

Concertation Plan de mobilité

RAPPORT D'ANALYSE de la concertation citoyenne

Contributions libres





CONCERTATION CITOYENNE du 26 avril au 13 juin 2021

La concertation avait pour objectif de recueillir les avis et attentes des citoyens en matière de changements de comportements liés à la mobilité, pour l'élaboration du nouveau Plan de Mobilité de la MEL.

Ce rapport d'analyse permettra ensuite de formaliser un bilan, qui sera publié sur ce site et indiquera les choix réalisés par la MEL, au regard de l'ensemble des contributions citoyennes. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de référence de la Charte de la participation citoyenne de la MEL.

Le Plan de mobilité, un outil pour :

- **Organiser** les déplacements de plus d'1 million d'habitants, auxquels s'ajoutent ceux des usagers de son territoire et le transport des marchandises.
- **Remplacer** l'[actuel Plan de déplacements urbains](#) qui arrive à échéance.
- **Etablir**, pour les 15 prochaines années, les orientations de la politique métropolitaine de mobilité, l'organisation du transport de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, et les actions à mettre en œuvre, pour tous les modes de déplacements.

Pour en savoir plus : la [synthèse du diagnostic mobilité](#) d'avril 2021.

Vous concerter car ... 5 millions de déplacements par jour, ça s'organise !

Vous avez contribué sous un angle n'ayant pas fait l'objet de concertation jusqu'ici : **le changement des habitudes de déplacement et les accompagnements envisageables pour les faire évoluer.**

Les objectifs :

- **Exprimer vos besoins** pour pouvoir faire évoluer les façons de se déplacer dans la métropole ;
- **Faire émerger des actions** visant à l'implication des métropolitains au quotidien dans l'évolution des pratiques de mobilité ;
- **Réfléchir aux leviers** qui inciteraient les métropolitains à faire évoluer leur comportement de mobilité.

Pour participer, vous pouviez contribuer via :

- ❑ **L'ESPACE DE CONTRIBUTIONS LIBRES** : donner son avis et ses propositions sur les changements d'habitudes de déplacements, pour des mobilités plus vertueuses réduisant leurs impacts sur l'environnement.
- ❑ **L'ESPACE CONTRIBUTIONS** dédié spécifiquement aux associations, entreprises et institutions
- ❑ **LE QUESTIONNAIRE** : pour faire part de ses besoins et attentes sur les changements de comportement de mobilité
- ❑ **LE QUIZZ LUDIQUE** : pour tester ses connaissances sur les mobilités dans la MEL, en 12 questions !
- ❑ **LES ATELIERS** : Intéressé par des ateliers sur la mobilité, il était possible de laisser ses coordonnées pour être recontacté.

- ✓ Du 26 avril au 13 juin
- ✓ Via la plateforme citoyenne MEL
- ✓ Proposée aux citoyens, usagers et aux acteurs du territoire

CHIFFRES CLES DE LA PARTICIPATION

➤ Principaux supports de la campagne de communication

- ✓ Brève dans le magazine MEL Mag n°31 (avril 2021)
- ✓ Affichage espace public
- ✓ Publications presse locale (Voix du Nord – Nord Eclair) : 2 insertions format papier et 1 semaine d’insertion format numérique (20 au 26 mai), 1 article
- ✓ diffusion [info sur radio Metropolys](#) 19/05
- ✓ Posts sur les réseaux sociaux MEL (Facebook, Instagram, LinkedIn, Twitter) et réseaux sociaux métiers (PIA jeunesse, politique de la ville, développement économique)
- ✓ Articles sur le site internet [MEL](#)
- ✓ Relais publications via partenaires MEL : CCI, réseau Alliances, déclic mobilités, Préfecture Hauts-de-France, lettre du Préfet, DREAL Hauts-de-France, CERDD, etc.
- ✓ Newsletter auprès des abonnés à la [plateforme de participation citoyenne MEL](#)



Campagne d’affichage (ici à Saint André)

- ## ➤ **408 Contributions : 172 Propositions libres / 236 Réponses au questionnaire... et 35 candidats ont souhaité être recontactés dans le cadre d’une démarche design de politique publique** (engagée depuis le 22 septembre 2021)

