h00 et 9h00) et l'heure de pointe du soir (entre 16h00 et 17h00).

Plus récemment, des données métropolitaines découlent les constats suivants (les données de comptage sur le 1^{er} et le 2nd semestres 2016) :

- Une pratique du vélo plus importante à Lille avec une augmentation en 2016 par rapport en 2015 pour le secteur de Lille et une forte augmentation en septembre 2016 : entre 30 et 40% en fonction des stations de comptage à partir du 2nd trimestre 2016 notamment,
- Un usage du vélo surtout au printemps et à l'automne.

L'ADAV, qui réalise elle-même des comptages a présenté en séance du comité différentes données sur la base des stations de comptage situées sur le territoire et notamment dans le centre-ville de Lille. Sur la période 1999-2017 (données collectées via la station située à l'angle de la rue Nationale et du Boulevard de la Liberté), l'ADAV dresse plusieurs constats :

- Une augmentation du trafic vélo : une vingtaine par heure en 1999 (sur une 4 voies à l'époque) contre 150 vélos par heure aujourd'hui
A titre d'exemple sur la rue Nationale, on perçoit une augmentation de 100 à près de 250 vélos en circulation aujourd'hui avec une pointe à 450 cyclistes le mercredi 17h et 18h30.
- Une augmentation de 42% de l'usage du vélo (sur la base des 11 stations de comptage Lille).
- Une augmentation les jours de pluie du nombre de V'lille en circulation (moins de vélo mais plus de V'lille, ces derniers étant utilisé en fonction de la météo).

Globalement on observe une progression à Lille du vélo et une redistribution possible au profit des TC même sans gros travaux d'infrastructure. La part modale du vélo se rapproche des objectifs du PDU et montre qu'ils sont atteignables au moins dans les centres villes.

⁶⁵ Le mois d'août n'est pas représenté car la MJO (moyenne des jours ouvrés) ne tient pas compte des périodes de vacances, week-ends et jours fériés

▾ Les freins à l'usage du vélo et les pistes d'amélioration possibles

Si le constat d'une augmentation moyenne de 10 à 15% par an du trafic vélo a été relevé lors des auditions, l'objectif de multiplier par 5 l'usage du vélo à 2020 est apparu ambitieux mais nécessaire. Il serait également difficilement réalisable sur l'ensemble du territoire sans une analyse fine des objectifs pour chacun des 8 territoires de la MEL. En effet, chaque territoire a des attentes et des spécificités propres. Une modulation des pratiques et des actions à mettre en œuvre pour s'adapter à ces spécificités et ce, pour chaque mode, semble indispensable.

Par ailleurs, si l'objectif de doubler la part modale des TC semble peu réaliste en raison des gros investissements qu'il faudrait réaliser, la majorité des personnes qui se sont exprimées dans le cadre des travaux s'accordent sur le fait que le développement de l'usage vélo dispose d'un potentiel important à moindre coût.

L'usage du vélo se heurte toutefois à certaines difficultés relevées au cours de la mission. Ainsi, si des aménagements⁶⁶ ont été réalisés et positivement soulignés dans le cadre des travaux (auditions et enquête), certaines mesures favorables au vélo ont été jugées insuffisantes avec notamment un manque d'aménagements et d'itinéraires cyclables sécurisés et continus. Les résultats de l'enquête relèvent également que certaines petites communes se disent moins concernées par les mesures prises.

Sur la MEL, une centaine de points noirs ont été identifiés c'est-à-dire des points durs et des discontinuités pénalisant l'attractivité des aménagements cyclables et l'usage du vélo sur le territoire. Des solutions sur 5 ans et pour 20 des 53 des points noirs identifiés seront mises en place. Le Conseil métropolitain a aussi voté la mise en place d'une politique cyclable (délibération n°16 C 1049 du 2 décembre 2016) et une enveloppe de 30M€ y est consacrée.

Quant à la perception du vélo par la population, selon les résultats de l'enquête déplacements de 2016, le vélo obtient 77% d'adjectifs positifs avec notamment 2 qualités largement reconnues : l'aspect sport-santé et l'écologie. Les notions de faible coût, de loisirs, d'agrément et surtout l'aspect pratique sont également évoqués.

Le mode est aussi jugé peu reposant, assez peu adapté et la question de la rapidité est, comme pour tous les TC, partagée. Enfin, le point noir reste le ressenti quant à la sécurité. Ce dernier point est largement partagé par les auditionnés et les personnes enquêtées.

Au cours des travaux du comité, des mesures d'amélioration ont été évoquées :

- **Mieux informer, sensibiliser pour agir sur les comportements et montrer les avantages des modes alternatifs ou complémentaires à la voiture**
- Informer le public sur ces divers modes de transports alternatifs et leurs intermodalités. Aujourd'hui, beaucoup ignore qu'un déplacement efficace peut passer par plusieurs modes de transport (vélo, train, marche, par exemple). Il est nécessaire d'insister sur la pédagogie car l'utilisation d'un seul mode n'est souvent pas concurrentielle à la voiture.
- Sensibiliser et éduquer au vélo notamment au travers de l'apprentissage du code de la route et communiquer de manière thématique en ciblant des publics et des territoires afin de s'adapter à leurs besoins et à leurs attentes.
- Proposer un package : package complet : remise en selle⁶⁷, marquage⁶⁸, fourniture d'un anti vol et d'une carte des aménagements cyclables sur le territoire
- Concevoir un plan vélo au niveau de la MEL avec des itinéraires complets sans ruptures et abandonner les plans vélo définis au niveau de quelques territoires de la MEL.

⁶⁶ Itinéraires cyclables, stationnement vélo...

⁶⁷ La « Remise en selle » s'adresse à des personnes qui savent faire du vélo, mais ne se sentent pas tranquilles en ville. Il s'agit de prodiguer des conseils qui donnent confiance et sécurité, rappels du code de la route inclus.

⁶⁸ Numéro unique et standardisé marqué sur le vélo et référencé dans un fichier national. Son but est de permettre la restitution, à son propriétaire, d'un vélo volé et lutter contre la revente illicite.

► Agir sur la sécurité et le partage de la voirie

- Faciliter la mixité entre les piétons et les cyclistes en centre-ville et en périphérie notamment dans certaines configurations comme le franchissement des ouvrages, la traversée des communes rurales et la desserte de zones d'activités. En effet, en cas de rétrécissement de l'emprise et sur des courtes distances une cohabitation entre piétons et cyclistes peut être envisagée.
- Favoriser les aménagements qui ont un caractère incitatif car ils sécurisent l'usage et le stationnement des vélos (exemple : gare d'Armentières 80 places de stationnement sont disponibles)
- Sécuriser la circulation aux abords des espaces scolaires afin d'inciter à son usage et mener des actions de sensibilisation comme à Gand ou Strasbourg. Aujourd'hui la circulation y est encombrée et n'est pas propice à l'usage du vélo jugé dangereux, malgré la création de zone 30 aux abords des écoles. Les parents préfèrent la sécurité des TC dont les frais sont par ailleurs pris en charge. Il est aussi nécessaire de bien identifier les parcours. Les scolaires représentent un potentiel important (exemple : 250 élèves du collège Lazaro à Marcq-en-Baroeul s'y rendent en vélo) et constitue un public cible : plus on fait du vélo tôt plus on continue à en faire.
- Conforter les voies vertes et développer un réseau express vélo (REVE comme Strasbourg, Grenoble, Nantes, Paris, Bruxelles, Londres) sur une partie d'entre elle pour permettre un rabattement sur les longues distances et permettre des liaisons rapides articulées entre le réseau viaire et les voies vertes.

A titre d'exemple, la Communauté Urbaine de Strasbourg montre que le vélo peut être concurrentiel jusqu'à 20 km si les aménagements sont de bonne qualité en bord à voie d'eau. Ce n'est pas le cas pour la MEL où les voies sont jugées peu fonctionnelles avec un revêtement inadapté et des largeurs minimales. Selon certains auditionnés, la piste du Grand Boulevard pourrait héberger un réseau express vélo si elle n'était pas entravé par des cycles de feux réducteurs pour les cyclistes (8 secondes pour passer contre 2,5 minutes de feu rouge). Ils estiment en effet que développer le vélo nécessite de ne pas lui donner plus de contraintes que la voiture.

► Diminuer les contraintes à l'usage

- Développer les cédez le passage pour cyclistes ;
- Etendre le "tourne à droite" et l'étendre à tous les mouvements ;
- Offrir la priorité aux cyclistes dans les pistes cyclables circulaire autour des giratoires comme le permet le code de la route.

► Mieux prendre en compte les aménagements vélo dans les projets d'espace public et résidentiel

► Etendre le maillage des V'lille sur le territoire

- S'ouvrir à des expérimentations, réaliser des études comparées et s'inspirer des bonnes pratiques (nationales ou étrangères).

➤ Focus sur l'aide métropolitaine à l'achat d'un vélo

Certains auditionnés relèvent des points positifs ces dernières années avec des événements de promotion du vélo comme le challenge européen du vélo ou fun rando.

L'aide à l'achat d'un vélo par la MEL a également été soulignée positivement. Cette action a été mise en place par délibération n°16 C 1049 du 2 décembre 2016 pour équiper les habitants du territoire en vélo en échange d'un engagement citoyen. Cet engagement est formalisé via une convention qui vise notamment à une utilisation du vélo très régulière pour se déplacer.

Si cette action est saluée par les auditionnés, elle fait l'objet de certaines critiques notamment en ce qui concerne la communication, jugée perfectible. Une communication plus large comme pour les événements phares (exemple : le challenge de la mobilité) est également souhaitée.

Une autre critique, notamment soulevée par les retours de l'enquête, concerne la capacité de la MEL à vérifier l'usage réel fait du vélo et l'évaluation des résultats de cette action au regard des objectifs qui lui ont été fixés.

Le succès de cette mesure a conduit à proposer une rallonge de l'enveloppe budgétaire initialement allouée (communication du Président le 10 mai 2017), devant permettre de répondre favorablement à l'ensemble des 7000 demandes enregistrées à ce jour.

Il est toutefois encore trop tôt pour connaître les impacts d'une telle mesure sur l'usage du vélo en métropole.

Des initiatives privées incitatives existent également avec des entreprises qui proposent de participer ou de prendre en charge l'achat d'un vélo par leurs salariés.

Annexe 18 – Indice semestriel d'usage du vélo



1er semestre
2016

> indice semestriel d'usage du vélo <

Métropole Européenne de Lille - Étude Cerema des données de comptage Adav

1 Chiffres clés sur l'usage du vélo

Évolution annuelle
du nombre de cyclistes
entre Semestre 1-2015 et Semestre 1-2016

+ 7,6 %

calculé avec 12 lignes de comptage ayant
des données consolidées et comparables
entre le S1-2015 et et S1-2016

Nombre de cyclistes par heure
heures de pointe du matin ou du soir

Toutes lignes
de comptage S1-2016

84 cyclistes/h

Lille centre

144 +8%*

Ponts/Portes de Lille

92 +6%*

Métropole

51 +10%*

*par rapport S1-2015

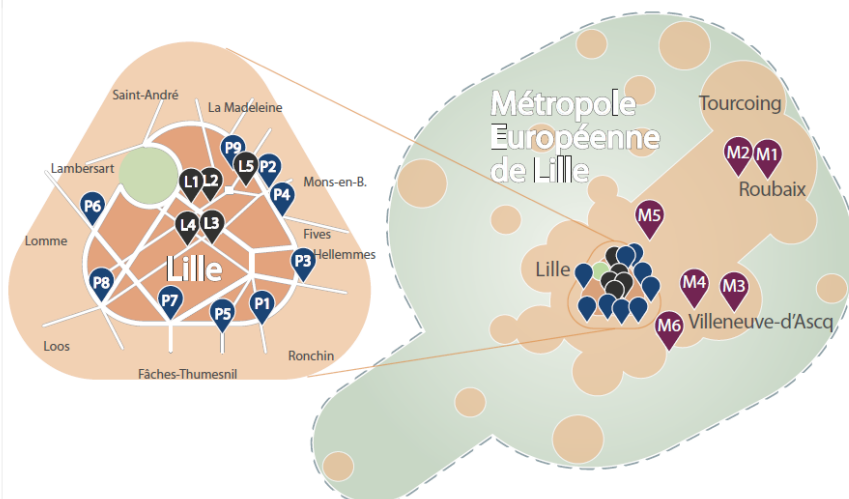
Cyclistes utilisant un V'Lille
% sur le total des cyclistes

26 % -0,4 pts

part sur 9 stations ; évolution entre
la part du S1-2015 et la part du S1-2016

2 Les lignes de comptage

L'association Droit au vélo – ADAV procède à des comptages mensuels dans différents secteurs de la Métropole Européenne de Lille (MEL) et de la Région. Le principe est de dénombrer les cyclistes qui franchissent une ligne virtuelle dans chaque sens pendant l'heure de pointe du matin ou du soir un jour de semaine. Différentes informations peuvent être relevées comme le nombre de passagers, le genre ou le type de vélo (notamment l'utilisation de V'Lille, le système de vélo en libre service de la MEL). Ces données sont ensuite triées et consolidées par semestre pour établir ces indicateurs. Nous considérons qu'il faut au moins 3 relevés dans le semestre pour avoir une donnée consolidée. Dans le secteur retenu, nous avons sélectionné 20 lignes de comptage.



Nombre de lignes
de comptage consolidées

13

+1 ligne de comptage consolidée au S1-2016
par rapport au S1-2015 (Pont Beethoven)

Liste des lignes de comptage

L1- Liberté (1999) mercredi 17h30-18h30+
L2- Nationale (1999) mercredi 17h30-18h30+
L3- Solférino (2013) jeudi 17h30-18h30+
L4- Gambetta (2013) jeudi 17h30-18h30+
L5- Canonniers (2016) lundi 17h-18h

P1- Porte Douai (2006) vendredi 8h-9h+
P2- Pont Erfurt (2006) vendredi 17h25-18h25+
P3- Pont Tournai (2006) jeudi 8h-9h+
P4- Pont Fives (2014) jeudi 17h-18h+
P5- Porte Arras (2014) jeudi 17h-18h+
P6- Pont Dunkerque (2015) mardi 8h-9h
P7- Porte des Postes (2015) jeudi 17h30-18h30
P8- Pont Beethoven (2016) mercredi 17h-18h+
P9- Porte Carnot (2016) lundi 17h-18h

M1- Roubaix Foch-Moulin (2007) mardi 16h30-17h30
M2- Roubaix De Gaulle (2007) mardi 16h30-17h30
M3- Villeneuve-d'Ascq Station (2007) jeudi 17h-18h+
M4- Hellemmes Salengro (2014) jeudi 8h-9h+
M5- La Madeleine (2015) mardi 17h-18h+
M6- Ronchin Carnot (2015) mardi 8h-9h+

+ données consolidées

+ indisponibles le semestre en cours

«L» : Lille, «P» : Pont ou Porte de Lille ; «M» : Métropole

«1999» : année de création ;

«lundi 17h-18h» : jour et heure de comptage

3 Tableau statistique

	Nombre de cyclistes par heure en moyenne			Nombre de cyclistes V'Lille par heure en moyenne	
	S1-2016	S1-2015	évolution	S1-2016	part de V'Lille
L1- Liberté	127	125	+2 % ↗	32	25 % ↘
L2- Nationale	226	221	+2 % ↗	91	40 % ↘
L3- Solférino	119	104	+14 % ↗	45	38 % ↗
L4- Gambetta	104	84	+24 % ↗	32	31 % ↘
L5- Canonniers	118*	/	/		
P1- Porte Douai	130	136	-4 % ↘	18	14 % ↗
P2- Pont Erfurt	/	/	/		
P3- Pont Tournai	135	112	+21 % ↗	17	13 % ➡
P4- Pont Fives	48	42	+14 % ↗	8	17 % ↗
P5- Porte Arras	35	38	-8 % ↘		
P6- Pont Dunkerque	62*	61*	/		
P7- Porte des Postes	42*	63	/		
P8- Pont Beethoven	115	/	/		
P9- Porte Carnot	100*	/	/		
M1- Roubaix Foch-Moulin	23*	/	/		
M2- Roubaix De Gaulle	14*	/	/		
M3- Villeneuve-d'Ascq Station	23	33	-30 % ↘		
M4- Hellemmes Salengro	55	34	+62 % ↗	7	13 % ↘
M5- La Madeleine	71	69	+3 % ↗	10	14 % ↘
M6- Ronchin Carnot	55	50	+10 % ↗		

* Données non consolidées (moins de 3 relevés dans le semestre)

L'évolution globale annuelle est à la hausse : le nombre de cyclistes a augmenté de + 7, 6 % entre 2015 et 2016 sur un échantillon de 12 lignes de comptage aux données consolidées.

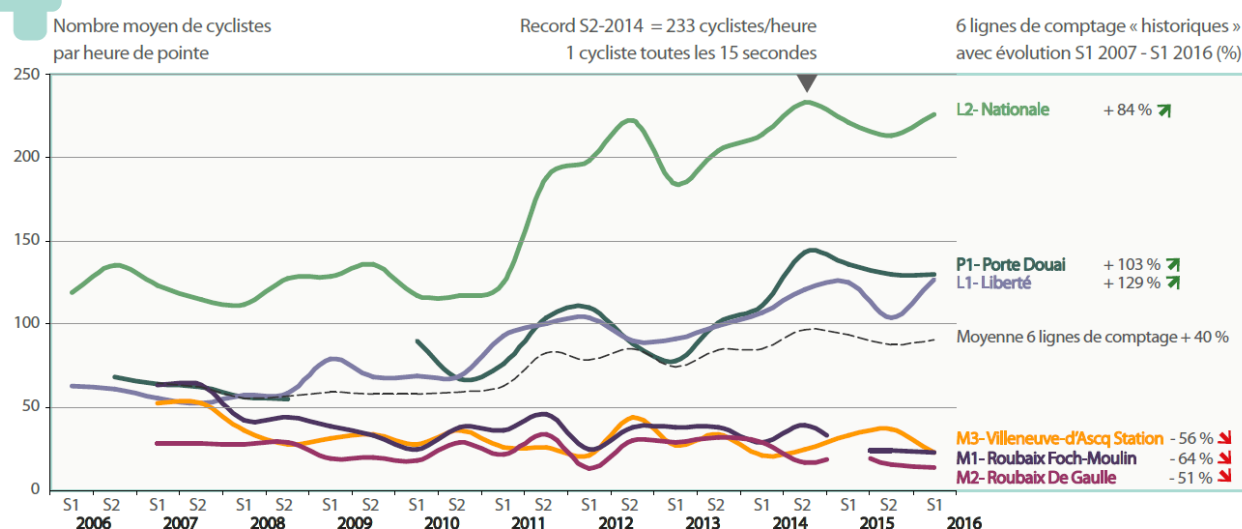
A Lille-centre, on compte 144 cyclistes par heure et une tendance à la hausse surtout dans le secteur Solférino/Gambetta.

Autour de Lille-centre, l'évolution est plus contrastée entre de fortes hausses (Pont Tournai, Pont Fives) et des tendances à la baisse sur des liaisons plus faiblement pratiquées (Porte d'Arras, Porte des postes).

Dans le secteur métropolitain, l'augmentation globale de +10% est à relativiser par la non prise en compte des lignes de comptage roubaisiennes. Hellemmes Salengro tire ce groupe hétérogène (+62%).

L'utilisation des V'Lille reste stable par rapport au volume de cycliste (26 %). Le secteur de Lille-Centre voit passer une proportion de V'Lille sensiblement plus importante que dans les autres secteurs (37% contre 14%).

4 Évolution depuis 2006

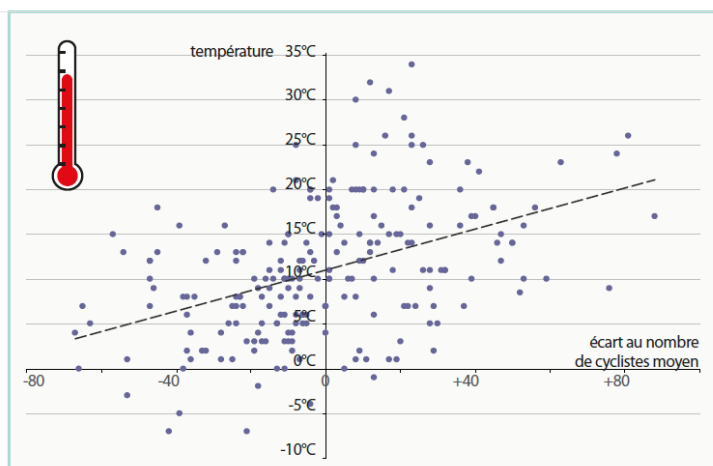


5 Influence de la température

Ce graphique croise la température relevée lors des comptages et l'écart à la moyenne du nombre de cyclistes. Il cumule 6 lignes de comptage qui permettent d'obtenir ce nuage de 222 points.

Le coefficient de corrélation est faible ($r^2=0,187$) et la dispersion du nuage de points indiquent l'absence de liens forts entre la pratique du vélo et la température dans la métropole lilloise.

D'après nos premiers tests, la chaussée mouillée et même le cumul de la chaussée mouillée et d'une faible température n'est pas significativement déterminante pour la pratique du vélo.



Sources : données de comptage de l'Association Droit au vélo (ADAV), Réalisation : Cyprien Richer, Joël Meissonnier (Cerema) et Sébastien Torro-Tokodi (ADAV)



2ème semestre
2016

> indice semestriel d'usage du vélo <

Métropole Européenne de Lille - Étude Cerema des données de comptage Adav

Évolution annuelle
du nombre de cyclistes
entre Semestre 2-2015 et Semestre 2-2016

+ 42 % ↗

calculé avec 11 lignes de comptage ayant
des données consolidées et comparables
entre le S2-2015 et et S2-2016

Nombre moyen de cyclistes par heure
aux heures de pointe du matin ou du soir



Semestre 2-2015
91 cyclistes/h

Semestre 2-2016
129 cyclistes/h

en moyenne pour les 11 lignes de comptage



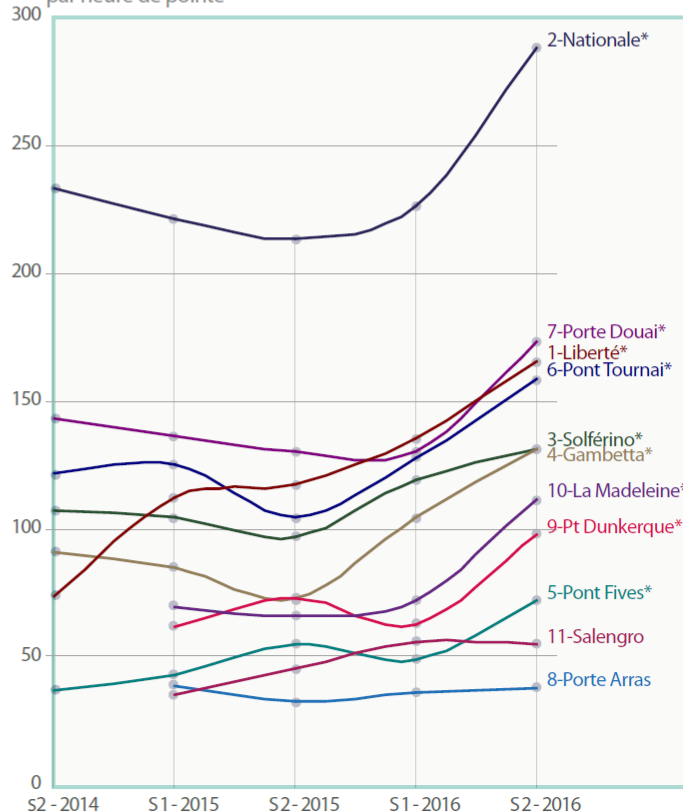
↗ ***Semestre record**
en nombre de cyclistes/h
pour 9 lignes
de comptage sur 11
depuis la mise en place
des comptages Adav

Données lignes de comptage

sur 11 lignes de comptage autour de Lille
avec des données consolidées
(moyenne avec au moins 3 relevés dans le semestre)

	Nombre de cyclistes par heure en moyenne			
	S2-2016	S2-2015	évolution	
1- Liberté	158	104	+ 52 %	↗↗↗
2- Nationale	288	213	+ 35 %	↗↗
3- Solférino	131	96	+ 36 %	↗↗
4- Gambetta	131	72	+ 82 %	↗↗↗
5- Pont Fives	71	54	+ 31 %	↗↗
6- Pont Tournai	165	117	+ 33 %	↗↗
7- Porte Douai	173	130	+ 33 %	↗↗
8- Porte Arras	37	32	+ 16 %	↗
9- Pont Dunkerque	97	72	+ 35 %	↗↗
10- La Madeleine	111	65	+ 71 %	↗↗↗
11- Salengro	54	45	+ 20 %	↗

Nombre moyen de cyclistes
par heure de pointe



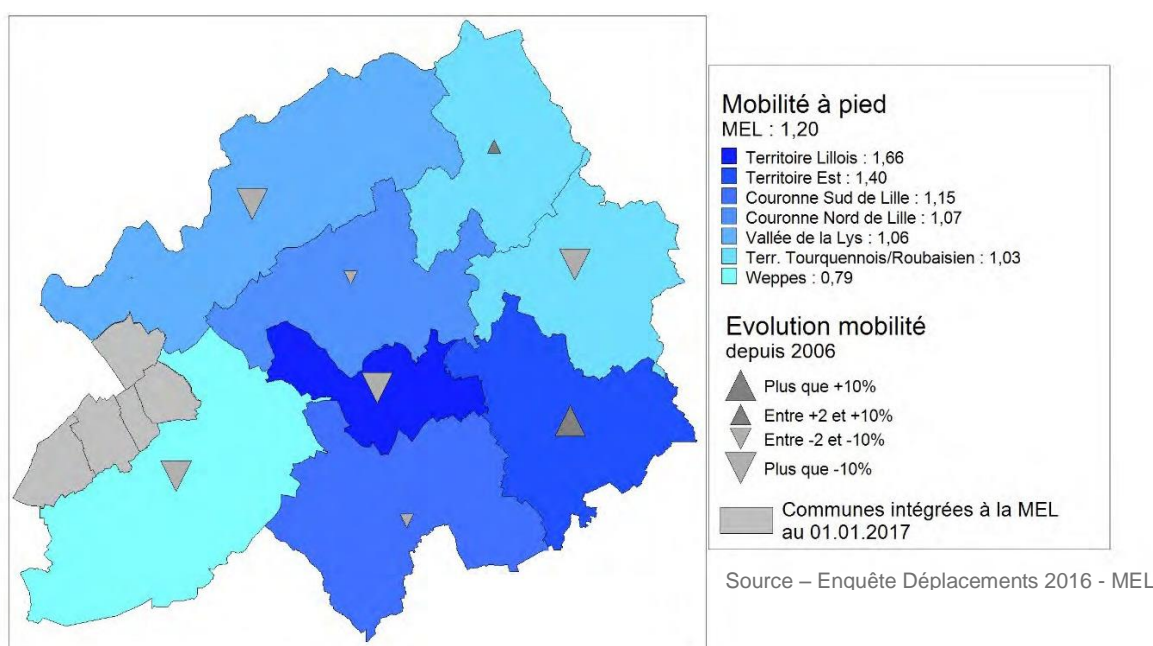
Sources : données de comptage de l'Association Droit au vélo (ADAV), Réalisation : Cyprien Richer, Joël Meissonnier, Mathieu Rabaud (Cerema) et Sébastien Torro-Tokodi (ADAV)

Annexe 19 – La marche

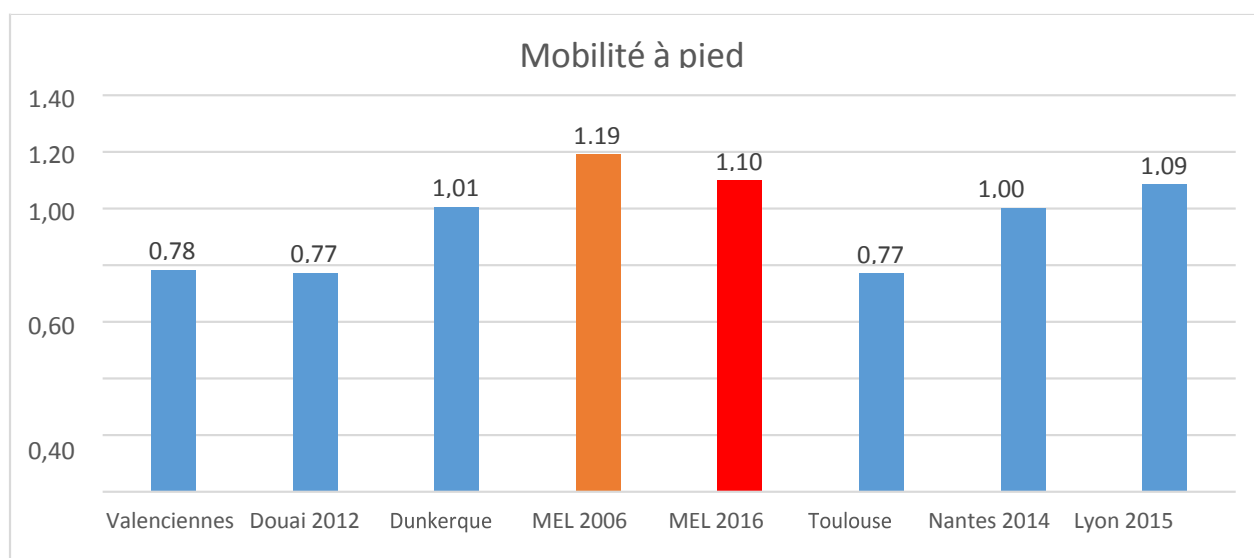
Elle est le mode de transport le plus universel, le moins coûteux et le plus facile d'accès. Elle est également excellente pour la santé.

Les centres villes sont de plus en plus nombreux à comporter des zones piétonnières et des « zones de rencontre » où la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h et la priorité donnée aux piétons (ils peuvent y circuler aussi bien sur les trottoirs que sur la chaussée).

Si ce mode de déplacement n'a pas été évoqué lors des travaux du comité, selon les résultats de l'enquête déplacements de 2016 (illustrés ci-dessous), les habitants de la MEL réalisent en moyenne 1,20 déplacements à pied par jour, avec un minimum de 0,79 pour les habitants des Weppes et un maximum de 1,66 pour ceux du territoire Lillois.



Malgré une tendance à la baisse, **s'il on compare la mobilité à pied des habitants de la MEL avec d'autres agglomérations voisines ou de taille importante, celle-ci reste très élevée.**



Source – Enquête Déplacements 2016 - MEL

Au regard de ces résultats, l'objectif du PDU d'améliorer la marchabilité du territoire et du partage optimal de l'espace public doit donc être poursuivi.

Annexe 20 – Intermodalité et potentiel de la multi modalité

Il existe 3 catégories de déplacements :

- Les déplacements à pied,
- Les déplacements monomodaux : un seul mode mécanisé, avec éventuellement de la marche avant/après),
- Les déplacements intermodaux : au moins deux modes mécanisés enchaînés, ces deux modes pouvant être identiques. C'est le cas d'une correspondance bus/bus par exemple, avec éventuellement de la marche avant/pendant/après.

L'intermodalité se définit comme l'utilisation d'au moins 2 modes de transports mécanisés pour la réalisation d'un même déplacement. Cette pratique reste faible alors même qu'elle apparaît comme un levier de diminution de l'usage de la voiture, d'optimisation du réseau global et de réduction des disparités territoriales. En effet, elle a pour objet de diversifier les possibilités de déplacement et d'optimiser l'usage des réseaux existants en combinant et en favorisant l'usage de différents modes de transport. Elle permet donc de davantage connecter les réseaux aux territoires.

Selon les résultats de l'enquête déplacements de 2016, on observe pour ces 3 catégories de déplacement :

- 29,6% des déplacements sont réalisés à pied,
- 66,1% sont monomodaux,
- Seuls 4,3% sont intermodaux soit environ 179 000 déplacements par jour ou, en excluant la marche, 6,2% des déplacements mécanisés.

Concernant ces déplacements intermodaux, on note que :

- Plus de 90% incluent au moins un trajet avec Transpole (bus, tramway ou métro)
- 70% des déplacements intermodaux ne comportent que des correspondances entre services de Transpole (dont 30% en métro + bus et 18% en métro + métro).

L'intermodalité qui est généralement recherchée par les pouvoirs publics concerne la voiture (voiture + TC ou voiture + train via les parkings relais ou voiture + voiture via les aires de covoiturage). Cette intermodalité, faisant intervenir la voiture en tant que conducteur, concerne moins de 10% des déplacements intermodaux.

La comparaison avec les enquêtes de Lyon et Nantes (cf. tableau ci-après) montre un recours plus faible aux déplacements intermodaux (en excluant les déplacements à pied du calcul). Lyon notamment ressort avec un taux d'intermodalité bien plus fort avec plus de 14% des déplacements mécanisés contre 6% pour la MEL, mais leur intermodalité est plus liée au réseau de transports collectifs urbains (96% des déplacements intermodaux) que celle de Lille. Les déplacements intermodaux exclusivement en TC y sont d'ailleurs plus importants qu'à Nantes ou sur la MEL.

	% Intermodalité	% avec TCU	% TCU exclusif
MEL 2016	6,2%	91%	70%
Lyon 2015	14,1% ⁶⁹	96%	80%
Nantes 2015	8,4%	91%	67%

Les constats de l'enquête montrent que l'intermodalité est un levier d'action pour répondre aux objectifs du PDU. Les auditions font ressortir clairement un manque de solutions favorisant l'intermodalité et un manque de communication sur les possibilités que cela offre en matière de déplacement.

⁶⁹ Ce résultat peut s'expliquer par le niveau de maturité du réseau Lyonnais et son maillage.

Pour faciliter le report vers les modes alternatifs, en plus de l'accroissement de l'offre de TC ou encore de l'aménagement de voies cyclables, la MEL met en place des parcs relais (P+R) à proximité des transports en commun pour les stations excentrées et des parkings à vélo sécurisés à proximité des stations plus centrales. 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 TC, et sont, à ce titre, destinés et accessibles que pour ces seuls usagers.

Ils permettent d'asseoir la complémentarité entre les transports collectifs et les transports individuels et de proposer un accès au réseau de TC structurant (métro, tramway, train, BHNS) aux utilisateurs de la voiture particulière, qui proviennent d'espaces peu ou pas desservis en transports publics.

La MEL dispose actuellement de 10 parcs relais, soit l'équivalent d'environ 7 000 places de stationnement.

Ainsi, si la mise en place d'une billettique⁷⁰ semble une étape importante et à développer, les autres actions doivent également être poursuivies ou intensifiées :

- Continuer à développer le réseau de pôles et de points d'échanges de voyageurs⁷¹.

La MEL dispose d'ores-et-déjà de 12 pôles d'échanges :

- La gare Lille Flandres
- La gare Lille Europe
- La gare d'Armentières
- La gare de Don Sainghin
- La gare de La Bassée
- Métro St Philibert à Lomme
- Métro 4 Cantons à Villeneuve d'Ascq
- Métro Tourcoing centre à Tourcoing
- Métro Hôtel de ville à Villeneuve d'Ascq
- Métro République à Lille
- Métro Porte des Postes à Lille
- Tramway Eurotéléport à Roubaix,

L'aménagement d'autres pôles d'échanges est prévu aux entrées de la métropole. Un prochain site ouvrira prochainement à Seclin. Ce dernier présentera des caractéristiques identiques à ceux de Lille Flandres, Lille Europe, Armentières, Don Sainghin et La Bassée, il sera lui-aussi desservi par le train, le bus et disposera d'un relais V'lille).

- Une meilleure connexion entre les TC et les gares périphériques est souhaité. En effet, en dehors de la gare Lille Flandres et Lille Europe, les gares et les TC restent peu connectés.
- Mettre en place un réseau de parcs relais performant et communiquer sur leur localisation, leur avantage tarifaire, les solutions offertes en termes d'intermodalité sur place.
- Créer des espaces de stationnement vélos sécurisés en lien direct avec les transports collectifs comme aux abords des gares et des arrêts de bus. En effet, si la multi-modalité est à développer, son potentiel est notamment celui du train-TC et vélo-TC.

⁷⁰ Depuis le 25 juin 2013, la carte Pass Pass est le nouveau dispositif pour se déplacer facilement sur l'ensemble du réseau de transports en commun de la métropole mais également dans le Nord-Pas de Calais. Ce système de billettique est entièrement sans contact, les usagers n'utilisent plus qu'un seul support pour effectuer l'ensemble de leurs déplacements : bus, métro, tramway ou emprunter le TER, et pour louer un V'lille ou une voiture Lilas Autopartage.

⁷¹ 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.

- Mieux connecter le réseau TC aux gares périphériques est également un enjeu fort. Hormis Lille Flandres et Lille Europe, les gares métropolitaines sont peu connectées entre elles.
- Jouer sur la complémentarité des modes actifs et doux pour rééquilibrer les parts modales. En effet, tous les trajets ne peuvent se réaliser en TC ou à vélo uniquement, contrairement à la voiture qui peut se suffire à elle-même. Il faut donc favoriser les actions incitant à l'usage des modes alternatifs et multimodaux.

L'objectif affiché du PDU 2010-2020 de faciliter l'intermodalité et les échanges entre les différents modes est donc à poursuivre. Le développement de l'usage des transports collectifs doit s'accompagner d'un renforcement et une facilitation de l'intermodalité.

Annexe 21 – L'accessibilité du territoire pour les activités économiques et attractivité

La MEL joue un rôle économique important pour la région notamment dans sa relation aux territoires plus ruraux ou industriels du Bassin Minier et de la côte maritime.

Avec plus de 43 000 établissements et 300 000 emplois salariés, la MEL concentre près d'un tiers des établissements économiques et emplois recensés à l'échelle de l'AML. Elle regroupe 23% des effectifs salariés régionaux (504 000 emplois sur 2 152 000) et accueille 8% des établissements économiques du Nord-Pas-de-Calais-Picardie (36 000 établissements sur 430 000 en 2011)⁷².

Aussi, toute activité humaine et économique implique des déplacements et pose des problématiques d'accessibilité en temps et en lieu. La politique économique, comme la politique d'aménagement et d'urbanisation, menées sur un territoire sont donc intimement liées à la politique de déplacement. Les enjeux sont donc imbriqués et ce constat est ressorti des diverses participations aux travaux du comité.

Le constat majeur et sur lequel la majorité des personnes se rejoignent (auditions, contributions écrites et enquête auprès des communes) est que l'accessibilité des centres villes est un élément vital pour l'attractivité économique d'un territoire et que le PDU ne répond que partiellement à cet enjeu.

Les flux de marchandises et leur transport : une augmentation du trafic Poids Lourds (PL)

L'évolution de la circulation des poids lourds est étudiée chaque trimestre par les services de la MEL et publiée dans l'Indice Trimestriel de Circulation (ITC). Les stations SIREDO sont en effet capables de différencier la longueur des véhicules et classifient les passages de véhicule sur cette base⁷³.

📉 Des flux en fonction des zones de circulation

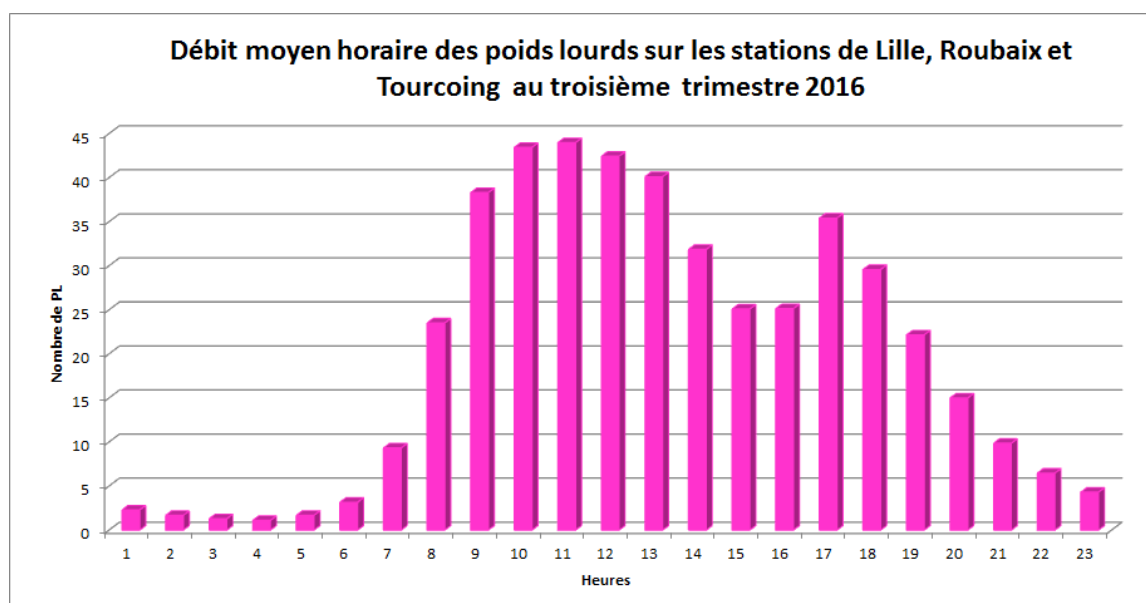
En zone urbaine centrale, le dernier ITC pour le 3^{ème} trimestre 2016 relève pour Lille, une baisse en moyenne de -7% et une tendance en baisse sur les 3 dernières années. Le taux des poids lourds dans la circulation routière passe ainsi de 2,6 à 2,4 % entre le troisième trimestre 2015 et le troisième trimestre 2016, expliqué par le fait que le débit poids lourds (PL) baisse sensiblement alors que le débit voiture (VL) est quasi stable.

Une augmentation de +11% est en revanche constatée pour Roubaix et Tourcoing. Le taux des poids lourds dans la circulation routière passe de 2,7 % à 3,1 % entre le troisième trimestre 2015 et le troisième trimestre 2016, alors que le débit VL est quasi stable.

Une étude plus précise de l'évolution du trafic poids lourds, depuis 2011, à Lille, Roubaix et Tourcoing (cf. annexe 14).

⁷² Diagnostic métropolitain – PLU 2

⁷³ Sur la ville de Lille, il existe 5 stations prenant en compte le trafic PL. Il est à noter que le trafic TC (doté de couloirs spécifiques pour les bus) est exclu du comptage.



Source – ITC 2016 - MEL

Concernant le réseau autoroutier, les auditions ont relevé que le trafic PL y augmente notamment parce qu'il connaît un phénomène de report de trafic en provenance de la Belgique suite à la mise en place, sur ce territoire, de l'éco taxe au 1^{er} avril 2016⁷⁴. Afin d'échapper au versement de cette taxe ou d'en diminuer le montant, certains PL emprunteraient donc le territoire français frontalier. Il semble toutefois difficile d'en quantifier et d'en objectiver les réels impacts.

Cette augmentation du trafic routier PL peut d'ailleurs également être expliquée par d'autres phénomènes comme l'ubérisation⁷⁵ croissante de notre société impliquant des modes de consommation à distance et une augmentation des trafics de livraison à domicile notamment. Ce processus touche un nombre croissant de secteurs économiques et génère des bouleversements sociétaux non négligeables, tant à court terme qu'à long terme, ainsi que des problématiques logistiques.

La question du transport de marchandises met ainsi en lumière la problématique du « dernier kilomètre ». Il s'agit d'une problématique jugée « clé » par une partie des auditionnés notamment parce que le poids des importations en France est très important, nécessitant une bonne gestion des flux et des stocks. La circulation et l'acheminement des marchandises sont nécessaires au fonctionnement d'un territoire.

Etant donné le positionnement de la MEL au cœur d'un des principaux corridors routiers européens, ce mode prédomine dans le transport de marchandises, 84% de celles-ci (en tonnes par kilomètre) sont acheminées par la route⁷⁶, les modes de fret alternatifs restent peu utilisés malgré des infrastructures ferroviaires (13% des marchandises transportées) et fluviales (3%). La route demeure ainsi le mode de transport le plus souple, qui permet le plus aisément d'acheminer la marchandise à destination, sans rupture de charges.

⁷⁴ Mise en place pour tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, quelques soient leurs nationalités. Elle consiste dans le versement d'une taxe kilométrique pour emprunter la majeure partie du réseau routier sur les 3 régions belges (Bruxelles, Wallonie, Flandres). Elle concerne donc l'intégralité des trajets vers ou en provenance de la Belgique mais également ceux les traversant. Son montant varie en fonction de l'ancienneté des véhicules : plus le poids lourds sera ancien, plus la taxe sera élevée.

⁷⁵ Ubériser signifie transformer un secteur d'activité avec un modèle économique innovant tirant parti du numérique. Le néologisme ubérisation a été formé à partir du nom de la société Uber, emblématique du phénomène pour le secteur des services de transport automobile urbain. Tous domaines d'activité confondus, l'ubérisation désigne un processus par lequel un modèle économique basé sur les technologies digitales entre en concurrence frontale avec les usages de l'économie classique. Ce modèle repose principalement sur la constitution de plates-formes numériques qui mettent en relation directe prestataires et demandeurs, ainsi que sur des applications dédiées qui exploitent la réactivité en temps réel de l'internet mobile. L'ubérisation agit comme un intermédiaire entre professionnels et particuliers.

⁷⁶ MEL, Plan de déplacements urbains 2010 – 2020, état des lieux

▮ Des alternatives au transport routier de marchandises

Si son efficacité est indéniable, le transport routier de marchandises participe aux difficultés de circulation et au phénomène de congestion, tant en termes de circulation que de stationnement. Il génère de nombreux mouvements qui surchargent un réseau routier métropolitain qui supporte déjà de nombreux flux et incite donc à développer l'usage des modes alternatifs. Sur ce point, il est à noter des initiatives pour désengorger les centres villes et fluidifier le trafic existant. La CCIGL, comme la CCI Artois et le Pôle d'excellence régional EURALOGISTIC travaille sur des initiatives. On peut citer notamment :

- Le développement du centre multimodal de distribution urbaine permettant des livraisons par mode doux en centre-ville et une reverse logistique (la gestion des flux du consommateur vers le producteur)
- Un travail également autour du port de Lille⁷⁷ en imaginant des centres en périphéries de l'agglomération pour des liaisons par modes doux.

Ces initiatives ont été saluées lors de différentes auditions. En effet, l'usage du Port de Lille pour créer des zones de stockage et de livraisons par moyens doux désengorge le centre-ville.

Il a été toutefois souligné que le passage d'un mode de transport à un autre n'est pas toujours économiquement efficient. Il s'analyse en fonction des distances, des types de marchandises et des filières économiques. A défaut il peut engendrer un surcoût pour les entreprises. Ce dernier peut parfois être amorti sur d'autres postes (le stockage par exemple). Ces pratiques alternatives ou encore l'optimisation du transport routier sont donc à renforcer.

La SNCF travaille quant à elle au développement du transport ferroviaire de marchandises autour de 3 axes :

- Les autoroutes ferroviaires sur l'axe nord sud
- Le transport combiné autour de projets portés par le Grand Port Maritime de Dunkerque
- Une offre commerciale renouvelée, articulée autour de modes de production innovants et digitalisés.

Des initiatives nouvelles et innovantes voient également le jour pour transporter efficacement et écologiquement les marchandises en centres villes. A titre d'exemple, on peut citer STEF qui a décidé de confier à CITELIV la livraison quotidienne dans le centre-ville de Lille des produits alimentaires frais destinés à ses clients commerçants et restaurateurs.

La logistique est totalement verte. Pour répondre aux spécificités des livraisons pour les destinataires du centre-ville de Lille, les livraisons ont lieu avec des vélo-vans à assistance électrique équipés chacun d'une caisse isotherme. La société exploite un entrepôt de 200 m² situé au port fluvial, à moins de 4 km de l'hyper centre, qui abrite une chambre froide de 25 m³. Ces capacités logistiques permettent de réceptionner et de stocker les marchandises, de gérer les préparations de commande, puis de les distribuer. Cette initiative permet la livraison des commerçants et restaurateurs du lundi au vendredi de 7h30 à 13h. Cependant, la plage horaire sera élargie de 7h à 20h dès les fêtes de fin d'année, ce qui leur permettra de bénéficier de plusieurs livraisons par jour afin de répondre aux fortes variations d'activités ou d'éviter les ruptures de produits. Cette solution de livraison de proximité est silencieuse et sans émission de CO₂. Elle permet de faciliter la livraison du dernier kilomètre dans des zones urbaines présentant de fortes contraintes notamment de circulation et de stationnement.

⁷⁷ Concernant le transport de marchandises via le port de Lille, celui-ci a permis de délester les axes routiers de la métropole de 80 000 camions en moins/jour via le report du fret sur la voie fluviale. Il a également permis le passage de 68 000 à 155 000 EVP en 2017 (containers) – chiffres CCIGL

Enfin des mesures simples visant à améliorer les conditions de livraison et d'approvisionnement en centre-ville ont été soulignées comme par exemple :

- Utiliser les couloirs de bus pour les camionnettes de livraison
- Développer des zones de livraisons supplémentaires
- Mettre en place le système « shop and go » sur les zones de livraison⁷⁸
- Lutter contre les voitures ventouses sur les aires de livraison.

Un lien entre déplacement et activité économique indéniable mais insuffisamment pris en compte dans le PDU

Si le lien est évident, l'objectif de favoriser le développement des emplois et l'attractivité économique du territoire au travers de la politique de transport choisi est peu visible dans la stratégie. Les aménagements de zones d'activités en périphérie, si elles répondent à des besoins et des attentes de la population, impliquent le « tout automobile », génèrent des problématiques de congestion et ont des effets sur l'approvisionnement des entreprises, le parcours domicile-travail des salariés, l'attractivité à s'implanter sur le territoire.

Le futur PDU pourrait davantage anticiper le lien entre les différents politiques (déplacement-économique-urbanisme-aménagement) pour mieux concilier les objectifs du PDU (notamment environnementaux) avec les enjeux socio-économiques du territoire.

▸ Les effets de la congestion routière sur l'activité économique et l'attractivité du territoire ayant des impacts pour le territoire et les employeurs

Selon les retours des auditions, le PDU doit s'articuler avec l'activité économique souhaitée sur un territoire. Les entreprises s'implantent là où les conditions de son développement sont favorables (accessibilité pour les salariés et les clients, conditions d'acheminement des livraisons, stationnement...). Les implantations d'entreprises varient donc d'un territoire au sein de la MEL, et d'un territoire à l'autre au plan régional et national.

L'accessibilité d'un territoire constitue un enjeu important d'attractivité pour les entreprises et impacte la décision de s'y installer ou non. Elle doit donc s'analyser de manière précise en fonction des tailles d'entreprises et des secteurs d'activité. On constate également que le positionnement géographique des entreprises pose la question de l'attractivité des compétences et des salariés.

Pour l'artisanat par exemple, les problématiques d'accessibilité et de mobilité sont différentes en fonction des secteurs et doivent être prises en compte :

- **Pour le secteur de l'alimentation** : accessibilité des poids de vente, acheminement des livraisons, stationnement de la clientèle.
- **Pour le secteur du bâtiment** : installation des équipements, accès au parking pour les véhicules utilitaires pour les dépannages à domicile et accès contraint au cœur de ville comme Lille. Ces difficultés sont susceptibles de conduire à des refus de prestation et donc un manque à gagner pour les artisans.
- **Pour les services à la personne** (exemple des taxis) : problématique d'accessibilité et de performance du service liée à la congestion (exemple : gare Lille Flandres, rond-point pasteur).

