

DEPARTEMENT DU NORD
Métropole Européenne de LILLE

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



Annexe 3 :

Avis rendus par les Communes

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

	COMMUNE	DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL	AVIS DU MAIRE (si absence délibération C.M)	FAVORABLE Oui – non ou sans avis	Si Favorable OU NON: Avec réserve ou recommandation
1	ALLENES LES MARAIS	OUI 29/11/2022		OUI	
2	ANNOEULLIN	OUI 29/11/2022		NON à l'unanimité	
3	AUBERS	OUI 16/11/22		OUI	Avec remarques importantes
4	BAUVIN	OUI 16/11/2022		OUI	Avec réserves
5	BEAUCAMPS LIGNY	OUI 23/11/23i		OUI	Avec réserves
6	CARNIN	OUI 06/10/22		OUI	Avec réserves
7	FOURNES EN WEPPE	OUI 21/11/22		SANS AVIS	Remarques et propositions
8	FROMELLES	OUI 15/09/22		OUI	Propositions
9	HANTAY	OUI 23/09/22		OUI	
10	HERLIES	OUI 28/11/22		OUI	Propositions
11	LA BASSEE	OUI 27/10/22		OUI	Remarques/Demandes
12	LE MAISNIL	OUI 14/09/22		OUI	
13	PROVIN	OUI 24/09/22		OUI	
14	SAINGHIN EN WEPPE	OUI 19/10/22		OUI	
15	WAVRIN	OUI 15/10/22		Abstention unanime	
16	ILLIES	OUI 12/12/22		OUI	
17	DON	NON	NON		REPUTEE FAVORABLE
18	SALOME	NON	NON		REPUTEE FAVORABLE
19	MARQUILLIES	NON	NON		REPUTEE FAVORABLE
20	WICRES	NON	NON		REPUTEE FAVORABLE
21	LILLE	OUI 30/09/2022		OUI	FAVORABLE ASSORTI DE COMPLEMENTS
22	LA MADELEINE	OUI 19/10/2022		OUI	FAVORABLE EN FORMULANT DES REMARQUES
23	LAMBERSART	OUI 20/10/2022		OUI	FAVORABLE EN APPORTANT DES REMARQUES
24	SAINT ANDRE LEZ LILLE	NON	OUI 28/11/2022	OUI	FAVORABLE AVEC REMARQUES

25	MARQUETTE-LEZ-LILLE	OUI 28/11/2022		OUI	FAVORABLE EN TENANT COMPTE DES REMARQUES.
26	VERLINGHEM	NON	OUI, AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL 24/11/2022	OUI	FAVORABLE AVEC REMARQUES
27	WAMBRECHIES	NON	AVIS COMMUNAL LORS D'UNE REUNION DEBAT 26/10/2022	OUI	FAVORABLE AVEC REMARQUES
28	QUESNOY-SUR-DEULE	OUI 20/10/2022		NON	DEFAVORABLE COMPTE TENU DU NOMBRE IMPORTANT DE RESERVES
29	FRELINGHIEN	NON	NON		REPUTEE FAVORABLE
30	DEULEMONT	OUI 19/10/2022		OUI	FAVORABLE AVEC REMARQUES
31	WARNETON	OUI 13/09/2022		OUI	FAVORABLE AVEC CONTRIBUTION
32	COMINES	NON	NON		REPUTEE FAVORABLE
33	WERVICQ-SUD	OUI 21/09/2022		OUI	FAVORABLE
34	LOOS		AVIS COMMUNAL LORS D'UNE COMMISSION AD HOC 24/11/2022	OUI	FAVORABLE AVEC REMARQUES
35	EMMERIN	OUI 28/09/2022		OUI	FAVORABLE AVEC REMARQUES
36	WATTIGNIES	OUI 27/10/2022		OUI	FAVORABLE AVEC REMARQUES ET OBSERVATIONS
37	TEMPLEMARS	OUI 22/11/2022		PAS D'AVIS	REMARQUES ET DEMANDE DE MODIFICATION
38	NOYELLES-LES-SECLIN	OUI 05/09/2022		PAS D'AVIS	REMARQUES ET DEMANDE DE MODIFICATION
39	HOUPLIN-ANCOISNE	OUI 03/10/2022		NE S'OPPOSE PAS	DEMANDE D'AJOUT
40	SECLIN	OUI 04/11/2022		FAVORABLE	ADOPTE A LA MAJORITE
41	ARMENTIERES	OUI 24/11/2022	-	OUI à l'unanimité	Favorable avec remarques
42	BOIS-GRENIER		Mail du 18/11/2022 adressé à assemblee@lillemetropole.fr	OUI	Favorable sans remarques
43	CAPINGHEM	OUI 22/10/2022	-	OUI à l'unanimité	Favorable avec remarques
44	ENGLOS	OUI 29/09/2022	-	OUI	Favorable avec remarques
45	ERQUINGHEM-LYS	OUI 11/10/2022	-	OUI à l'unanimité	Remarques et demandes de modifications
46	ERQUINGHEM-LE-SEC	OUI 14/11/2022	-	OUI à l'unanimité	Favorable avec remarques
47	ESCOBECQUES	OUI 20/10/2022	-	OUI à l'unanimité	Favorable avec remarques
48	HALLENES-LEZ-HAUBOURDIN	OUI 13/10/2022	-	OUI (22 pour, 2 abstentions)	Favorable sans remarques

49	HAUBOURDIN	OUI 28/09/2022	-		OUI (pour 29, contre 1, abstention 3)	Favorable sans remarques
50	HOUPLINES	OUI 12/09/2022	-		OUI à l'unanimité	Favorable avec remarques
51	LA CHAPELLE D'ARMENTIERES	OUI 23/11/2022	-		OUI à l'unanimité	Favorable avec remarques
52	PERENCHIES	Oui - 29/10/2022 Délibération complémentaire du 23/11/2022			NON à l'unanimité OUI à l'unanimité	Défavorable car trop de remarques Favorable avec remarques
53	PREMESQUES	OUI 26/09/2022	-		OUI à l'unanimité	Favorable sans remarques
54	RADINGHEM-EN- WEPPE	OUI 05/10/2022	-		OUI	Favorable avec remarques
55	SANTES	OUI 28/01/2022	-		NON	Défavorable car trop de remarques
56	SEQUEDIN	NON		Courrier du Maire en date du 12/11/2022	Sans avis	Pas suffisamment de moyens humains pour analyser le dossier
57	ENNETIERES-EN- WEPPE	NON		NON	Réputée favorable	
58	LOMPRET	NON		NON	Réputée favorable	
59	LILLE- LOMME	NON		NON	Réputée favorable	
60	ANSTAING	OUI 23/11/2022				FAVORABLE ASSORTI DE PROPOSITIONS
61	BOUVINES	OUI 27/09/2022			OUI	
62	CHERENG	NON		OUI 01/12/2022	OUI	Réputé favorable
63	FACHES THUMESNIL	OUI 13/10/2022				FAVORABLE ASSORTI D'OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS
64	GRUSON	NON		OUI 24/11/2022		FAVORABLE ASSORTI DE PROPOSITIONS
65	LESQUIN	OUI 30/11/2022				FAVORABLE ASSORTI DE PROPOSITIONS
66	LEZENNES	OUI 29/11/2022				FAVORABLE ASSORTI DE REMARQUES
67	MONS EN BAROEUL	OUI 24/11/2022				FAVORABLE ASSORTI DE REMARQUES
68	PERONNE EN MELANTOIS	NON		OUI 28/11/2022 (mail)	OUI	
69	RONCHIN	OUI 18/10/2022			OUI	
70	SAINGHIN EN MELANTOIS	OUI 20/10/2022		OUI 28/11/2022		FAVORABLE ASSORTI DE REMARQUES
71	TRESSIN	OUI 26/09/2022			NON	
72	VILLENEUVE D'ASCQ	NON		OUI 01/12/2022		FAVORABLE ASSORTI DE PROPOSITIONS
73	FRETIN	OUI 21/12/2022				FAVORABLE ASSORTI DE REMARQUES
74	FOREST/MARQUE	OUI 27/09/2022				FAVORABLE ASSORTI DE REMARQUES

75	BAISIEUX	OUI 03/10/2022			FAVORABLE ASSORTI DE REMARQUES
76	VANDEVILLE	NON	NON	Réputé favorable	
77	HELLEMES- LILLE	NON	NON	Réputé favorable	
78	WILLEMS	NON	NON	Réputé favorable	
79	BONDUES	Oui 20/10/2022		Oui	Avec observation et souhait exprimé.
80	BOUSBECQUE	Oui 10/10/2022		Oui	Avec remarques.
81	CROIX	Non	Oui 29/11/2022	Oui	Avec observation et souhait exprimé.
82	HALLUIN	Oui 8/11/2022		Oui	Avec réserves.
83	HEM	Oui 5/10/2022		Oui	Avec observations et souhais exprimés.
84	LANNOY	Oui 6/09/2022		Oui	
85	LEERS	Oui 6/10/2022		Oui	Avec souhaits exprimés.
86	LINSELLES	Oui 13/10/2022		Oui	Avec réserves.
87	LYS-LEZ-LANNOY	Non	Non	Réputé favorable	
88	MARCQ-EN- BAROEUL	Oui 30/11/2022		Oui	Avec réserves.
89	MOUVAUX	Oui 12/10/2022		Oui	Avec remarques.
90	NEUVILLE-EN- FERRAIN	Oui 20/10/2022		Oui	Avec réserves.
91	RONCQ	Oui 12/12/2022	Oui 24/11/2022	Oui	Avec réserves. Le courrier du maire formalise l'avis du CM, pour répondre dans le délai imparti (30-11- 2022).
92	ROUBAIX	Non	Oui 27/10/2022	Sans avis	Avec réserves. Le courrier du maire formalise l'avis du CM, pour répondre dans le délai imparti (30-11- 2022).
93	SAILLY-LEZ- LANNOY	Oui 7/12/2022	Oui 28/11/2022	Oui	Avec réserves. Le courrier du maire formalise l'avis du CM, pour répondre dans le délai imparti (30-11- 2022).

94	TOUFFLERS	Oui 28/09/2022		Oui	Avec remarques.
95	TOURCOING	Oui 5/12/2022	Oui 29/11/2022	Oui	Avec réserves. Le courrier du maire formalise l'avis du CM, pour répondre dans le délai imparti (30-11-2022).
96	WASQUEHAL	Oui 7-11-2022		Oui	Avis favorable à l'unanimité.
97	WATTRELOS	Non	Non	Réputé favorable	

1 ALLENES LES MARAIS

En résumé la procédure de révision du PDM a pointé comme condition de réussite que les mesures restrictives à la voiture devront être compensées au mieux par des modes de transports bien répartis sur le territoire, attractifs et accessibles mais on n'en voit cependant pas suffisamment la traduction dans le PDM pour les territoires éloignés du cœur de la Métropole.

Il faut donc, entre autres, un rééquilibrage des objectifs par l'extension au sud du territoire des futures infrastructures de transport en commun reprises au SDIT (tramway, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ou tout au moins une véritable politique d'offre de rabattement vers ces infrastructures et donc il faut un rééquilibrage des besoins d'investissement.

La mise en œuvre du Service Express Métropolitain prévu par la loi LOM est également un objectif ambitieux mais il ne fonctionnera qu'avec une offre suffisante, également répartie sur le territoire, un cadencement et une qualité de service exemplaire au moyen d'une desserte tangentielle permettant de s'affranchir des contraintes de capacité de la gare de Lille Flandres par son évitement et l'utilisation du ring ferroviaire autour de la Métropole, tout en offrant de plus grande capacités et l'accès à de nouvelles destinations

Néanmoins, la nouvelle infrastructure reliant le Bassin Minier à Lille sous forme d'une voie express se heurtera à 2 écueils :

L'inscription des circulations à ses 2 extrémités du tronçon sur le réseau classique déjà saturé et d'autre part la faisabilité technique d'une gare souterraine à Lille qui permettra néanmoins de retrouver le réseau classique en surface vers Dunkerque ou Tourcoing

Dans le domaine de la circulation des marchandises, il est nécessaire de repenser la chaîne d'approvisionnement de la Métropole afin de faire rentrer les marchandises par un mode alternatif au mode routier (ferroviaire ou fluvial) au cœur de la métropole et non pas à partir d'un hub multimodal basé au sud de la Métropole voire des Hauts de France, ce qui continuerait à mettre des camions sur les routes de la Métropole et participer à son engorgement quotidien.

Il faut donc réactiver les installations ferroviaires centrales au territoire de la MEL et les articuler avec les installations portuaires Entrer dans le cœur de la Métropole permettra de mettre en œuvre une véritable politique du dernier kilomètre et contribuera à diminuer fortement le nombre de camions pour les flux d'échange sur les routes métropolitaines.

De même, dans un contexte de protection et contraintes accrues de la ressource en eau, en ce qui concerne tout particulièrement les circulations de transit pour les marchandises sur notre territoire, on ne peut se contenter d'une étude annoncée dans la partie programmation financière d'ici à 2035.

Il faut dès à présent un travail commun entre la MEL et l'Etat afin de prendre en charge cette problématique et trouver des solutions qui doivent se préparer en amont de l'entrée sur le territoire métropolitain et permettre de limiter ces circulations et donc améliorer la sécurité de notre approvisionnement en eau.

Enfin en ce qui concerne la proposition d'action n°39 et étudier l'opportunité d'utiliser la voie fluviale pour transporter les déchets ménagers du secteur de l'ex CCHD vers le centre de transfert de Sequedin, si l'idée paraît séduisante, il faut prendre en compte 2 données importantes :

- Les tonnages ne devraient pas excéder 300t à 350t par semaine tous déchets confondus ce qui nécessitera un stockage d'attente d'une semaine au moins avant de pouvoir les transborder sur une péniche
- Pour être en bord à canal, l'aire de stockage se situerait sur la zone de vulnérabilité totale ou très forte de l'Aire d'Alimentation des Captages du sud de Lille, ce qui n'est pas souhaitable

Le projet de PDM à l'horizon 2035 propose de s'inscrire dans une dynamique de changements de comportements, d'incitation à de nouvelles habitudes et pratiques, de recherche d'innovations avec de nouvelles formes de déplacements et de vraies alternatives de mobilités. Dans cette optique, on peut saluer également l'évolution des politiques tarifaires (gratuité pour les moins de 18 ans...) ou la mise en place d'outils tels que le MaaS (Mobility as a Service), de même que l'ambition du schéma cyclable souscrit parfaitement aux objectifs inscrits dans le PDM.

Mais si le Conseil Municipal d'Annoeullin souscrit pleinement aux objectifs et ambitions globales du futur PDM, force est de constater pourtant, qu'en l'état actuel du projet de PDM, les actions proposées ne sont pas à la hauteur des enjeux et des besoins du territoire qui nous concerne, le sud de la couronne sud et les Weppes avec pour certaines, un risque d'interférer entre elles et compromettre les objectifs finaux.

Un rééquilibrage est donc nécessaire tant sur les propositions que sur les investissements à mettre en œuvre afin d'offrir à ce territoire de véritables alternatives de mobilités et sortir de la dépendance à la voiture.

Aussi, Monsieur l'Adjoint délégué à « l'Aménagement et au développement durable » propose d'émettre un avis défavorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté.

Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

Demandes de correctifs particuliers :

- P 63 du plan d'action sur la carte « Sites de rechargement bas carbone » correction à - effectuer : le branchement à l'église Saint Martin est déjà opérationnel
- P 167 du plan d'action sur la carte action 35 « Le schéma cyclable métropolitain », la liaison cyclable pourtant demandée prioritairement vers l'établissement pénitentiaire puis vers Carvin n'a pas été reprise

Les membres du Conseil Municipal, à l'unanimité, émettent un avis défavorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté.

2 ANNOEULLIN

Rappels préalables.

- a) La commune d'Annoeullin est située sur les champs captants, ressource précieuse et fragile de la Métropole et fait donc partie, comme 29 communes de la Métropole, des communes « Gardiennes de l'Eau »

A ce titre, elle est soumise à de nombreuses contraintes, tout particulièrement dans son aménagement futur, désormais sans possibilité d'extension. Elle doit donc vivre et essayer d'assurer un minimum de développement sur son enveloppe urbaine actuelle.

Cela posera des problèmes dans la production de logements ainsi que dans son développement économique afin d'assurer sa pérennité. Il sera difficile

désormais d'assurer son rôle de pôle d'appui métropolitain tel que le SCOT le prévoit.

Il est Clair qu'il sera désormais difficile d'augmenter la part d'emplois sur son territoire et donc la part d'actifs devant se déplacer pour aller travailler ne pourra baisser significativement. Dès lors la problématique des mobilités est un sujet prégnant.

- b) Le poids démographique du sud de la couronne sud et du territoire des Weppes, s'il ne représente qu'environ 120 000 habitants soit environ 10% du poids démographique de la MEL, a un impact beaucoup plus important sur les flux de circulation,

En effet' il faut prendre en réalité, comme élément d'analyse, la quantité de déplacement que génère un voyageur lorsqu'il se déplace (voyageur X km du trajet).

On peut se rendre alors compte du poids réel de ce territoire sur l'engorgement quotidien des voies de la Métropole. Il est donc nécessaire de ne pas sous-estimer son poids qui représente alors plus du quart de cette pression en terme de flux et c'est donc vers les populations de ce territoire que doivent s'articuler de véritables propositions alternatives à l'usage de la voiture.

- c) La délibération du Conseil Métropolitain du 24 Juin 2022 rappelle que l'évaluation du PDU 2010-2020 a pointé une décorrélation entre les ambitions initiales et les réalisations effectives. L'évaluation a dressé le constat d'un usage en hausse de la voiture avec une évolution à la hausse du nombre de véhicules (610 véhicules pour 1000 habitants sur le territoire sud périurbain et des Weppes, à comparer à 477 pour la moyenne de la MEL), expliqués par des facteurs démographiques, géographiques et sociétaux et elle n'a constaté que de timides avancées pour l'usage des transports collectifs, une baisse de l'usage de la marche et une stagnation de l'usage du vélo, il est donc impératif de faire correspondre les Choix d'aménagement et les investissements aux objectifs ambitieux affichés si l'on veut réussir ce PDM à l'horizon 2035

Le PDM affiche en orientation pour les territoires périurbains et ruraux, 3 enjeux :

- «Atténuer l'usage de la voiture individuelle, qui restera cependant structurant compte tenu de la structure spatiale très multipolaire et de l'interdépendance avec d'autres territoires à distance ; - Encourager et faciliter l'usage des transports collectifs urbains et ferroviaires ;
- Augmenter la part de déplacements effectués à pied et à vélo, notamment dans la proximité du domicile. »

Le PDM s'appuie donc pour ces territoires sur la promotion du covoiturage, le rabattement en voiture sur les axes de transport majeurs qui doivent être confortés ainsi que sur l'usage de la marche et du vélo dans la proximité du domicile.

Si l'on fait l'analyse des investissements prévus sur ce territoire repris dans le document au chapitre des programmation financières, entre une partie des 150 000€ pour la promotion et le marquage du covoiturage, des 11 Millions d'euros pour l'écobonus mobilité à condition que sa pertinence en ait bien été reconnue, les 3 millions d'euros pour la mise en œuvre de pôles d'échange multimodaux, une partie des 300 millions pour la mise en œuvre du réseau cyclable de la métropole, il faut mettre en face entre les nouvelles infrastructures prévues au SOIT, le doublement du métro sur la ligne 11 la modernisation de la ligne 2, la modernisation du tramway, la rénovation des bus soit plus de 2,5 milliards d'euros, (si l'on ne prend que la fourchette basse) qui seront injectés pour la zone centrale et la façade Nord de la Métropole, l'investissement pour le territoire sud et les Weppes, représente donc à peine 5% ce qui sera investi au titre du PDM ce qui montre une inégalité de traitement de ce territoire.

De plus, dans le PDM, toutes les infrastructures du réseau de transport en commun majeur de la métropole, actuelles ou à venir, ne seront accessibles à nos territoires en rabattement que principalement au moyen de la voiture.

Pour rappel près de la moitié des usagers du TER en gare de Don vient de communes du territoire de l'ex CCHD.

Pour notre commune, avec le réseau actuel de transport en commun en bus nous disposons de 2 lignes :

- La ligne 858 Billy-Berclau — Porte de Douai avec une cadence de 20 AIR journaliers mais remplis en heures de pointe de scolaires à destination des différents collèges et lycée situés sur le trajet de la ligne ce qui laisse peu de place pour les actifs se rendant sur leur lieu de travail. De plus, avec une vitesse commerciale de 14,2 kms/h en heure de pointe, ce mode de transport est particulièrement peu attractif.
- La ligne 880 de Phalempin à Salnghein en Weppes avec 8 A/R journaliers qui ne permettent pas d'organiser une véritable politique de rendez-vous sur le Pôle d'échanges de Don Sainghin avec un rabattement trop faible pour les 2 sens, presque inexistant pour la pause méridienne et en 2ème partie d'après-midi dans le sens des retours, les bus étant également en partie occupés par beaucoup de scolaires se rendant dans les différents lycées du secteur

.Enfin la desserte du lycée Beaupré est réduite à sa plus simple expression.

Conforter la trame de bus comme le préconise le PDM ne suffira pas et c'est un véritable choc de l'offre qu'il faudra mettre en place afin de pouvoir faire baisser significativement la part de la voiture dans les mobilités de demain (actuellement pour les territoires du sud périurbain et ruraux), le transport à la demande revêtant un Intérêt majoritairement sur les territoires ruraux et de toute façon, restant une action à la marge pour inverser la tendance,

La carte de qualification de l'offre en transports collectifs p23 du plan d'action est un révélateur de la faiblesse des ambitions pour nos territoires.

La mise en œuvre de nouveaux Pôle d'Echanges Multimodaux et l'accès aux réseaux de transport en commun structurant du SDIL ne desservant que le nord de la couronne sud et pas les Weppes, doivent s'accompagner d'une politique de rabattement par transports en commun et non pas se limiter à de l'Offre de capacités de stationnement.

L'objectif est de pouvoir permettre à des couples travaillant à 2, souvent sur des lieux différents, de pouvoir abandonner la 2ème voiture (coût pour un véhicule > 6000€/an voir encadré p 57 du PDM), alors que les actions du projet de PDM permettront à de plus en plus d'habitants du centre métropolitain de pouvoir se passer d'un véhicule

Certaines actions du PDM entrent en dissonance et interfèrent entre elles au risque d'un résultat contreproductif.

Par exemple, la mise en place, si la pertinence en est démontrée, de l'écobonus mobilité va se confronter au problème de la mise en œuvre de la zone à faible émission mobilités CZFE-m)

La mise en œuvre d'une ZFE-m sur l'ensemble du territoire de la métropole pénalisera les habitants du territoire sud et les Weppes puisque le covoiturage reste une option majeure en terme de mobilité sur ce territoire.

Actuellement plus de des véhicules sur notre commune ne pourront plus circuler et, si l'on ne prend en compte que les véhicules utilitaires légers (flotte principalement utilisée par le tissu artisanal) c'est plus de 20% de ce parc qui est concerné par cette interdiction de circuler.

Pourtant, l'arrêté ministériel du 22 décembre 2021 relatif aux agglomérations concernées par la mise en œuvre d'une ZFE-m ne reprend pas toutes les communes de la MEL (65 sur les 95) l'essentiel des communes du sud périurbain et des Weppes n'étant pas reprises dans l'obligation de l'intégrer, Il faut donc revenir au périmètre défini par l'arrêté ministériel.

De même l'horizon très proche de la mise en œuvre de cette ZFE-m (31/12/2024) par rapport à l'horizon 2035 du PDM nécessite de revoir le phasage des investissements à destination des territoires qui ne pourront s'affranchir de l'usage de la voiture d'autant que les populations concernées seront les plus fragiles.

Si l'on veut favoriser la transition vers un parc automobile vertueux, il faut un plan d'équipement en Installation de Recharge des Véhicules Electrique (IRVE) ambitieux, particulièrement sur les territoires pour lesquels la voiture restera un mode obligé, or ce n'est pas ce que l'on constate pour ce territoire sur le plan présenté p 63 du plan d'action.

Il est donc nécessaire d'y amplifier cette politique de déploiement d'IRVE.

Une politique de mise en œuvre du stationnement contraint à destination au lieu de travail, comme le prévoit le PDM dans son orientation n°4 p27 afin d'inciter au report modal pénalisera principalement les habitants de ce territoire qui restera dépendant à l'utilisation d'un véhicule routier,

Le développement du réseau de pistes cyclables prévu dans le PDM est un véritable levier afin de permettre de basculer sur ce mode de transport et Il faut saluer la mise en œuvre du réseau magistral vélo + mais il ne sera réellement efficace et incitatif que pour les déplacements intercommunaux de proximité.

La desserte voyageur du cœur de la Métropole par la voie d'eau est également une offre alternative évoquée dans le cadre général de la LOM p 15 du diagnostic du PDM, mais elle n'est reprise dans les propositions du PDM qu'au stade d'études d'opportunité alors qu'il y a une réelle opportunité de mettre en œuvre une desserte à partir de la partie aval de récluse de Don jusqu'au port fluvial.

En résumé la procédure de révision du PDM a pointé comme condition de réussite que les mesures restrictives à la voiture devront être compensées au mieux par des modes de transports bien répartis sur le territoire, attractifs et accessibles mais on n'en voit cependant pas suffisamment la traduction dans le PDM pour les territoires éloignés du cœur de la Métropole.

Il faut donc, entre autres, un rééquilibrage des objectifs par l'extension au sud du territoire des futures infrastructures de transport en commun reprises au SDIT (tramway, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ou tout au moins une véritable politique d'offre de rabattement vers ces infrastructures et donc il faut un rééquilibrage des besoins d'investissement.

La mise en œuvre du Service Express Métropolitain prévu par la 101 LOM est également un objectif ambitieux mais il ne fonctionnera qu'avec une offre suffisante, également répartie sur le territoire, un cadencement et une qualité de service exemplaire au moyen d'une desserte tangentielle permettant de s'affranchir des contraintes de capacité de la gare de Lille Flandres par son évitement et l'utilisation du ring ferroviaire autour de la Métropole, tout en offrant de plus grande capacités et l'accès à de nouvelles destinations

Néanmoins, la nouvelle infrastructure reliant le Bassin Minier à Lille sous forme d'une voie express se heurtera à 2 écueils :

L'inscription des circulations à ses 2 extrémités du tronçon sur le réseau classique déjà saturé et d'autre part la faisabilité technique d'une gare souterraine à Lille qui permettra néanmoins de retrouver le réseau classique en surface vers Dunkerque ou Tourcoing

Dans le domaine de la circulation des marchandises, Il est nécessaire de repenser la chaîne d'approvisionnement de la Métropole afin de faire rentrer les marchandises par un mode alternatif au mode routier (ferroviaire ou fluvial) au cœur de la métropole et non pas à partir d'un hub multimodal basé au sud de la Métropole voire des Hauts de France, ce qui continuerait à mettre des camions sur les routes de la Métropole et participer à son engorgement quotidienne

Il faut donc réactiver les installations ferroviaires centrales au territoire de la MEL et les articuler avec les installations portuaires Entrer dans le cœur de la Métropole permettra de mettre en œuvre une véritable politique du dernier kilomètre et contribuera à diminuer fortement le nombre de camions pour les flux d'échange sur les routes métropolitaines.

De même, dans un contexte de protection et contraintes accrues de la ressource en eau, en ce qui concerne tout particulièrement les circulations de transit pour les marchandises sur notre territoire, on ne peut se contenter d'une étude annoncée dans la partie programmation financière d'ici à 2035,

Il faut dès à présent un travail commun entre la MEL et l'Etat afin de prendre en charge cette problématique et trouver des solutions qui doivent se préparer en amont de rentrée sur le territoire métropolitain et permettre de limiter ces circulations et donc améliorer la sécurité de notre approvisionnement en eau.

Enfin en ce qui concerne la proposition d'action n°39 et étudier l'opportunité d'utiliser la voie fluviale pour transporter les déchets ménagers du secteur de l'ex CCHD vers le centre de transfert de Sequedin, si l'idée paraît séduisante, Il faut prendre en compte 2 don nées importantes :

- Les tonnages ne devraient pas excéder 300t à 350t par semaine tous déchets confondus ce qui nécessitera un stockage d'attente d'une semaine au moins avant de pouvoir les transborder sur une péniche - Pour être en bord à canal, l'aire de stockage se situerait sur la zone de vulnérabilité totale ou très forte de l'Aire d'Alimentation des Captages du sud de Lille, ce qui n'est pas souhaitable

Le projet de PDM à l'horizon 2035 propose de s'inscrire dans une dynamique de changements de comportements, d'incitation à de nouvelles habitudes et pratiques, de recherche d'innovations avec de nouvelles formes de déplacements et de vraies alternatives de mobilités, Dans cette optique, on peut saluer également l'évolution des politiques tarifaires (gratuité pour les moins de 18 ans...) ou la mise en place d'outils tels que le Maas (Mobilitv as a Service), de même que l'ambition du schéma cyclable souscrit parfaitement aux objectifs inscrits dans le PDM.

Mais si le Conseil Municipal d'Annoeullin souscrit pleinement aux objectifs et ambitions globales du futur PDM, force est de constater pourtant, qu'en l'état actuel du projet de PDM, les actions proposées ne sont pas à la hauteur des enjeux et des besoins du territoire qui nous concerne, le sud de la couronne sud et les Weppes avec pour certaines, un risque d'interférer entre elles et compromettre les objectifs finaux.

Un rééquilibrage est donc nécessaire tant sur les propositions que sur les investissements à mettre en œuvre afin d'offrir à ce territoire de véritables alternatives de mobilités et sortir de la dépendance à la voiture.

Aussi, Monsieur l'Adjoint délégué à l'Aménagement et au développement durable propose d'émettre un avis défavorable sur IQ projet de Plan de Mobilité arrêté.