RESULTATS

ANALYSE DES CONTRIBUTIONS LIBRES

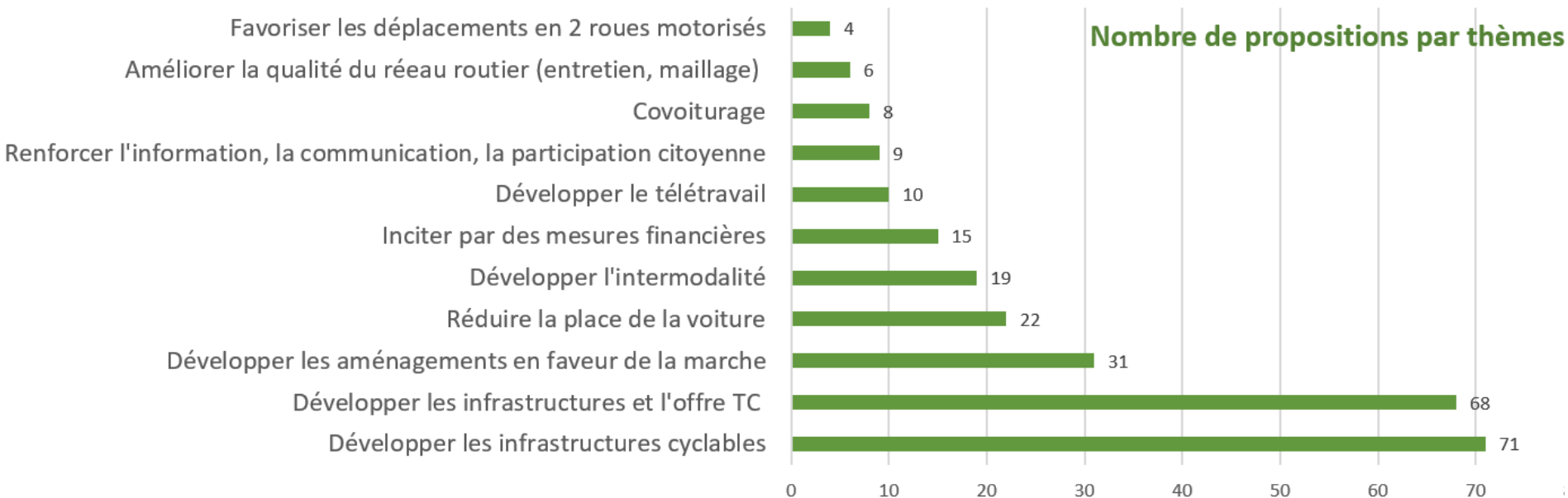
(172 RÉPONSES)



Trois espaces de débats, trois questions :

- ❑ 🚗 **AUTOSOLISME** - Qu'est-ce qui amène selon vous les personnes à se déplacer dans leur voiture, le plus souvent seul, et qu'est-ce qui freine d'autres usages (modes doux, transports collectifs, usages différents de la voiture...) ? [39 contributions]
- ❑ 🚲 **SE DÉPLACER AUTREMENT** - Qu'est-ce qui, selon vous, pourrait inciter les personnes à se déplacer plus à pied, en vélo, en transports collectifs, ou à utiliser différemment la voiture ? [107 contributions]
- ❑ ⚙️ **ADAPTER NOS MODES DE VIE** - Comment adapter nos modes de vie (adaptation d'horaires, télétravail,...) pour agir sur nos déplacements et développer des mobilités plus vertueuses ? [25 contributions]

Les 3 espaces de débats confondus, 11 thèmes émergent des 172 contributions :



71 propositions concernent le sujet des aménagements cyclables (à mettre en regard du profil des participants)



68 propositions concernent les sujets du renforcement / développement des infrastructures et de l'offre de transports en commun (également renforcé par le sujet de l'intermodalité, 19 propositions)

En 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} niveaux :

- le développement des aménagements en faveur de la marche (31 propositions),
- la réduction de la place de la voiture (22)
- l'incitation financière (19)

RESULTATS / 1^{ère} approche globale des propositions

E-registre de contributions ouvertes, quelques points saillants :

Concernant le vélo,

2 sujets ressortent :

- la qualité des infrastructures (maillage, continuité, signalétique, ...)
- renforcer la sécurité des déplacements et du stationnement

Concernant les transports en commun,

ressortent principalement les sujets :