Au regard des auditions, les entreprises sont confrontées à des problématiques de mobilité et d'accessibilité multiples : retards de livraison, problèmes d'expéditions, flux domicile-travail perturbés, retards des salariés...

⁷⁸ La ville de Lille équipe certaines de ses rues de capteurs qui préviennent automatiquement la police municipale quand les trente minutes de stationnement gratuit sont dépassées afin de permettre une meilleure rotation des véhicules et une meilleure activité commerciale. Ce système existe en Belgique à Courtrai.

A ce titre, la congestion routière pénalise les employeurs et les embouteillages ont un coût sur la vie des entreprises. La mauvaise rentabilité des entreprises en France a d'ailleurs été soulignée. On estime ainsi le coût de la congestion à 1,5% du PIB régional soit 1,4 milliards d'euros, mais ce chiffre n'a pas été actualisé depuis 2011. Elle semble également engendrer une délocalisation des investissements même si aucune donnée ne peut venir objectiver le phénomène.

Pour une partie des auditionnés, les problématiques de déplacement ont donc un réel impact sur l'attractivité économique du territoire. L'activité économique est aujourd'hui toujours très dépendante des déplacements en voiture. Une entreprise ne peut vivre sur la base d'une clientèle exclusivement locale.

➤ Les effets de la congestion routière sur l'activité économique et l'attractivité du territoire ayant des impacts pour les commerçants

Le phénomène de congestion routière connu sur les grands axes de la métropole a également été mentionné en ce qui concerne la ville centre dont le centre-ville connaît, pour la majorité des auditionnés, des difficultés d'accessibilité et de circulation.

Selon les retours de l'enquête menée auprès des communes :

- Si la majorité des répondants jugent acceptables les conditions de circulation et d'accessibilité de leur commune, une autre partie les jugent problématiques ;
- Les conditions d'accessibilité de leur centre-ville sont majoritairement jugées acceptables voire bonnes, alors que leur vision de l'accessibilité des autres centres villes de la métropole peut apparaître problématique ;
- De manière plus générale, la circulation routière sur la MEL est très largement jugée problématique.

Les commerçants lillois interrogés (via des demandes de contributions écrites), ainsi que les retours de certaines auditions, permettent quant à eux de faire ressortir plusieurs constats :

- Une baisse de la fréquentation de ces commerces de centre-ville
- Une baisse de chiffre d'affaire
- Des difficultés d'acheminement des marchandises
- Des difficultés de circulation et de stationnement.

Leurs causes peuvent toutefois être multiples et résulter d'interactions diverses : mise en place du plan de circulation lillois modifiant les conditions d'accès et de circulation auxquels les usagers et les professionnels ont dû s'adapter, réalisation de travaux dans les rues du centre et du Vieux-Lille, restrictions plus ou moins importantes sur le stationnement.

Il est également utile de rappeler que les effets mentionnés sur la santé économique des commerces du centre-ville ont toujours été liés aux choix effectués en matière de circulation par la ville de Lille et non au regard des actions plus globales menées dans le cadre du PDU. Un amalgame entre PDU et plan de circulation peut ainsi être relevé, démontrant le manque de connaissance sur chacune de ces interventions, leur lien et leurs objectifs.

S'il a été reproché au plan de circulation lillois d'avoir des effets négatifs sur la santé financière des commerces de centre-ville, les travaux de la mission ne peuvent affirmer ou infirmer ce constat dans la mesure où il n'existe aucune donnée chiffrée objective quant à la fréquentation et le chiffre d'affaire. Par ailleurs l'établissement d'un lien de causalité n'a pu être démontré, notamment au regard des multiples facteurs exogènes existants (crise économique, risque d'attentats, travaux réalisés...).

Globalement le plan de circulation apparaît cohérent avec le PDU et les mesures mises en place tendent à répondre à leurs objectifs communs. La période étudiée reste toutefois courte, la mise en œuvre du plan étant récente.

Afin de comparer les difficultés rencontrées par la ville centre avec d'autres communes aux alentours de taille moyenne, des demandes de contributions écrites ont été faites par le comité auprès d'associations de commerçants des villes de Roubaix et Tourcoing. Sans que cela ne puisse être considéré comme représentatif de ce territoire, les retours obtenus concernant la ville de Tourcoing font apparaître plusieurs constats :

- Des difficultés de circulation aux heures de pointe
- Des difficultés liées à la réalisation de travaux effectués en centre-ville
- Des difficultés de stationnement pour les véhicules avec la saturation des parkings
- En matière d'accessibilité TC, certains quartiers sont peu desservis par le bus et le métro (exemple entre le centre-ville et le pont de Neuville). Ces difficultés tendraient à dissuader la clientèle extérieure de se rendre en centre-ville. Des efforts ont été remarqués mais seraient à poursuivre. Des travaux sont actuellement en cours dans le centre de la commune pour une durée de 18 mois.

Sans que ce constat puisse être objectivement chiffré, les difficultés rencontrées dans le centre-ville de la ville centre pourraient potentiellement se retrouver dans d'autres communes alentours de taille moyenne.

Les travaux du comité tendent à montrer que le PDU ne répond pas entièrement à l'enjeu d'attractivité économique du territoire et que les choix effectués en matière d'aménagement économique conduisent à une dualité difficilement conciliable : implanter des centres commerciaux en périphérie incitant à un usage de la voiture et parallèlement une incitation à emprunter les transports en commun pour se rendre en centre-ville. Les politiques se doivent d'être cohérentes et continues, et d'apporter des réponses nouvelles pour optimiser les usages des infrastructures existantes.

Si l'on va plus loin et que l'on s'interroge sur les modes de déplacements en centre-ville et dans les commerces de proximité, une étude de l'ADEME⁷⁹ permet d'apporter quelques éclairages sur les modes de déplacements choisis avec les ratios suivants :

Mode de déplacement	%
Marche	49%
Vélo	7%
Transports publics	24%
Voiture	20%
Total	100%
Source ADEME, Fubicy, Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés, rapport final, publication ADEME	

L'étude indique également que les clients des commerces de centre-ville et de proximité sont principalement des piétons. En ville, 30 % des déplacements se font à pied ou à vélo. C'est la moyenne observée dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, selon les dernières enquêtes ménages déplacement réalisées (contre 40 % il y a 20 ans).

⁷⁹ Source : ADEME, Fubicy, Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés, rapport final, publication ADEME, n°4841 (sur la base d'une enquête réalisée par la Fubicy)

Des précautions dans l'enquête : Compte tenu des délais de travail très courts et des moyens financiers limités, il n'a pas été possible de s'entourer de toutes les garanties de scientificité indispensables. Cette enquête est donc bien de nature exploratoire et ne saurait prétendre épuiser le sujet. Néanmoins, l'essentiel a été préservé et les résultats rejoignent bien les résultats similaires obtenus à l'étranger. Pour permettre de progresser dans une enquête ultérieure plus rigoureuse et mieux ciblée,

Les motifs d'utilisation apparaissent variables :

Piétons		Cyclistes		Usagers des transports publics		Automobilistes	
Proximité	62%	Rapidité	40%	Problème de stationnement à éviter	24%	Longue distance à parcourir	34%
Plaisir de se promener	14%	Economie	26%	Pas de voiture	21%	Poids des courses	14%
Pas de voiture	11%	Plaisir de se promener	20%	Pas le choix du moyen de transport	21%	Rapidité	14%
Problème de stationnement à éviter	7%	Problème de stationnement à éviter	12%	Rapidité	18%	Liberté, autonomie, indépendance	9%
Sport – bon pour la santé	6%	Sport – bon pour la santé	12%	Economie	17%	Pas le choix du moyen de transport	8%

Source ADEME, Fubicy,
Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés, rapport final, publication ADEME
NB : résultats supérieurs à 100 % car plusieurs réponses possibles

Au-delà des centres villes, il apparaît dans les grandes villes de province que les déplacements pour motif achat sont effectués :

- De 55 à 60% en voiture
- De 30 à 35 % à pied
- De 5 à 10 % en TC
- Le reste en deux roues ou avec d'autres modes de transport⁸⁰

Ces moyennes cachent cependant de grandes disparités, selon la taille ou le type des commerces. Ainsi les 3/4 des personnes qui se rendent dans les grandes surfaces le font en voiture et bien plus encore pour les hypermarchés. L'étude préconise d'intégrer la voiture dans une logique de mobilité durable et de complémentarité avec les modes alternatifs.

Il est à noter, que sur le territoire de la MEL et au regard des résultats de l'enquête déplacements de 2016, les déplacements pour motifs « achats » sont en progression.

➤ Les initiatives privées

Face aux problèmes d'accessibilité, de stationnement et de circulation dans le centre-ville de Lille, des initiatives privées voient le jour, relayées notamment par la presse, et parmi lesquelles on peut citer CICERONE, un service de navettes entre les parkings périphériques et le Vieux-Lille pour un tarif de 6€. Ce service a été créé par plusieurs gérants de bars et restaurants du Vieux-Lille. Le principe consiste, pour le client, à se garer dans un parking partenaire, une navette l'emmène à l'enseigne de son choix (parmi les enseignes partenaires de bars, pubs et restaurants) puis le ramène au parking qui est offert.

D'autres initiatives existent comme les vélos taxis, montrant une adaptation des modes de déplacement aux spécificités des centres villes.

⁸⁰ Source, CERTU, GART – étude Fiducy ADEME

Les plans de déplacement des entreprises (PDE) : un levier pour faciliter et optimiser les modes de déplacement des salariés

➤ Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacement Entreprise ?

Apparu avec la loi de Solidarité et le Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, puis codifié par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, le PDE est une composante des PDU et est repris à l'article L1214-2 du Code des Transports : « *Le plan de déplacements urbains vise à assurer : [...] 9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage* ».

Il s'agit dès lors d'une obligation s'imposant aux PDU, dans l'optique globale d'une incitation à recourir à d'autres modes de déplacements que la voiture individuelle.

Selon l'article 51 de la loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV) du 17 août 2015, toutes les entreprises, regroupant au moins 100 salariés sur un même site, et situées dans le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains, doivent élaborer un plan de mobilité d'ici le 1er janvier 2018. Chaque plan devra comporter à minima trois actions favorables à l'environnement et être communiqué à l'autorité organisatrice du PDU.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère comporte quant à lui des mesures qui concernent directement la mobilité et les Autorités Organisatrices de la Mobilité :

- La réalisation d'un plan de déplacements qui devient obligatoire pour les administrations de plus de 250 agents, les établissements scolaires de plus de 250 élèves et/ou personnels, les entreprises de plus de 500 salariés situées en ville, et de plus de 250 salariés situées en zone d'activités
- L'obligation de développer une politique de covoiturage dans les zones d'activités de plus de 5000 salariés.

➤ Les apports des PDE

Le Plan de Déplacements Entreprise, aussi appelé plan de mobilité, est un ensemble de mesures mis en place par un employeur visant à :

- Maîtriser le risque routier et la sécurité des collaborateurs
- Optimiser le poste des dépenses liées aux transports et aux déplacements
- Optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles et faciliter les conditions d'accès des collaborateurs aux établissements
- Inciter ses collaborateurs, ses clients ou même les fournisseurs à réduire l'usage de la voiture individuelle au profit d'autres moyens de transport moins polluants (politique environnementale et responsabilité sociale)

Le PDE est un vrai projet d'entreprise qui peut s'inscrire dans une démarche Qualité ou dans un système de management environnemental.

Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail, mais aussi les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients et des partenaires.

Ce projet peut s'appliquer à des échelles plus ou moins fines et auprès de publics élargis :

- Aux entreprises, soit un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE)
- Aux administrations, soit un Plan de Déplacements d'Administration
- A des zones d'activités, soit un Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE)
- A des établissements scolaires, soit un Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire (PDES)

En général, les principaux éléments d'un PDE concernent :

- La réduction du nombre de places de parking mises gratuitement à disposition
- L'incitation à l'usage des transports en commun, grâce à une participation financière de l'entreprise au coût d'un abonnement mensuel ou annuel
- L'incitation à l'usage du vélo par le versement d'une indemnité kilométrique
- L'incitation à l'intermodalité : voiture + transports en commun urbains, train + transports en commun urbains, train + vélo...
- Le prêt ou l'aide à l'achat de vélos et de matériel de sécurité (casque, anti-vol...)
- La facilitation du stationnement sécurisé des vélos
- La facilitation du covoiturage
- La facilitation de l'autopartage
- L'utilisation du télétravail.

➤ Les difficultés relevées à leur mise en place

Si les bénéfices potentiels sont partagés par l'ensemble des acteurs, les auditions ont révélé que les entreprises estiment complexe l'élaboration de PDE dans le délai imparti, soit avant le 1^{er} janvier 2018.

Selon les sources de la DREAL, aujourd'hui 80 entreprises de plus de 250 salariés sont assujetties aux PDE sur le Grand Lille, soit environ 60% sur le territoire de la MEL ; or seul un tiers de ces PDE sont en cours de déploiement.

Avec l'abaissement du seuil d'assujettissement de 250 à 100 salariés au 1^{er} janvier 2018, ce nombre passe de 80 à 647 entreprises au total, (soit environ 130 entités pour la MEL selon les fichiers de la CCI Grand Lille).

Cette obligation légale est perçue comme une contrainte supplémentaire pesant sur les entreprises car elle s'ajoute à d'autres mesures déjà jugées conséquentes. De plus, elle peut engendrer des coûts et des contraintes.

Certains auditionnés ont mentionné l'importance d'un travail de sensibilisation et d'accompagnement dans leur élaboration afin de modifier efficacement les comportements. Il est nécessaire de démontrer les avantages de cette mesure dans un bilan coût-avantage en faveur de l'entreprise et des salariés.

Le PDU est le reflet d'une vision macro des enjeux de mobilité alors que le PDE est la traduction d'enjeux "micros". Son rôle est donc capital mais il est apparu nécessaire d'augmenter les remontées de terrain pour alimenter les réflexions sur le PDU et d'accompagner les entreprises sur la question de la mobilité de leurs salariés.

La mise en place d'un observatoire sur les pratiques de mobilité pourrait être une solution d'accompagnement des entreprises. La mise en place d'un guichet unique est à l'étude par la CCI Grand Lille, qui en a fait une des actions de la feuille de la commission « aménagement du territoire - temps et mobilité ».

Des collaborations avec des réseaux comme ALLIANCES sont également des pistes afin de proposer une offre de mobilité lisible pour les entreprises. En effet, il a été noté un déficit de communication sur l'offre de déplacements alternatifs à la voiture auprès des salariés. De plus cette offre de transport reste parcellaire. Il pourrait être imaginé de déployer une offre "packagée" impliquant l'ensemble des acteurs concernés par la thématique.

Un accompagnement des entreprises est donc souhaité par ses dernières pour l'élaboration des PDE. La proposition d'une ingénierie par la MEL a notamment été soulevée.

▮ Une adaptation des modes de travail comme levier de diminution et/ou de régulation du trafic

Les modes de travail sont en pleine mutation : volonté d'une vraie qualité de vie de la part des travailleurs, frontière entre vies professionnelle et personnelle de plus en plus floue, essor des nouvelles technologies et du digital dans l'entreprise. Ces changements ont profondément bouleversé les modes d'organisation du travail. La sédentarité laisse de plus en place au nomadisme : l'espace de travail se veut mobile et connecté.

Ce nouveau mode d'organisation semble possible pour un grand nombre de fonction, dans le secteur public comme dans le privé. On observe que les modes « classiques » restent aujourd'hui prédominants. En effet, ces nouveaux modes de travail engendrent également des modifications en termes de gestion des ressources et de management notamment.

Le rapport conjoint des partenaires sociaux sur "**le développement du télétravail et du travail à distance**", signé à l'unanimité des partenaires sociaux représentatifs au niveau national interprofessionnel, a été remis le 7 juin 2017 à la ministre du Travail⁸¹. Il traite essentiellement du télétravail à domicile et dans les tiers lieux. Ces conclusions ont pour vocation de nourrir les réflexions futures tant du gouvernement, des partenaires sociaux au niveau national interprofessionnel, que des négociateurs de branche et d'entreprise sur le télétravail, le travail nomade ou mobile et le travail à distance.

Globalement, le rapport indique que le télétravail permet de concilier les enjeux de qualité de vie au travail, d'égalité professionnelle, de performance de l'entreprise, de développement du numérique et de développement territorial. Grâce aux nouveaux outils digitaux, les limites de lieu et de temps s'effacent dès qu'il est possible d'exécuter sa prestation de travail indépendamment du lieu habituel de travail.

D'une entreprise à une autre, d'un groupe de salariés à un autre et en fonction des activités considérées, le télétravail est toutefois mis en place ou négocié de façon très diverse. Cela conduit à s'interroger sur l'évolution des notions inhérentes à la relation de travail et notamment des espaces de travail, de la notion de temps de travail, de l'évaluation de la charge de travail, des méthodes de management, de la nature de l'efficiences collective de la communauté de travail. Il convient également d'élargir la réflexion au travail nomade ou mobile, et donc de prendre en compte le fort développement de la mobilité associée à l'utilisation des technologies numériques, qui ne peut que connaître un succès croissant.

Ainsi, le télétravail (à domicile ou en centre), comme le coworking ou le travail en tiers lieu sont en plein essor et ces nouveaux modes de travail peuvent avoir une influence sur les modes de déplacement et leur nombre, dans la mesure où ils sont encadrés. D'autres mesures relatives à l'organisation du temps de travail comme le décalage des horaires d'arrivée et de sortie des salariés pourraient avoir des impacts sur les déplacements.

Lors des Assises de la mobilité et de l'accessibilité du 22 septembre 2016, la MEL a rappelé le lancement d'un **projet de péage positif et incitatif appelé écobonus – mobilité**. S'inspirant de Rotterdam, ce dispositif vise à rétribuer les usagers s'ils évitent de prendre leur voiture aux heures de pointe. Ce projet fait partie des 9 projets portés par la MEL dans le cadre du Pacte Métropolitain d'Innovation signé avec l'Etat le 13 février 2017.

Le projet d'écobonus mobilité vise à contribuer à la lutte contre les pollutions atmosphériques et à la réduction des phénomènes de congestion localisés sur les tronçons routiers les plus saturés du réseau - en particulier les entrées autoroutières de l'agglomération - en incitant une partie des usagers récurrents de ces infrastructures circulant aux heures de pointe les plus congestionnées à utiliser un autre mode de déplacement (intermodalité, modes doux, transports collectifs, covoiturage, ...) ou à reporter leurs trajets en dehors de ces périodes critiques (décalage de trajet, télétravail,...), et cela en les récompensant.

⁸¹ Fruit de la réflexion conjointe conduite par les partenaires sociaux entre janvier et mai 2017, conformément à la saisine de l'article 57 de la loi n°2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels.

Dans le cadre du projet, il sera étudié la possibilité de moduler la récompense octroyée par exemple en fonction du moyen employé par l'utilisateur pour éviter l'usage de la voiture individuelle aux heures de pointe. Ce projet est basé sur un programme de marketing individuel auprès d'utilisateurs précisément ciblés pour leur contribution à la congestion.

Il s'agit d'une démarche expérimentale innovante qui vise à agir sur la demande en mobilité qui perturbe le plus le système de transports aux heures critiques en accompagnant des usagers dans leur changement de comportement, et ce notamment pour optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et pour éviter ou reporter de lourds projets d'investissements sur les réseaux de transports.

Cette mesure, comme l'utilisation des nouveaux mode de travail « déconcentrés » ont été positivement perçues lors des travaux du comité et dans les retours de l'enquête menée auprès des communes.

Annexe 22 – La mobilité intelligente : les NTIC au service de l'innovation et un vecteur de changement et de promotion des modes de déplacement

La mobilité est la condition indispensable des échanges et donc du développement économique, de l'aménagement du territoire et de l'emploi. Chacun passe aujourd'hui en moyenne plus d'une heure par jour dans les transports. Aussi, pour répondre au défi de la congestion des grandes agglomérations, la seule extension des réseaux ne peut être envisagée.

Au-delà des enjeux de développement économique, d'aménagement du territoire ou de protection de la santé et de la qualité de l'air, la mobilité recouvre également un enjeu social et sociétal important. Elle touche aux changements de mode de vie et conduit à définir une nouvelle mobilité permettant à chacun d'optimiser ses déplacements et/ou de les réduire.

Aussi, pour continuer à répondre efficacement aux besoins en déplacements et en échanges, le développement d'alternatives aux solutions basées uniquement sur une croissance extensive des infrastructures routières ou ferroviaires sont à trouver. Pour cela, la notion de mobilité intelligente⁸² est un levier à développer. En effet, celle-ci doit permettre de mieux utiliser tous les modes de déplacement, de choisir le plus adapté et de réduire au maximum la pratique de la voiture avec un seul occupant. Il s'agit donc de concevoir des développements techniques et technologiques qui doivent, à eux seuls, permettre :

- Un accroissement des capacités des réseaux existants (exemples de régulation de l'entrée sur autoroute par des feux au niveau des échangeurs en fonction de la saturation/fluidité du trafic, de la mise en place de signalisations plus efficaces sur certains axes ferroviaires afin d'augmenter les fréquences,...)
- Un renforcement de la sécurité (limitation de vitesses différenciées sur autoroute en fonction de l'état du trafic...)
- Une meilleure adaptabilité notamment grâce à l'information en temps réel sur le trafic (perturbations et les orientations vers des itinéraires de substitution, horaire du prochain bus, problème sur le réseau...)
- L'amélioration ou l'émergence de nouveaux outils ou services (message d'alerte sur la sécurité routière à bord des véhicules personnels, application smartphone pour le V'lille, ventes de tickets par le biais de téléphones mobiles, plateforme de covoiturage et autopartage, localisation de bornes de recharges électriques...)
- Le développement des connexions et de la complémentarité entre modes de transport au travers de l'intermodalité et de l'interopérabilité⁸³
- Une facilité d'accès par la télé-billettique (cartes de transport multimodales, utilisation des téléphone portables comme titre de transport, QR codes)
- Une meilleure maîtrise des déplacements (itinéraire optimal, évitement d'embouteillages...) mais aussi orientation dans une ville, localisation d'une station de transport en commun proche...) grâce à la géolocalisation (GPS et GSM),

⁸² Expression désignant généralement l'application des nouvelles technologies au domaine du transport (on parle également de Système de Transport Intelligent, STI)

⁸³ L'interopérabilité des modes de transport permet de passer d'un mode à l'autre sans rupture, simplement, rapidement, sans stress, en simplifiant le paiement, sans effort préparatoire démesuré. L'interopérabilité est grandement facilitée par le partage d'informations des différents modes via la mise à disposition des données publiques, ainsi qu'une meilleure gestion des infrastructures. La notion ne doit pas être confondue avec l'intermodalité, pratique plus large qui doit comporter, lors d'un déplacement d'un point A à un point B, au moins deux modes de transport différents, dont l'un collectif.

En matière de déplacements, le développement d'une communication véritablement interactive permet d'envisager de profondes transformations dans la diffusion de l'information. Il permet également de mieux maîtriser les déplacements, de changer la manière de les appréhender par un accès simple et rapide à l'information⁸⁴.

Des réseaux existent comme ATEC ITS France⁸⁵, réseau des acteurs français de la mobilité intelligente. Le secteur de la mobilité intelligente représente un marché annuel de 4,5 milliard d'euros (45 000 emplois dans le secteur privé, plus de 1 000 entreprises) avec des prévisions de croissance très importantes sur les 5 ans à venir.

Par délibération n°15 C 0680 du 19 juin 2015, la MEL a elle-même engagé une démarche d'amélioration de l'accessibilité du territoire et de valorisation des politiques de mobilité métropolitaines via les mobilités intelligentes pour :

- Rendre accessibles et enrichir les données de mobilité
- Créer une application MELmobilité pour valoriser les services et les données existantes
- Développer des services à la mobilité inexistants sur le territoire comme la 4G dans le métro en 2018.

⁸⁴ Pour aller plus loin : livre blanc – mobilité intelligente – Métropole lilloise – CCIGL - 2015

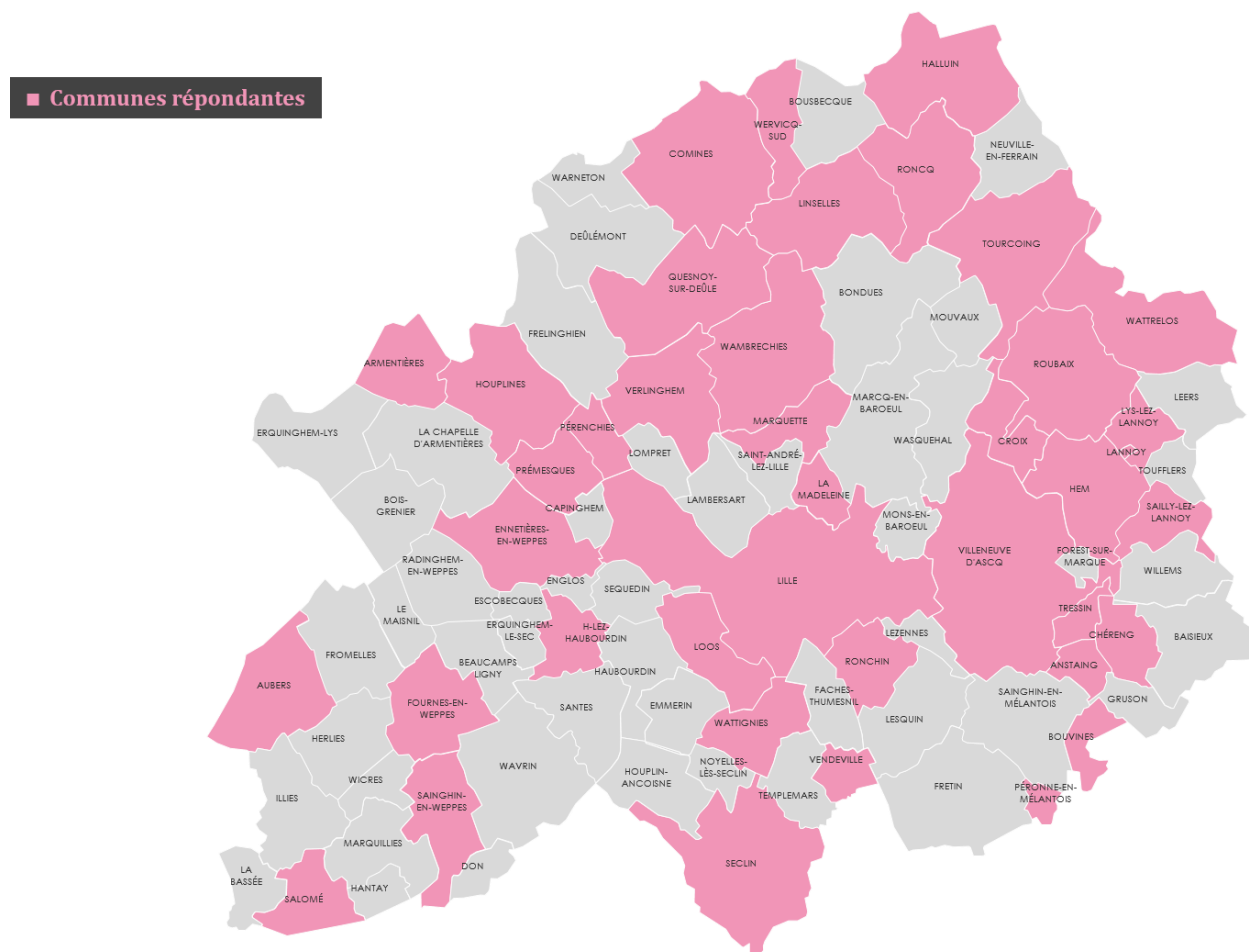
⁸⁵ Créé en 1973, il représente la France au sein du réseau européen des associations ITS nationales et compte plus de 120 membres regroupant acteurs publics et privés de tous les secteurs impliqués dans la mobilité intelligente. Il dispose d'une plateforme d'échanges et de réflexions pour l'élaboration de positions partagées. Il participe au Congrès annuel, des journées et visites techniques, la revue TEC, le programme Mobilité 3.0, l'initiative ITS4Climate

Annexe 23 – Enquête auprès des Maires des communes : synthèse des résultats

Afin de recueillir l'opinion des représentants communaux du territoire métropolitain, une enquête auprès des 90 communes membres du territoire a été réalisée dans le cadre de la MIE.

La campagne s'est étalée sur une durée d'environ 1 mois et a permis de récolter l'avis de 41 communes du territoire sur 90 (soit un taux de retour d'environ **45%**). Le panel des répondants est composé essentiellement de Maires et DGS communaux. Les communes répondantes à l'enquête concentrent environ **70%** de la population métropolitaine. En voici la répartition :

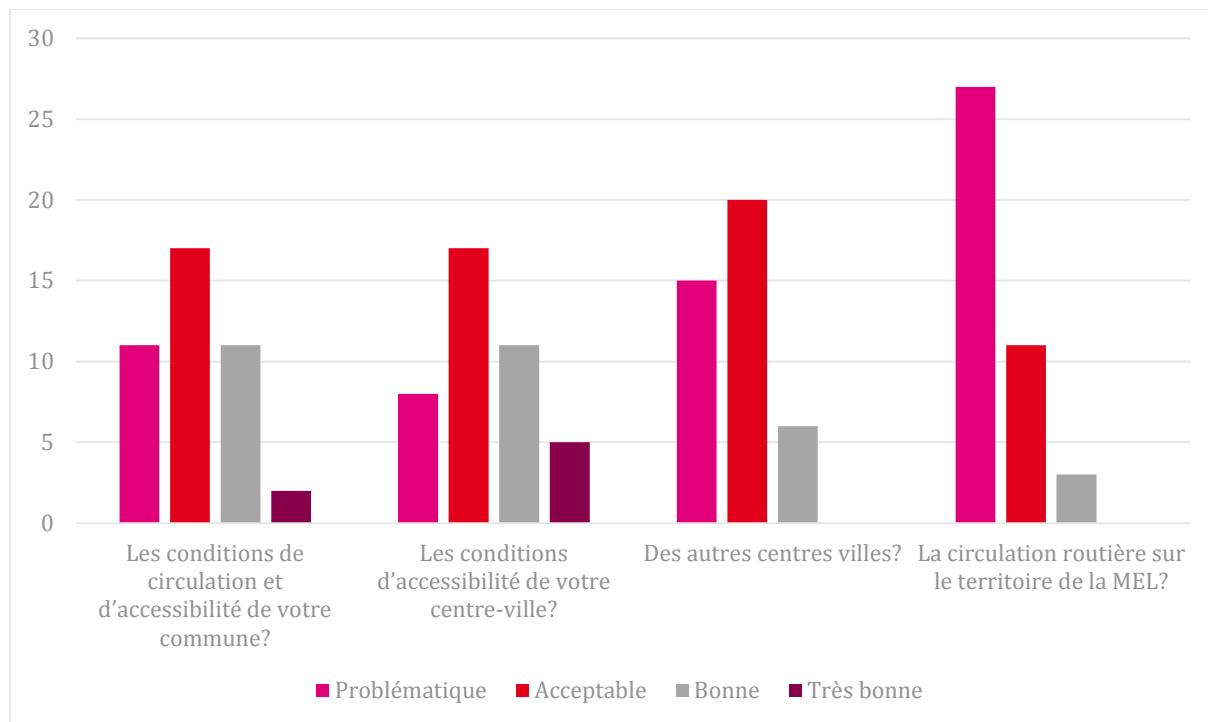
Couronne Nord de Lille	Territoire Est	Territoire des Weppes	Territoire de la Lys
Pérenchies	Anstaing	Ennetières-en-Weppes	Armentières
Prémesques	Bouvines	Fournes-en-Weppes	Comines
Verlinghem	Chérens	Hallennes-lez-Haubourdin	Houplines
Wambrechies	Péronne-en-Mélantois	Sainghin-en-Weppes	Quesnoy-sur-Deûle
Marquette-lez-Lille	Tressin	Salomé	Linselles
Couronne Sud de Lille	Villeneuve-d'Ascq	Aubers	Wervicq-Sud
Seclin	Sailly-Lez-Lannoy	Territoire Tourquennois	Territoire Roubaisien
Vendeville	Territoire Lillois	Roncq	Roubaix
Loos	La Madeleine	Halluin	Croix
Ronchin	Lille	Tourcoing	Hem
Wattignies	Lomme		Lannoy
			Lys-Lez-Lannoy
			Wattrelos



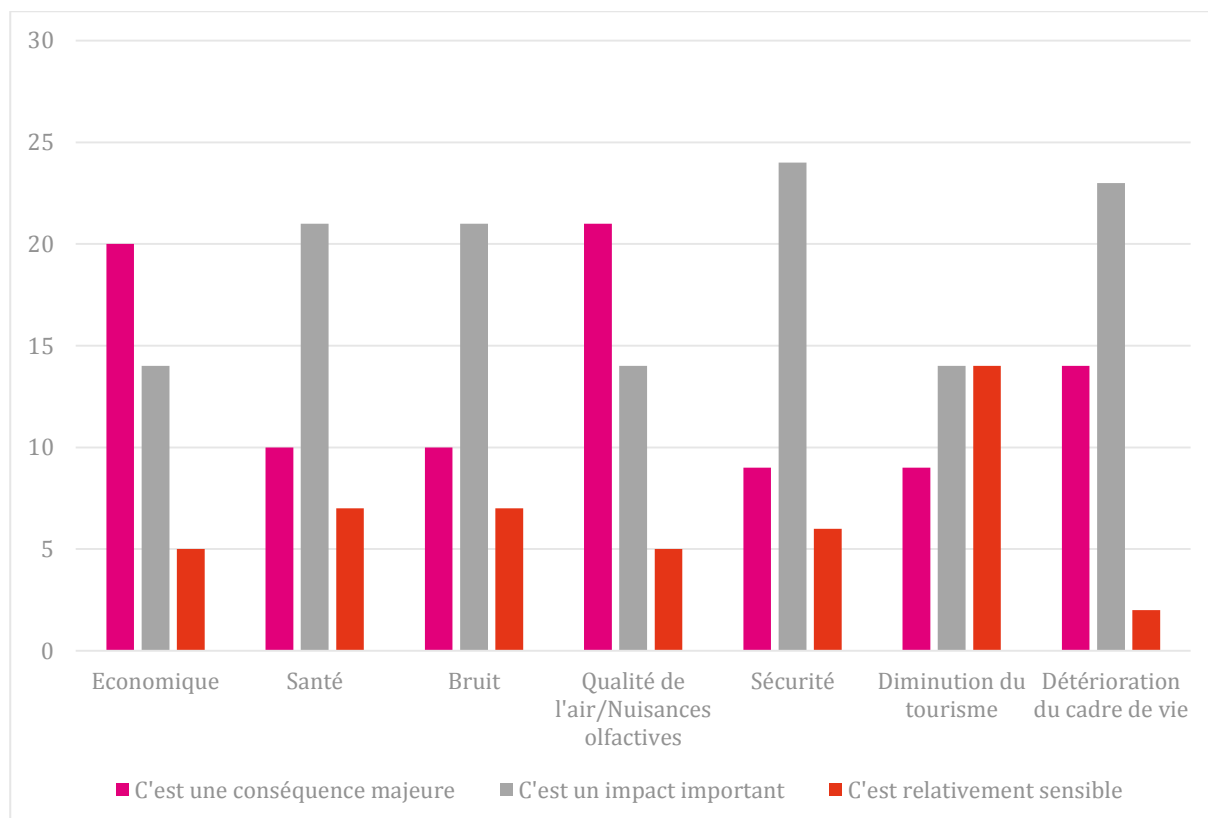
Cette enquête par voie dématérialisée s'est appuyée sur un questionnaire d'une cinquantaine de questions avec une majeure partie de questions fermées afin de faciliter l'exploitation des résultats dont voici la synthèse présentée par thèmes :

➤ L'usage de la voiture

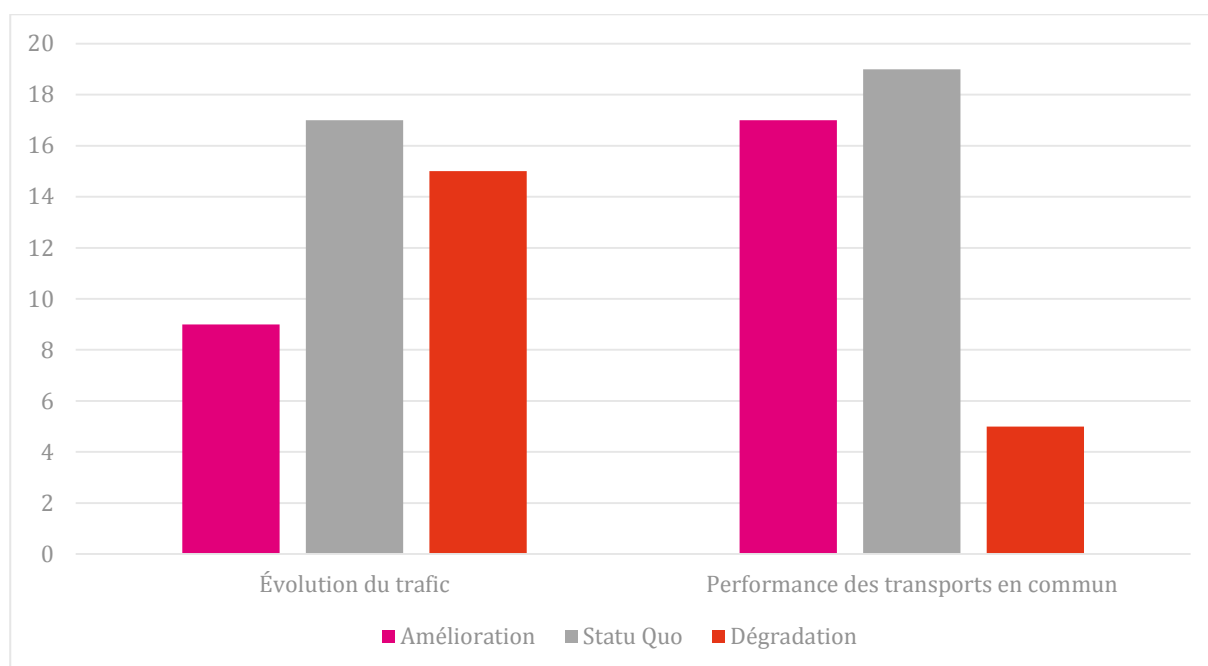
► Comment jugez-vous ? :



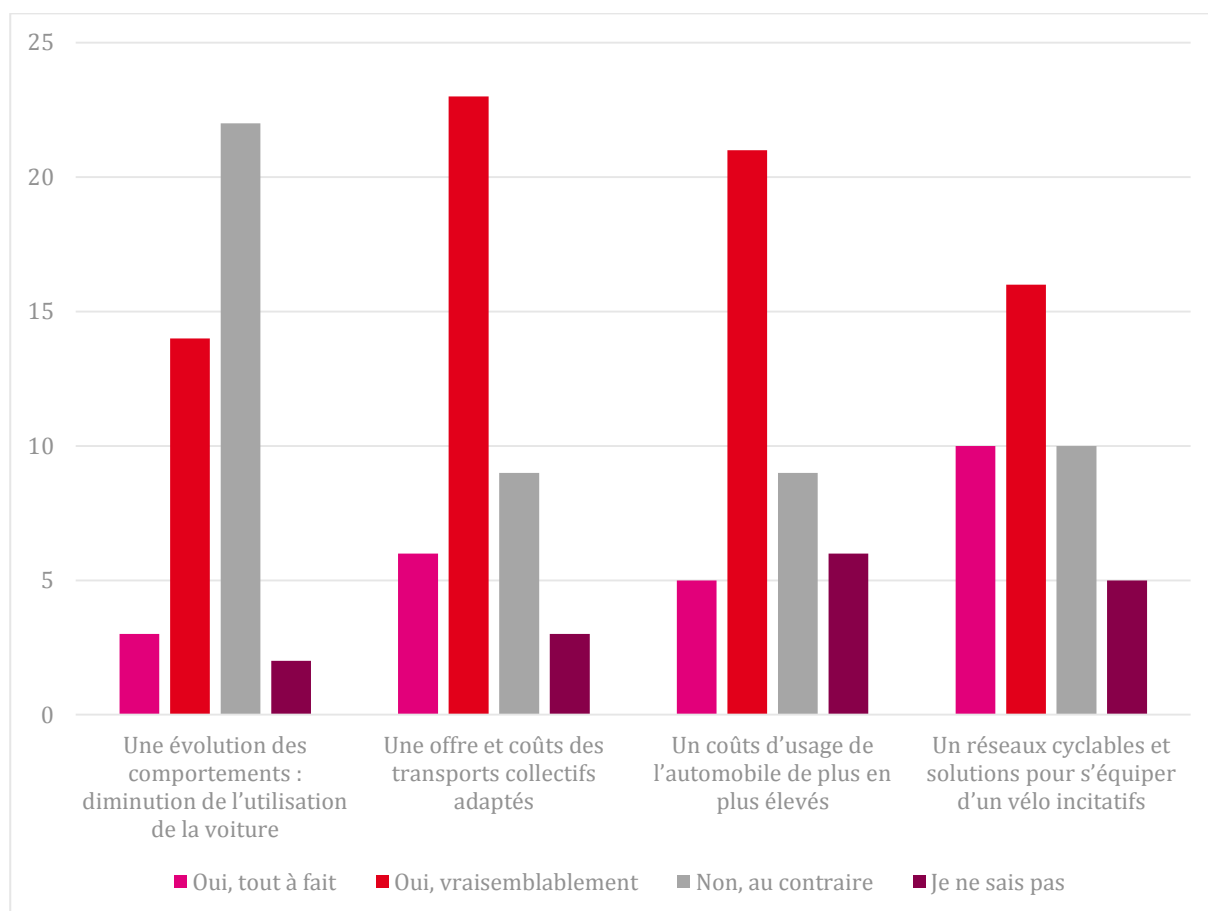
► Comment jugez-vous les conséquences d'une mauvaise accessibilité d'un centre-ville ?



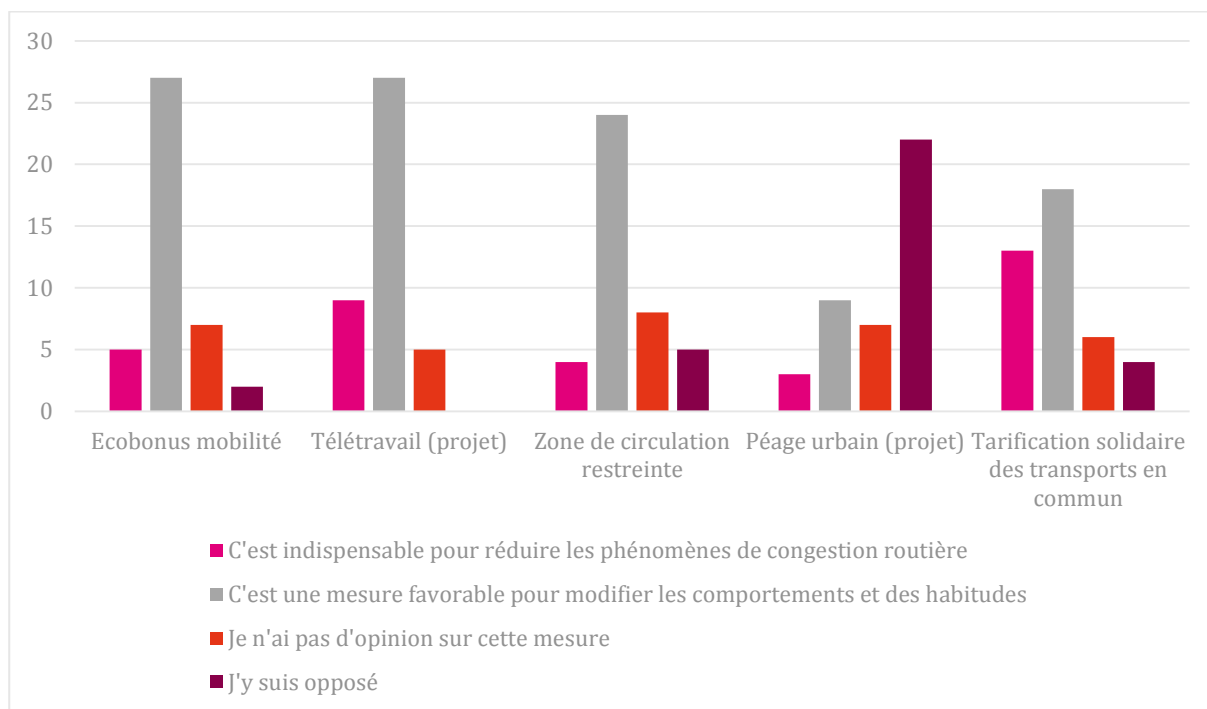
- Comment qualifieriez-vous l'évolution du trafic et la performance des transports en commun depuis 2010 sur le territoire de la MEL ?



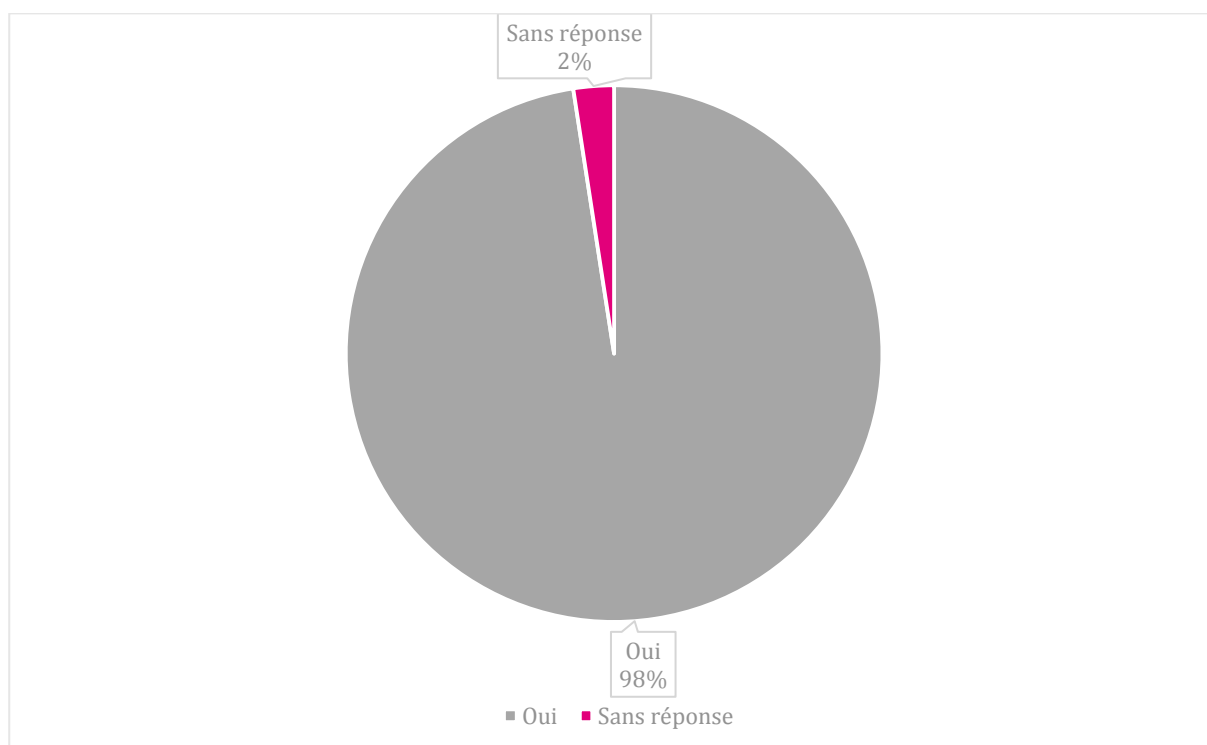
- Concernant les facteurs à l'origine de ces évolutions, êtes-vous d'accord avec les propositions suivantes ?



► Comment jugez-vous la mise en place de ces mesures ?

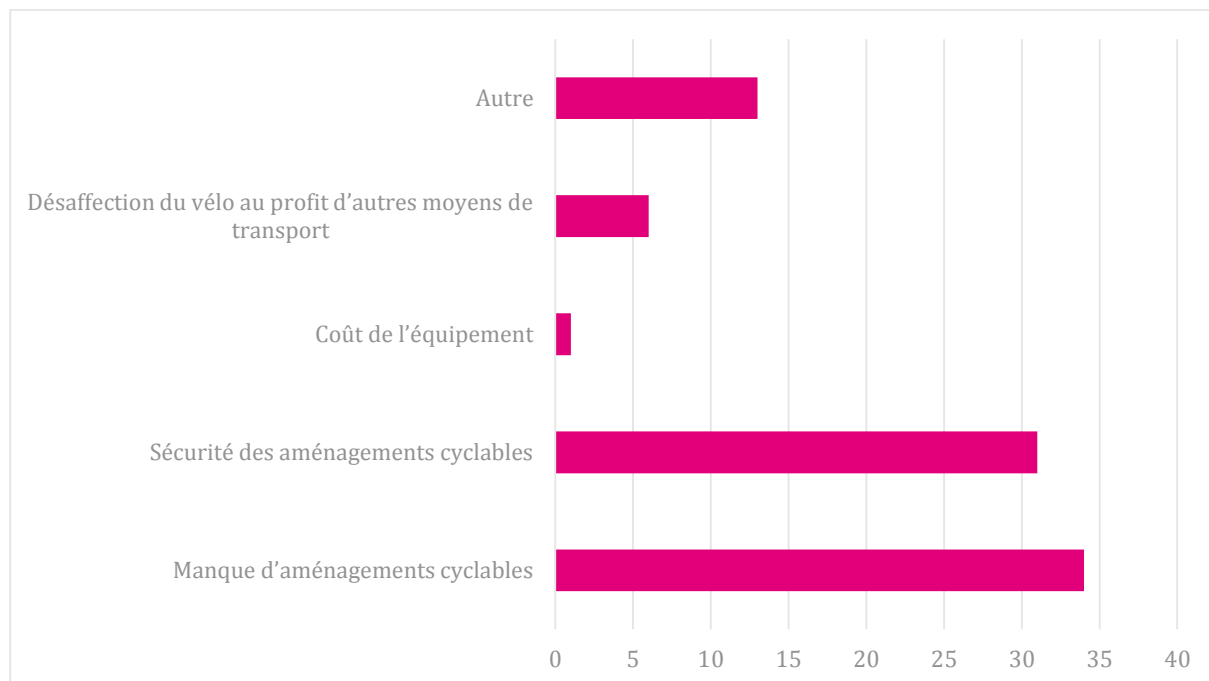


► Pensez-vous qu'il faille trouver des marges de manœuvre pour réaliser des investissements lourds (réseau express, canal Seine Nord, contournement A1, Tram train, tramway, métro...) ?