3 AUBERS

Objet de la délibération> présenter le projet de Plan de Mobilité Métropolitain à horizon 2035 : 1-Lutte contre le réchauffement climatique et contre les pollutions locales, atmosphériques et sonores 2-Garantir à tous la possibilité de se déplacer, tout en agissant en faveur de l'environnement Les populations du territoire métropolitain (résidents, actifs métropolitains comme extramétropolitains, ...) se déplacent quotidiennement pour réaliser des activités : travailler, étudier, se faire soigner, se divertir, consommer des biens et des services, etc... Les pratiques de mobilité et de transports sur le territoire métropolitain sont majoritairement centrées sur le mode routier. D'après le Bilan Carbone du territoire de la MEL de 2019, le transport routier représente 40% des émissions directes de GES avec une hausse de 7,2% entre 2006 et 2016 et quantitativement, de 4.525 tonnes à 4.852 tonnes équivalent CO2 de 2006 à 2016. Par ailleurs, les déplacements et transports routiers restent des contributeurs importants à la pollution atmosphérique locale en engendrant 60% des émissions d'oxyde d'azote et 30% des émissions de particules fines. La MEL, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), doit garantir à tous les usagers du territoire métropolitain de se déplacer dans de bonnes conditions tout en contribuant à la diminution des émissions de polluants atmosphériques, ainsi qu'à celle des émissions de GES liées au secteur des transports. Les ambitions du projet visent à répondre, à l'horizon 2035, à 4 enjeux de mobilité majeurs : - organiser une mobilité, qui allie la qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire, tenant compte de l'accroissement démographique +115.000 habitants et l'augmentation du nombre d'emplois +80.000. - préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en GES, tant pour le transport de personnes que pour celui des marchandises ; il s'agira de favoriser les modes de déplacements collectifs (transports collectifs, covoiturage) ou actifs (marche à pied, vélo, ...) et de diversifier les sources d'énergie des véhicules motorisés : électrique, hybride, Gaz Naturel Véhicules (GNV), ... - développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique, au maintien et à la création d'emplois - proposer une mobilité pour tous, moyennant un prix abordable, à la fois pour l'utilisateur et pour les collectivités dans le cadre du "droit à la mobilité pour tous". La MEL dispose de trois leviers à mobiliser conjointement : - agir sur les comportements de mobilité, à la fois sur les modes des déplacements et sur les distances parcourues - optimiser les réseaux et infrastructures de transports ainsi que leur réglementation - faire évoluer le niveau d'occupation des véhicules tout en développant des conditions favorables à la mutation

des technologies de ces derniers. Concrètement, l'ambition est de faire évoluer l'usage de la voiture d'ici à 2035, de manière à ce que les résidents de la MEL réalisent quotidiennement, à minima, 20% des déplacements en transports en commun, 32% à pied et 8% à vélo, et au maximum, 40% des déplacements en voiture personnelle, ceci en compatibilité avec les objectifs de mobilité du SCOT de Lille Métropole et ceux du Plan Climat Air Énergie Territorial de la métropole. Déplacements d'échanges : viser un usage accru du ferroviaire TER ET RER et du covoiturage couplé à une augmentation du taux d'occupation de 1,4 à 1,6 personnes par véhicule, grâce à une politique de développement du covoiturage très Volontariste. Cette politique limiterait à 51% la part des trajets réalisés en voiture en tant que conducteur contre 62% en 2016. Déplacements de biens : La MEL vise un report modal cumulé vers les modes ferroviaires et fluviaux à hauteur de 20% pour les flux d'échanges et de 30% pour les flux de transit. Compte rendu du Conseil Municipal du 16 novembre 2022 - Page 3 sur 5 Parc automobile : mutation nécessaire du parc automobile basculant d'un parc essentiellement constitué de véhicules fonctionnant au diesel à un parc majoritairement constitué de véhicules hybrides non rechargeables (20%) et véhicules électriques et hybrides rechargeables (30%). La réduction du volume de déplacements quotidiennement réalisés en modes motorisés ainsi que l'évolution des sources d'énergie de ces véhicules, contribueront à améliorer le cadre de vie et la santé des métropolitains Avis favorable mais remarques importantes pour le Conseil Municipal sur le changement de mobilité dans les weppes. • Qu'en est-il du tramway qui s'arrêterait à Haubourdin alors qu'il devait desservir jusque Hallennes-lez-Haubourdin bien mieux placé par rapport à la M(RN)41 pour l'accès aux grandes villes et pour se garer ? • Qu'en est-il du maintien des petites gares actuellement mal desservies et de la réouverture des gares secondaires ? • Qu'en est-il de la création indispensable et urgente et notamment intercommunale des pistes cyclables sur notre territoire ? • Qu'en est-il de l'utilisation des bus dont les temps de transport sont dissuasifs

4 BAUVIN

Au regard du projet de P.D.M transmis par la M.E.L en date du 31 août 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques, le conseil municipal après avoir entendu l'exposé de Monsieur le Maire et en avoir délibéré,

-émet un avis favorable et unanime sur les enjeux développés,

Mais s'inquiète sur l'application ; sur notre territoire, eu égard aux moyens inexistants.

Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

5 BEAUCAMPS LIGNY

Les élus mettent en exergue l'ambition de ce P.D.M mais émettent des craintes quant à sa réalisation devant le peu de fiabilité notamment du transport ferroviaire qui conditionne la réussite de ce beau projet...De la même manière et considérant cette

écriture sur le long terme, les élus restent dubitatifs sur l'avenir de l'électrique dans le domaine du transport.

L'assemblée après en avoir délibéré, valide à l'unanimité ce plan de mobilité élaboré par la M.E.L.

6 CARNIN

2. Avis du Conseil Municipal de Carnin sur le projet de Plan de mobilité arrêté par le Conseil métropolitain le 22 juin 2022

Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 août 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques,

Considérant que le Plan de Mobilité ne tient pas compte des spécificités ni des besoins importants des communes rurales du territoire en termes de déplacements et que le Plan ne se donne pas les moyens ambitieux nécessaires à l'atteinte de ses objectifs, le Conseil municipal émet un avis défavorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté. Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

3. Remarques détaillées du Conseil Municipal sur le projet de Plan de Mobilité

La délibération du Conseil Métropolitain du 24 juin 2022 rappelle que l'évaluation du PDU 2010-2020 a pointé une décorrélation entre les ambitions initiales et les réalisations effectives. L'évaluation a dressé le constat d'un usage en hausse de la voiture, expliqués par des facteurs démographiques, géographiques et sociétaux et elle a constaté de timides avancées pour l'usage des transports collectifs.

La procédure de révision du PDM a pointé comme condition de réussite que les mesures restrictives à la voiture devront être compensées au mieux par des modes de transports bien répartis sur le territoire, attractifs et accessibles. On n'en voit pas la traduction dans le PDM pour les territoires éloignés du cœur de la Métropole.

Les territoires ruraux de la Métropole Européenne de Lille (Couronne Sud, Weppes et Couronne Nord-Ouest notamment) connaissent une véritable congestion routière qui s'est amplifiée dans les cinq dernières années. Les déplacements depuis ces territoires sont mal vécus par la population et cela entame la qualité de vie. La plupart des habitants de ces secteurs travaillent sur le cœur de la Métropole et n'ont pas d'autre alternative que de prendre leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Ils sont également éloignés des commerces et réseaux de santé. Ils sont nombreux à réclamer des solutions de déplacement plus respectueuses de l'environnement. Malheureusement on ne voit aucune proposition en ce sens dans le PDM pour désengorger les routes dès que l'on s'éloigne du cœur de la Métropole. Les transports collectifs (trains, métro, bus, tramways) les plus proches ne sont accessibles qu'en voiture avec de faibles possibilités de stationnement-relais au vu du nombre de véhicules concernés. Les rares lignes de bus qui relient les gares ont des horaires déconnectés des trains qui vont vers le cœur de la Métropole.

Les liaisons ferroviaires sont insuffisantes et peu fiables. Nombre de nos concitoyens ont fini par renoncer à prendre le train par manque de régularité et devant des conditions de transport indécentes.

Si l'objectif annoncé du Plan est de garantir à tous la possibilité de se déplacer, tout en agissant en faveur de l'environnement, les moyens ne sont pas programmés pour l'atteindre pour les territoires ruraux.

Nous avons besoin de solutions innovantes telles que des transports à la demande ou des navettes de plus petites capacités pour rejoindre les transports collectifs et l'offre du Plan à horizon 2035 est déconnectée des besoins impérieux de nos concitoyens. Nous devons pouvoir rejoindre les gares de Bauvin/Provin, Don, Seclin mais également le futur tramway de Seclin par des systèmes de transports collectifs, ce qui n'est pas prévu dans le Plan. Par ailleurs, si l'on veut réellement des lignes de tramway utiles (action 16) l'implantation terminale de la ligne Wattignies-Seclin ne doit pas être une option mais une réelle volonté.

Sur le plan des lignes de bus, nous constatons qu'il existe une ligne de bus Ilevia n°229 qui relie Chemy (à 2 km de Carnin) au CHR avec des fréquences rapprochées le matin. Ne peut-on assez rapidement envisager sa prolongation jusque Carnin ? Il est surprenant de constater qu'Ilevia, qui dépend de la MEL, desserve mieux une commune qui appartient à la CCPC qu'une commune de son territoire... Une réflexion plus globale sur les lignes de bus doit être approfondie pour repenser les dessertes... avant 2035...

Sur nos territoires, la solution du covoiturage mérite d'être développée, cependant, on constate que seules 5 nouvelles aires de covoiturage sont prévues sur l'ensemble de la MEL. C'est absolument insuffisant ! Nous ne retrouvons pas l'aspect volontariste affiché dans la délibération du 22 juin 2022 dans les propositions du PDM.

Il faut rechercher des lieux susceptibles d'accueillir un maximum de nouvelles aires en utilisant notamment des parkings de lieux peu fréquentés en semaine (ex : parking Mosaic à Houplin-Ancoisne), il faut aussi penser à la communication pour la mise en relation des usagers. Nous devons absolument trouver le moyen de faciliter l'intermodalité si l'on veut diminuer l'usage de la voiture.

L'action n°8 du PDM envisage l'extension de la ZFE à toute la Métropole Européenne de Lille. Cela nous interroge beaucoup car si l'on regarde la liste des communes concernées par les ZFE publiée au journal officiel du 29 décembre 2021, on constate que le législateur a écarté, avec sagesse, les 35 communes les plus rurales de la MEL. En effet, ces communes ont plus qu'ailleurs des populations qui n'ont que leur voiture pour se déplacer et pas toujours les moyens d'en changer. La plupart du temps, ces véhicules ne servent qu'à de courts trajets pour se rendre dans les commerces de communes voisines ou chez les professionnels de santé pour les publics les plus âgés, ils servent aussi localement aux agriculteurs pour se rendre dans leurs champs. Même si on comprend bien la volonté de réduire et de faire disparaître les véhicules les plus polluants, la date butoir du 31 décembre 2024 est brutale d'autant qu'aucun accompagnement des populations concernées (par ailleurs souvent les plus fragiles)

à cet égard, nous demandons qu'un calendrier différent soit proposé pour les 55 communes concernées.

En résumé, le Conseil Municipal de Carnin souscrit parfaitement aux objectifs inscrits dans le PDM mais ne retrouve pas dans le Plan la mise en pratique réelle et volontariste attendue. Les actions envisagées ne sont pas à la hauteur des ambitions et le risque est de renouveler le même constat en 2035 que celui fait pour le PDU 2010-2020 à savoir une décorrélation entre les ambitions initiales et les réalisations effectives. Nous pensons que les ambitions doivent être différenciées selon la typologie des territoires ; vanter la marche à pieds en ville ne se transpose pas de la même façon à la campagne. Nos populations sont en attente d'aménagements du territoire et de propositions de modes de déplacements plus respectueux de l'environnement et qui leur assure une meilleure qualité de vie, le PDM ne nous permet pas de l'espérer pour les 13 ans à venir...

7 FOURNES EN WEPES

Le conseil municipal valide le projet du P.D.M à l'unanimité de ses membres. Une réserve a été émise par l'un des membres quant aux chiffres avancés par la M.E.L qui ne permettraient pas d'atteindre les objectifs du PCAET

P0ar ailleurs un certain nombre de remarques et propositions ont été avancées
FAVORISER LERS MODES DOUX- DEVELOPPER LES T.C-RENFORCER LA SECURITE-RENFORCER LES AUTRES ENERGIES –FAVORISER LES ACHATS ET LES COMMERCES EN CIRCUITS COURTS- DEVELOPPER LE CO-WORKING

8 FROMELLES

Le conseil donne un avis favorable, assorti des remarques suivantes :

-Accessibilité à faciliter avec les principaux nœuds de T.C (stations de métro-tramway-gares).Pour cela les parkings relais doivent être suffisants en nombre et en taille.

Forte attente mobilité douce sur les principaux axes, en particulier pour la piste cyclable ESCOBECQUES-ILLIES(le long de la M141), pour le franchissement de la RN 41, et l'accès à la Z.A ILLIES-SALOME

9 HANTAY

Après rappel du contexte dans lequel s'inscrit le P.D.M de la M.E.L, le conseil municipal émet un avis favorable (11 voix pour-4 abstentions).

10 HERLIES

Le conseil municipal émet un avis favorable assorti des remarques suivantes :

-respect du diagnostic établi par les services de l'UTML en novembre 2022 , validé par la commune

-Le renforcement des pistes cyclables existantes

-souhaite également que la zone de covoiturage « Parking Relais » d'une contenance de 19 véhicules et commune à HERLIES et FOURNES EN WEPPEES, puisse être le point de départ ou d'arrivée de navettes permettant de franchir la R.N 41 pour desservir la gare de DON- SAINGHIN . Sur cette zone, il serait opportun de disposer de bornes de recharge pour tout type de véhicules électriques. A ce jour, seules les lignes de bus parallèles à la RN 41 menant à Saint-Philibert sont existantes. Il est nécessaire pour cette partie du territoire et pour HERLIES de pouvoir relier les gares TER, et notamment celle de DON-SAINGHIN.

11 LA BASSEE

Le conseil municipal émet un avis favorable et apporte les remarques et /ou demandes suivantes :

-la ZFE va être problématique pour les administrés qui ne sont pas équipés de véhicule conforme.

-Echange avec la M.E.L concernant la saturation des stationnements

-L'importance du flux routier sur l'axe de contournement de LA BASSEE

12 LE MAISNIL

Le conseil municipal émet un avis favorable par 15 voix pour et 0 voix contre et 0 abstention.

13 PROVIN

Le conseil municipal émet un avis favorable sur le P.D.M

14 SAINGHIN EN WEPPEES

Le conseil municipal émet à l'unanimité de ses membres un avis favorable sur le P.D.M

15 WAVRIN

Le conseil municipal s'abstient unanimement de valider le P.D.M proposé par la M.E.L ; En outre, au regard du défaut de qualité de la desserte en train proposé par la région HAUTS DE France et la SNCF, la ville de WAVRIN sollicite auprès de la M.E.L le rétablissement de la ligne de bus 63 précédemment supprimée.

HORS DELAIS

16 ILLIES

Le conseil municipal approuve à l'unanimité le projet de P.D.M de la M.E.L

17- DON

Sans Avis – Réputée favorable

18-SALOME

Sans Avis – Réputée favorable

19-MARQUILLIES

Sans Avis – Réputée favorable

20-WICRES

Sans Avis – Réputée favorable

21-avis du conseil municipal de Lille :

Dans ce contexte, la présente délibération, construite en regard des enjeux dans le Plan Lillois pour le Climat, a pour objet de formaliser l'avis de la Ville de Lille sur le Plan de Mobilité conformément aux termes de la délibération n°22-C-0175 de la Métropole Européenne de Lille.

Avis détaillé sur le projet de PDM

Trois grandes ambitions animent l'action de la Ville de Lille en matière de mobilités.

1. **L'ambition de nécessaire transition écologique**, pour réduire l'empreinte carbone des déplacements et à améliorer la qualité de l'air.
2. Elle s'accompagne impérativement d'une **ambition sociale** permettant de garantir l'accès de tous à la mobilité, sans exclure les ménages ayant des ressources modestes ou aujourd'hui dépendants de la voiture, en favorisant l'accès à un report modal plus attractif vers les transports collectifs et les modes actifs. Les élus lillois, au Conseil de la MEL, ont été fers de lance de la gratuité des transports en commun pour les moins de 18 ans et s'attachent continuellement à ce que ce déploiement ne perde pas de vue l'impératif de justice sociale.
3. **L'ambition d'un aménagement équilibré et juste du territoire métropolitain** : les choix pour le SDIT portés par les élus de la Majorité de la ville de Lille et approuvés par le conseil de la MEL vont dans ce sens. Ils évitent la centralisation et la convergence de tous les transports en commun sur le secteur de la gare Lille Flandres et préfèrent la création de « hubs » aux principales portes de la Ville, afin de continuer à irriguer tous les quartiers lillois. Il est par ailleurs rappelé avec force

que la facilité et la sécurité des franchissements des coupures urbaines (périphériques, voies ferrées, canaux) sont les facteurs-clé du succès des nouvelles mobilités actives.

En cohérence avec les ambitions qu'elle porte, inscrites au Plan Lillois pour le Climat, la Ville de Lille soutient la Métropole Européenne de Lille dans sa politique de mobilité. Elle déploie par ailleurs des actions spécifiques sur son territoire pour favoriser les mobilités actives accessibles à tous et contribuer à la nécessaire transition écologique qu'elle souhaite partager à travers cet avis. Sa structure reprend les grands principes invoqués au titre du Plan Lillois pour le Climat.

1/ Moins de voitures individuelles et polluantes

De nombreuses mesures pour réduire les entrées de véhicules automobiles dans la ville ont déjà été engagées :

- **Le plan de circulation mené par la Ville de Lille en 2016** a permis la réduction de 40 % du trafic de transit dans le centre-ville, l'apaisement et un meilleur partage de l'espace public, notamment en faveur des transports collectifs (multiplication des couloirs bus sur tous les boulevards de la ville) et des mobilités actives.
- **La généralisation de la limitation à 30 km/h depuis août 2019** : aujourd'hui, 88% des rues lilloises sont concernées (contre 44 % début 2019) –permettant une ville plus sûre en réduisant les risques d'accidents, plus apaisée en réduisant les nuisances sonores, et plus agréable en réduisant la vitesse des véhicules et en facilitant ainsi l'intégration à la circulation.
- **L'organisation de journées sans voiture** : piétonisation de tout ou partie du centre-ville le samedi et certains dimanches, piétonisations estivales temporaires.

Forte de ses avancées, la Ville de Lille souhaite poursuivre dans cette voie et agir sur l'offre de stationnement en l'adaptant aux enjeux de la mobilité durable au travers d'une gestion adaptée et progressive du stationnement public et résidentiel dans la ville. **Cette politique visera à réduire le stationnement pendulaire de longue durée sur l'espace public tout en priorisant le stationnement résidentiel : 80 % du territoire communal (8 quartiers lillois) verra ainsi se développer l'extension du stationnement payant. Les outils de tarification seront évalués et adaptés, justes socialement, notamment au regard des conditions de ressources des ménages.**

La Ville de Lille adhère à l'ambition métropolitaine de réduire le trafic automobile et la place de la voiture et demande que soient inscrits au sein du PDM et réalisées, de manière opérationnelle les deux propositions suivantes :

- **Le déplacement en dehors du cœur urbain des autocars intercités** (aujourd'hui basés à la Gare Lille-Europe), en mettant en place une **nouvelle localisation à échéance fin 2024.**

- **La création d'un Observatoire permanent des mobilités et du stationnement** avec la mise en place d'outils partagés de mesure permanents, en remplacement de l'actuel comité du stationnement essentiellement consultatif et des enquêtes-déplacements devenus trop espacées. L'ADULM devrait être associée et contribuer à cette démarche.

La Ville de Lille souhaite le déploiement / l'accélération des mesures suivantes :

- **Un accompagnement à la mise en œuvre de la Zone à Faibles Emissions** : accès à des solutions ou services de mobilité alternative au trafic routier, aides financières à l'achat d'un nouveau véhicule moins polluant ou à la conversion de motorisation à destination des ménages et des professionnels à ressources modestes ou les plus dépendants de la voiture.

• **La création de places de stationnement plus importante pour les personnes à mobilité réduite** (PMR titulaires d'une CMI) pour tenir l'objectif de **2 %** des places de stationnement réservées aux PMR passant de 900 places actuelles à Lille, à **1200 places d'ici fin 2025.**

• **L'installation de bornes de recharge électriques et de stations GNV** (Gaz naturel), à l'instar des projets en cours au Centre Technique Municipal ainsi qu'au Port de Lille. **Les bornes installées sur l'espace public doivent cependant être priorisées pour les véhicules en autopartage.** La Ville de Lille continue pour sa part d'accompagner les acteurs privés au respect de la priorité « mobilités durables » du Pacte Lille bas carbone (mutualisation du stationnement, électromobilité...).

• **L'accroissement des parkings relais par l'extension de sites existants ou la création de nouvelles offres d'ici à 2025** afin de limiter l'accès des véhicules au centre urbain. A ce titre, il convient de **concrétiser la réalisation du P+R du Grand But, Mossley à Lomme, et du Fort de Mons.**

2/ Des transports en commun plus attractifs

Convaincue que le développement de nouvelles infrastructures de transport lourdes est essentiel tant pour maintenir l'accès au cœur d'agglomération, favoriser le report modal des habitants métropolitains et régionaux, que pour répondre aux besoins concrets des Lillois, la Ville de Lille s'est fortement mobilisée dans la préparation du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

La Ville de Lille se réjouit donc de l'adoption à l'unanimité du SDIT par le Conseil Métropolitain de juin 2019. Complété par le Service Express Métropolitain ferroviaire, il apportera un véritable « choc d'offre » et constituera un vrai levier de développement et de renouvellement urbain en élargissant les cœurs de villes.

Le SDIT a fixé des objectifs ambitieux mais tenables : le doublement prochain des rames de la ligne 1 du métro, joint à la mise en service des 2 futures lignes de tramway et des 2 lignes de BHNS, peut permettre d'envisager pour le PDM un objectif supérieur à 20 % pour l'usage des transports en commun à l'horizon 2035. C'est une absolue nécessité pour des raisons environnementales, économiques, sociales et sanitaires.

La Ville de Lille demande que soient inscrits au PDM :

- **La gratuité progressive des transports en commun** : après avoir obtenu la gratuité

pour les moins de 18 ans, et dans l'objectif de rendre concret le droit à la mobilité pour tous, la Ville de Lille **réaffirme sa volonté que la gratuité progressive des transports en commun pour tous soit inscrite dans le cadre du PDM. Les étudiants et les seniors doivent pouvoir bénéficier de cette gratuité dès aujourd'hui** avant que ce principe ne se généralise à terme à l'ensemble des usagers. Ce principe constituera le tournant décisif du changement modal.

- **Des solutions alternatives innovantes** : même si les transports en commun classiques sont prioritaires, la Ville de Lille soutient **le développement de solutions**

alternatives innovantes, comme un transport par câble entre Fives Cail et Saint Sauveur, dans une temporalité cohérente avec l'avancement concret de ces deux projets urbains.

- **L'aménagement d'ores et déjà engagé du pôle multimodal de la Porte des Postes** : croisement des 2 lignes de métro, du futur tramway et de nombreuses lignes de bus, et future gare TER du Service Express Métropolitain ferroviaire. Cet aménagement devra s'accompagner de la disparition de la bretelle d'accès à la Porte des Postes venant du boulevard périphérique qui contribuera à gommer le caractère d'échangeur autoroutier. **Ce réaménagement de la Porte des Postes est impératif pour permettre le passage du futur tramway en partie centrale de cette place et en accentuer le caractère de hub de transports en commun.**

- Dans l'intervalle entre l'application de la ZFE et la mise en œuvre du SDIT, des solutions transitoires de transports en commun doivent être mise en place pour assurer cette continuité de service pour tous (avec par exemple la concrétisation du doublement des rames de la ligne 1 du métro et l'augmentation du cadencement de la ligne 2, l'augmentation du cadencement des bus sur les lignes stratégiques, etc).

3/ Plus de place pour les vélos

Portée par une volonté politique forte de faire du vélo un moyen de transport toujours plus attractif, et la Ville de Lille s'est engagée depuis de nombreuses années en faveur du développement d'une pratique cyclable pour tous. Cela a donné pour résultat un doublement depuis 2015 (cf. Indice du 1er semestre 2021 d'usage du vélo réalisé par l'ADAV en partenariat avec le CEREMA).

Ainsi, la Ville de Lille continue ses actions dans ce sens :

- **142 km de voies cyclables développées** dans la ville permettent aux Lillois de se déplacer sur des voies sécurisées et confortables. De nouveaux aménagements ont ainsi été réalisés : élargissement des bandes cyclables, nouvelle identité visuelle via l'usage d'enrobé rouge, généralisation progressive des sas-vélo et des cédez-le-passage cyclistes aux feux, doubles sens cyclables dans les rues à sens unique à 30 km/h, pérennisation des aménagements issus de la crise du COVID ;
- En lien avec la Métropole Européenne de Lille et sa politique Vélo +, **développement du Réseau Express Vélo (REV)** afin de permettre une circulation à vélo fluide, confortable et sécurisée et assurant des continuités cyclables entre le cœur de ville, les quartiers, et les communes environnantes ;
- **Multiplication de lieux de stationnement pour les vélos :**
 - plus de 5 000 arceaux vélos disponibles dans toute la ville,
 - 104 box à vélos installés dans les 10 quartiers lillois, et 50 supplémentaires en 2022 et 2023 pour répondre à la forte demande,
 - 9 parkings à vélos viennent enrichir cette offre de stationnement, en particulier au sein de la gare Lille Flandres, à proximité des stations de métro, et au sein des parkings en ouvrage Grand Place, Voies piétonnes et Vieux Lille. Une coopération étroite avec la SNCF et la MEL et avec l'aide financière de l'Etat doit permettre la création d'un grand garage à vélos près de la gare Lille Europe à proximité immédiate de la future Maison des mobilités ;
- **Développement de services pour effectuer des petites réparations** et regonfler les pneus. 2 bornes « coup de pompe » sont accessibles gratuitement et en libre service dans les secteurs des gares et de la Citadelle ;

- Lancé en 2011, **le service de location de vélos en libre-service**, V'Lille, compte désormais 106 stations dans toute la ville. Il constitue un franc succès comme en témoigne le nombre sans cesse croissant d'usages quotidiens pour un même vélo sur chaque site (pour exemple le taux de rotation supérieur à 12 emprunts par jour et par vélo à la station Gare Lille Flandres).

Bien évidemment, Lille adhère aux ambitions renforcées portées par le PDM en faveur de l'accroissement de la part modale du vélo et se réjouit de l'adoption concrète :

- **d'un nouveau plan vélo en juin 2021 doté d'un budget de 100 M€ avec en particulier son réseau vélo +,**
- **d'un PPI voirie de la MEL d'opérations qui contribuera à la résorption de discontinuités cyclables** (Porte d'Arras, rue du Molinel, rue de Solférino, boulevard Carnot, l'axe boulevard de Cambrai – Mont de Terre – Saint Amand, rue du Faubourg de Roubaix, avenue et Pont de Dunkerque,
- **de nouveaux principes d'aménagements cyclables** en faveur d'une meilleure continuité et visibilité de l'aménagement, y compris dans la future charte de l'espace public.

Pour parvenir à une pratique du vélo de 16% à Lille, la Ville demande à la MEL d'inscrire au PDM les points suivants et d'engager les études qui sont nécessaire à leur mise en œuvre dès 2023 :

- ∅ **Le traitement en priorité des franchissements.** Véritables points noirs, ils sont pourtant la condition incontournable pour assurer un report modal massif en faveur du vélo - sachant que 6 d'entre eux sont impératifs pour la mise en œuvre du SDIT. Ces aménagements, s'ils bénéficient aux Lillois, sont majoritairement utilisés par des habitants des communes voisines ou au-delà et contribueront ainsi au schéma d'échelle métropolitaine. C'est le cas :
- **la Porte des Postes** en lien avec la gare TER (cf. ci-dessus) : passage du tramway et passerelle vers la future halte ou gare ferroviaire,
 - **la Porte d'Arras** dans le cadre du SDIT : doublement du franchissement par un pont réservé au tramway + vélos et piétons, le pont actuel devenant exclusivement routier,
 - **Le pont de Tournai (vélos/piétons)** : étude et mise en œuvre d'une passerelle piétons /vélos, le pont actuel étant réservé au BHNS et aux automobiles,
 - **Le pont Royal** dans le cadre du SDIT : passage du tramway et franchissement piéton vélos à conforter,

- **Le pont du Faubourg de Béthune** qui doit de toute façon être reconstruit au vu de son état pour permettre le passage du tramway et devra intégrer un franchissement sûr pour les modes doux,
 - **Le pont de Dunkerque** : passage du BHNS et nécessité de sécurisation des modes doux,
 - **Le pont du Lion d'Or** : création d'une passerelle,
 - **Le pont de Fives** : doublement par passerelle.
- **L'adaptation des pistes cyclables à des gabarits permettant des usages diversifiés**, notamment pour la pratique par les vélos cargos ;
 - **L'entretien et la maintenance nécessaires des aménagements cyclables existants** (par exemple la rue de Marquillies) ;
 - **La poursuite de l'installation de nouvelles stations V'Lille**, notamment en renforçant l'offre dans les quartiers/communes ayant fait l'objet d'une amélioration des continuités cyclables comme à Fives et Lille Sud ;
 - **La diversification de l'offre de vélos en location** pour répondre aux différents usages : vélos cargos, vélos enfants, vélos électriques ;
 - **Le concours financier de la MEL au développement du stationnement sécurisé de vélos en box**, service qui rencontre un grand succès à Lille, et intéresse de nombreuses communes de la MEL.

4/ Une mobilité plus active et plus durable

De longue date, Lille poursuit une politique en faveur d'une « ville apaisée », moins bruyante, plus durable et conviviale, favorisant la cohabitation de tous : zones piétonnes (permanente et temporaire), zones de rencontre, ville à 30 km/h, roclades et périphérique à 70km/ h, transports en commun en sites propres... Cela passe par :

- l'apaisement des axes structurants grâce à un meilleur partage de l'espace public laissant plus de place aux vélos et aux piétons. Le « 50/50 » dans l'espace public a été l'apport majeur du PDU de 2010 et doit être la règle : 50% pour les modes doux, 50% pour les automobiles. Les projets de requalification de l'espace public menés conjointement avec la MEL respectent tous cet équilibre et vont souvent plus loin, comme les projets en cours de la rue du Molinel, la rue Solférino, la rue Pierre Mauroy, la place Roger Salengro, le boulevard Denis Papin, la place du Maréchal Leclerc, ou encore le boulevard Carnot. Ils permettent en outre une forte

- progression de la végétalisation et de la lutte contre les îlots de chaleur contribuant également à l'apaisement du cadre de vie ;
- le déploiement du plan « Lille aux piétons » avec notamment le métrominuto (carte schématique marquant les distances entre les points les plus importants de la ville), ainsi que des piétonisations temporaires ;
 - le développement de l'éco mobilité scolaire avec :
 - les rues scolaires (15 rues soit 21 écoles bénéficient d'un espace apaisé aux heures d'entrée et de sortie des classes) et l'installation de racks à vélo et trottinettes dans les écoles,
 - la mise en œuvre d'un plan vélo complet à destination des élèves lillois, qui repose sur le prêt de matériel aux écoles, centres de loisir ou partenaires, l'apprentissage du savoir rouler, les « classes transplantées » thématique vélo pendant lesquelles les enfants utilisent le vélo de manière intensive pendant une semaine pour améliorer leur pratique, développer leur mobilité (20 classes en 2021-22), o la « rue aux enfants » qui leur permettent de se réapproprier l'espace public grâce à des aménagements temporaires et sécurisés à hauteur d'enfant ;
 - L'incitation à la pratique des mobilités actives et la formation au respect des règles de cohabitation et de partage de l'espace public entre les différents modes qui sera précisée avec le Code de la rue, en cours d'actualisation.