- du développement du maillage
- et du renforcement de l'offre en Transports Collectifs Urbains (horaires, fréquence)

Le sujet de l'intermodalité vient également appuyer la préoccupation à la fois

- pour le développement du vélo et des Transports Collectifs, avec des propositions concernant principalement l'intermodalité vélo + Transports Collectifs
- sur le sujet du développement de l'offre de stationnement en rabattement vers les TC est également abordé (dans une moindre mesure)

Concernant la marche :

3 sujets sont principalement abordés :

- la qualité des aménagements piétons, la réduction des obstacles, la signalétique, (...)
- le développement de Pédibus
- le développement de la marche par l'aménagement de la ville des proximités (plus de mixité urbaine habitat – commerces – équipements – services)

La question de la réduction de la place de la voiture dans l'espace public :

- un meilleur partage de la voirie en faveur des modes alternatifs
- la limitation du stationnement sur voirie

Le sujet des mesures financières


concerne principalement la mise en place de primes aux mobilités alternatives, ou encore d'aides au changement de véhicules, et d'aides à l'achat de vélo

Le covoiturage est abordé sous 2 angles :

- les voies réservées
- offrir des avantages incitatifs

Un souhait de **plus d'information, de communication, ou encore d'outils de participation** est identifié, notamment en matière d'information multimodale simple, ou de sensibilisation et expérimentation aux alternatives à la voiture

RESULTATS PAR QUESTION / Autosolisme

 **AUTOSOLISME** - *Qu'est-ce qui amène selon vous les personnes à se déplacer dans leur voiture, le plus souvent seul, et qu'est-ce qui freine d'autres usages (modes doux *, transports collectifs, usages différents de la voiture...) ?*

Entre « » : verbatim de contributions



La sécurité (13 contributions)

« Avez vous déjà tenté de rouler en vélo rue des postes par exemple. Il est plus prudent de l'emprunter en voiture. (...) »



Le confort (10 contributions)

« La voiture permet d'aller d'un point à un autre sans contrainte d'horaire, elle vous protège des intempéries, elle vous permet de transporter du lourd. »



La praticité (8 contributions)

« En ce qui me concerne, venir à Lille en voiture était une habitude pour y faire mes courses - Il faut aussi penser aux consommateurs extérieurs à la métropole : j'habite à Iwuy (75 km de Lille) et je ne vois pas comment trouver plus pratique que mon véhicule . »



L'habitude (3 contributions)

« l'habitude, l'habitude, l'habitude ..un changement n'est vraiment possible qu'à l'occasion de changement dans leur vie (nouvel enfant, nouveau boulot, donc nouveaux trajets etc., réflexions avant de prendre de nouvelles habitudes :)) »

Selon les contributeurs, les freins aux autres usages :

1. Les aspects parfois dangereux liée à la pratique des modes « doux » (13 contributions)

« pistes cyclables dangereuses ou en mauvais état, incivilités dans les transports en commun »

2. Le maillage insuffisant des transports en commun sur le territoire (11 contributions)

« trop peu de bus et de trains dans certaines petites villes ou villages de la métropole, stations V'Lille présentes de manière trop irrégulières. »

3. Des horaires de passage des bus et des trains non adaptés ou insuffisants en fréquence (9 contributions)

« L'amplitude horaire également (voir du 24/24. 7/7) est un frein (bien souvent par exemple je fais appel à un VTC ou taxi pour rentrer un peu tard alors que si il y avait (et à fréquence acceptable) des transports en communs, je les prendrais »

4. L'inadaptabilité des « modes doux » aux personnes âgées et aux personnes en situation de handicap (5 contributions)

« Parfois il n y a pas non plus d autre choix, transporter un enfant en bas âge ou une personne âgée. »

5. L'insécurité dans les transports collectifs (4 contributions)

« La sécurité est un facteur majeur. (...) Sécurité de circuler dans les transports en commun contre agressions et sécurité d'hygiène. »

6. Le coût des modes alternatifs à la voiture (4 contributions)

« Un autre frein le coût des transports en communs, que ce soit le métro avec les ticket zap, ou le train qui n est jamais à l'heure mais dont les coûts ne cessent de croître et l'offre diminuer. »

A noter également : 18 contributions mentionnent le réseau trains / TER (fréquence, horaires, maillage).