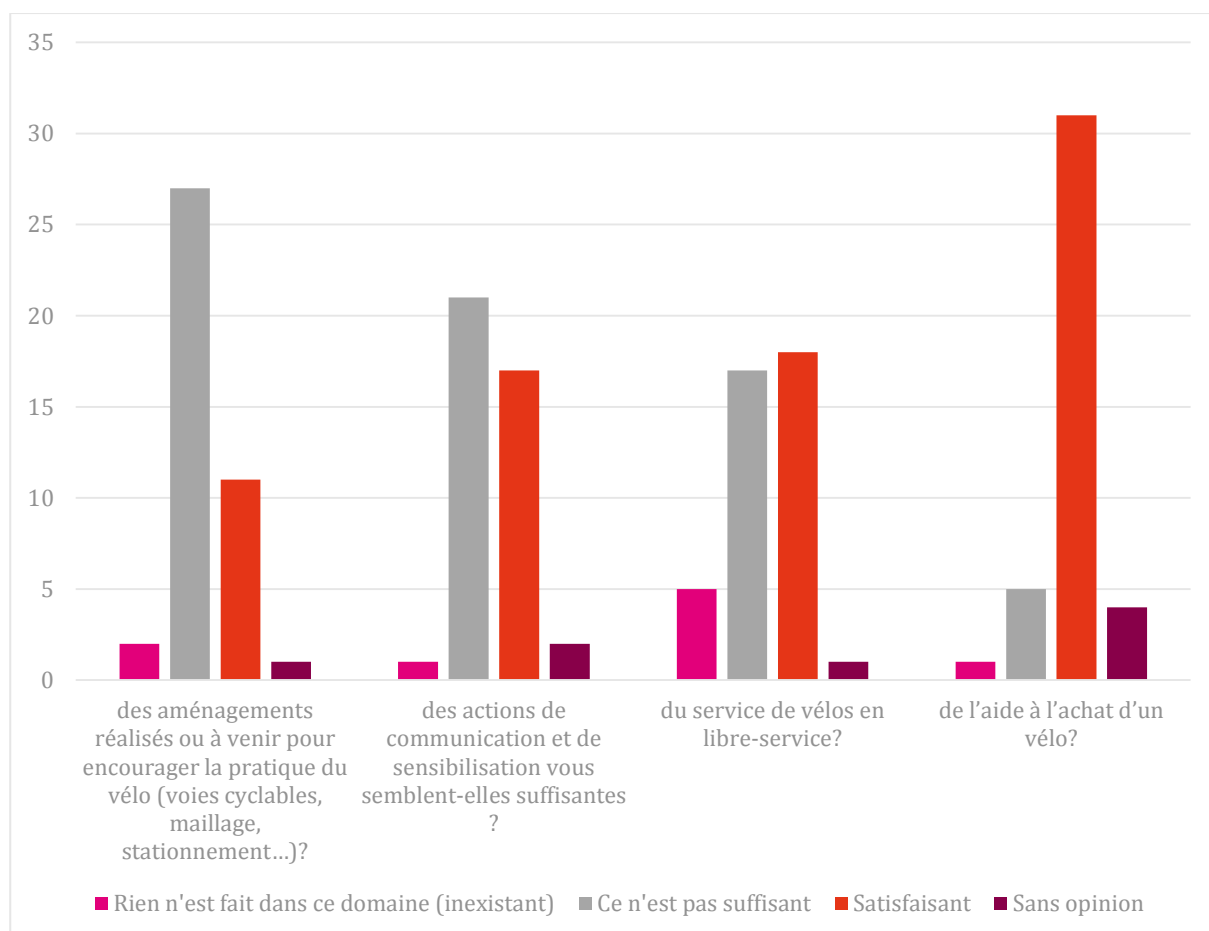


👉 L'usage des transports collectifs

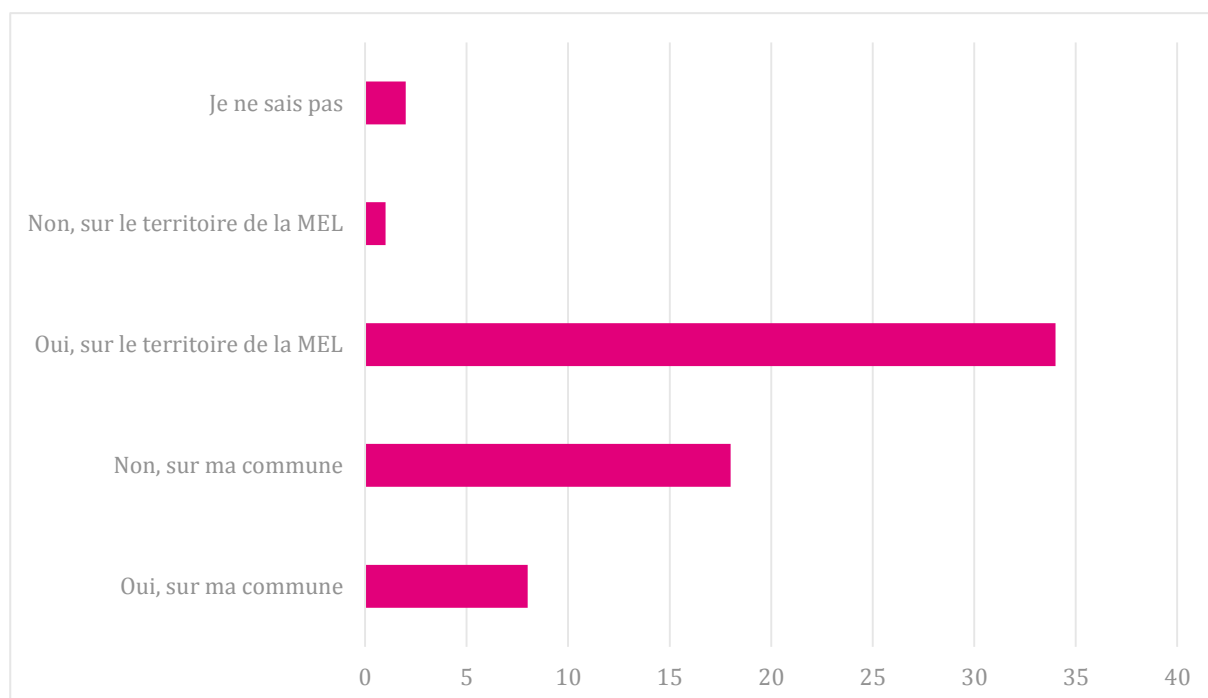
- Comment expliquer un usage du vélo qui reste assez faible, voire qui diminue dans notre Métropole contrairement à nos voisins frontaliers ?



- Aussi, que pensez-vous des actions menées par la MEL en faveur :

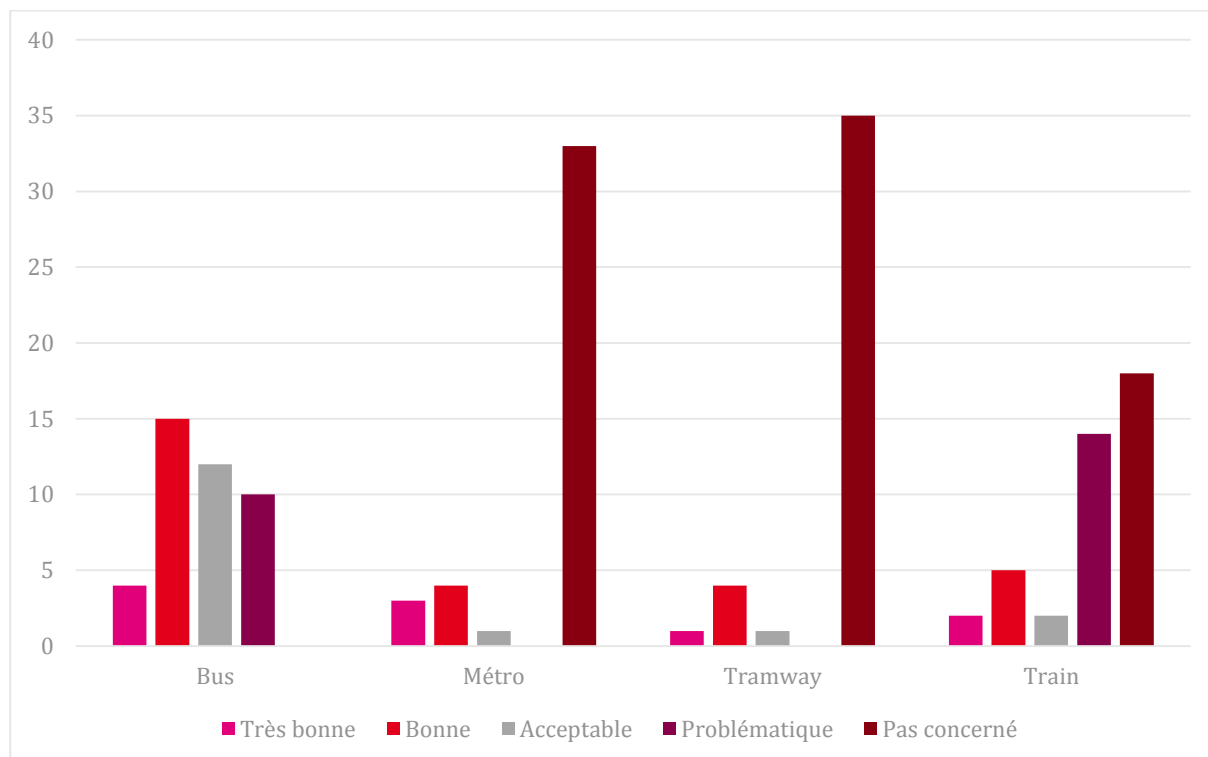


- Pensez-vous que les récents engagements pris par la MEL suite aux Assises de la mobilité et de l'accessibilité dans la Métropole en termes d'aménagements cyclables permettront d'augmenter l'usage du vélo ?

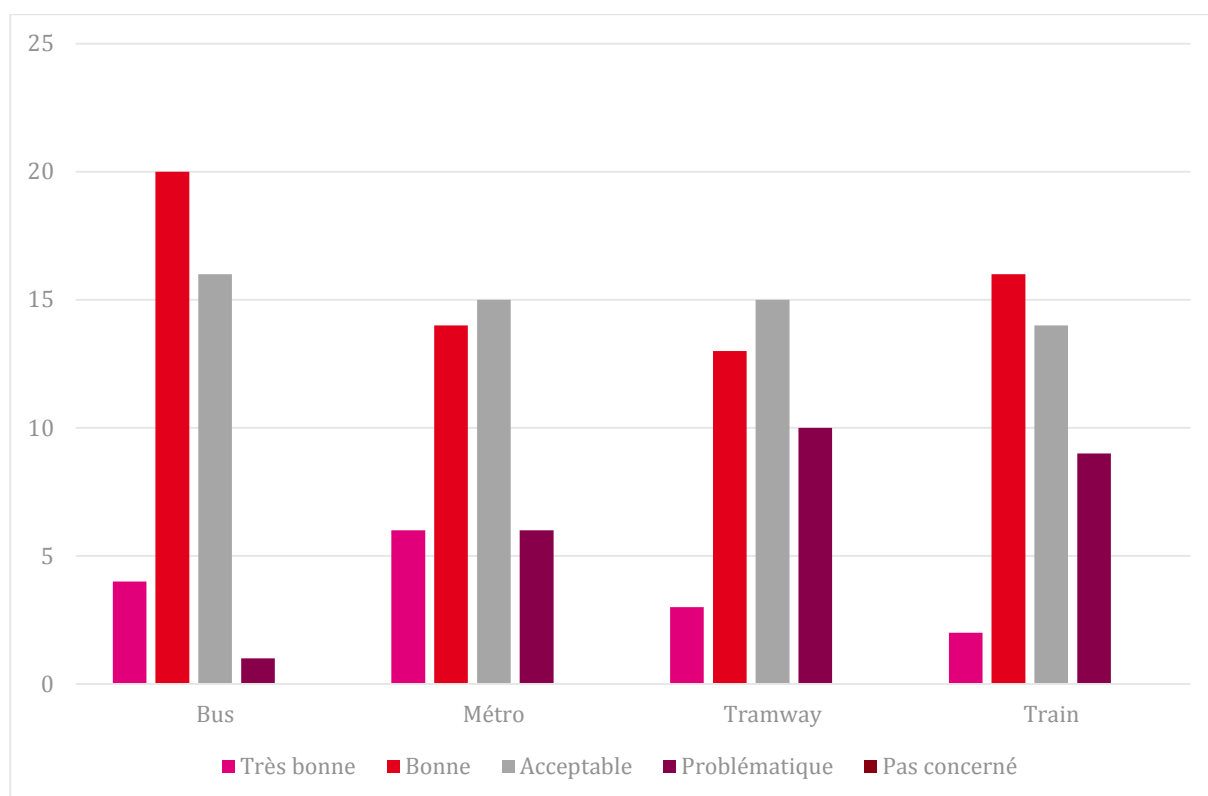


➤ Usages et résultats de l'enquête déplacement 2016

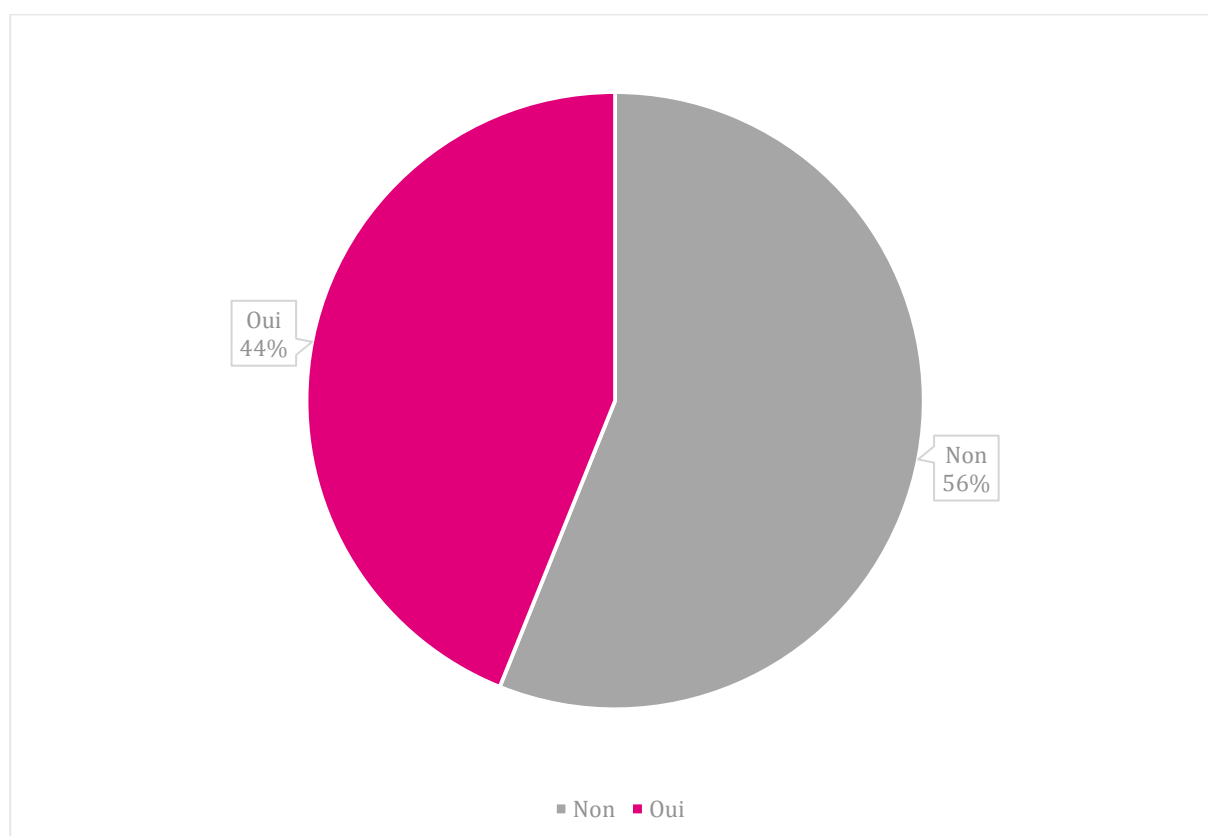
- Comment décririez-vous le niveau de desserte en transports collectifs sur votre commune ?



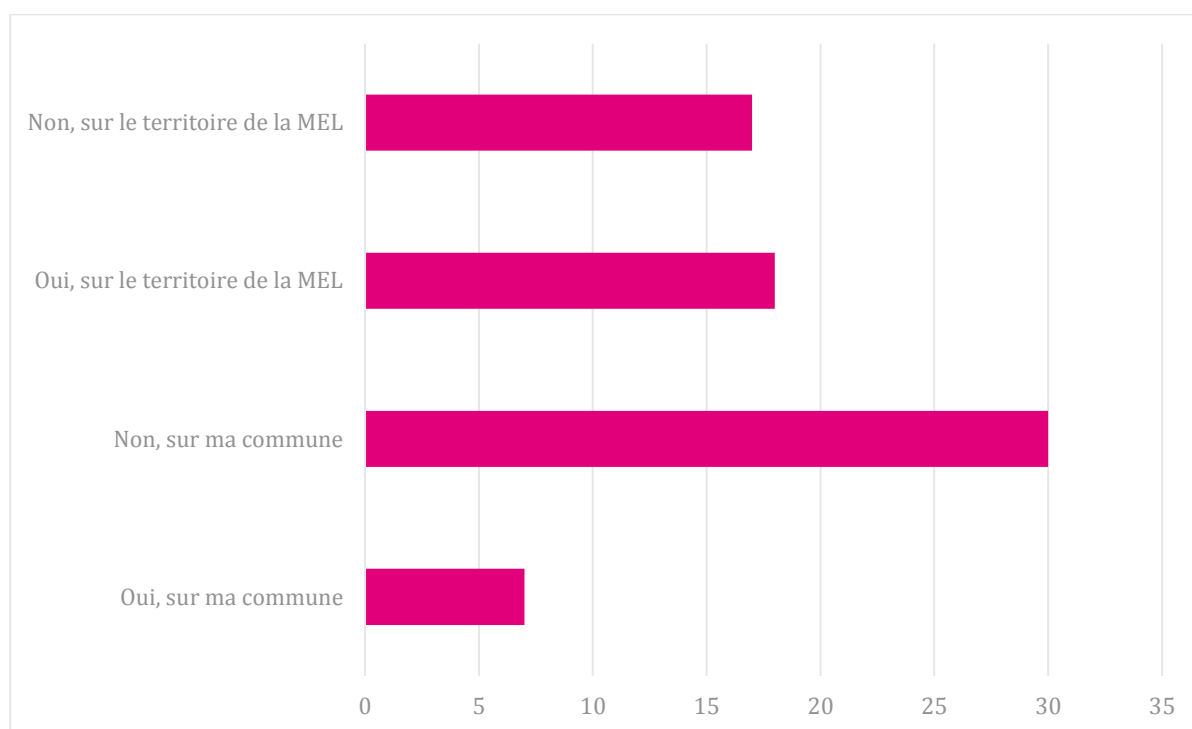
- Comment décririez-vous le niveau de desserte en transports collectifs sur le territoire de la MEL?



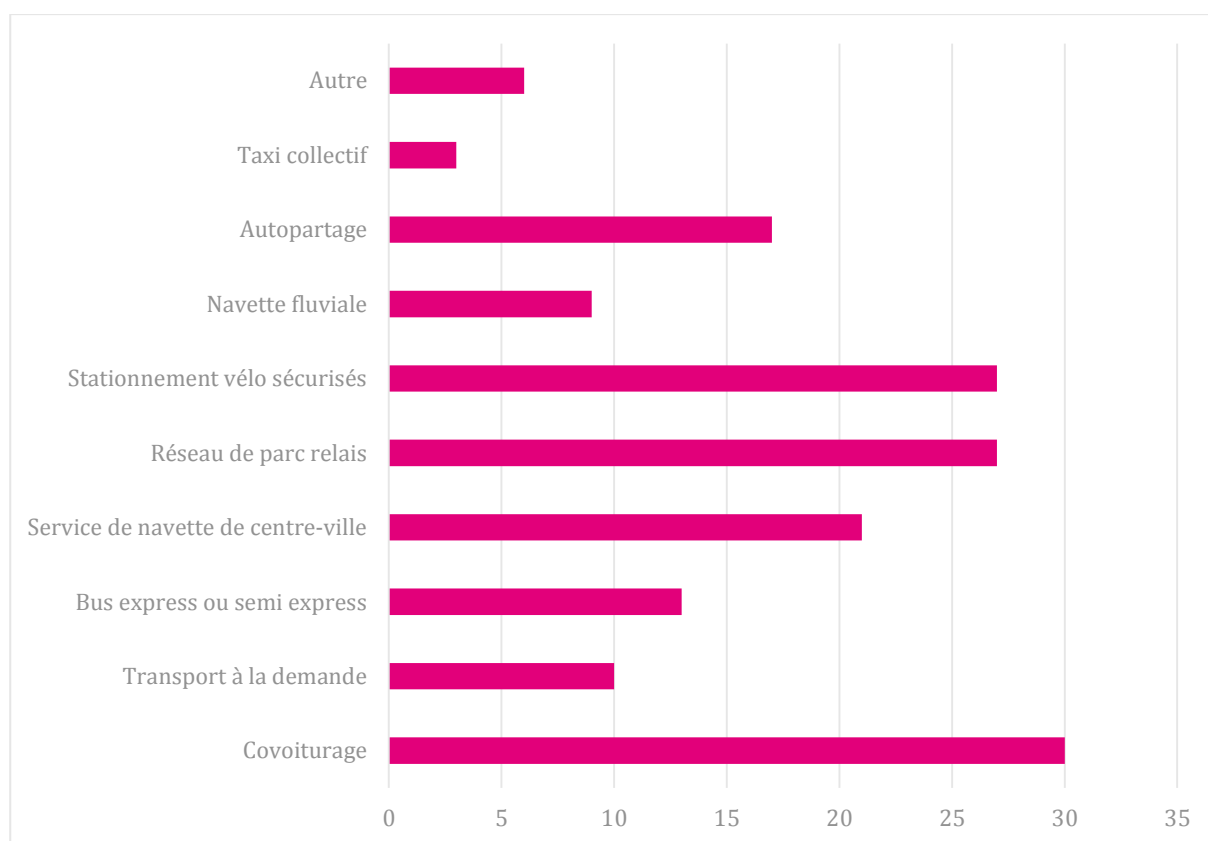
- Les transports collectifs sont-ils la réponse partout sur le territoire métropolitain pour une mobilité apaisée ?



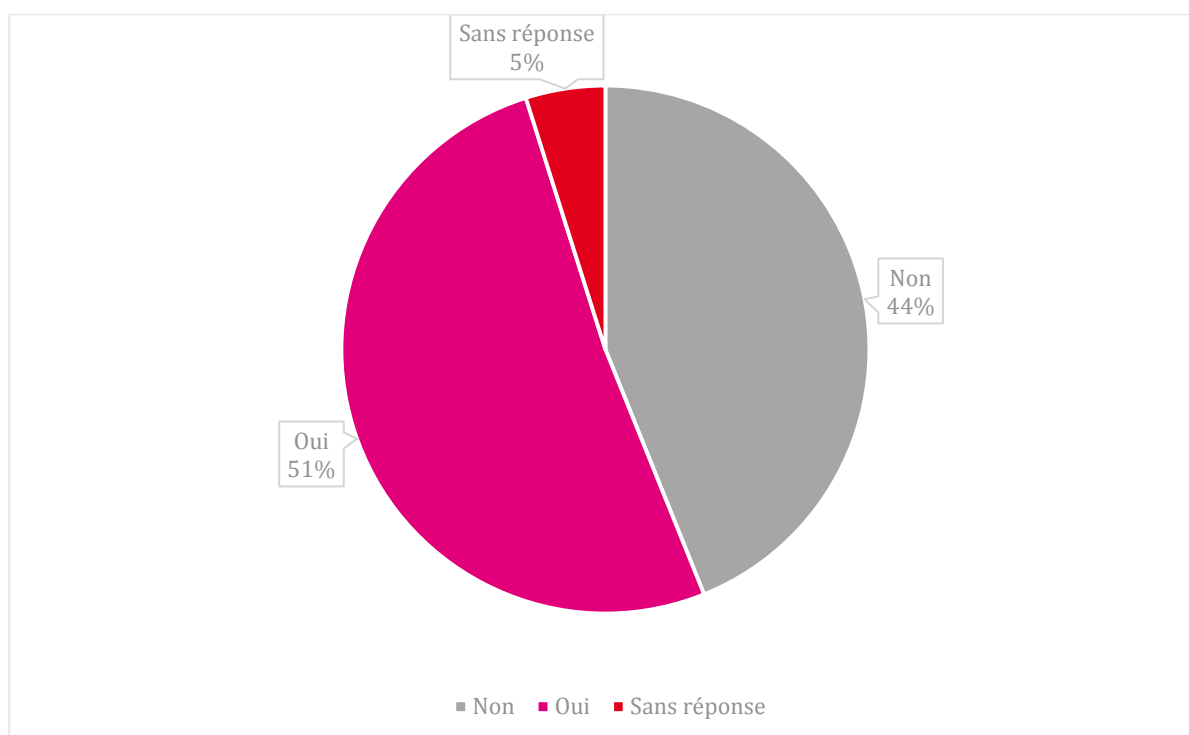
- Le réseau actuel de transports en commun constitue-t-il une offre alternative attractive et concurrentielle à la voiture ?



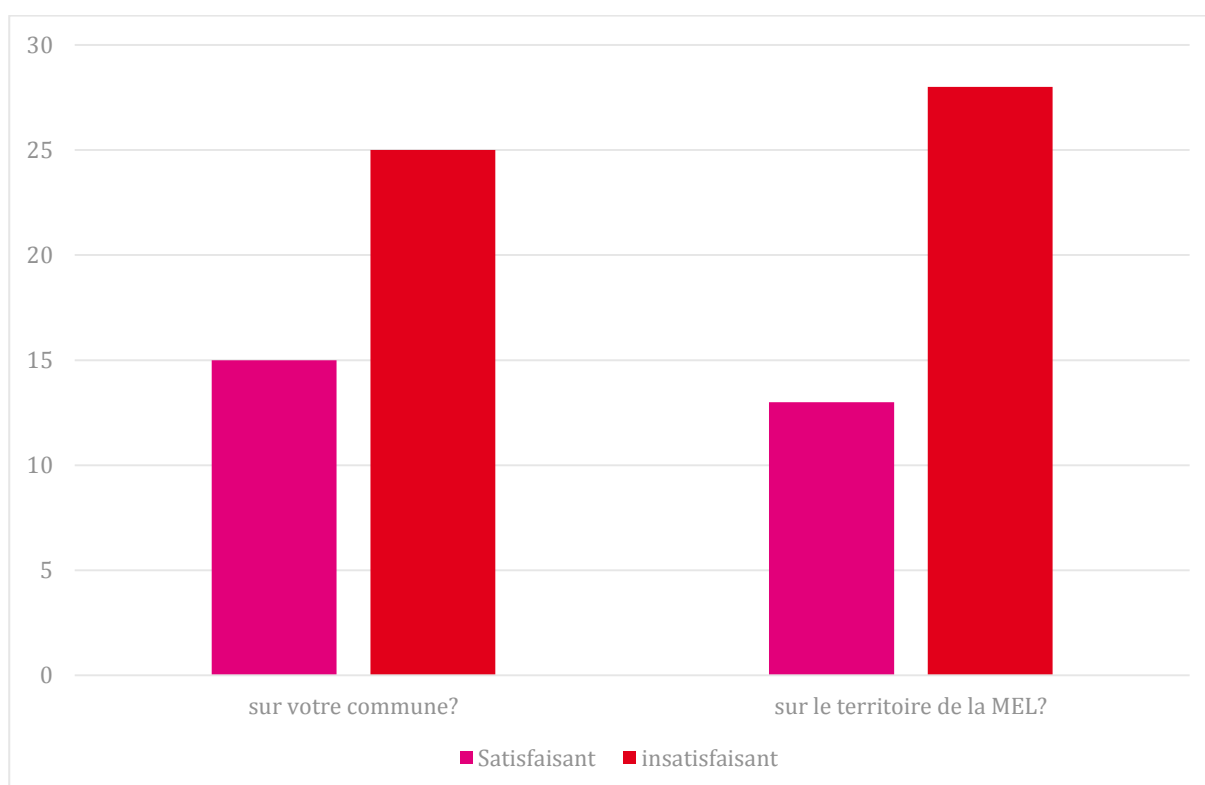
- Parmi les services complémentaires suivants, lesquels vous semblent prioritaires à développer ou inciter ?



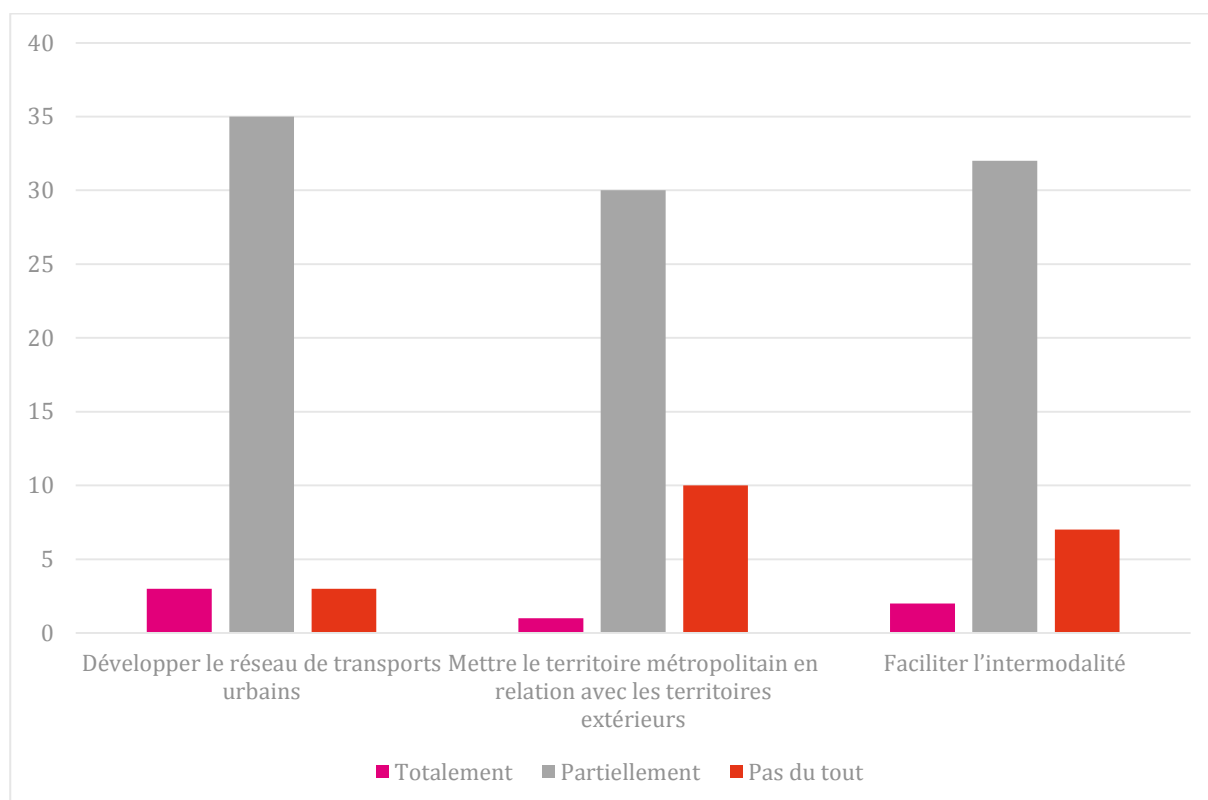
- L'accès à l'information par les usagers (offre, tarif, solution d'intermodalité...) est-elle suffisante ?



- Que pensez-vous du partage de la voirie entre l'automobile et les modes alternatifs :

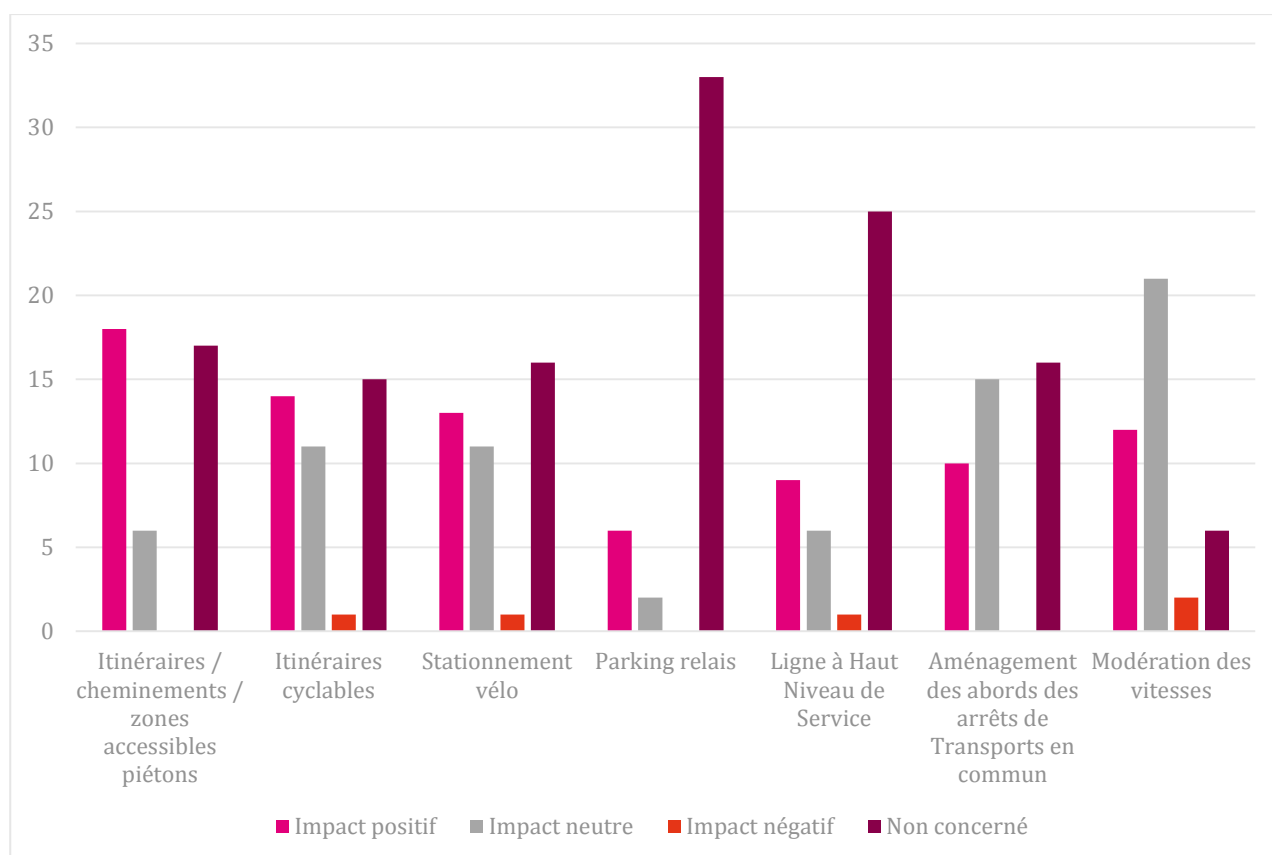


► Les objectifs suivants du PDU sont-ils atteints ?



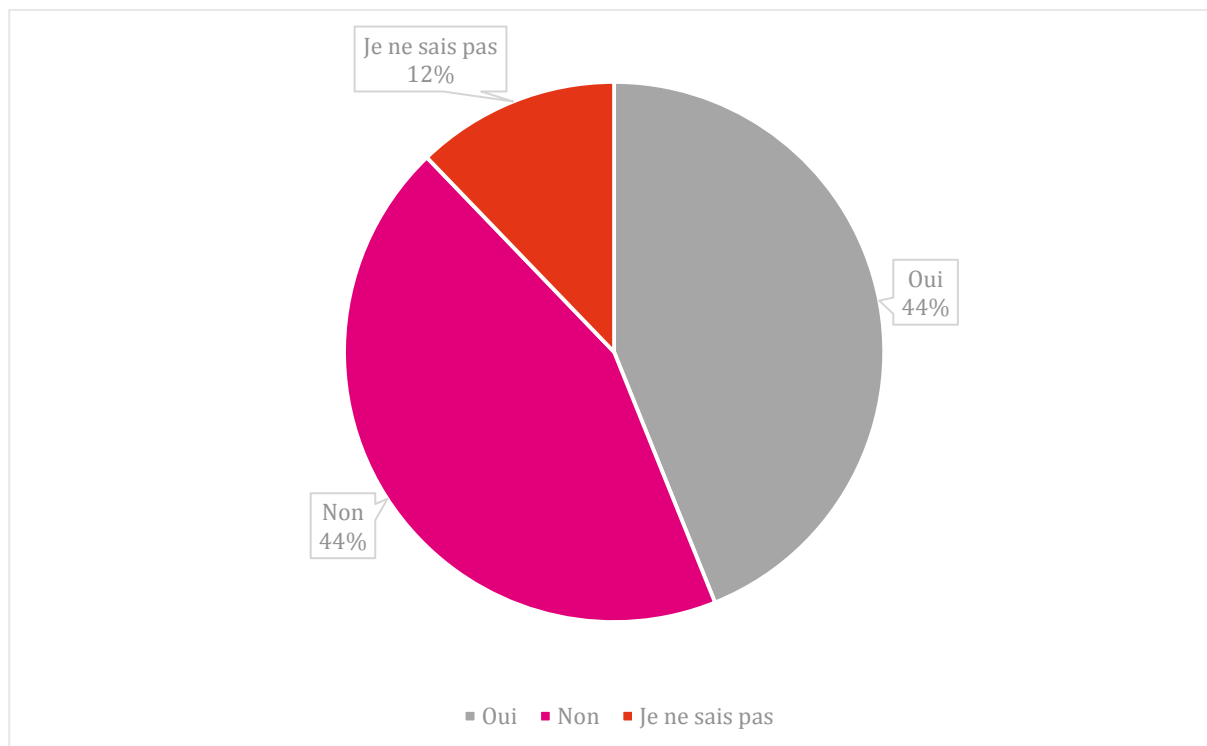
➤ Actions mises en œuvre dans le cadre du PDU et réponses aux enjeux

► Si vous avez mis en œuvre des actions ci-dessous, quel est votre niveau d'appréciation de l'impact de ces dernières dans les déplacements ?

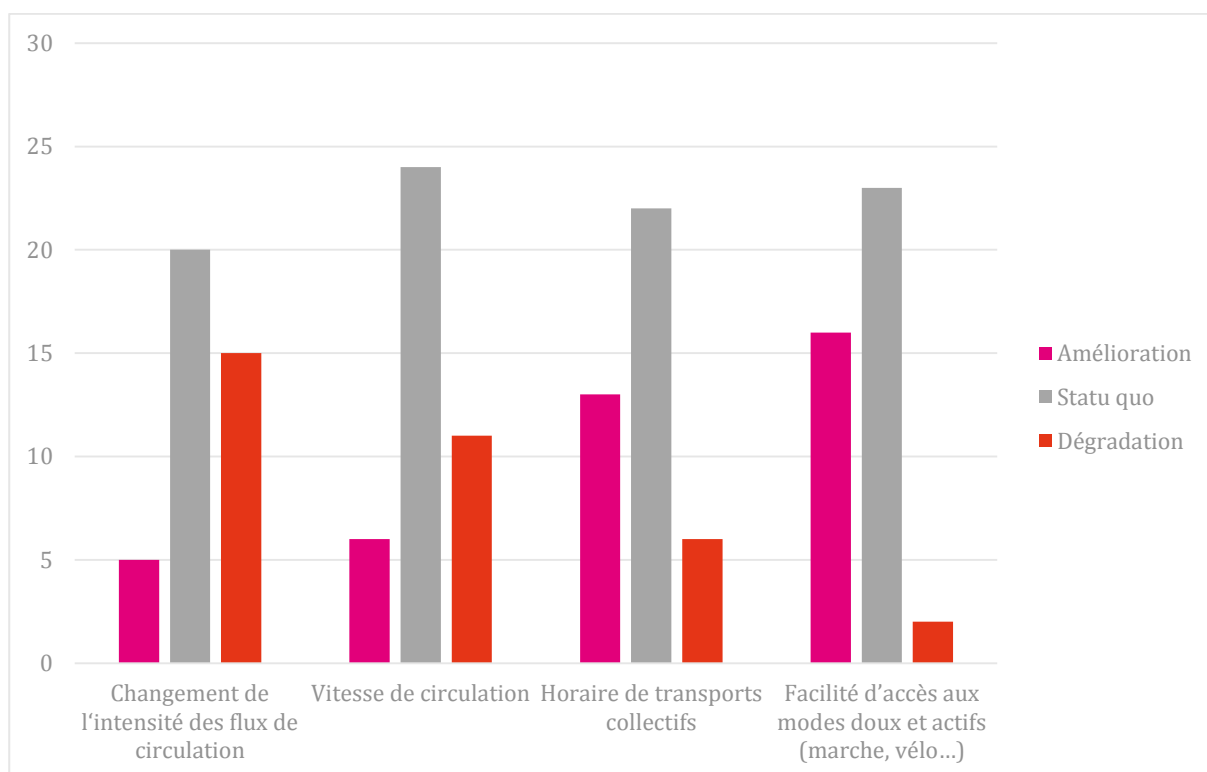


➤ Avenir et révision du PDU

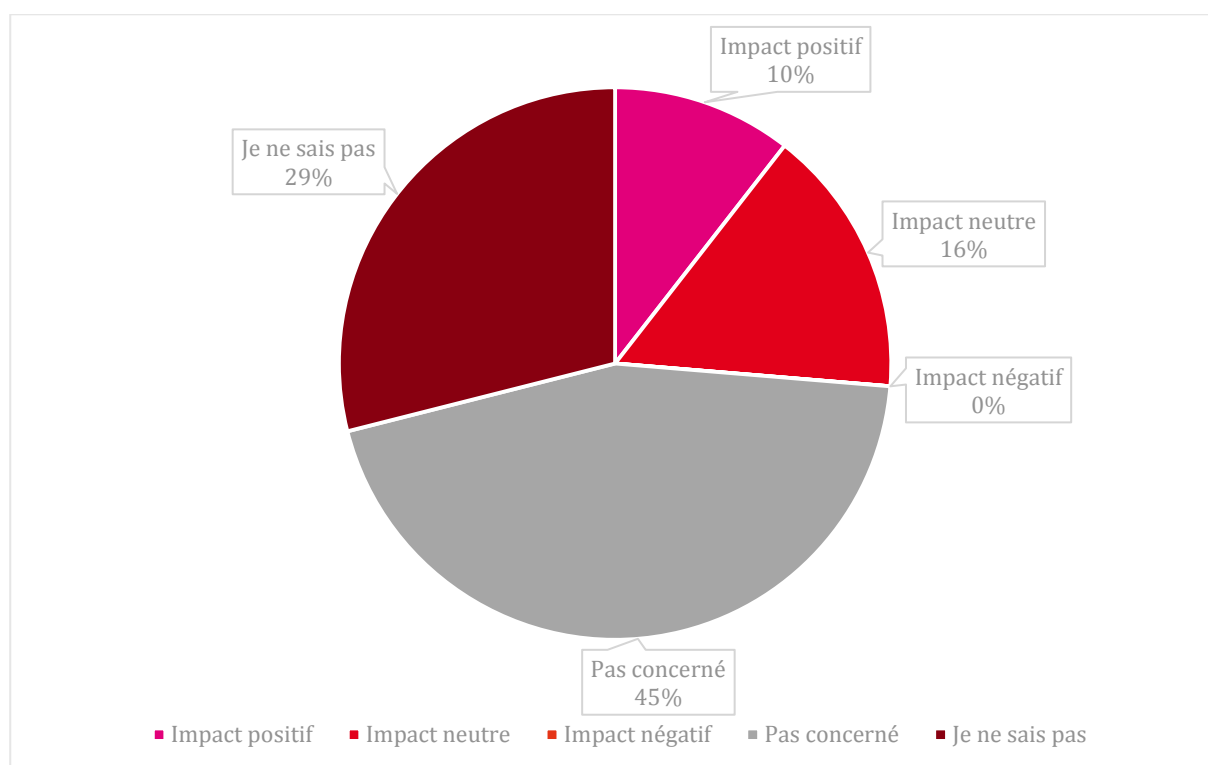
- Le PDU 2010-2020 a-t-il modifié les infrastructures de transport présentes sur votre territoire communal ?



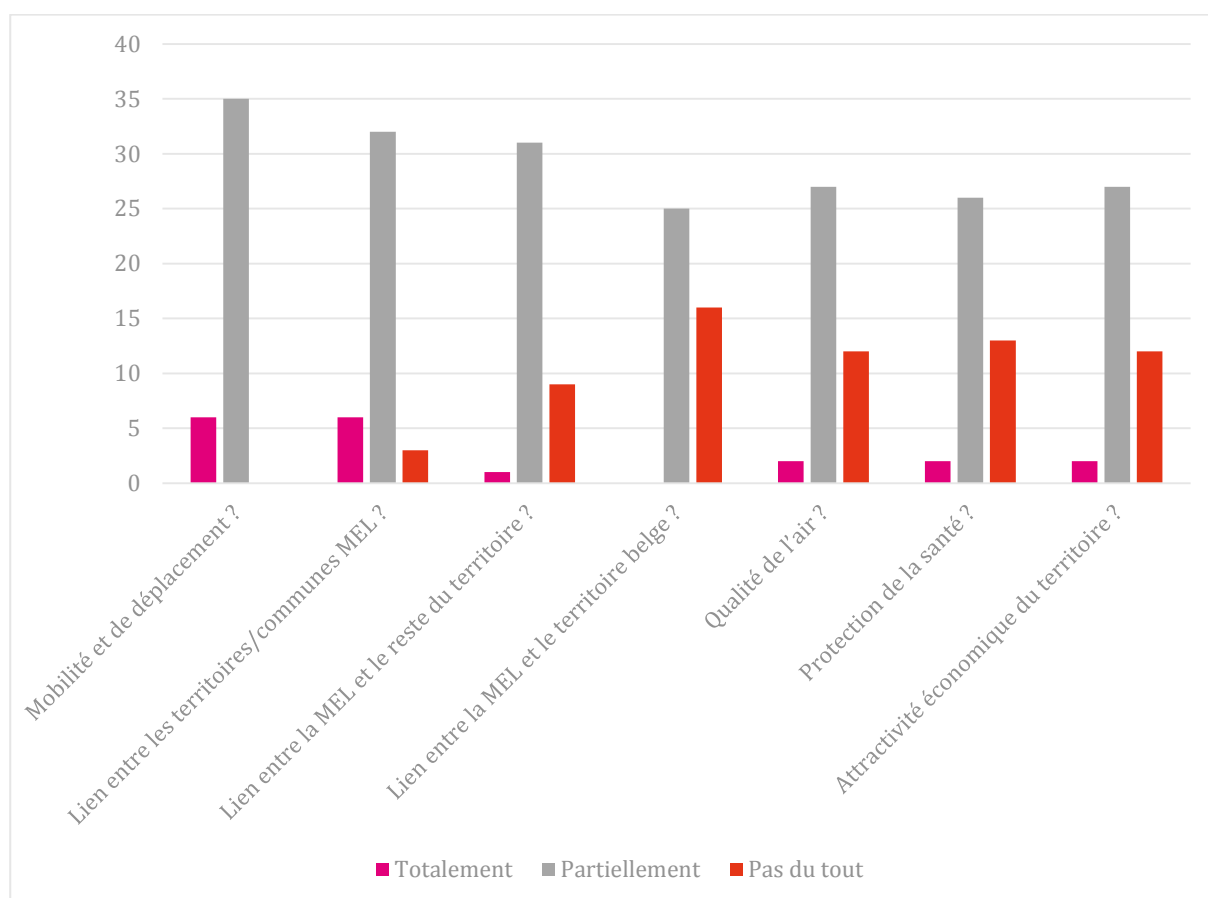
- Le PDU a-t-il apporté d'autres modifications en matière de :



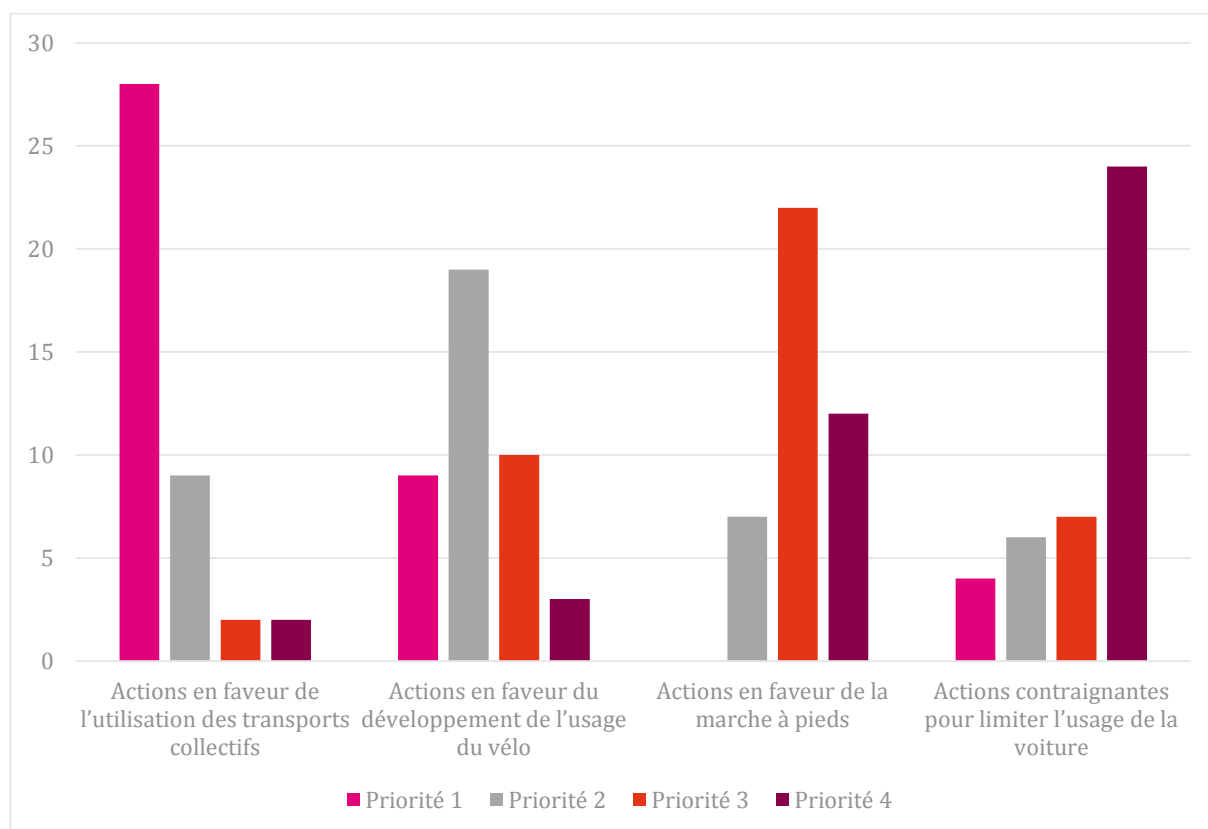
- Si votre commune est concernée par la mise en place d'un micro PDU, comment qualifieriez-vous son impact ?