C'est tout naturellement que Lille adhère aux propositions du projet de PDM faites en la matière.

En complément aux propositions formulées dans le PDM, la Ville de Lille réaffirme :

- sa volonté d'ouvrir une **Maison des mobilités dès 2023 en cœur de ville.**
Maillon

essentiel d'information et de sensibilisation du public aux questions de mobilité, elle est indispensable pour contribuer aux changements durables de comportements.

- la Ville de Lille souhaite également être pleinement associée aux réflexions concernant le développement d'outils numériques liés à la mobilité : plus particulièrement, la MEL évoque son intention de **développer des outils numériques de type MaaS (« Mobility as a Service »)** qui vont devenir à terme des composantes majeures des plans de mobilité.

En permettant d'unifier l'offre hétéroclite des opérateurs de transports existants grâce à une application unique donnant accès à une plateforme, elle offrira en instantané une information sur les moyens de transport de toutes natures pour se rendre d'un point A à un point B. Partout où ils se développent dans le monde, ces outils permettent de basculer environ 20 % de l'usage de la voiture vers d'autres modes de déplacement. **Un tel outil est nécessairement métropolitain mais la Ville de Lille se porte candidate pour expérimenter ce dispositif le moment venu sur son territoire.**

5/ Décarboner la logistique urbaine du dernier kilomètre

Comme le rappelle fort justement le diagnostic mobilités réalisé dans le cadre du projet de PDM, la logistique urbaine et le transport de marchandises constituent un enjeu particulièrement important. Il s'agit tout autant d'assurer l'approvisionnement du territoire que d'en réduire les nuisances (congestion, encombrement de l'espace public, qualité de l'air, bruit). Le transport des marchandises, fortement dépendant des modes routiers, contribue aujourd'hui à hauteur du tiers des émissions de GES liés au transport dans la Métropole Européenne de Lille. En 2016, le trafic quotidien de marchandises dans la MEL est de 16 millions de tonne km, dont 49% de transit.

Le territoire lillois s'appuie déjà sur des infrastructures et services reconnus (Port de Lille, Centre Multimodal de Distribution Urbaine, MIN ZAMIN, raquette de la Délivrance, voie fluviale, réseau ferré, cyclo logistique...). De son côté, la Ville de Lille a adopté une feuille de route pour l'économie circulaire déclinant des actions concrètes en matière de logistique urbaine. Elle a récemment renouvelé un partenariat avec le groupe La Poste et intégré le programme national InterLUD (Innovations Territoriales et logistique urbaine durable). Des projets d'avitaillement (bornes de recharge électrique, biogaz, à terme hydrogène et notamment pour les bateaux) sont en cours de développement.

La Ville de Lille se réjouit donc que les questions de logistique urbaine et de transport des marchandises soient prises en considération dans le projet de PDM. Bien évidemment, Lille adhère aux propositions d'actions du projet de PDM et salue l'installation d'un groupe de travail sur la logistique urbaine. Elle y contribuera et s'associera avec la MEL aux travaux, réflexions et expérimentations qui auront lieu dans le cadre du programme InterLUD.

Ainsi, adhérant pleinement à l'ambition métropolitaine de décarboner la logistique urbaine du dernier kilomètre, la Ville de Lille demande que soient inscrites de manière opérationnelle au sein du PDM :

- **Une vision multiscalair**e de la logistique liée à la marchandise de la grande échelle

jusqu'à l'échelle plus fine du dernier kilomètre comme l'a mis en évidence l'étude réalisée par l'ESSEC, commanditée par le réseau d'agences d'urbanisme (Urba 8), qui vise à éclairer les acteurs publics sur les grandes tendances à l'œuvre en matière logistique et à comprendre les freins au report modal.

- à grande échelle : **initier un travail en lien avec l'Etat et la Région pour la question du transit** en s'appuyant notamment sur le projet de canal Seine Nord,
- à l'échelle métropolitaine : faire du Port de Lille, qui est une plateforme trimodale, un **véritable agrégateur de flux** et le principal point de départ de la logistique du dernier km sans toutefois faire de Lille le point de convergence de la logistique métropolitaine. Il s'agira en effet d'avoir une articulation avec les autres ports et centres de distribution de la MEL,
- à l'échelle du dernier kilomètre : la Ville de Lille croit fortement dans le potentiel de **la cyclo logistique**. Les aménagements doivent permettre de soutenir son développement (pistes cyclables, foncier...)

Elle travaille également à une zone à trafic limité en préfiguration de la ZFE.

- **Les conditions de réussite concrètes de la logistique urbaine**, en particulier le fléchage des fonciers adaptés,

- **La prise en compte des besoins d'approvisionnement en matériaux (BTP notamment) du territoire**. Outre des solutions d'agrégateurs de flux, le **soutien au rétrofit** (remplacement d'un moteur thermique par un moteur électrique) semble être une action importante à mener afin de favoriser la transformation du parc de véhicules pour prendre en compte les contraintes économiques des professionnels et limiter l'impact carbone.

La limitation des flux associés à la présence de dark stores, au-delà de la régulation réclamée au niveau national sur ce type d'activité n'est pas mentionnée dans le PDM. Ce sujet a pourtant son importance dans les questions d'aménagement du territoire (PLU) et de logistique urbaine (PDM).

En accord avec la :

Commission(s)	Réunie(s) le
Commission de la Transition écologique, de l'Urbanisme, de la Nature, des Mobilités, de l'Habitat, des Espaces publics	19/09/22

Il est demandé au Conseil Municipal de bien vouloir :

- **EMETTRE** un avis favorable sur la proposition de PDM assorti des compléments évoqués ci-dessus ;
- **AUTORISER** Madame le Maire à transmettre cette contribution au Président de la Métropole Européenne de Lille, au titre de la procédure de consultation des personnes publiques associées.

22-avis du conseil municipal de La Madeleine :

Considérant les objectifs majeurs du projet de Plan de Mobilité à l'horizon 2035 :

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

Considérant le scénario ambitieux du projet de PDM, pour organiser la transition vers une mobilité durable, en vue notamment d'atteindre les objectifs environnementaux de baisse d'émissions de Gaz à Effet de Serre (en 2035, - 40% par rapport à 2016) et de polluants atmosphériques inscrits dans les documents de planification (SCOT et PCAET) :

- Accompagner la transition énergétique et baisser les émissions de GES et l'ensemble des nuisances environnementales liées aux déplacements de personnes et de biens.
- Augmenter de façon très significative l'usage des modes actifs (marche, vélo) et des transports en commun, et baisser les usages de la voiture utilisée « en solo ».
- Concernant les déplacements des biens, favoriser le report vers le fluvial, le ferroviaire, et des solutions innovantes de logistique urbaine.

Considérant les 3 grands axes d'action du projet de PDM pour y parvenir :

- Sur plan infrastructurel, moderniser et optimiser l'existant, compléter le réseau de transports en matière d'infrastructures, et développer de nouvelles offres (modes actifs et collectifs) ;
- Sur le plan serviciel, améliorer et développer l'offre de services et sa qualité, en faciliter l'accès et les fiabiliser (logique de « services de mobilité » à déployer à l'échelle de la MEL et à terme au-delà à l'échelle du bassin de mobilité, tarifications, etc) ;
- Sur le plan comportemental, encourager et favoriser les changements de comportements de mobilité (pratique accrue de la marche et du vélo, utilisation des transports collectifs, du covoiturage, évitement de l'usage « voiture en solo », etc).

Considérant le plan d'actions du projet de PDM décliné autour

- d'orientations stratégiques : satisfaire les besoins des usagers et répondre aux enjeux de développement du territoire en créant les conditions de pratiques de mobilités durables ;
- Et de 52 actions présentées en 5 chapitres :
 1. Changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement
 2. Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire
 3. La rue pour tous, support de tous les usages et de toutes les fonctions de déplacements
 4. Agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine
 5. Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du PDM.

Chap. 1. Changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement

Axe I – A chaque âge et statut socioprofessionnel, ses besoins de mobilité

Action 3 – Amorcer une dynamique de moindre équipement automobile des ménages et encourager leur équipement en cycles

Les actions engagées par la Ville de La Madeleine s'inscrivent en cohérence avec celles proposées pour faire évoluer les comportements de l'ensemble des Métropolitains :

- Aménager du stationnement vélo dans les espaces privés, au domicile et à destination.

La Ville de La Madeleine accompagne techniquement et financièrement les copropriétés d'immeubles collectifs qui souhaitent installer un garage ou des places de stationnement vélo sur leur parcelle.

- Aménager du stationnement vélo à proximité immédiate du domicile.

12 garages municipaux sécurisés ont été déployés à ce jour et sont réservés aux Madeleinois dans un rayon de 300 mètres autour de l'habitation, pour un usage quotidien du vélo.

- Utiliser la tarification résidentielle du stationnement sur voirie pour inciter à un moindre équipement automobile

La Ville a fait évoluer les tarifs de la carte résident en zone bleue pour inciter les riverains à limiter leur nombre de véhicules et privilégier des véhicules moins émissifs.

- Adapter une offre de mobilité alternative aux publics les plus enclins à modifier leurs modes de déplacement.

Pour accompagner les Madeleinois vers de nouvelles pratiques de mobilité, la Ville propose de tester gratuitement des moyens de transports doux (vélo cargo de 2 places assises, trottinette électrique ou classique)

- Accompagner l'équipement en bornes de recharges électriques pour le stationnement résidentiel sur voirie.

Dans l'attente du déploiement de bornes de recharge électrique sur la commune par la MEL dans le cadre de la nouvelle stratégie métropolitaine d'électromobilité, rappelons que la Ville propose actuellement une aide à ses habitants pour installer un point de charge pour véhicule électrique à son domicile (30% maximum du coût global, dans la limite de 100 €).

- Développer l'autopartage.

Afin de limiter « l'autosolisme », la Ville de La Madeleine travaille actuellement sur la perspective de multiplication à court terme des stations d'autopartage sur son territoire, en lien avec les opérateurs labellisés par la MEL, et en complément des stations existantes sur la commune ou à proximité immédiate sur Lille.

Axe II – Créer des conditions qui invitent individuellement et collectivement aux changements de comportement de mobilité au bénéfice de tous

Action 4 - Soutenir et accompagner la mutation du parc automobile

- Soutenir et accompagner l'électrification du parc automobile

Du fait d'un espace urbain très contraint, ainsi qu'en raison de son habitat dense et ancien (limitant les possibilités d'installation de bornes en domaine privé), la Ville de La Madeleine souhaite bénéficier largement du prochain déploiement de bornes de recharge électrique, afin de mailler son territoire, au niveau des principaux parkings publics.

- Accompagner la conversion vers d'autres énergies alternatives

L'aide à la conversion d'un véhicule au bioéthanol étant un des éléments de réponse à titre individuel, la Ville de La Madeleine a décidé d'abonder au dispositif

régional à hauteur de 17%, dans la limite de 150 € pour ses habitants équipant leur véhicule.

Action 5 - Inciter des usages partagés de la voiture particulière : développer la stratégie métropolitaine de covoiturage

La Ville de La Madeleine est favorable à l'expérimentation de nouveaux modes de covoiturage sur son territoire, par exemple en réservant deux places de stationnement au covoiturage dans le Cœur de Ville, pour faciliter la pratique du covoiturage sur la commune.

Action 8 - Améliorer la qualité de l'air

La Zone à Faibles Emissions – mobilités (ZFE-m), qui sera mise en oeuvre au plus tard au 31 décembre 2024, sur l'ensemble du territoire métropolitain, intégrera de fait la commune de La Madeleine.

Chap. 2. Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire

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

Action 12 – Anticiper les solutions de transports collectifs de demain adaptés au territoire de la Métropole Européenne de Lille

La Ville de La Madeleine est favorable à l'expérimentation d'un transport fluvial rapide sur la Deûle à destination des pendulaires.

Axe III – Poursuivre le maillage du réseau de transports collectifs structurant

Action 15 – Valoriser le réseau ferré, en tant qu'armature du réseau de transports collectifs et en lien avec les territoires extérieurs

La Ville de La Madeleine bénéficie d'une bonne desserte en transports urbains (tramway et lignes de bus), qui est appelée à se renforcer avec les nouvelles lignes inscrites au Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT). La présence d'une gare est un atout supplémentaire non négligeable, dont il faudra tenir compte dans le cadre des projets de valorisation de l'étoile ferroviaire de Lille.

Action 16 - Créer de nouvelles lignes de tramway

Le tramway du pôle de Lille et sa couronne devra relier Lille à la couronne Nord par La Madeleine, vers Saint-André-lez-Lille, Marquette-lez-Lille et Wambrechies. La Ville de La Madeleine rappelle sa volonté que ce tramway s'accompagne d'un réaménagement des boulevards Coubertin et Schuman en véritable boulevard urbain et pacifié.

Action 17 – Augmenter le nombre de lignes de bus à haut de niveau de service renforcé

Dans le cadre de la concertation préalable autour du SDIT, la Ville de La Madeleine a déjà indiqué qu'elle est favorable à la mise en œuvre de la nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Marcq-en-Baroeul/Saint-André-lez-Lille et Villeneuve d'Ascq, en lien avec l'aménagement de la LINO (Liaison Intercommunale Nord-Ouest) Nord - rue Gustave Scrive et son prolongement par un nouveau franchissement de la Deûle vers Saint-André, qui doit accompagner les aménagements urbains des Bords de Deûle.

Chap. 3. La rue pour tous, support de tous les usages et de toutes les fonctions de déplacements

Concernant la promotion des mobilités actives, le projet de PDM fixe des objectifs très ambitieux en terme d'évolution des parts modales du vélo (8% en 2035 au lieu de 1,5% en 2016) et de la marche à pied (32% en 2035 au lieu de 29% en 2016) à l'échelle du territoire de la MEL.

La Madeleine est une commune propice aux mobilités actives de par sa superficie, sa densité et ses aménités (présence de nombreux équipements, services et commerces), sa proximité du centre de Lille et sa bonne desserte en transports en commun.

Dans ce cadre propice, la Ville de La Madeleine souhaite rappeler la politique volontariste engagée depuis treize ans sur la commune, pour encourager les déplacements piétons et cyclistes alternatifs à la voiture, dans le cadre d'un Plan de Déplacements doux adopté initialement en 2009, puis révisé en 2019.

Axe I - La stratégie métropolitaine en matière de circulation des modes de déplacements

Action 26 – La sécurité pour tous : la lisibilité du réseau

La Ville de La Madeleine est favorable à une pacification des axes qui traversent et ceinturent la Ville :

- L'Avenue de la République, sur laquelle la vitesse autorisée sur la voie centrale doit être respectée via l'installation de radars automatiques, avec un passage à 30 km/h pour les voies latérales.
- Le boulevard Coubertin concerné par les aménagements de la LIANE 5 et le tramway du pôle de Lille.
- Le boulevard Schumann qui devra accueillir une nouvelle ligne de tramway.
- La rue du Général de Gaulle, dont les aménagements en cours permettront d'établir des continuités cyclables, en complément des aménagements réalisés pour la LIANE 5 en 2019.

- La rue du Président Georges Pompidou, qui nécessite d'être sécurisée, notamment aux abords de la déchèterie, l'aménagement du Cœur de Ville devant aussi contribuer à sa pacification, en repensant la circulation autour de la place du Marché, au profit des espaces publics.
- la rue Gambetta désormais limitée à 30 km/h, qui sera également concernée par les travaux du Coeur de Ville (plateau surélevé au droit de la Médiathèque).
- la rue Salengro ayant quant à elle été réaménagée en 2021 pour la sécuriser, modérer la vitesse (limitation à 30km/h) et améliorer le partage de la voirie entre les différents usages.
- enfin, la rue Gustave Scrive a été requalifiée depuis 2013 en boulevard urbain et prolongée par l'avenue Pierre Mauroy vers la rue du Général de Gaulle (dans le cadre d'une première tranche de travaux de la LINO Nord) ; cette voie régulée par des carrefours à feux a été conçue pour accueillir le trafic qui sera induit par la LINO Nord (devant se connecter à terme à la rocade NordOuest à Wambrechies) et par la création d'une ligne de BHNS entre Marcq-en-Baroeul/SaintAndré-lez-Lille et Villeneuve d'Ascq.

Action 27 – Une « ville à 30 », des vitesses de circulation modérées

A La Madeleine, la mise en zone 30km/heure est désormais effective sur l'ensemble des voies de desserte intra communales. Mais cela doit encore s'accompagner d'aménagement pour poursuivre la pacification de l'espace public et organiser un meilleur partage de la rue (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes).

Axe II - Faire de la marche à pied le premier mode de déplacement sur le territoire vers la mise en œuvre d'une stratégie assumée en faveur de la pratique de la marche à pied

La Ville de La Madeleine souhaite inciter ses habitants à pratiquer plus régulièrement la marche, au même titre qu'elle le fait déjà largement pour le vélo.

A cette fin, un accompagnement de la MEL dans le cadre de ses compétences est attendu pour réaliser des actions favorisant les déplacements quotidiens à pieds, et en particulier :

- Renforcer la place du piéton dans la ville, en lien avec un partage de la rue en faveur des modes doux (exemple : aménagement du « Cœur de ville » dans le présent mandat municipal sur la base du scénario « Le Lien » qui a été retenu par les Madeleinois),
- Améliorer les cheminements piétons, en particulier pour les personnes à mobilité réduite,
- Mettre en place un jalonnement piéton, en complément de la signalétique publique et commerciale qui permet déjà d'appréhender le temps de parcours à pieds pour aller aux principaux équipements publics municipaux.

- Favoriser l'écomobilité scolaire, à savoir :
- Sécuriser les abords des écoles, sur la base de l'étude commandée par la Ville.
- Promouvoir les pédibus et vélobus dans les écoles, et plus généralement inciter à la mise en place de Plan de Déplacements Etablissements Scolaires (PDES),
- Améliorer la visibilité des piétons, avec la neutralisation du stationnement cinq mètres en amont des passages piétons (cf. la mise aux normes avant le 31 décembre 2026, inscrite dans la Loi d'orientation des Mobilités du 24 décembre 2019).
- Améliorer les liaisons inter-quartiers et avec les communes voisines, diminuer l'impact des coupures urbaines en interconnexion avec les nouvelles lignes transports en commun.
- Pacifier et végétaliser les rues pour les rendre plus agréables et respirables aux piétons et atténuer les effets d'îlot de chaleur.

Axe III – Stimuler la pratique du vélo par une politique cyclable d'envergure

Afin d'inciter à l'usage massif du vélo, la Ville a notamment mise en place une politique d'aides financières municipales sans équivalent sur la MEL. La Ville de La Madeleine attend de la MEL qu'elle investisse en priorité pour :

- Poursuivre le maillage en itinéraires cyclables infracommunaux et en lien avec les polarités voisines,
- Aménager la Deûle et ses abords comme des voies propices aux déplacements alternatifs à la voiture (véloroute).
- Dans le cadre du droit à l'expérimentation, poursuivre l'expérimentation des vélorues sur l'ensemble des rues à sens unique de La Madeleine, initiée par la Ville à la suite du confinement, et évaluer ses effets.

La Ville de La Madeleine continuera à s'associer aux actions de communication et aux événements que la MEL organise pour promouvoir les politiques en faveur des mobilités actives auprès des métropolitains. A ce jour, la Ville de La Madeleine participe au Challenge mobilité, et au Challenge métropolitain du vélo ; et elle organise chaque année « Quartier libre » sur le Grand Boulevard.

Chap. 4. Agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine

Action 39 - Conforter, voire développer la logistique urbaine fluviale

La Ville de La Madeleine rappelle qu'elle est favorable au recours à la voie d'eau pour le transit des déchets ménagers entre la déchèterie de La Madeleine et les centres de valorisation (CVE d'Halluin au Nord et CVO de Sequedin au Sud).

Action 43 – Promouvoir et expérimenter une logistique urbaine innovante et raisonnée

La Ville de La Madeleine est favorable à l'expérimentation de solutions innovantes en terme de logistique urbaine sur son territoire, pour coordonner les livraisons de marchandises en ville, et favoriser une mobilité décarbonnée et apaisée.

Action 44 – Améliorer la lisibilité et la cohérence des réglementations en matière de circulation de marchandises en travaillant avec les différents acteurs concernés

La Ville de La Madeleine souhaite que soient étudiées des solutions alternatives d'itinéraires de transports de marchandises, afin de pouvoir bannir la circulation des poids lourds en transit sur les axes traversant la ville, en particulier rue du Général de Gaulle.

Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 août 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques, après en avoir délibéré, le Conseil Municipal

- formule les remarques développées ci-dessus sur le projet de Plan de Mobilité,
- et émet **un avis favorable** sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil Métropolitain.

Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

Adopté par le Conseil Municipal par 29 VOIX POUR et 6 ABSTENTIONS : (Mme Féroldi, Mme Liévin, M. Mosbah, M. Rinaldi, Mme Roussel, Mme Tailliez, membres du groupe « Agir Pour L'Avenir »)

23-avis du conseil municipal de Lambersart :

A la lecture du Plan de Mobilité métropolitain, la Commune de Lambersart constate que :

- les déplacements d'échange constituent une part significative des déplacements métropolitains effectués en voiture, avec 15 % environ en nombre, mais avec un impact sur le trafic automobile très supérieur ; en effet, pour les métropolitains par exemple, les déplacements d'échange font 34 km en moyenne, alors que le déplacement interne moyen en voiture fait 3,5 km ; (cf. Plan de Mobilité 2035 de la MEL, le Plan d'Action, Orientation 1) ;
- de par ces parcours significativement plus longs, les déplacements d'échange ont un poids important dans les différents impacts environnementaux liés aux déplacements des personnes ; pour ce qui est des GES, PM 10, Nox, COV, et CO, ils en sont émetteurs à hauteur de 30 % environ sans compter les déplacements aériens (cf. Évaluation environnementale dossier 2104001-V1 du 12/05/2022, Chapitre 3) ;

- comme toutes les communes de l'agglomération en périphérie des pôles que constituent Lille d'une part, et Roubaix-Tourcoing d'autre part, Lambersart subit un volume de déplacements automobiles très important provenant d'habitants extérieurs à la Commune (sur l'avenue de l'Hippodrome par exemple, il constitue 60 % du flux) ;

- la gare Lille-Flandres est en quasi état de saturation, et que cela constitue une difficulté pour l'augmentation des fréquences ; cf Plan de Mobilité 2035 de la MEL, Action 15 ;

- le projet d'une gare complémentaire souterraine sous Lille-Flandres ne peut probablement intervenir qu'à une échéance lointaine ; cf Plan de Mobilité 2035 de la MEL, Action 15 ;

- les déplacements des métropolitains ne sont pas tous radiaux ;

- pour les déplacements à destination du travail par exemple, le pôle Roubaix-Tourcoing (95 000 déplacements) présente un volume aussi important que celui de Lille (97 000 déplacements) ; cf Le diagnostic des mobilités article 3.1 Les déplacements à destination du travail : la voiture est encore reine ;

- l'agglomération dispose de 34 gares, assez bien réparties, globalement toutes situées en cœur de villes (habitat, activités, bureaux, ... et éventuellement friches) et en interconnexion avec le réseau métropolitain de Transport en Commun (auquel vont s'ajouter 2 lignes de tramway et 2 lignes de BHNS ;

Ces constats effectués, la Commune de Lambersart demande à ce que soit mise prioritairement à l'étude, et en concertation avec la Région, la mise en place de la diamétralisation du réseau, en utilisant les 6 branches de l'Étoile de Lille ainsi que la Tangentielle ferroviaire Ouest. Ainsi, en complémentarité avec les lignes radiales, pourraient être mises en place des liaisons ferroviaires autres qu'à destination de Lille-Flandres, des liaisons transversales avec arrêts aux gares existantes. Ces gares pourraient être autant de Pôles d'Echanges Multimodaux supplémentaires avec le réseau TC (métro, tramway, bus, vélo, et demain véhicules autonomes).

Les liaisons transversales pourraient être par exemple :

- Armentières - Tourcoing
 - arrêts à Pérenchies, St André, La Madeleine, Croix, Roubaix
- La Bassée - Baisieux, ou Lens - Baisieux
 - arrêts à Don-Sainghin, Haubourdin, Lille-sud, Hellemmes, Annappes, Ascq
- Lens - Tourcoing, ou Douai - Tourcoing
 - arrêts à Libercourt, Seclin, Wattignies, Ronchin, Fives, Croix, Roubaix
- Orchies - Haubourdin
 - arrêts à Templeuve, Lesquin, Mont de Terre, La Madeleine, St André, Lomme
- ou toutes autres variantes selon le flux voyageurs et les opportunités ferroviaires

Ce maillage complémentaire mettrait dans un même réseau de transports publics les déplacements d'échange (tout du moins ceux n'ayant pas Lille-Flandres en destination finale) et les déplacements des métropolitains pour leurs déplacements dans l'agglomération, avec une démultiplication de destinations, directes ou avec une correspondance. Nous le devons, pour les « captifs » qui n'ont d'autres solutions à leur portée ; nous le devons aussi pour tous les autres et les automobilistes en particuliers, de manière à leur apporter par les transports en commun une alternative crédible et efficace dans leurs déplacements. Nous le devons enfin, dans la perspective de l'ouverture du débat sur la gratuité des transports en commun.

Pour construire ce maillage en hiérarchisant pour identifier les lignes à plus haut potentiel, et travailler le réseau de transports collectifs dans sa globalité, il conviendrait de partir d'une connaissance fine, ville par ville, quartier par quartier, des besoins en déplacements, c'est-à-dire « points de départ – points d'arrivée ».

L'efficacité de ce maillage complémentaire pour la mobilité sur notre territoire pourrait être augmentée dans le temps, avec la réalisation d'investissements tels que :

- de nouvelles gares : Lille-sud, Lille-Fives, Marcq-Buisson à intersection avec le Grand Boulevard et son tramway ;
- le report des quais hors des voies principales dans les gares existantes ;
- des sauts de moutons aux intersections ;
- le prolongement des lignes du métro : ligne 1 jusque Wattignies-gare (ou Seclin-gare) ; ligne 2 jusque Pérenchies-gare ;
- la mise en place de navettes et de véhicules autonomes partagés dans les périmètres des gares (pour le premier km depuis son domicile ; le dernier km jusqu'au lieu de travail).

Sur ces bases et au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 août 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques, il est proposé aux membres du Conseil municipal :

- d'apporter les remarques reprises ci-dessus et d'émettre un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil métropolitain. Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

ADOPTÉ A L'UNANIMITÉ

24-avis du Maire de St André-lez-Lille :

Concernant le Plan de Mobilité (PDM), j'ai fait le choix d'émettre un avis tacite favorable sans passer de délibération lors du Conseil municipal du 11 octobre dernier.

Cependant, je souhaitais vous faire part de certaines remarques et réflexions sur le contenu du document.

Tout d'abord, je suis heureuse de constater que la Gare de Saint-André fait partie des « Pôles multimodaux prioritaires » et que nous allons pouvoir bénéficier des aménagements y afférent.

Ensuite, j'ai remarqué que les déplacements fluviaux n'abordent pas le sujet des marchandises ni des navettes de transport de personnes. Or, avec les villes de bord de Deûle, nous avons à plusieurs reprises fait part de notre volonté d'obtenir des navettes fluviales qui facilitent la traversée de la Deûle et permettent d'assurer un nouveau mode de transport en commun attractif et qui permettrait de désengorger le réseau routier.

Le PDM ne fait pas mention de l'intermodalité bus/vélo. En effet de nombreuses villes et Métropoles prévoient des équipements dédiés sur leur flotte de bus pour transporter les vélos en intermodalité. Cependant, il en est bien fait mention pour le train et tramway.

En effet, sur l'application Ilévia, il est impossible de suivre un bus en temps réel, ce qui ne permet pas à l'utilisateur d'adapter son temps et sa vitesse de déplacement. Cette amélioration rendrait le réseau bus plus attractif.

25-avis du conseil municipal de Marquette-lez-Lille :

Monsieur le Maire rappelle à ses collègues que le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité à savoir la Métropole Européenne de Lille.

Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Première partie cadrant juridiquement la consultation des communes dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains, devenu Plan de Mobilité par la Loi d'Orientation des Mobilités

Considérant le Code des Transports, article L 1214-3, portant obligation à l'établissement d'un plan de mobilité, tel que précisé ci-avant, dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci,

Considérant le code des transports, article L 1214-14, portant obligation à l'autorité compétente pour l'organisation de la mobilité sur le territoire qu'il couvre, d'associer à l'élaboration du plan de mobilité, les services de l'Etat, les régions, les départements, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 du Code de l'Urbanisme ; et de consulter à leur demande, les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement,

Considérant le Code des Transports, article L 1214-15, portant obligation de l'autorité organisatrice de la mobilité d'arrêter le projet de Plan de Mobilité et de le transmettre pour avis, notamment, aux conseils municipaux,

Considérant le Code des Transports, article R 1214-4, portant le délai dont disposent les collectivités publiques mentionnées à l'article L 1214-15 pour donner leur avis sur le projet de plan de mobilité à trois mois, à compter de la transmission du projet et considérant que l'avis qui n'est pas donné dans ce délai est réputé favorable,

Considérant le Code des Transports, article L 1214-16, portant obligation de l'autorité organisatrice de la mobilité de joindre au projet de plan de mobilité les avis des personnes publiques consultées, en vue de l'enquête publique à tenir conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'Environnement et portant éventuellement modification du projet de plan de mobilité pour tenir compte des résultats de l'enquête publique,

Considérant la délibération 22C0175 du Conseil Métropolitain, arrêtant le projet de plan de mobilité métropolitain,

Considérant les pièces constitutives du projet de plan de mobilité transmises par courrier du 31 août 2022 et accessibles aux communes à partir du lien dématérialisé sécurisé <https://diffuweb.lillemetropole.fr/plan-de-mobilité/>.

Deuxième partie développant l'avis du Conseil Municipal sur le projet de Plan de mobilité arrêté par le Conseil métropolitain le 22 juin 2022

Au regard du projet précité de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 août 2022, et dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques le Conseil Municipal souhaite apporter les remarques suivantes :

- Il est important que la MEL développe un réseau de transport en commun et des modes doux performants en 1^{ère} couronne de la MEL : tramway, lianes (BHNS), continuité cyclable,... en accompagnement des nombreux programmes immobiliers réalisés en lien avec le PLU et le PLH afin d'encourager le changement des comportements
- Afin de répondre aux enjeux de la logistique urbaine de demain, la commune rappelle qu'il existe sur son territoire une zone d'activités avec des quais à bords à canal, pouvant servir demain la multi modalité du dernier km.