Les contributeurs proposent à la MEL de...

Promouvoir les commerces et services de proximité, qui facilitent l'usage des modes « doux »

Favoriser l'intermodalité : favoriser les rabattements vers les transports collectifs en vélo, à pied, et le rabattement automobile vers les gares et stations de métro, tramway

Développer davantage le volet coercitif envers les automobilistes, par ex : sanctionner davantage les stationnements illicites

Augmenter la fréquence, les horaires et le maillage des réseaux de transports en commun et renforcer l'intermodalité

Faire de la pédagogie sur l'impact environnemental de l'usage de la voiture, rendre l'usage de la voiture plus contraignant, par ex : limiter le stationnement disponible, augmenter le coût du stationnement, limiter la largeur des voies existantes, mettre en place un péage urbain


Rééquilibrer la place de la voiture et des modes doux dans l'espace public

Sécuriser et faciliter l'usage du vélo, par ex : améliorer les pistes cyclables et en créer de nouvelles, itinéraires balisés et sécurisés, stationnements sécurisés et plus nombreux, multiplier les stations V'Lille

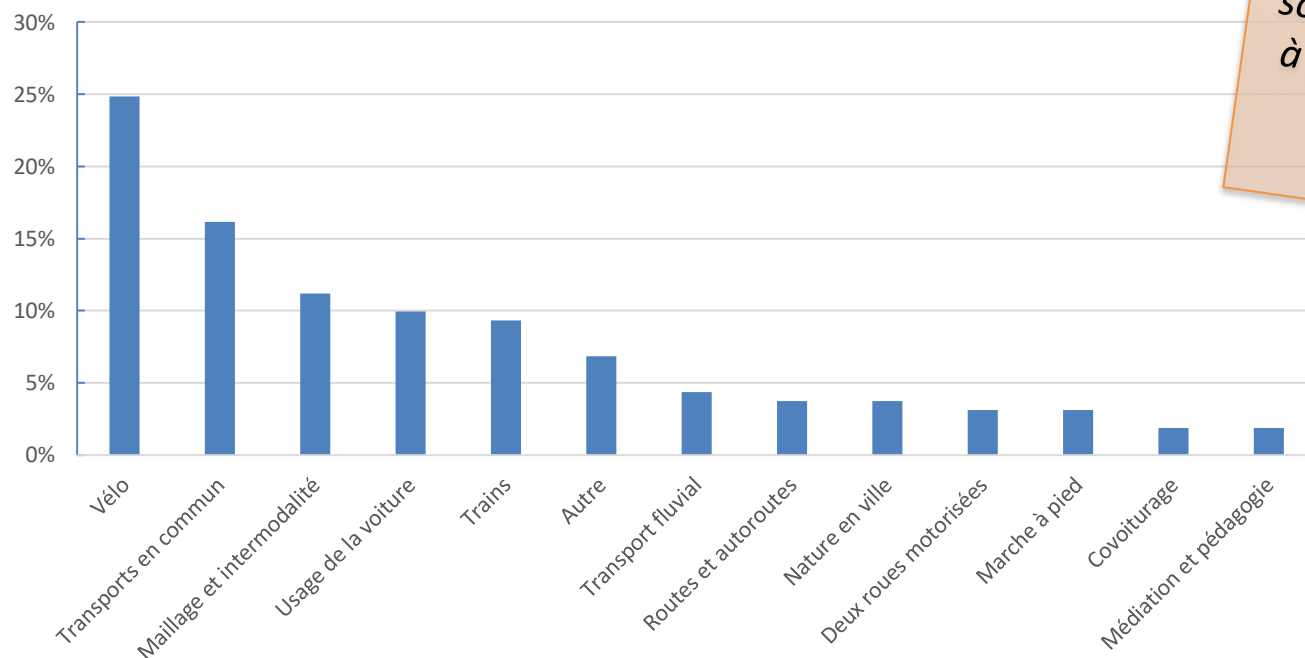
Le soutien du covoiturage par les entreprises

Rendre la voiture moins polluante et améliorer le réseau routier, puisque c'est un moyen de transport encore très plébiscité, ou par exemple proposer des primes à l'électrique.