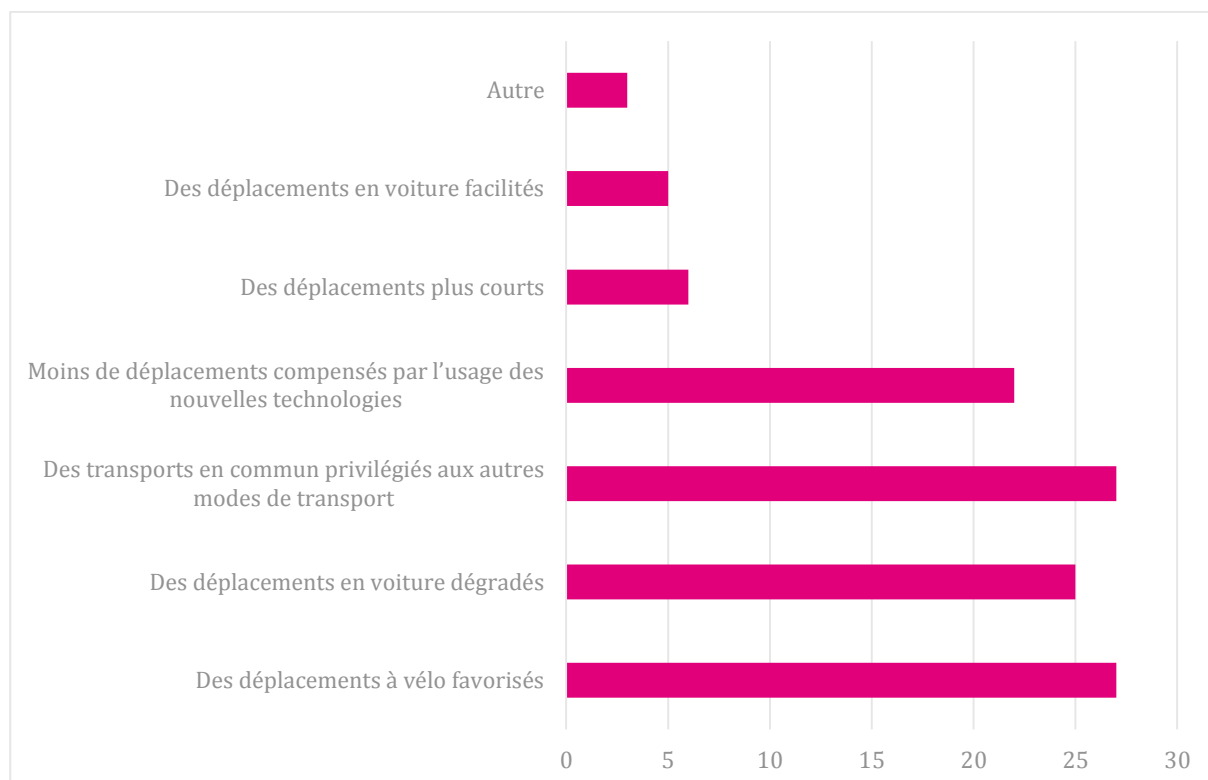
- Globalement, le PDU vous semble-t-il répondre aux enjeux actuels en matière de :



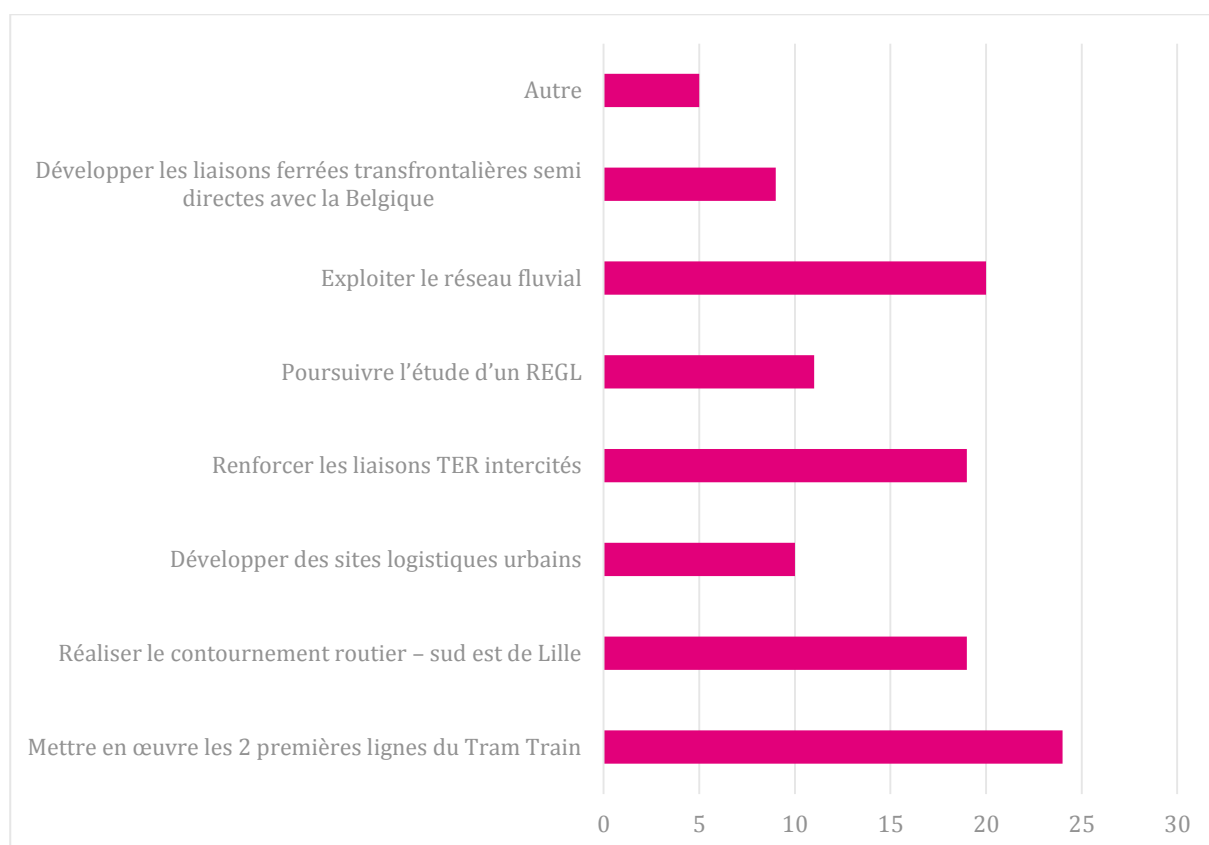
► Sur quels objectifs du PDU faut-il intensifier les actions ?



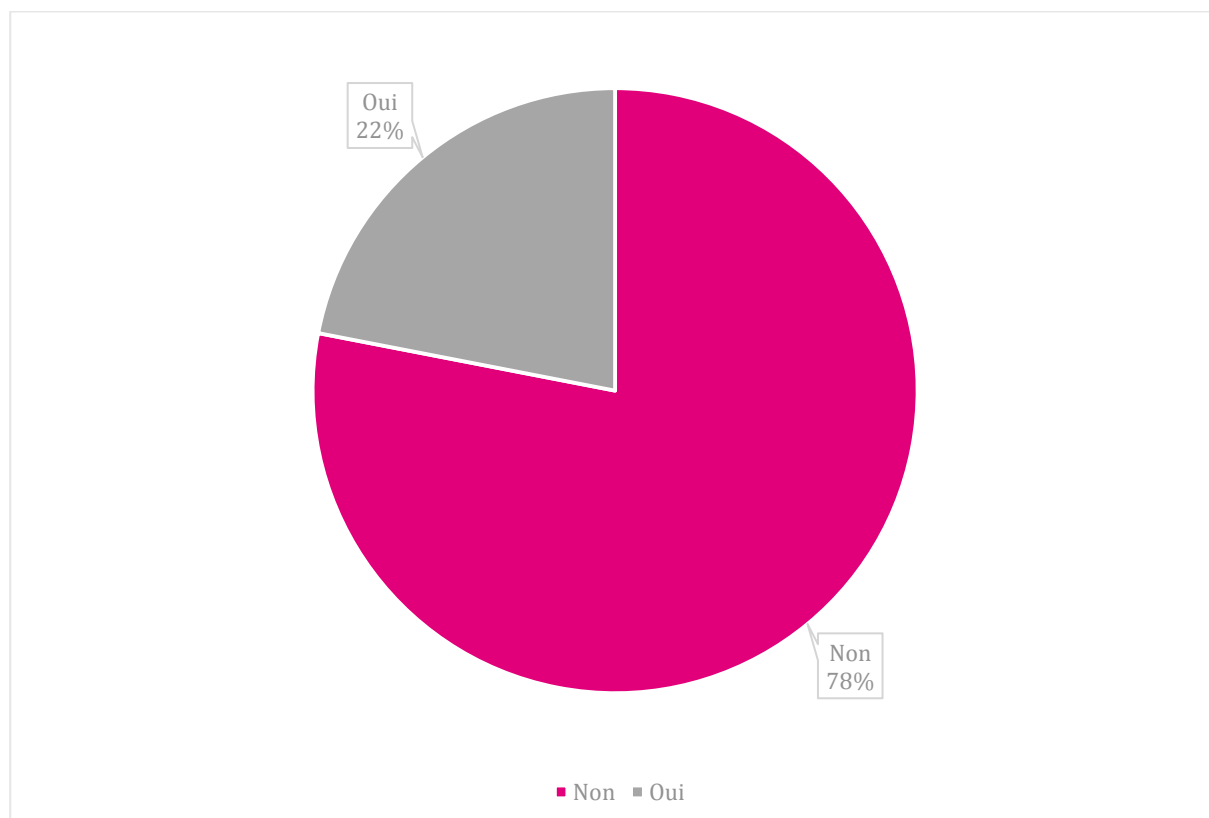
► Comment voyez-vous l'évolution de la mobilité des métropolitains dans les années à venir?



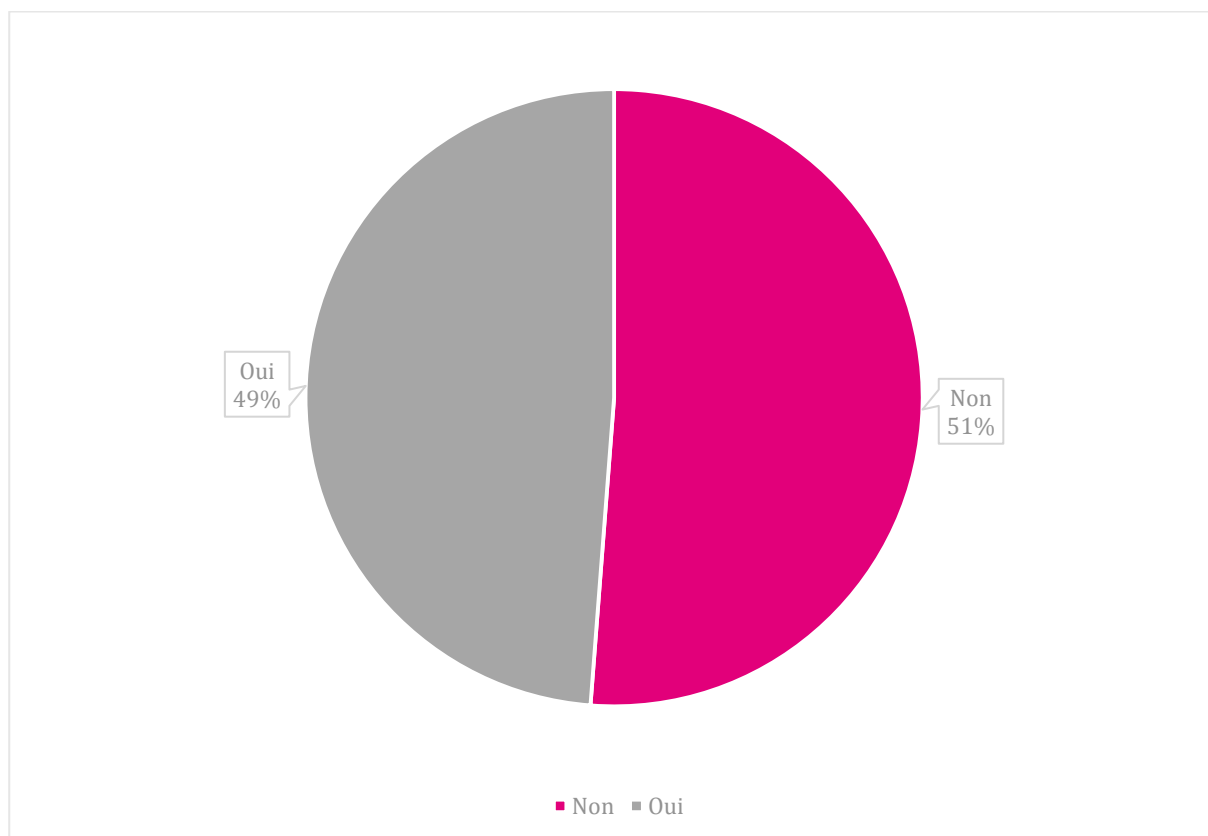
- Parmi les projets structurants suivants, lesquels sont prioritaires selon vous ? Parmi les projets structurants suivants, lesquels sont prioritaires selon vous ?



- Pensez-vous que les habitants sont suffisamment informés des actions menées en matière de mobilité et de déplacement ?



- Pensez-vous que la concertation entre votre commune et la MEL est suffisante ?



Annexe 24 – Comptes rendus des séances d'auditions par le comité

MIE à mi-parcours du PDU 2010-2020 et détermination des impacts des plans de circulation du territoire – Troisième réunion du comité MIE

21 avril 2017
17h-19h30
Salle des conférences

Réunion présidée par : Daniel Janssens, Président de la MIE

AUDITION N°1 – FRÉDÉRIC MOTTE, PRESIDENT MEDEF GRAND LILLE

1^{ère} partie d'audition : exposé de l'intervenant

Frédéric MOTTE a souhaité saluer la démarche, estimant que le dialogue entre la société civile et les élus du territoire est nécessaire.

En préliminaire à sa présentation, il rappelle trois éléments importants :

- L'existence d'un phénomène de métropolisation que l'on constate, non seulement sur le territoire métropolitain, mais également partout en France, et qui a des impacts en termes de circulation et de déplacements. Pour la MEL, ce phénomène est toutefois accentué par un milieu à dominante rurale et une ville centre de taille réduite ; conduisant au développement des communes péri-urbaines.
- Un constat : celui qu'il n'existe aucune solution miracle, les réponses sont multiples.
- Enfin, les actions à mener sont toutes des actions de long terme, qu'il s'agisse de modifier les comportements ou de changer les mentalités, notamment les habitudes de travail. Sur ce sujet, les initiatives (covoiturage, télétravail, etc.) en sont à leur début.

La situation de la MEL apparaît inquiétante pour les chefs d'entreprises du territoire, surtout parce qu'aucun aménagement important n'a été réalisé depuis 25 ans. Or, on constate un accroissement constant du trafic, notamment celui des camions (exemple de l'A1). La situation en étoile de la MEL favorise d'ailleurs un report des difficultés sur la totalité de l'agglomération.

Cette inquiétude est également présente du fait des conséquences économiques que génèrent les difficultés de circulation constatées ces derniers mois dans le centre de la Ville de Lille. En effet, les conditions d'accessibilité posent des questions en termes d'attractivité économique.

Il semble ainsi nécessaire d'améliorer ces conditions de circulation, en lien avec l'objectif de réduction de la part de la voiture, de protection de l'environnement et d'amélioration de la qualité de l'air.

Toutefois, et bien que ces finalités soient partagées par les commerçants, la méthode et la rapidité (3 mois) avec laquelle les nouvelles mesures ont été mises en place par la municipalité dans le centre de la ville de Lille ne les satisfont pas. Si la concertation a eu lieu avec les Lillois, elle aurait mérité d'être élargie.

M. Motte évoque sa vive inquiétude sur cette situation car Lille est la capitale régionale elle a donc des fonctions de centralité et d'attractivité importante. Or le MEDEF déplore le plan de circulation mis en place à Lille. Comme rappelé ci-avant, si les finalités sont partagées, la méthode retenue est vraiment très dommageable en termes d'activité économique et d'attractivité.

Si un sondage devait être réalisé auprès des chefs d'entreprises du territoire, il apparaîtrait que l'ambition des mesures qui sont prises sur le territoire n'est pas concrètement appréhendée par eux, contrairement à la réalité des embouteillages au quotidien. Ces derniers ont d'ailleurs un coût sur la vie des entreprises. En France, la rentabilité des entreprises est mauvaise et les problématiques de déplacement ont un réel impact sur l'attractivité économique du territoire.

Sur la question des moyens à mettre en œuvre pour fluidifier le trafic, la publication de certains résultats de l'enquête déplacements dans un article de la Voix du Nord du 21 avril dernier, montre une augmentation du nombre de voitures de + 10 000 voitures/ jour en comparaison à 2006. Ce constat montre que les objectifs du PDU ne sont pas atteints. Cet accroissement du parc automobile est aussi le fruit de la métropolisation évoquée ci-avant, ainsi que de l'urbanisation en périphérie du territoire avec la difficulté de mettre en place des bus avec des fréquences régulières dans les petites communes.

Les évolutions technologiques pourront permettre quelques avancées : le covoiturage par exemple. Des entreprises comme AG2R ou ID GROUP commencent à sensibiliser leurs collaborateurs sur ces sujets. Quelques actions de covoiturage spontanées sont mises en place au sein des entreprises du territoire. Il existe toutefois une problématique foncière importante. A titre d'exemple, des aires de voiturage pourraient être créées le long des grands axes de la métropole (A1, zone d'activités...) pour permettre de développer cette pratique et éviter des points de rencontre en centre-ville.

L'entreprise, actrice du territoire, doit être responsable : il faut donc qu'elle s'implique mais qu'elle soit aussi exemplaire. Les démarches RSE sur cette thématique sont donc à renforcer.

Le MEDEF mène des actions d'accompagnement en matière de RSE, en lien avec le réseau ALLIANCES, mais ce type d'action nécessite de convaincre les chefs d'entreprises et les collaborateurs de l'intérêt de la démarche, pour en garantir l'efficacité.

De la même manière, l'offre de foncier économique pourrait être mieux adaptée en intégrant l'adéquation des besoins entre milieu urbain, activités économiques et transports en commun.

En termes de fiscalité locale, une partie des versements des entreprises doit servir à améliorer l'offre de transports et les dessertes. Cette fiscalité est d'ailleurs considérée comme peu favorable aux entreprises (CFE, versement transports). Sur le territoire de la MEL, elle représente 2555 € par salarié et par an (dont 600 € de VT). Or, les chefs d'entreprises constatent qu'elle ne répond pas concrètement aux objectifs fixés (financement des transports en commun) puisque leurs zones d'activités sont peu voire non desservies.

Par ailleurs, le versement transport correspond à 2%, ce qui est l'équivalent de 1 salarié tous les 50. Il apparaît coûteux et contradictoire avec l'idée de soutenir la création d'emploi. Tous ces impôts sont des impôts de production (et non de résultat). La logique voudrait – comme dans la majorité des pays européens – que les impôts portent sur les bénéfices : si je gagne de l'argent, je contribue. Alors que dans la situation actuelle, l'entrepreneur a à peine démarré son entreprise qu'il doit verser la CFE, le VT. Cette fiscalité pèse sur la compétitivité des entreprises.

Concernant la problématique du transport de marchandises, se pose notamment la question « du dernier kilomètre ». En quelques chiffres, en France, l'industrie représente 12% du PIB, en Angleterre 15% et en Allemagne 25%. Ces chiffres montrent l'importance des importations dans notre consommation, ainsi que la nécessité d'une bonne gestion des flux et des stocks. La question du dernier kilomètre est donc essentielle. Quelques initiatives ont pris forme. M. Motte salue ainsi l'initiative menée avec la Chambre de commerce autour du port de Lille en imaginant des centres en périphérie de l'Agglomération pour pouvoir imaginer des livraisons avec des modes plus doux, moins polluants pour faire ce dernier kilomètre, ce transport final.

Le développement du fluvial constitue d'ailleurs une piste d'avenir avec de réelles opportunités comme le canal seine nord, les ports de Lille et du grand Lille. Le développement du Port de Lille et les liaisons avec Dunkerque en sont un bon exemple.

Enfin, il serait également intéressant de développer le transport collectif par autobus en créant une vraie gare routière.

En conclusion, 2 éléments complémentaires :

- Lors d'un échange entre M. Motte et son homologue Belge, représentant du VOCA (MEDEF Flamand), ce dernier a évoqué les difficultés rencontrées pour accéder à la ville de Lille, y circuler ou même stationner (absence de places de stationnement, verbalisations fréquentes). Ces difficultés auraient des impacts sur le choix de venir à Lille pour y faire des achats ou même travailler. Cela a un impact sur notre attractivité et notre activité économique.
- A ces difficultés de circulation, s'ajoute également pour les entreprises de nombreux travaux réalisés (certes nécessaires) dans les rues du centre-ville de Lille, sans concertation préalable suffisante. Tout cela est regrettable et représente un risque important pour l'attractivité de notre ville-centre.

Seconde partie d'audition : échanges avec les élus membres du comité MIE

Daniel JANSSENS souhaite savoir si les entreprises sont prêtes à mettre en place l'écobonus mobilité ?

Pour **Frédéric MOTTE**, les entreprises seront ouvertes à sa mise en œuvre s'il constitue une opportunité à développer leur activité. Comme évoqué précédemment, il convient toutefois de partager l'ambition et les objectifs poursuivis par les actions mises en œuvre pour emporter l'adhésion des acteurs.

En revanche, ce type d'action est long à mettre en œuvre car il nécessite de faire évoluer des pratiques et des comportements très marqués. Le MEDEF peut toutefois être un acteur facilitateur.

Daniel JANSSENS souhaite également savoir si le MEDEF a connaissance d'une mutualisation de flottes de véhicules entre les entreprises et les artisans ? Et si ces dernières seraient prêtes à le mettre en place ?

Pour **Frédéric MOTTE**, il peut être constaté quelques initiatives inter-entreprises. Ce type d'action peut être imaginé au sein de zones d'activité. Il faut néanmoins trouver le bon outil et faire preuve de pédagogie.

Enfin, **Daniel JANSSENS** souhaite connaître la position du MEDEF sur les actions urgentes qu'il faudrait mettre en place pour améliorer la circulation ?

Selon **Frédéric MOTTE**, toute action demande du temps pour être mise en place.

La question de l'A1 est toutefois récurrente et dommageable pour les entreprises : cet axe est embouteillé à toute heure de la journée.

Des solutions sont possibles en termes d'infrastructures, qu'il s'agisse d'un RER, d'un téléphérique ou de tout autre chose, mais cela prend du temps. Il est également nécessaire de changer les mentalités, or celles-ci évoluent plus lentement que le flux de voitures et de camions.

Jérémie CREPEL souhaite préciser que s'il est d'accord avec Frédéric MOTTE sur le coût qu'engendrent les difficultés de trafic sur les entreprises, en revanche certaines solutions ne nécessitent pas forcément de gros investissements comme le covoiturage.

A ce titre, que pourrait proposer le MEDEF pour diminuer le trafic ? Comment identifier les zones d'activités qui présentent des problèmes de dessertes en transport en commun ? Et quelle contribution le MEDEF pourrait-il apporter ?

Selon **Frédéric MOTTE**, le MEDEF peut être un partenaire pour identifier les zones d'activités qui ne rencontrent pas l'offre de transport en commun souhaitée. Il peut être imaginé de désigner un chef d'entreprise référent en lien avec un agent de la MEL. Il s'agirait d'engager un travail collaboratif.

Le développement d'une ingénierie pourrait également permettre de faciliter certaines actions telles que l'élaboration des PDE. Concernant ces derniers, Frédéric MOTTE croit à la vertu de l'exemplarité. Ils se feront au fur et à mesure que les chefs d'entreprises et leurs salariés y verront des avantages. A titre d'exemple, on peut imaginer la mise à disposition d'une voiture électrique par l'entreprise pour faciliter le covoiturage. Certaines entreprises ont d'ailleurs été primées pour leurs actions en faveur des déplacements (ex : Leroy Merlin). Des initiatives peuvent être prises sur des grands ensembles économiques tels qu'EURATECHNOLOGIES.

Sébastien COSTEUR émet quatre remarques :

- Les entreprises souhaitent disposer de leur propre parking alors même qu'il existe des stationnements disponibles à proximité.
- Les demandes faites par la MEL auprès des entreprises pour définir leur besoin en stationnement sont parfois dépourvues de réponse. Il semblerait que le temps des projets publics ne coïncide pas avec le temps des entreprises.
- Il existe des réticences de la part des entreprises à l'utilisation des transports en commun car les horaires de départ et d'arrivée des bus, par exemple, ne correspondent pas toujours aux heures souhaitées d'arrivée et de départ des salariés.
- L'idée de créer un référent « chef d'entreprise » est une bonne idée.

Sur ces éléments, **Frédéric MOTTE** explique que les entreprises préfèrent maîtriser leur foncier, en raison notamment d'un manque de confiance vis-à-vis des pouvoirs publics (ex : la mise à disposition des équipements se fera-t-elle de manière pérenne ?).

De plus, le temps de l'entreprise n'est effectivement pas le temps des projets publics.

S'il serait en effet préférable de mutualiser et de partager les équipements, il est également nécessaire d'expliquer aux chefs d'entreprises les objectifs poursuivis et les gains potentiels.

Enfin, sur l'adéquation entre les horaires de travail et les horaires des transports en commun, les évolutions technologiques actuelles et à venir devraient permettre d'adapter les modes de travail.

Sébastien LEPRÊTRE interpelle Frédéric MOTTE sur une délibération du Conseil métropolitain adoptée en février dernier autorisant le lancement d'une étude sur la mise en place d'une Zone de Circulation Restreinte (ZCR), pour laquelle des amendements ont été déposés par son groupe. En effet, ces amendements visaient à mettre en garde contre les impacts économiques et sociaux que pourrait générer une telle mesure (à savoir interdire l'accès au centre de Lille à des véhicules anciens, jugés polluants). Quel regard le MEDEF porte-t-il sur ce projet ?

Frédéric MOTTE évoque l'inquiétude des chefs d'entreprises. En effet, ces derniers disposent parfois de véhicules anciens, sans avoir la capacité à les renouveler. Une telle mesure pourrait être intéressante mais elle ne doit pas être appliquée de manière brutale. Il est important de faire comprendre la démarche et de favoriser le temps du changement.

Sébastien LEPRÊTRE rappelle également que le monde des entreprises avait déclaré en 2011 que la thrombose routière coûtait 1,4 milliards d'€ à l'échelle du Nord pas de Calais. Ce chiffre a-t-il été actualisé depuis ? Existe-t-il à l'échelle des Hauts de France ?

Frédéric MOTTE ne dispose pas d'un chiffrage actualisé mais il est clair que ce constat conduit certaines entreprises à renoncer à s'implanter sur notre territoire.

Jacques RICHIR souhaite rappeler que le MEDEF, comme la CCI, ont été associés à la concertation mise en place pour l'élaboration du PDU 2010-2020.

Sur les conséquences du plan de circulation lillois, **Jacques RICHIR** souligne que la Ville de Lille est celle qui a le moins limité la place de la voiture en centre-ville (étude PROCOS). Selon le baromètre de la CCI, le commerce du Vieux-Lille représente 5% du CA des commerces de la Métropole. Le plan de circulation lillois impacterait donc ces 5%.

Par ailleurs, il attire l'attention du comité sur les mauvais résultats du commerce sur l'ensemble du territoire soit -10%. De même pour l'hôtellerie restauration avec - 12% (ce qui représente 4 ou 5 établissements du centre de Lille). En revanche, selon l'observatoire du Vieux Lille : 33 % des commerçants sont en croissance (ex : le luxe). La bonne santé des commerces doit donc s'appréhender sur une période étendue et en fonction des secteurs.

Concernant les clients belges, ces derniers ne semblent pas, pour **Jacques RICHIR**, désertier le centre de Lille. A titre d'exemple, la Foire d'Art Contemporain « Art up » qui s'est déroulée au Zénith de Lille, a attiré 35 000 personnes dont 10 000 étaient en provenance de la Belgique.

Enfin, les restrictions mises en place par la ville restent limitées en comparaison à d'autres grandes villes européennes comme Stockholm, Londres ou Bruxelles.

Les résultats de l'enquête déplacements 2016 permettent d'observer une diminution de la marche à pied et un modèle automobile qui perdure dans les mentalités. Les 70-75 ans l'utilise d'ailleurs plus.

Il est donc nécessaire de travailler sur les changements de comportements, sur la ville post-automobile et avoir une vision plus grande de l'avenir.

Frédéric MOTTE souhaite préciser que les chefs d'entreprises ne sont pas conservateurs. Le succès de toute mesure passe par un contrat de confiance entre les élus et les entreprises. Il faut donc emporter l'adhésion des personnes pour voir des changements effectifs.

Pour conclure, le MEDEF est prêt à s'impliquer dans les démarches qui seraient mises en œuvre. Il se propose également d'adresser aux membres du comité MIE, le rapport évoqué précédemment sur le chiffrage du coût de la thrombose routière pour les entreprises.

AUDITION N°2 – ALAIN GRISET, PRESIDENT CHAMBRE DES METIERS ET DE L'ARTISANAT LILLE

Première partie d'audition : exposé de l'intervenant

De manière globale, le secteur de l'artisanat représente, 17 000 entreprises sur le territoire de la MEL, réparties en un panel de 250 métiers. Les problématiques de mobilité et de déplacements rencontrées par ces structures peuvent être regroupées en fonction de la typologie de l'activité exercée.

Ainsi, trois corps de métier de l'artisanat se distinguent dans les problématiques d'accessibilité et de mobilité : l'alimentation, le bâtiment et les services à la personne et aux entreprises.

Le secteur de l'alimentation

Les problématiques rencontrées par ce corps de métier sont au nombre de trois :

1. Accessibilité au point de vente
2. Acheminement des livraisons et de l'approvisionnement
3. Stationnement de la clientèle.

Le secteur du bâtiment

Les problématiques majeures rencontrées par les artisans du bâtiment sont les suivantes :

- Problématiques d'installation des équipements
- Pour les entreprises de dépannage, problématiques d'accès aux parkings pour les véhicules utilitaires et d'accès au cœur des villes comme Lille, ce qui peut engendrer un refus de prestation (préjudiciable aussi bien pour l'entreprise que pour le client)

Le secteur des services à la personne (ex : les taxis)

- Problématiques d'accessibilité et de performance du service liées à la congestion (ex : gare Lille Flandres, rond-point pasteur)

Le PDU 2010-2020 : bilan et avis du CMA

Il est très compliqué de réaliser un document de planification comme le PDU qui reste pertinent et cohérent sur une durée de 10 ans. Les évolutions structurelles de notre société ne sont hélas pas prévisibles à cet horizon. En effet, l'activité économique de 2017 n'est plus celle de 2010. Le développement de e-commerce a eu des effets considérables sur la hausse du trafic lié au transport de marchandises. L'économie évolue très vite mais la modification des infrastructures est longue et coûteuse. De manière générale, notre activité économique actuelle engendre des problématiques d'accessibilité en temps et en lieu.

Le PDU doit être la résultante de l'activité économique que l'on veut développer sur un territoire. Il n'est pas concevable de négliger cette dimension fondamentale dans ce document de planification. Les politiques métropolitaine et communale ont des effets positifs ou négatifs sur l'activité économique artisanale.

Les artisans s'implantent là où leur activité peut se développer et être accessible. A défaut, ils choisiront une autre commune. Aujourd'hui, la quantité d'artisans est variable en fonction des communes du territoire.

La CMA est en mesure d'apporter des chiffres (depuis 2010) retraçant la répartition et l'évolution de la spatialisation des commerces et des entreprises sur les communes de la métropole et ce par typologie d'activité (alimentation, bâtiment, services à la personne, etc.)

Seconde partie d'audition : échanges avec les élus membres du comité MIE

Sur la thématique du commerce alimentaire, **Jérémie CREPEL** s'étonne des problèmes que rencontrent les commerces de centre-ville en matière de stationnement car les modes « actifs » (marche, vélo) seraient plus utilisés pour accéder aux commerces de proximité. Il informe également le comité qu'une étude de l'ADEME montre que les clients se déplaçant à pied dépenseraient 85% de plus que les clients en voiture. Il questionne **Alain GRISET** sur l'existence d'études similaires faites par la CMA.

Ce dernier précise que la CMA ne dispose pas d'études spécifiques sur le sujet mais apporte néanmoins des exemples concrets pour illustrer son point de vue sur la question : pour faire prospérer son activité, un commerçant se doit d'être attractif. Pour ce faire, il ne peut malheureusement pas se contenter d'une clientèle locale ; le client ne choisit d'ailleurs pas son artisan en fonction de sa proximité géographique mais de la qualité

de ses produits. En cela, il n'est pas concevable qu'un commerçant subsiste en se limitant à une clientèle piétonne et doit satisfaire la clientèle géographiquement éloignée de son lieu de vente. Pour faire vivre le commerce, un des principes de base est de disposer de stationnement.

Sur ce point, l'implantation des zones d'activité de la grande distribution a conduit à une désertification des commerces de proximité et à la dévitalisation des centres villes. Ces aménagements forts pour l'attractivité du territoire génèrent toutefois des injonctions contradictoires entre les enjeux de développement économique et les enjeux environnementaux.

Certaines communes sont dénuées de commerces de proximité, incitant les habitants à se déplacer pour faire leurs achats. La CMA souhaiterait que les communes aident à réimplanter davantage de commerces de proximité.

Pour remédier aux problématiques de mobilité et d'accessibilité du territoire, une révision du maillage des transports en commun doit être réalisée. Cependant, cela nécessiterait des investissements en infrastructures qui se chiffreraient en centaines de millions. Le contexte de raréfaction des ressources et de rationalisation des dépenses que connaissent les collectivités doivent toutefois être prises en compte.

Une meilleure complémentarité entre les acteurs du Transports de la Métropole pourrait également contribuer à l'amélioration de l'offre de transports. En termes d'actions, il faut être davantage imaginatif pour réduire les déplacements en voiture via des solutions innovantes inédites. A titre d'exemple, l'ancienne convention passée avec les chauffeurs de taxi (dans les années 90) pour réaliser de petits trajets, en lieu et place de bus.

Sébastien LEPRÊTRE reconnaît que la grande distribution a porté un coup certain au commerce de proximité et précise qu'une étude n'est pas nécessaire pour affirmer qu'une entreprise fonctionne sur un stock et un flux de clientèle. Un commerce ne peut vivre du seul client de proximité.

Il émet également des réserves sur les comparaisons qui sont faites de Lille par rapport aux grandes métropoles existantes (Stockholm / Barcelone...). Ces échelles sont difficilement comparables et cela n'a que peu de sens.

Trois questions sont posées à la CMA :

1. En cas de travaux engendrant des problématiques d'accessibilité, la MEL prévoit un dispositif de compensation du chiffre d'affaire pour les commerçants lésés. La CMA juge-t-elle ce dispositif satisfaisant ?
2. En cas de pic de pollution, quel regard portez-vous sur la mise en place d'une zone de circulation restreinte ?
3. Que pensez-vous du mode de co-construction utilisé jusqu'ici pour l'élaboration du PDU et des plans de circulation ? Vous sentez-vous suffisamment écouté ?

Alain GRISET estime avoir insuffisamment été associée à l'élaboration du PDU et des plans de circulation. Il est toutefois disponible pour l'être davantage et se place dans une logique collaborative. La CMA est en attente d'un réel accompagnement de la MEL sur ces questions de mobilité et d'accessibilité.

Sur le dispositif d'indemnisation des commerçants, la CMA est d'accord sur le principe mais invite, dans la mesure du possible, la MEL à être vigilante sur une fermeture totale pénalisant l'accès à une rue entière car cette indemnisation ne couvre jamais la perte à 100%. En effet, dans le secteur de l'artisanat, une entreprise qui embauche 18 salariés n'a pas la trésorerie pour se permettre une fermeture de 15 jours. Cette réalité doit être intégrée. Les dommages collatéraux sur les commerces engendrés par les travaux doivent être anticipés par un meilleur phasage de ces derniers. Les maires ne peuvent pas prendre ces décisions sans intégrer le poids des impacts sur les commerces et les services de proximité. Il faut connaître le tissu économique local pour prendre les bonnes décisions.

Alain GRISET propose un travail partenarial entre la MEL, les communes et la CMA. Ce partenariat pourrait notamment permettre des négociations avec les services RSI pour par exemple revoir les versements des cotisations sociales le temps des travaux.

Sur la mise en place d'une zone de circulation restreinte, cela semble difficile à déployer dans la mesure où les pics de pollutions sont rarement prévisibles à l'avance et ce type de mesure nécessite de l'anticipation pour être organisée efficacement et en limiter les impacts.

Sur le sujet de la métropolisation et de la comparaison aux grandes villes, **Alain GRISET** met en avant l'exemple de Paris où les quartiers qui la compose peuvent être assimilés à des « mini villes de Lille » avec une offre de service de proximité accessibles par quartier. C'est une autre conception de la ville que Lille n'a pas eu. Il y a une corrélation irréfutable entre le développement économique et les déplacements.

Sébastien COSTEUR précise que le projet grand angle visant à la rénovation du centre-ville de Villeneuve d'Ascq illustre les difficultés d'anticipation des questions de mobilité dans l'aménagement du territoire. Il questionne la CMA sur l'existence d'études sur la typologie de stationnement qui favoriserait la rotation de la clientèle pour les commerces de proximité.

Sur la question du stationnement, **Alain GRISET** met en avant le phénomène des voitures ventouses (y compris des véhicules appartenant aux commerçants) qui empêche le stationnement rotatif de la clientèle. Selon la CMA, la zone bleue linéaire paraît être une solution de stationnement plus pertinente que les zones payantes.

Alain GRISET souligne la situation des commerçants qui travaillent à Lille sans y habiter : ces derniers ne peuvent pas bénéficier du stationnement résident professionnel.

Jacques RICHIR mentionne le test d'un dispositif « shop'n'go » sur la rue Gambetta notamment. Ce dispositif fonctionne par le biais de puces électroniques dans le sol, plafonnant le stationnement gratuit à une durée de 30 minutes. Après ce délai, un signal est émis auprès des pouvoirs de police indiquant que le temps est écoulé. Pour information, sur la rue Gambetta, 175 personnes / jour ne paient pas leur stationnement.

Jacques RICHIR revient également sur la concertation préalable à la mise en œuvre du plan de circulation lillois. Celle-ci a donné lieu à 21 réunions de concertation dont plusieurs avec les associations de commerçants de la ville de Lille (GAEL, union commercial du Vieux Lille, fédération lilloise du commerce, etc.). Actuellement une révolution de notre société est en cours notamment dans le domaine de la logistique urbaine. L'explosion des achats par internet (ex : amazon), le développement des superettes de proximité ont induit de profonds changements de comportements en matière de consommation.

Quelques chiffres sur le phénomène :

- Par jour, 600 vélos et scooteurs circulent dans la ville de Lille
- 10% des véhicules circulant dans Lille sont des véhicules de livraison

Sur la question des travaux de voirie, **Jacques RICHIR** évoque la aussi des injonctions contradictoires. A titre d'exemple, sur la rue de Gand, l'implantation de commerces a multiplié par 10 la consommation électrique. Cette hausse engendre une révision réseaux et donc des nuisances à l'encontre de ces derniers.

Il alerte également le comité sur la problématique de santé publique engendrée par la circulation routière en avançant quelques chiffres (les populations les plus touchés étant les enfants et les personnes âgées) :

- En moyenne, 20 mois d'espérance de vie en moins sur les villes de plus de 100 000 habitants
- Sur les axes sensibles (zones rouges) : 2,5 ans d'espérance de vie en moins.

Sébastien LEPRÊTRE invite le comité à se positionner sur des solutions en amont plus qu'en aval afin d'être dans une logique préventive plutôt que curative.

Eric DILLIES intervient en soulignant que la thrombose routière génère un manque à gagner d'environ 1,5% du PIB à l'échelle de la Région Nord pas de Calais et 3 à 4% environ à l'échelle de la Métropole Lilloise. Les investissements lourds étant impossibles à réaliser sur le court terme, le covoiturage semble être une solution plus rapide et peu coûteuse pour remédier au problème de la congestion routière. Il faut repenser l'usage de la voiture et l'optimiser pour en réduire les effets négatifs. Le taux d'occupation des véhicules est de 1,1 en Métropole. La mise en place d'un système de covoiturage performant, notamment pour le dernier kilomètre permettrait de réduire l'utilisation de la voiture d'environ la moitié (Cf. Rapport GOVOIT remis en séance à l'ensemble des membres du comité MIE).

Alexis MARCOT précise que la nouvelle DSP Transports intégrera des solutions dite « traditionnelles » et des solutions plus innovantes.

LISTE DES PARTICIPANTS

Etaient présents

Daniel JANSSENS - Président	Vice-président Voirie, qualité des espaces publics	MEL
Michel COLIN	Vice-président des politiques publiques, contrôles financier et de gestion, assurances	MEL
Anne VOITURIEZ	Vice-présidente Plan de déplacement urbain et modes doux	MEL
René MULLIEZ	Conseiller métropolitain	MEL
Thierry PAUCHET	Conseiller métropolitain	MEL
Sébastien LEPRETRE	Vice-Président Assainissement	MEL
Francis DELRUE	Conseiller métropolitain	MEL
Eric DILLIES	Conseiller métropolitain	MEL
Sébastien COSTEUR	Conseiller métropolitain	MEL
Jacques RICHIR	Conseiller métropolitain	MEL
Frédéric BAILLOT	Conseiller métropolitain	MEL
Jérémy CREPEL	Conseiller métropolitain	MEL
Caroline LEMAIRE PECQUEUR	Collaboratrice d'élus et de groupe	MEL
Coline CRAEYE	Collaboratrice d'élus et de groupe	MEL
Sandrine SEMALI-COIRIER	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Mheidi GUEROUI	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Loïc CATHELAIN	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
François VERDONCK	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Laurent HOCQ	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Sylvain LAURU	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Jonas COHEN représenté par Anne Laure CATTELOT	Conseiller technique	MEL
Françoise LEJEUNE	Directrice qualité du service public	MEL
Alexis MARCOT	Directeur mobilité	MEL
Julien HENIQUE	Chef de services études, méthodes et expertises	MEL
Nicolas CAMBIER	Chef de service évaluation des politiques publiques	MEL
Kévin ROLLANDT	Chargé de mission évaluation des politiques publiques	MEL
Elodie KARASINSKI	Chargée de mission évaluation des politiques publiques	MEL

MIE à mi-parcours du PDU 2010-2020 et détermination des impacts des plans de circulation du territoire – Quatrième réunion du comité MIE

5 mai 2017
17h-19h30
Salle Patio A/B

Réunion présidée par : Daniel JANSSENS, Président de la MIE

AUDITION N°1 – FANNY OLIVEIRA, VICE-PRESIDENTE DE LA CCIGL ACCOMPAGNEE DE SA COLLABORATRICE HOUDA ADALBERON-MAJDOUB

1^{ère} partie d'audition : exposé de l'intervenant

Fanny OLIVEIRA introduit son propos en resituant ses prérogatives à la CCIGL (Présidente de la commission « temps et mobilité ») et en saluant la démarche d'évaluation menée par le comité MIE et l'audition de la CCI Grand Lille à ce titre. Son intervention est structurée sur la base du questionnaire reçu en amont de l'audition.

1. Quel a été votre rôle dans l'élaboration du PDU 2010-2020 ?

Dans le cadre de son rôle de personne publique associée, la CCIGL a émis le 30 juillet 2010 des propositions structurées, sur le PDU 2010-2020, autour des quatre axes suivants :

- Dépasser le cadre de la communauté urbaine en construisant un réseau performant de pôles d'échanges d'envergure métropolitaine ;
- Penser marchandises en valorisant le réseau de plates-formes intermodales existantes en le connectant à l'euro-région ;
- Lever le tabou de la route ;
- Mettre de l'intelligence au service de la mobilité.

La CCIGL s'est également fortement investi dans le Challenge de la mobilité Nord-Picardie ainsi que dans les actions de sensibilisation et de valorisation des bonnes pratiques en matière de plan de déplacements

2. En tant que partenaire, quelles sont les actions que vous pilotez ou co-pilotez ?

Les actions pilotées par la CCIGL peuvent être structurées en deux catégories distinctes. D'une part les investissements en infrastructures, et d'autre part, les actions de sensibilisation visant aux changements de comportements des salariés.

Concernant la première catégorie, la CCIGL est en charge d'équipements gérés tels que les parcs d'activités, le port de Lille, ou encore l'aéroport de Lesquin. Pour rappel, le transport de marchandises via le port de Lille a permis de délester les axes routiers de la métropole de 80 000 camions en moins/jour via un report du fret sur la voie fluviale.

Le développement du centre multimodal de distribution urbaine (CMDU) a également permis d'appréhender de nombreuses problématiques de distribution sur le territoire mais également la problématique de la livraison sur le dernier kilomètre.

Concernant le deuxième volet, les actions suivantes peuvent être citées :

- Action test covoiturage en 2011 sur le CRT de Lesquin – Melantois – Haute Borne ;
- Construction et déploiement d'une boîte à outils méthodologique « MOBIPARCS », pour la mise en place de plan de déplacements entreprises ;
- Co construction de la plateforme I viatic et co-financement du projet Livicote permettant de développer de nouvelles solutions en matière de co-voiturage ;
- Formalisation de la contribution des milieux économiques au débat public sur le REGL ;
- Organisation des Journées de la Mobilité intelligente (sept 2015, juin 2016) avec le réseau national ATEC ITS ;
- Réalisation d'une étude sur la mobilité concernant le projet d'aménagement Lil'aéroparc ;
- Forte implication du réseau consulaire pour la réalisation du canal Seine Nord et volonté de participer à l'aménagement des plates-formes ;
- Développement du centre multimodal de distribution urbaine permettant des livraisons par mode doux en centre-ville et une « reverse » logistique ;

- La CCIGL est actionnaire majoritaire de la Sogarel qui exploite l'aéroport de Lesquin.

Pour rappel, la CCIGL a publié en avril 2013 un rapport sur les mobilités intelligentes faisant état de dix propositions.

3. A l'origine quels étaient les attendus de ces actions ? Quel bilan pouvez-vous faire de ces actions aujourd'hui ? Selon vous, sont-elles toujours en adéquation avec les enjeux actuels en matière d'activité économique locale ?

Comme stipulé en amont la CCIGL développe une multitude d'actions de différentes envergures pour de multiples attendus :

- Favoriser les changements de comportement ;
- Réunir les acteurs pour élaborer des plans d'actions concertés ;
- Offrir une palette d'offres aux entreprises économiquement et « environnementalement » rentables ;
- Développer l'intermodalité ;
- Proposer des solutions d'avenir avec la mobilité intelligente.

En termes de transport de marchandises, le port de Lille a permis le passage de 68 000 à 155 000 EVP en 2017(containers).

L'aéroport accueille 1,8 millions de passagers.

4. De manière globale, le PDU vous semble-t-il répondre aux enjeux actuels en matière de mobilité et de déplacement ?

Le PDU semble être en adéquation avec les enjeux actuels. Cependant, ces enjeux dépassent l'échelle métropolitaine et doivent être appréhendés à un niveau plus élargi. Il reste toutefois un palier à franchir en matière de sensibilisation et d'accompagnement aux changements de comportements (exemple : des parkings relais et des lianes sous utilisés).

Besoin de réfléchir sur une échelle élargie au sud de la métropole (connexion au Bassin Minier) et sur un axe est-ouest.

5. Dans le cadre de la révision prochaine du PDU, quelles sont pour vous les actions prioritaires à déployer en matière de mobilité et de déplacements ? Quelles en seraient les conditions de réussite ?

Pour la CCIGL, la concertation des acteurs pour l'élaboration de plans d'actions prioritaires est une évidence.

Les actions prioritaires identifiées par la CCIGL sont les suivantes :

- Réalisation Tram aéroport / préparer usagers aux changements ;
- Echangeur de Templemars sud-ouest ;
- Réseau Express Grand Lille ;
- Augmenter les capacités des parkings relais ;
- Développer les solutions en matière de mobilité intelligente.

6. Le fonctionnement des entreprises sur la MEL est-il perturbé par des problèmes d'accessibilité et de déplacements ?

Les entreprises sont confrontées à des problématiques de mobilité et d'accessibilité multiples : retard de livraisons, expéditions, flux domiciles-travail perturbés, etc.

Concernant le plan de circulation de la ville de Lille, une étude est actuellement en cours pour avoir une vision précise sur le sujet et objectiver l'impact réel des changements et des répercussions pour les commerçants locaux.

Thierry PAUCHET interpelle **Fanny OLIVEIRA** sur la date de livraison des conclusions de cette étude.

Fanny OLIVEIRA précise que l'étude en cours et que la date de parution des résultats n'est pas encore déterminée pour le moment.

7. Dans quelle proportion les difficultés d'accessibilité constituent un frein au développement des entreprises ? Les difficultés de déplacement éventuelles sont-elles de nature à remettre en cause l'implantation des entreprises sur la MEL ?

La congestion pénalise les employeurs. Pour, rappel le consentement d'un salarié pour la durée de son trajet domicile-travail quotidien est de deux heures par jour. Néanmoins, la congestion génère une incertitude sur ce temps de trajet et ses conditions de déroulement (les fluctuations variant d'une journée à l'autre). La perturbation par son caractère aléatoire est donc mal vécue par le salarié. Cela constitue donc un frein au développement des entreprises dans des secteurs déjà touchés par la thrombose.

La congestion engendre également une délocalisation des investissements. La CCIGL ne peut néanmoins pas objectiver le phénomène par l'apport de chiffres.

8. Combien d'entreprises (en pourcentage), selon vous, ont mis en place un Plan de Déplacement Entreprise (PDE) sur la MEL ? Pensez-vous que l'ensemble des entreprises pourra répondre à l'échéance de la loi de réaliser un PDE ?

Selon les sources de la DREAL, 80 entreprises de plus de 250 salariés sont assujetties aux PDE sur le Grand Lille. Environ 60% de ces structures sont localisées sur le territoire de la MEL. 1/3 d'entre sont en cours de déploiement d'un PDE, soit environ 16 entités.

La loi transition énergétique abaissant le seuil de 250 à 100 salariés dès janvier 2018, le nombre de structures assujetties passera donc de 80 à 647 (soit environ 130 entités pour la MEL, selon les fichiers des entreprises de la CCI).

Eric DILLIES interpelle **Fanny OLIVEIRA** sur le nombre de salariés du territoire métropolitain concernés par cette nouvelle norme.

La CCIGL peut fournir des chiffres fiables sur le sujet aux membres du comité.

9. Quels sont les freins à la mise en œuvre de Plan de Déplacement d'Entreprise ou d'Administration ? Quels seraient les leviers possibles ou conditions de réussite pour faciliter leur déploiement et les enrichir de nouvelles actions ?

La mise en place d'un PDE représente une réelle contrainte pour les entreprises. Ces dernières ont une réaction assez « épidermique » sur le sujet dans la mesure où sa mise en place peut générer des frais et des contraintes supplémentaires. Il y a un gros travail de sensibilisation et d'accompagnement des changements de comportement à mener sur ce chantier. En effet, les avantages de ce type de démarche n'est pas visible aux premiers abords.

Il faut démontrer aux entreprises l'intérêt de mettre en place ce type de démarche. L'offre de mobilité reste parcellaire pour les salariés, il faut déployer une offre « packagée » avec une mise en relation de l'ensemble des acteurs concernés par la thématique.

10. Les actions du PDU de la MEL sont-elles ou seront-elles prises en compte dans l'élaboration des PDE et notamment les nouvelles actions mises en place ?

Le PDU est le reflet d'une vision macro des enjeux de mobilité du territoire. Le PDE lui est la traduction d'enjeux « micros ».

Pour passer de la démarche de PDU à PDE, il faudrait envisager d'augmenter les remontés de terrain pour alimenter la réflexion sur le PDU.