Le Conseil Municipal émet un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil Métropolitain en tenant compte des remarques explicitées ci-dessus. Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

LE CONSEIL,
A l'unanimité
APPROUVE

26-avis du conseil municipal de Verlinghem :

Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 août 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques,

- **le Conseil Municipal souhaite apporter les remarques ci-après et émet un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil métropolitain. Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.**

Remarques du Conseil Municipal :

Le Plan de Mobilité de la MEL a fait l'objet le 9 novembre 2022 d'une première réunion de travail spécifique de la Commission Transition Energétique, Ecologique et Citoyenne élargie à tout le Conseil Municipal de Verlinghem, puis à de nouvelles discussions durant une réunion classique de la Commission précitée, qui s'est tenue le 22 novembre 2022.

En préambule, l'analyse du PDM 2035 est faite autant que possible du point de vue macroscopique, mais intègre de manière bien compréhensible des références ou des illustrations de situations vécues à Verlinghem et donc plus représentatives d'un contexte périurbain.

La présente contribution intègre les éléments de réflexion et les propositions issues de ces réunions.

De manière générale, difficile de ne pas être d'accord avec les enjeux et les objectifs du plan de mobilité. L'objectif de réduire à 30% la part modale des conducteurs seuls dans leur véhicule est fondamental et doit être considéré comme un jalon d'une évolution vers des véhicules de plus en plus partagés et mutualisés, associée à la réduction de la part de la voiture individuelle, Rappelons que le taux moyen de remplissage d'une voiture pour les déplacements domicile-travail est seulement de 1,1 ! Cette évolution ne sera possible que si tous les territoires de la Métropole sont desservis correctement par des transports collectifs performants dans l'avenir, en développant un vrai service public !

Le changement de comportement est un axe fondamental d'un plan de mobilité. Il s'agit de favoriser l'évolution des usages vers davantage de multimodalité, vers la sobriété des déplacements, et vers la mutualisation et le partage. C'est à travers les initiatives locales que les pratiques évoluent : un plan de déplacements scolaire est un outil efficace de sensibilisation et de mobilisation des parents , un plan de déplacements d'administration pour les communes est un bon moteur du changement par l'exemplarité ; enfin, les entreprises ont été pionnières à travers leurs PDE dès les années 2000, et peuvent être de bons relais de la transformation des pratiques à travers les actions qu'elles peuvent mettre en place en coopération avec les collectivités et l'écosystème de la mobilité.

Nous attendons de la MEL qu'elle mette en place des moyens d'accélération des actions locales de mobilité, notamment pour les petites communes :

- Mise en place d'un dispositif de Conseillers en Mobilité Partagés, à l'image des Conseillers en Energie Partagés, pour réaliser des diagnostics mobilité de l'administration et des écoles, élaborer des plans d'actions et en assurer le suivi avec les communes.

- Mise en place d'incitations financières pour accélérer le changement d'usage de la voiture, notamment le financement d'une prime co-voiturage métropolitaine pour tout habitant covoitureur.

En matière d'électromobilité, il conviendra d'augmenter le nombre d'installations de recharge de véhicules électriques dans les communes, adaptées à la flotte automobile en pleine mutation.

Changement de comportements

Favoriser la multimodalité, la sobriété de déplacements, la mutualisation et le partage des véhicules. Soutenir les organisations du territoire dans leurs plans de mobilité. Proposition : des conseillers en mobilité partagés au service des communes, des incitations financières pour les métropolitains covoitureurs, un réseau dense d'IRVE.

En ce qui concerne les transports collectifs plus performants et plus capacitaires, il faut constater que les campagnes sont déconnectées du centre urbain de la métropole : lignes de bus qui font demi-tour en limite de métropole dense (le cas de la ligne 50 qui fait demi-tour à St André alors qu'elle pourrait prolonger jusque le rondpoint du Calvaire à Verlinghem), ou de fréquences qui sont bien trop faibles pour apporter un service satisfaisant (cas de la ligne 76 qui passe à Verlinghem une fois sur deux seulement en venant de Saint Philibert). Sans parler de la ligne 51 « Verlinghem Mairie-Gare Lille Flandre » : 37 trajets par jour, dont seulement 7 vont au bout de la ligne à la Mairie de Verlinghem !

Nous demandons donc que soit bien intégré le fait que la fréquence satisfaisante du point de vue des usagers est une des conditions de l'augmentation de l'usage des TC. De même, il sera indispensable d'envisager la prolongation de lignes existantes, pour desservir des zones dans lesquelles la voiture n'a pas encore d'autres alternatives mais dans lesquelles la population augmente.

Ailleurs, des infrastructures linéaires existantes, à l'image de la ligne TER Lille-Comines, devront être valorisées pour d'autres modes et ainsi participer aux changements de comportements. Dans le cas présent, si le tramway est prévu entre Lille et Wambrechies dans le cadre du SDI T, il s'agira d'aménager le reste de la ligne soit en voie de bus à haut niveau de service ou en axe vélo.

Les transports sur réservation ne sont pas suffisamment connus. Ils apportent pourtant un service apprécié à des horaires où tes bus ne circulent plus. Leur développement et leur facilité d'utilisation devront être étudiés.

Transports collectifs

Augmentation des fréquences et prolongation des lignes existantes ; valorisation des anciennes lignes comme Lille-Comines ; développement du transport à la demande.

La rue pour tous est un vrai enjeu en ville, un peu moins en zone rurale moins dense sauf peut-être en centre village. La marche à pied est compliquée en zone péri-urbaine et notamment les connexions entre hameaux et villages. En matière de politique cyclable, il s'agit vraiment d'accompagner les usagers, de sécuriser les trajets, et de supprimer toutes les discontinuités cyclables. Même si les projets semblent complexes (et c'est justement pour cela qu'il faut s'y atteler, à l'image du pont TGV entre Verlinghem et Lambersart), il faut avancer et innover dans des solutions acceptables financièrement, techniquement, en termes de Sécurité et d'acceptabilité. Rappelons aussi les enjeux d'accessibilité par des modes doux aux campagnes et à la porte des Belles Terres par les métropolitains et notamment les Lillois et les Lambersartois. C'est à Verlinghem que se trouve le premier Site remarquable qui lancera la dynamique de la Porte des Belles Terres : le Bois de Verlinghem.

La rue pour tous

Supprimer toutes les discontinuités cyclables, telles que le pont TGV Verlinghem-Lambersart.

Le transport de marchandise doit vivre sa révolution, bien au-delà des quelques initiatives de logistique urbaine et de transport fluvial existant. Si la Deûle est un atout par sa connexion en devenir vers Seine-Nord et Escaut, il est évident qu'elle présente aussi des opportunités de transport intra-métropolitain : ceux-ci sont déjà une réalité pour les flux de certains déchets mais pourraient être largement démultipliés en étant imposés aux industries locales, à condition que des quais et des zones d'activités bord à canal soient favorisées. L'impact attendu est une réduction des flux de camions intra-métropolitains, au profit de la qualité de vie et de l'environnement des habitants de communes. Un point d'attention sur la planification des chantiers de voirie : la MEL devra coordonner les travaux qui impactent les itinéraires camions (et voitures) à une échelle supra-communale afin d'éviter les situations malheureusement fréquentes de conjonction de travaux dans une même zone.

Au passage, le transport fluvial de passagers mériterait aussi de se développer par des navettes rapides entre les écluses.

Transport des marchandises

Réduire les flux de camions ; accélérer le transport fluvial intra-métropolitain de marchandises et de passagers

Enfin, sur le sujet de la mise en œuvre des actions du PDM, l'innovation en cours de mise en œuvre du projet, autrement dit les méthodes agiles, l'expérimentation, le partage d'expériences et la capitalisation, doivent avoir leur vraie place. Des POC (proof of concept) devront être une réalité pour innover dans de nouveaux dispositifs sociotechniques. Il faudra que les élus et les services de la MEL favorisent et accompagnent les initiatives de terrain impliquant les acteurs locaux que sont les communes, entreprises et habitants. L'innovation au cours de projet est un gage de solutions adaptées car elles seront co-élaborées et testées au plus près du terrain.

Afin d'avoir un impact sur les changements de comportements, sur la mobilité collective et sur la décarbonation de la mobilité, la commune de Verlinghem propose de s'investir dans une expérimentation de ligne de covoiturage spontanée (hybridation entre l'auto-stop et les transports en commun) avec les communes qui se trouvent sur les axes Frelinghien-Verlinghem-Saint-André-Lille / Lambersart-Lille, qui sont des axes saturés de véhicules sur les flux domicile-travail et mal desservis par les transports en commun, et donc très propices à des lignes de covoiturage (voir <https://www.cerema.fr/fr/actualites/orgamser-ligne-covoiturage-leviers-action-collectivites>).

Mise en œuvre et suivi

Proposition de Verlinghem d'expérimenter une ligne de covoiturage spontanée vers Lille.

Importance de l'innovation au cours du projet, au plus près du terrain.

En conclusion, un plan de mobilité 2035 dont les enjeux et les objectifs sont difficilement discutables, mais dont la gouvernance devra être calibrée pour donner toute sa place à l'innovation chemin faisant, tout en assurant un suivi rigoureux des réalisations et de leurs impacts. Un exercice de prospective, semble-t-il initié pour ce PDM, devra être approfondi et conduit en continu tellement les nouvelles habitudes de mobilité peuvent changer rapidement soumises à des variables économiques, sociologiques et techniques parfois imprévisibles.

L'approche systémique devra être promue et animée pour atteindre conjointement les objectifs de développement économique, de réduction des impacts environnementaux et d'amélioration de la qualité de vie dans la métropole.

27-avis communal de Wambrechies :

Avis communal suite à une réunion débat en date du 26 octobre 2022 afin de réunir les élus du conseil municipal de Wambrechies.

A la lecture du plan de mobilité métropolitain, la Commune de Wambrechies constate que :

- La ville de Wambrechies doit être considérée comme un ternt01re « urbain » (cf. Plan de Mobilité 2035 de la MEL, le Plan d'Action, Orientation 1), le caractère de ville à la campagne étant un élément d'identité à préserver
- 57,5 % des déplacements réalisés par les habitants du territoire métropolitain s'effectuent en voiture (2,4 millions par jour), en particulier pour des déplacements sur courtes distances (cf. Plan de Mobilité 2035 de la MEL, partie 4 1 du diagnostic des mobilités).
- Dernière ville de la Couronne lilloise et desservie par la rocade Nord-Ouest, Wambrechies comme beaucoup de communes, subit un volume de déplacements automobiles très important provenant d'habitants extérieurs, rue de Quesnoy et rue d'Ypres principalement.
- Les émissions de GES, toutes origines confondues au sein de la MEL n'ont cessé d'augmenter (+ 6,8 % entre 1998 et 2006 et +7,2 % entre 2006 et 2016).
- La ville de Wambrechies a largement participé à l'effort de production de logements ces dix dernières années pour atteindre aujourd'hui les 11 000 habitants. Le projet communal s'inscrit en cohérence avec l'objectif de lutte contre l'étalement urbain. Le développement communal sera donc mené en priorité dans une logique de densification et de renouvellement urbain
- Wambrechies se situe aujourd'hui en proximité immédiate du développement urbain en cours depuis plusieurs années le long de la Deûle où un grand nombre de logements se sont construits entre Marquette et La Madeleine.
- La Métropole lilloise se caractérise par plusieurs pôles d'emplois. Le pôle Roubaix-Tourcoing et les communes avoisinantes, génèrent 95 000 déplacements liés à l'emploi, l'équivalent du pôle lillois (cf Plan de Mobilité 2035 de la MEL, partie 3.1 du diagnostic des mobilités). La situation géographique wambrecitaine, au carrefour de ces grands pôles, est un élément d'attractivité et laisse à penser que beaucoup de Wambrecitains y travaillent. Le plan de mobilité doit donc tenir compte de ces spécificités. Mieux connaître l'origine des salariés wambrecitains serait à ce titre un plus
- La mise en œuvre du SDIT, pour la commune de Wambrechies, s'appuiera sur la desserte du futur tramway en direction de la polarité lilloise Est (cf. Plan de Mobilité 2035 de la MEL, Action 16 du chapitre 2 du plan d'actions). La ville attend en complément un renforcement des lignes de bus à haut niveau de service en direction de Tourcoing pour répondre aux attentes des salariés ou des étudiants, en desservant notamment le Quartier Est (cf. Plan de Mobilité 2035 de la MEL, Axe 3 du chapitre 2 du plan d'actions), dépourvu à ce jour de desserte en transports en commun. Une réflexion à l'échelle de la commune devra être menée pour mieux couvrir le territoire et rendre les transports publics

attractifs en comparaison de la voiture. Le développement de lignes de transports collectifs doit permettre le rapprochement rapidement de lignes à haut niveau de service

- Le renforcement des lieux d'intermodalité est une réponse aux caractéristiques des communes périurbaines comme Wambrechies (cf. Plan de Mobilité 2035 de la MEL, le Plan d'Action, Orientation 2). Afin de renforcer la cohérence entre les différentes offres de transports publics, des aménagements liés aux mobilités douces (marche et vélo en priorité) accompagneront l'attractivité des futures stations wambrechitaines de tramway et de bus à haut niveau de service.
- Le Plan de Mobilité vise à garantir à tous les usagers de pouvoir se déplacer dans de bonnes conditions (cf. Plan de Mobilité 2035 de la MEL, partie 1 des enjeux et objectifs de mobilité).
- Même si le plan vise à proposer une offre alternative à l'automobile, cette dernière reste le mode de déplacement le plus usité, pour lequel il reste indispensable d'apporter qualité et sécurité. Anticiper et accompagner la transition vers des énergies plus propres sera indispensable en structurant les réseaux nécessaires et en déployant des moyens adaptés aux usages du moment (cf. Plan de Mobilité 2035 de la MEL, Action 3 du chapitre 1 du plan d'actions).
- Les politiques de stationnement s'intègrent pleinement dans les stratégies de mobilité. Elles se situent au croisement des politiques de déplacements et d'aménagement de l'espace public.
Wambrechies dispose déjà de places de stationnement en nombre. Toutefois, le développement des commerces, l'attractivité touristique de la commune, le projet de piétonisation du Port de Plaisance, l'apport de nouveaux modes de transports en commun sont autant d'éléments qui nécessitent non seulement des places de stationnement supplémentaires mais aussi une véritable réflexion autour des thématiques suivantes : parkings relais au dimensionnement raisonné, politique de stationnement pour les résidents, lutte contre le stationnement tampon...
Wambrechies ne doit pas devenir une « ville parking ». Le rabattement doit être pertinent et en dehors du centre-ville.
- La ville de Wambrechies s'inscrit totalement en cohérence avec la volonté de la MEL d'inciter à la pratique du vélo par une politique cyclable d'envergure (cf. Plan de Mobilité 2035 de la MEL, Axe 3 du plan d'actions). L'accès à Wambrechies est facilité par des aménagements cyclables qualitatifs. Toutefois, un maillage viaire intra-communal permettrait de renforcer l'usage du deux-roues. Aujourd'hui, l'un des corridors principaux reste le chemin de halage. Cet axe, géré par différents partenaires (MEL, ENM, VNF, communes, Port de Lille, etc.), est marqué par une cohabitation de trois types d'usagers piétons, cyclistes, utilisateurs du tramway touristique. La qualité de l'entretien des aménagements et la sécurité de ces usagers, toujours plus nombreux, doivent rester une priorité et impliquent une coordination efficace des différents gestionnaires.
- Wambrechies dispose de nombreuses infrastructures culturelles et sportives. Des emplacements pour « stationnement vélos », à proximité de ces bâtiments recevant du public, devront être envisagés.
L'implantation de stations V'Lille complétera les aménagements existants et favorisera l'accès aux mobilités douces.

- L'opportunité offerte par le passage de la Deûle en coeur de Ville doit rester au centre de nos réflexions, notamment s'agissant de la mise en place d'un transport fluvial de passagers (« batobus »).

Avis de la commune de Wambrechies sur projet de Plan de Mobilité - 2035:

Sur ces bases et au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 aout 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques, il est proposé aux membres de la réunion débat du 26 octobre 2022 d'apporter les remarques reprises ci-dessus et d'émettre un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil Métropolitain. Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

28-avis du conseil municipal de Quesnoy-sur-Deûle :

AVIS DE LA COMMUNE RELATIF AU PLAN DE MOBILITÉ 2022-2035

Mme la Maire expose :

L'article L 1214-3 du code des transports oblige l'élaboration d'un plan de mobilité dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci.

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), la Métropole Européenne de Lille s'est engagée dans la révision de son document de planification dédié à la mobilité, le Plan de Déplacements Urbains, devenu Plan de Mobilité par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

L'article L 1214-14 du même code impose à la MEL d'associer à l'élaboration du plan de mobilité, les services de l'État, les régions, les départements, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme ; et de consulter à leur demande, les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement.

Une fois arrêté le projet de Plan de Mobilité doit être transmis pour avis notamment, aux conseils municipaux (article L1 214-15 du code des transports) qui ont 3 mois pour se prononcer.

Puis une enquête publique sera ouverte sur ce document qui pourra être revu à son issue et devra à nouveau être délibéré par la MEL (article L1 214-16 du code des transports).

Considérant la délibération 22C0175 du 24 juin 2022 du Conseil métropolitain, arrêtant le projet de plan de mobilité métropolitain,

Considérant les Pièces constitutives du projet de plan de mobilité transmises par courrier du 31 août 2022 et accessibles aux communes à partir du lien dématérialisé sécurisé <https://diffuweb.lillemetropole.fr/plan-de-mobilite/>.

Le conseil municipal doit émettre un avis sur ce plan.

La situation de notre commune en matière de mobilité se caractérise par :

- un classement en ville de la MEL au SCOT, c'est à dire une ville située en périphérie du pôle très urbain du centre de la MEL, pour laquelle un développement est recherché.
- une obligation de construire du logement social pour atteindre le pourcentage de 25 % des résidences principales.
- une attractivité qui crée une très forte pression foncière.
- un caractère plutôt résidentiel avec, en 2018, 1 400 emplois et une population active de 3 249 personnes sur 6814 habitants. De nombreux Quesnoysiens quittent donc la commune chaque jour pour leur activité professionnelle. S'y ajoutent les collégiens, les lycéens et les étudiants qui doivent se rendre dans leurs établissements hors la ville, alors que les segments routiers qui mènent vers les pôles urbains sont saturés aux heures de pointe.
- une ville entourée d'espaces naturels et agricoles à l'écart des axes routiers structurants.
- une ville qui ne dispose pas de transports publics structurants performants. 4 lignes de bus desservent la commune vers Lille, Comines, Lomme et Armentières. La plus performante, la liane qui va de Comines à Lille, met le centre de Lille à au moins 45 minutes lorsqu'il n'y a ni bouchons ni travaux sur la ligne.
- une ville qui disposait d'un TER. Ligne suspendue depuis décembre 2019 et remplacée par un service de bus en attendant un nouveau mode de transport structurant et en site propre sur l'emprise de la voie ferrée existante. La MEL et la Région ont étudié cette possibilité dans une étude commune bouclée en septembre 2019.
- une ville qui s'apaise en circulation routière par la mise en place de nombreuses zones 30 et la réalisation, avec la MEL, d'aménagements destinés à ralentir cette circulation dans les points dangereux.
- une Ville qui fait la promotion du vélo comme mode de déplacement doux avec de nombreuses actions : journées de la mobilité, prime vélo, pose d'arceaux...
- une ville compacte qui met les commerces et services à environ un quart d'heure à pied de la majorité des habitants et qui dispose d'aménités paysagères (chemins, berges de la Deûle) qui encouragent les déplacements à pied et à vélo.
- une ville qui dispose d'une halte nautique et où une écluse est implantée.

Vu les pièces présentées par la MEL constituant le projet de plan de mobilité à horizon de 2035, après débat, le conseil municipal émet les remarques et/ou demandes de modifications suivantes :

POUR LE GROUPE OUESNOY POUR TOUS, NATURELLEMENT :

Au regard de ce que nous percevons comme une régression dans la qualité et l'offre de service de transport public dans notre secteur depuis 3 ans, nous avons de nombreuses réserves et inquiétudes sur la réelle prise en compte des spécificités et besoins de rattrapage pour les secteurs périurbains afin que tout Métropolitain qui y réside puisse engager sa révolution comportementale.

Il s'agit également de prendre la mesure de ce qui doit être fait afin qu'au terme de ce Plan de mobilité, l'évaluation qui en sera faite pointera une atteinte des objectifs, contrairement au précédent Plan de déplacements urbains.

Quelques constats :

Quesnoy sur Deûle, 7 000 habitants, est vaste commune de 14,36 km², une ville périurbaine, située dans la couronne métropolitaine aux franges de l'agglomération centrale. Quesnoy est positionnée comme ville relais dans le SCOT, ce qui lui confère un rôle de polarité moyenne au sein des espaces périurbains.

Quesnoy n'est pas agglomérée avec une autre commune. Elle est une ville agricole, entourée de zones agricoles la distançant de plusieurs kilomètres de la ville d'appui la plus proche (Comines) ou de la 1ère ville aux portes de l'agglomération centrale : Wambrechies,

Depuis nos villes aux franges de la métropole, c'est également un enjeu pour les personnes résidant hors MEL mais qui viennent y travailler. C'est aussi un enjeu transfrontalier pour notre secteur.

Nous insistons donc pour que les pistes de travail du PdM et la déclinaison des moyens s'inscrivent dans une approche globale et cohérente avec les orientations du SCOT, du PADD et du PLU : en maillant le territoire dans sa diversité.

Transports en commun, structurants ou pas, infrastructures cyclables : actuellement et dans les projets annoncés, les propositions sont tout à fait insuffisantes et insatisfaisantes.

Alors que les Métropolitains sont appelés à effectuer une révolution comportementale dans leur mobilité, il y a des secteurs de la MEL dans lesquels cette révolution sera difficile à opérer. Les habitants subiront et cela renforcera les inégalités.

En effet, les crises qu'elles soient sanitaire, climatique et énergétique rebattent des cartes et imposent elles aussi une nécessaire révolution des politiques locales et la révision des critères qui prévalent aux décisions.

Devancer les évolutions qui sont inéluctables, ne pas se référer aux usages ou fréquentations des années passées mais bien anticiper sur la nécessité de se déplacer autrement.

Investir pour améliorer significativement une offre accessible à tous. Investir avec l'objectif d'éviter des coûts et atteindre les objectifs ambitieux posés dans ce plan de mobilité. Passer des intentions à l'action.

En cohérence avec les objectifs et axes de travail partagés dans ce plan de mobilité de la MEL,

À court terme (2023/2024), nous souhaitons :

- développer les possibilités d'autopartage. Une délibération définissant une stratégie métropolitaine de développement de l'autopartage a été adoptée en juillet 2021 à la MEL Elle cible essentiellement les secteurs urbains. Là encore, notre commune plaide pour un soutien aux projets d'implantation de service d'autopartage dans des secteurs moins denses avec l'objectif de proposer une offre et susciter le changement de pratique grâce à l'expérimentation.

La Ville a pris les contacts avec l'opérateur Citiz pour engager une expérimentation.

- Poursuivre nos actions en faveur des mobilités actives.

Pour le vélo : maintenir et développer l'accompagnement des cyclistes pour un usage régulier du vélo et éviter les courts trajets en voiture (primes à l'achat d'équipements vélo, pose d'arceaux de stationnement, ateliers de réparation, journée de sensibilisation à la sécurité etc). Installation envisagée d'une station de réparation vélos dans un espace public et d'une borne de recharge pour VAE

- Relancer l'information concernant les possibilités de covoiturage afin de leur donner plus de visibilité.
- Obtenir une amélioration significative de la fiabilité dans le service des bus et l'amélioration de l'information due aux utilisateurs avec des applications digitales permettant de suivre en temps réel les retards et annulations.
- Obtenir l'ajustement de l'offre de service existante avec le TER routier (service de bus géré par SNCF en substitution du service train arrêté) et rendre cette offre plus lisible (4 allers retours Lille-Comines par jour). C'est une offre réduite mais qui propose une liaison express sans arrêt depuis Quesnoy gare jusqu'à Lille Flandres (démarches ville en cours auprès de la Région).
- Voir aboutir le projet de réfection de la piste cyclable entre Quesnoy et Wambrechies, rive droite.
- Tracer et valider les perspectives de création d'un mode de transport Structurant en site propre sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée, en articulation anticipée avec la création du tronçon de la ligne de tramway prévue jusqu'à Wambrechies, en totale coopération entre la Région, la MEL et les villes.
- Voir se concrétiser le plan de déploiement de bornes de recharge électrique de la MEL dans toutes les villes de - 5 000 habitants, non dotées jusqu'à présent.

À moyen terme (2025/2030)

- Dans le cadre de la prochaine délégation de service public Transport (fin de l'actuelle au 31 mars 2025) : nous sollicitons le renforcement significatif quantitativement et qualitativement des transports en commun (bus) dans notre secteur avec des services en mode express (réduction du nombre d'arrêts pour diminuer les temps de trajet).
- Création d'une liaison en site propre sur l'emprise de la voie ferrée
- Améliorer la cyclabilité de notre secteur : la reconversion de l'ancienne voie ferrée en voie de circulation d'un transport en commun peut également permettre en parallèle l'aménagement d'une voie cyclable sécurisée.

Seul ce renforcement significatif peut provoquer des effets importants et indispensables sur les changements de pratiques, des effets bénéfiques sur l'environnement et la qualité de vie avec réduction des pollutions mais aussi réduction des temps subis.

Constat actuel, en termes de mobilité : Quesnoy n'est pas desservie par un axe routier structurant. Son territoire est traversé par :

- la Deûle, voie de transport de marchandises. Des berges aménagées de part et d'autre et ouvertes aux modes actifs — marche et vélo.
- une voie ferrée sur laquelle le service TER (Lille-Comines) est arrêté depuis décembre 2019.

Actuellement, seules des lignes de bus (transports en commun non structurants) sont proposées en alternative à la voiture individuelle avec des trajets vers Lille, Comines, Lomme Saint Philibert- métro, Armentières,

Les distances entre notre commune et l'agglomération centrale ou autres polarités rendent difficiles le recours aux modes actifs (à pied, à vélo) pour les déplacements pendulaires (travail/études).

Depuis 2019, la dégradation qualitative (fiabilité, temps de trajet pour le bus) et quantitative (arrêt du TER et suppressions de service de bus) de l'offre de transport en commun a contraint des habitants à se détourner des transports en commun et à reprendre la voiture.

Les Quesnoysiens et autres habitants de la couronne métropolitaine (territoires périurbains et ruraux) qui doivent se déplacer régulièrement, au sein de la MEL, ont très peu d'alternatives à la voiture.

Au niveau des modes actifs :

La marche : concerne essentiellement des trajets d'1 à 3 km maximum. Dans notre commune, de nombreux déplacements quotidiens vers les écoles, commerces, services peuvent se faire à pied.

Le vélo : si l'assistance électrique permet des trajets plus longs, l'absence de voies sécurisées reste un frein unanimement évoqué pour un développement

de la pratique du vélo pour des trajets réguliers et sur des distances plus longues.

La déclinaison des objectifs du Plan de mobilité doit tenir compte des particularités de la MEL : nombre important de communes réparties sur un vaste territoire multipolaire composé à 44 % de surfaces agricoles.

Les besoins ne sont pas les mêmes selon que le Métropolitain réside et/ou travaille dans une commune située dans l'agglomération centrale, la couronne métropolitaine, ou aux franges de celles-ci.

La déclinaison des moyens nécessaires à l'atteinte des objectifs vertueux et ambitieux du PdM ne doit pas l'être dans une approche comptable à court ou moyen terme, dotant en priorité les zones d'habitat hyper denses, de nouvelles infrastructures ou services, en considérant que le ratio dépenses/habitant sera plus bas et en considérant qu'à contrario, mettre des moyens pour des secteurs moins denses sera moins rentable.

Monsieur le Préfet a rappelé récemment dans un courrier au Président de la MEL, que dans le cadre de l'élaboration du PLU3, l'habitat pour tous constitue un enjeu avec un rééquilibrage de l'offre dans les différents secteurs. Il a ajouté qu'il convient alors de porter attention aux migrations résidentielles et pendulaires, en citant notamment le territoire de la Lys.

A ce niveau, en phase également avec les orientations reprises dans le SCOT et dans le SDIT (ligne U), nous considérons comme indispensable la création d'un transport en commun structurant, en site propre, sur la voie ferrée désaffectée de l'ex TER Lille-Comines, en complémentarité avec la ligne de tramway pour le moment envisagée jusqu'à Wambrechies, mais sans en connaître encore les possibilités de rabattement, de stationnement, de prolongation etc.

Il nous paraît incontournable de mener des études concomitantes pour définir et articuler les réponses dès à présent.

Les maires de Wervicq-sud à Verlinghem, en passant par Comines et Quesnoy se prononcent en faveur d'un mode de transport structurant en site propre de Comines à Wambrechies, voire plus loin sur l'ancienne voie ferrée (les maires de Deûlemont et Warneton sont également associés à cette démarche)

L'augmentation de la survenance d'épisodes de pollution atmosphérique et son corollaire en terme de santé publique, l'augmentation du coût de l'énergie et les difficultés sociales et économiques pour les ménages, la mise en place de la ZFE qui nécessitera un accompagnement des habitants des secteurs périurbains et ruraux, sont des facteurs qui convergent vers l'intérêt et la rentabilité sociétale, environnementale et économique, de prioriser la mise en place d'une offre de transports en commun, plus dense, plus fiable, plus rapide, plus capacitaire sur les secteurs périurbains et ruraux, comme Quesnoy sur Deûle.

Rappelons qu'actuellement, en heure de pointe, le trajet depuis Quesnoy vers Lille, avec la Liane 90, dure plus de 50 min (+ 1 h 10 depuis Comines).

Le développement de projets d'habitat et d'activité économique de notre territoire (souhaité et inscrit dans les documents d'urbanisme et de planification) doit être accompagné par le renforcement significatif et à court terme de l'offre de bus et, à moyen terme avec une offre de transports en commun structurant.

Le groupe Quesnoy pour tous, naturellement émet un avis favorable sur les Intentions et les objectifs déclinés dans le plan de mobilité horizon 2035. Mais, avec les nombreux points de vigilance exprimés ci-dessus sur la nécessité de prendre en compte les spécificités des territoires périurbains, nécessité rendue impérieuse après des années de dégradation de l'offre de transports publics rendant les Métropolitains de ces secteurs sans alternative fiable à la voiture.