RESULTATS PAR QUESTION / Se déplacer autrement

 **SE DÉPLACER AUTREMENT** - *Qu'est-ce qui, selon vous, pourrait inciter les personnes à se déplacer plus à pied, en vélo, en transports collectifs, ou à utiliser différemment la voiture ?*

Part des thématiques abordées par les contributeurs, pour des mesures concernant :



« La solution unique au problème actuel pour moi n'existe pas. La mise en cohérence de plusieurs solutions est la vraie direction à prendre, dans le respect de tous. »

 **SE DÉPLACER AUTREMENT** - *Qu'est-ce qui, selon vous, pourrait inciter les personnes à se déplacer plus à pied, en vélo, en transports collectifs, ou à utiliser différemment la voiture ?*

Selon les contributeurs, ce qui pourrait inciter les automobilistes à utiliser différemment leur voiture relève :



De mesures liées au réseau de transports en commun (44 contributions)

« le nouveau réseau cyclable doit servir - en premier lieu - les endroits du quotidien attirant du monde: collèges, lycées, universités, centres commerciaux, centres-villes, hôpitaux, gares SNCF et métros... il faut développer aux abords de ces mêmes endroits des parkings vélos sécurisés et de suffisante capacité »



De mesures liées à la pratique du vélo (40 contributions)

«le nouveau réseau cyclable doit servir - en premier lieu - les endroits du quotidien attirant du monde: collèges, lycées, universités, centres commerciaux, centres-villes, hôpitaux, gares SNCF et métros... il faut développer aux abords de ces mêmes endroits des parkings vélos sécurisés et de suffisante capacité »



De mesures pour compliquer l'usage de la voiture (16 contributions)

«Moins de place pour la voiture signifie moins de place pour la circulation, mais aussi moins de place pour le stationnement. Les personnes utilisant majoritairement la voiture ne changeront pas leur habitude si le stationnement à destination n'est pas plus contraint qu'il ne l'est actuellement : plus de réglementation, plus de contrôles, des normes plus contraignantes dans le PLU, non seulement dans Lille mais également dans les autres pôles urbains de la métropole (Roubaix, Villeneuve d'Ascq). »

Selon les contributeurs, se déplacer autrement peut nécessiter aussi :

Améliorer la fréquence des **trains** et leur intermodalité avec les modes doux

Faciliter la **marche à pied** : piétonisation des centres, signalétiques dédiées, sécurisation

Penser des mesures liées à la fluidité du **réseau routier et autoroutier**

Favoriser et permettre davantage le **covoiturage**

Favoriser la **nature en ville** et rééquilibre les parts modales dans l'espace public

Réinvestir dans le transport des personnes et des marchandises par **voies fluviales**

Favoriser les **deux-roues motorisés** (efficacité, temps, peu encombrant)