11. Les actions du PDU ont-elles permis une évolution ou un changement de comportement ?

Ce point est difficilement mesurable et appréhendable dans la mesure le comportement humain est basé sur 80% d'irrationnel et 20% de rationnel.

12. Les temps de la ville, l'écobonus, le télétravail sont des nouvelles actions développées par la MEL. Les entreprises sont-elles prêtes à mettre en place ces innovations et ces changements de comportement ?

Concernant le vélo et des lianes, les entreprises ont effectivement l'air de s'emparer du sujet.

Fanny OLIVEIRA alerte cependant la MEL sur la communication faite concernant la prime de l'aide à l'achat d'un vélo. Afin de ne pas frustrer les potentiels usagers et futurs utilisateurs, il faut peut-être envisager une communication au niveau des entreprises sur la disponibilité réelle du budget allouée à cette action. Il faut également faire, une communication plus large comme par exemple celle réalisée pour des événements phares tel que le challenge de la mobilité.

Sur ce point, **Anne VOITURIEZ** précise que le Président s'exprimera sur la prime vélo sera lancée le 10 mai. (Cf. article paru dans la presse locale)

13. L'information, la sensibilisation et la communication des actions du PDU auprès des entreprises est-elle suffisante ?

Non. Il faut les accompagner les entreprises sur le long terme. Il s'agit d'un exercice continu. La CCIGL est prête à collaborer avec la MEL sur ce sujet, et de faire profiter de son expérience avec les entreprises

14. Le transport de marchandises est un axe majeur pour les entreprises mais aussi générateur de déplacements routiers. Quelles sont les actions à mettre en œuvre en vue d'améliorer leur acheminement ? En termes de logistique ou d'accompagnement ?

La CCIGL est leader sur ce sujet avec la CCI Artois et le Pôle d'excellence régional Euralogistic. De plus, le CMDU du Port de Lille, a permis de multiplier les modes de livraison et d'avancer sur la problématique du dernier kilomètre. **Fanny OLIVEIRA** rappelle la nécessité de travailler ensemble pour être efficace dans la multi-modalité.

Toutefois, certains modes de livraison peuvent engendrer un surcoût pour les entreprises. Ce surcoût peut néanmoins être amorti sur d'autres postes (stockage, entrepôt, etc.). Il faut avoir une vision globale de la problématique.

15. Si vous aviez une action urgente à recommander pour améliorer la circulation sur la MEL, laquelle serait-ce ?

Les actions urgentes à déployer sont irrémédiablement celles dont les coûts sont les plus importants.

Il faut mixer les projets d'infrastructures lourdes avec des actions de sensibilisation, développer les appels à projets sur les solutions de mobilité innovantes ou encore mettre en place des zones d'expérimentation au sein des entreprises (ex. Société du Grand Paris). La collaboration doit être intensifiée afin d'étudier toutes les pistes d'amélioration dans leur intégralité.

Seconde partie d'audition : échanges avec les élus membres du comité MIE

Thierry PAUCHET salut la position de la CCIGL sur le besoin davantage de mesures d'accompagnement des entreprises. Il questionne la CCIGL sur la possibilité de mettre en place un observatoire sur les pratiques de mobilité des entreprises.

Fanny OLIVEIRA précise que ce sujet fait partie de la feuille de route de la commission. La mise en place d'un guichet unique pour l'accompagnement des entreprises peut être une solution.

LA CCIGL travaille également en collaboration avec le réseau Alliances afin de présenter une offre de mobilité lisible pour les entreprises.

Sébastien LEPRÊTRE appui la sollicitation de **Thierry PAUCHET** sur la création d'observatoires. Il revient sur l'étude concernant le PDL mentionnée par la CCIGL en début d'audition et souligne l'importance d'un partage des conclusions de l'étude à la MEL et la ville de Lille. Deux questions sont ensuite posées à la CCIGL :

1. Parmi les critères d'installation et de développement des entreprises sur un territoire, à quel rang se situe celui de l'accessibilité / mobilité ?

Concernant cette question, la CCIGL ne dispose pas de données fiables sur cette question mais de manière empirique, l'accessibilité constitue un véritable enjeu d'attractivité des entreprises sur un territoire.

A contrario, **Fanny OLIVEIRA** souligne un effet pervers inverse induit par le positionnement géographique des entreprises : l'attractivité des compétences.

Cette question doit faire l'objet d'une analyse précise en fonctions des tailles d'entreprises et des secteurs d'activité. Lille's agency peut potentiellement venir compléter ces éléments de réponse.

2. Concernant les solutions palliatives, quel est le regard de la CCI sur le péage positif par exemple ?

Sur cette question des solutions curatives, Fanny OLIVEIRA met en avant l'évolution du télétravail et du travail à distance (entreprises en multi sites) depuis ces dernières années. Toutefois ce dispositif, peut induire des problématiques de gestion des ressources humaines générées par l'encadrement à distance.

Jacques RICHIR salue l'intervention de la CCIGL et son approche métropolitaine et non locale dans le traitement des questions. En effet, le déficit de clientèle subi par les commerces du centre-ville de Lille peut profiter à d'autres villes de la Métropole.

Concernant les contributions écrites des associations de commerçants, il n'est pas envisageable de se limiter au seul centre-ville de Lille. L'exercice doit être étendu pour entendre les points de vue d'autres commerçants de la métropole comme ceux de Roubaix, Tourcoing et Lille Sud. Il serait intéressant de corréliser les études de la CCI avec les branches commerciales afin d'objectiver le rééquilibrage sur la métropole.

Le centre-ville de Lille a mis en place des solutions aux problématiques rencontrées par les commerçants comme l'adaptation de la taille des véhicules ou les livraisons multiples par journée.

Jacques RICHIR met en avant son désir d'avoir une coopération très étroite avec la CCIGL sur ces questions.

La CCIGL souligne qu'elle veut aller plus loin dans l'efficacité du CMDU.

Francis DELRUE questionne la CCIGL sur l'existence d'indicateurs globaux pour mesurer l'efficacité des actions déployées sur le territoire depuis 2010.

Sur la mesure de l'efficacité des actions, **Fanny OLIVEIRA** indique ne pas avoir d'éléments à disposition toutefois les services de la MEL doivent disposer de bilans en la matière.

Jérémie CREPEL remercie la CCIGL pour sa vision d'ensemble sur ces questions et pose trois questions :

1. Sur la thématique de la congestion, avez-vous une vision sur la spatialisation et la répartition des entreprises sur le territoire ?

La CCIGL ne dispose actuellement pas de chiffres précis ou d'étude sur cette question.

2. Concernant les modes de mobilité alternatifs, les salariés sont-ils suffisamment informés ? Avez-vous observé des changements de comportements suite à la mise en place des PDE

Fanny OLIVEIRA met en avant un déficit d'offre au niveau de la communication faite aux salariés sur les modes alternatifs à la voiture. Il faut aller plus loin dans la réalisation d'expérimentations dans les entreprises, organiser des espaces de démonstrations pour convaincre. Il faut donner un cadre à l'entreprise et l'accompagner. On peut imaginer de déployer des phases de test sur le territoire avec des entreprises pilotes. Cela minimiserait le risque pour les structures dans un retour en arrière serait possible (ex : décalage des heures d'arrivée, développement du télétravail, etc.).

Jérémie CREPEL évoque la possibilité de mettre en place des conseillers en mobilité pour accompagner les salariés et les entreprises aux changements de comportements.

Sébastien COSTEUR rejoint les propos de **Fanny OLIVEIRA** et évoque le sujet des parkings relais. Pour lui, il en faut davantage sur la métropole. La problématique de gestion de l'espace public pose également question. Il faut mener une réflexion sur la place de la voiture entre le domaine public et les zones d'entreprise afin de trouver un juste équilibre.

Sur la politique des temps, il serait intéressant de mener des expérimentations au niveau des zones d'activités dépourvues d'une offre complète de Transports.

Il faut également travailler davantage la communication auprès des salariés sur les alternatives existantes comme les parkings relais par exemple (exemple du P+R de 4 cantons).

Sébastien LEPRÊTRE exprime son désaccord avec le point de vue de **Jacques RICHIR** sur le rééquilibrage commercial du territoire métropolitain. Le commerce du centre-ville de Lille est une tradition qu'il faut préserver, elle en constitue la vitrine et un facteur d'attractivité indéniable. Le fait est que cette perte de clientèle au niveau

du cœur de Lille profite aux grands groupes et zones commerciales et non pas à d'autres commerçants de quartier.

Jacques RICHIR juge que ce point de vue n'est pas en adéquation avec les modes de consommations actuels de notre société. En 2017, Il faut une vision globale métropolitaine sur cette question. Il invite le comité à prendre connaissance de l'étude PROCOS et illustre ses propos par l'exemple suivant : « il y a 25 ans, le vieux-lille a tué les commerces de la rue Gambetta. »

Thierry PAUCHET invite **Jacques RICHIR** à entendre le point de vue des 200 à 300 commerçants qui ont subi des évolutions suite au PDL.

Eric DILLIES revient sur le sujet de la flexibilité des horaires de travail. Pour lui, les collectivités territoriales peuvent être pionnière en la matière. Il questionne ensuite la CCIGL sur la production d'études sur le covoiturage.

Sur le premier point, **Fanny OLIVEIRA** met en avant les différentes expérimentations pilotées par la MEL comme le télétravail ou encore l'éco bonus-mobilité. De manière plus globale, la CCIGL constate une mise en route du télétravail plutôt encourageante au niveau de la fonction publique territoriale.

Sur la question du covoiturage, une expérimentation a été menée sur le CRT de Lesquin mais hélas cela n'a pas été poursuivi dans le temps.

LISTE DES PARTICIPANTS

Etaient présents

Daniel JANSSENS - Président	Vice-président Voirie, qualité des espaces publics	MEL
Michel COLIN	Vice-président des politiques publiques, contrôles financier et de gestion, assurances	MEL
Anne VOITURIEZ	Vice-présidente Plan de déplacement urbain et modes doux	MEL
René MULLIEZ	Conseiller métropolitain	MEL
Thierry PAUCHET	Conseiller métropolitain	MEL
Sébastien LEPRETRE	Vice-Président Assainissement	MEL
Francis DELRUE	Conseiller métropolitain	MEL
Eric DILLIES	Conseiller métropolitain	MEL
Patrick GEENENS	Vice-président stratégie et action foncière de la Métropole	MEL
Sébastien COSTEUR	Conseiller métropolitain	MEL
Jacques RICHIR	Conseiller métropolitain	MEL
Frédéric BAILLOT	Conseiller métropolitain	MEL
Jérémy CREPEL	Conseiller métropolitain	MEL
Charles-Alexandre PROKOPOWICZ	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Coline CRAEYE	Collaboratrice d'élus et de groupe	MEL
Sandrine SEMLALI-COIRIER	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Mheidi GUEROUI	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Loïc CATHELAIN	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
François VERDONCK	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Laurent HOCQ	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Jonas COHEN	Conseiller technique	MEL
Philippe LEMAIRE	DGA pôle réseaux, services et mobilité	MEL
Alexis MARCOT	Directeur mobilité	MEL
Julien HENIQUE	Chef de services études, méthodes et expertises	MEL
Céline DEPIERE	Chef de service études et plans de déplacements urbains	MEL
Hélène MARIN LEPOUTRE	Chargée d'études	MEL
Hélène LADIER	Chargée d'observation économique	MEL
Nicolas CAMBIER	Chef de service évaluation des politiques publiques	MEL
Kévin ROLLANDT	Chargé de mission évaluation des politiques publiques	MEL
Elodie KARASINSKI	Chargée de mission évaluation des politiques publiques	MEL

MIE à mi-parcours du PDU 2010-2020 et détermination des impacts des plans de circulation du territoire – Cinquième réunion du comité MIE

19 mai 2017
17h-19h
Salon des réceptions

Réunion présidée par : Michel COLIN, Vice-président en charge de l'évaluation des politiques publiques par délégation de Daniel JANSSENS, Président de la MIE

AUDITION – CAROL BLEITRACH REPRESENTANT D'YVONNE TASSOU, PRESIDENTE DE LA CPME NORD

Carol BLEITRACH est commerçant sur Lille (rue Nationale) et Président de la Chambre Syndicale de l'Habillement du Nord-Pas-de-Calais.

Yvonne TASSOU, Présidente de la CPME du Nord, l'a désigné pour la représenter. Toutefois, **Carol BLEITRACH** exprime sa difficulté à s'exprimer sur le sujet du PDU qu'il ne connaît pas. Par ailleurs, et bien que le questionnaire lui ait été adressé, en amont de la réunion (mail du 27 avril et 2 mai), il évoque une panne informatique l'empêchant d'imprimer le document et de préparer au mieux cet échange. L'audition a donc eu lieu sur la base d'un échange questions-réponses entre les membres du comité et l'auditionné.

Question de Michel COLIN : quels constats faites-vous sur les conditions de circulation dans le centre-ville de Lille ?

Carol BLEITRACH évoque qu'il a rencontré **Jacques RICHIR** au sujet du plan de circulation lillois mis en place en août 2016. A cette occasion, il lui avait exprimé le mécontentement des commerçants lillois et les conséquences néfastes que cette mesure a eu sur leur chiffre d'affaire.

Question de Michel COLIN : cette baisse de chiffre d'affaire s'observe-t-elle encore actuellement ?

Carol BLEITRACH répond positivement, expliquant que des clients ne viennent plus dans le centre de Lille en raison des difficultés rencontrées pour y circuler. Toutefois, il n'est pas en mesure de la chiffrer exactement. Elle serait de l'ordre de 30 à 40%. Ce constat est fait pour la filière du prêt-à-porter que Carol BLEITRACH représente mais également dans d'autres filières comme la restauration.

Question de Michel COLIN : est-elle uniquement imputable au plan de circulation lillois ?

Selon **Carol BLEITRACH**, il est difficile de l'affirmer. Il s'agit de constats réalisés sur le terrain au quotidien. A titre d'exemple, avant la mise en place du plan de circulation lillois, le parking du nouveau siècle affichait un taux de remplissage bien supérieur.

Question de Michel COLIN : combien d'adhérents la CPME représente-t-elle ?

Carol BLEITRACH n'est pas en mesure de répondre précisément.

Question de Francis DELRUE : vos clients pourraient-ils venir en transports en commun ? Avez-vous des solutions à proposer ?

Selon **Carol BLEITRACH**, c'est possible mais la plupart de la clientèle utilise la voiture pour se rendre dans les commerces du centre de Lille. La clientèle belge par exemple. En termes de solutions, il conviendrait de faciliter l'accès au centre-ville.

Il évoque par ailleurs que les commerçants comprennent la volonté de limiter la voiture en centre-ville mais que le prix à payer en retour est élevé.

Jacques RICHIR regrette que **Carol BLEITRACH** ne soit pas en mesure d'apporter des chiffres précis pour étayer son propos alors qu'il représente une grande fédération.

De plus, il est important d'examiner les difficultés que rencontrent les commerçants au regard de leur secteur d'activité. En effet, certains commerces se portent très bien comme le centre commercial EURALILLE, le Furet du Nord a vendu ses murs à un prix élevé. En revanche, le secteur du prêt-à-porter connaît des difficultés. Les chiffres doivent être corrélés avec les réalités de chaque secteur.

Carol BLEITRACH précise que la baisse du chiffre d'affaire évoquée précédemment est calculée par rapport au chiffre d'affaire de l'année précédente. Ses constats sont également partagés par des représentants d'autres secteurs d'activité comme les restaurateurs. La rue Nationale n'a jamais été aussi calme.

Eric DILLIES ajoute également que le trajet entre la gare Lille Flandres et le Conseil régional prend 30 minutes avec un passage unique via le Boulevard de la Liberté. La ville de Lille a réduit la totalité de la circulation à quelques axes. Toute personne qui se rend à Lille pour la 1^{ère} fois est perdue. Même Google n'est pas à jour. Le plan de circulation lillois a été fait pour les Lillois alors même que les personnes résidant à l'extérieur de la ville, sur le territoire de la MEL, contribue financièrement à ces aménagements.

Jérémie CREPEL souhaite préciser qu'il est important que les constats soient étayés par des données factuelles tangibles.

Par ailleurs, il rappelle que l'objet de la présente mission doit être appréhendé à l'échelle métropolitaine et qu'il ne se limite pas l'étude de la circulation dans le centre de la ville de Lille.

Pour **Eric DILLIES**, Lille est le centre de la Métropole. Toute mesure visant à restreindre la circulation dans son centre a des conséquences sur la Métropole.

Jérémie CREPEL évoque que l'asphyxie que connaît la Métropole est due au manque de transports en commun et de moyens alternatifs à la voiture pour se déplacer.

Pour **Eric DILLIES** le maillage des transports en commun est insuffisant et peu performant dans la mesure où ces modes de transport prennent 2 à 3 fois plus de temps que la voiture.

Dans la mesure où **Carol BLEITRACH** n'a pas été en mesure de préparer son audition sur la base du questionnaire envoyé, **Jacques RICHIR** propose que la CPME transmette une réponse écrite et chiffrée qui sera étudiée par les membres du comité.

Carol BLEITRACH répond positivement à cette demande et souhaite ajouter qu'au-delà des difficultés de circulation, le coût des parkings en centre-ville est élevé, notamment lorsque son utilisation est quotidienne.

Pour **Jacques RICHIR** Lille n'est pas la ville où le stationnement payant est le plus élevé.

LISTE DES PARTICIPANTS

Etaient présents

Michel COLIN	Vice-président des politiques publiques, contrôles financier et de gestion, assurances	MEL
Anne VOITURIEZ	Vice-présidente Plan de déplacement urbain et modes doux	MEL
René MULLIEZ	Conseiller métropolitain	MEL
Francis DELRUE	Conseiller métropolitain	MEL
Eric DILLIES	Conseiller métropolitain	MEL
Jacques RICHIR	Conseiller métropolitain	MEL
Jérémie CREPEL	Conseiller métropolitain	MEL
Jonas COHEN	Conseiller technique	MEL
Coline CRAEYE	Collaboratrice d'élus et de groupe	MEL
Sylvain LAURU	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Caroline LEMAIRE PECQUEUR	Collaboratrice d'élus et de groupe	MEL
Loïc CATHELAIN	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Laurent HOCQ	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Alexis MARCOT	Directeur mobilité	MEL
Julien HENIQUE	Chef de services études, méthodes et expertises	MEL
Nicolas CAMBIER	Chef de service évaluation des politiques publiques	MEL
Elodie KARASINSKI	Chargée de mission évaluation des politiques publiques	MEL

MIE à mi-parcours du PDU 2010-2020 et détermination des impacts des plans de circulation du territoire – Sixième réunion du comité MIE

2 juin 2017
17h-19h
Salle des Conférences

Réunion présidée par : Daniel JANSSENS, Président de la MIE

AUDITION N°1 – UNION DES VOYAGEURS DU NORD (UVN)

M. GILLES LAURENT, PRESIDENT / M. MATHIEU GIRAUD

Gilles LAURENT introduit son audition en présentant brièvement l'UVN. Localement, l'association représente la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'usagers des Transports, association agréée de consommateurs). Au niveau national, l'association compte 78 000 adhérents consommateurs de transports collectifs. L'UVN agit auprès des élus, des collectivités et des exploitants de réseaux, pour :

- Défendre les droits des usagers des transports collectifs
- Améliorer les transports collectifs au quotidien
- Elaborer des projets d'avenir en la matière
- Défendre les enjeux environnementaux
- Oeuvrer en faveur de l'éco mobilité

L'UVN propose entre autres de faire payer leurs coûts aux différents modes de transports.

Gilles LAURENT revient sur ce que prévoyait initialement les PDU de 2000 et 2010 en matière de transports collectifs, à savoir :

Pour le PDU 2000-2010

- Le lancement du tram-train (6 lignes pour 2008)
- L'amélioration de l'information ferroviaire vers la Belgique
- 3 lignes de bus express
- La création de 12 lianes pour 2006

Pour le PDU 2010-2020

- 3 lignes de tram train
- 4 nouvelles lianes en 2015 et 3 autres pour 2020

Côté réalisations, **Gilles LAURENT** dresse le bilan 2000-2016 suivant :

- La mise en œuvre des plans bus successifs (réaménagements, lignes fortes, dessertes)
- Liane 4 et projet liane 5
- Abandon du projet tram-train

L'UVN salue l'effort de la MEL mais considère néanmoins que ces mesures ne peuvent pas entraîner un report modal conséquent. Pour cause, **Gilles LAURENT** déplore l'absence d'investissement en transports collectifs en site propre (TCSP) durant ces 16 dernières années (2000-2016).

Gilles LAURENT illustre ses propos avec des éléments de benchmark au niveau national. En comparant le ratio « km de lignes/habitant » (réseaux de TCSP Métro + tramway), on peut observer que la MEL se fait indéniablement distancer par les autres métropoles sur le niveau d'aménagement en TCSP.

Gilles LAURENT réalise une focale sur les lianes. Au regard des éléments de benchmark sur la vitesse commerciale des lignes dans les autres métropoles, il apparaît que les lianes de la MEL ne constituent pas des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS). Un vrai BHNS a une vitesse commerciale d'environ 20 km/h (Nantes, Metz, Rouen, etc.) et son parcours est simplifié au maximum des aléas (couloir, priorité absolue, montée rapide, etc.). **Gilles LAURENT** étaye son propos avec l'exemple de la liane 4 Hem-Roubaix et le projet de la Liane 5 (ligne 12 actuelle). Pour cette dernière l'objectif annoncé avec un passage de 13 à 15 km/h est jugé insuffisant et en dessous des critères de performance d'une véritable ligne BHNS.

De manière globale, l'**UVN** déplore de véritables disparités territoriales en matière d'aménagements en transports collectifs. Afin d'amorcer un report modal important et un usage de la voiture dissuadée pour désengorger la métropole, il faut des équipements et des infrastructures de transports en commun performants. De plus, les politiques locales sont encore trop favorables à une utilisation de la voiture (parkings en ville, autoroutes gratuites...).

Gilles LAURENT regrette également le contexte politique national lui aussi encore trop incitatif à un usage de la voiture (primes à la casse, diesel détaxé, etc...).

En dépit de ces éléments, **Gilles LAURENT** souligne toutefois l'exception en la matière du plan de circulation 2016 de la ville de Lille (PDL). Hormis quelques fissures dans le projet de départ (rue nationale, place du Lion d'Or, secteurs piétonniers insuffisants), l'**UVN** salue le caractère décisif et volontariste des mesures prises après des années d'immobilisme. Pour l'**UVN**, la traditionnelle thrombose de fin d'année est un phénomène conjoncturel et ne peut pas être imputé au PDL. Les causes sont multifactorielles.

Concernant les résultats de l'enquête déplacements 2016, **Gilles LAURENT** ne s'étonne malheureusement pas des chiffres (56% de part modale voiture contre 55%). Ce bilan est logique dans la mesure où l'enquête reflète l'absence d'un report modal conséquent qui aurait pu être impulsé par de nouveaux TCSP efficaces sur la Métropole.

A titre comparatif, **Gilles LAURENT** met en avant les parts modales voitures de la métropole de Lyon : voitures 48 > 42%, TC 15 > 19% sur 10 ans.

Mathieu GIRAUD prend le relais afin de présenter quelques pistes d'amélioration pour l'avenir. Certaines mesures sont simples à déployer à court terme et ne nécessitent pas d'investissements majeurs comme :

- Donner la priorité absolue aux carrefours
- Accélérer les montées/descentes aux arrêts (toutes portes)
- Mettre en place un indicateur de « vitesse commerciale » par ligne pour informer les usagers
- Réaliser des audits réguliers « qualité bus » par ligne afin de détecter les éventuels points d'amélioration en vue d'optimiser les temps de parcours

En matière de tarification, des marges de progrès sont également envisageables. Hormis, Pass-pass, certaines formules se font attendre comme :

- Intégration tarifaire TER pour tickets et pass
- Tarif minigroupe / retour autorisé

D'autres mesures sont également envisageables en matière d'intermodalité comme :

- Connexions Transpole avec les gares périphériques (ex : Lesquin)
- Priorisation de la circulation des réseaux de TC en cas d'interventions sur la chaussée
- Déviations à encadrer (à réduire, info usagers)
- Affichages lumineux, lisibles, ordres des départs
- Info lignes transfrontalières

Sur le sujet de la communication, **Mathieu GIRAUD** invite à une campagne plus positive pour augmenter le report modal. Dans la mesure où l'utilisation des TC relève d'un choix rationnel et psychologique, il faut des affichages rassurants pour contribuer au bien-être des usagers. (Exemple contraire : campagne d'affichage « ne pas valider, c'est frauder » qui peut générer une certaine anxiété pour les passagers)

Pour l'**UVN**, le bus n'est pas suffisant. L'amélioration des plans bus successifs était nécessaire et bénéfique mais cela demeure insuffisant pour infléchir le report modal. Des TCSP performants et bien connectés sont nécessaires. La commodité des TC doit être supérieure à celle des voitures pour augmenter leur attractivité.

Concernant les TCSP, **Gilles LAURENT** apporte des éléments d'analyse sur le débat « TRAM vs. BHNS ». Contrairement aux idées reçues, le BHNS n'est pas le moins coûteux en France. Il l'est certes à court terme mais les coûts d'exploitation augmentent par la suite (moindre longévité du matériel et de la voie).

La solution du TRAM fait état d'un meilleur bilan. L'investissement est plus rentable sur le long terme et le coût par passager inférieur à celui d'un BHNS. Cette solution offre notamment les avantages suivants :

- Plus confortable, moins bruyant
- Plus extensible avec la fréquentation (longueur rames)
- Meilleure productivité

- Meilleur report modal (tram > +100% ; BHNS <+50%)

Selon **Gilles LAURENT**, le projet de la ligne Lille-Comines pourrait faire office de projet démonstrateur en la matière, et ce, pour plusieurs raisons :

- L'opportunité d'une plateforme ferroviaire existante
- Des coûts d'établissement moindres (environ 13M€/km au lieu de 20M€/km en raison des infrastructures déjà existantes)
- Un secteur de la MEL engorgé
- Une possibilité de desserte du Vieux Lille

C'est une belle opportunité de réhabiliter cette plateforme en projet de Tram.

L'**UVN** monte actuellement un dossier pour porter ce projet avec l'appui d'axe culture.

Sur ce dossier, **Daniel JANSSENS** précise qu'une délibération a été votée au conseil du 1er juin dernier afin de lancer une étude MEL/Région pour maintenir la ligne Lille-Comines.

Gilles LAURENT propose également la mise en place d'un schéma directeur TCSP. L'objectif ne serait pas de faire une ligne symbolique mais de voir où sont les besoins (analyse des flux, densité de population, équipements publics).

L'**UVN** propose également de multiplier les connexions des transports urbains au réseau ferroviaire (ex : Lesquin). En effet, hormis Lille Flandres, les différentes gares sont peu connectées entre elles. Les propositions de l'**UVN** sur ce point sont les suivantes :

- Maillage du réseau
- Densification des dessertes SNCF
- S'inspirer du S-Bahn allemand (RER allemand)
- Valoriser l'ancienne étoile ferroviaire lilloise

Concernant le réseau express grand Lille (REGL), **Gilles LAURENT** remet un document aux membres de la MIE reprenant les propositions de l'**UVN** et la **FNAUT** dans le cadre du débat public REGL.

Gilles LAURENT conclut son intervention en dressant brièvement la liste des réponses de l'**UVN** au questionnaire d'audition (cf. PPT diffusé en séance).

Thierry PAUCHET salue la qualité de la présentation de l'**UVN** mais souligne cependant la sévérité des propos. **Daniel JANSSENS** rebondit sur l'intervention de **Thierry PAUCHET**. Pour lui, il s'agit d'un constat factuel et non pas sévère.

Thierry PAUCHET questionne ensuite l'**UVN** sur le doublement des lignes de métro. Ce choix était-il une erreur pour la MEL ? Pour **Gilles LAURENT**, ce choix de priorisation du doublement des rames du métro a été fait dans une logique de bonne gestion du réseau. Toutefois il est regrettable d'avoir abandonné le projet tram-train en parallèle.

Thierry PAUCHET aimerait avoir la vision de l'**UVN** sur la sécurité dans les transports collectifs.

Concernant la mise en place de portique de sécurité dans le métro, **Mathieu GIRAUD** précise qu'il faudra juger de l'efficacité réelle du dispositif sur le niveau de fraude. C'était déjà l'objectif de pass-pass à l'époque. Ce dispositif peut malheureusement engendrer des problématiques d'accessibilités pour les PMR. Pour rappel le taux de fraude de la métropole est similaire à d'autres métropoles avec un contexte social comparable.

En termes de performance TC, **Mathieu GIRAUD** évoque le projet qui ouvrirait la circulation des bus sur les bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute. Ce type de dispositif pourrait s'imaginer sur l'A22 par exemple.

Frédéric BAILLOT déplore le manque d'expertise sur les sujets comme le tram et les BHNS. Pourquoi ces projets fonctionnent-ils en Allemagne et pas en France ?

Gilles LAURENT apporte quelques éléments de réponse en précisant qu'effectivement le tram train ne marche pas en France (sauf dans la ville de Mulhouse) mais cela s'explique dans la mesure où il ne s'agit pas de vrais tram trains stricto sensu avec des connexions aux réseaux urbains (exemple de la ville de Nantes).

Mathieu GIRAUD intervient en ouvrant le sujet de la mise à disposition des données (open data) pour une meilleure évaluation des projets (indicateurs de vitesse, de fréquentation) par les associations, entreprises, citoyens, etc. (exemple de la plateforme open data de la ville de Rennes).

Jacques RICHIR salue la qualité de l'intervention et note la remarque stipulant le manque d'ambition du PDL et la partage. Concernant les résultats de l'enquête déplacement, certains chiffres sont assez alarmistes notamment sur l'utilisation de la voiture chez les seniors et les 6-15 ans.

Jacques RICHIR partage l'analyse de l'UVN sur la mise en place de mesures à court terme et peu coûteuses pour améliorer la performance des lignes. Il faut un plan d'action très volontariste et qualitatif sur les lignes de bus.

Francis DELRUE estime que l'UVN doit intégrer que la MEL est un territoire mi-rural / mi-urbain. Par conséquent, les résidents en territoires ruraux ont besoin de leur voiture pour venir travailler. Cet aspect ne doit pas être négligé.

Gilles LAURENT partage les propos de **Francis DELRUE** sur la nécessité de l'utilisation de la voiture en territoire rural, toutefois il indique que la commune de Baisieux possède un fort potentiel en matière de TC (ex : train Tournai-Baisieux).

René MULLIEZ salue l'état des lieux objectif de la situation et les propositions de mesures de l'UVN et rejoint les propos de **Francis DELRUE** concernant la couverture des territoires ruraux en matière de transports collectifs. Pour Bousbecque par exemple, il n'y a qu'un bus par heure en moyenne. Par conséquent l'utilisation des voitures est donc indispensable.

AUDITION N°2 : ASSOCIATION DROIT AU VELO (ADAV)

M. YANNICK PAILLARD, PRESIDENT / M. MICHEL ANCEAU, DIRECTEUR / M. FREDERIC DEVRED, SECRETAIRE

Yannick PAILLARD présente rapidement l'ADAV. Créée en 1982, l'association (qui existe au niveau de la région Nord-Pas-de-Calais) fonctionne sous forme d'antennes locales. Chacune est dirigée par des responsables d'antennes. L'association représente aujourd'hui 2000 adhérents et ce nombre est en hausse constante depuis 1995. Elle emploie également 6 salariés et son conseil d'administration est composé de 15 membres.

L'ADAV travaille en collaboration avec les Collectivités Territoriales (Région, Département), les services de l'Etat, des Etablissements publics (ADEME...) ou encore la MEL qui est son 1^{er} partenaire. Ces collaborations aboutissent à la signature de conventions destinées à faire avancer la cause du vélo.

En complément de son audition, une réponse écrite de l'ADAV au questionnaire est transmise aux membres présents. Ce dernier, ainsi que le support de présentation seront diffusés à l'ensemble des membres du comité et joints au présent compte rendu.

Les intervenants proposent de balayer l'ensemble des questions dans l'ordre du questionnaire.

Question n°1 : Globalement, le PDU vous semble-t-il répondre aux enjeux actuels en matière de mobilité et de déplacements doux ?

Frédéric DEVRED précise que, conformément à la loi sur l'air de 1996, le PDU a pour objectif principal de réduire le trafic automobile, source de pollution atmosphérique.

Question n°2 : vous semble-t-il en adéquation avec d'autres enjeux tels que la protection de l'air et de la santé, l'attractivité économique du territoire et la qualité de la vie ?

Oui la qualité de vie et la protection de l'air sont liées aux nuisances produites par le trafic automobile. En le réduisant on contribue à cet objectif de réduction du bruit, de la pollution, de la vitesse, de l'encombrement de l'espace public... tout en améliorant la sécurité routière.

L'attractivité économique d'un territoire est souvent limitée à son accessibilité en voiture, mais elle doit aussi être considérée en fonction de sa qualité de vie et de son accessibilité pour les modes actifs et les modes doux. En effet, on constate que les villes qui ont une part modale vélo importante sont attractives.

Question n°3 : que pensez-vous de l'objectif fixé par le PDU de multiplier par 5 l'usage du vélo à l'horizon 2020 (soit 10% de part modale au lieu de 2%) ?

Selon **Yannick PAILLARD**, on constate, de par le monde, une augmentation moyenne de 10% à 15% par an du trafic vélo. L'objectif peut donc paraître ambitieux mais il est nécessaire.

Si cet objectif est justifié pour motiver des choix politiques, il semble difficilement réalisable sur l'ensemble du territoire.

Il conviendrait de faire une analyse plus fine de ces objectifs par territoire. En effet, chacun des 8 territoires de la MEL a ses propres attentes et spécificités. Il est donc important de moduler les pratiques et les actions à mettre en œuvre en fonction de ses attentes mais également des disparités qui y sont relevées.

L'objectif premier est de calmer le trafic automobile dans les centres, lieux où la progression du vélo pourra être la plus forte. Par répercussion, la pratique du vélo pourra ensuite se développer dans la proche périphérie et la grande périphérie.

Afin d'observer la progression du trafic à vélo, l'ADAV dispose de divers points de comptage sur le territoire et notamment dans le centre de Lille. Ces données sont ensuite analysées par le Cerema. Un graphique est présenté en séance sur la période 1999-2017 sur la base des données collectées par la station située à l'angle de la rue Nationale et du Boulevard de la Liberté. Ainsi, il peut être constaté une augmentation du trafic vélo : une vingtaine de vélo par heure en 1999 (sur une 4 voies à l'époque) contre 150 vélos par heure aujourd'hui. Sur la rue Nationale, on perçoit une augmentation de 100 à près de 250 vélos en circulation aujourd'hui avec une pointe à 380 cycliste le mercredi entre 17h30 et 18h30.

Les jours de pluie on remarque une augmentation du nombre de v'lille en circulation (moins de vélo mais plus de v'lille, ces derniers étant utilisés en fonction de l'évolution de la météo en journée).

On constate donc une progression à Lille du vélo et une redistribution au profit des transports collectifs même sans gros travaux d'infrastructure. La part modale du vélo se rapproche des objectifs du PDU et montre donc qu'ils sont atteignables au moins dans les villes centres.

Si l'on compare la MEL à d'autres métropoles européennes, on remarque que de nombreuses villes comme Copenhague, Amsterdam, Munster ou Bruges ont une part modale vélo comprise entre 30 et 40%.

L'objectif fixé par le PDU permettrait donc de se rapprocher de ces grandes villes pilotes en Europe.

Pour nos voisins belges, on observe que Courtrai a une part modale de 20%. Lors des états généraux du vélo, la ville a expliqué que ce résultat est lié à la politique incitative mise en place et à l'intégration, dès le début dans les années 80, de la question de la prise en compte des déplacements en vélo dans les projets d'aménagement et les politiques publiques mises en œuvre. En comparaison, la France, et la MEL, accusent donc un retard. Par ailleurs, on voit bien qu'il s'agit d'une politique de long terme.

Pour les villes de Bruges et Gand, la prise en compte est plus récente mais volontariste.

En France, dans l'agglomération strasbourgeoise, 8% des déplacements se font à vélo et près de 15% pour le centre élargi de Strasbourg. On peut voir en effet, qu'il est également possible de favoriser l'usage du vélo au-delà de la seule ville centre et sur des trajets plus longs.

Question n°4 : que pensez-vous des autres objectifs fixant à 20% la part modale des transports collectifs, 34% la part modale de la voiture, 35% la part modale de la marche, 1% les autres modes ?

Question n°5 : que pensez-vous des nouvelles orientations du SCoT fixant à 40% l'objectif de part modale pour les modes doux, dont 8% pour le vélo ?

Question n°6 : que pensez-vous des autres objectifs : privilégier une progression importante des transports collectifs afin de doubler leur part modale d'ici les 20 prochaines années et atteindre près de 20% / accélérer la baisse du trafic automobile interne pour une part modale de la voiture à près de 40%.

Michel ANCEAU précise que comme précédemment évoqué, ces objectifs (qu'il s'agisse du PDU ou du SCoT) mériteraient d'être déclinés par territoire. L'objectif de doubler la part modale des transports collectifs semble peu réaliste car cela nécessiterait de gros investissements alors que le développement de l'usage du vélo est moins coûteux.

Pour que les transports collectifs soient concurrentiels à la voiture, ils doivent être rapides et bien fonctionnés. Si cela est vrai pour le métro ou le tramway, cela est moins vrai pour le bus car il est lui-même englué dans le trafic routier. On observe parfois 2 lignes l'une derrière l'autre, la première ayant rattrapée la seconde.

Il n'y a aujourd'hui pas de bus à haut niveau de service (BHNS) dotés de sites propres intégraux et de la priorité aux feux. Ces choix relèvent du politique mais s'avèrent difficiles car ils impliquent de reprendre de l'espace dédié à la voiture au profit des bus. Cela permettrait toutefois d'augmenter cette part modale.

Il est important de jouer sur la complémentarité des modes actifs et des modes doux pour rééquilibrer les parts modales. Tous les trajets ne peuvent se réaliser en TC ou à vélo uniquement contrairement à la voiture qui peut se suffire à elle-même.

Il est donc important d'informer le public sur ces divers modes de transport alternatifs à l'usage de la voiture individuelle et leurs intermodalités. En effet, beaucoup ignore comment compléter un déplacement à vélo pour atteindre leur lieu cible (stationnement vélo à proximité de la gare pour prendre un train par exemple). Il faut donc développer l'information et la pédagogie car l'utilisation d'un seul mode alternatif n'est souvent pas concurrentielle.

Des mesures simples peuvent être mises en place (exemple : extension de zone de circulation apaisée pour garantir la sécurité des usagers).

On constate également que les choix en matière de stationnement ont des impacts sur l'usage des modes de déplacement. Ainsi, 76% de la population métropolitaine estime qu'elle n'a pas de problème de stationnement sur son lieu de travail, ce qui incite à prendre la voiture. Limiter la politique de stationnement est donc un levier pour faire évoluer les comportements et les habitudes.

A titre d'exemples, Fribourg a d'abord créé une ligne de tramway, puis à aménager un éco quartier autour de cette ligne.

Colmar, ville de 80 000 habitants, dispose d'importantes zones de circulation apaisées ou piétonnes en cœur de ville, et a mis en place un plan de circulation limitant le transit en centre-ville accompagné d'une suppression des offres en stationnement gratuite. Aujourd'hui la ville enregistre une part modale vélo de 7%. 700 places de stationnement vélo (toutes occupées) ont également été réalisées à la gare pour un stationnement de jour comme de nuit. A contrario, à la gare de Lille, on observe des difficultés à stationner pour les vélos.

Par ailleurs, la MEL est le territoire qui dispose de la concentration la plus forte en nombre d'hypermarchés et de zones commerciales en France, ce qui engendre nécessairement du trafic automobile et ne plaide pas en faveur d'une mobilité alternative. Cette spécificité du territoire est à prendre en compte.

Pour rééquilibrer les modes de transports, il convient de développer l'intermodalité. A la gare d'Armentières, 80 places de stationnement vélo sont disponibles. Ce type d'aménagement fonctionne bien et a un caractère incitatif. Il est nécessaire de favoriser les aménagements pour sécuriser l'usage et le stationnement du vélo.

On constate par ailleurs, un réseau cyclable ancien sur l'ancien réseau départemental du Département du Nord qui est développé mais peu sécurisé car il est situé sur des grands axes départementaux. Ces derniers sont désormais de la compétence de la MEL du fait des récents transferts. Pour développer le réseau cyclable, plusieurs propositions sont possibles en complément des aménagements de type pistes ou bandes, en particulier pour les territoires plus ruraux. On peut ainsi privilégier la mise en place d'itinéraires sur l'existant en réservant des voies aux cyclistes à partager avec les exploitants agricoles et les riverains. Cela peut éviter dans certains cas un élargissement des départementales mais impose quelques contraintes de circulation à la voiture au profit du vélo sur ces axes ruraux. Sur ce point, il existe par exemple à Willems des voies interdites à la circulation automobile, et réservées aux riverains et aux cyclistes. Le problème toutefois est que cette interdiction n'est pas toujours respectée notamment lorsque les grands axes sont saturés.

Ce type d'aménagement est très utilisé en Flandres, aux Pays-Bas, mais aussi en France en Alsace. Un travail collaboratif avec les agriculteurs et les riverains est alors nécessaire.

Thierry PAUCHET évoque son expérience personnelle de cycliste en précisant qu'il ne rencontre pas de voiture sur ce type d'axe.

Michel ANCEAU précise que le non-respect de l'interdiction est surtout constaté en semaine, et non le week end.

Daniel JANSSENS précise qu'il faudrait davantage de contrôle de police pour y remédier.

Michel ANCEAU indique que des mesures simples sont possibles comme la mise en sens unique ou des espaces partagés entre les cyclistes et les agriculteurs. Le Conseil départemental du Pas de Calais travaille notamment sur les chemins d'exploitation appartenant au privé, en lien avec la Chambre d'Agriculture. Ces voies sont ouvertes aux cyclistes, aux randonneurs pédestres ou équestres.

Francis DELRUE évoque la dégradation de ce type de chemin due aux activités agricoles et à leurs engins.

Michel ANCEAU précise que ces voies sont réalisées en béton pour le Pas de Calais et en enrobé en Alsace. Elles restent de bonne qualité.

Sur la question de son coût évoquée par **Thierry PAUCHET**, **Michel ANCEAU** indique que le béton coûte plus cher que le bitume mais est aussi plus durable.

Frédéric BAILLOT évoque son expérience communale et le bénéfice de choisir le béton au lieu des pavés.

Michel ANCEAU reprend son exposé et évoque l'importance d'adapter les emprises cyclables au territoire de chaque commune. Il convient parfois d'accepter des normes plus contraintes si l'on souhaite sécuriser la circulation des vélos en dehors de villes centres.

De plus, et bien que les normes soient rigides, des adaptations pourraient être réalisées, à l'image de ce qui se fait en Alsace. En effet, pour faire évoluer le code de la route, des expérimentations sont nécessaires et les Collectivités peuvent les réaliser.

Frédéric BAILLOT précise que certains aménagements ou réaménagements de morceaux de voies se heurtent aux réticences de certains agriculteurs, notamment lors de la mise en place de double piste cyclable. Un aménagement plus petit pourrait parfois être pertinent mais les normes s'imposent.

Daniel JANSSENS précise effectivement que tout nouvel aménagement (reconstruction notamment) nécessite une mise aux normes de la voirie, contrairement au seul entretien de la voirie.

Michel ANCEAU rappelle que certaines collectivités y dérogent volontairement. C'est le cas en Alsace.

Les collectivités ont la possibilité de faire évoluer les règles et de faire mieux cohabiter les modes. L'ADAV défend ainsi au plan national la possibilité d'une mixité entre les piétons et les cyclistes dans certaines situations notamment pour le franchissement des ouvrages, la traversée des communes rurales et la desserte des zones d'activités. L'ADAV a présenté ces réflexions sur le sujet dans différents colloques et propose de joindre au compte rendu sa présentation sur les évolutions nécessaires pour permettre la mixité piéton / vélo.

Thierry PAUCHET précise qu'il faut faire preuve de pragmatisme et s'adapter aux spécificités de chaque territoire, et ce, pour chaque mode.

Question n°7 : les résultats de l'enquête déplacement 2016 montrent une utilisation croissante des transports en commun mais une augmentation de l'usage de la voiture, un usage du vélo qui stagne à un niveau modeste et un recours à la marche qui diminue. Que vous inspirent ces résultats ?

Le travail réalisé en collaboration avec le Cerema sur les données de comptage vélo à Lille montre une augmentation de 42% de l'usage du vélo entre le 2nd semestre 2015 et le 2nd semestre 2016. Ce constat est une moyenne réalisée sur les 11 points de comptage disponibles. Ce chiffre montre que les résultats peuvent être assez significatifs si l'on impose des mesures visant à restreindre l'usage de la voiture.

Par ailleurs, une centaine de points noirs ont été identifiés avec la MEL concernant la circulation à vélo sur le territoire.

Daniel JANSSENS précise qu'une délibération a été adoptée par le Conseil métropolitain visant à résoudre une partie des difficultés relevées avec une enveloppe financière de 30 millions d'euros qui y est consacré.

Thierry PAUCHET s'interroge sur le nombre de points noirs qui seront traités.

Daniel JANSSENS précise que les solutions seront apportées tout au long des 5 ans à venir et que 20 points noirs sur 50 seront résolus.

Michel ANCEAU revient sur les cheminements cyclistes évoqués précédemment et précise que l'identification des entrées de ces voies sont parfois peu visibles pour les usagers. Un effort serait donc à faire sur ce point.

Par ailleurs, concernant le stationnement des vélos, cette problématique est importante sur le territoire métropolitain tant sur l'espace public, que sur les espaces résidentiels. Dans les nouveaux programmes immobiliers des petits îlots sont réservés à cet effet (exemple à La Madeleine).

Daniel JANSSENS rappelle que ces aménagements sont rendus obligatoires dans les nouveaux programmes immobiliers d'habitat.

Michel ANCEAU précise que cette problématique est récurrente en ce qui concerne les logements anciens, qu'il est nécessaire de les adapter.

Thierry PAUCHET évoque le service v'lille (notamment en location longue durée) comme ayant vocation à résoudre, en partie, cette problématique.

Sur ce point, **Michel ANCEAU** constate un manque de communication efficace auprès de la population. Ce type de service fonctionne dans l'ensemble des agglomérations à l'exemple d'Amiens avec une offre qui trouve son équilibre.

Daniel JANSSENS rappelle qu'un budget complémentaire a été voté par le Conseil métropolitain afin de poursuivre la mise en œuvre de l'aide à l'achat d'un vélo proposé par la MEL.

Michel ANCEAU évoque ensuite la question de la sécurisation des espaces scolaires. En effet, la circulation aux abords des écoles est encombrée et non propice à l'usage du vélo car dangereux. La création, aux abords des établissements, de zone 30 n'est pas toujours suffisante pour inciter les parents à laisser les enfants circuler à vélo. L'ADAV estime que dans certaines situations un aménagement cyclable, même en zone 30, est nécessaire pour permettre aux cyclistes de trouver leur place. A titre d'exemple, 250 élèves du collège Lazaro à Marcq-en-Barœul s'y rendent à vélo.

Frédéric DEVRED observe que les scolaires sont une population cible importante, car faire du vélo jeune, c'est continuer sa pratique à l'âge adulte. Il est toutefois nécessaire de bien identifier les parcours pour les inciter à prendre le vélo.

Par ailleurs, on constate que les enfants ont tendance à lui préférer les transports collectifs, avec l'accord de leurs parents qui les trouvent moins dangereux. Les frais de transport sont en plus pris en charge. C'est un constat réalisé au collège Triolo de Villeneuve d'Ascq. Pourtant, il existe de belles pistes cyclables. Aux Pays Bas ça marche bien.

Michel ANCEAU précise qu'il faut aussi conforter le réseau de voies vertes et y développer un réseau express vélo sur une partie d'entre elles pour permettre des rabattements sur les longues distances.

A titre d'exemple, l'expérience de la Communauté Urbaine de Strasbourg montre que le vélo peut être concurrentiel jusqu'à 20km si les aménagements sont de bonne qualité en bord à voie d'eau. Ce n'est pas le cas sur le territoire de la MEL où les voies vertes sont souvent peu fonctionnelles du fait d'un revêtement inadapté et de largeurs toujours minimales.

La piste du Grand Boulevard pourrait aussi héberger un réseau expresse vélo s'il elle n'était pas entravée par des cycles de feux rédhibitoires pour les cyclistes : 8 secondes pour passer pour 2.5 minutes de rouge... Favoriser la pratique du vélo nécessite de ne pas lui donner plus de contraintes que pour la voiture.

Pour faciliter et ne pas décourager l'usage du vélo, il serait nécessaire de limiter le nombre de contraintes pour les cyclistes. On pourrait imaginer d'accélérer la systématisation du « cédez le passage pour cycliste », étendre son usage à plus de mouvements que le « tourne à droite », offrir la priorité aux cyclistes dans les pistes cyclables circulaires autour des giratoires comme le permettent aujourd'hui le code de la route.

Thierry PAUCHET s'interroge sur la distance cible pouvant être parcouru en vélo ?

Yannick PAILLARD partage son expérience personnelle et explique faire le trajet Tourcoing – Lille en vélo électrique. En ne passant pas par les grands Boulevards mais les petites routes de campagnes, ce trajet en vélo dure 38 minutes et est concurrentiel avec le métro (35 min + marche à pieds). De plus, le fait de disposer d'un stationnement sur son lieu de travail est un argument supplémentaire.

Thierry PAUCHET précise que le vélo électrique apporte beaucoup à l'usage du vélo et constitue un véritable mode de déplacement alternatif. La délibération votée le 1^{er} avril sur l'aide à l'achat d'un vélo va donc en ce sens et le potentiel du vélo reste à développer.

Yannick PAILLARD rappelle que le stationnement sécurisé sur les lieux où l'on se rend incite à son usage. **Frédéric DEVRED** évoque que l'entreprise Leroy Merlin prend en charge une partie de l'achat d'un vélo. Des initiatives privées existent donc.

Sur l'ensemble des échanges, **Jacques RICHIR** précise qu'il est nécessaire, pour augmenter l'usage du vélo, de traiter les franchissements difficiles pour les cyclistes (canal, voie ferrée...) et diminuer le caractère hostile des trajets à réaliser. De plus, la pratique du vélo est compliquée en ville car il existe une forte densité de voiture. C'est le cas notamment autour du CHR de Lille.

Les contraintes de temps n'ont pas permis de poursuivre l'audition. Les réponses aux autres questions sont donc reprises dans la contribution écrite remise par les représentants de l'ADAV en séance.

MIE à mi-parcours du PDU 2010-2020 et détermination des impacts des plans de circulation du territoire – Septième réunion du comité MIE

9 juin 2017

17h-19h

Salle des Conférences

Réunion présidée par : Daniel JANSSENS, Président de la MIE

AUDITION – DIR DU NORD - M. XAVIER DELEBARRE, DIRECTEUR / DREAL HAUTS-DE-FRANCE

M. VINCENT MOTYKA, DIRECTEUR REGIONAL ET CHRISTOPHE HUSSER, RESPONSABLE DU SERVICE MOBILITE INFRASTRUCTURES

Xavier DELEBARRE, directeur de la DIR du Nord introduit son propos en présentant sa structure. Le périmètre d'intervention de la DIR du Nord s'étend à la Région Hauts-de-France, le Grand Est (ex Champagne Ardenne) et des liaisons avec la Belgique.