POUR LE GROUPE QUESNOY AVENIR :

Ce Plan de mobilité va globalement dans le bon sens et répond aux attentes et aux usages des Métropolitains. Pour les déplacements en voiture, la MEL envisage d'encourager la généralisation de la vitesse en ville à 30 km/h. Cette décision a déjà été adoptée dans notre ville. Néanmoins, notre groupe souhaite que cette vitesse soit davantage matérialisée par des dispositifs de signalisation verticale mais surtout horizontale pour une meilleure visibilité et connaissance des 30 km/h au sein de la ville et mette en cohérence cette limitation dans toute la ville.

Pour les déplacements des poids lourds, pour ceux desservant les sociétés et commerces implantés au sein de notre commune, nous ne pouvons les interdire. Par contre, pour ceux traversant notre ville dans le but d'écourter leur trajet qualifié donc de trafic de transit, un travail est nécessaire en concertation avec les villes voisines et la MEL pour limiter voire interdire ces derniers afin de réduire les désagréments occasionnés, notamment les nuisances sonores, les dégradations de voirie, et éviter tout accident éventuel avec les piétons.

Pour les déplacements piétons, notre ville doit améliorer les liaisons inter-quartiers par la création de nouveaux cheminements piétons/vélos à dénommer et améliorer les chemins de ville existants.

Pour les déplacements vélos, le développement des pistes ou bandes cyclables répond bien à un besoin des Usagers actuels et permettra aussi de nouvelles vocations et donc de nouveaux usagers de ce type de moyens de locomotion. Créer de nouvelles pistes cyclables ou bandes cyclables impose néanmoins un entretien régulier de ces dernières. On peut remarquer au sein de notre ville ou dans les communes voisines le manque d'entretien de ces voies qui décourage les cyclistes à emprunter ces voies déviées.

Notre commune doit également promouvoir son projet de passerelle à proximité de l'écluse permettant de relier les deux rives facilitant l'accès entre ces dernières,

sécurisant ainsi les piétons et diminuant les déplacements en voiture pour se rendre à Festi'Val ou aux futures infrastructures potentielles à proximité. Il faut également travailler à la rupture du chemin de halage au niveau du pont où la traversée n'est pas sécurisée que ce soit pour les piétons comme pour les vélos.

Enfin, concernant les déplacements en transports en commun, nous rejoignons la majorité sur ce dernier point. Les déplacements et offres dans le cadre du SDIT ne répondent pas du tout aux attentes de notre commune. Le projet du tramway s'arrête effectivement à Wambrechies. Pour rappel, nous avons voté une motion sur la nécessité d'un transport structurant jusqu'à Comines répondant ainsi aux besoins des Quesnoysiens mais aussi aux habitants des communes voisines. La programmation de la ligne nous semble plus que nécessaire. Notre ville qualifiée de ville relais, donc éloignée du centre de Lille, en aura d'autant plus besoin. Le bus n'offre pas forcément une qualité de service aussi forte que celle d'un tramway. Les Quesnoysiens en ont fait les frais il y a quelques mois et continueront de subir des retards avec les bouchons ou travaux éventuels rencontrés sur les lignes.

Notre ville est également traversée par la Deûle qui est atout majeur. Sauf erreur de notre part, je n'ai vu aucune proposition de transport innovant de voyageurs utilisant les canaux de la MEL. Nous avons déjà proposé et réitérons notre proposition d'étudier un transport par navettes fluviales.

Compte-tenu du nombre important de réserves, le groupe Quesnoy Avenir émet un avis défavorable sur le projet de Plan de mobilité arrêté par le Conseil métropolitain.

- Favorable : 24
- Défavorable : 5

Ces avis seront portés à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

29-avis du conseil municipal de Frelinghien :

Réputée favorable par absence d'avis.

30-avis du conseil municipal de Deûlémont :

Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 août 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques,

Le Conseil Municipal, à l'unanimité,

1. Souhaite apporter les remarques reprises ci-dessous, et expose les réactions et justifications de l'assemblée délibérante :

- Favoriser le covoiturage via une appli de type « bla-bla-car », notamment en direction de la station de métro Saint-Philibert, vers Lille. Toutefois, cette possibilité de co-voiturage pourrait être facilement appréciable le matin, mais celle-ci serait plus complexe à appliquer au retour, en fin de journée,
 - Il serait opportun d'étudier l'utilisation de la voie fluviale ; ce qui pourrait être une solution pour désencombrer la voie routière. Un embarcadère pourrait être mis en place dans les communes traversées par la voie fluviale, qui pourrait emmener les populations jusque Lille. Une barge de type omnibus pourrait également emporter les vélos,
 - Il manque sur Deûlémont, un accès au dispositif « VLib » ou un garage à vélos.
2. Apprécie le projet de Plan de Mobilité,
 3. Expose ci-dessus les réactions et justifications de l'assemblée délibérante,
 4. Emet un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil métropolitain.

Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

Adopté à l'unanimité par l'assemblée délibérante.

31-avis du conseil municipal de Warneton :

Bien qu'il approuve le projet de Plan de Mobilité, le conseil de Warneton souhaite rappeler la contribution relative au SDIT, matérialisée par sa délibération 2022-06 du vingt-huit mars 2022 et souligner l'importance primordiale d'organiser le rabattement des populations excentrées et ou lointaines, afin de permettre à des bassins de vies déjà peu favorisés par les transports, de bénéficier raisonnablement des nouvelles infrastructures.

La nécessité attention à porter à ce point, déjà primordial, est en effet mise en exergue par l'effet conjugué que portera l'entre des 95 communes de la MEL en Zone à Faible Emission.

32-avis du conseil municipal de Comines :

Réputée favorable par absence de délibération.

33-avis du conseil municipal de Wervicq-Sud :

Le conseil municipal, après avoir délibéré, décide :

De donner un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité 2035.

La présente délibération sera notifiée à Monsieur le président de la Métropole Européenne de Lille.

34-avis du conseil municipal de Loos :

La Ville de Loos ayant souhaité émettre un avis sur le projet de PDM avant la fin de consultation administrative, j'ai l'honneur de vous adresser l'avis favorable du conseil municipal de Loos, avec remarques pour adaptation aux particularités du territoire loossois, tel que formulées par les élus du groupe majoritaire et des trois groupes d'opposition municipale lors d'une commission ad hoc qui s'est déroulé le 24 novembre 2022.

Mme Elisabeth BODIER introduit l'historique et l'actualité du projet en commentant un document support élaboré par les services municipaux, présentant les enjeux du plan de mobilité métropolitain. Elle rappelle les enjeux de la mobilité sur la métropole, ainsi que le plan d'actions en trois axes développés par le plan de mobilité en projet. Puis Monsieur MESCAM donne lecture de l'avis du Groupe « Choisir Loos », tel que repris ci-dessous dans la seconde partie développant l'avis du conseil municipal. Ainsi le groupe majoritaire donnera un avis favorable au projet du plan de mobilité métropolitain dans son ensemble, estimant qu'il est concret, complet, et constitue une bonne base pour atteindre les objectifs climatiques. Mais certaines observations doivent être prises en compte, pour le territoire loossois, et transmises à la MEL pour figurer au dossier d'enquête publique.

Monsieur ROUSSEL indique que sur les trajets de 0 à 2 kms, qui représentent la majorité des déplacements automobiles, il faut solutionner au maximum les problématiques de franchissements piétons et vélos sur les courts trajets afin d'inciter à utiliser les déplacements doux.

Madame FAUQUET exprime l'avis du groupe « décidez pour Loos » tel que repris en seconde partie.

Monsieur GRUSZCZYNSKI rappelle que son groupe était déjà intervenu lors d'un conseil municipal en émettant des propositions sur la mobilité et l'interconnexion. Il demande à intégrer ces observations dans le futur compte rendu transmis à la MEL. Notamment, le développement du ferroviaire est un levier important, les liaisons SNCF / bus / tramway doivent être développées. Madame BODIER souligne que l'offre TER doit être maintenue bien que Loos soit une « petite » gare de desserte sur l'itinéraire global de la ligne SNCF. Il pourrait être pertinent de demander l'inscription au PDM d'une étude et du réaménagement de la gare de Loos intégrant un franchissement sécurisé entre le sud et le centre de ville, de type passerelle, de manière à gagner sur les mobilités actives.

Monsieur MESCAM observe que tant qu'il n'y aura pas une meilleure fiabilité de service, le TER ne se développera pas davantage.

Madame BAUCHEMIN confirme que l'aspect comportemental dépendra de l'offre de service, du confort et de la rapidité des transports en commun. L'aspect « santé » est également important, peut-être qu'une campagne de sensibilisation sur l'amélioration des maladies chroniques en utilisant les mobilités actives pourrait être initiée.

Monsieur WALLYN estime que la MEL ne peut s'exonérer d'une réflexion avec la Région sur la gratuité, ce qui initiera un changement des comportements. La rapidité est également une question centrale : outre la gratuité totale, il faut garantir la rapidité des déplacements entre deux points. De plus, il pourrait être envisagé de développer les déplacements par voie navigable entre Haubourdin et Comines. Enfin, si les nouveaux modes de transports peuvent être acceptés, il ne faut pas oublier de créer des guichets d'accompagnements pour les commerçants par exemple, au regard de la future mise en service du tramway sur la rue Foch et de l'impact craint par les commerçants sur la fréquentation durant les travaux.

Monsieur MUNRO observe que le plan de mobilité est très complet, l'objectif 2035 est lointain mais il faut atteindre rapidement des objectifs écologiques. Son groupe se retrouve dans les objectifs écologiques du plan, mais moins dans les modalités pour y parvenir. Pour beaucoup de personnes, faire l'effort n'est pas toujours facile. On sait que l'utilisation quotidienne du train est une catastrophe pour les usagers : il y a un conflit depuis des années entre la MEL et la Région qui est défailante sur ce sujet. Monsieur MUNRO ne croit pas en l'ouverture à la concurrence pour améliorer la qualité de service, au vu de l'expérience des pays européens qui y ont déjà eu recours. Il demande quel serait le coût de la gratuité pour la société, il n'y a pas de service de transports réellement gratuit. Enfin la limitation de la circulation automobile n'apparaît pas clairement dans le plan, de nouvelles voies sont créées comme la LINO qui coûte très cher. Monsieur MUNRO observe plusieurs points sur le PDM :

- Il y a une diminution des objectifs globaux de la part modale par rapport au plan de déplacement urbain antérieur. Madame BODIER répond que le plan illustre justement l'inverse par des infographies explicites.
- L'objectif de diminution des gaz à effet de serre sont en-deçà des objectifs nationaux ;
- L'objectif de 50 % maximum de part de déplacement automobile disparaît : le partage d'espace risque encre de se faire trop favorablement en faveur de la voiture.
- Il faut que les personnes soient incitées à l'autopartage avec des offres facilement accessibles ;
- Il n'y a pas de hiérarchisation des investissements, Monsieur MUNRO s'interroge sur les priorités qui seront développées en premier lieu.

- Enfin le budget vélo de 100 millions d'euros sur ce mandat est insuffisant : il y a beaucoup de kilomètres de bandes cyclables mais en réalité ces kilomètres ne sont pas très praticables pour les cyclistes, ce n'est sécurisant et n'incite pas à faire du vélo. Madame BODIER indique qu'il faut effectivement procéder à des ménagements pour rendre plus sécurisés les déplacements vélos sur la trame fine de la ville de Loos. Madame BAUCHEMIN estime qu'il faut également insister sur les comportements permettant de harmonieusement l'espace entre les usagers sur les voies de circulation : il faut que les automobilistes apprennent à ouvrir leurs portières avec la main droite afin de pouvoir visualiser les vélos, ne pas se stationner en double-file sur les bandes cyclables, mais il faut également que les cyclistes soient plus prudents et respectent le code de la route. L'aspect éducatif est très important sur ces niveaux.

Madame BODIER constate une tendance générale pour formuler de manière consensuelle un avis favorable du conseil municipal, avec les remarques de chaque groupe qui seront transmises à la MEL avant le 30 novembre 2022.

Deuxième partie développant l'avis du Conseil Municipal sur le projet de Plan de mobilité arrêté par le Conseil métropolitain le 22 juin 2022

AU regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 août 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques, le Conseil Municipal souhaite **APPORTER LES REMARQUES SUIVANTES** émises par chaque groupe composant le conseil municipal de Loos :

Groupe « Choisir Loos »

Les documents du Plan de Mobilité de la MEL à l'horizon 2035 validés en Conseil Métropolitain de juin 2022, représentent un important travail, leur contenu est en totale complémentarité avec le SDIT, le SCOT et le PCAET de la MEL. En particulier, les 52 fiches actions constituent un support majeur et de qualité pour l'atteinte des objectifs du nouveau plan de mobilité, soit garantir à tous la possibilité de se déplacer, tout en luttant contre le réchauffement climatique et les pollutions atmosphériques.

En conséquence le groupe « Choisir Loos » émet un avis favorable sur le Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille dans son ensemble tout en émettant des remarques sur le plan territorial.

Nous affirmons la forte complémentarité entre l'offre du réseau bus et du réseau TER, soit des services de transport de la gare de Loos utiles à la fois aux Loosois et aux habitants des Weppes pour accéder à des services et emplois sur notre commune.

Afin d'assurer un changement de comportement des usagers face à l'utilisation des modes de déplacements doux, il est impératif de leur offrir une fiabilité notamment en ce qui concerne les TER. Il va de soi que si les passages des trains sont

respectés et réguliers, les usagers seront plus à même de profiter de leurs services. A terme, la complémentarité entre l'offre de tramway et celle du TER sera à absolument préserver et même améliorer afin notamment de garantir aux Loossois un accès TER direct au pôle d'échange majeur de la gare Lille Flandre/ Lille Europe.

Nous demandons aussi que soit prise en compte dans le PDM, l'évolution de la trame urbaine de la Ville d'une part, le projet d'un écoquartier sur la friche Verlinde située en face de la gare, au sud de la voie ferrée, d'autre part, la rénovation urbaine dans le quartier des Oliveaux : ces deux grands projets militent pour une véritable anticipation aux besoins de mobilité de ces quartiers en lien avec les objectifs du Plan de Mobilité à l'horizon 2035.

C'est pourquoi, nous demandons que soient très clairement inscrits au futur plan de mobilité qui sera soumis en 2023 à enquête publique :

- L'étude et la mise en œuvre d'un nouveau pôle gare de Loos, en tant que pôle multimodal, intégrant très clairement une solution de franchissement des voies ferrées à ce niveau pour les piétons et cyclistes, soit une passerelle, reliant l'écoquartier et le pôle gare pour un accès au centre-ville. Il convient ici de rappeler que les fermetures journalières fréquentes de 3 passages à niveau, au centre de Loos présentent autant un danger qu'un frein aux mobilités.
- la définition et la mise en œuvre progressive d'un plan de circulation sécurisé et détaillé pour les VL, cyclistes et piétons avec des solutions techniques les plus adaptées possibles. Nous rappelons à cette occasion la dangerosité des circulations cyclistes dans le contexte actuel. Le PDM doit selon nous non seulement donner des axes, mais ajuster des priorités. Celle-ci en est une.
- L'évitement de toute circulation poids lourds dans les plans de circulation, dès lors qu'ils génèrent un risque à la population (accident, pollution, bruit). Un axe important pour notre commune qui reste encore traversée par des flux de PL sur son centre le plus dense. La LINO sera l'une des solutions, mais nous demandons aussi une attention particulière pour que les trafics générés par les pôles industriels, portuaires situés sur Loos, les communes périphériques (Lille, Sequedin, Haubourdin) soient détournées des quartiers urbains

Nous avons identifié pour Loos diverses mesures utiles et souhaitées par les habitants, nous veillerons à leur bonne mise en œuvre, avec le soutien de la MEL (supports, outils, moyens financiers...).

En termes de propositions de services à destination des usagers, nous souhaitons que soient pensés :

- La mise en place de l'autopartage avec un accompagnement significatif de la MEL.
- Le développement de l'offre de V-Lille (ou autre solution) dans tous les quartiers de la ville et non seulement sur les axes principaux, en

demandant une évolution de la politique métropolitaine en la matière. En particulier nous demandons que les quartiers en renouvellement urbains bénéficient de solutions qui leur soient adaptées.

pour Loos les Oliveaux.

- La mise en place de la logistique du dernier Kilomètre pour les commerces en s'appuyant sur des aides de la MEL est très attendue, en particulier pour les commerces et activités sur l'axe du futur tramway ou à proximité.
- Un plan d'installation de garages à vélos dans les points d'échanges (gare et tous les quartiers...) avec comme souhait un plan métropolitain pour un marché mutualisé de solutions permettant un déploiement d'offres adaptées sur chaque ville.
- Un moyen de déplacement via les voies navigables. En effet, la collectivité de Loos, de par sa Situation géographique, pourrait profiter de la proximité de la Deûle pour des déplacements de ce type.
- La mise en place de la gratuité des transports pour tous.

Enfin, afin d'accompagner les changements de comportement de mobilité, il est nécessaire de :

- Réfléchir au stationnement des vélos de tout type pour tous les ménages et tous les quartiers
- Adapter et sécuriser les voiries aux familles utilisant notamment des vélos cargos
- Mettre en place des campagnes de sensibilisation à la sécurité pour tous (automobilistes et utilisateurs des modes doux)
- Instaurer les pédibus pour les trajets scolaires
- Instaurer des liaisons pratiques et réfléchies notamment en ce qui concerne les bus afin d'assurer aux Usagers que leurs trajets ne seront pas plus longs qu'en voiture.
- Proposer des services et infrastructures de qualité afin d'assurer le confort de tous.

Groupe « Vivre Loos, passionnément » :

Il s'agit ici d'une approche de groupe, dont certains points pourraient faire partie de propositions d'ensemble pour notre collectivité. En introduction, il est important de rendre notre vie (quotidienne) moins dépendante de la voiture. C'est bon pour l'environnement et pour l'égalité sociale.

Ci-après quelques propositions à travailler :

1. Créer une véritable interconnexion, entre les bus, les trains et le futur tramway, le lieu serait à déterminer, ne négligeant pas l'aspect pratique pour les loossois, en augmentant le stationnement « vélo » en ajoutant des

supports de stationnement de vélos sécurisés aux abris de bus ou de l'interconnexion.

2. Augmenter la fréquence des transports en : - Augmentant la fréquence des trains sur une plage horaire étendue - Augmentant la fréquence des bus de la même façon, surtout les bus desservant les gares et stations de métro. - Maintenant cette régularité sur la journée.

3. Transformer les gares et stations de Métro en réels lieux de vie où il est agréable de passer du temps (utile) et attendre. Lieux couverts, avec des magasins et lieux de restauration/repos, co-working ; dignes et confortables, où on se sent en sécurité. 4. Mener une politique d'infrastructure autour de l'utilisateur « faible » et non pas raisonner d'un point de vue automobile. Cela incitera à utiliser la voiture plus en « dernier choix ». (L'Utilisateur « faible » étant l'enfant, le piéton, l'handicapé)

Donc repenser les surfaces au bénéfice de ces utilisateurs. Élargir et libérer les trottoirs, en repensant les parkings et le stationnement, en installant peut-être des poubelles communes enterrées, en élargissant les pistes cyclables et les détacher de la voie des véhicules motorisés, afin de sécuriser les cyclistes.

5. une politique de gratuité doit être étudiée. Quels publics concernés ? Les zones et moyens de déplacements concernés ?

6. Installer des feux tricolores séparés pour les vélos avec un rythme distinct des feux tricolores de voiture. C'est à dire : quand les voitures ont le vert, les piétons/cyclistes ont le rouge. Quand les piétons/cyclistes ont le vert, les automobilistes ont le rouge. Les piétons et cyclistes peuvent même avoir le vert pour les 4 directions en même temps.

7. prévoir des ponts au-dessus des autoroutes à part pour les piétons et cyclistes (avec leur propre infrastructure y menant). Il est d'ailleurs moins cher et plus facile d'installer des ponts séparés que d'élargir ou adapter les ponts (avec les voitures) existants.

Cette contribution devrait encore être retravaillée en concertation avec les différents acteurs et les utilisateurs en priorité.

Groupe « Un autre Loos, ensemble »

Sur les objectifs affichés :

- Revoir à la hausse les objectifs globaux de part modale par rapport au dernier PDU
- Revoir à la hausse l'objectif de baisse d'émission de GES (Gaz à Effet de Serre) de 37% de GES en deçà des objectifs nationaux
- Réintroduire un objectif clair de 50% d'espace maximum à la voiture du dernier PDU disparaît,

- Réintroduire le stationnement en ville comme levier de changement de mobilité pour les automobilistes,
- Renforcer l'autopartage,
- Faire des propositions propres aux territoires ruraux,
- Faire des propositions sur les dessertes des zones industrielles et artisanales,
- Augmenter le budget vélo, estimé à 100 millions pour le mandat, suite aux retards d'aménagement importants et aux attentes croissantes des usagers,
- Gratuité des transports publics avec maintien du niveau de qualité de service.

La MEL doit avoir un rôle incitatif fort.

Les investissements doivent faire l'objet d'une programmation précise permettant le suivi au fur et à mesure.

Les objectifs doivent être territorialisés et permettre ainsi le pilotage dans chaque commune. La concertation insuffisante doit être renforcée tout au long de la démarche.

Concernant la ville de Loos, des mesures spécifiques doivent être prises :

- La valorisation de la ligne SNCF
- Un véritable plan vélo, qui supprime à court terme les zones de danger
- L'arrêt des constructions en centre-ville qui provoquent un surcroît de circulation
- La mise en place d'un plan de circulation - voiture pour la mise en service du tramway (qui provoquera le passage en sens unique de la rue du Maréchal Foch) - interdisant le passage des camions en centre-ville
- Prolonger la ligne de tramway jusqu'à Hallennes et Seclin.

Groupe « Décidez pour Loos » :

Le seul moyen permettant d'inciter les gens à abandonner la voiture sera de recourir à la gratuité et au développement massif des transports en commun. Il convient également de développer les autopartages sur Loos, car il n'en existe actuellement qu'un seul sur le CHR.

ET EMET UN AVIS FAVORABLE sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil métropolitain. Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

35-avis du conseil municipal de Emmerin :

Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 août 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques, le Conseil Municipal souhaite apporter les remarques suivantes :

- Aménagement de parkings et de garages à vélos sécurisés par pistes cyclables,
- Renfort des pistes cyclables pour un maillage avec les communes avoisinantes,

Et émet un avis favorable, à l'unanimité, sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil métropolitain.

Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

36-avis du conseil municipal de Wattignies :

A la lecture de ces éléments transmis par la MEL, le Conseil Municipal émet un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité horizon 2035 arrêté par la MEL, tout en formulant les remarques et les observations suivantes :

- Manque à combler sur l'aménagement des voies routières de contournement de la Métropole depuis l'A1
- Manque à combler sur la structuration complète d'un réseau de transports de desserte est-ouest au sud de la Métropole
- Manque à combler sur la réalisation d'une prolongation des lignes de métro vers Eurasanté et vers l'Aéroport
- Manque à combler sur l'amélioration des maillages et de l'intermodalité entre les différents modes de transports dans l'ensemble de la Métropole
- Manque à combler sur la création de parkings relais à proximité des transports collectifs aux abords de la Métropole
- Manque à combler sur l'aménagement complet de voies cyclables sécurisés en réseau dans l'ensemble de la Métropole
- Manque à combler sur la planification et l'aménagement du territoire pour un rapprochement entre transports, logements et emplois dans l'ensemble de la Métropole
- Manque à combler sur la proposition d'une offre plus adaptée et abordable en matière tarifaire pour les transports collectifs
- Manque à combler sur le financement et les aides pour la mutation du parc automobile vers des véhicules aux sources d'énergie moins polluantes et moins émissives en GES
- Manque à combler sur le renforcement de la mise en œuvre d'un plan de déplacement entreprises
- Manque à combler sur l'adaptation ciblée et appropriée de la politique en matière de restriction de circulation pour les véhicules non partagés, polluants et émissifs en GES
- Manque à combler sur la proposition d'une offre de transport collectif complémentaire par différents types de bus plus petits pour différents types d'horaires et de distances
- Manque à combler sur la proposition d'une offre de service de transport à la demande, collectif et individuel, en véhicules électriques
- Manque à combler sur la proposition d'une offre de service de mise à disposition de vélos électriques et trottinettes électriques

- Manque à combler sur l'installation d'une station V Lille à Wattignies
- Manque à combler sur le renforcement de l'investissement en matière d'éducation et de sensibilisation par rapport à la mobilité.

Ainsi, au regard de ces éléments et après examen en commission d'urbanisme en date du 12 octobre 2022, il est proposé au Conseil Municipal :

- D'émettre son avis favorable tout en formulant ses remarques et observations dans les termes repris ci-dessus sur le projet de Plan de Mobilité horizon 2035 arrêté par la MEL.

37-avis du conseil municipal de Templemars :

Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 août 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques,

Le Conseil Municipal souhaite apporter les remarques et/ou demandes d'ajouts ou de modifications suivantes :

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

Le Conseil Municipal souhaite

- mettre en place des actions envers des publics cibles (actifs, seniors, jeunes) ;
- mettre en lien les parents d'élèves des établissements scolaires (du 1^{er} et du 2^{ème} degré) avoisinant pour limiter les déplacements.
- mettre en place un système de conducteur volontaire pour les courses ou autres (public visé : personnes âgées, esseulées, etc..)
- valoriser le transport sur réservation

2- Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire :

Ce chapitre recense l'ensemble des actions qui amènent le système de transports collectifs à transporter plus de voyageurs, et dans de meilleures conditions de voyages.

D'une part, il décline les projets contribuant à la modernisation des réseaux transports collectifs existants (métro, tramway et bus), à l'amélioration de la performance du réseau bus et à la valorisation du réseau ferré.

Le Conseil municipal note l'absence de données statistiques concernant l'utilisation des transports en commun par nos usagers : habitudes, besoins, fréquentations qui pourrait justifier d'augmenter les fréquences de passage notamment pour le train.

Le conseil municipal souhaite :

- développer l'offre de transport en bus et la mise en place d'une gratuité tel que la ville de Dunkerque
- améliorer les zones d'attente en gare de Wattignies/Templemars -> mise en place d'abris

-profiter du futur noyau train/tram/bus ou vélo/marche pour installer des garages vélos/trottinette à proximité

-favoriser les aires d'intermodalités

Les membres de l'assemblée s'inquiètent d'un déséquilibre entre le tram et le train : oui au tram si le train est développé -> plus rapide (moins d'un quart d'heure du centre de Lille).

Ils s'interrogent également sur où et comment se fera la jonction avec la gare Wattignies/Templemars. Des aménagements de parkings voitures, vélos et accès piétons sont-ils prévus à proximité des arrêts de tram. Le tram et le train ne doivent pas faire double emploi mais être complémentaires.

3- La rue pour tous, support de tous les usages et de toutes les fonctions de déplacements :

Actions portant sur la sécurité du réseau routier, la modération des vitesses, les aménagements d'espaces publics partagés pour tous, le schéma cyclable, la politique de stationnement, et des actions de communication et sensibilisation.

Le conseil municipal souhaite :

-sécuriser les parcours

-mettre en place une signalétique adaptée pour différencier les zones et les changements de zone (exemple du vélo où la signalisation sur certains axes, n'est pas clair)

-améliorer signalétiques pour les marcheurs, vélos trottinettes ; délimiter les zones de changements de « statut »

-mettre en place des feux récompenses pour sécuriser davantage le centre bourg.

Le conseil municipal reprend les propositions faites en 2020 pour la création d'une zone de rencontre en centre bourg -> déterminer ces zones de rencontre : Place Delecroix, Périseaux au niveau chevalier de la barre et Saint Exupéry.

38-avis du conseil municipal de Noyelles-lès-Seclin :

Après présentation des orientations du Plan de Mobilité et discussions, le Conseil Municipal effectue les observations suivantes :

- La commune de Noyelles-lès-Seclin est peu prise en compte sur les actions rattachées au Plan de Mobilité Métropolitain, étant la seule commune du « contournement Sud » à être traversée en cœur de village.

Les priorités pour Noyelles-lès-Seclin sont ainsi énumérées :

- Améliorer l'offre et l'accessibilité aux transports en commun en site propre (excluant la mobilité douce vers la gare de Seclin à ce stade)
- Mettre en œuvre le plan cyclable : aucune piste à ce jour dans la commune
- Mettre en œuvre la voie verte programmée au nord de la commune

- Réduire, parallèlement au Plan de Mobilité, le passage des convois exceptionnels, la commune étant concernée en premier lieu par les champs captants.
-

39-avis du conseil municipal de Houplin-Ancoisne :

Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques, après en avoir débattu, le Conseil Municipal de Houplin-Ancoisne émet plusieurs remarques au sujet du Plan de Mobilité arrêté par le Conseil métropolitain.

L'avis de la commune est indissociable aux remarques, ci-dessous, celles-ci sont formulées pour améliorer la mobilité à l'échelle de notre commune afin de constituer un maillage cohérent avec la politique environnementale et protéger notre territoire en tant que commune Gardienne de l'eau :

- Liaisons renforcées vers les gares de Seclin et de Santes, la station de métro CHR, et ensuite vers les futures stations des lignes de tramway, en mode de transport en commun via le réseau Ilévia
- Liaisons sécurisées en mode piéton et/ou vélo vers ces mêmes pôles par la création de trottoir, de pistes cyclables, de chaudiou, de marquage, sur les routes métropolitaines M63, M145 et M147
- Liaisons sécurisées en mode piéton et/ou vélo vers le collège et le lycée de Gondecourt sur les routes métropolitaines M145 et M147 et départementales D62 et D147
- Prises en compte des points durs que sont les ponts enjambant le canal de Seclin (M14 et M147), celui enjambant la Deûle au niveau du Bac (M145/D62)
- Sécurisation de la M145 entre le Bac et l'entrée de l'agglomération afin de désenclaver les habitants de la rue du Bac
- Liaison entre Emmerin et Houplin-Ancoisne (rue Marx Dormoy et rue de la Neuve Voie)
- Implantation de station vélo en libre-service.

Les avis émis par les communes seront joints aux documents mis à la disposition du public dans le cadre de l'enquête publique dédiée au projet de Plan de Mobilité, à tenir au cours du 1^{er} trimestre 2023.

M. Delval présente la délibération et rappelle quelques informations générales à l'échelle de la Métropole (Chiffre de population...).

M. Bocquillon souhaite que la liaison avec Noyelles soit ajoutée. Et également, le souhait de mettre une station vélo en libre-service.

M. Delval ne s'oppose pas à cette demande et précise qu'elle fera l'objet d'un ajout.

La délibération est adoptée avec 22 voix pour.

40-avis du conseil municipal de Seclin :

Les ambitions du projet de PDM visent à répondre, à l'horizon 2035, à 4 enjeux de mobilité majeurs :

1 - Organiser une mobilité, qui allie la qualité au de Vle tous, résident', comme usagers du territoire, avec le développement du territoire

Le projet de mobilité doit accompagner le projet de développement et l'aménagement du territoire, fondé sur un accroissement démographique volontariste (+ 11 5.000 habitants), l'augmentation du nombre d'emplois (+ 80.000 emplois), selon une répartition géographique des développements définie par le Schéma de Cohérence Territoriale - SCoT - de Lille Métropole, et le Plan Local d'Urbanisme - PLU.

2- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en Gaz à Effet de Serre (GES), tant pour le transport de personnes que pour celui des marchandises

Il s'agira de favoriser les modes de déplacements collectifs (transports collectifs, covoiturage) ou actifs (marche à pied, vélo,...) et de diversifier les sources d'énergie des véhicules motorisés : électrique, hybride, Gaz Naturel Véhicules (GNV), ...

3- Développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique, au maintien et à la création d'emplois et au rayonnement métropolitain

Les conditions de mobilité des personnes (en particulier des actifs) et des biens sur la métropole sont un élément nécessaire à l'activité économique et l'emploi tandis que la filière transports constitue une filière économique en soi.

4-Proposer une mobilité pour tous, moyennant un prix abordable à la fois pour l'usager et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité

Cet enjeu s'inscrit dans la continuité du PDU 2010-2020 afin de veiller au "droit à la mobilité pour tous".

D'ores et déjà, la MEL dispose de 3 stratégies déjà établies.

A - Politiques infrastructurelles :

- Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) dont un projet de tramway pour Seclin à l'horizon 2028-2030. A ce titre, nous rappelons que la commune de Seclin, à travers son conseil municipal en date du 6 mai 2022, a émis un avis favorable sur le projet de tramway jusque Seclin,
- La programmation pluriannuelle d'investissement 2022- 2026 de la voirie des espaces publics, et aménagements cyclables,
- La stratégie d'électromobilité (bornes électriques à venir).

B - Politiques de services:

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

C - Politiques d'accompagnement aux changements de comportements de mobilité

Une stratégie en faveur de la pratique de la marche a été adoptée en décembre 2021 et celle en faveur de la pratique cyclable juin 2021. La ville de Seclin s'inscrit d'ailleurs dans cette démarche à travers le Plan Pluri Annuel d'investissement de la MEL.

Un plan d'action « marchandises et logistique urbaine » a par ailleurs été adopté, ainsi que l'élaboration d'une zone à faibles émissions (ZFE-m) décidée en avril 2022.

Concrètement, le PDM vise les objectifs suivants, ventilés par thématiques :

Mobilités des métropolitains

Viser un report modal vers les modes actifs et les transports collectifs.

Concrètement, l'ambition est de faire évoluer l'usage de la voiture d'ici à 2035, de manière à ce que les résidents de la MEL réalisent quotidiennement, a minima, 20% des déplacements en transports en commun, 32% à pied et 8% à vélo, et au maximum, 40 % des déplacements en voiture personnelle, ceci en compatibilité avec les objectifs de mobilité du SCOT de Lille Métropole et ceux du Plan Climat Air Énergie Territorial de la métropole.

Déplacements d'échanges

Viser un usage accru du ferroviaire et du covoiturage.

Pour les déplacements des métropolitains vers d'autres territoires et les déplacements des extras métropolitains vers la MEL, l'objectif correspond à un scénario ambitieux d'évolution des pratiques sur les déplacements d'échanges, grâce au développement des services ferroviaires – services Trains Express Régional (TER) dans premier temps puis à terme, services Réseau Express Régional (RER), ainsi que du covoiturage. Ce scénario suppose un report de 50.000 déplacements quotidiens réalisés en voiture personnelle vers le TER/RER, couplé à une augmentation du taux d'occupation de 1.4 à 1.6 personnes par véhicule, grâce à une politique de développement du covoiturage très volontariste. Cette politique limiterait à 51 % la part des trajets réalisés en voiture en tant que conducteur contre 62 % en 2016.

Déplacements de biens

Viser un report modal vers le fluvial et le ferroviaire.

Concernant le transport de marchandises, les projections de trafic provenant de la SNBC 2 prévoient à horizon 2035, une augmentation de des flux de marchandises par rapport à 2016, pour atteindre 19 millions de tonne kilomètre en 2035. La MEL vise, par rapport à 2016, un report modal cumulé vers les modes ferroviaires et fluviaux à hauteur de 20% pour les flux d'échanges et de 30% pour les flux de transit.

Parc automobile

Une mutation des sources d'énergie nécessaire.

Les ambitions en matière de mobilité des biens et des personnes, à horizon 2035, s'accompagnent d'une mutation nécessaire du parc automobile basculant d'un parc essentiellement constitué de véhicules fonctionnant au diesel à un parc majoritairement constitué de véhicules hybrides non rechargeables (20 %) et véhicules électriques et hybrides rechargeables (30 %).

Réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques

Des objectifs ambitieux dépendants de la mutation du parc automobile et du niveau de report modal vers les modes moins émissifs. Les objectifs du projet de Plan de Mobilité en matière de lutte contre le changement climatique visent à réduire de 37 % les émissions de GES en 2035 par rapport à 2016, tous déplacements confondus, personnes et marchandises, sur le territoire de la MEL. Ces objectifs seront atteints à la condition de combiner une mutation du parc automobile, au reports modaux vers les modes de déplacements moins émissifs, tels que précédemment décrits, et obtenus grâce au principe du mode de déplacement à adapter en fonction de la distance à parcourir.

Les objectifs en matière de qualité de l'air, tous types de flux confondus (personnes et marchandises), dépendent de l'atteinte des objectifs de reports modaux et de mutation du parc automobile qui permettront des bénéfices importants en matière d'émissions de polluants atmosphériques :

- 70 % d'émissions de monoxyde de carbone (CO),
- 62 % d'émissions de Composé Organiques Volatiles (COV)
- 71 % d'émissions d'Oxydes d'azote (NOX) ;
- 82% d'émissions de Particules en suspension (PM - Particulate matter).

Réduction des émissions sonore et santé des métropolitains

L'impact du niveau d'usage des modes de déplacements actifs et collectifs.

Par ailleurs, la réduction du volume de déplacements quotidiennement réalisés en modes motorisés ainsi que l'évolution des sources d'énergie de ces véhicules, contribueront à améliorer le cadre de vie et la santé des métropolitains. En effet, cela contribuera à une moindre exposition des populations au bruit. Cela participera également à l'amélioration de la sécurité des déplacements notamment ceux des usagers vulnérables. Enfin, la pratique accrue des modes actifs (marche à pied et vélo) aidera à la pratique physique quotidienne des métropolitains, facteur essentiel de maintien d'une "bonne santé".

III Cadre juridique de consultation des communes dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains. devenu Plan de Mobilité par la Loi d'Orientation des Mobilités

Considérant le code des transports, article L 1214-3, portant obligation à l'établissement d'un plan de mobilité dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnés au deuxième alinéa de l'article L 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci ;

Considérant le code des transports, article L 1214-1 4, portant obligation à "autorité compétente pour l'organisation de la mobilité sur le territoire qu'il couvre, d'associer à l'élaboration du plan de mobilité, les services de l'Etat, les régions, les départements, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan et, le cas échéant, le président de l'établissement. Public prévu à l'article L 143-16 du code de l'urbanisme, et de consulter à leur demande, les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de "environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement :

Considérant le code des transports, article L. 1214-15, portant obligation de l'autorité organisatrice de la mobilité d'arrêter le projet de Plan de Mobilité et de le transmettre pour avis, notamment aux conseils municipaux ,

Considérant le code des transport, article R 1214-4, portant le délai dont disposent les collectivités publiques mentionnées à l'article L. 1214-15 pour donner leur avis sur le projet de plan de mobilité à trois mois à compter de la transmission du projet et considérant que l'avis qui n'est pas donné dans ce délai est réputé favorable ;

Considérant le code des transports. L 1214-16, ponant obligation de l'autorité organisatrice de la mobilité de joindre au projet de plan de mobilité les avis des personnes publiques consultées, en vue de l'enquête publique à tenir conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement et portant éventuellement modification du projet de plan de mobilité pour tenir compte des résultats de l'enquête publique •

Considérant la délibération 22CO175 du Conseil métropolitain, arrêtant le de plan de mobilité métropolitain ;

Considérant les pièces constitutives du projet de pian de mobilité transmises par courrier du 31 août 2022 accessibles aux communes à partir lien dématérialisé sécurisé <https://diffuweb.lillemetropole.fr /plan-de-mobilite/>

Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 août 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques,

IL EST PROPOSE AU CONSEIL MUNICIPAL DE DECIDER

D'émettre un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil métropolitain. Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

ADOPTE A LA MAJORITE

41 - ARMENTIERES

Le conseil municipal donne un avis favorable sur la philosophie du plan de mobilité 2035 tel que présenté :

- tout en insistant sur les attentes de la ville de Armentières quant à des signes forts pour son bassin de vie qui doit être consolidé à l'échelle du territoire Armentierois, au regard de son public, de sa spécificité et des manques en terme d'équipements favorisant la mobilité intra et extra-bassin de vie
- Demander, dès lors, l'intégration des remarques liées aux enjeux du bassin de l'Armentierois et de la ville dans le plan de mobilité métropolitain
- Améliorer l'accès au pôle multimodal grâce à la réalisation du deuxième parking silo de la gare et le renforcement du vélo-pôle
- Améliorer l'accès au pôle multimodal de la gare SNCF, notamment via la réalisation d'une passerelle
- Mettre en cohérence les horaires et le cadencement des transports en commun dans la ville et à l'échelle du bassin afin de favoriser le rabattement vers le pôle d'échanges
- Adapter les arrêts, les horaires et le cadencement des lignes de bus aux besoins du territoire (écoles, collèges, lycées, etc ...)
- Faire de la rue un lieu pour tous en favorisant la création d'aménagements qualitatifs pour l'ensemble des usages (piétons, cyclistes, voitures)
- Adapter le gabarit des "Citadines" à la largeur des rues de la ville et faciliter les liaisons de la Citadine intramuros et des villes voisines
- Réaliser la rampe du parking aérien "Carrefour" afin de permettre l'aménagement du quai de Beauvais/Promenade Gérard Haesebroeck
- Prendre en compte les mobilités autour du pôle "Euraloisirs" pour la ville et à l'échelle du bassin
- d'améliorer la lisibilité du plan cyclable à l'échelle du bassin
- Mettre en œuvre l'expérimentation des trottinettes électriques en libre service, les véhicules partagés, et le dispositif "Livraisons - Dernier Kilomètre"
- Solliciter l'aide et l'appui de la MEL dans ses échanges avec la SNCF, dans le cadre du développement et de l'amélioration de la desserte ferroviaire (cadencement, nombre de rames, ...).

42 - BOIS-GRENIER

Délibération du conseil municipal non joint au mail d'envoi (18/11/2022).

43 - CAPINGHEM

Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 août 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publique, le Conseil Municipal souhaite apporter les remarques suivantes :

- Le conseil municipal soulève l'importance de développer au maximum les piste cyclables et particulièrement la sécurité des cyclistes à l'échelle métropolitaine.
- Le conseil municipal rappelle l'importance de la réalisation de la voie douce Bourg-Bequerie avant la fin du mandat.

Et émet un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le conseil métropolitain. Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

44 - ENGLOS

Les conseillers municipaux donnent un avis favorable mais émettent des remarques qui sont les suivantes :

- Créer des places de parking en nombre suffisante à proximité des transports en commun, métro, ...)
- Généraliser la gratuité des transports
- Améliorer la sécurité dans les transports (nombreuses incivilités)
- Pourquoi ne pas arrêter le projet de tramway jusque la commune de Hallenes-lez-Hauboudin plutôt que Haubourdin ? Meilleur accès pour les populations des villes périphériques.

45 - ERQUINGHEM-LYS

Au regard du projet de Plan de Mobilité, le Conseil Municipal souhaite apporter les remarques et les demandes de modifications suivantes :

Renforcement du cadencement des bus de la commune de Erquinghem-Lys en direction des pôles d'échange de la gare d'Armentières, avec retour

Implantation de piste/bandes cyclables sur le périmètre communal

Sécurisation du parking "Vélo" du pôle d'échanges de la gare de Armentières

46 - ERQUINGHEM-LE-SEC

Le conseil municipal souhaite insister sur les points suivants :

- Pour rendre la métropole cyclable :

- il est impératif que la MEL nettoie régulièrement les pistes cyclables hors agglomération, et taille la végétation sur les abords ce qui fait défaut actuellement;
- les bandes cyclables existantes hors agglomération, doivent être transformées en pistes sécurisées (exemple de la M207)
- les pistes cyclables bidirectionnelles qui nécessitent des traversées régulières de chaussée sont dangereuses; partout où cela est possible, il faut les repositionner de part et d'autre des voies de circulation (exemple de la M7)

- Le partage de l'espace public doit être pensé le plus en amont possible dans la création et l'aménagement de voiries, aussi bien en zone périurbaine que dans les villes les plus denses où se développe l'usage de nouveaux moyens de transport tels que la trottinette

- Concernant les transports en commun :

- leur maillage doit être renforcé dans les Weppes, avec des rabattements vers toutes les infrastructures de transport structurantes (métro Saint-Philibert, gares SNCF situées entre La Bassée et Haubourdin, futur tram d'Haubourdin), il faut pour cela multiplier les pôles d'échange où l'on peut garer son véhicule ou son vélo, et développer les trajets sur réservation pour que les véhicules utilisés soient dimensionnés en fonction du nombre de voyageurs à transporter
- de nouvelles solutions doivent également être apportées pour faciliter les déplacements vers d'autres zones de la MEL : vers l'est (Villeneuve d'Ascq, ...) vers le Nord (Roubaix, Tourcoing, Roncq, ...), vers le Sud (Lesquin, Seclin, ...). En effet, les déplacements inter-banlieues passent aujourd'hui forcément par la zone de Lille intra-muros, avec plusieurs correspondances et des temps de transport très longs. Le réseau actuel, en étoile, pourrait être complété d'un maillage complémentaire contournant le centre de Lille ou de nouvelles solutions plus rapides.

- Et jusqu'à minima, il ne pourra y avoir d'amélioration de la mobilité que si le trafic routier n'augmente plus, il faut chercher à développer les modes de transport alternatifs tels que le fluvial, y compris dans les politiques de la MEL en termes de transport de marchandises et de logistique.

47 - ESCOBECQUES

Le conseil municipal souhaite planifier dès que possible la construction des pistes cyclables, notamment celle d'Escobecque à Le Maisnil (RM141b)

48 - HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN

Pas de remarques

49 - HAUBOURDIN

Pas de remarques

50 - HOUPLINES

Le conseil municipal donne un avis favorable au plan de mobilité 2035 tel que présenté et souhaite l'intégration des remarques suivantes :

La ville de Houplines souhaite que la notion de bassin de vie à l'échelle du territoire Armentierois soit consolidée et que les différents publics soient pris en compte? Elle souhaite renforcer la part de mobilité active dans les déplacements Houplinois et notamment :

1 - Rendre plus attractives les plateformes multimodales (Accès à la desserte TER, Métro, ...) :

- Améliorer l'accès à la gare d'Armentières et au métro Saint-Philibert
- Adapter les horaires des transports en commun et le cadencement
- Développer des pistes cyclables sur le territoire Houplinois afin de faciliter l'accès aux pôles d'échanges multimodaux d'Armentières et de Saint-Philibert
- Renforcer le parking du pôle d'échange multimodal de la gare d'Armentières (manque de places)
- Accepter l'expérimentation des trottinettes électriques (pas de V'Lille, ni de métro, ni de tramway sur notre territoire)

2 - Développer les mobilités plus durables sur le territoire Houplinois :

- Valoriser l'accessibilité à pied et à vélo entre les quartiers et notamment vers les établissements scolaires en développant un maillage cyclable et pédestre local
- Adapter les horaires et le cadencement des lignes de bus vers le collège et les lycées d'Armentières (ligne 80)
- Expérimentation des trottinettes

51 - LA CHAPELLE D'ARMENTIERES

Le conseil municipal donne un avis favorable sur la philosophie du plan de mobilité 2035 tel que présenté :

- tout en insistant sur les attentes de la ville de la Chapelle d'Armentières quant à des signes forts pour son bassin de vie qui doit être consolidé à l'échelle du territoire Armentierois, au regard de son public, de sa spécificité et des manques en terme d'équipements favorisant la mobilité intra et extra-bassin de vie
- de demander, dès lors, l'intégration des remarques liées aux enjeux du bassin de l'Armentierois et de la ville dans le plan de mobilité métropolitain
- d'améliorer l'accès au pôle multimodal de la gare d'Armentières grâce à la réalisation du deuxième parking silo de la gare, par le renforcement du vélo-pôle et la prévision d'un futur parking côté chapellois
- d'améliorer l'accessibilité et la sécurité de la gare SNCF depuis la commune de la Chapelle d'Armentières
- de mettre en cohérence les horaires et le cadencement des transports en commun dans la ville et à l'échelle du bassin afin de favoriser le rabattement vers le pôle d'échanges
- d'adapter les arrêts, les horaires et le cadencement des lignes de bus aux besoins du territoire (écoles, collèges, lycées, etc ...) et améliorer le maillage des lignes de bus sur l'ensemble de la commune
- de faire de la rue un lieu pour tous en favorisant la création d'aménagements qualitatifs pour l'ensemble des usages (piétons, cyclistes, voitures)
- de prendre en compte les mobilités douces pour la ville et à l'échelle du bassin
- d'améliorer la lisibilité du plan cyclable à l'échelle du bassin et développer les pistes cyclables afin de faciliter l'accès aux pôles multimodaux de la gare d'Armentières et de Saint-Philibert
- de mettre en œuvre l'expérimentation des trottinettes électriques et des vélos à assistance électrique en libre service, les véhicules partagés
- de solliciter l'aide et l'appui de la MEL dans ses échanges avec la SNCF, dans le cadre du développement et de l'amélioration de la desserte ferroviaire (cadencement, nombre de rames, ...).

52 - PERENCHIES

Les intentions du conseil municipal sont les suivantes :

- Concernant le secteur "Tournebride", la requalification du site devra prendre en compte la réalisation d'une voie douce le long de la ruelle des cousins entre l'avenue de la tuilerie, après le parking du cimetière, jusqu'aux premières habitations.
- Concernant le chemin de l'Oris, , parcelles OA 1881 et OA 1854, l'ERL à créer devra prendre en compte impérativement les problématiques de desserte et de voirie sous-dimensionnés actuellement. L'ERL est proposé sous réserve de la réalisation de voiries adaptées notamment la réalisation d'une voirie sur la commune et partiellement AB 0096, ce nouvel ERL devra e de Prêmesques en cours d'instruction le long de la voie ferrée. Un courrier cosigné des Maires de

Pérenchies et Prêmesques sera adressé à la MEL en vue d'une demande d'adaptation de la voirie. En outre, il est ajouté un nouveau "ERL" - Elargissement du chemin de l'Oris sud pour permettre la construction de logements terrain de l'Oris et un nouvel "ERI" - Elargissement de la rue du bas de l'enfer, chemin de la Coeuillerie pour permettre la construction de logements, terrain de l'Oris.

- Concernant le secteur de "La Visserie", la requalification de la parcelle AB 0351 devra prendre en compte impérativement les problématiques de desserte et de voirie de cette zone. Cette parcelle assurera la jonction entre le projet "Visserie" initial peu viable et le projet "Visserie" élargi mieux desservi. les nouveaux ERL réalisés à proximité devront faire l'objet d'études plus approfondies sur le volet voirie.
- Concernant le parking "Demeyere" AB 0066, ce nouvel ERL devra prendre en compte impérativement les problématiques de desserte et de voirie. Il est proposé sous réserve de la réalisation de voiries adaptées, notamment en ce qui concerne l'ERI F5 - Aménagement voirie - Rue de la Prévôté. Il faut assurer la continuité de cet ERI F5 la moitié du projet.
- Concernant le secteur gare, les ERL à créer devront prendre en compte impérativement les problématiques de desserte et de voirie. Il est proposé sous réserve de la réalisation de voiries adaptées, notamment celles envisagées sur l'OAP Gare, condition "sine qua none" de réalisation. l'OAP Gare est d'ailleurs complétée avec l'exigence qu'un ouvrage d'art soit envisagé sur cette zone (ex : tunnel sous la voie ferrée). Cette zone devra faire l'objet d'une étude de faisabilité sur les questions de stationnement. En outre, le conseil municipal demande à ce que soient bien prises en compte les dispositions en annexe 1 de la délibération sur le PLU 3 et le tableau en annexe "Emplacement réservé d'infrastructures" du livre des emplacements réservés, des servitudes assimilées et des marges de recul.

53 - PREMESQUES

Pas de remarques

54 - RADINGHEM-EN-WEPPE

L'ambition de "Garantir à tous la possibilité de se déplacer, tout en agissant en faveur de l'environnement", appelle cependant quelques réflexions du conseil municipal.

Le conseil estime que les actions mises en œuvre dans notre secteur des Weppes ne permettront pas de réduire le volume des déplacements quotidiens réalisés en modes motorisés et d'atteindre les objectifs globaux.

Certes, les pistes cyclables, dès lors où elles seront réalisées en nombre, permettront des déplacements sécurisés en mode doux. Cependant, ces déplacements risquent de se limiter aux loisirs. Il est peu probable que les habitants utilisent les modes doux pour se rendre au travail sur Lille et les communes limitrophes.

La question des parkings relais aux abords de la RN.41 nous semble primordiale, notamment à proximité d'Allenes-lez-Haubourdin afin de pouvoir rejoindre le futur tramway.

Les parkings relais aux abords des gares, notamment à Wavrin, sont également essentiels. Cependant, il est indispensable qu'une réflexion soit menée avec la SNCF pour augmenter de manière significative le cadencement des trains en direction du centre de la métropole, les trains étant plus que saturées depuis plusieurs années et n'incitant pas à les utiliser pour se rendre sur Lille et environs.

55 - SANTES

CHAPITRE 1 : Changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement

Action 8 : Améliorer la qualité de l'air.

La ZFE touchera les 95 communes de la MEL et les modalités ne sont pas encore déterminées. La Ville de Santes est inquiète de ce dispositif qui sera mis en place sur le territoire des Weppes, qui ne bénéficie pas aujourd'hui d'un réseau de transport en commun efficace et de mobilité douce pour pallier à l'usage de la voiture. À l'identique du PLU gardienne de l'eau et la loi SRU la ville risque d'être pénalisée sans pour autant avoir les moyens d'agir efficacement.

CHAPITRE 2 : Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire

La Ville attire l'attention que ce réseau de transports collectifs plus performant est localisé uniquement sur le versant nord-est de la métropole et est absent dans le secteur des Weppes.

Action 12 : Anticiper les solutions de transports collectifs de demain adaptées au territoire de la Métropole Européenne de Lille.

La Ville de Santes est favorable à l'expérimentation du transport de voyageurs sur la Deûle.

Action 15 : Valoriser le réseau ferré, en tant qu'armature du réseau de transports collectifs et en lien avec les territoires extérieurs.

La Ville de Santes soutient la MEL pour solliciter de la Région un renfort des amplitudes horaires et de l'offre TER hors heures, de pointe. Il est également

nécessaire de maintenir et sécuriser les horaires en heure de pointe (respect des horaires, fréquence et capacité des trains, choix des lignes directes).

Action 16 : Créer de nouvelles lignes de tramway .

Les nouvelles lignes de tramway envisagées par la MEL ne bénéficieront pas au territoire des Weppes aujourd'hui délaissé de tous aménagements futurs.

Le document indique une liaison de Tramway jusqu'à Hallennes-lez-Haubourdin alors que la MEL avait finalement validé le terminus à Haubourdin.

Action 17: Augmenter le nombre de lignes de bus à niveau de service renforcé.

A défaut, il serait judicieux d'envisager une ligne de BHNS allant jusqu'à l'hyper-centre de Lille, à ce jour, il faut utiliser plusieurs modes de transport avec différents temps d'attente.

Action 19 : Consolider la stratégie d'intermodalité à l'échelle de la MEL

Action 20 : Accompagner la réalisation et l'évolution des pôles d'échanges multimodaux.

Action 21 : Aménager de nouveaux pôles d'échanges multimodaux et adapter les pôles d'échanges multimodaux existants aux évolutions des modalités et des projets de transports collectifs à venir.

En tenant compte de ses aménagements actuels à savoir : la gare, les arrêts de bus, les parkings, l'abri à vélo non sécurisé, la Ville de Santes se porte volontaire pour y aménager un pôle d'Echanges Multimodaux (PEM) de proximité avec un accompagnement permettant l'atteinte des 3 objectifs.

- La fonction transport avec la présence du train, du bus, du vélo et de la voiture

- .. L'approche urbaine avec la volonté municipale de créer un garage à vélos sécurisé (possibilité sur une parcelle en cours d'accession par la Ville), de réaménager et sécuriser les parkings attenants avec une zone de covoiturage et de développer un plan de circulation municipal intégrant les piétons et les cyclistes.

Ce pôle se situerait à proximité des commerces santois, salles de sport, d'animation et de culture (l'Agora) et futur lieu de vie (11 rue Foch), des grands axes routiers et du ferroviaires.

Comme indiqué sur le site internet des espaces naturels de la MEL, la gare de Santes est l'arrêt privilégié pour se rendre aux équipements métropolitains, à savoir le Parc de la Deûle, le Relais Nature et le parc Mosaïc. Couplé à une signalétique forte en faveur des mobilités douces à l'ajout d'un cheminement cyclable vers Houplin-Ancoisne voir une ligne de bus, ce pôle pourrait être une opportunité pour favoriser le tourisme mais aussi limiter le nombre de véhicules toujours en augmentation sur les

parkings des parcs et en stationnement dangereux sur la chaussée entre Santes et Houplin-Ancoisne.

-Les services associés comprenant la sécurisation et le confort des usagers se rendre à ce pôle.

D'autre part, , il est important de rappeler que la gare de Santes est le principal accès pour les personnes travaillants au Port de Santes, notamment les emplois précaires.

Par courrier en date du 06 avril 2021, la Ville de Santes a sollicité de la MEL la réalisation d'un garage à vélos sécurisé à proximité de la gare afin de favoriser l'intermodalité et limiter le nombre croissant de vol de vélos dans l'abri ouvert actuel. N'avant pas eu de retour à ce courrier, la Ville demande un appui de la MEL pour solliciter les maîtres d'ouvrages (la Région Hauts-de France et la SNCF) à la réalisation ou à l'accompagnement pour sa mise en œuvre dans une cohérence d'intermodalité (utilisation de la carte Pass Pass).

CHAPITRE 3 : La rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacements

Action 25 : Faciliter l'usage des transports en commun grâce à la billetterie et aux tarifications.

La Ville de Santes insiste pour disposer d'une meilleur cohérence et facilité d'achat de billets pour l'ensemble des moyens de transports collectifs (borne automatique en gare à moderniser, absence de borne automatique pour Ilévia, incohérence entre les abonnements et prix unitaire variable selon l'opérateur,...).

Action 26 : La sécurité pour tous :La lisibilité du réseau

La ville de Santes s'inquiète des flux à venir sur les réseaux routiers hyperstructurants, en particulier la RN41 entre le flux actuel et le développement de pôles logistiques d'envergures.

Action 27 : Une "ville à 30 ", des vitesses de circulation modérées,

Dans le cadre de l'élaboration du futur plan de circulation, une étude assortie de propositions de sécurisation des déplacements en ville sera portée par la Ville. C'est dans ce cadre que la ville perspective de la «Ville à 30 » et l'aménagement de zones de circulation apaisées seront étudiés.

Action 30 : Améliorer l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite.

La Ville de Santes est vigilante concernant l'accessibilité des futurs espaces publics (ex : place Hennion) mais aussi des espaces actuels dont certains sont encore à réaménager. Dans le cadre de l'élaboration du futur plan de circulation une étude

assortie de propositions de sécurisation des déplacements en ville sera portée par la ville. C'est dans ce cadre que l'accessibilité des espaces (notamment les trottoirs).

Action 32 ; Pratiquer le territoire pour bien grandir, bien vivre et bien vieillir.

La Ville de Santes soutient la MEL sur la pratique de la marche à pied pour l'ensemble des tranches d'âge et en particulier pour les plus jeunes notamment via l'écomobilité scolaire.

Action 34 : Une politique cyclable métropolitaine cohérente et ambitieuse, portée par la MEL, les communes et les acteurs du territoire.

La ville de Santes souhaite l'installation de bornes vélib et/ou s'orienter vers la mise en place de moyens de transports en libre-service (Vélos à assistance électrique, trottinettes,...) à différents endroits de la commune, à titre d'exemple :

rue Sadi Carnot où se situe le terminus d'ILEVIA,

Gare de Santes

Place Jean-Baptiste HENNION.

Action35 : Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif.

Le schéma cyclable métropolitain à horizon 2035 comprend essentiellement de grands axes (Liaison vélo+villes denses,...). Aucuns des aménagements inter et intra urbain demandés par la Ville lors des différentes réunions et lors de l'enregistrement sur la plateforme métropolitaine n'ont été pris en compte.

La Ville sollicite donc à minima la création d'une voie verte entre Santes et Houplin-Ancoisne afin de favoriser l'usage de la marche et du vélo au quotidien entre les deux villes (absence bus) et l'accès aux espaces naturels métropolitains avec un aménagement paysager de qualité (végétalisation du linéaire, suppression des zones potentielles de stationnement sauvage,...)

En complément, la Ville Insiste auprès de la MEL pour un avancement rapide de la réalisation de la trame verte -voie verte du Parc de la Deûle à Armentières et de ses liaisons secondaires. En effet, la réalisation de voies douces en parallèle de la rue principale de la ville et en arête de poisson permettra une alternative plus sécurisée pour les usagers du vélo.

La carte présentant le schéma cyclable métropolitain en page 167 indique un aménagement existant de la voie verte jusqu'à l'intersection avec la rue Pierre Semard, ce qui n'est pas le cas sur le terrain. De plus, les liaisons secondaires menant à la voie verte ne sont pas identifiées sur la carte.

La Ville de Santes sollicite une rencontre avec le Vice-Président métropolitain en charge de la mobilité.

CHAPITRE 4 : Agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine

Action 36 : Animer un groupe travail dédié "Transport de marchandises et logistique" pour poursuivre la dynamique engagée avec les acteurs du territoire,

La Ville de Santes souhaite intégrer ce groupe de travail en tenant compte de la présence du Port de Santes sur son territoire et donc des problématiques liées au transport.

Action 40 : Promouvoir la multimodalité, les infrastructures alternatives à la route existante ou à venir et les solutions logistiques optimisées,

Bien que la voie d'eau doit être une solution de transport des marchandises en alternative au réseau routier, il est aussi important que les projets ne nuisent pas à la préservation de l'environnement et des milieux naturels. En effet, un projet d'aire de retournement des péniches avait été proposé au niveau du Parc de la Deûle pour lequel la ville est défavorable.