Agir sur la prévention grâce à une **médiation mobilité** dédiée

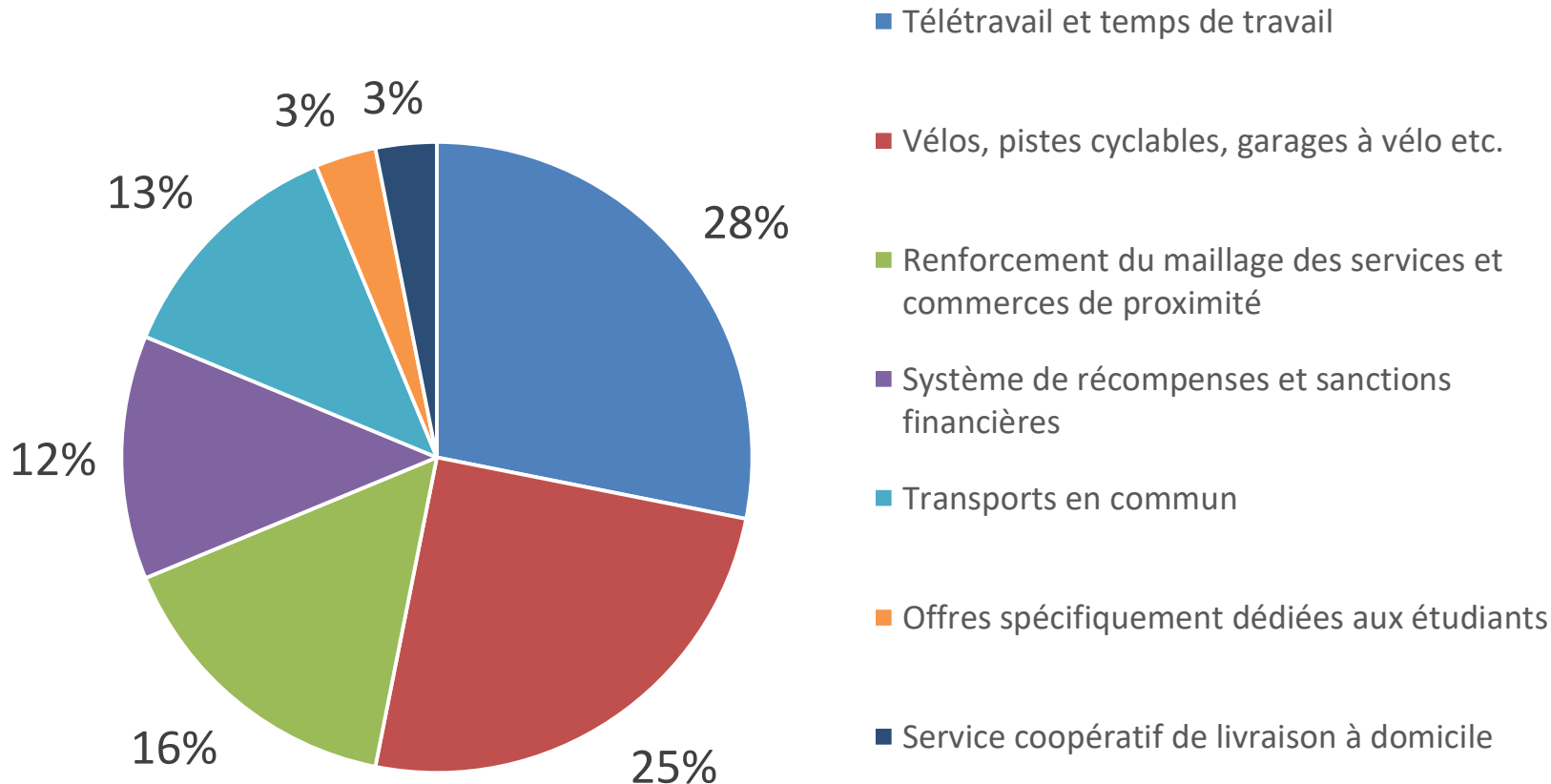
Ou encore : *Mesures liées à la pratique du stop, dépollution et miniaturisation du parc automobile, incitation à la création de pédibus, prime à la vente de sa voiture, exonération de taxes lorsque l'on ne possède pas de voiture, voitures électrique en partage, téléphérique urbain , travailler en transfrontalier, services et commerces de proximité pour une mobilité en proximité, ...*

RESULTATS PAR QUESTION / Adapter nos modes de vie

🔧 **ADAPTER NOS MODES DE VIE** - *Comment adapter nos modes de vie (adaptation d'horaires, télétravail,...) pour agir sur nos déplacements et développer des mobilités plus vertueuses ?*

Part de thématiques récurrentes des contributions

« Adapter nos modes de vie c'est agir sur... »





Des propositions liées à l'organisation du travail (28% des contributions) :

- ☐ Des mesures pour encourager le télétravail (partiel ou total) ;
- ☐ Des prises de poste flexibles avec des horaires échelonnés, notamment pour fluidifier les horaires d'affluence sur les routes ;
- ☐ A l'échelle nationale, d'engager des réflexions sur la durée légale du temps de travail (parce que l'utilisation de modes doux prend plus de temps, et parce que le format des congés annuels ne favorise par l'utilisation de modes « lents » pour voyager, au profit de l'avion) ;
- ☐ La multiplication des espaces de « *coworking* » (lieux de travail à partager).