Elle emploie environ 700 personnes en charge de :

- l'exploitation et de l'entretien du réseau routier ;
- sa modernisation, en lien avec la DREAL ;
- la régulation du trafic sur l'agglomération lilloise (notamment via le système d'aide à la gestion du trafic ALLEGRO)

Vincent MOTYKA, directeur régional de la DREAL Hauts-de-France (auparavant directeur à l'IFSTTAR) prend la parole à son tour. La DREAL mène des réflexions sur les questions de mobilité sur le territoire au travers :

- du suivi du volet transport du CPER
- de l'animation de différents dispositifs réglementaires portés par l'Etat comme le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)
- l'aménagement du réseau routier national

Après avoir remercié le comité pour cette invitation à participer aux travaux en cours, **Vincent MOTYKA** tient à préciser qu'il ne pourra apporter qu'un regard modestement critique sur les questions qui lui ont été posées. En effet, l'élaboration et la mise en œuvre d'un PDU est complexe et ses résultats ne peuvent être appréciés seuls. L'analyse de son efficacité doit prendre en compte les nombreux facteurs qui interagissent avec cette politique (ex : coûts des carburants, politique d'aménagement du territoire, etc.).

1. Quel a été votre rôle dans l'élaboration du PDU 2010-2020 ?
2. En tant que partenaire, quelles sont les actions que vous pilotez ou co-pilotez ?
3. A l'origine, quels étaient les attendus de ces actions ? Quel bilan pouvez-vous faire de ces actions aujourd'hui ?

Vincent MOTYKA précise qu'en qualité de personne publique associée, la DREAL a élaboré l'avis de l'autorité environnementale et y a formulé un ensemble de remarques.

La DREAL a également contribué à certains travaux comme l'élaboration d'un outil partenarial de modélisation des trafics routiers à l'échelle régionale qui a servi à produire des scénarios (simulation d'impacts) et qui ont alimenté le diagnostic du PDU 2010-2020.

Côté DIR, **Xavier DELEBARRE** évoque une mesure phare du PDU, pour l'Etat, qui est l'abaissement des vitesses sur les réseaux routiers et autoroutiers de l'agglomération, notamment pour les poids lourds. Ces mesures ont obtenu de bons résultats. Toutefois, il reste une part notable de chauffeurs et d'automobilistes qui ne respectent pas les règles. Pour les poids lourds, son efficacité s'est accrue avec la mise en place de radars discriminants entre PL et VL.

La DIR indique que si son dispositif est perfectible, il enregistre tout de même une baisse des vitesses d'environ 10%. Cet objectif du PDU est donc à poursuivre et à conforter. Potentiellement, une baisse à 70km/h est possible. Des impacts positifs sont aujourd'hui visibles sur la fluidification et l'apaisement de la circulation, la réduction de l'accidentologie, de la pollution atmosphérique et du bruit.

Ce dispositif sera conforté notamment sur le Boulevard périphérique sud avec une limitation de vitesse envisagée à 70km/h. Cette mesure pourrait être expérimentée sur certains créneaux horaires (ex : 6h30-9h30). On constate en effet que les axes étant moins chargés la nuit ces limitations y sont moins respectées.

Francis DELRUE s'interroge sur le refus, par les services de l'Etat, de l'abaissement de la limitation de vitesse à 110 km/h autour de l'A27 (Tournai vers Lille) dans la mesure où 4 morts sont à déplorer.

Pour **Xavier DELEBARRE** l'A27 ne peut être considérée comme une autoroute urbaine. Il semble difficile d'abaisser la vitesse des poids lourds sur cet axe interurbain. De plus, il est un itinéraire de délestage qu'il convient de garder attractif. D'autres axes sur le territoire de la MEL semblent davantage prioritaires. Enfin, les accidents survenus sur cet axe ne sont pas caractéristiques de l'A27. Ils auraient pu se produire sur un autre axe.

4. **Globalement, le PDU vous semble-t-il répondre aux enjeux actuels en matière de mobilité et de déplacement ?**
5. **Vous semble-t-il en adéquation avec d'autres enjeux tels que la protection de l'air et de la santé, l'attractivité économique du territoire et la qualité de vie ?**

Pour **Vincent MOTYKA**, les enjeux et les objectifs fixés en 2010 sont toujours d'actualité, notamment en matière de protection de l'air et de sensibilisation de la société à ces questions. Ils restent donc pertinents. La question se pose plutôt au travers des objectifs chiffrés qui sont clairement ambitieux mais qui doivent rester réalistes.

Aujourd'hui, ces objectifs ne sont malheureusement pas atteints. En effet, la récente publication des résultats de l'enquête déplacements 2016 fait état d'un décalage entre les résultats et les ambitions initiales du PDU en termes de parts modales. Néanmoins, et comme évoqué en introduction, ce résultat n'est pas uniquement imputable au PDU.

Pour **Xavier DELEBARRE**, face aux difficultés rencontrées en matière de déplacement, 2 moyens d'actions existent :

- Agir sur les comportements afin d'inciter à des choix modaux différents
- Faire évoluer la structure de la ville (formes urbaines)

Ces deux facteurs d'évolution se placent cependant sur des dynamiques de long terme, sauf difficultés économiques très importantes comme un prix du gasoil à 4€.

Concernant les objectifs du PDU, oui ils sont ambitieux et ils doivent l'être. C'est la temporalité pour sa mise en œuvre qui n'est pas suffisante. Toute action nécessite du temps pour être mise en place et les effets ne sont pas toujours visibles immédiatement.

Daniel JANSSENS questionne les intervenants sur leur interprétation des résultats de l'enquête déplacements 2016 : marche en baisse, usage des transports collectifs qui stagne et usage de la voiture en augmentation. En effet, malgré les actions mises en œuvre, la place de l'automobile continue à progresser et les objectifs ne sont pas atteints.

Vincent MOTYKA partage cette déception quant aux résultats de l'enquête déplacement mais relève la complexité de la question. Concernant la marche, ce phénomène est rencontré sur beaucoup de territoire. Le plus décevant reste l'usage des transports collectifs et du vélo. Quant à en analyser les causes, cela résulte de différents facteurs. Concernant les infrastructures, des projets sont évoqués mais nécessitent des délais très longs (ex : le tram train, le doublement du métro).

Il existe également des leviers d'action comme la politique de stationnement qui peut permettre de réduire l'usage de la voiture (tarification, nombre de places...) ou la politique d'aménagement du territoire. En effet, tout projet d'aménagement induit des flux et des déplacements auxquels il faut pouvoir répondre. C'est le cas par exemple de la création de centres commerciaux. **Vincent MOTYKA** est néanmoins conscient de la difficulté à mettre en œuvre des mesures contraignantes que la population n'est pas toujours prête à accepter. Cela nécessite du courage politique.

La question des comportements et des habitudes est d'ailleurs très importante et certaines mesures concourent à changer les mentalités comme la zone de circulation restreinte, la mise en place de PDE.

Concernant l'utilisation de la voiture, le taux d'occupation des véhicules est très faible et constitue une vraie problématique.

Thierry PAUCHET alerte le comité sur la mise en place d'une politique de stationnement plus contraignante. En effet cela peut générer des effets pervers comme des embouteillages ou de l'engorgement (cas des véhicules en recherche de stationnement).

Vincent MOTYKA insiste sur le fait que les changements de comportements s'inscrivent dans une dynamique de long terme. Par ailleurs, la question de la temporalité pour la mise en œuvre de ces mesures est fondamentale. A titre d'exemple, le plan de circulation lillois nécessite du temps pour s'adapter aux nouveaux sens de circulation.

De la même manière, les mesures visant à limiter l'usage de la voiture doivent être compensées par des modes de transports alternatifs qui fonctionnent bien et une tarification accessible pour tous. La dépenalisation du stationnement en voirie au 1^{er} janvier 2018 offre une opportunité de mieux articuler la politique de stationnement avec les autres politiques de mobilité.

Le coût de l'automobile est élevé et les personnes en forte précarité pourront à l'avenir se retrouver en grandes difficultés si le coût de l'énergie venait encore à augmenter.

Thierry PAUCHET interroge les intervenants sur l'absence de projets infrastructure lourds réalisés sur le territoire depuis ces 30 dernières années, et ses éventuelles conséquences sur le phénomène de congestion routière que connaît la MEL. La réalisation de projets tels que l'A24 ou le contournement Sud de Lille aurait-elle eu un impact favorable ?

Il souhaite également connaître leur avis sur le projet consistant à réserver les bandes d'arrêt d'urgence des autoroutes pour la circulation des bus.

Xavier DELEBARRE rappelle un premier facteur important qui est le caractère multipolaire de l'agglomération et la manière dont le territoire s'est construit. Atypique et complexe, son organisation ne facilite pas les politiques de développement des alternatives à la voiture. A titre d'exemple, la cartographie des stations de V'Lille en est révélatrice : elle n'est pas homogène. Les choix modaux sont certainement très différenciés selon les sous-ensembles de la MEL au regard des résultats de l'enquête déplacement. Il est quasi certain que les transferts modaux et le plus grand usage du vélo se localise principalement dans le centre de Lille.

Pour **Xavier DELEBARRE**, il est possible de démultiplier les infrastructures mais on remarque souvent que la création de nouveaux axes de circulation tend à renforcer le poids des déplacements automobiles. Ceux qui avaient renoncé à l'usage de la voiture peuvent être tentés de la reprendre. Réaliser le contournement sud de Lille ou l'A24 n'aurait pas forcément désaturé le réseau. Cela dépend fortement des disparités et des spécificités de chaque territoire. Une analyse des résultats par territoire permettrait d'approfondir les analyses.

Il est nécessaire de concevoir une approche globale croisant les différents leviers d'action (transports collectifs, urbanisme, aménagement du territoire). Les efforts et les politiques doivent être convergentes et aller dans le même sens afin de trouver un équilibre.

Concernant la seconde question, on peut imaginer réserver les bandes d'arrêt d'urgence pour la circulation des bus. Une réflexion a eu lieu sur l'A23, avec le Conseil départemental (autorité organisatrice du transport de bus) mais n'a pas abouti. Des exemples français existent : Grenoble ou Marseille et cela fonctionne car c'est la garantie d'une circulation simplifiée.

Vincent MOTYKA précise que des projets de même nature sont portés par l'Etat : exemples des voies réservées pour les bus et les taxis sur l'A1 entre l'aéroport de Roissy et Paris. La DREAL étudie l'opportunité de tels aménagements sur l'A25. L'hypothèse d'une voie réservée pour le covoiturage est envisagée (malgré une fraude possible). Elle existe déjà aux Etats Unis. Cette mesure doit toutefois s'appréhender au regard de la psychologie du conducteur qui sera peut-être tenté d'emprunter une voie réservée lorsque celle-ci est vide. On peut également citer l'idée d'une tarification nulle pour les véhicules comportant au moins 2 personnes à bord. Ces mesures nécessitent toutefois des contrôles adaptés.

Pour finir, **Vincent MOTYKA** rebondit sur les propos de **Xavier DELEBARRE** en précisant qu'effectivement, à l'intérieur de la MEL, on peut observer des évolutions différentes en fonction des territoires. La projection de l'enquête-ménage 2016 sur le modèle de trafic régional montre qu'à Roubaix, la voiture semble plus utilisée qu'à Lille. L'analyse précise des causes est une piste pour l'avenir.

Daniel JANSSENS souhaite connaître l'avis des intervenants sur la mise en place de l'éco bonus mobilité.

Vincent MOTYKA précise que la DREAL soutient le projet qui est jugé très intéressant et appuie la MEL. Ce dispositif existe notamment aux Pays Bas. Le projet se heurte toutefois à des problèmes techniques et juridiques. En effet, le dispositif nécessite que soit relevées les plaques d'immatriculation des usagers réguliers afin de les contacter. L'accès aux fichiers des cartes grises est également nécessaire. L'expérience est donc compliquée et sa mise en œuvre s'inscrit sur la durée.

Concernant les infractions au transit routier, notamment poids lourds, il est difficile de sanctionner un véhicule en transit. Des réflexions sont donc en cours en travaillant sur la comparaison des plaques d'immatriculation en entrée et en sortie. La probabilité que le véhicule se soit arrêté est ensuite étudiée.

Sur les sanctions, d'autres mesures sont possibles : est en préparation la dépénalisation du stationnement vers un système de redevance d'occupation. Les Collectivités appliquent une tarification plus libre et récupèrent le produit de la redevance (et non des amendes). La police municipale n'aura plus forcément l'exercice de cette mission et le choix d'en déléguer la gestion et le recouvrement sera possible.

Daniel JANSSENS précise que cette mesure devrait être mise en application au 1^{er} janvier 2018 et relève des pouvoirs du maire. Il interroge ensuite les intervenants sur les causes de la hausse du trafic de transit et du trafic poids lourds. La mise en place de l'écotaxe belge au 1^{er} avril 2016 est-elle une des causes possibles ?

Pour étayer sa réponse, **Xavier DELEBARRE** présente quelques chiffres clés. Ainsi, depuis la mise en place de l'éco-taxe belge, on constate (sur 2015-2016) :

- Une hausse de 15% du trafic poids lourds, dans les 2 sens, sur l'A25
- Une baisse significative de 10% du trafic poids lourds sur certains axes comme sur le sens nord-sud de l'A22 et l'A23
- Le constat est moins significatif sur l'A1 avec une légère baisse dans le sens Paris-Lille sur cette même période
- Un report du trafic PL sur le littoral et l'A25 suite à l'écotaxe Belge
- Peu d'impact sur l'A27.

Ces chiffres seront précisés au fur et à mesure des observations complémentaires.

Daniel JANSSENS demande des précisions sur le dispositif ALLEGRO et des retours sur d'autres expériences.

Xavier DELEBARRE évoque le projet d'équiper les principaux axes congestionnés du même dispositif que sur A25, qui pour rappel a 2 objectifs majeurs :

- Réguler les vitesses de circulation
- Contrôler l'accès sur les axes congestionnés

Il est actuellement en phase de pré-déploiement sur l'A22, mais cet axe connaît une phase intense de travaux. Le système expérimental sur A25 s'arrête aujourd'hui à Englos mais il est envisagé de l'étendre jusqu'à Lille avec un déploiement début 2018. Ensuite l'A1 pourrait être concernée (à partir de Carvin), puis l'A23.

Nicolas CAMBIER questionne les intervenants sur les impacts de la réduction des vitesses sur la congestion et la fluidité du trafic mais également sur le niveau de pollution. Les rejets des nouvelles motorisations diesel ne seraient pas comptabilisés dans les indicateurs actuels.

Vincent MOTYKA précise que ces polluants ne sont pas nouveaux et sont déjà pris en compte dans les mesures réalisées par ATMO. Globalement, les niveaux de Nox et des PM10 ont diminué sur le territoire de la MEL et sur l'ensemble du territoire national. Cette diminution peut, en partie, s'expliquer par le phénomène de désindustrialisation qu'a connu notre Région. Pour rappel, l'émission des polluants atmosphériques ont 4 origines :

- Les transports : environ ¼ de la totalité des émissions
- L'industrie
- Le chauffage
- L'agriculture

Les marges de progrès sont donc importantes. Les plus grandes sont à réaliser sur le résidentiel. L'Etat a d'ailleurs doublé les aides à la rénovation thermique des logements par le biais de l'ANAH (agence nationale de l'habitat).

Concernant les polluants, il est possible qu'on découvre d'ici quelques années des polluants qui ne sont pas actuellement suivis.

Sur les impacts de la réduction des vitesses sur le phénomène de congestion, **Xavier DELEBARRE** précise que le dispositif a permis de réduire le temps de parcours d'environ 2 minutes 30 sur l'A25 (sur un temps moyen de 8 minutes). Les conditions de circulation sont donc améliorées. Toutefois, ce résultat a été divisé par 2 du fait de la mise en place de l'écotaxe belge qui est venue contrebalancer cette avancée pour un gain moyen de l'ordre d'1 minute 30.

La DIR du Nord travaille actuellement à l'élaboration d'un baromètre de la congestion à partir notamment des données dites FCD qui résultent de l'exploitation des informations fournies par les smartphones ou les GPS quant aux déplacements de leurs propriétaires. Un premier test aura lieu courant septembre 2017 sur l'A1, puis pourrait être généralisé sur le la métropole. La DIR propose d'y associer la MEL.

Daniel JANSSENS questionne les intervenants sur les projets structurants à venir en matière de réseau.

Vincent MOTYKA précise que les projets à venir sont ceux prévus par le CPER. Les services de l'Etat n'ont à ce jour pas plus de visibilité sur les investissements futurs. Le projet du canal Seine Nord Europe sera vraisemblablement préservé. Les projets visant à développer le transport fret fluvial sont importants.

Xavier DELEBARRE précise qu'il répertorie, avec les services de la DREAL, tous les sujets susceptibles de lever des points délicats de congestion, à évoquer dans le cadre des discussions pour le prochain CPER. Il peut s'agir de projets significatifs mais également d'actions ponctuelles visant à lever certains freins.

Francis DELRUE demande aux intervenants s'il existe des études sur les évolutions du trafic, des simulations possibles.

Xavier DELEBARRE indique que la prospective est un exercice difficile. Depuis 10 ans, on constate une stagnation du trafic sur le réseau. Sur la période 2010-2016, on note une hausse de 2% du trafic. L'A1 atteint sa capacité maximale avec 5200 véhicules/heure (trafic fluide) et entre 3000 et 3500 véhicules/heures en cas de congestion, ce qui est l'équivalent d'un axe à 2 fois 2 voies. La DIR observe également que les plages horaires de pic de trafic sont de plus en plus étalées. Un embouteillage à 14h30 est possible.

Vincent MOTYKA rappelle qu'un outil partenarial de modélisation du trafic existe pour simuler des hypothèses, permettant de faire apparaître des ordres de grandeur. La tension sur les effectifs de la DREAL pose à moyen terme la question des moyens pour le faire vivre. Il fait le vœu que des collectivités puissent plus s'y impliquer.

Des données intéressantes sur les déplacements sont également facilement disponibles via les smartphones.

Enfin, la problématique de la logistique est importante mais complexe. En effet, on assiste aujourd'hui à une évolution très importante et très rapide en matière de logistique et à un phénomène d'« uberisation ». Pour toutes ces questions économiques et leurs impacts, il est nécessaire d'avoir des laboratoires d'observation sur le territoire. L'IFSTTAR en dispose.

Daniel JANSSENS remercie les intervenants.

LISTE DES PARTICIPANTS

Etaient présents

Daniel JANSSENS - Président	Vice-président Voirie, qualité des espaces publics	MEL
Michel COLIN	Vice-président des politiques publiques, contrôles financier et de gestion, assurances	MEL
Francis DELRUE	Conseiller métropolitain	MEL
Thierry PAUCHET	Conseiller métropolitain	MEL
Jonas COHEN	Conseiller technique auprès du Cabinet	MEL
Coline CRAEYE	Collaboratrice d'élus et de groupe	MEL
Loïc CATHELAIN	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Alexis MARCOT	Directeur mobilité	MEL
Julien HENIQUE	Chef de services études, méthodes et expertises	MEL
Céline DEPIERE	Chef de service études et plans de déplacements urbains	
Nicolas CAMBIER	Chef de service évaluation des politiques publiques	MEL
Elodie KARASINSKI	Chargée de mission évaluation des politiques publiques	MEL

MIE à mi-parcours du PDU 2010-2020 et détermination des impacts des plans de circulation du territoire – Huitième réunion du comité MIE

16 juin 2017
17h-19h
Patio A et B

Réunion présidée par : Daniel JANSSENS, Président de la MIE

AUDITION N°1 – ATMO HAUTS DE FRANCE – MME HELENE DEVILLERS, DIRECTRICE ET MME CLAUDIE DRYJANSKI, COORDINATRICE TERRITORIALE

Claudie DRYJANSKI présente rapidement l'institution qui, depuis le 1^{er} janvier 2017, intègre le périmètre de la nouvelle région. En effet, les associations de surveillance de la qualité de l'air de Picardie (ATMO Picardie) et du Nord-Pas-de-Calais (ATMO Nord-Pas-de-Calais) ont fusionné suite à la réforme territoriale et à la création de la région Hauts-de-France.

ATMO Hauts-de-France est une association agréée par le Ministère de l'Environnement. Elle est membre de la Fédération ATMO France, regroupant les 17 organismes agréés.

Ses missions sont :

- Surveiller l'air que nous respirons
- Informer au quotidien et alerter en cas de phénomènes de pollution atmosphérique
- Accompagner des partenaires dans leurs projets en lien avec les thématiques santé, climat et énergie.

Quelques chiffres clés pour 2016 :

- 40 années d'expertise
- 62 sites de mesures
- 189 adhérents
- 50 salariés
- + de 30 polluants et familles de polluants surveillés dont 12 réglementaires

ATMO forme un Observatoire de l'Air composé de diverses instances dont le Conseil d'Administration qui est paritaire. Il se compose de représentants de l'Etat (ex : DREAL), des Collectivités Territoriales (ex : MEL), d'industriels et d'associations de défense de l'environnement et des consommateurs.

L'indépendance d'ATMO est garantie par la transparence et son organisation paritaire. Toute production est publiée et disponible via le site ou sur demande.

Claudie DRYJANSKI explique ensuite que réaliser un bilan de la qualité de l'air repose sur l'exploitation des résultats d'une série de divers paramètres surveillés. Il s'agit de différents polluants pour lesquels des cibles réglementaires à ne pas dépasser sont fixées. On peut citer le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote, l'ozone et les particules en suspension notamment.

ATMO dispose de stations de mesure fixes ou mobiles, des stations urbaines et péri urbaines, de fond ou de proximité. Sur le territoire de la MEL, depuis 2008, on observe des mesures avec des tendances assez similaires pour les 2 types de stations.

Pour les stations de fond :

- Des teneurs en ozone, légèrement supérieures en 2014 et 2015 puis en baisse en 2016 par rapport à l'année de référence 2008. La baisse est plus marquée sur la MEL qu'en région.
- Des teneurs en particules PM10 et PM 2,5 globalement à la baisse depuis 2008.

Hélène DEVILLERS précise que cette baisse est également vraie pour le territoire régional et au niveau national avec une légère amélioration de la qualité de l'air sur le territoire national.

Suite à la question de **Frédéric BAILLOT**, **Hélène DEVILLERS** précise que cette amélioration est due aux diverses mesures prises (isolation des habitations, évolutions des moteurs automobiles, efforts des industriels...). L'avenir permettra de confirmer ou non cette tendance. Les intempéries et la météo jouent également un rôle important dans la qualité de l'air en dispersant les polluants. Les conditions climatiques des années 2015 et 2016 ont été, à ce titre, plutôt favorables à une meilleure qualité de l'air.

Claudie DRYJANSKI poursuit son exposé. Ainsi en 2014 et 2015, les valeurs réglementaires des polluants sont respectées par toutes les stations de mesure de la MEL sauf les objectifs à long terme pour l'ozone et

l'objectif de qualité pour les particules fines PM 2,5 (les plus fines). Ce dépassement est également observé dans d'autres agglomérations du Nord et du Pas-de-Calais et au niveau de la région.

Concernant les PM 10, il n'y a pas de dépassements constatés sur le territoire de la MEL ou la région mais des épisodes de pollution ont néanmoins été observés. Ce qui est également le cas pour l'ozone.

Pour le dioxyde d'azote, aucun dépassement des valeurs réglementaires et aucun épisode de pollution n'ont été recensés.

Pour répondre à **Francis DELRUE**, **Claudie DRYJANSKI** précise que « dépasser l'objectif de qualité » signifie que le seuil fixé en termes de recommandations a été dépassé et qu'il ne répond pas aux exigences de qualité. Il faut veiller à rester en dessous du seuil.

Jérémy CREPEL souhaite que lui soient rappelées quelles recommandations, entre les recommandations de l'OMS et les recommandations françaises, sont les plus exigeantes.

Claudie DRYJANSKI précise que les recommandations françaises sont moins exigeantes que les seuils préconisés par l'OMS pour les poussières en suspension.

Pour le dioxyde de soufre, on constate que les valeurs réglementaires sont respectées et que les niveaux atteints sont désormais très faibles. Néanmoins, Quelques épisodes locaux sont encore observés notamment dans la région de Dunkerque en 2016.

Hélène DEVILLERS précise que ces résultats sont notamment dus aux efforts fournis par les industriels pour réduire leurs rejets dans l'atmosphère.

Concernant le monoxyde de carbone en air ambiant et le dioxyde de soufre, les valeurs sont très faibles, à la limite des seuils de détection des appareils.

Pour le benzène, les valeurs sont également respectées notamment en lien avec la disparition du benzène des carburants des véhicules essence

Ce respect des seuils est également valable pour le benzoapyrène et les métaux lourds. Pour ces derniers, il existe un point au niveau de la région où le seuil est dépassé pour le nickel mais cela correspond à une situation connue d'influence en proximité d'un site industriel.

Claudie DRYJANSKI présente la carte de localisation des stations fixes automatiques sur le territoire de la MEL. Elle évoque également les études réalisées en 2016 sur le territoire de la MEL par ATMO. A titre d'exemple à Halluin ou à Villeneuve d'Ascq. Pour cette dernière, l'étude est en cours et menée en lien avec l'université de Lille 1.

A l'échelle de la région, ATMO travaille sur la mesure des perturbateurs endocriniens. Ce type de mesure était déjà réalisé par ATMO Picardie et s'étend désormais à la région Hauts de France.

Hélène DEVILLERS précise qu'une présentation des résultats de l'étude sera faite en AG d'Atmo le 27 juin prochain.

Claudie DRYJANSKI évoque également deux études menées sur le site de Lille Fives ayant pour objet de mieux connaître les polluants émergents, notamment les pesticides et l'ammoniac. Les études sur l'ammoniac et aussi les perturbateurs endocriniens ont été réalisées en 2015 par ATMO Picardie, et ont été étendues à la région Hauts de France en 2016.

Jacques RICHIR mentionne que la Ville de Lille a mis en place en 2016 un projet de mesure en direct des émissions des pots d'échappements au démarrage des véhicules en collaboration avec ATMO. Le relevé de la plaque d'immatriculation permet ensuite de connaître la marque et le modèle des véhicules. Ce type d'étude a également été mené sur une flotte de bus fonctionnant au gaz.

Claudie DRYJANSKI reprend son exposé et précise, sur la base du graphique repris dans la présentation, que l'on constate un nombre de jour de dépassement des seuils réglementaires assez similaire entre 2015 et 2016. Des dépassements mixtes sont toutefois également constatés en région c'est-à-dire quand sur une même journée les valeurs sont dépassées à la fois pour l'ozone et les poussières en suspension. Notre région est la seule à connaître ce phénomène.

Concernant les épisodes de pollution, on note une baisse du nombre de déclenchement depuis 2015. Pour rappel, le mode de déclenchement a été modifié en 2015 : il a basculé du constat sur les mesures à la prévision.

Pour les émissions locales : Concernant le dioxyde d'azote, la part des émissions de la MEL représente 12,5% des émissions régionales en 2012. Ce taux s'explique par une contribution plus importante du secteur routier sur la MEL qu'en région.

Pour les autres parts, on constate :

- Une contribution des émissions industrielles quasiment similaire sur la MEL et sur la région
- Une contribution des émissions du résidentiel un peu supérieure sur la MEL qu'en région, ce qui n'est pas surprenant au regard du territoire.

Entre 2008 et 2012, on note une baisse globale des émissions de dioxyde d'azote sur la MEL.

Concernant les émissions de poussières en suspension (de moins de 10 microns), la part des émissions de MEL représente 7,6% des émissions régionales. Ce taux s'explique, pour la MEL, par une répartition à 1/3 pour chacun des secteurs : industriels, résidentiel et transports. Au niveau de la région, le poids de l'agriculture est plus important et celui du transport moins important par contre (comme pour les émissions d'oxydes d'azote sur la MEL).

Hélène DEVILLERS rappelle que l'habitat a un rôle très important dans l'émission de ces polluants notamment en raison de l'isolation des bâtiments, des systèmes de chauffage, etc.

Nicolas CAMBIER interroge les intervenantes sur la question de savoir si les résultats des mesures seraient identiques si étaient comptabilisées les PM 2,5, très élevés sur notre région. La tendance d'amélioration se confirmerait-elle ?

Pour **Hélène DEVILLERS**, les PM 2,5 sont pris en compte. Leurs émissions ont d'ailleurs diminué.

On constate plus globalement que ce que l'on respire au quotidien est bien plus critique et dangereux que ce que l'on respire lors d'un pic de pollution. Si la tendance est à l'amélioration, la situation est loin d'être réglée.

Claudie DRYJANSKI propose un focus sur la part du transport routier dans la qualité de l'air en lien avec la thématique du comité MIE et son évolution depuis 2008 sur le territoire de la MEL. On constate ainsi :

- Une diminution du dioxyde d'azote de -16%
- Une diminution des PM 10 de -11%
- Une diminution des PM 2,5 de -15%

Cette diminution est globalement constatée sur l'ensemble du territoire.

Concernant l'efficacité et les impacts du PDU, **Hélène DEVILLERS** précise qu'ATMO n'a pas été sollicité par la MEL au moment de son élaboration. ATMO a réalisé par contre des scénarisations à l'horizon 2020 dans le cadre des travaux du PPA à la demande de la DREAL mais ne disposent pas d'autres études. Ces scénarios sont repris dans le support de présentation.

Il est à noter que la réglementation nationale et européenne pour les poussières en suspension PM10 intègre une valeur limite annuelle à ne pas dépasser. Il s'agit d'un nombre maximal de jours de dépassement d'une valeur de moyenne journalière fixée à 50 microgrammes par m³ fixé à 35 par an. La valeur limite a été dépassée consécutivement en 2012 et 2013 dans la région Nord Pas de Calais comme dans 5 autres régions françaises. La France est donc confrontée à un contentieux vis-à-vis du non-respect de la réglementation européenne. Il lui revient donc depuis de prouver que toutes les mesures sont prises pour lutter efficacement contre la pollution atmosphérique. Une éventuelle amende pourrait être partagée entre l'Etat et les Collectivités Locales.

Le PPA est construit pour la région Nord Pas de Calais et sur l'agglomération de Creil et évoquent plusieurs types de mesures comme interdire le brûlage ou favoriser le covoiturage.

Hélène DEVILLERS précise que toutes les mesures prises permettent une amélioration de la situation. Sur l'ensemble de la région Nord pas de Calais, les travaux de scénarisation à l'horizon 2020 effectués par ATMO conduisent à retrouver 2 mailles encore en dépassement (c'est à dire 2 secteurs de la MEL qui présentent encore un nombre trop élevé de dépassements de la valeur limite journalière pour les poussières PM10). Un travail complémentaire d'analyse par ATMO a été réalisé (cf. diapositive).

Pour répondre à la question de **Jérémie CREPEL**, **Hélène DEVILLERS** précise que la moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 jours pour les PM 10 est de 50 µg/m³.

Bien qu'ATMO n'ait pas contribué aux travaux d'élaboration du PDU de la MEL, un focus sur les objectifs affichés du PDU à l'échelle de la MEL comparés à ceux du PPA à l'échelle du Nord Pas de Calais est présenté.

En comparant les objectifs respectifs du PPA et du PDU concernant la réduction des émissions du trafic routier, on observe :

Pour les oxydes d'azote :

- Une ambition du PPA à l'horizon 2020 pour le Nord-Pas-de-Calais : baisse de 42% des émissions
- Une ambition du PDU pour le périmètre de la MEL : baisse de 43%

Pour les particules fines PM10 :

- Une ambition du PPA à l'horizon 2020 pour le Nord-Pas-de-Calais : baisse de 22% des émissions de PM10 issues du trafic routier
- Une ambition du PDU pour le périmètre de la MEL de réduction de 40%, ce qui semble assez ambitieux.

Concernant la carte stratégique élaborée par ATMO pour la MEL, selon le code couleur simplifié choisi pour qualifier les zones à enjeu qualité de l'air (tous polluants confondus), on observe que les axes routiers et les secteurs en proximité ressortent clairement en rouge donc en zone de dépassement réglementaire voire en zone prioritaire « Air » (cf. support de présentation). Toutes les parties colorées en jaune et en orange sont toutefois à améliorer.

Hélène DEVILLERS précise que ces cartes stratégiques sont des outils d'aide à la décision publique. A titre d'exemple, en matière d'aménagement du territoire, elles permettent de visualiser les territoires les plus touchés et d'envisager ou non la construction de crèches, d'écoles, de maisons de retraite, etc.

Il est à noter qu'une visualisation très fine est possible : à l'échelle de la rue par exemple.

En cas d'épisodes de pollution, une cellule de crise est mise en place avec la Préfecture en lien avec les services de la MEL. Il se définit en termes de déclenchement selon des critères spécifiques notamment la population (10% de la population du Département) et la superficie (100 km²). Des moyens existent pour recevoir automatiquement par mail les alertes sur la qualité de l'air (après abonnement sur le site d'ATMO). Une newsletter existe également.

Suite à l'intervention de **Jérémy CREPEL**, **Hélène DEVILLERS** précise qu'il existe une graduation dans les seuils réglementés. Le dépassement des seuils réglementaires européens sont susceptibles d'être sanctionnés, pas les recommandations de l'OMS. Ces dernières sont des objectifs à atteindre éventuellement à moyen terme en fonction de la situation des territoires pour rester réaliste.

Jérémy CREPEL souhaite savoir s'il existe des données de comparaison entre la MEL et d'autres agglomérations françaises.

Pour **Hélène DEVILLERS** il est très compliqué de comparer, d'un point de vue de la qualité de l'air, des agglomérations entre elles. En effet, le positionnement des capteurs par exemple peut être différent même si les critères d'implantation restent identiques au niveau national et européen.

Sébastien LEPRETRE partage l'intérêt de la question posée par Jérémy CREPEL et l'importance de pouvoir comparer la MEL à d'autres agglomérations comme Lyon et évoque sa déception de ne pouvoir le faire.

Concernant les potentiels contentieux auxquels la France pourrait être soumise, **Sébastien LEPRETRE** tient à rappeler la distinction entre la norme et la recommandation puisque leur force juridique n'est pas la même. De plus, il apparaît complexe de réussir à déterminer les responsabilités de chacun dans les différentes émissions de polluants. La MEL pourrait se voir rendu responsable des émissions de polluants dus au transport mais pour le reste, le rôle de la MEL resterait complexe à déterminer.

Hélène DEVILLERS rappelle que les actions en matière de transport sont à réaliser, mais pas seulement. Chacun (les habitants, les agriculteurs, les industriels, etc.) a une part de responsabilité. Le sujet de la qualité de l'air doit être porté par tous.

Depuis 2012, on ne dépasse plus la valeur limite réglementaire annuelle pour les PM10, ce qui éloigne le risque de contentieux.

Jacques RICHIR revient sur les cartes stratégiques en précisant que ces données sont extrêmement intéressantes mais doivent être croisées avec d'autres données (type de population notamment : enfants, personnes âgées...).

Le constat effectué sur Lille et les communes limitrophes montre que les résultats sont variables en fonction de la densité de population et l'importance du trafic automobile. On voit clairement une « pieuvre rouge » le long du réseau routier. On observe également que certaines populations sont plus exposées que d'autres.

La Ville de Lille s'est également intéressée à la mesure de la qualité de l'air intérieur, notamment dans les écoles situées à proximité des axes routiers. En effet, il existe un risque important de polluants à l'intérieur des bâtiments. Ce travail est donc important, notamment s'agissant d'écoles et d'enfants de moins de 6 ans.

Hélène DEVILLERS souligne que l'air est un facteur important à prendre en compte dans les choix d'aménagement du territoire et doit l'être très en amont des projets.

Jérémie CREPEL précise que sur la zone rouge de la carte, on trouve également 4 lycées dont Gaston Berger par exemple.

Thierry PAUCHET souhaite évoquer les mesures de limitation de vitesse prises pendant les épisodes de pollution. En effet, quand on roule moins vite, ne pollue-t-on pas davantage ?

Hélène DEVILLERS précise qu'en dessous de 60km/h pour les voitures, la pollution est plus importante. Les embouteillages et la congestion du trafic sont mauvais pour la qualité de l'air.

AUDITION N°2 – CIRE HAUTS DE FRANCE – MME HELENE PROUVOST, EPIDEMIOLOGISTE

1^{ère} partie d'audition : exposé de l'intervenant

Hélène PROUVOST esquisse une rapide présentation de Santé Publique France. Il s'agit d'une nouvelle agence créée par l'ordonnance 2016-462 du 14 avril 2016 et le décret n°2016-523 du 27 avril 2016. Ses missions, ses activités et ses prérogatives sont définies par ces textes.

Cette agence est le résultat de la fusion de plusieurs institutions :

- INVS : Institut de veille sanitaire
- INPES : Institut national de prévention et d'éducation pour la santé
- EPRUS : Etablissement de préparation et de réponses aux urgences sanitaires
- ADALIS : Addiction Drogues Alcool Info Service

Dans le cadre de sa mission d'observation épidémiologique et de surveillance de l'état de santé des populations, l'agence travaille sur les effets de l'environnement sur la santé.

Ainsi, on constate que les enjeux de la pollution atmosphérique sur la santé publique sont très importants. De nombreuses études ont démontré son impact sur les pathologies cardio-vasculaires, cardio-respiratoires et certains cancers. On observe également d'autres impacts comme des troubles de la reproduction, des troubles du développement chez l'enfant, des pathologies endocriniennes ou neurologiques.

Les effets de la pollution atmosphérique peuvent être à court terme, dans des délais brefs (quelques jours) suite aux variations des niveaux ambiants de pollution atmosphérique ou à long terme, résultants de l'exposition chronique à la pollution atmosphérique. Même si chacun peut être affecté, il existe une grande variabilité individuelle dans la susceptibilité aux polluants atmosphériques.

Les impacts sanitaires de la pollution atmosphérique restent difficiles à appréhender car les malades et les décès dus à la pollution ne sont pas directement identifiables. La pollution est ainsi qualifiée de « tueur invisible ». Selon l'OMS la pollution de l'air est responsable, dans le monde de :

- 36% des cancers du poumon
- 34% des AVC
- 27% des maladies cardiaques

Les études menées par l'agence sont des études épidémiologiques qui s'appuient sur les connaissances issues des études toxicologiques.

En 1997 a été mis en place le programme de surveillance air et santé. Il permet d'analyser les liens à court terme entre pollution atmosphérique urbaine et mortalité dans 9 villes françaises. Aujourd'hui 17 agglomérations en font partie.

Afin d'étudier les effets d'une exposition chronique à la pollution, des études de cohorte ont été menées. Les premières études datant des années 90, ont principalement été réalisées dans la population américaine. Afin de disposer de données françaises, une étude de cohorte a été réalisée en France par Santé publique France,

à partir de la cohorte EDF-GDF appelée GAZEL. Elle recouvre une population de plus de 20 000 salariés et permet de reconstituer l'exposition à long terme à la pollution atmosphérique de chaque individu de la cohorte.

Ce que l'on peut retenir de ces études épidémiologiques, c'est que les effets à long terme sont plus importants que les effets à court terme et qu'il faut raisonner comme si il n'y avait pas de seuil d'exposition en deçà duquel il n'y aurait pas d'effet sur la santé.

Les évaluations quantitatives des impacts sanitaires permettent d'avoir une vision de l'impact sanitaire d'une situation donnée. Elles permettent également de quantifier les bénéfices attendus par rapport d'un scénario d'amélioration de la qualité de l'air pour une population donnée, toutes choses égales par ailleurs. Elles s'appuient sur les résultats des études épidémiologiques. Les bénéfices peuvent s'exprimer en :

- Nombre de décès évitables
- Gain en espérance de vie pour les personnes de 30 ans
- Gains financiers estimés à partir d'outils médico-économiques

Concernant les estimations d'impacts sanitaires, les études s'attachent à 2 indicateurs : la mortalité et les hospitalisations.

L'étude « 48 000 décès en France » se base sur les concentrations en particules fines (PM_{2,5}) et en ozone dans l'atmosphère (l'étude de ces 2 polluants est recommandée par l'OMS car leurs effets sur la santé sont bien documentés). Cette étude a été publiée récemment et se fonde sur les résultats de la cohorte GAZEL.

Ce chiffre de 48 000 décès par an en France correspond à 9% de la mortalité totale, hors causes accidentelles, en France.

La pollution de l'air se situe au 3^{ème} rang des causes de mortalité derrière le tabac (78 000 morts) et l'alcool (49 000 morts)

Au niveau géographique, les taux de pollution varient. La carte des concentrations de particules fines montre par exemple qu'elles sont plus élevées dans de grandes zones urbaines : région parisienne, Nord-Est de la France et l'axe Lyon-Marseille. L'amélioration de la qualité de l'air permettrait des bénéfices importants, selon les scénarios envisagés dans l'étude. **A titre d'exemple, les personnes de 30 ans gagneraient en moyenne, en France, 9 mois d'espérance de vie.**

Il est à noter que les pics de pollution pèsent moins sur la santé que l'exposition chronique.

Concernant le poids des particules (PM₁₀) sur la santé, l'évaluation quantitative, sur la MEL, entre 2008 et 2010 montre que le respect des recommandations de l'OMS permettrait à court terme des gains sanitaires conséquents :

- 46 décès évités chaque année
- 156 hospitalisations respiratoires évitées
- 85 hospitalisations cardiaques évitées.

Les grandes agglomérations comme celle de Lille sont caractérisées par des contrastes de niveaux et de composition chimique des polluants atmosphériques selon qu'on se situe à l'écart ou à proximité des voies à fort trafic routier. Une étude réalisée dans le cadre d'un projet européen (APHEKOM) sur les populations vivants à proximité de grands axes de circulation (+10 000 véhicules par jour), a estimé que 15% de nouveaux cas d'asthme et 15% de bronchites chroniques pour les +65 ans étaient attribuables à la pollution atmosphérique liée au trafic routier. Cette étude (sur 10 agglomérations) montre des économies possibles à hauteur de 300 millions d'euros.

Il est à noter que les actions visant à favoriser l'usage du vélo sont intéressantes à mettre en place au regard des gains potentiels. En effet, le bénéfice sur la santé est 20 fois plus élevé que les risques. Par ailleurs, plus le report modal vers le vélo concerne les automobilistes, plus le ratio bénéfice / risque peut être élevé (jusqu'à +15 %).

Concernant les politiques mises en place, on constate qu'il est nécessaire de privilégier des actions ayant des co-bénéfices. Par exemple, inciter à la pratique du vélo permet de réduire conjointement les émissions de polluants de l'air et de gaz à effet de serre et ainsi d'améliorer la santé aujourd'hui via l'amélioration de la qualité de l'air et la pratique d'activité physique tout en réduisant les risques sanitaires pour les générations futures (changement climatiques).

L'étude INERIS 2014 montre que le coût des mesures visant à réduire la pollution est inférieur au coût généré en matière d'impacts sur la santé.

Seconde partie d'audition : échanges avec les élus membres du comité MIE

Sébastien LEPRÊTRE souhaite que lui soit précisé si l'exposition aux pollutions intérieures est également prise en compte et s'il on était capable de distinguer ce qui relève de la pollution atmosphérique intérieure et extérieure.

Hélène PROUVOST précise que les épidémiologistes ne sont pas capables d'une telle distinction. Certaines personnes passent plus de temps à l'extérieur que d'autres.

Ces études sont toutes basées sur des indicateurs de pollution atmosphérique mais il n'est pas possible de faire la somme de l'ensemble.

Jérémy CREPEL souhaite obtenir une précision quant à la mesure du nombre de décès dû aux particules fines : elle est faite « toute chose égale par ailleurs » ?

Hélène PROUVOST précise que le calcul est réalisé à partir du risque établi dans l'étude de cohorte en prenant en compte l'âge, l'exposition au travail, le tabac, etc. pour éviter toutes interférences dans les résultats de l'étude.

L'objectif des évaluations quantitatives de l'impact sanitaire est de permettre des prises de décisions en fonction des risques, des effets sanitaires attendus des scénarios d'amélioration de la qualité de l'air. C'est un outil d'aide à la décision, Il y a évidemment des limites.

Nicolas CAMBIER interroge Hélène PROUVOST sur l'absence de corrélation entre la tendance positive de diminution des taux de polluants mais l'augmentation de certaines maladies (comme évoqué dans l'une des diapositives du support de présentation). Comment expliquer ce paradoxe ? En effet, on pourrait s'attendre à ce qu'une baisse des polluants s'accompagne d'une baisse des maladies associées à ces polluants.

Hélène PROUVOST précise que les données évoquées concernées uniquement une étude ponctuelle menée sur une population vivant à proximité d'axes routiers fréquentés, à un moment donné, dans des villes européennes qui ne sont pas les nôtres. Ces résultats sont donc à prendre avec précaution et dans leur contexte.

Les données des stations de mesures de la pollution de fond correspondent à une exposition globale de la population. Les données des stations de proximité sont différentes.

LISTE DES PARTICIPANTS

Etaient présents

Daniel JANSSENS - Président	Vice-président Voirie, qualité des espaces publics	MEL
Michel COLIN	Vice-président des politiques publiques, contrôles financier et de gestion, assurances	MEL
Anne VOITURIEZ	Vice-présidente Plan de déplacement urbain et modes doux	MEL
René MULLIEZ	Conseiller métropolitain	MEL
Frédéric BAILLOT	Conseiller métropolitain	MEL
Thierry PAUCHET	Conseiller métropolitain	MEL
Jérémy CREPEL	Conseiller métropolitain	MEL
Sébastien LEPRETRE	Vice-Président Assainissement	MEL
Jacques RICHIR	Conseiller métropolitain	MEL
Sébastien COSTEUR	Conseiller métropolitain	MEL
Francis DELRUE	Conseiller métropolitain	MEL
François VERDONCK	Collaborateur d' élu et de groupe	MEL
Coline CRAEYE	Collaboratrice d' élu et de groupe	MEL
Charles Alexandre PROKOPOWICZ	Collaborateur d' élu et de groupe	MEL
Jeanne DUHEM	Collaborateur d' élu et de groupe	MEL
Alexis MARCOT	Directeur mobilité	MEL
Julien HENIQUE	Chef de services études, méthodes et expertises	MEL
Céline DEPIERE	Chef de service études et plans de déplacements urbains	
Nicolas CAMBIER	Chef de service évaluation des politiques publiques	MEL
Elodie KARASINSKI	Chargée de mission évaluation des politiques publiques	MEL

MIE à mi-parcours du PDU 2010-2020 et détermination des impacts des plans de circulation du territoire – Neuvième réunion du comité MIE

7 juillet 2017
17h-18h
Salle des conférences

Réunion présidée par : Daniel JANSSENS, Président de la MIE

AUDITION – SMIRT – M. ERIC QUIQUET, DIRECTEUR

1^{ère} partie d'audition : exposé de l'intervenant

Eric QUIQUET précise dans son introduction qu'il n'a pas la qualité pour apprécier les choix de la ville de Lille en matière de plan de circulation ni celle pour s'exprimer sur la pertinence des objectifs du PDU 2010-2020. Il ne se prononcera donc pas sur ces questions. Son propos sera principalement axé sur les interactions du SMIRT avec le territoire et ses activités. Ce dernier est d'ailleurs aujourd'hui en phase de transition, son Président Gérald DARMANIN ayant été appelé au gouvernement.

Né en 2009, le SMIRT fédère à ce jour 14 autorités organisatrices de transports (AOT) du Nord et du Pas-de-Calais. Au 1^{er} septembre, les deux départements quitteront le SMIRT suite à l'application de la loi NOTRe (perte du rang d'AOT au profit de la Région).

En parallèle et à compter du 1^{er} janvier 2018, le SMIRT s'étendra vers les AOMD de l'ex-Picardie (Somme et Aisne). Il se composera ainsi de 20 autorités urbaines et de la Région.

En termes de compétences, le législateur a confié au SMIRT les missions suivantes :

- La coordination des offres de transports ;
- L'information multimodale ;
- L'intégration tarifaire ;
- L'interopérabilité des systèmes billettiques (carte pass-pass) qui est son métier de base.

Aujourd'hui, cette carte pass-pass est utilisée par 6 réseaux :

- Réseau TER Nord-Pas-de-Calais ;
- Réseau Transpole de la MEL ;
- Réseau arc en ciel du département du Nord ;
- Réseau de Calais, Dunkerque et Cambrai.

Cette billettique sera étendue à 4 nouveaux membres :

- En septembre : la communauté d'agglomération du Boulonnais ;
- En 2018 : le syndicat mixte Artois Gohelle, le Valenciennois (SIMOUV), St-Omer (CAPSO) et une extension sur le réseau TER de l'ex-Picardie.

La carte pass-pass n'est pas seulement une carte métropolitaine mais bien une carte à dimension régionale.

En termes de projets, les nouveautés et évolutions à venir sont les suivantes :

Sur l'information multimodale

Depuis le 13/03, le site pass-pass.fr a été mis en ligne. Ce dernier renseigne les offres horaires et tarifaires des 14 réseaux de transports collectifs de la Région. Il intègre un calculateur d'itinéraire donnant toutes les offres de mobilité pour un trajet donné.

Ce projet est porté par le SMIRT pour un coût d'environ 15 millions d'euro sur un marché de 6 ans qui s'achèvera en 2020.

Le SMIRT souhaite intégrer l'ensemble des offres de mobilité sur ce site comme par exemple : les bus longues distances, les vols aux départs des aéroports de Lesquin et Beauvais, la géolocalisation des bornes de recharge électrique, les aires de covoiturage, les prestataires de location de véhicules, etc.

Le SMIRT ne s'arrête pas aux transports collectifs mais intègre l'ensemble des opérateurs de mobilité. Il est un complément aux outils Transpole qui fonctionnent déjà très bien sur le territoire Métropolitain.

Pour résumer, l'intérêt du SMIRT réside dans les déplacements qui sortent du périmètre des transports urbains. Sa plus-value est bien sur les déplacements ayant lieu sur le périmètre régional.

Sur les évolutions à venir durant le second semestre 2018

Le SMIRT proposera la vente de titres de transports sur son site. Pass-pass.fr est conçu comme un assistant personnel de mobilité. Pour les autorités organisatrices de transports partenaires, il s'agit d'un canal de distribution commun et supplémentaire. Cela permettra au transport régional de faire sa révolution digitale comme c'est le cas dans d'autres secteurs d'activité.

L'objectif est de rendre attractif toutes les offres de mobilité, les proposer sur un portail unique et permettre l'achat de titres en ligne.

Pass-pass c'est à ce jour 600 000 cartes en circulation au niveau de la Région (dont 400 000 sur la MEL).

Pour 2020, nous estimons le nombre de cartes en circulation à environ 1 000 000.

A propos du covoiturage

En septembre 2017, la marque pass-pass a été déclinée vers une plateforme de covoiturage : pass-pass covoiturage. Il s'agit d'un site de mise en relation avec possibilité de création de communautés.

A titre d'exemple, la MEL pourrait créer une communauté pour son personnel et cela gratuitement, cette dernière étant membre du SMIRT

Cette plateforme est née du constat suivant : la multiplication des sites de covoiturage a conduit à une fracturation de l'offre. L'ouverture d'une plateforme commune à l'ensemble des 14 autorités organisatrices est donc réalisée dans l'optique d'un covoiturage efficace. Cette plateforme est positionnée sur le marché des déplacements domiciles-travail. En cela, elle ne rentre pas en concurrence avec des plateformes du type bla-bla car, spécialisée sur le covoiturage de longue distance.