CHAPITRE 5 : Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du PDM_

Le suivi des différentes actions et les évaluations du PDM présentent un intérêt particulier pour la ville de Santes qui souhaiterait avoir connaissances des modalités qui seront mise en œuvre (tableau de bord avec fréquence de suivi) et se propose d'être un relais pour le territoire des Weppes (ex : mise à disposition de salles pour les réunions, diagnostic, ...).

Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 aout 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques.

Le Conseil Municipal souhaite apporter les remarques et/ou demandes de modifications listées ci-dessus, et émet un avis défavorable, au vu de nos nombreuses remarques et réserves, dans l'attente d'en discuter avec l'exécutif de la MEL

Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

QUESTIONNEMENT

Pistes cyclables :

Politique cycliste visible et cohérente à l'échelle du territoire

Sentiment de délaissé des communes des Weppes

Améliorer la lisibilité des pistes cyclables et leur planification pour leur réalisation

Assurer l'entretien des pistes cyclables et améliorer l'aspect sécurité (traversées de carrefour, voie ferrée, ...)

Importance de la réalisation de la voie douce Bourg - Berquerie

Planifier la piste cyclable d'Escobecque à Le Mesnil

Transports en commun :

Multiplier les pôles d'échange et améliorer les pôles existants

Renforcer le maillage dans les Weppes

Améliorer le pôle multimodal de la gare SNCF d'Armentières (parking, passerelle, parking vélo, sécurité, ...)

Améliorer le cadencement et les horaires du réseau TER

Tarifs des transports commun, billetterie unique

Améliorer la sécurité dans les transports en commun

Augmenter les BHNS

Prolonger le tramway jusque Hallenes-lez-Haubourdin

Demande prise en compte des projets communaux et de leur problématique locale en terme de desserte

De nouvelles solutions de transport vers le Nord, l'Est et le Sud de la MEL

Infrastructures :

Saturation de la RN41, le PDM n'apporte pas d'amélioration d'écoulement du trafic

Autres :

Demande de participation au suivi de la mise en oeuvre du PDM Horizon 2035

A noter en terme de transport, un ressenti de non prise en compte de la part de la MEL sur le territoire des Weppes.

56 - SEQUEDIN

Courrier du Maire en date du 12/11/2022- Sans avis

57 ENNETIERES-EN-WEPPE

Sans avis - Réputée favorable

58 LOMPRET

Sans avis - Réputée favorable

59 LOMME

Sans avis - Réputée favorable

60–avis du conseil municipal d'Anstaing :

Le conseil souhaite compléter le plan d'action par les propositions suivantes :

-gratuité des transports pour tous. L'expérience de la communauté urbaine de Dunkerque montre une véritable accélération dans l'usage des transports en commun par les habitants et peut-être un véritables déclencheurs de changement du mode de déplacement des habitants.

-Politique tarifaire commune avec la communauté de communes Pévèle Carembault. Notre territoire est concerné par les flux venant de ces communes et qui vont jusqu'au métro.

-Notre territoire connaît une progression démographique chaque année et la mobilité des habitants, notamment pour se rendre au travail ou pour les enfants au collège et au lycée devient de plus en plus problématique. De nouvelles routes n'étant pas à l'ordre du jour, il y a lieu d'utiliser le tracé de la ligne Ascq-Orchies pour mettre en place un transport en commun moderne rapide, non polluant.

-Mettre un coup d'accélérateur sur la création des pistes cyclables et sur des voies permettant aux piétons d'être en sécurité.

-Disposer de stations de VLIB sur le territoire.

-La mise en place de la ZFE va provoquer des difficultés pour les propriétaires de véhicules anciens polluants. Pour accompagner cette mesure il est nécessaire de mettre en place une aide financière pour les remplacements de ces véhicules.

-L'extension de l'aéroport est une ineptie au vu des objectifs environnementaux visés. Une position claire de la MEL contre cet agrandissement doit être énoncée, notamment pour l'impact prévu sur la pollution de l'air et de l'eau de notre territoire.

61- Bouvines

Sans avis - Réputée favorable

62- Chérenq

Sans avis - Réputée favorable

63–Avis du conseil municipal de Faches-Thumesnil

Avis favorable au plan de mobilité sous réserve de la prise en compte des remarques, questions et amendements exposés ci-dessous :

-partie 1 : remarques portant sur la globalité du projet :

-la ville de Faches-Thumesnil demande à relever les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du projet de PDM pour les porter au niveau des engagements européens (-55 % en 2030) et des recommandations scientifiques.

-Concernant la pollution de l'air et considérons que les PM 2,5 (particules fines) sont scientifiquement reconnus comme étant parmi les polluants les plus dangereux pour la santé humaine, la ville de Faches-Thumesnil regrette le manque d'ambition des objectifs de réduction de ces rejets atmosphériques inscrit dans le plan de mobilité métropolitain et souhaite que le plan de mobilité métropolitain intègre ce type d'objectif et d'indicateurs et vise à atteindre les serait recommandés par l'OMS.

-Globalement la ville de Faches-Thumesnil souligne la nécessité de renforcer la démonstration de l'adéquation entre les actions inscrites dans le projet et les objectifs visés, ce qui avait manqué au plan de déplacements 2010–2020 dont les objectifs n'ont pas du tout été atteints. Il Convierait de préciser davantage chaque action en indiquant les ressources qui lui seront allouées, l'ampleur de son déploiement ainsi que le calendrier de mise en place au niveau global et le cas échéant pour chaque commune concernée

-la ville de Faches-Thumesnil plaide également pour que cessent les investissements dans les projets routiers (LINO , Tourcoing–Wattrelos,M700) qui ne font qu'encourager le recours à la voiture individuelle, et de consacrer les moyens financiers sur les mobilités actives et collectives. En Parallèle, les sommes consacrées au développement cyclable restent inférieures à celles investies par plusieurs autres Métropole Européenne françaises comme par exemple la Métropole Européenne de Strasbourg qui investit le même montant mais pour 2,5 fois moins d'habitants. Nous voyons dans ses allocations budgétaires une forme d'incohérence entre les objectifs et la répartition des moyens opérationnels.

-Il est à noter la baisse accessibilité induite par la hausse continue des tarifs, la ville aimerait tendre vers une gratuité des transports pour les rendre plus attractif.

-Nous constatons également une incohérence entre l'objectif de développer le covoiturage et le fait que le rapport entre les déplacements voiture en tant que

conducteur et en tant que passagers ne varient pas en 2035 d'après les projections du plan de mobilité métropolitain.

-Il nous semble important d'associer davantage les associations d'usagers des transports publics et des infrastructures des modes doux aux réflexions et aux décisions.

Partie 2 : remarques portant sur le périmètre communal :

-la ville de Faches-Thumesnil plaide en faveur d'un changement d'échelle volontariste en faveur d'un développement cyclable. En ce sens nous souhaitons que le projet de plan de mobilité métropolitain soit complété afin de pallier dans les meilleurs délais le manque d'infrastructures cyclables et d'aménagement apaisé qui favoriseront les modes doux (exemple des zones de rencontre, rue scolaire, parvis pour mobilité douce, continuité des itinéraires pour mobilité active et pour personnes à mobilité réduite etc.)

-de par sa géographie marquée par des discontinuités urbaines majeures (voies ferrées, voies rapides, boulevards urbains etc.) son appartenance à la couronne sud et la physionomie de son bassin d'emploi, la ville de Faches-Thumesnil est pénalisée par une accessibilité lacunaire aux actes structurants du réseau de transport en commun (métro et tram). Même si le futur tram-route d'Arras est le bienvenu, il ne dessert qu'une petite partie de la ville et nécessite de penser ne desserte efficace depuis les autres quartiers.

-De la même manière les lignes de bus transversales ne permettent pas aux habitants de Faches-Thumesnil d'accéder à Villeneuve-d'Ascq ou au CHR dans des temps de parcours compatibles avec leurs besoins. La quasi-absence de liaisons transversales pénalise le développement économique de la commune et provoque une mobilité automobile subit pour l'accès au bassin d'emploi. À ce titre nous regrettons les réductions de services commerciaux des lignes COROLLE qui ont été effectuées ces dernières années. Il s'agit d'une des conséquences de la benne de 10 % du budget dévolu au contrat de concession KEOLIS 2018. Il sera nécessaire pour le prochain contrat d'augmenter sensiblement les moyens alloués notamment pour améliorer le réseau de bus.

Par conséquent l'asile de Faches-Thumesnil demande à voir inscrit dans le projet de plan de mobilité métropolitain :

–un raccourcissement significatif des délais de rabattement vers les lignes de métro et de trame existante et à venir.

–La création de nouvelles lignes de bus transversales.

64 -Avis du conseil municipal de Gruson

Nous attirons votre attention sur plusieurs points Paraissant insuffisant ou des actions à compléter.

En effet, il nous semble important, si nous devons développer davantage les modes doux, d'installer dans les 95 communes de la Métropole des stations VLILLE et des bornes de recharge pour vélos électriques, d'ici 2035.

Il faut par ailleurs poursuivre la politique du cyclable en développement davantage les chemins cyclables afin de desservir plus facilement de déplacements doux vers les transports en commun.

De plus, le point noir du territoire est, étant la saturation des véhicules aux heures de pointe, il apparaît que les transports en commun ne sont pas en nombre suffisant.

Plusieurs possibilités s'offrent à nous :

- la réhabilitation de la ligne Ascq–Orchies partenariat avec la CCPC et la Région
- l'obligation pour chaque ville de se munir d'une aire de covoiturage avec bien entendu la gratuité de celle-ci.
- L'augmentation du nombre de parkings gratuits aux abords des stations de transport en commun (Gares routières et ferroviaires, stations de métro).
- Le développement de bus à la demande (illévia réservation) avec l'augmentation des navettes régulières pour Gruson de 6h30 à neuf heures le matin en raison d'une rotation toutes les demi-heures est également le soir 16h30 à 20 heures.

65- Avis du conseil municipal de Lesquin

L'avis favorable donné par le conseil municipal à ce plan est assorti des demandes suivantes visant à accélérer le changement de comportement des usagers :

- proposer des tarifs plus attractifs pour les transports en commun.
- Étendre la gratuité à de nouveaux publics.
- Augmenter la fréquence des transports en commun et adapter la taille des bus en fonction de la fréquentation.
- Accélérer la réalisation des pistes cyclables et des aménagements pour les mobilités douces, en augmentant le budget d'investissement dédié à ces projets.
- Accélérer la création du réseau express régional vers le bassin minier, qui pourrait réduire de façon significative la circulation sur l'autoroute A1 et les axes secondaires qui sont reliés.

-Avoir davantage de place pour les véhicules rechargeables dans les différents parkings souterrains et aériens.

66 -Avis du conseil municipal de Lezennes

le conseil municipal exprime un avis favorable sur le projet assorti des remarques énoncées ci-dessous :

au regard du projet de plan de mobilité le conseil municipal souhaite apporter les remarques suivantes :

-diminuer significativement l'utilisation de la voiture qui reste massive :

l'enjeu essentiel est de rendre visible et « désirable » des alternatives à la voiture individuelle selon les distances à parcourir, ce que l'on a à faire (travailler, consommer, se divertir, etc.). Cette prise de conscience de la place disproportionnée de la voiture dans la ville n'est perçue que lors des épisodes « bouchons » mais les conséquences en tirer ne sont pas forcément très partagées. Lezennes est au cœur de la future zone à faible émission (ZFE). Cette avancée pour l'environnement n'en constitue pas -1 difficulté pour une partie de nos concitoyens et crée potentiellement de nouvelles inégalités. La ZFE doit faire l'objet d'une information tout à la fois massive et ciblée pour s'y préparer.

C'est pourquoi l'appropriation des alternatives doit encore progresser : la pratique cycliste se développe nettement pour les déplacements de quelques kilomètres, la marche en ville augmente sensiblement. Nous devons aussi partager plus largement le concept du « village du quart d'heure » qui correspond parfaitement à Lezennes. Il faut souligner la nécessité de coopération entre la métropole et ses communes pour faire vivre cette pédagogie, par le dialogue et par l'exemple. L'arrivée du VLILLE en proximité et ressentie très positivement même si l'étude d'une station en centre-ville reste une priorité.

–L'engagement pour les mobilités dites « actives » et/ou électriques :

La commune poursuivra son engagement pour faciliter l'usage du vélo tant par la mise en œuvre de la charte métropolitaine de l'espace public que par ses actions propres : renouvellement des arceaux de sécurité, moyens de stockage, poursuite des primes à l'achat des vélos.

Ces coopérations doivent être renforcées sur d'autres champs de la mobilité pour accompagner les évolutions technologiques (le processus d'installation des bornes de recharge), l'accompagnement des autres mobilités électriques (en prenant en compte ce que nous faisons déjà avec les primes à l'achat du vélo et des vélos électriques) par le système de mise à disposition de trottinettes ou vélos électriques de l'appel à manifestation d'intérêt auxquels nous avons répondu favorablement compte tenu de notre situation géographique entre deux centres urbains attractifs (Villeneuve-d'Ascq

et Lille). Par ailleurs nous souhaitons la poursuite du système de l'auto partage que nous avons initié avec CITIZ.

–Les transports en commun : des capacités qui vont s'améliorer, un accès à proximité à sauvegarder :

Nous notons avec satisfaction les avancées du projet schéma directeur des infrastructures de transport dans des études pour la réalisation du bus à haut niveau de service de poursuite activement avec l'application des communes traversées (comité de ligne BHNS)

Concernant les lignes à haut niveau de service nous savons quels sont les investissements conséquents à consentir et les ouvrages d'art à revoir (pont de Tournai) ou à créer (pont du Hellu). Le conseil municipal rappelle son attachement à ses engagements. C'est la préparation de l'avenir qui est en jeu, destiné à faciliter le report modal tant sur les transports en commun que les modes de transport doux. Nous tenons également rappeler l'importance des moyens de rabattement avec le maintien de lignes transversales et le développement de moyens de transport en grande proximité spécialement pour les personnes à mobilité réduite mais aussi pour les salariés de Lezennes qui ont parfois des difficultés pour rejoindre leur travail.

La question de la tarification et le développement de la gratuité des transports en commun reste d'actualité le déplacement occasionnel reste onéreux y compris pour les familles, la voiture peut encore rester avantageuse, ce qui va à l'encontre de nos objectifs. La situation des 18–25 ans est aussi à considérer. La relance d'un débat en y intégrant la question du financement apparaît plus que jamais opportun avec les entreprises et l'ensemble des collectivités territoriales, l'État. L'évolution des participations financières de l'ensemble des partenaires avec notamment le versement transport est une préoccupation majeure.

–La mobilité des salariés de la Métropole est d'ailleurs :

L'accès à la Métropole pour les salariés extérieurs reste également un enjeu important. La mise en œuvre de parkings relais et un accès facilité sont à conforter en bout de ligne du métro. Cela apparaît toutefois insuffisant si on considère difficultés d'accès à l'approche du cœur de la Métropole les véhicules saturent les sorties saturent les réseaux secondaires lors des épisodes métiers météorologiques de pluie ou de neige en situation d'accident. D'autres aspects très concrets de la vie quotidienne doivent être aussi pris en compte notamment en insistant par exemple sur la ponctualité des transports en commun. Le conseil municipal veut enfin porter l'attention sur l'articulation du plan de mobilité de la Métropole avec les plans de déplacement des entreprises (PDE) ou ce qui en tient lieu, à relancer ou a minima accompagner les initiatives prises par certains d'entre elles, sujet primordial compte tenu du tissu économique de Lezennes : donner de la visibilité aux salariés, connaître les dispositifs de transport et connaître aussi les dispositions prises par les entreprises. La ville contribuera autant que possible à une animation territoriale sur ce sujet comme elle a

pu déjà le faire de 2016 2019. Les orientations du bureau des temps en répartissant notamment les déplacements aux heures de pointe, doit être intégré au débat. Ces préoccupations s'inscrivent dans un moment d'installation d'entreprises importantes qui vont générer des flux significatifs. La dernière implantation en date projetée par le groupe La Poste dans la zone d'activité du Hellu, évoqués ci-dessus a une importance cruciale pour l'ensemble du territoire au sud-est de Lille.

67 -Avis du conseil municipal de Mons en Baroeul :

Le conseil municipal souhaite tout en partageant l'énoncé des enjeux des objectifs généraux formulés par le plan de mobilité métropolitain attirer l'attention sur les points suivants_:

–globalement les ambitions de report modal affiché dans le plan de mobilité métropolitain sont très fortes. Pour qu'elles soient atteignables, il est essentiel que les changements de mobilité soient vraiment massifs, notamment dans les communes urbaines du cœur de la Métropole comme Mons En Baroeul. Cela rend indispensable un renforcement massif des possibilités de mobilités alternatives et une accélération continue des mesures d'aménagement urbain vers une ville à 100 % « cyclables et marchable » de manière concomitante, des mesures de contraintes à l'usage individuel de la voiture particulière (partage de la voirie, auto partage, réduction de vitesse,) doivent être prises. Des mesures de contrainte sans alternative seraient perçues comme punitives et très impactantes pour les ménages et acteurs de la Métropole. A contrario des mesures de développement des alternatives sans contrainte appliquée à la voiture individuelle seraient insuffisamment efficaces.

-Des conditions de mise en œuvre de la zone à faible émission mobilité (ZFEm) mesures importantes de ce plan de mobilité, peuvent se priver quelques questionnements majeurs. Si cette disposition, prévue dans un cadre législatif national, est un outil pertinent afin de limiter les émissions polluantes liées aux véhicules les plus anciens, les spécificités géographiques dans le lien entre urbanisme et mobilité, des disparités territoriales et sociales nécessitent des réponses aux adaptés aux contextes territoriaux. Une application insuffisamment accompagnée de contreparties adaptées (aide à la modernisation du parc, développement massif de l'offre en mobilités alternatives : transport collectif, mobilité douce),mesures sociales d'aide à l'accès aux autres de mobilités alternatives) pourrait laisser craindre que les habitants de Mons en Baroeul soient avantages impactés en moyenne métropolitaine nationale. Cela pourrait compromettre les capacités de mobilité d'une partie de la population, en particulier dans les catégories sociales les plus fragiles.

Dans une logique de recherche de limitation des émissions de gaz à effet de serre, le remplacement de véhicules à moteur thermique par des véhicules électriques doit être favorisé, ce qui soulève la question de l'accès plus aisé aux bornes de recharge. Il est regrettable que des décisions anciennes aient conduit paradoxalement un déploiement plus rapide des bornes de recharge dans des secteurs peu denses de la Métropole que dans des secteurs denses comme la ville de Mons en Baroeul. Il est important que

la Mél s'emploie désormais à accélérer le déploiement et à corriger les conséquences des errements précédents.

-En matière d'offre de transport collectif la ville appelle à un renforcement significatif des capacités de la ligne numéro deux du métro, à une mise en œuvre rapide de bus à haut niveau de service entre Marcq-en-Barœul et Villeneuve-d'Ascq (dans le cadre du SD IT) et un renforcement des lignes de proximité assurant un maillage entre les quartiers et les lignes structurantes.. Il est attendu à une échéance plus rapprochée (2024) une refonte qualitative du pôle d'échange multimodal autour de la station Fort de Mons. Il s'agit de renforcer l'effet réseau permettant d'améliorer les conditions de déplacement au sein de la Métropole lilloise, avec le cœur de l'agglomération (vers les offres ferroviaires toutes distances disponibles et à renforcer dans les gares de Lille), mais aussi avec les Pôles secondaires sans passer systématiquement par le centre-ville de Lille (vers Villeneuve-d'Ascq, vers Marcq-en-Barœul et le tramway Mongy. Ainsi que vers le versant nord-est de la Métropole).

-En parallèle et suites aux démarches de maîtrise de la mobilité automobile et au renforcement significatif des offres en transports collectifs, le plan de mobilité métropolitain doit intégrer des ambitions plus fortes en matière d'accessibilité tarifaire des transports collectifs. En la matière, la collectivité doit renforcer les dispositions en termes de tarification sociale, pour les personnes aux revenus les plus faibles. Les autres tarifaires à destination des familles doivent aussi être renforcés afin d'inciter massivement au report modal.

-En matière de déplacement cyclable plan de mobilité fixe un objectif ambitieux (passé de 1 % de part modale à 8 %) la réussite de cet objectif passe par la suppression des « points noirs » dans tous les franchissements des infrastructures et la définition d'itinéraires cyclables structurants. À une échelle locale cela pose la question d'un itinéraire structurant est-ouest (faubourg de Roubaix, Zola/acacias, Schuman/Adenauer, général Leclerc/Gayet) entre Lille Mons en parolles et Villeneuve-d'Ascq, et en Nord-sud (Barœul, Sangnier, Coty) entre Marcq-en-Barœul, Mons en Barœul, Lille.. Et le renforcement des continuités au-delà de la voie rapide urbaine, et de part et d'autre du boulevard de l'Ouest. La ville de Mons en Barœul souhaite en ce sens que la Mél accentue au-delà de l'annonce faite de « 100 millions d'euros » ses efforts budgétaires destinés à l'amélioration et au déploiement des infrastructures cyclables.

À une échelle plus locale la Mél doit accompagner la ville dans les démarches de déploiement de « la ville 30 » et d'apaisement des vitesses de circulation au sein des quartiers (dispositifs physiques et digitalisés d'apaisement de vitesse, aide à la mise en cohérence intercommunale). Localement la ville se félicite de l'abaissement des vitesses autorisées de circulation sur la voie rapide urbaine (de 90 à 70 km/h), suite notamment à ses nombreuses sollicitations auprès de la Mél et de l'État.

-La promotion de l'usage du vélo passe aussi par le développement de capacités de stationnement. La ville soutient les démarches visant à développer le stationnement résidentiel des vélos (de type boxes). Toutefois s'agissant d'un

équipement de mobilité accessible via abonnement, il y aura lieu que l'investissement puisse être pris en charge par les villes (en tant que mobilier) mais que le fonctionnement et la gestion repose sur l'échelon métropolitain (via la carte pass pass) à l'instar des parts de stationnement aux abords et pôles d'échange. Une ville comme Mons en Baroeul ne dispose pas a priori de la masse critique et des moyens suffisants pour assurer efficacement ce service de mobilité relevant bien des compétences déléguées à la MEL.

-Le PDM pose la question de la marche. En la matière est essentiel de la Métropole Européenne de Lille se dote de démarches d'innovation sur les requalifications qualitatives des rues et les espaces publics du territoire. Les interventions de voirie doivent prendre en compte de meilleures dispositions de partage de l'espace entre les modes de déplacement, voire privilégié des parcours confortables, accessibles, davantage digitalisés et enfin permettre de distinguer, par les matériaux, la vocation des espaces (enrobé pour les parties circulées, béton pour les parties à dominante piétonne, les zones de rencontre). Les matériaux proposés dans la mise en œuvre des projets de voirie sont encore être dominés par les matériaux de type routier.

-Enfin la ville de Mons en Baroeul insiste sur la nécessité d'aborder la question de la mobilité à travers les différents outils de planification et pas uniquement via le PDM. Ainsi le PLU 3, le PL H doit intégrer des dispositions visant à structurer la ville autour des transports collectifs et alternatifs. Révéler la ville sur elle-même, promouvoir la mixité des fonctions et l'intensité des usages aux abords des axes lourds de transports, limiter l'étalement urbain, contribuer également à promouvoir les déplacements alternatifs à la voiture individuelle (marche à pied, vélo, transport collectif). La ville compacte des « courtes distances » en cœur de Métropole souhaite contribuer via les différents outils de planification à cet objectif transversal de diminution de la dépendance de la voiture individuelle.

Soucieux que la mise en place du plan de mobilité métropolitain s'accompagne des mesures de développement massif des mobilités alternatives à la voiture individuelle utilisée le plus souvent seul, le conseil municipal souhaite la prise en compte de ces remarques. Une façon globale les remarques formulées dans cet avis traduit le souhait d'une accentuation des efforts financiers et techniques de la Mél concernant les enjeux de mobilité. Cette position est portée et défendue de façon constante de plus de 20 ans par les trois conseillers métropolitains représentant la ville de Marcq-en-Barœul. Considérant que les questions de mobilité sont au cœur des compétences de l'établissement intercommunal—sont essentiels à la vie quotidienne des habitants—constitue un levier de politique sociale de développement de l'égalité dans la mobilité, de prise en charge par la collectivité d'une part importante du coût de service. — Constituent un vecteur fondamental de la lutte contre le réchauffement climatique.

68- Avis du conseil municipal de Perronne

Sans avis

69- Avis du conseil municipal de Ronchin:

Vu l'amendement déposé par le groupe des Ronchinois.es aux Commandes,

Le Conseil municipal, à la majorité, n'adopte pas l'amendement déposé par le groupe les Ronchinois.es aux Commandes (7 pour, 26 contre).

Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 août 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques, le Conseil Municipal, à la majorité, émet un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil Métropolitain. Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

Mesdames Celet, Drapier et Vanacker, Messieurs Busschaert et Vial ne prennent pas part au vote.

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif de Lille dans les deux mois à compter de sa notification.

La présente délibération est transmise à Monsieur le Préfet du Nord, pour contrôle de légalité.

70- Avis du conseil municipal de Sainghin en Mélantois :

le conseil municipal a décidé d'émettre un avis favorable au projet de plan de mobilité métropolitain assorti des remarques suivantes :

–les objectifs généraux mis en avant notamment en lien avec le développement de l'offre de transport en commun et des mobilités actives (marche vélo) répondent aux enjeux identifiés par la commune.

–Les axes d'action en lien avec ces objectifs ne répondent pas aux attentes notamment pour le tronçon Pévèle Carembault-Sainghin en Mélantois-Villeneuve-d'Ascq sur plusieurs aspects :

Dynamique engagée depuis 2025 de baisse de l'offre de transport en commun (suppression de lignes de bus)

Faiblesse de l'offre cyclable pourtant seule réponse métropolitaine concernant la mobilité. Pour exemple, la mise en place d'une piste cyclable sur le tronçon est concerné est demandée par les communes depuis 2014.

Mise en place d'une zone à faible émission non préparée : la mise en place d'une politique de covoiturage avec parking relais semble indispensable à moyen terme.

Il paraît nécessaire de prévoir des points d'étape pour contrôler l'avancement des actions avant 2035.

71- Avis de la commune de Tressin

Considérant que le territoire Est est le parent pauvre du Plan de mobilité 2035 de la MEL alors que le territoire est classé par rapport aux 8 territoires de la MEL, en 6^{ème} position pour sa population, 3^e au niveau de l'emploi et 2^e au niveau scolaire et étudiants.

Considérant que depuis de nombreuses années, les infrastructures (routières, ferroviaires, voies cyclables) n'ont pas suivi l'évolution de l'accroissement de la population. Cette situation engendre une congestion des voies métropolitaines et autoroutes (A 23 et 27) aux heures de pointe.

Pourtant depuis 2018, 18 communes du territoire Est de la MEL et de la CCPC pétitionnent sur les lourds problèmes de circulation quotidiens auxquelles s'affrontent leur population. Des propositions innovantes ont été présentées en 2021 par des communes, permettant de désenclaver cette zone rurale, grâce à du matériel ferroviaire léger et autonome, en réactivant la ligne Ascq-Orchies pour répondre efficacement aux besoins quotidiens de déplacement. A ce jour, aucune réponse concrète de la MEL.

Considérant que le futur PLU ne fera qu'aggraver la situation puisqu'il prévoit une densification de nos territoires.

Considérant que les objectifs du PCAET sur notre territoire (pour tout le secteur des transports celui-ci ambitionne, une réduction de 19% des consommations énergétiques et de 27% des émissions de GES entre 2016 et 2030) semblent difficilement atteignables (il fixe également l'objectif d'une baisse globale de 44% des émissions de polluants locaux entre 2012 et 2030) et que le report de la voiture utilisant de l'énergie fossile vers l'utilisation de l'énergie nucléaire nous semble un leurre (le prix actuel de celles-ci démontre la limite de cette mutation).

Considérant que la Métropole Européenne de Lille envisage la mise en place de la ZFE-m (Zones à Faibles Emissions mobilité) au 1^{er} janvier 2025 et cela de manière très restrictive (Interdiction de circulation permanente pour les automobiles de critères 4 et 5) et cela sans offrir d'autres alternatives de déplacement, hormis le vélo et la marche, pour les utilisateurs de ces véhicules.

Considérant que le PDM n'apporte pour notre territoire aucune réponse puisqu'aucune nouvelle infrastructure de transport collectif innovant n'est proposé.

Le Conseil municipal, à l'unanimité des membres présents et représentés émet un avis défavorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté. Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

72 – Avis de la commune de Villeneuve-d'Ascq :

Par courrier du 1^{er} décembre 2022 de maire de la commune de Villeneuve-d'Ascq fait les propositions suivantes :

–changer les comportements de mobilité pour agir dès à présent en faveur de l'environnement :

Pour provoquer le changement des comportements, il faut s'en donner la possibilité et les moyens. La commune salue les méthodes utilisées par la Métropole qui a consisté à mettre en place une série d'outils tels que le plan cyclable, le plan 30, le plan marche, le schéma directeur des infrastructures de transport, pour n'en citer que quelques-uns.

Mise en cohérence et par la complémentarité, ils permettront aux citoyens usagers de se déplacer autrement.

Il est maintenant important pour mettre en œuvre chacune des actions d'identifier les besoins à l'échelle de la Métropole mais aussi au niveau des citoyens, de tenir compte de la spécificité de chacun des publics, les actifs les aînés les jeunes, leur localisation et des contextes territoriaux, identifiés leurs besoins divers (pendulaires, loisirs, achats) pour mieux y répondre. Des expérimentations pourraient être envisagées si nécessaire.

Pour les aînés la mobilité est un facteur de liberté et c'est en rendant fluide confortable et adapté à toutes circonstances de leur quotidien les diverses propositions de déplacements alternatifs qu'ils abandonneront le tout voiture. La commune veillera à ce que, en termes d'infrastructures, le maillage cyclable soit réalisé sur tous les axes structurants et tous les quartiers de la ville dès que les circuits soient clairement rendus lisibles identifiables. En parallèle il peut être intéressant de proposer de nouvelles offres telles que :l AMI pour les trottinettes en libre-service.

Pour accompagner le changement de comportement, la commune propose de travailler avec le monde économique et les universités notamment pour les déplacements pendulaires et de mettre comme condition de ces enjeux dans les opérations d'urbanisme en cours, dans le cadre du PLH ou lors de l'élaboration de projets d'implantations économiques. La prise en compte d'une mobilité plus vertueuse et mieux adaptés aux besoins de tous sera l'un des objectifs exprimés dans la charte d'aménagement en cours de rédaction.

–Vers un système de transport collectif encore plus performant et capacitaire :

la commune est déjà irriguée par des lignes performantes de transport en commun : les lignes un et deux du métro, la ligne R du tramway et dans le futur les lignes de bus à au niveau de service I J et H dans le cadre du SDIT , complétons à l'ouest et sud le maillage. Cependant il reste des zones urbaines denses moins bien irriguées. De plus il y aura tout lieu de réadapter le plan bus, de le réfléchir commun réseau maillé à l'échelle du territoire est et intègre aussi le suburbain.