« Inciter les entreprises à utiliser le télétravail ou le travail à distance (pour les métiers qui le permettent), multiplier les lieux de "coworking". Et, là ça dépasse les compétences de la MEL, faciliter les changements d'entreprise afin de se rapprocher de son lieu d'habitation en s'inspirant par exemple du mouvement de certains fonctionnaires. »



Des propositions liées à l'utilisation du vélo (25% des contributions) :

- ☐ Porter une attention particulière à l'égard des communes rurales, pour lesquelles les équipements et aménagement dédiés à la pratique du vélo sont insuffisants ou inexistants (garages à vélo, bornes V'Lille etc.) ;
 - ☐ Améliorer l'offre de service liée aux vélos (proposer des vélos cargos, vélos en libre accès type V'Lille) ;
 - ☐ Enrichir les infrastructures liées à la pratique du vélo (généralisation d'abris vélos sécurisés) ;
 - ☐ Multiplier et améliorer les pistes cyclables, créer de véritables « *vélo routes* » ;
- Prévoir des offres spécifiquement pour les étudiants (notamment sur le campus de Moulins qui est engorgé par les voitures).

[en réponse à une proposition d'offre de vélos cargos en libre accès] : « *Ce serait sympa. On n'a pas besoin de transporter tous les jours. Donc pour le quotidien les vélos classiques sont suffisants. Mais pouvoir disposer facilement d'un vélo pour transporter exceptionnellement du lourd va dans le bon sens. Cela diminue l'intérêt d'une voiture. »*



Des propositions liées au renforcement du maillage des commerces et des services de proximité (16% des contributions) :

- ☐ Inciter les personnes à se déplacer plus à pied, en vélo, en transports collectifs, ou à utiliser différemment la voiture en ayant « *tous les besoins du quotidien (commerces, parcs, services, santé...) à moins de 15 minutes à pied.* »
- ☐ Une déclinaison des commerces de première nécessité dans les lieux de passage de la métropole
- ☐ Rapprocher le consommateur du producteur, par exemple via une expérimentation menée par la MEL de service coopératif de livraison à domicile, basé sur l'entraide.

« Il peut aussi être souhaitable d'avoir des commerces de première nécessité (alimentaire, pressing, Relais colis) et guichets administratifs, voire automates type La Poste, dans les couloirs des gros hubs de connexion, comme Pont de Bois, Gare Lille Flandre ou Porte des Postes. »

D'autres propositions liées à :

- ❑ Des **débats sur les systèmes de récompenses** (pour les utilisateurs de modes doux) et de sanctions financières (pour les automobilistes)

« On pourrait également récompenser quand la voiture reste garée au domicile avec des bons à utiliser dans les commerces de proximité. » / « Pas si c'est du stationnement sur la voie publique alors :). Les voitures passent déjà 96 % du temps en stationnement. Cet espace pourrait être utilisé pour un meilleur aménagement urbain (arbre, piste cyclable, trottoir plus large, etc.) »

- ❑ L'amélioration de **l'offre des transports en commun** (desserte des zones rurales, sécurité dans les transports)

Lutter davantage contre les incivilités, par exemple « en mettant des sanctions dissuasives financièrement ».

- ❑ Des mesures spécifiques dédiées aux **étudiants**

« Pour les étudiants: travailler avec les universités (de Lille ou la Catho) pour développer des parking vélos protégés, mais aussi peut-être mettre en place des systèmes de bons-points à échanger chez les commerçants de la MEL. Et ce sur TOUS les Campus !! (...))»

RESULTATS

ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DES STRUCTURES

(ASSOCIATIONS, ENTREPRISES ET INSTITUTIONS)

(16 RÉPONSES)



Préconisations des structures ayant déposé leur contribution sur la plateforme de participation citoyenne:

☐ **Groupe MECS – groupe politique**

Diminuer l'usage de la voiture (diminuer la construction de nouvelles routes, le stationnement disponible, concertation publique sur la Zone à Faibles Emissions)

Favoriser l'usage du vélo (développer les itinéraires ruraux, améliorer les pistes cyclables et créer des places de stationnement)

Favoriser la marche à pied (piétonisation des centres, sécurisation des voies)

Améliorer la qualité du réseau de transports en commun (conforter la tarification sociale, accélérer les travaux du doublement de la ligne 1 du métro, augmenter les amplitudes horaires des passages)

Penser les mobilités de manière transversale (décliner les objectifs du PDM à l'échelle des communes, appréhender les choix en matière d'urbanisme, d'aménagement du territoire, mais aussi de développement économique en fonction des flux de déplacements qu'ils génèrent)

☐ **Taxivélos Happymoov – entreprise**

Présentation de Taxivélo à assistance électrique

☐ **PUMSD – association**

Nuisances provoquées par les ralentisseurs envers les professionnels de la route et les riverains