En plus de cette plateforme, le SMIRT met en place de la communication et de l'animation du territoire sur cette thématique du covoiturage. Le benchmark réalisé par le SMIRT montre que les opérations de covoiturage ayant le mieux fonctionné en France (Jura et Bretagne) sont celles où les crédits alloués à l'animation et la communication étaient les plus importants.

Les territoires de l'Avesnois et du Ternois feront l'objet d'un appui du SMIRT sur le sujet.

Seconde partie d'audition : échanges avec les élus membres du comité MIE

Au niveau de la Métropole, **Thierry PAUCHET** souhaiterait connaître la volumétrie des forces du SMIRT affectées à ce travail de pédagogie ou d'information aux usagers.

Eric QUIQUET précise que sur la stratégie d'animation, une délibération pour solliciter à hauteur de 30% les EPCI sur lesquelles le SMIRT est amené à intervenir, a été prise.

Pour définir une stratégie et booster des acteurs sur le covoiturage, Il estime que la MEL est plutôt bien outillée pour intervenir sur ces questions et cela aussi bien en interne qu'au niveau de l'exploitant. La MEL n'a pas besoin du SMIRT pour développer le covoiturage, cela est déjà à sa portée.

Il serait néanmoins intéressant de relier ces réflexions avec des opérations de la politique des temps de la ville (ex : expérimentation au niveau de la zone de la Haute Borne → des départs différés de 15mn permettent de réguler des situations de congestions).

Plus globalement sur ces questions de sensibilisation et de communication, cela représente un budget de 200 000 euros pour le SMIRT (sur un budget d'1,8 millions d'euros en fonctionnement).

Sur ces questions, le SMIRT estime qu'il est plus intéressant d'aider des territoires faiblement équipés en interne et avec une mobilité réduite. En revanche les outils du SMIRT sont à disposition de tous.

Une campagne de popularisation de pass-pass.fr sera lancée à la rentrée prochaine. Au niveau de la MEL, les gens assimilent encore trop souvent pass-pass à l'exploitant Transpole. Sa capacité d'action est à l'échelle du territoire régional et pas uniquement sur la MEL.

Concernant la billettique pass-pass, **Eric QUIQUET** évoque un sujet connexe, celui de la carte de vie quotidienne. La MEL souhaite utiliser pass-pass pour y intégrer des services de vie quotidiens (déchetterie, bibliothèques, piscine, etc.). Cette stratégie est appréciée par le SMIRT qui invite d'autres territoires à faire de même. En revanche, en termes de déclinaison graphique, il est important de conserver une face commune à l'ensemble des AOMD.

Cette face commune devra évoluer pour faire apparaître la nouvelle dimension territoriale "Hauts de France" de notre billettique qui va s'étendre au TER de l'ex-Picardie ainsi que la notion de services liée au site passpass.fr renseignant l'ensemble des offres. C'est donc sur la face réservée aux AOMD que la dimension des territoires locaux doit mieux apparaître. Un marché avec un prestataire en communication est actuellement en cours sur ce sujet.

Eric QUIQUET revient sur le PPA. Il estime qu'en cas de pics de pollution, les réserves de capacité sont sur le covoiturage. Il serait compliqué pour le train d'absorber de la charge supplémentaire.

Concernant les orientations du SCoT, **Eric QUIQUET** alerte sur les projets d'aménagements urbains à faible densité avec une consommation du foncier et des terres agricoles excessive. Il rappelle que la mobilité et l'urbanisme sont étroitement liés et qu'il faut être plus ambitieux sur la « ville intense ». Le mode actuel de consommation du foncier est générateur de problèmes de congestion.

Francis DELRUE ne rejoint pas le propos d' **Eric QUIQUET** : augmenter la densité urbaine ne changera pas le problème de la congestion. Les gens devront toujours se déplacer pour se rendre sur leur lieu de travail.

Frédéric BAILLOT interroge le SMIRT sur les performances (vitesses commerciales) des bus et des trains ainsi que sur leur potentiel à concurrencer la voiture. Le SMIRT dispose-t-il de chiffres précis sur ce sujet ?

Pour **Eric QUIQUET**, le train concurrence déjà la voiture aujourd'hui (ex : trajet Lille-Armentières).

Thierry PAUCHET aimerait connaître la position du SMIRT concernant le vélo, ce sujet rentre-t-il dans leurs préoccupations ?

Eric QUIQUET précise que le vélo est pris en compte en termes d'informations aux voyageurs. Le site passpass.fr peut donner une note de « cyclabilité » sur un itinéraire donné. Il reflète l'existence des infrastructures cyclables existantes.

Anne VOITURIEZ voudrait savoir si les garages à vélos sont comptabilisés sur le site ?

Eric QUIQUET stipule que ces derniers y sont effectivement référencés.

Thierry PAUCHET interroge le SMIRT sur leur niveau de propositions à faire sur le sujet vélo ? (ex : avis sur le financement vélo MEL)

Pour **Eric QUIQUET**, il faut mettre les moyens nécessaires sur les infrastructures vélo pour résorber les points problématiques, les actions de la MEL vont dans le bon sens sur ce sujet. Il faut lier les modes les uns aux autres sans exclusivité.

Les problèmes de congestion de la Métropole doivent se traiter également dans la dimension temps de la ville (peu coûteux dans la mesure où cela représente du dialogue sociétale et donc uniquement des moyens humains). Les dépenses sont minimales et un échec aurait moins de conséquences par rapport à des investissements en infrastructures très onéreux.

Daniel JANSSENS souhaiterait avoir la position du SMIRT sur la question de l'écobonus mobilité.

Sur cette question, **Eric QUIQUET** met en avant les portiques éco-taxi non utilisés sur la Métropole, ces outils peuvent être réutilisés dans le cadre de ce projet. Les investissements dans ce projet doivent être rationnels et mesurés au regard des attendus.

LISTE DES PARTICIPANTS

Etaient présents

Daniel JANSSENS - Président	Vice-président Voirie, qualité des espaces publics	MEL
Michel COLIN	Vice-président des politiques publiques, contrôles financier et de gestion, assurances	MEL
Anne VOITURIEZ	Vice-présidente Plan de déplacement urbain et modes doux	MEL
René MULLIEZ	Conseiller métropolitain	MEL
Frédéric BAILLOT	Conseiller métropolitain	MEL
Thierry PAUCHET	Conseiller métropolitain	MEL
Jacques RICHIR	Conseiller métropolitain	MEL
Sébastien COSTEUR	Conseiller métropolitain	MEL
Francis DELRUE	Conseiller métropolitain	MEL
Caroline LEMAIRE PECQUEUR	Collaboratrice d'élus et de groupe	MEL
Coline CRAEYE	Collaboratrice d'élus et de groupe	MEL
Françoise LEJEUNE	Directrice qualité du service public	MEL
Alexis MARCOT	Directeur mobilité	MEL
Céline DEPIERE	Chef de service études et plans de déplacements urbains	MEL
Jonas COHEN	Conseiller technique auprès du Cabinet	MEL
Loïc CATHELAIN	Collaborateur d'élus et de groupe	MEL
Kévin ROLLANDT	Chargé d'évaluation	MEL

Annexe 25 – Contributions écrites

SNCF Mobilités – M. LION, Directeur Général – 28/06/2017

1. Quel a été votre rôle dans l'élaboration du PDU 2010-2020 ?

SNCF a participé aux travaux préparatoires, en fournissant les éléments en sa possession et en contribuant aux groupes de réflexion.

2. En tant que partenaire, quelles sont les actions que vous pilotez ou co-pilotez ?

SNCF est essentiellement contributeur des différentes démarches engagées, sur des sujets aussi divers que les Pôles d'Echanges Multimodaux, les passages à niveau, les questions de valorisation du patrimoine foncier en zone urbaine...

De ce fait, SNCF ne pilote ou co-pilote aucune action particulière.

3. A l'origine, quels étaient les attendus de ces actions ? Quel bilan pouvez-vous faire de ces actions aujourd'hui ?

Toutes les actions identifiées visent à donner à la Métropole, dans une vision globale de l'aire métropolitaine de Lille comprenant la spécificité transfrontalière, une orientation forte et cohérente de la façon d'accompagner les besoins de déplacements de ce début du 21^e siècle. Aujourd'hui, la convergence entre les différents documents s'améliore mais reste très dépendante des actions et décisions locales.

4. De manière globale, le PDU vous semble-t-il répondre aux enjeux actuels en matière de mobilité et de déplacement ?

Document issu d'un long travail d'itération et de synthèse, avec une projection sur une période longue, le PDU peut manquer de souplesse dans la prise en compte des difficultés opérationnelles concrètes d'interface (positionnement d'une halte, articulation entre les différents horaires...).

La résolution de ces petits irritants et la réelle fluidité des parcours sont pourtant des leviers très puissants de réussite.

5. Vous semble-t-il en adéquation avec d'autres enjeux tels que la protection de l'air et de la santé, l'attractivité économique du territoire et la qualité de vie ?

Avec un objectif majeur de réduction de l'impact de la voiture individuelle, le PDU concourt évidemment aux enjeux de protection de l'air et de la santé. Les questions d'attractivité des territoires et de qualité de vie, peuvent se heurter à des projets d'infrastructure nécessaires au développement des transports en commun.

6. Que pensez-vous de l'objectif du PDU visant à atteindre 20% de part modale pour les transports collectifs, à l'horizon 2020 ?

L'objectif reste très ambitieux ! En atteignant seulement le seuil symbolique de 10% dans l'enquête 2016, la part du Transport Urbain reste très en deçà des objectifs. D'autant plus que la part modale de la voiture en tant que conducteur repart à la hausse en 2016 et revient presque au taux de 1998.

7. Que pensez-vous des autres objectifs fixant à :

- 34% la part modale de la voiture
- 35% la part modale de la marche
- 10% la part modale du vélo
- 1% pour les autres modes.

Ce sont également des objectifs très ambitieux - pour lesquels les évolutions depuis 1987 n'offrent pas de perspectives positives à court terme.

8. Que pensez-vous des nouvelles orientations du SCOT adopté en février dernier par le Syndicat Mixte du SCOT visant à :

- Accélérer la baisse du trafic automobile interne pour une part modale de la voiture à près de 40%

C'est sans doute un objectif plus en phase avec la réalité des modes de mobilités des habitants de l'aire métropolitaine de Lille.

- Privilégier une progression importante des transports collectifs afin de doubler leur part modale d'ici les 20 prochaines années et atteindre près de 20%

Cet objectif ambitieux ne pourra être atteint qu'avec la conjonction de mesures incitatives pour les transports en commun, sans doute restrictives pour les autres modes et en particulier la voiture mais surtout une meilleure articulation entre les différents modes de transport, pour rendre fluide l'expérience voyageur. C'est tout le sens de l'objectif affiché au SCOT "Adapter les infrastructures existantes en passant d'une vision ancrée sur la vitesse à une approche basée sur la fiabilité et la régularité des flux"

- Développer l'utilisation des modes doux avec un objectif de 40% de part modale dont 8% pour le vélo.

Ce sont des objectifs convergents entre PDU et SCOT à horizon 2020. Les leviers pour y parvenir sont communs et nécessitent une continuité et une cohérence dans les équipements et infrastructures mis en place pour favoriser l'emploi des modes doux de déplacement par les citoyens.

9. Les résultats de l'enquête déplacement 2016 réalisée auprès des habitants de la MEL montrent :

- Un usage du train peu fréquent ou dans des volumes modestes, notamment parce que les dessertes intra métropolitaines concernent peu de personnes

- Une fréquence d'usage du train variable selon les zones de résidence des métropolitains :

○ Les zones les plus éloignées de la centralité lilloise (Vallée de la Lys, les Weppes et dans une moindre mesure la Couronne Sud) comportent les plus fortes proportions d'usagers quasi quotidien. Ils comprennent aussi les plus fortes proportions de personnes déclarant ne jamais prendre le train

○ Une quasi absence d'usage dans les territoires Roubaisiens et Tourquennois qui ne possèdent pas vraiment de desserte

○ La Couronne Nord, le territoire Est et le territoire lillois disposent d'un accès proche ou relativement facile aux gares Lille Flandres et Lille Europe permettant des déplacements quotidiens ou du moins très fréquents à longue distance TERGV et TGV.

Que vous inspirent ces résultats ? Quelles actions mettez-vous en place pour inciter à prendre le train ? Quels sont, selon vous, les principaux freins à l'utilisation du train ?

Dans les usages du train par les habitants, il faut distinguer deux offres :

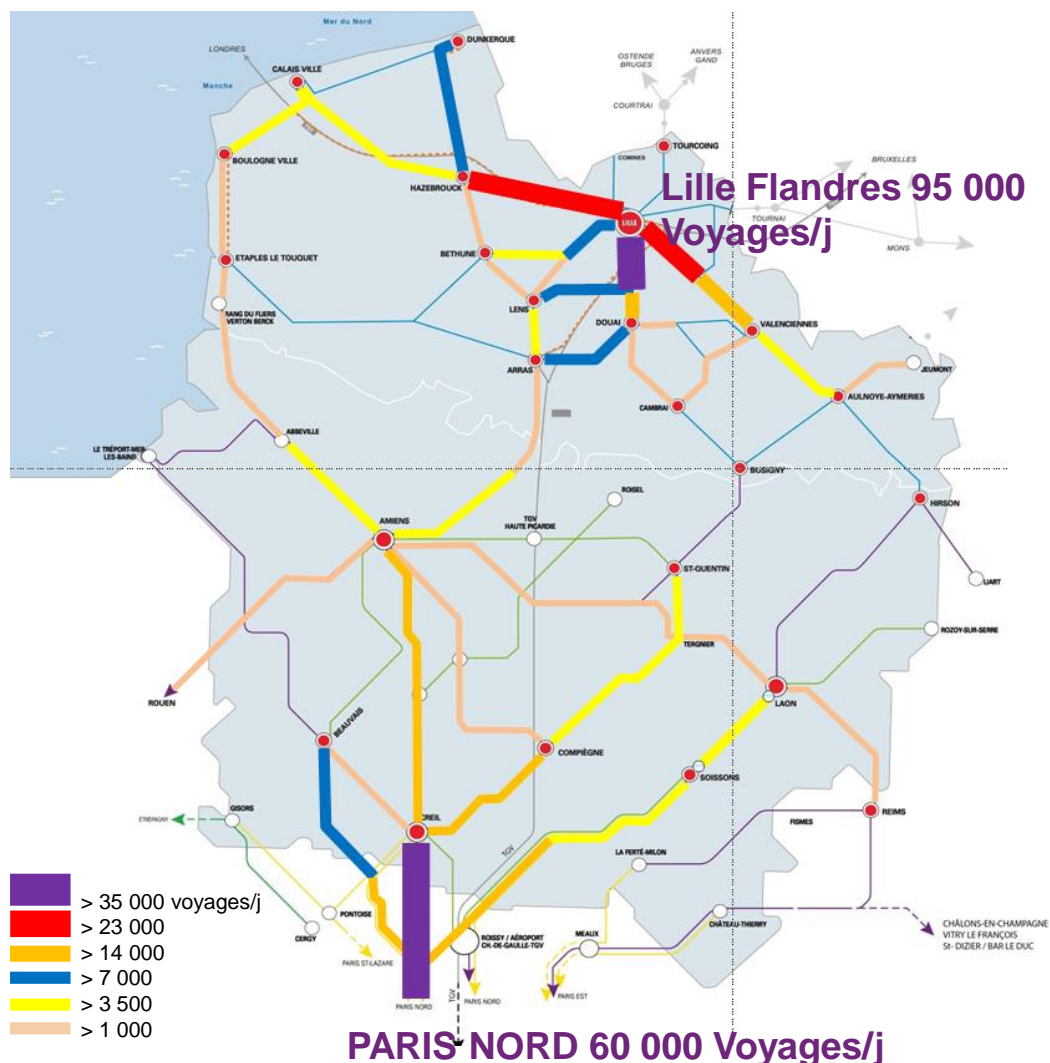
a) le transport de proximité, souvent quotidien, à une échelle régionale ou supra métropolitaine. Il correspond à l'offre TER et il est très naturellement pensé et organisé sur le périmètre régional.

Les résultats de l'enquête déplacement 2016 confirment l'usage du TER pour les habitants de la première couronne lilloise et au-delà. Au sein de l'aire métropolitaine, l'offre urbaine est plus pertinente que le train, d'où les résultats cités.

Depuis l'été 2016, la forte progression du nombre de dessertes de Roubaix et Tourcoing via les TER transfrontaliers Courtrai ↔ Lille et Tournai ↔ Lille est à noter. Elle pourra

influer positivement sur l'usage du train dans les habitudes de déplacements des habitants.

La création de la grande région Hauts-de-France impose de penser le renforcement des liaisons entre les deux anciennes régions, chacune étant tournée vers un pôle d'attractivité différent.



- b) Le transport longue distance, caractérisé par l'offre grande vitesse (TGV) avec le cas particulier des navetteurs entre Lille et Paris et des utilisateurs du TER-GV, une spécificité Nord Pas-de-Calais.

Pour ces deux catégories de voyageurs, il s'agit de trajets domicile-travail, pour lesquels le temps de parcours de l'offre ferroviaire est un atout majeur. La fréquence des relations constitue également un plus (44 trains par jour sur Paris-Lille et 23 TER-GV par jour)

L'offre province-province (40 trains par jour) et la nouvelle offre OUIGO au départ de Tourcoing constituent également une offre attractive pour les habitants de la métropole.

Pour chacun de ces usages, la fiabilité et la régularité des flux sont les atouts qui contribuent à une meilleure attractivité du train. L'offre doit être simple, lisible, avec un nombre limité de missions (mission = liste des arrêts desservis sur une Origine-Destination).

10. Comment décririez-vous le réseau ferré métropolitain (cadencement, desserte, fiabilité, congestion,...) ?

L'aire métropolitaine jouit d'une desserte ferroviaire grande vitesse voyageurs très performante grâce à ses deux pôles principaux que sont les gares Lille Flandres et Lille Europe : ce hub ferroviaire Flandres-Europe organise un réseau de mobilités tant régionales (Arc Sud du bassin minier) que nationales (Paris, Lyon, Marseille) et internationales (Londres, Bruxelles, Amsterdam) et permet des interconnexions privilégiées avec les plateformes aéroportuaires de Paris Charles de Gaulle et Brussels Airport.

L'accès vers les zones d'activité économique de la métropole lilloise impose cependant une correspondance avec l'offre urbaine.

11. Que pensez-vous de la gouvernance en matière de transports ferroviaires (Région, MEL, SNCB) ? Est-elle optimale ? Comment améliorer celle-ci notamment au niveau de l'Eurométropole ?

La pluralité des intervenants et la diversité de leurs champs de compétences font que la gouvernance en matière de transport sur le périmètre de l'aire métropolitaine est complexe. Pour préparer au mieux les prises de décisions des élus et des parties prenantes, un travail technique en amont (COTECH) pourrait être remis en œuvre.

12. La complémentarité entre l'usage du train et les autres modes de transports collectifs vous semble-t-elle suffisante ? Quelle(s) piste(s) d'amélioration ? Quelles solutions innovantes sont ou pourraient être mises en place pour faciliter cette intermodalité ?

Comme précédemment indiqué, le défi majeur pour favoriser les modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture, consiste en la fluidification du parcours du voyageur.

Cela passe par la simplification du "premier kilomètre", celui qui conduit du domicile au mode collectif, comme le train par exemple.

Les questions de stationnement sont donc un maillon essentiel de cette chaîne de déplacement.

Par exemple, l'offre de covoiturage du quotidien est une réponse pour concentrer vers la gare, les usagers du TER d'un territoire.

13. Quelle(s) ont-été les évolution(s) du réseau TER et TERGV depuis 2010 ? Quel avenir ?

En 2012 (SA2012), l'offre NPDC a été entièrement cadencée :

- 93% du plan de transport TER a été rebâti (excepté l'Axe 2 car cadencé au SA 2009)
- + 3,2 d'augmentation globale de l'offre TER.
- Dont + 30 % d'essor de l'offre TERGV – (+ 1% environ pour l'offre classique TER).

Les prochaines évolutions de l'offre TER seront bâties sous l'autorité de l'Autorité Organisatrice : la région Hauts-de-France

Pour les années à venir, des investissements sur certaines lignes classées 7 à 9 par l'UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) sont nécessaires. Ces questions sont traitées entre l'Etat et la Région, dans le cadre des Contrats de Plan Etat Région, avec la collaboration de SNCF Réseau.

14. Quelles mesures ont été mises en place pour conforter et améliorer les relations ferroviaires entre la MEL, le Bassin Minier et la Belgique depuis 2010 ? Disposez-vous de données de fréquentation pour appuyer vos constats ? Quelles difficultés et quelles actions à venir ?

L'intégration tarifaire mise en place sur les territoires de la MEL (en 2011) et de l'Artois Gohelle (en avril 2012) ont facilité les déplacements :

- MEL :
 - o 16,9% des voyages réalisés en TER l'ont été avec un abonnement Transpole (enquête 2016)
 - o En 2016, 3,4 M. de voyages TER ont été réalisés avec l'intégration tarifaire, soit +47% vs 2015
- Artois-Gohelle (avril 2012) :
 - o 7% des voyages réalisés en TER sur le territoire Artois-Gohelle l'ont été avec un abonnement Tadao (enquête 2015)
 - o En 2016, 0,4 M. de voyages TER ont été réalisés avec l'Intégration tarifaire, soit +400% vs 2013

En 2016, l'offre de l'axe Lille-Courtrai a sensiblement évolué : l'ensemble des circulations de l'axe marque désormais l'arrêt aux gares de Tourcoing et Roubaix, ce qui a notamment permis d'améliorer la liaison entre le bassin est de la MEL et la Belgique.

Par ailleurs, nous participons depuis de nombreuses années aux groupes de travail de l'Eurométropole (dont la dernière réunion du 27 juin 2017 dernier).

Ces mesures concourent à une progression du trafic TER global et en particulier sur les liaisons entre Lille et le bassin minier

- Progression du trafic TER NPDC de 1,6% en 2016 et 2,2% en 2015
- Sur l'année 2017 (à fin mai), le trafic TER NPC progresse de 2,6% dont 3,3% sur l'axe Lille <-> Bassin Minier (+6,4% sur la liaison Lille-Lens via Libercourt.)

15. Que pouvez-vous nous dire sur le projet Réseau Express Grand Lille ? Quels pourraient être les impacts de ce projet sur le développement des réseaux ferrés desservant la métropole et sur le trafic routier métropolitain ?

Le projet Réseau Express Grand Lille, met en évidence les besoins de déplacements entre la métropole lilloise et le bassin minier.

Il est donc nécessaire de définir de façon partenariale une offre globale de services et définir ensuite les besoins en infrastructure nouvelle et les points de rénovation indispensables et possibles du réseau actuel.

16. Que pouvez-vous nous dire sur le développement de la stratégie en matière de transport de marchandises (fret ferroviaire) au niveau du territoire et avec les territoires frontaliers ?

Le développement du transport ferroviaire de marchandises s'articule autour de trois axes :

- les autoroutes ferroviaires sur l'axe Nord-Sud
- le transport combiné autour des projets portés par le Grand port maritime de Dunkerque
- une offre commerciale renouvelée, articulée autour de modes de production innovants et digitalisés

17. L'une de actions du PDU vise à s'appuyer sur le contrat local de sécurité, que pouvez-vous nous dire sur ce sujet ?

En cohérence avec le Contrat Local de Sécurité signé en 1998, la région Hauts-de-France et TER ont conclu un protocole Sûreté et lutte anti-fraude, adopté en séance plénière le 8 juillet 2016 dernier.

Parmi les actions mises en œuvre, du matériel de video-protection équipe les nouvelles rames TER mises en circulation, des opérations d'accueil et de filtrage sont régulièrement effectuées, les équipes de la Surveillance générale SNCF coopèrent très régulièrement avec les forces de l'ordre (SISTC).

18. Dans le cadre de la révision prochaine du PDU, quelles sont pour vous les actions prioritaires à déployer en matière de transport collectif en particulier en lien avec le transport ferroviaire, et plus largement en matière de mobilité et de déplacements ? Quelles en seraient les conditions de réussite ?

Engagé depuis mi 2016, le Programme CAP TER 2020 Hauts-de-France vise à "concevoir et opérer des solutions de transport régional intégrées, connectées et performantes, qui facilitent la mobilité de chacun et contribuent au développement de l'attractivité et de la compétitivité des territoires"

Très concrètement, la digitalisation et la simplification du parcours des voyageurs, déjà en œuvre avec la vente digitale des billets TER et l'intégration tarifaire, seront poursuivies et développées. L'intensification de la lutte contre la fraude et la mise en place d'équipements de Contrôle Automatique de Billets (CAB) contribueront à la tranquillité des voyageurs et à l'augmentation des recettes.

La mise en œuvre progressive des différentes actions en rupture de ce Programme favorise l'accroissement du nombre de voyageurs empruntant les transports collectifs.

La cohérence des politiques des différentes Autorités Organisatrices du territoire et la bonne coordination des opérateurs de transport font partie des leviers majeurs de réussite du développement des solutions alternatives au mode routier individuel.

Conseil de Développement – Mme DELEBARRE, Vice-présidente / M. DUTRIEU, membre du bureau – 05/07/2017

1. Quel a été votre implication dans la concertation préalable à l'élaboration du PDU 2010-2020 ?

Le Conseil de développement a été saisi par la MEL en mai 2010 et a transmis un avis sur les 6 axes du PDU. Malheureusement la saisie ayant eu lieu tardivement, l'avis n'avait pas pu être intégré au dossier d'enquête publique (20/09 – 17/11). Il n'y a pas eu un travail de co-construction, notamment pour intégrer d'autres axes qui auraient paru stratégiques pour le Conseil de développement.

2. Globalement, le PDU vous semble-t-il répondre aux enjeux actuels en matière de mobilité et de déplacement ?

Pas totalement, le PDU ne prend pas suffisamment en compte quelques enjeux majeurs tels que l'augmentation des déplacements dus à la croissance de la population, aux échanges plus nombreux entre les territoires de la Mel et les territoires voisins (Bassin minier et territoires belges notamment) et à la hausse du trafic poids lourds (Nord/Sud, Paris – Anvers - Rotterdam).

Dans son avis le Conseil de développement avait souligné que certains objectifs du PDU étaient trop ambitieux (transfert modal).

3. Vous semble-t-il en adéquation avec d'autres enjeux tels que la protection de l'air et de la santé, l'attractivité économique du territoire et la qualité de vie ?

Les ambitions étaient bonnes pour la protection de l'air et de la santé, et donc pour la qualité de vie. Par contre elles ne correspondaient pas aux enjeux d'attractivité économique.

4. Que pensez-vous des objectifs fixés par le PDU à l'horizon 2020, soit :

- 34% de part modale pour la voiture
- 35% de part modale pour la marche
- 20% de part modale pour les transports collectifs
- 10% pour le vélo
- 1% pour les autres modes.

Les résultats de la nouvelle enquête ménages-déplacements qui font état d'une stabilité du nombre de déplacements par habitant de la MEL et par jour, révèle également une légère augmentation de la part de la voiture (+1,6% entre 2006 et 2016 alors qu'il était prévu une baisse de 20% d'ici 2020), une faible hausse des transports en commun (+0,9%, qui restent minoritaires et loin de l'objectif fixé), d'une baisse sensible de la marche à pied (-2,2%) et d'une stabilité du vélo et des deux-roues motorisés. Ils montrent que les objectifs du PDU semblent difficilement atteignables même à long terme, surtout si les investissements en transports collectifs envisagés sont abandonnés (REGL, Tram-train). Le périmètre du PDU (limité à la métropole) ne permet pas d'envisager une politique de déplacements urbains à la bonne échelle, celle de l'aire métropolitaine qui prendrait en compte les déplacements entre la métropole et les territoires voisins (Bassin Minier et Versant Belge).

5. Que pensez-vous des nouvelles orientations du SCoT adopté en février dernier par le Syndicat Mixte du SCoT visant à :

- Accélérer la baisse du trafic automobile interne pour une part modale de la voiture à près de 40%
- Privilégier une progression importante des transports collectifs afin de doubler leur part modale d'ici les 20 prochaines années et atteindre près de 20%
- Développer l'utilisation des modes doux avec un objectif de 40% de part modale dont 8% pour le vélo.

Les nouvelles orientations du SCOT adoptées en février nous paraissent plus réalistes car revues à la baisse et à un horizon plus lointain, mais elles n'exonèrent pas la MEL de faire les investissements nécessaires pour les atteindre et de se concerter avec les autres institutions porteuses de projet (Etat, Région) pour envisager des solutions à la bonne échelle (il faudrait mettre en place un STIF à l'image de l'Île de France sur l'Aire Métropolitaine).

6. Pouvez-vous nous présenter brièvement les « idées fortes » de votre contribution en date du 11 janvier 2016 et les actions prioritaires à mettre en place ?

Le Conseil de développement a proposé quatre axes collectivement définis comme stratégiques :

- améliorer la qualité de vie des habitants par une meilleure cohérence entre l'aménagement du territoire et les transports (gouvernance des transports à l'échelle de l'Aire Métropolitaine, développement de la dynamique des DIVAT et des pôles d'échanges, contournement autoroutier Sud-Est, Réseau Express Grand Lille)*
 - optimiser les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle (des transports en commun plus attractifs, plan vélo ambitieux, développement du co-voiturage à l'échelle de l'AML, développement des nouvelles mobilités pour anticiper les changements de consommation des nouvelles générations, débat sur un péage urbain « positif »)*
 - faciliter des choix conscients de mobilité (faciliter l'accès à l'information, favoriser l'éco-citoyenneté)*
 - accompagner l'évolution de l'organisation du travail pour optimiser les flux de voyageurs*
7. L'un des axes repris dans votre rapport vise à optimiser les modes alternatifs à la voiture individuelle, et notamment la mise en œuvre d'un nouveau plan vélo. Quel regard portez-vous sur les dernières mesures et les récents engagements pris par la MEL dans ce domaine ?

Nous pensons qu'il était effectivement indispensable de concevoir un plan vélo au niveau de la MEL avec des itinéraires complets sans ruptures et d'abandonner les plans vélo définis au niveau de quelques territoires de la Mel. Nous sommes également très satisfaits de la prime à l'achat d'un vélo dont le montant permet un véritable changement d'échelle. Comme le plan vélo les plans de circulation devraient être conçus et mis en place au niveau de la MEL.

8. Depuis votre rapport, quelle(s) action(s) mise(s) en œuvre par la MEL a retenu votre attention ? Et pourquoi ?

Outre les deux mesures citées juste au dessus, le projet de péage positif retient toute notre favorable attention. Les expérimentations « heures de pointes » sur le CHR et la Haute Borne sont très intéressantes et devraient être développées et renouvelées pour aider à faire évoluer les comportements.

9. Un an après sa présentation devant le Conseil métropolitain, avez-vous des éléments complémentaires à apporter à cette contribution ?

Nous rappelons notre souhait de continuer à suivre les projets de la MEL qui avaient été annoncées avec le Président Damien Castelain lors de la journée mobilité organisée à l'EDHEC septembre 2016

**Union des Métiers de l'Industrie et de l'Hôtellerie (UMIH Lille) – M. DE POORTER,
Président – 16/06/2017**



Union des Métiers
de l'Industrie et de l'Hôtellerie

SYNTHESE SUITE A LA MISE EN PLACE DU NOUVEAU PLAN DE CIRCULATION LILLOIS

*Enquête menée auprès de 110 répondants de septembre 2016 à janvier 2017
(Lille – Vieux Lille – Lille centre)*



16/06/2017

A17-031889



L'enquête menée de septembre 2016 à janvier 2017 met en évidence une équation simple

Baisse de fréquentation dans nos établissements

=

Baisse de nos Chiffres d'Affaires

=

Licenciements et fermeture

*Pour tenter d'inverser la tendance, et ne pas se diriger vers des fermetures d'établissements à moyen ou long terme
l'UMIH LILLE METROPOLE propose quelques solutions pour*

Améliorer l'expérience client à Lille
Améliorer les conditions d'approvisionnement et de livraison
Soutenir les salariés des CHR



Les solutions proposées par UMIH LILLE METROPOLE

Améliorer l'expérience client dans Lille

Lutter contre les bouchons

Communiquer sur l'accès fluide au centre-ville lillois à l'heure du déjeuner
Offre commerciale sur ce timing, communication médiatique, reportage de presse...

Communiquer sur l'accès fluide au centre-ville le samedi matin
Offre commerciale valable le matin, communication médiatique, reportage de presse...

Déplacer les ramassages d'ordure après 21H00

Les camions bennes qui circulent en centre-ville en fin d'après-midi et début de soirée, entraînent des embouteillages dans l'hyper centre à l'heure où les chalands arrivent dans nos Hôtels, Bars ou Restaurant

Recommander l'utilisation de l'application WAZE

Trouver de nouveaux itinéraires, temps de parcours indiqué, contournement des nœuds de circulation...



Améliorer l'accès à nos établissements

Développer des zones « dépose minute » devant tous les hôtels

Indiquer le/les parkings les plus proches au moment de la réservation

Plans fournis par la Mairie de Lille, fléchages des parkings depuis les hôtels, fléchage des parkings dans la ville, hors ville...

Recommander l'utilisation de l'application WAZE

Trouver de nouveaux itinéraires, contournement des nœuds de circulation...

En finir avec les difficultés de stationnement

Développer des tarifs attractifs sur les places en surface entre 12H et 14H
pour attirer en centre-ville dans ce créneau horaire

Ne plus supprimer de places de parking en surface sans les remplacer

Inquiétude pour les 300 places supprimées dans le quartier de la rue de Gand

Signaler le nombre de places disponibles dans les parkings avant l'entrée en zone hyper centre

Cette demande faite en novembre dernier au cours d'une réunion Mairie de Lille, MEL, EFFIA a porté ses fruits.

De nombreux panneaux lumineux dynamiques indiquant les « places disponibles » ont été mis en place en janvier 2017

Renforcement des balisages dans la ville pour rejoindre un autre parking

Cette astuce évitera à l'automobiliste de « tourner en rond » dans la ville

Mise en place du « Shop & Go »

sur des places réservées toute la journée mais aussi sur les aires de livraisons après 12h



Sécuriser les zones de parking

Sécuriser les abords des parkings

Place de la république pas toujours « accueillante », entrée du parking Opéra le soir, entrée en ruelle du parking des Tanneurs, trajet métro entre centre-ville et 4 cantons, Esplanade le soir...

Apporter toujours plus de service

Mettre en place des partenariats avec les parkings et les communiquer

Réservation de places à l'avance, tarifs préférentiel le soir, tarif préférentiel le week-end...

Mettre en place des partenariats avec Happy Moov et les communiquer

Tarif, zone desservies, horaires

Organiser des transferts depuis les parkings éloignés avec Transpole

Utilisation de la navette du Vieux Lille pour faire le tour des parkings périphériques (république, gares, esplanade...) et ramener les gens dans le centre

Mise en place d'un ticket parking couplé à un trajet bus A/R vers la destination centre-ville

Organiser des transferts depuis les parkings éloignés avec Happy Moov

Mise en place de bornes d'appel (gares, esplanade...) pour ramener les gens dans le centre

Mise en place d'un ticket parking couplé à un trajet A/R vers la destination centre-ville

Mise en place de ticket parking couplé à un trajet A/R vers la destination centre ville

Partenariat avec navette du vieux Lille Transpole, Happy Moov, projet « Ciceron »...

Indiquer systématiquement à nos clients les parkings les plus proches de notre établissement

Plans fournis par la Mairie de Lille, fléchages des parkings depuis les hôtels, ...



Améliorer les conditions d'approvisionnement et de livraison

Autoriser les couloirs de bus pour les camions de livraison

Développer des zones de livraison supplémentaires

Mettre en place rapidement le système des « Shop & Go » sur les zones de livraisons
(parking gratuit pour une durée limitée à ½ heure)

Etablir des autorisations pour permettre aux restaurateurs de stationner pour décharger

Soutenir et sécuriser nos salariés

Leur faciliter le stationnement à partir de 17H00

Sécuriser les abords des parkings

Créer des navettes tardives et sécurisées pour rejoindre les parkings éloignés

Union Commerciale du cœur de Lille – Mme NATIER, Présidente – 13/06/2017**1. Préalable**

L'évaluation d'un PDU ou d'un plan de circulation demande deux éléments :

- d'une part la réalisation de diagnostics chiffrés précis concernant l'évolution des flux, des temps de parcours, de l'accessibilité des territoires, mais aussi les procédures mises en place pour mettre en œuvre le plan (concertation, période de travaux, etc.), etc. Ce travail est celui des experts des collectivités territoriales et des bureaux d'études ;
- d'autre part, la prise en compte du ressenti des acteurs du territoire, celui des automobilistes qui se déplacent, des commerçants dans leur relation client, des habitants dans leurs déplacements quotidiens.

Dans ce document, nous apportons l'expertise des acteurs du territoire, celle des commerçants qui sont aussi des habitants, qui connaissent mieux que beaucoup le comportement de leurs clients venus de Lille, de la métropole et parfois d'ailleurs, mais qui connaissent aussi les questions liées à l'acheminement des marchandises en centre ville. Nous y joignons les différents résultats de notre l'observatoire mensuel qui viennent étayer nos propos.

2. Introduction

Oui, la ville évolue et les aspirations des habitants évoluent.

Il faut donc adapter la ville dans le sens d'un juste partage de l'espace public.

Nous savons que c'est une question d'attractivité pour Lille et sa métropole.

A ce titre, nous n'hésitons pas à dire que notre territoire est très en retard comparé à de nombreuses autres agglomérations françaises, pour ce qui est de la qualité des espaces publics.

Pendant que les autres territoires se sont transformés de manière progressive, en créant des parking relais en périphérie desservis par des trams, comme c'est le cas à Montpellier, en créant progressivement des zones piétonnes, la ville de Lille a voulu faire trop vite, lorsqu'il fallait expérimenter.

3. Un projet communal dans une métropole où les déplacements sont intercommunaux !

La clientèle des commerces du Vieux Lille provient en grande partie d'autres communes que Lille.

D'une manière générale, les personnes se rendant dans le vieux Lille, à savoir ceux qui y travaillent, ceux qui le visitent, ce qui y font leurs courses ou vont au restaurant, viennent des autres quartiers de Lille, de la métropole lilloise, voire d'ailleurs.

Un plan à l'échelle communale ne pouvait donc qu'aboutir à des dysfonctionnements majeurs.

Il est temps de mener la réflexion à l'échelle métropolitaine, seule réalité pertinente.

4. Un projet radical quand il aurait fallu procéder par touche

Cela fait longtemps que la ville de Lille n'a plus fait évoluer son plan de circulation. La dernière modification majeure date de la piétonisation des rues neuves et rues de Béthune à la fin des années 1970.

Pendant ce temps-là, de nombreuses villes ont lancé des plans de circulation ambitieux menés dans le cadre de stratégies territoriales larges, c'est à dire menées à l'échelle métropolitaine et ceci en procédant par phase (Strasbourg, Montpellier, Bordeaux, etc.).

Concernant Lille, le plan de circulation n'a pas évolué pendant des années et la mairie semble vouloir rattraper le temps perdu.

Hélas, sur un territoire aussi complexe (1) dans sa morphologie urbaine (une vieille ville construite à l'époque où il n'y avait pas de voiture), (2) dans la diversité des flux (habitants, touristes, professionnels) et (3) dans sa composition politique (Lille et ses voisines sont de couleur politique différente et largement dans des logiques de confrontation), un plan de circulation ne pouvait pas être efficace sans prendre le temps de l'expérimentation, sans une mise en œuvre progressive.

5. Un projet mené sans une concertation véritable en amont

Les commerçants connaissent le territoire et leurs habitants. Pourtant, ils n'ont pas été assez invités à travailler sur ce schéma en amont.

1. De manière globale, que pensez-vous de la circulation routière sur les grands axes de la Métropole ? Quelle(s) évolution(s) avez-vous pu observer ces dernières années ? Avez-vous constaté des améliorations ou au contraire une dégradation des conditions de trafic ? Si oui lesquelles ? Quelles en seraient les causes selon vous ?

Dégradation des conditions de circulation, à la fois sur les grands axes autoroutiers et sur le territoire de la ville de Lille.

Sur le long terme, il y a deux grandes raisons :

- l'aménagement du territoire qui est en cause avec des projets de logements, de commerce et de zones d'activités localisés en périphérie dans une logique tout voiture.
- L'absence de projet de transports en commun structurant et efficaces facilitant les déplacements sans voiture.

A court terme, sur la ville de Lille, des choix en matière de circulation critiquables. Un métro peu engageant et un manque d'offre de transports circulaires (certains quartiers comme Vauban et Vieux-Lille sont dépourvus de transport efficace).

2. Que pensez-vous de la circulation en centre-ville ? Quelle(s) évolution(s) avez-vous pu observer ces dernières années ? Avez-vous constaté des améliorations ou au contraire des difficultés ? Si oui lesquelles ? Quelles en seraient les causes selon vous ?

Les fermetures d'accès d'entrée en ville ont entraîné une dévitalisation de la ville de Lille avec une étanchéisation accrue aux villes métropolitaines. Les parcours très indirects engendrent des trajets plus longs, non intuitifs et encombrant des rues non adaptées (ex : rue Royale vers le Parking Nouveau Siècle), de plus, la ville est coupée en 4 pour en éviter la traversée, ce qui coupe également la ville en 4 pour les chalandes au détriment de la fluidité attendue entre les zones commerciales diverses de la ville.

3. Ces évolutions ont-elles ou ont-elles eu des conséquences sur votre activité ? Si oui lesquelles ?

Une baisse de fréquentation radicale de près de 40% dès la mise en place de ce PDU et qui s'installe progressivement comme le montre notre baromètre (documents joints) qui a entraîné une baisse de CA allant pour certains commerces jusqu'à 50 % de recul par rapport à N-1. Nombreuses suppressions d'emplois et fermetures de boutiques notamment les indépendants (rien que pour la rue Basse 7 fermetures sont en cours ou en prévision en moins de 6 mois !)

De plus le mauvais timing (mise en place du PDU après déjà un début d'année compliqué avec les attentats, les manifestations pour la loi travail, l'annulation de la braderie), une année d'élections présidentielles et législatives et la mise en œuvre d'un gros chantier dans tout le Vieux-Lille, ce télescopage qui aurait dû être anticipé contribue à fragiliser davantage encore les commerçants et n'engage pas les chalandes à venir faire leurs achats à Lille.

4. Que pensez-vous de l'accessibilité au centre-ville pour les différents modes de transports : vélo, marche, voiture, métro, bus ? Les infrastructures et les aménagements réalisés vous semblent-ils adaptés ?

Comme déjà évoqué dans la réponse à la première question, il nous semble qu'il manque cruellement à Lille des infrastructures adaptées. Et que la violence de ce PDU non accompagné d'un travail de fond, d'une réflexion plus générale à l'ensemble de la métropole et surtout d'une mise en place dans le temps pose un vrai problème.

Il est de plus en plus difficile de circuler dans Lille et le fait de ne plus pouvoir traverser Lille de part en part et d'être forcément rejeté sur le périphérique engorge celui-ci et crée plus de bouchons et encore plus de pollution !

5. Que pensez-vous de l'offre de transport en commun proposée sur le territoire (coût, sécurité, fréquence, maillage...) ?

Le centre ville de Lille est desservi par le métro, il y a fort à faire pour améliorer la qualité des stations et leurs attractivités. L'offre de bus est trop peu lisible par les chalandes.

De plus la hausse du tarif des tickets de métro ne paraît pas être une bonne réponse, ou en tout cas pas le bon message !

6. D'après vous, quelle part de vos clientèles utilise les transports en commun et les modes actifs (vélo, marche...) pour se rendre dans les commerces de proximité ? Quelle part utilise la voiture ? Pour quelles raisons selon vous ? Disposeriez-vous de données sur ce sujet ?

Les lillois intramuros peuvent faire leurs courses à Lille à pied, c'est tout le charme de cette ville, mais pour les métropolitains ? Les belges ? Et les autres personnes venant de plus loin ? La majorité des commerces de la FICOMEL travaillent à plus de 80% avec une clientèle venant de l'extérieur, pas d'autres alternatives que la voiture Et cette clientèle vient statistiquement moins souvent et moins naturellement en ville depuis la mise en place de ce PDU.

De plus ; il y a aussi un facteur générationnel, question d'âge mais aussi une question pratique quand on vous êtes une famille nombreuse, quand vous êtes handicapé, quand vous avez beaucoup de courses à faire... Tous ces facteurs font que les transports en commun ainsi que le vélo ne sont pas la bonne réponse.

Pourquoi inciter nos clients et les touristes à venir en transports en commun alors que les centres commerciaux de périphérie rapprochée incite au contraire à prendre la voiture ? Il y a là un double discours et une incohérence d'objectifs.

7. 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 la Métropole » :

- Que pensez-vous des actions mises en œuvre en ce sens par la MEL et par les communes ?
- Que pensez-vous de mesures visant à une utilisation partagée de la voiture telles que le covoiturage ou l'automobile en libre-service ?

- Que pensez-vous des mesures alternatives à l'usage de la voiture telles que le vélo en libre-service ?

Il y a eu une enquête déplacement, c'est à dire un sondage mené par la MEL sur les déplacements des ménages. A eu d'en donner les résultats...

Le covoiturage ne paraît pas une réponse adaptée et à notre sens une réponse plus pour les jeunes que pour une tranche de population plus âgée et plus aisée aussi. Le vélo répond aux mêmes critères et il est plus utilisé pour la « balade » que pour les courses, ce qui a du sens d'un point de vie pratique.

8. L'information, la sensibilisation et la communication des actions réalisées par la MEL et/ou ses communes membres en matière de déplacement vous semblent-elles suffisantes ?

Il y a sans doute un manque de communication mais surtout un manque de pédagogie, un manque de préparation, un manque de temps, un manque de concertation, un manque d'étude des comportements, un manque d'écoute, d'anticipation et d'une sorte de respect de l'individu. Il y a fort à faire.

Il faudrait aussi, comme nous le faisons dans notre petit plan pour expliquer comment circuler dans Lille et arriver aux parkings (document joint également) expliquer davantage d'installer WAZE qui est le seul moyen pour ne pas se perdre dans Lille !

9. Afin de faciliter les déplacements dans la Métropole, et dans les centres villes, quelles seraient pour vous les actions prioritaires à mettre en œuvre ?

Il faut mettre en œuvre un véritable plan de tram à l'échelle de la MEL car seul un réseau de tram est compréhensible et structurant pour un territoire.

Organiser des navettes gratuites entre le parking du bois de Boulogne et le centre ville et le Vieux-Lille avec un stationnement gratuit les deux premières heures.

10. Avez-vous d'autres remarques à formuler ?

Que savons-nous de l'impact du PDU sur la pollution ?

En conclusion, les difficultés engendrées par le PDU et les travaux de longue haleine du Vieux-Lille et des autres quartiers de Lille vont fragiliser (voire achever) les commerces les plus fragiles, c'est à dire les indépendants, qui sont une spécificité positive forte de la ville de Lille par leur nombre et leur qualité. Ce sont eux qui contribuent à faire de Lille la ville attractive qu'elle est et qui permettent à la Métropole de rayonner. Si le cœur de Lille se meurt, ce qui se passe à petit feu, c'est tout le grand Lille qui va se retrouver amputé et toute la métropole qui va en pâtir. Qu'est ce que Lille sans sa MEL et qu'est ce que la MEL sans Lille !

- Hélène Natier, présidente de la FICOMEL -

Un grand merci aux commerçants qui m'ont aidée à établir ce document et à Axe et Culture pour sa précieuse collaboration. PJ : Les résultats de l'observatoire et le dos du plan du Cœur de Lille



L'OBSERVATOIRE MENSUEL DES COMMERÇANTS DU VIEUX-LILLE

FÉVRIER 2017

Enquête économique mensuelle adressée à l'ensemble des commerçants du Vieux Lille.

L'objectif de cette enquête est de suivre chaque mois l'évolution de la fréquentation, du chiffre d'affaires et des emplois portés par les commerçants du Vieux Lille.



TAUX DE RÉPONSE

48%



CHIFFRE D'AFFAIRES

-10%



FRÉQUENTATION

-15,35%



EMPLOIS

21,5 CONTRATS SUPPRIMÉS (ETP)

33%

DES COMMERÇANTS
SONT EN CROISSANCE
(ENTRE 1,7 ET 17%)



67%

DES COMMERÇANTS
SONT EN DÉCROISSANCE
(ENTRE 0 ET -41%)



7,8%

DE NOS ADHÉRENTS
SONT EN DÉFAILLANCE,
ET NOUS ANNONCENT
UNE FERMETURE EN 2017

« L'observatoire mensuel des commerçants du Vieux Lille » est publié tous les mois par l'Union Commerciale Cœur Vieux Lille, association loi 1901, dont le siège se situe au 40 rue Basse à Lille – 59800. Responsable de la publication Hélène NATIER. L'ensemble des informations collectées sont des données déclaratives et n'engage donc pas la responsabilité de l'Union Commerciale. Toute reproduction même partielle de ce document est interdite.



L'OBSERVATOIRE MENSUEL DES COMMERÇANTS DU CŒUR DE LILLE

MAI 2017

Enquête économique mensuelle adressée à l'ensemble des commerçants du Cœur de Lille.

L'objectif de cette enquête est de suivre chaque mois l'évolution de la fréquentation, du chiffre d'affaires et des emplois portés par les commerçants.

Période observée : avril 2017

Pourcentage correspondant à la période N -1.

TAUX DE RÉPONSE*

45,45%

*Pourcentage de réponse des adhérents à l'UC du Cœur de Lille.



CHIFFRE D'AFFAIRES

-13,12%



FRÉQUENTATION

-17,43%



EMPLOIS

2 EMPLOIS SUPPRIMÉS* (ETP)

*Nombre de contrats de travail en équivalent temps plein par rapport à la période N -1.

10,22%

DES COMMERÇANTS
SONT EN CROISSANCE
(ENTRE 0,3 ET 25%)



35,22%

DES COMMERÇANTS
SONT EN DÉCROISSANCE
(ENTRE 0 ET -58%)

«L'observatoire mensuel des commerçants du Cœur de Lille» est publié tous les mois par l'Union Commerciale Cœur de Lille, association loi 1901, dont le siège se situe au 40 rue Basse à Lille - 59800. Présidente de l'association Hélène NATIER. L'ensemble des informations collectées sont des données déclaratives et n'engage donc pas la responsabilité de l'Union Commerciale. Toute reproduction même partielle de ce document est interdite.

Deuxième mouture du petit plan de Lille pour vous faciliter la vie dans vos déplacements. Il va vous permettre d'étudier vos itinéraires et de penser aux parkings souterrains dont la ville est bien pourvue. Quelques conseils en plus : évitez les heures de pointe et pensez à installer l'application WAZE très efficace.

Retrouvez nous sur  : Uc coeur de Lille

« Attention, difficultés de circulation rue Basse en travaux jusqu'en Juin 2018, se garer au parkings Nouveau Siècle, Grand Place ou Carnot avant de s'y rendre et ne pas oublier ses commerçants. »

votre course à partir de

4€



J'vous dépose ?