L'ensemble de ces contributions est consultable sur la plateforme de participation citoyenne : [contributions des structures.](#)

Préconisations des structures ayant déposé leur contribution sur la plateforme de participation citoyenne:

☐ **MEL&VOUS – association de citoyens**

Développement des infrastructures de transports en commun

Traiter la saturation de la gare Lille Flandres

Valider ou non les villes d'appui telles que décidées dans le SDIT

La multiplication de « points de livraison de proximité »

Parcours ludiques de marche

Le choix de bus de petite ou moyenne capacité, sur certaines dessertes

L'intégration par les entreprises, dans le cadre des formations de préparation à la retraite, des problématiques de

La promotion du covoiturage par les entreprises

L'abondement par la MEL du forfait « mobilité durable » accordé par les entreprises basées sur son territoire.

☐ **Automobile Club du Nord de la France - association**

Ne pas restreindre l'usage de l'automobile quand on a besoin, mais modifier l'organisation du travail pour le restreindre, ou de décaler son usage dans le temps pour que tous les automobilistes ne se retrouvent pas en même temps sur la route (notamment pour les personnes qui résident en dehors de la MEL mais viennent y travailler)

☐ **Dest – utilisateur**

Accélérer la mise en place du SDIT

L'ensemble de ces contributions est consultable sur la plateforme de participation citoyenne : [contributions des structures.](#)

Préconisations des structures ayant déposé leur contribution sur la plateforme de participation citoyenne:

☐ **Vanwormhoudt - utilisateur**

Prioriser la construction de pistes cyclables à celle de nouvelles lignes de tramway + Sécurisation des pistes existantes

Réaliser et résoudre les dix rond point "rouge" pour les cyclistes et piétons .

Installer des radars et caméras pour surveiller les limitations de vitesse

☐ **Plume Mobility – entreprise**

Présentation de solutions en mobilité

☐ **Vivre à Hem Bouger à Hem - utilisateur**

Créer des infrastructures cyclables (une passerelle cyclable et piétonne près de la zone Marcel Lecoœur)

Désaturer les flux de voitures

Végétaliser davantage les nouveaux projets d'aménagement

Améliorer l'entrée de ville par la D6D et réduire les nuisances sonores

Réseau express vélo et téléphérique urbain

Anticiper les futurs besoin en mobilité douce (vélos électriques autonomes par exemple)

☐ **Two roule – entreprise**

Présentation de l'entreprise (actions de sensibilisation tout public)

L'ensemble de ces contributions est consultable sur la plateforme de participation citoyenne : [contributions des structures.](#)

RESULTATS

ANALYSE DES REPONSES AU QUESTIONNAIRE «VOS BESOINS ET ATTENTES »

(236 RÉPONSES)



*L'analyse du questionnaire est à consulter sur la
plateforme de participation citoyenne.*

ET APRES ?

LES SUITES DU CALENDRIER DU PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ



SUITES DU CALENDRIER / Et après ?

Les propositions et les avis recueillis permettent **d'alimenter les réflexions politiques et techniques** pour élaborer le Plan de mobilité.

Les **résultats de cette concertation dématérialisée sont rendus publics** par la MEL via sa plateforme de participation citoyenne.

Cette 1^{ère} phase de concertation proposée par la MEL est poursuivie à présent par une démarche de conception participative / design de politique publique avec la **constitution d'un groupe de citoyen** (à partir des personnes s'étant déclarées volontaires) pour imaginer des solutions concrètes leviers de changement de comportement pour notre mobilité demain :

⇒ ***Comment faire évoluer nos habitudes de déplacements pour qu'ils soient plus vertueux, plus respectueux pour notre environnement et notre cadre de vie ? Comment changer nos comportements, nos pratiques de mobilité ?***

Le projet de plan de mobilité sera proposé aux élus du Conseil métropolitain mi-2022, pour engager ensuite :

- une **concertation réglementaire sur le projet**, comprenant une phase de consultation des collectivités, partenaires et acteurs du territoire, puis une enquête publique, incluant une phase de recueil d'avis et de contributions ouverte à tous ;
- une phase technique et politique **d'adaptation éventuelle du projet avant son adoption définitive** par le Conseil métropolitain, prévue début 2023.