Du lundi au Samedi de 11h à 19h

06 24 16 08 18



www.happymoov.com



L'OBSERVATOIRE MENSUEL DES COMMERÇANTS DU CŒUR DU VIEUX-LILLE

AVRIL 2017

Enquête économique mensuelle adressée à l'ensemble des commerçants du Vieux Lille.

L'objectif de cette enquête est de suivre chaque mois l'évolution de la fréquentation, du chiffre d'affaires et des emplois portés par les commerçants.

Période observée : mars 2017

Pourcentage correspondant à la période N -1.

TAUX DE RÉPONSE*

49,40%

*Pourcentage de réponses des adhérents à l'UC du Cœur du Vieux Lille.



CHIFFRE D'AFFAIRES

-6,71%



FRÉQUENTATION

-12,98%



EMPLOIS

6 EMPLOIS SUPPRIMÉS* (ETP)

*Nombre de contrats de travail en équivalent temps plein par rapport à la période N -1.

31,7%

DES COMMERÇANTS
SONT EN CROISSANCE
(ENTRE 4 ET 29%)



61%

DES COMMERÇANTS
SONT EN DÉCROISSANCE
(ENTRE 0 ET -52%)



7,32%

DE NOS ADHÉRENTS
SONT EN DÉFAILLANCE,
ET NOUS ANNONCENT
UNE FERMETURE EN 2017

«L'observatoire mensuel des commerçants du Cœur du Vieux Lille» est publié tous les mois par l'Union Commerciale Cœur Vieux Lille, association loi 1901, dont le siège se situe au 40 rue Basse à Lille - 59800. Présidente de l'association Hélène NATIER. L'ensemble des informations collectées sont des données déclaratives et n'engage donc pas la responsabilité de l'Union Commerciale. Toute reproduction même partielle de ce document est interdite.

**Union Commerciale de la rue Esquermoise, Lille – M. ROGÉZ, Secrétaire –
14/06/2017**

Réponses aux questions dans l'ordre :

1.

La circulation routière sur les grands axes de la Métropole est mauvaise.

Mon activité comprend 3 points de vente : Lille rue Esquermoise depuis 17 ans, Douai depuis 2007 et Bruxelles depuis 2015.

Je suis donc amené à me déplacer entre ces points de vente et chez les clients, je constate une aggravation des pb sur l'A1 en particulier depuis septembre 2016, à croire que la déviation du flux de véhicules qui avaient l'habitude de traverser Lille ait suffi à perturber l'extérieurs qui était déjà bien fragile avant.

2.

Depuis septembre 2016, 6 axes principaux de pénétration vers la Grand place sur 10 ont été supprimés (cf ci après point 10).

Cela a créé un capharnaüm incroyable jusque fin décembre, puis les encombrement ont diminué tout comme la fréquentation de nos commerces.

Nos clients métropolitains se font rares, alors que la clientèle intra Lille continue de venir mais demande souvent à être livrée, de même que nos clients hors Métropole continuent de venir mais se plaignent de la complication des entrées à Lille ...

3.

Mon activité de Lille a été impactée, perte de 30% de CA et obligation de me séparer de deux collaborateurs sur 4.

4.

Vélille a été un vrai progrès et continue de plaire.

Le pb du vol de vélo est important, quatre vols à déplorer pour mon équipe en 2 ans...

La marche n'est pas une nouveauté dans le centre ville, les clients l'ont compris depuis longtemps... et sont habitués à enjamber les roms et autres mendiants qui encombre les étroits trottoirs du vieux Lille.

Le métro est pratique pour relier les P+R qui sont très souvent saturés (4 cantons et St Philibert), mais oblige à revenir avec sa voiture si un achat lourd ou encombrant a été fait....

Certaines stations de métro manque de sécurité....

Bus OK moyen sous utilisé...

Parking à vélo de Lille Flandre trop loin de la gare, et administratif d'accès compliqué, prendre modèle sur Bruges....

5.

Offre transport en commun suffisante mais chère pour une famille, il conviendrait de faire une offre P+R et transport à 2.50€ pour 12 h et 5 personnes (genre Valenciennes).

6.

En semaine 50 % de la clientèle vient en transports en commun, beaucoup moins le samedi.

7.

Lille avait la particularité d'avoir en son centre ville, tous les pans de l'activité marchande, ce qui limitait les déplacements. L'activité décoration est en train de migrer vers les extérieurs ou le fera à terme (Flamant, Du bout du monde, Galerie Vasse, Heytens, Atmosphère,)

Cela va diminuer l'attractivité de la ville, mais aussi accentuer les déplacements.

Les Scott nous parlent pourtant de superposer les périmètres de vie, de travail et de consommation...

Les clients verront diminuer la spécialisation des rues et y perdront les repères qu'ils avaient.

Il faut développer les aires de co voiturage sécurisée pour les véhicules.

Le libre service auto est un vrai plus également mais il n'est pas assez connu.

Il faut dégager les aires de livraison des ventouses qui ne sont pas là pour livrer mais qui stationnent pour une simple course, c'est-à-dire qu'il faut mettre en fourrière et pas se contenter de mettre un pv.

De même, il faut aménager des zones de stationnement pour les camionnette des chantiers qu'il y a en permanence ici ou là et à qui on donne des autorisations de stationner dans les aires de livraisons (il faut qu'ils viennent le matin déposer leur matériels puis passent les reprendre le soir) du coup les aires sont pleines et les livreurs (qui méritent tous la médaille de héros du travail) sont contraints de bloquer la rue pour livrer, et donc cela bouchonne inutilement cqfd.

8.

Il faut indiquer par panneau les axes de circulation qui fonctionnent mais qui sont encore inconnus, comme la rue du Gros Gérard pour pouvoir rejoindre le parking du nouveau siècle en venant de la rue Royale ou de la rue d'Angleterre...

9.

Ne plus tout faire en même temps (fermeture de l'Esplanade, PDU et grands travaux de rue Basse Monnaie et Gand).

Concerter.

Arrêter de prendre les commerçants pour des demeurés ou des « untermenschen » qui doivent mourir si possible en silence...

10.

Notre petit topo sur la situation :

Axes rentrants vers Grand place de LILLE : Etat des Lieux

Description	Avant 22 aout 2016	Après 22 aout	%
Calmette - Louis XIV – Liberté	2	1	
Willy Brandt	1	0	
Carnot	2	2	
Vieux Lille	1	0	
Royale	2	0	
Barre	1	0	
Vauban – Liberté	0	1	
Corbusier – Faidherbe	1	0	
Total Axes principaux nb de voies	10	4	-60%

Verrous de circulation :

Traversée Grand Place (Ré ouvert en nov 2016 vers Nationale pour Pompiers...) mais toujours impossible dans l'autre sens.

Inversion tronçon rue Royale

Inversion tronçon rue Basse (Ré ouvert puis fermeture pour travaux en 2017 – 2018)

Inversion rue Faidherbe

Inversion tronçon rue Négrier – Pont Neuf

Inversion rue de la Halle

Inversion tronçon rue de Valmy

Inversion tronçon rue Patou

Inversion tronçon rue J Giélée

... la liste est longue

Depuis fin aout 2016, les commerçants Lillois ont vu se mettre en place une profonde modification de la circulation automobile, avec à ce jour :

-60% de capacité à accéder au centre- ville

Augmentation de la durée des trajets des Lillois avec leurs véhicules mais aussi avec les bus Transpole

-5000 places de parking (dont 1500 matérialisées) payant en moins (Esplanade et ses abords) sur 11000 places en parking payant soit – **46% !!**

Une poche de stationnement payant a été ré ouverte pour 230 véhicules en lieu et place de l'ancien stade Grimonprès Joris....début 2017, c'est-à-dire qu'à Noël au moment important, nous n'avions plus la soupape de sécurité de l'Esplanade.

Ces actions décidées par l'équipe municipale et la MEL, sans concertation, ont produit les effets suivants :

Ralentissement économique

In **nombre de licenciements et de suppressions de poste** dans nos commerces qui est d'ores et déjà exponentiel et n'influence en rien le déni et la langue de bois pratiquée par la Mairie **± de 100 sur à peine 5 rues et en 3 mois !!!**

Baisse du nombre de visiteurs

Baisse des CA (-25% -30% en moyenne)

Ressentit désastreux chez les commerçants

Ressentit désastreux chez les particuliers (pétition de + de 10 000 signatures sur mes opinions.com via Facebook) qui ont vu leurs temps de déplacements doubler à minima et leurs temps de déjeuner sur Lille se réduire au point de bouder la restauration Lilloise pour le bonheur de la périphérie...

Dans un contexte national de stagnation économique, et après une vague d'attentats jamais vue qui ont perturbé les activités commerciales ; il apparait comme inexplicable et injuste de lancer ce plan de circulation dans une période si difficile comme si « tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes » !!!

Pourtant le projet a été mis en place tel quel, aucune de nos remarques préalables n'a été prise en compte.

Nous demandons la révision immédiate du plan actuel comme suit :

Mise à 2 voies du Bd Vauban entre Solférino et Liberté

Remise en place du sens de circulation initial de la rue Royale entre Angleterre et Esquermoise

Remise en place du sens de circulation initial de la Grand Place de Nationale vers Opéra

Remise en place du sens de circulation initial de la rue de la Barre

Remise en place du sens de circulation initial de la rue de Valmy

Remise en place du sens de circulation initial de la rue Jacquemars Gielée

Possibilité de tourne à gauche de liberté à Gambetta

Possibilité de tourne à droite de Liberté à Molinel vers Parkings Tanneurs et Lafayette

Nous demandons également le gel de la phase 2 du Plan de circulation prévu en mars 2017 dans le secteur Lion d'or – Urbanistes - Carnot jusqu'à une réelle concertation (définition du Larousse : « Pratique qui consiste à faire précéder une décision d'une consultation des parties concernées. ») ...

Nous considérons que le changement des critères de commercialité de nos commerces est en jeu et que l'intérêt général doit être respecté.

Pendant près de 30 ans la ville de Lille se trouvait en pôle position des villes Françaises de Province et parfois même devant Paris en matière commerciale, car Lille bénéficiait de la puissance de sa métropole (+ d'un million d'habitants) et des nombreux clients résidant entre Paris et Bruxelles.

Aujourd'hui avec le nouveau plan de (« non ») circulation et la chasse aux voitures engagée depuis quelques années (JB Lebas, Esplanade, ...), nous allons à la catastrophe et allons retrouver **Lille à la neuvième place des villes française forte de ses 220 000 habitants** car isolée de sa métropole et du reste de sa zone de chalandise.

Shop in Tourcoing, Tourcoing – M. GRZES, Président – 30/06/2017

- 1) Concernant la circulation routière sur les grands axes, il y a toujours le problème des bouchons en heures de pointe que ce soit vers Lille ou vers Tourcoing-Roubaix. Une amélioration est constatée avec l'interdiction des camions de doubler sur certaines zones.
- 2) Concernant la circulation en centre-ville : il y a eu des améliorations, notamment avec le sens de circulation modifié autour de la place des bus de Tourcoing.
La circulation reste tout de même difficile à l'heure de pointe, notamment avec les sorties d'écoles ou de travail.
De plus, beaucoup de travaux sont effectués en centre-ville, c'est une des principales causes qui ralentit le commerce.
- 3) Pour l'instant il est encore trop tôt pour constater des conséquences vu que le centre-ville est en plein travaux.
- 4) Concernant les modes de transports, l'accessibilité en centre-ville est bonne, mais cela reste encore un peu difficile pour le stationnement des voitures, les parkings étant très souvent saturés.
- 5) L'offre de transport sur le territoire est très satisfaisante, mais certains quartiers de la ville sont peu desservis que ce soit en bus ou en métro.
(exemple entre le centre-ville et le Pont de Neuville où la Citadine qui passait par la rue du Chêne Houpline a été déviée vers le Boulevard de l'Égalité dans une optique de satisfaction des habitants plutôt que des usagers des transports en commun. Dans ce type de cas, la personne préfère reprendre sa voiture que de marcher des mètres et des mètres pour trouver un bus).
- 6) Beaucoup de clients viennent en voiture, d'où le problème du stationnement et des bouchons en heures de pointe.
Le vélo est très peu vu chez les clients de nos commerçants car il est difficile de transporter plusieurs sacs de courses en vélo.
De plus nous avons une clientèle plutôt âgée qui se déplace souvent avec chariot et donc surtout à pied ou en transports en commun.
- 7) Concernant les mesures sur le covoiturage et l'automobile en libre-service, nous en entendons parler mais ce n'est pas encore très répandu.
Mais l'idée de l'automobile en libre-service est plutôt attractive.
Le vélo en libre-service est également une bonne idée mais encore faut-il que la météo soit bonne !
- 8) L'information, la sensibilisation et la communication des actions réalisées est satisfaisante mais quand même un petit bémol pour la sensibilisation.
La voiture reste toujours le moyen de déplacement préféré des personnes que ce soit en centre-ville ou sur les grands axes comme pour aller de Tourcoing à Lille que ce soit en métro ou en tramway, le trajet est long.
- 9) Valoriser les centres-villes en valorisant les rues piétonnes, privilégier « le centre-ville à pied », en transports en commun ou en vélo. Développer le concept de voiture libre-service.
- 10) A voir si avec le développement des petites voitures électriques, il ne serait pas possible de mettre en place des stationnements avec possibilité de recharger sa voiture.

**Union Commerciale Tourcoing Centre, Tourcoing – Mme CATTEAU, Présidente –
04/07/2017**

Question 1

Grands axes corrects sauf quand on accède au centre-ville, c'est la parcours du combattant!
Les modifications existantes ont apporté plus d'embouteillages, d'engorgements et moins de fluidité dans la circulation. Les commerçants s'en plaignent.
Aux dires de notre clientèle, la circulation dans le centre-ville de Lille, c'est l'horreur...
Causes : vouloir filtrer ou dissuader la circulation automobile en ville.
Amélioration au niveau circulation à l'espace dédié aux vélos.
La circulation routière sur les grands axes de la Métropole est fluide, sauf le matin, vers 8h30, la voie rapide, dans le sens « Englos-Bondues » est complètement saturé. Le plus difficile reste d'accéder aux voies rapides, circulation difficile bien souvent sur une voie. L'accès à l'autoroute de Gand, dans le sens Tourcoing-Lille, est aussi très engorgé le matin surtout vers 8h.

Question 2

En ce qui concerne Tourcoing, de gros efforts ont été faits...
Point Positif : remise en double sens de la circulation dans la rue du Général Leclercq
Point Positif : accès au centre-ville par la place Charles Roussel permettant une petite boucle dans l'hyper centre de Tourcoing
Par contre, la chicane rue Nationale à hauteur de la place Notre Dame empêche un accès aisé en centre-ville surtout pour ceux venant du bout de la rue Nationale (ccf Val de Lys)
Evolution positive : meilleure desserte dans le centre-ville
Une meilleure signalétique peut toujours être envisagée...

Question 3

L'accessibilité meilleure nous a permis une reconquête de la clientèle perdue durant les travaux qui ont duré quatre ans.
Mais en fonction des nouveaux travaux d'aménagement en centre-ville, d'une durée de 18 mois, il nous est difficile de nous projeter en amont sur cette question.

Question 4

Quand le centre-ville sera refait (2017 2018), les réponses à ces questions seront plus objectivées.
Trop de vélos en location restent sur place... cela représente un cout !
Infrastructures.: il serait souhaitable une inter communication gare-centre-ville pour optimiser au mieux ce dernier. Nous espérons que se fera le projet de changer le parcours du tramway pour le faire passer par la gare ainsi que de changer le lieu de la gare de bus.
Ce serait aussi intéressant que les commerçants soient associés et consultés avant la mise en application de ces nouvelles dispositions de la mise en commun de ces différents modes de transport.
Avons un triste souvenir (1995) de réunions de projections de travaux avec des « théoriciens » n'ayant absolument pas projeté la destruction économique due à ces travaux.

Question 5

Des villes avoisinantes pourraient être mieux desservies, ce qui éviterait aux habitants (personnes vivant en milieu périurbain) de prendre leurs véhicules pour rejoindre leur travail)
Offre de transport, maillage.....ok
Sécurité : toujours en problème malgré les mesures complémentaires et la présence de la police renforcée par la nouvelle municipalité.
Donner plus de pouvoir aux contrôleurs pour éviter les resquilleurs.
Fréquence bus :
Les bus de la Place Charles Roussel ne font que « passer », ce n'est pas une gare de bus... ce n'était pas nécessaire de bloquer cette place ! Espérons que le projet de la déplacer prenne forme ...

Mieux ciblé la clientèle quant à la gratuité des transports octroyés..

Question 6

Il serait souhaitable de faire une enquête sur ce sujet

Nos réponses seront évasives :

Vélo marche : 15 %

Transport en commun : 30 %

Voiture : le reste

Le centre-ville est la plus grande galerie commerciale à ciel ouvert et la charge d'achats groupés et journaliers groupés - pèse- !

Que penserions-nous de la zone commerciale du Petit Menin sans... voiture !

Il est évident que la clientèle extra-muros, à fort pouvoir d'achats (Bondues, Neuville, Marcq, Mouvaux, La Belgique) ne se déplace qu'en voiture et apprécie de se garer facilement ... mais ... cette clientèle devient rare dans notre ville...

La clientèle intra-muros utilise les transports en communs pour aller... vers Lille qui présente une attractivité commerciale bien plus large ...

Question 7

Un équilibre doit être fait entre les accords donnés aux installations en périphérie et ceux donnés en centre-ville.... Les installations de galeries commerciales en périphérie nous semblent avantagées...

Le concept d'une ville intense est double : flâner... acheter ...

Pour cela il faut une offre commerciale attractive.... Ce qui n'est pas le cas à Tourcoing !

Utilisation partagée des véhicules est valable pour :

Un ramassage scolaire, des personnes travaillant dans un même lieu mais nous semble inadapté pour faire des courses en commun.

Le vélo est valable pour des déplacements mais difficile pour y les emmener les achats effectués.

La nouvelle génération de clientèle est effectivement plus ouverte aux nouveaux moyens de transport, nous l'entendons par rapport à nos enfants mais cela n'est pas encore concrétisé dans notre ville

Question 8

Une information peut toujours être supplémentaire

Celle-ci pourrait aussi être diffusée par le journal de la ville « Tourcoing Info »

Des enquêtes pourraient aussi y être proposées aux habitants, aux commerçants ... aux personnes concernées.

Question 9

Bien baliser les accès, les parkings, les lieux...

Créer des parkings de délestage balisés avec accès centre-ville avec navettes gratuites

Privilégier de petits parkings paysagistes aux entrées de ville ou dans le centre-ville (des possibilités existent ex: chez anciennement Mamy Suzanne)

Et surtout ... créer le désir de venir en centre-ville... par une offre commerciale attractive et diversifiée

Le Commerce de proximité ne nécessite pas de moyens de transports particuliers

Question 10

Le côté dissuasif de l'accessibilité des voitures risquerait de tuer le petit commerce avec un côté énergivore carburant pour envoyer les voitures en extérieur vers les galeries commerciales périphériques. Cet aspect « pollution » restitué n'est pas le but recherché...

Arrêter d'interdire !... et laisser aux consommateurs son choix de moyen de transport

Une demande reformulée ...il y a une dizaine d'années j'avais émis l'idée de créer un CADDY VILLE semblable à celui des grandes surfaces. Il pouvait être monté sur pneumatiques

Celui-ci permettrait à nos clients d'aller de commerce en commerce. D y remplir son CADDY De le transporter vers son véhicule et de reporter ensuite le CADDY vers un lieu dédié comme pour les vélos

GOVOIT – M. CARRARA, Directeur – 28/06/2017



Le covoiturage coordonné dynamique de porte-à-porte

Le 28 Juin 2017

Réponses au questionnaire transmis par la MEL.

Table des matières

Question 1.....	3
Sur le ressenti de la circulation routière dans la métropole lilloise	3
Sur les évolutions	3
Sur les améliorations ou les difficultés constatées.....	3
Sur les causes	3
Question 2.....	5
Question 3.....	6
Sur la part modale des transports collectifs	6
Sur la part modale de la voiture	7
Sur la part modale de la marche.....	8
Sur la part modale du vélo.....	8
Sur la part modale des autres modes	8
Question 4.....	9
Sur l'accélération de la baisse du trafic interne.....	9
Sur la progression des transports collectifs.....	9
Sur le développement des modes doux.....	10
Question 5.....	10
Sur l'offre de transport en commun	10
Sur les autres alternatives à la voiture	11



Biloo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands
 Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237
 ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A



www.govoit.com
info@govoit.com

Question 6.....	12
Sur la couverture du territoire	12
Sur les freins au développement du covoiturage	12
Question 7.....	12
Sur le caractère différenciant de GOVOIT.....	12
Sur les objectifs pouvant être atteints.....	14
Question 8.....	14
Question 9.....	15
Question 10.....	15
Question 11.....	16
Sur les actions prioritaires à mettre en œuvre.....	16
Sur les conditions de réussite	16
Question 12.....	17



Biloo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands
Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237
ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A

Réponses au questionnaire transmis par la MEL.

Question 1

Sur le ressenti de la circulation routière dans la métropole lilloise

Tous les grands axes routiers de la métropole lilloise sont, quotidiennement, de plus en plus fréquemment touchés par des embouteillages qui sont de plus en plus longs à se résorber.

Signe de cette aggravation, la plage des heures de pointe s'élargit régulièrement au fil du temps et il n'est plus rare qu'en plein milieu d'après-midi, la vitesse de circulation soit fortement ralentie en raison de la densité très élevée du trafic routier.

Sur les évolutions

A l'évidence, la circulation routière sur les grands axes de la métropole lilloise s'est fortement densifiée au cours des dernières années.

Les relevés établis par le Centre Régional d'Information Routière (CRIR) et la Direction Inter-régionale des Routes (DIR) donnent une idée précise, et objective, de la dégradation de la circulation dans la métropole lilloise au cours des dernières années.

Sur les améliorations ou les difficultés constatées

Les difficultés de circulation touchent des communes situées dans un rayon toujours plus grand par rapport à Lille.

Sur l'A1, les embouteillages commençaient à la hauteur de l'échangeur de Lesquin. Maintenant, ils commencent au-delà de l'échangeur de Carvin !

Sur les causes

La concentration de l'économie, des services et des administrations sur la ville de Lille et dans sa proche banlieue d'une part, l'éloignement des lieux de résidence par rapport aux lieux de travail d'autre part, ont fait exploser les besoins de déplacement dans la zone métropolitaine.



Biloo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands

Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237

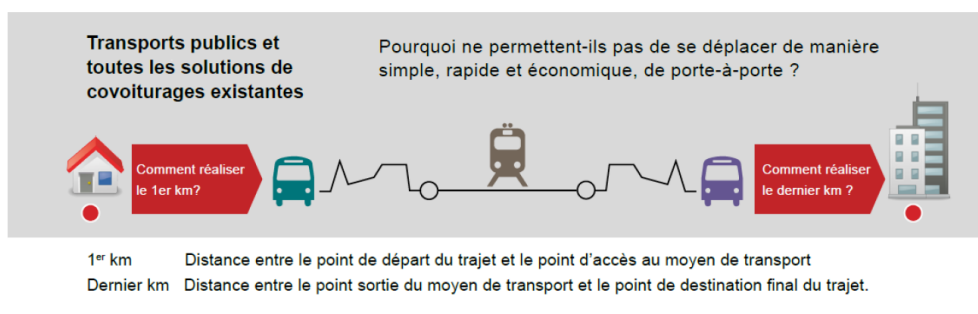
ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A

De surcroît, en devenant une métropole plus attractive, les échanges entre la zone métropolitaine et des zones extra métropolitaines parfois très éloignées de la métropole se développent et génèrent des besoins supplémentaires de déplacement.

(Voir page 5 du document intitulé « Supprimer les embouteillages, c'est finalement simple », remis à votre commission le 19 mai 2017.)

Une autre cause importante est l'incapacité des réseaux de transports en commun à mailler le territoire de façon fine.

La distance entre le point de départ d'un trajet et le point d'accès au réseau de transport en commun (premier « kilomètre ») et celle entre le point de sortie du réseau et le point de destination final du trajet (dernier « kilomètre ») deviennent de plus en plus grandes au fur et à mesure que le maillage devient plus lâche.



Moins le réseau est finement maillé (comme c'est le cas dans les zones périurbaines), moins les transports en commun sont considérés par les populations comme un moyen de transport facile d'accès et rapide.

Bien évidemment, d'autres critères de choix viennent également réduire l'attractivité des transports en commun comme une fréquence de passage trop faible, une plage horaire de



Billoo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands

Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237

ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A

service inadaptée aux besoins des populations et le fort sentiment d'insécurité perçu par les usagers¹.

(Voir page 7 du document intitulé « Supprimer les embouteillages, c'est finalement simple », remis à votre commission le 19 mai 2017.)

Question 2

Le PDU ne répond assurément pas aux enjeux actuels en matière de mobilité et de déplacements.

La situation est d'autant plus grave, qu'une reprise de l'économie aurait comme conséquence une aggravation supplémentaire de la situation actuelle en raison d'un plus grand nombre de trajets domicile/travail résultant de la création de nouveaux emplois.

Il est donc urgent que des mesures pouvant améliorer, à très court terme, la circulation routière dans la métropole puissent être mises rapidement en place faute de quoi, les effets bénéfiques de la reprise seraient limités dans la métropole.

D'ailleurs, le temps perdu en déplacement est déjà l'une des raisons pour lesquels de nombreux emplois faiblement rémunérés ne trouvent pas preneurs.

Un exemple chiffré illustrera plus clairement la situation.

Soit un travailleur payé au SMIC (9,76€/heure net).

Durée du trajet domicile / travail	30 minutes	1 heure
Rémunération nette horaire réelle hors frais directs de déplacements (ticket de transport / essence, ...) pour le temps passé hors du domicile	8,54€ $\{(9,76 \times 7) / 8\}$	7,59€ $\{(9,76 \times 7) / 9\}$
Impact du temps perdu pour le trajet domicile / travail, en part du salaire	12,5% du salaire	22,2% du salaire

¹ Etude publiée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU)

https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1362/victimation2015-tome1.pdf



On conçoit qu'un arbitrage puisse se faire entre aller travailler ou rester au chômage.

Question 3

De quels déplacements parle-t-on ?

S'il s'agit du domicile / travail, l'atteinte des objectifs dépendra des mesures mises en place notamment, celles permettant de favoriser le covoiturage coordonné dynamique de porte-à-porte.

Sur la part modale des transports collectifs

De nombreux freins structurels empêchent le recours aux transports collectifs.

Ces freins sont d'autant plus forts que les exigences des populations en termes de niveau de service sont plus élevées que par le passé quant à la facilité d'accès, à la disponibilité, au confort, à la promiscuité, à la sécurité, pour ne citer que les principaux freins évoqués dans les enquêtes d'opinion.

La part modale des transports collectifs dépend directement du niveau des réponses apportées aux besoins et aux exigences des populations.

Ce mode de transport est fort coûteux en termes de kilomètre/ utilisateur car, pour répondre aux besoins et aux exigences des populations, le réseau doit être dimensionné sur le pic de demande or, ce pic ne concerne qu'une plage temporelle très limitée, au maximum deux heures le matin et deux heures en fin d'après-midi, pour un service disponible de 16 à 18 heures par jour !

(Voir page 7 du document intitulé « Supprimer les embouteillages, c'est finalement simple », remis à votre commission le 19 mai 2017.)

Enfin, toutes les expériences basées sur la gratuité des transports collectifs se sont traduites par l'expression d'une demande latente réprimée en raison du coût des transports et non par un report modal.



Biloo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands

Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237

ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A



www.govoit.com
info@govoit.com

Dans aucun des cas, le trafic routier n'a été plus fluide lorsque la gratuité des transports collectifs était mise en place.

Ceci démontre clairement que le premier facteur pris en compte notamment, pour les déplacements domicile / travail et les déplacements professionnels n'est pas le prix mais la proximité et la facilité d'accès du moyen de transport choisi et sa disponibilité.

Sur la part modale de la voiture

La voiture vient pallier les insuffisances des transports collectifs et celles de toutes les autres offres de transport disponibles sur le marché.

La part modale de la voiture ne peut descendre en deçà de la fraction incompressible c'est-à-dire, de la part des personnes devant utiliser leur voiture, quel qu'en soit le prix et les contraintes.

La voiture reste indispensable et ne peut être remplacée que par une alternative apportant aux utilisateurs un niveau de service identique ... et donc par une autre voiture.

Aussi, la seule alternative capable de modifier le comportement des populations est un covoiturage offrant la même disponibilité, la même flexibilité, le même confort et la même sécurité que la voiture individuelle c'est-à-dire, un covoiturage coordonné dynamique de porte-à-porte.

Attention, la fraction incompressible du trafic routier est également constituée des moyens de transport léger (<3,5t) de plus en plus fréquents sur les routes en raison de l'évolution des modes de vie et de l'explosion des achats sur Internet qui a multiplié les livraisons à domicile.

Ces véhicules encombrement fortement le réseau routier urbain et il convient de ne pas oublier de traiter cette part du flux routier.

(Voir page 8 du document intitulé « Supprimer les embouteillages, c'est finalement simple », remis à votre commission le 19 mai 2017.)



Biloo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands

Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237

ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A



www.govoit.com
info@govoit.com

Sur la part modale de la marche

L'objectif de 35% me semble irréaliste sauf pour une distance de marche est inférieure à 500m ; limite classiquement considérée comme maximale selon toutes les études effectuées auprès des populations.

Sur la part modale du vélo

La part du vélo ne devrait pas dépasser 5% dans le long terme, une fois la mode passée d'autant que les pratiquants sont de plus en plus victimes non seulement d'accidents mais également d'insultes et d'agressions (http://www.francetvinfo.fr/societe/securite-routiere/accidents-insultes-agressions-le-quotidien-sous-tension-des-cyclistes-en-ville_2237829.html)

Sur la part modale des autres modes

Si ces autres modes intègrent le covoiturage, le niveau indiqué (1%) est trop faible.

Rappelons qu'en transportant **un seul passager supplémentaire par véhicule** aux heures de pointe, le nombre de véhicules en circulation chuterait de près de la moitié (-45%), le trafic routier retrouverait la fluidité d'un mois d'août !

(Voir page 5 du document intitulé « Supprimer les embouteillages, c'est finalement simple », remis à votre commission le 19 mai 2017.)

Une enquête d'OpinionWay montre que, désormais, 67 % des français - dont 81 % des 18 à 24 ans - perçoivent désormais le covoiturage urbain comme un acte citoyen motivant mais, pour mobiliser les contributions individuelles au profit d'un intérêt collectif encore faut-il que le covoiturage proposé réponde parfaitement aux besoins et aux contraintes des populations.

(Voir pages 8 et 9 du document intitulé « Supprimer les embouteillages, c'est finalement simple », remis à votre commission le 19 mai 2017.)

Seul le covoiturage coordonné de porte-à-porte qui apporte le même niveau de service que la voiture personnelle en termes de disponibilité, de flexibilité, de confort et de sécurité.



Biloo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands
Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237
ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A

Question 4

Sur l'accélération de la baisse du trafic interne

La politique visant à réserver une partie de la chaussée à certains usages spécifiques (autobus, taxis, vélos) a réduit régulièrement la capacité d'absorption du réseau de circulation dans les zones où la demande est, paradoxalement, la plus forte !

Les restrictions et/ou les interdictions de la circulation pour adapter la demande de déplacements aux capacités des infrastructures ne doivent être utilisées que pour faire face à une situation extrême et exceptionnelle. Elles ne peuvent, en aucun cas, constituer, un outil de gestion du quotidien.

De même, l'alourdissement des coûts de déplacement pour réduire la demande de trafic est d'autant moins efficace et dissuasif qu'aucune alternative à la voiture personnelle n'est disponible en termes de disponibilité, de flexibilité, de confort et de sécurité.

Le financement des personnes décalant l'heure de leurs déplacements en dehors des heures de pointe (péage positif) ne règle pas la situation. Il s'adresse à des personnes capables de décaler l'heure de leur déplacement (une faible fraction de la demande de déplacement) qui, de toutes les façons, auraient naturellement décalé leur déplacement de leur propre initiative, pour éviter les embouteillages.

(Voir pages 6 et 7 du document intitulé « Supprimer les embouteillages, c'est finalement simple », remis à votre commission le 19 mai 2017.)

Sur la progression des transports collectifs

Comme détaillé à la question 1, les réseaux de transports en commun ne peuvent pas mailler le territoire de façon fine.

Ainsi, au fur et à mesure de l'extension des villes, la distance entre le domicile et le point d'accès au réseau de transport en commun (premier « kilomètre ») et celle entre le point de sortie du réseau et le point de destination final (dernier « kilomètre ») deviennent de plus en plus grandes notamment dans les zones périurbaines.

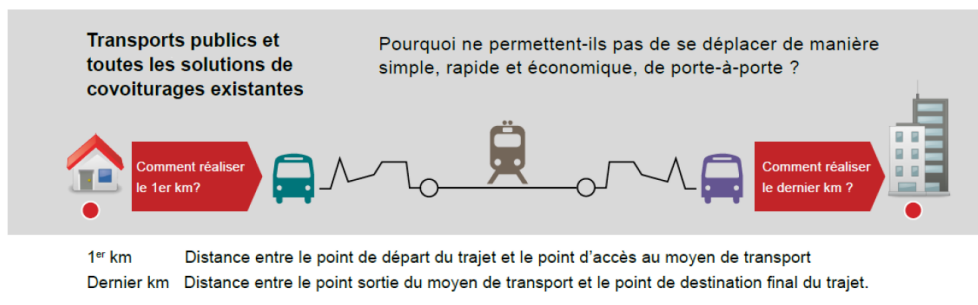
Or, la gestion des deux extrémités d'un trajet représente le premier critère au moment de sélectionner un mode de transport.



Biloo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands

Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237

ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A



De surcroît, l'extension du réseau, qui ne peut s'inscrire que dans le long terme, coûte très cher à la collectivité, sans pour autant résoudre durablement le problème comme le montre l'évolution de la situation à Londres.

Sur le développement des modes doux

Une part modale de 40% pour les modes doux dont 8% pour le vélo est illusoire, notamment pour les déplacements domicile/travail et les déplacements professionnels.

Pour les déplacements privés, la pyramide des âges montre un vieillissement toujours plus marqué de la population et donc la nécessité encore plus grande de prévoir des moyens de déplacement de porte-à-porte adaptés à la capacité contributive de la population.

Question 5

Sur l'offre de transport en commun

En ce qui concerne les transports collectifs proposés sur le territoire, le prix du ticket de métro et de bus, bien que fortement subventionné, reste assurément trop cher.

Le prix, hors subventions, ne devrait pas dépasser les 11 cents par kilomètre (ce qui correspond à 55 cents par kilomètre pour une voiture de cinq personnes ce qui est le tarif retenu par l'administration fiscale pour la déductibilité des frais kilométriques d'une voiture de 6CV).



Billoo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands

Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237

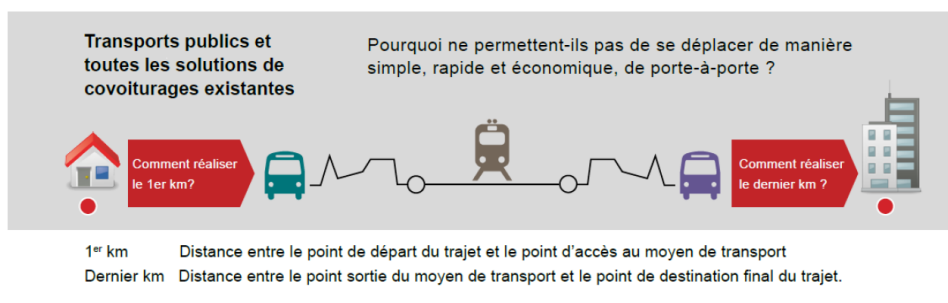
ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A

Pour la sécurité, les quotidiens régionaux se font régulièrement l'écho du niveau d'insécurité ressenti, non seulement dans les moyens de transports collectifs mais aussi à leurs abords et sur la distance à parcourir aux deux extrémités du trajet.

Sur les autres alternatives à la voiture

La seule véritable alternative à la voiture est ... la voiture.

Malheureusement, tous les services de covoiturage disponibles sur la métropole souffrent des mêmes contraintes que les transports collectifs à savoir, leur carence à offrir une solution pour gérer les deux extrémités du trajet.



Les initiatives prises par les entreprises rencontrent un succès très limité pour cette même raison.

D'ailleurs, selon les chiffres de l'ADEME, le covoiturage n'est utilisé que dans 3% des déplacements domicile/travail alors que l'ADEME estime son potentiel minimum à 10% (voir ADEME - Lettre Stratégie – n°51 – Février 2017)

La multiplication des aires de covoiturage ne répond pas aux besoins et aux attentes des demandeurs tant en matière de disponibilité que de sécurité (multiplication de vols et des dégradations dans les aires de stationnement et succès des parkings gardés jouxtant certaines stations de métro).



Biloo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands

Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237

ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A



www.govoit.com
info@govoit.com

Question 6

Aux heures de pointe, 1 passager en plus par voiture, c'est 45% de véhicule en moins sur les routes.

Sur la couverture du territoire

La couverture des alternatives à la voiture sur la métropole ne permet même pas aujourd'hui de déporter la part de trafic nécessaire pour retrouver une fluidité minimale.

Sur les freins au développement du covoiturage

Ils ont déjà été évoqués antérieurement.

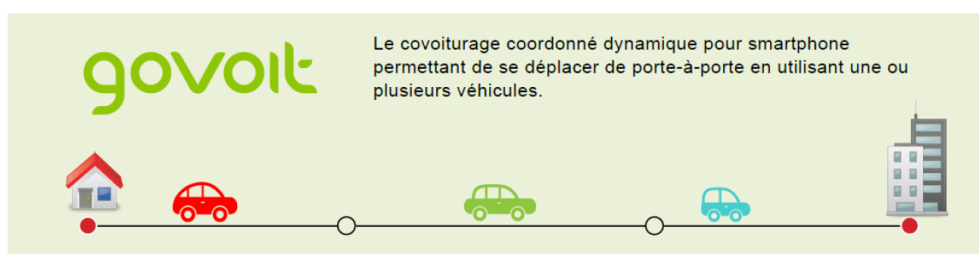
Seul le covoiturage coordonné dynamique de porte-à-porte peut permettre une modification des comportements de la population car il apporte le même niveau de service que la voiture personnelle en termes de disponibilité, de flexibilité, de confort et de sécurité.

Avec le covoiturage coordonné dynamique de porte-à-porte GOVOIT, le prix est de surcroît similaire à celui des transports collectifs.

Question 7

Sur le caractère différenciant de GOVOIT

GOVOIT est le seul service de covoiturage coordonné dynamique de porte-à-porte.



De la même façon que l'on prend plusieurs lignes de bus pour effectuer un trajet, les abonnés à GOVOIT se déplacent, de porte-à-porte, en prenant plusieurs véhicules parce que, où qu'ils se



Biloo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands

Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237

ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A



www.govoit.com
info@govoit.com

trouvent, d'autres abonnés passent toujours, en voiture, devant eux et devant leur lieu de destination.

Compatible avec tous les smartphones, GOVOIT offre la même disponibilité, la même flexibilité, le même confort et la même sécurité que ceux d'une voiture privée, le tout, à coût similaire à celui des transports en commun.

GOVOIT est une solution à fort contenu technologique

A la différence des plateformes de covoiturage actuelles qui sont si simples au niveau technologique qu'elles peuvent être facilement copiées (voir les sites alternatifs à UBER mis en place par ses propres chauffeurs), GOVOIT est une solution à fort contenu technologique en intelligence artificielle.

GOVOIT analyse, en temps réel et en continu, les mouvements de tous ses abonnés (covoitureurs et covoiturés) pour déterminer les combinaisons les plus rapides et optimiser les points de rencontre entre abonnés.

GOVOIT poursuit son action pendant tout le trajet en suivant la progression réelle de ses abonnés de façon qu'aux heures de pointe, le temps d'attente maximum pour passer d'une voiture à une autre soit au maximum de deux à trois minutes, comme pour une correspondance dans un transport en commun.

En supprimant la difficulté à gérer les deux extrémités d'un trajet (premier et dernier « kilomètre ») dont toutes les enquêtes montrent qu'elle constitue le critère le plus important au moment de choisir son mode de déplacement, GOVOIT pallie ainsi toutes les insuffisances des transports en commun et celles de toutes les solutions de covoiturage disponibles sur le marché.



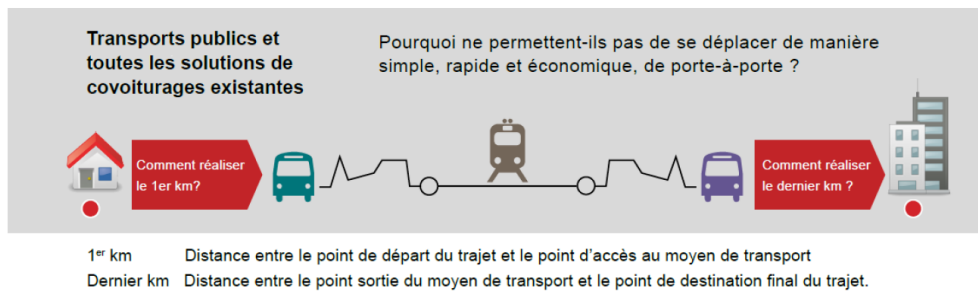
Billoo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands

Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237

ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A



www.govoit.com
info@govoit.com



GOVOIT offre ainsi à ses utilisateurs les mêmes avantages que ceux obtenus avec leur voiture privée en termes de disponibilité, de flexibilité, de confort et de sécurité.

(Voir pages 9 et 10 du document intitulé « Supprimer les embouteillages, c'est finalement simple », remis à votre commission le 19 mai 2017.)

Sur les objectifs pouvant être atteints

1 passager en plus par voiture aux heures de pointe, trois ans après l'ouverture du service.

Nous anticipons une montée en puissance rapide des abonnés car l'offre GOVOIT répond réellement aux besoins et aux contraintes des populations.

Cet objectif est d'autant plus réaliste qu'il se conjugue avec l'obligation faite aux entreprises et aux administrations de mettre en place un Plan de déplacement Entreprises (PDE) et de rendre compte de son efficacité.

Question 8

Un service sur abonnement

Parce que la sécurité est un élément fondamental, GOVOIT a retenu comme business-model un service sur abonnement (6 euros par mois pour un abonnement d'un an) valable dans tous les pays dans lequel le service GOVOIT est/sera disponible.

GOVOIT est uniquement rémunéré par les abonnements.



Billoo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands

Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237

ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A



www.govoit.com
info@govoit.com

Ce choix permet de filtrer les inscriptions en exigeant notamment pour tous les abonnés, la fourniture d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile et pour les covoitureurs, un permis de conduire, le certificat d'immatriculation et l'attestation d'assurance du véhicule.

Il s'y ajoute une analyse de divergence de parcours en continu, associée à des alertes et un système d'évaluation de la prestation par les abonnés.

Un refus d'abonnement ou une exclusion du service est valable dans tous les pays dans lesquels GOVOIT est disponible.

Une rémunération des courses reversée à 100% aux covoitureurs

Le covoitureur reçoit de chaque covoituré qu'il transporte un montant de 8 cents par kilomètre parcouru.

GOVOIT ne prélève aucune commission sur cette rémunération.

(Voir pages 12 et 13 du document intitulé « Supprimer les embouteillages, c'est finalement simple », remis à votre commission le 19 mai 2017.)

Question 9

GOVOIT est un service unique au monde dont le lancement a été annoncé à l'Université du Numérique du MEDEF le 15 mars 2017.

Les premières expérimentations vont débiter prochainement dans plusieurs pays européens.

Question 10

L'efficacité de l'information, de la sensibilisation et de la communication des actions réalisées ne peuvent se mesurer qu'en termes d'efficacité sur l'objectif fixé c'est-à-dire, l'amélioration de la fluidité du trafic routier.



Biloo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands

Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237

ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A

Cependant, l'efficacité d'une information, d'une sensibilisation et d'une communication encore plus active reste totalement inefficace si les alternatives mises en avant ne répondent pas aux besoins, aux contraintes et aux exigences des populations

Question 11

Sur les actions prioritaires à mettre en œuvre

En zone urbaine, l'extension des infrastructures de circulation est très limitée, très difficile, très coûteuse et très lente à mettre en œuvre.

La multiplication des infrastructures ne résout rien.

Prenons un exemple chiffré.

Soit 11.000 personnes se déplaçant pour le motif de travail (trajet domicile/travail)

Aujourd'hui, elles utilisent 10.000 voitures (11.000 / 1,1).

En augmentant d'une unité le nombre de personnes par véhicule. On passe à 2,1.

Les 11.000 personnes utiliseront alors 5.238 véhicules (11.000 / 2,1)

En retenant un nombre de cinq places par voiture, la capacité restant disponible dans les voitures en circulation est de $(5 - 2,1) \times 5.238 = 15.190$ places.

Cela montre que même en augmentant d'une unité le nombre de personnes par véhicule, la capacité de transport non utilisée dans les voitures restant en circulation est loin d'être saturée.

Cela montre aussi l'inutilité de construire de nouvelles infrastructures qui, outre leur coût, ont un impact très négatif sur l'environnement.

Sur les conditions de réussite

Pour réussir, il est indispensable de retenir l'alternative capable d'apporter aux populations le même niveau de service que la voiture en termes de disponibilité, de flexibilité, de confort et de sécurité.



Biloo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands

Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237

ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A



www.govoit.com
info@govoit.com

Ce n'est qu'à cette condition que les populations changeront leurs habitudes

De surcroît, il convient d'associer à cette démarche toutes les entreprises et les administrations.

D'ailleurs, un bon plan de déplacements entreprise (PDE) constituant un formidable outil de gestion capable de renforcer durablement les performances et la compétitivité des entreprises, ces dernières soutiendront assurément toutes les initiatives permettant de réduire réellement la densité du trafic routier.

Question 12

Avec GOVOIT, tout le monde est gagnant.

Les covoitureurs amortissent une partie de leur frais de déplacement sans jamais pouvoir en faire, pour autant, une activité lucrative.

Les covoiturés payent leurs déplacements à un prix similaire à celui des transports publics.

Grâce à des déplacements plus rapides, les entreprises ne supportent plus le surcoût résultant de pertes de temps inutiles.

Les collectivités territoriales apportent une solution rapide et efficace à leurs ressortissants sans avoir à financer l'extension d'infrastructures coûteuses dont l'efficacité éventuelle n'est perçue, au-mieux, qu'à long terme.

Aux heures de pointe, GOVOIT permet aux collectivités territoriales d'améliorer la qualité de service de leurs transports en commun en concentrant leur capacité de transport sur les lignes les plus chargées.

En dehors des heures de pointe, GOVOIT renforce l'utilisation des transports en commun en facilitant l'accès au réseau et en palliant les insuffisances du réseau aux deux extrémités du trajet.

Avec GOVOIT, les citoyens voient rapidement s'améliorer leur environnement et leur vie sociale et sociétale.



Billoo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands

Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237

ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A



www.govoit.com
info@govoit.com

Le covoiturage coordonné dynamique de porte-à-porte

AVEC VOTRE SOUTIEN ET VOTRE AIDE
GOVOIT répondra toujours mieux à vos besoins.

Merci pour vos commentaires (info@govoit.com)

GOVOIT est un service de BILLOO DEVELOPMENT B.V.

<http://www.govoit.com>

<http://www.billoodevelopment.com>



Biloo Development BV | Laan Copes van Cattenburch 58 - NL2585 The Hague - The Netherlands

Registration number : n°51481359 | VAT number NL8208.34.300.B.01 | + 31 703 562 237

ABN AMRO Bank, Amsterdam, The Netherlands | IBAN : NL14ABNA0243141769 | BIC : ABNANL2A

CPME Nord – M. BLEITRACH, Représentant de la CPME – 26/06/2017 (complément à l'audition du 19/05/2017)

1) De manière globale, le PDU vous semble-t-il répondre aux enjeux actuels en matière de mobilité et de déplacement identifiés par les entreprises ?

Non, le centre-ville est engorgé. Les entreprises constatent une baisse de la fréquentation et des difficultés d'acheminement et de livraisons.

2) Dans le cadre de la révision prochaine du PDU, quelles sont pour vous les actions prioritaires à déployer en matière de mobilité et de déplacements ? Conditions de réussite ?

Désengorger le centre-ville. Associer les entreprises aux actions à mettre en place.

3) Le fonctionnement des entreprises sur la MEL est-il perturbé par des problèmes d'accessibilité et de déplacements ?

Oui : baisse de fréquentation et problème d'acheminement.

Les personnes évitent le centre-ville aux heures de pointe

4) Dans quelle proportion les difficultés d'accessibilité constituent un frein au développement des entreprises ? les difficultés de déplacement sont-elles de nature à remettre en cause l'implantation des entreprises sur la MEL ?

Oui : la baisse de fréquentation a pour conséquence une baisse du chiffre d'affaires pour les commerçants alors que les loyers restent très élevés.

5) Combien d'entreprises (%) ont selon vous, mis en place un PDE sur la MEL ? Pensez-vous que les entreprises répondront à l'échéance de la loi ?

Obligatoire pour les entreprises comptant plus de 100 salariés au 1er janvier 2018.

La CPME Nord compte peu d'entreprises de cette taille dans ses adhérents et n'est donc pas en mesure de communiquer de chiffres sur cette question.

6) Quels sont les freins à la mise en œuvre d'un PDE ? Leviers possibles de réussite pour faciliter leur déploiement et les enrichir de nouvelles actions ?

Cette obligation n'est pas connue des entreprises. Des réunions d'informations sur les obligations et les enjeux de ce dispositif devraient être organisées pour les entreprises concernées.

7) Les actions du PDU de la MEL sont-elles ou seront-elles prises en compte dans l'élaboration des PDE ?

Non, car ces actions ne sont pas connues par les entreprises.

8) Les actions du PDU ont-elles permis une évolution ou un changement de comportement ?

Non, car ces actions ne sont pas connues par les entreprises.

9) les temps de la ville, l'éco bonus, le télétravail sont des actions développées par la MEL, les entreprises sont-elles prêtes à les mettre en œuvre ?

La CPME a également travaillé sur la promotion du télétravail.

Il existe aujourd'hui trop de freins à sa mise en place : complexité et risques juridiques notamment.

Si le télétravail existe, il n'est que très ponctuel, pour des circonstances exceptionnelles.

Les nouveaux modes de travail ne sont pas entrés dans les mœurs.

Un rapport du CESER de 2015 démontre l'encrage des modes classiques de travail :

https://www.ceser.nordpasdecals.fr/jcms/pcw_174039/rapports-et-avis/rapport-pour-un-developpement-maitrise-du-travail-agile-comme-levier-d-une-politique-regionale-de-de-mobilite

10) L'information / communication des actions du PDU auprès des entreprises est-elle suffisante ?

Non.

11) Le transport de marchandises : amélioration acheminement ?

Favoriser les actions comme celles entreprises par la CCI Grand Lille au Port de Lille avec le développement de zones de stockage et de livraisons par moyens doux qui désengorgent le centre-ville.

12) Action urgente à recommander pour améliorer la circulation sur la MEL ?

Il est nécessaire de désengorger l'accès au centre-ville, locomotive économique du Nord.

Cela pourrait passer par la création d'autoroutes qui contournent les axes engorgés ou encore par l'instauration d'un péage pour certains véhicules et/ ou à certains horaires.



*Pôle Secrétariat Général
Direction Qualité du service public
Service Evaluation des politiques publiques*