La ville réitère son attachement à relancer la ligne Ascq-Orchies-la Pévèle. Suite à la rénovation de la ligne Lille Tournai par la SNCF, il est nécessaire de réfléchir aux capacités, aux cadences et aux arrêts à mes yeux, à Pont de bois et les gares intermédiaires d'Ascq et d'Annape. Des modes d'intermodalité pertinentes voire innovantes au regard des divers publics usagers actuels et potentiels seront envisagées.

S'il existe plusieurs parcs relais P+R sur la ville (les quatre cantons, les près , Hôtel-de-Ville), il serait nécessaire d'en faire une évaluation, notamment celui de Triolo et réfléchir à d'autres en périphérie de Villeneuve-d'Ascq (exemple Baisieux) qui permettrait aux habitants de ce secteur de ne pas prendre leurs voitures jusqu'à Villeneuve-d'Ascq et d'alléger des axes comme la rue des fusillés

à l'échelle de l'aire urbaine métropolitaine, la ville sera attentive au projet réseau express Grand Lille (REGL) qui fut présenté en 2016. Tous les scénarios d'aménagement proposés ne répondaient pas forcément aux besoins des usagers de Villeneuve-d'Ascq. Ce projet avec la proposition d'une « station Grand Stade » n'aura un impact sur la commune que si les moyens de rabattement quelconque usagers du territoire et notamment les employés du secteur de la haute borne et les étudiants de la cité scientifique.

–La rue pour tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacement :

L'avis demande de continuer l'effort réalisé sur la chaîne de déplacement en faveur des circuits des personnes en situation de handicap. Il est également nécessaire de réfléchir sur les espaces publics de la commune à l'usage de public sur tous les temps de la ville . Ce sera un des enjeux au cœur du travail du comité local de l'environnement en cours de constitution. À l'instar de ce qui a été réalisé pour le projet de la rue de la liberté, il est demandé de travailler avec les citoyens, les conseils de quartier, les entreprises riveraines (commerces, services, bureaux).

La commune entend identifier et sécuriser les circuits aux abords des écoles collèges et lycées. L'avis défavorable à expérimenter, et prend des mesures pourrait être que transitoires.

–Agir en faveur du transport de marchandises de la logistique urbaine :

la commune souhaite travailler avec la MEL et le monde économique sur le dernier kilomètre de livraison et les circuits courts : réfléchir avec les entreprises de transport et les partenaires concernés au site particulièrement bien situé en entrée

d'agglomération sur des axes structurants que sont la zone de la Pilaterie au nord de la ville sur la RN 227 et l'ancien site de Viaposte à l'entrée sud-est de la ville.

Toutes les actions à mettre en place s'inscrivent dans une démarche on continue jusqu'en 2035 et au-delà. Aussi il serait essentiel de créer un réseau de partenaires dont Villeneuve-d'Ascq se veut être membre actif afin d'être associé aux évaluations de projets et d'expérimentation, et de pouvoir les confronter au fur et à mesure avec les citoyens, les conseils de quartier, comité environnemental local, le monde économique, les universités et tous autres partenaires concernés.

73- Avis du conseil municipal de Fretin :

le conseil municipal décide d'émettre un avis favorable sur le plan de mobilité métropolitain assorti des remarques observations suivantes :

- augmenter la fréquence des transports en commun vers la Métropole lilloise.
- Améliorer l'offre de trains sur la ligne Valenciennes Lille en garde Fretin permettant aux usagers de privilégier ce mode de transport pour se rendre sur la Métropole lilloise.
- Mener une réflexion pour un maillage avec les pistes cyclables existantes de la CCPC pour se rendre vers Lille (la M54 de Péronne à Avelin étant très dangereuse).
- Créer une desserte dédiée aux modes doux par la voie Dumont et ce jusqu'au « boulevard du petit quinquin » permettant d'assurer le confort et la sécurité des usagers se rendant dans le CRT.
- Créer un parking de covoiturage avec dalle alvéolées pour gazon sur la parcelle A21 à l'entrée de fretin pour désengorger la M145 aux heures de pointe.

74- Avis du conseil municipal de Forest sur Marque

le conseil municipal à l'unanimité émet des observations ci-dessous sur le projet de plan de mobilité métropolitain :

- ce plan n'est pas assez ambitieux quant à la baisse des émissions de CO2 car il prévoit une baisse de 40 % à l'horizon 2035. Or les recommandations du GIEC sont de les réduire de 40 % pour 2030.
- Autre points :
- Il faut sauver notre manière de nous déplacer.
- Il faudrait installer des stations pour les vélos électriques et trottinettes dans nos communes.

75- Avis du conseil municipal de Baisieux :

Le conseil municipal décide d'émettre un avis favorable au projet de plan de mobilité métropolitain et transmet ses observations et demandes listées ci-dessous :

La commune de Baisieux se situe au carrefour de la Pévèle et du versant nord-est, à la frontière entre la France et la Belgique. L'attractivité du demi-échangeur, si elle est indéniable, implique des flux importants en termes de mobilité. Il s'agit donc d'un enjeu majeur pour notre commune. Le conseil souhaite apporter les remarques demande de modification

–la réduction de l'usage de la voiture ne doit pas servir à justifier la suppression de toutes les demandes de voies de contournement. 40 % de voitures c'est encore beaucoup et cela nécessite des aménagements routiers dans certaines communes afin de contourner les axes existants.

–Le développement de l'usage du vélo qui devrait passer de 1 % à 8 % nécessite un effort considérable sur la création de voies cyclables, comme les efforts sur l'entretien ou encore la mise à niveau des voies cyclables existants. Le projet présenté en ce qui concerne la commune de Baisieux ne semble pas suffisant pour répondre aux objectifs qui est pourtant un préalable au développement de l'usage du vélo.

–Le développement de l'usage des transports en commun semble effective sur les principales communes urbaines de la Métropole. En revanche pour atteindre cet objectif, conviendra de développer également l'une de transport en commun dans les communes suburbaines ou périurbaines comme Baisieux. Le plan de mobilité reste très général sur ce point en ce qui concerne notamment le territoire Est et il serait très dommageable de ne pas apporter de réponses concrètes et tangibles, au risque de voir se développer une circulation de véhicules depuis les communes périurbaines vers les centres modaux de transport en commun (métro, etc.).

Enfin la présence d'une gare à Baisieux ne doit pas venir occulter cette attente, surtout lorsque la fréquence des trains est insuffisant au regard des besoins exprimés et du fait de la forte dépendance au réseau ferroviaire belge.

–Le développement de la voiture partagée est une idée qui semble intéressante et on ne peut que regretter que le plan de mobilité ne mette pas davantage l'accent sur mais certains concepts comme le micro stop, qui constitue une alternative prometteuse, qui aujourd'hui reste à la charge des communes candidats.

76- Avis du conseil municipal de Vendeville :

Sans Avis- Réputée favorable.

77- Avis du conseil municipal de Hellemmes :

Sans Avis- Réputée favorable.

78 Avis du conseil municipal de Willems :

Sans Avis- Réputée favorable.

79-Bondues

Avis

La commune émet un avis favorable assorti d'une observation et d'un souhait :

- Elle sera particulièrement attentive au déploiement indispensable des transports publics adaptés et/ou innovants dans les villes moins denses telles que Bondues, et à la mise en place d'alternatives à la voiture individuelle dans un territoire où elle reste trop souvent indispensable.
- Elle souhaite que les initiatives éventuelles de communes en matière de transport public soient encouragées et facilitées dès lors qu'elles viennent compléter les dispositifs mis en œuvre par la MEL et la Région.

Questions

RAS

80-Bousbecque

Avis

Le Conseil municipal a émis un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil métropolitain, mais a exprimé des préoccupations quant à l'insuffisance des transports en commun dans la région. Malgré les investissements infrastructurels prévus dans le plan, les liaisons en transport en commun resteront insuffisantes pour répondre aux besoins d'une population croissante dans les villes environnantes. Il se réjouit par ailleurs de la prise en compte dans le plan cyclable d'une liaison Wervicq / véloroute au niveau de Roncq,

Le Conseil municipal a donc demandé que le plan de mobilité 2035 intègre la nécessité :

- D'améliorer l'offre et la qualité de service des transports en commun, en particulier pour les liaisons scolaires : Linselles, Bondues, Tourcoing, Comines, Armentières...
- De mettre en place une liaison efficace vers le Centre hospitalier Gustave Dron.
- D'augmenter les capacités de prise en compte des personnes à mobilité réduite, voire d'envisager la gratuité du transport à la demande pour les personnes en situation de handicap.
- De mettre en place des navettes transversales dédiées, directes, positionnées à des heures stratégiques, qui reliraient Bousbecque, Linselles et le tramway (Tourcoing-Lille) en son point le plus direct (Les 3 Suisses...) afin de rendre ce moyen de transport plus systématique et l'interconnexion avec le métro, les gares...
- De résorber, en ce qui concerne les voies douces, les ruptures d'itinéraires sécurisés en veillant à améliorer le partage de l'espace public : piétons, cyclistes, trottinettes et automobilistes...

Questions

- 1) Le pétitionnaire a-t-il bien pris en compte les demandes exprimées (ci-dessus) par le Conseil Municipal de BOUSNECQUE, relative à l'offre, la qualité de services des transports en communs, notamment pour les liaisons scolaires, la desserte du centre hospitalier, la prise en compte des personnes à mobilité réduite, la jonction avec le tramway, le métro et les gares, ainsi que la résorption des ruptures d'itinéraires en voies douces ?

81-Croix

Avis

La Ville de Croix est favorable à ce projet mais souhaite mettre en exergue les atouts que représente le Plan de Mobilité Métropolitain à l'horizon 2035 pour la Ville de Croix.

En matière d'offre de stationnement, qui reste un sujet sensible pour les administrés, la ville souhaite une réunion de travail avec la MEL courant décembre (2022), afin de fixer les lignes directrices d'engagement mutuel.

La Commune de Croix, qui bénéficie déjà d'une offre de transports collectifs et de déplacements doux non négligeables sur son territoire (lignes de bus, lignes de métro, réseau de tramway, ligne SNCF, stations d'autopartage, stations V'Lille), trouve qu'il serait judicieux qu'elle puisse souscrire à l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour les trottinettes électriques et vélos à assistance électrique en libre-service, en tenant compte de la forte densité de la commune, notamment concernant les règles d'usage qui pourraient être mises en œuvre.

En ce qui concerne le volet « électromobilité », la ville a d'ores et déjà identifié 3 des 7 sites pouvant accueillir les bornes électriques sur son territoire, et propose une rencontre interservices pour définir l'emplacement des 4 autres sites.

Questions

- 2) Le pétitionnaire a-t-il tenu une réunion de travail avec la ville de CROIX courant décembre au sujet de l'offre de stationnement ? Si oui, quel en est le compte rendu ?
- 3) Quelle est la position du pétitionnaire en ce qui concerne la participation de la ville de CROIX à l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour les trottinettes électriques et vélos à assistance électrique en libre-service ?
- 4) Le pétitionnaire a-t-il tenu la réunion proposée par la ville de CROIX pour définir les 4 sites restants pour accueillir les bornes électriques sur son territoire ? Si oui, quel en est le compte rendu ?

82-Halluin

Avis

Avis favorable assorti des réserves suivantes.

L'offre de transport, nettement insuffisante, doit être améliorée

Le réseau Ilévia est toujours fortement perturbé avec des retards et des annulations non communiqués, ce qui pose des problèmes aux salariés et aux étudiants qui doivent reprendre leur voiture.

L'offre de transport vers la Vallée de la Lys est insuffisante, avec des perturbations fréquentes, et les personnes à mobilité réduite ne sont pas assurées à 100% de pouvoir utiliser les bus qui manquent de rames entre Halluin et Bousbecque.

Promotion de l'usage du vélo

La Ville d'Halluin souffre de l'absence d'un Plan Vélo efficace sur son territoire et exprime les souhaits suivants :

- Accompagner la création et la sécurisation d'un schéma cyclable halluinois.
- Connecter efficacement les itinéraires « vélo » vers les communes voisines (Roncq, Neuville-en-Ferrain, CH Dron à Tourcoing, Bousbecque, Linselles) et vers la commune belge de Menin.
- Accompagner la commune dans les opérations de sensibilisation et d'éducation à l'usage du vélo.
- Entretien régulièrement les voies cyclables du territoire communal et intercommunal, en nettoyant et en retirant les objets dangereux pour les cyclistes, ce qui améliorera le confort et la sécurité des usagers, et évitera des crevaisons indésirables.

Trottinettes et vélo électrique

La Ville d'Halluin souhaite participer à l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) que lancera la MEL en vue de proposer des locations de trottinettes et de vélos électriques.

Promotion de la marche

La Ville d'Halluin souhaite un accompagnement vers un plan Marche sur son territoire : encourager la marche quotidienne, connecter les chemins de randonnée avec les communes voisines françaises et belge, promouvoir la marche en milieu scolaire et cartographier l'ensemble des circuits pédestres et chemins de randonnées pour permettre une meilleure appropriation de ces lieux par le public.

Promotion de l'aire de co-voiturage

L'aire de co-voiturage du Ham n'étant pas utilisée par manque de communication et de sécurisation, la Ville d'Halluin exprime les souhaits suivants :

- Mettre en place rapidement un plan de communication ambitieux et opérationnel, en intégrant cette aire dans le schéma métropolitain, en la connectant avec celle de Wervicq-Sud.
- Sécuriser cette aire en y installant des caméras, et assurer son entretien durable afin qu'elle soit agréable et conviviale.
- Promouvoir le covoiturage de proximité par des moyens divers et dématérialisés (logiciel, applications) avec un accompagnement de la MEL.

Ville apaisée

La Ville d'Halluin souhaite un accompagnement de la MEL pour réfléchir à la mise en place d'un centre-ville apaisé, permettant une sécurisation des piétons et des cyclistes. Cette ambiance urbaine permettra également de promouvoir le commerce de centre-ville.

Tramway

La Ville réaffirme sa volonté de voir le tramway arriver sur son territoire.

Circulation

Limiter la circulation des poids-lourds dans le cœur de ville, améliorer la signalétique et mettre en place le contournement prévu délestant la rue de la Lys.

Questions

- 1) Que répond le pétitionnaire à la critique de la ville d'HALLUIN au sujet du défaut de qualité de service du réseau Ilévia (retards, annulations non communiqués, problèmes d'accès PMR) manque de rames entre Halluin et Bousbecque ?
- 2) Que répond le pétitionnaire aux souhaits de la ville d'HALLUIN en matière de création d'un schéma cyclable halluinois, de connexion des itinéraires « vélo » vers les communes voisines (Roncq, Neuville-en-Ferrain, CH Dron à Tourcoing, Bousbecque, Linselles, Menin), d'accompagnement pour à l'usage du vélo, et d'entretien régulier des voies cyclables du territoire communal et intercommunal (objets dangereux pour les cyclistes...) ?
- 3) Quelle est la position du pétitionnaire en ce qui concerne la participation de la ville d'HALLUIN à l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour les trottinettes électriques et vélos à assistance électrique ?
- 4) Le pétitionnaire peut-il accompagner la ville d'HALLUIN vers un plan Marche sur son territoire ? Si oui, que propose-t-il ?
- 5) Le pétitionnaire va-t-il répondre à la demande de la ville d'HALLUIN pour valoriser l'aire de co-voiturage du Ham (plan de communication, connexion avec celle de Wervicq-Sud, sécurisation par la vidéosurveillance, entretien durable, promotion avec l'accompagnement de la MEL) ?

83-Hem

Avis

- La Ville de Hem émet un avis favorable à l'unanimité, assorti des observations suivantes.
- Elle souscrit à la volonté exprimée dans le projet de mieux prendre en compte la diversité des modes de déplacement, pour répondre aux enjeux de la transition climatique, pour assurer une meilleure qualité de vie en particulier dans le cadre urbain, et pour mieux reconnaître la pluralité des comportements de déplacements dans l'espace public.
 - Elle insiste pour que l'aménagement de l'espace public, en particulier des voiries et trottoirs, prenne systématiquement en compte cette orientation afin d'inciter à un usage raisonné de la voiture individuelle, et au recours accru aux modes actifs comme aux transports en commun.
 - Elle invite la MEL à soutenir les expérimentations qui peuvent émerger tant à l'initiative des collectivités pour répondre aux besoins particuliers de mobilité de publics spécifiques (seniors, jeunes, quartiers excentrés...), que des entreprises dans le cadre de leurs plans de mobilité.
 - Elle encourage la MEL à innover en matière de solutions de mobilité à hydrogène décarboné, en anticipant le développement de cette filière, et en prévoyant les infrastructures nécessaires.
 - Elle souligne le caractère déterminant du renouvellement de la délégation de Service Public pour la desserte en transports collectifs de la MEL en 2025, pour atteindre les objectifs du Plan de Mobilité en matière de répartition des parts modales de déplacement.
 - Elle sollicite la MEL pour que le réseau de transports en commun assurant la desserte du territoire hémois, assure un équilibre des déplacements entre les connexions aux lignes de métro à Roubaix (Eurotéléport) et Villeneuve d'Ascq (Quatre Cantons, Pont de Bois, Les Prés).
 - Elle attend du prochain plan bus et de l'ensemble du réseau de transports en commun un haut niveau d'interconnexion entre les différents modes de déplacements et entre

les lignes de transports collectifs assurant le maillage avec les villes et villages environnants.

- Elle insiste sur la nécessaire performance des lignes de bus, et souligne l'importance pour celles-ci de pouvoir effectuer la jonction avec les lignes de métro et de tramway dans un délai de trajet court (moins d'1/4 d'heure).
- Elle souhaite que la sécurité des biens et des personnes soit assurée afin d'encourager les usagers à utiliser les transports en commun et à développer l'attractivité du réseau.
- Elle souhaite que soient mieux pris en compte les déplacements alternatifs (transports collectifs, deux roues} des salariés vers les parcs d'activités (Parc Lecoeur, et Parc d'activités des 4 Vents).
- Elle souhaite, dans le cadre de la mise en œuvre du SDIT, que la ligne de tramway reliant Hem à Roubaix permette de rejoindre le centre de Lille.
- Elle rappelle son attachement à : l'aménagement de la M700 entre la M952 et la M6d, avec un doublement intégrant un échangeur au Recueil qui permette de liaisonner la M700 et la M6 afin d'éviter le trafic de transit au sein de la commune, une ligne de transports en commun à haut niveau de service et de covoiturage ainsi que l'inscription d'une voie dédiée au vélo le long de cet axe.
- Elle encourage la MEL à accélérer le déploiement des orientations métropolitaines en faveur de la marche et de l'électromobilité, et elle insiste pour que le système de paiement des bornes de recharge électrique déployées par la commune sur son domaine privé, soit compatible avec le dispositif métropolitain implanté sur le domaine public.
- Elle encourage la MEL à poursuivre la mise en œuvre opérationnelle des orientations du Schéma Cyclable métropolitain, et souhaite la poursuite du déploiement du réseau de stations V'Lille vers le sud de la ville.

Questions

RAS

84-Lannoy

Avis

Avis favorable à l'unanimité, sans remarques ni observations.

Questions

RAS

85-Leers

Avis

Avis favorable assorti de la demande d'ajout des éléments suivants :

- Le besoin de liaisonnement en transports en commun vers Villeneuve d'Ascq.
- L'engagement de doublement de la M700 avec aménagement de transports en commun express, voie cyclable et voie de covoiturage.
- La nécessité d'investir de façon significative pour proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture, notamment des lignes de bus avec une fréquence plus élevée et des horaires adaptés et élargis, des voies cyclables sécurisées, continues et permettant de relier le reste de la Métropole sans rupture de parcours, des solutions de rabattement.

Questions

- 1) Que répond le pétitionnaire aux besoins exprimés par la ville de LEERS en matière de : liaison TC vers Villeneuve-d'Ascq, doublement de la M700 avec TC express, voies cyclables et de covoiturage, amélioration de la fréquence et des horaires des lignes de bus, sécurisation et continuité des voies cyclables ?

86-Linselles

Avis

Avis favorable à la majorité sous réserve que l'ensemble des remarques suivantes soient prises en compte et génèrent les modifications nécessaires pour la commune de LINSELLES.

Transports en commun

Pour LINSELLES, l'usage de la voiture reste majoritaire car les transports en commun sont insuffisants. Le Plan de Mobilité à l'horizon à 2035 ne propose rien de concret pour améliorer leur efficacité (régularité, calibrage selon des horaires scolaires et professionnels et fiables...).

Malgré ses demandes, aucune proposition concrète n'a été faite à la commune pour améliorer les transports en commun vers Tourcoing, qui est un lieu important pour le travail, les écoles, les spécialistes de la santé et l'accès au reste de la métropole via le métro. De même, aucune proposition en réponse à sa demande de bus rapide pour rejoindre le centre-ville de Mouvaux afin d'accéder au tramway.

La commune remarque qu'aucune compensation par des transports en commun mieux répartis ne viendra, dans l'immédiat, limiter l'usage de la voiture qui provoque des pollutions locales, atmosphériques et sonores. Elle met également l'accent sur le coût du transport qui n'est pas à considérer comme abordable.

Voiture

Seul le remplacement par des véhicules moins émissifs en polluants est un commencement de solution. Le covoiturage ne trouve pas son public, et c'est une solution à retravailler pour comprendre les raisons de cet échec.

L'objectif du PDM à horizon 2035 (20 % des déplacements en transports en commun, 32% à pied, 8% à vélo et 40% au maximum en voiture) paraît difficilement atteignable pour LINSELLES qui est en périphérie éloignée de Lille.

Le conseil Municipal met aussi en avant le manque de parkings dimensionnés pour se garer près des grandes zones de travail, couplés avec un transport en commun à proximité immédiate, rapides et bon marché.

Articulation entre politiques

L'articulation entre les politiques de déplacement et les autres politiques publiques reste à créer. La commune de LINSELLES dispose de zones industrielles qui ne sont pas totalement remplies. C'est un travail à mener avec les services métropolitains pour créer de l'emploi local et attirer des familles. Un intérimaire lillois en mission sur la zone du Bleton aura peu de bus pour venir à LINSELLES et aura un temps de marche important car la zone n'est pas desservie par les transports.

Vélo

En matière de mobilité douce, la commune n'a aucune station V'Lille accessible à proximité et les voies cyclables sont insuffisantes et dangereuses (copartage de la route avec les voitures), sans continuité entre les territoires.

Marche

La marche à pied reste cantonnée au loisir car il est impossible de rejoindre un bassin d'emploi dans les communes voisines par ce biais.

Tramway

La commune espérait un tramway à la suite de la fermeture de la gare de Comines, mais sait que ce projet ne verra pas le jour.

Fluvial et ferroviaire

La commune est très favorable à un report modal vers le fluvial et le ferroviaire pour le transport des marchandises mais son territoire n'est pas concerné.

En conclusion

Le Conseil municipal demande que sa population puisse se déplacer davantage :

- En transports en communs grâce à l'amélioration de l'offre et du niveau de services des transports publics. Il faut moderniser, compléter et optimiser l'existant.
- À vélo grâce à des aménagements cyclables continus et sécurisés sur la base d'un schéma cyclable cohérent.

Questions

- 1) Que peut concrètement proposer le pétitionnaire aux demandes restées sans réponse de la ville de LINSSELLES pour améliorer les transports en commun vers TOURCOING, et pour rejoindre en bus rapide le centre-ville de MOUVAUX afin d'accéder au tramway ?

87-Lys-Lez-Lannoy

Un mail du Service Urbanisme, Insalubrité, E.R.P. privé et Développement durable en date du 23 novembre 2022 informe la MEL que « ces thématiques n'ont pas été inscrites à l'ordre du jour du prochain conseil municipal du 7 décembre 2022 ».

88-Marcq-en-Barœul

Avis

Avis favorable à l'unanimité, dans les termes repris ci-après, assorti d'une réserve portant sur la modification des objectifs assignés aux DIVAT relatifs à l'optimisation du foncier constructible et à la réduction de l'offre de stationnement existante.

Prévisions à l'horizon 2035 de la part modale des mobilités

Le Conseil municipal de Marcq-en-Barœul se prononce favorablement à cette évolution en faveur d'une augmentation de la marche, du vélo et des transports en commun. Le covoiturage ou encore le « courtvoiturage », dispositif amorcé sur le territoire marcquois, sont de nature à accroître l'usage des transports en commun, pour résorber le phénomène d'auto-solisme aux heures de pointe.

Axe infrastructurel

Le Conseil municipal se prononce favorablement sur la mobilisation des moyens pour accompagner et soutenir les infrastructures qui représentent le levier socle de ce plan de mobilité. A titre d'exemples :

- La MEL interviendra dans la reconstruction de la passerelle des Rouges Barres, intégrant des ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite, avec une requalification des espaces publics attenants.
- Le projet de parking relais qui sera aménagé Avenue de la Marne en 2023 est un aménagement exemplaire à reproduire dans d'autres territoires pour favoriser l'intermodalité.

Le Conseil municipal réaffirme son souhait de créer des pistes cyclables en site propre, sur le territoire marquois, pour faciliter les déplacements et lutter contre le sentiment d'insécurité.

La généralisation de zones 30 ne doit pas entraîner leur banalisation et elles doivent s'adapter au profil de la voie, associées exclusivement à des voies de desserte.

Par ailleurs, le Conseil municipal émet des **réerves** sur les objectifs assignés par l'orientation numéro 3 du plan de mobilité concernant les disques de valorisation des axes de transport (DIVAT). Ses réserves concernent plus particulièrement le premier objectif qui a trait à l'optimisation du foncier constructible. Comme précisé dans la délibération n°2022_10_I2ODEL votée en séance du Conseil municipal le 8 octobre dernier concernant le PLU 3, le Conseil municipal rappelle que la Ville doit conserver son tissu urbain aéré et arboré ainsi que son identité de transition entre ville et campagne.

La Ville est très attachée à l'identité patrimoniale forte du grand Boulevard, à sa conservation, à sa mise en valeur et à son classement en site patrimonial remarquable.

Pour ces raisons, le Conseil municipal ne souhaite pas forcer la densification dans les DIVAT, étant au surplus rappelé que la Ville remplira manifestement ses objectifs de logements posés dans le futur PLH 3.

La **deuxième réserve** émise par le Conseil municipal concerne le troisième objectif du DIVAT à savoir la réduction de l'offre de stationnement existante. La Ville n'entend pas réduire sa part de stationnement sur l'espace public car il est nécessaire à la clientèle des nombreux commerces pour ne pas impacter l'activité économique sur le territoire, et parce que le caractère résidentiel de la commune implique que la voiture soit envisagée comme un mode de transport complémentaire à d'autres. L'instauration de places de stationnement payant doit rester à l'initiative du pouvoir de police du Maire

Axe serviciel

Le Conseil municipal rappelle la nécessité d'augmenter les offres de services.

- L'aménagement d'espaces de stationnement de vélos à proximité des stations de tramway et de métro grâce à l'implantation d'arceaux et/ou de nouveaux box à vélos favorisera l'intermodalité. Ces box pourraient accueillir des bornes de recharge électrique, améliorant ainsi la qualité des services proposés.
- La difficulté à sécuriser les vélos dans les logements de type 1930 est un frein à l'usage du vélo.

Le Conseil municipal est favorable à l'accès à un panel de services (Mobility as a Service) par exemple pour n'utiliser qu'une seule carte de transport valable pour les transports en commun, les services « deux roues » ou encore pour le TER...

Pour les véhicules électriques, le Conseil municipal se prononce en faveur d'un maillage de bornes de recharges électriques sur le territoire métropolitain, et souhaite la mise en place

du plus grand nombre de bornes sur son territoire. Il souhaite également obtenir la possibilité, par transfert partiel de compétence, de compléter le réseau métropolitain.

Axe comportemental

Le Conseil municipal est favorable au développement de la marche qui est le premier mode de déplacement. Il souhaite que l'écomobilité scolaire ou tout autre dispositif (rues scolaires, la rue aux enfants...) soit développée. Il demande une aide de l'État qui doit, d'une part, accompagner la création de dispositifs qui permettent aux usagers de garantir leur mobilité, et d'autre part une aide financière pour les foyers qui désirent adapter leur mode de transport. C'est à cette condition que la ZFE pourra être installée sans porter préjudice aux usagers comme à l'économie.

Transport de biens et de marchandises

Le Conseil municipal valide le principe d'un report modal vers le fluvial ou le ferroviaire dans le domaine de l'acheminement des biens. Pour le transport de marchandises, le Conseil municipal souhaite qu'une réflexion soit engagée avec les prestataires (Ilevia...) pour que les bus puissent affréter des marchandises jusqu'au point de livraison, relai et/ou domicile durant les heures creuses.

Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du plan de mobilité

Si la MEL est seule autorité compétente en matière de mobilité, le Conseil municipal plaide en faveur de l'organisation d'assises régionales pour une meilleure gouvernance réunissant tous les acteurs qui œuvrent en faveur de la mobilité : l'État, la Région (TER), les communes, les acteurs privés et entreprises pourvoyeuses de systèmes et de solutions de transport...

Le Conseil municipal souhaite une meilleure articulation entre les différentes politiques publiques notamment pour une mobilité durable, moins émissive en gaz à effet de serre.

Le Conseil municipal réaffirme qu'un pacte de confiance entre les élus et la MEL doit guider le plan de mobilité ; les Maires ont une parfaite connaissance de leur territoire et sont mieux à même de mettre en place des initiatives visant à apporter les meilleures réponses en matière de mobilités à l'échelon local.

Questions

- 1) Le pétitionnaire peut-il lever les réserves émises par la ville de MARCQ-en-BAROEUL en ce qui concerne les DIVAT, à savoir ne pas y forcer la densification et ne pas y réduire l'offre de stationnement ?
- 2) Pour le transport de marchandises, quelle est la position du pétitionnaire en ce qui concerne la réflexion souhaitée par la ville de MARCQ-en-BAROEUL avec les prestataires (Ilevia...) pour que les bus puissent affréter des marchandises jusqu'au point de livraison, relai et/ou domicile durant les heures creuses ?

89-Mouvaux

Avis

Avis favorable à l'unanimité assorti des remarques suivantes du Conseil municipal qui souhaite mettre en avant les nombreuses préoccupations de son territoire, et pour lesquelles il attend que la MEL apporte une réponse factuelle.

La MEL doit rester attentive au trafic pendulaire quotidien qui vient peser sur le trafic des villes :

- Mouvaux se situe à la conjonction de trois bassins d'emploi, celui de la Vallée de la Lys et ceux des territoires Roubaisien et Tourquennois, séparés par la coupure urbaine de l'A22 franchissable à de rares endroits, notamment à Bondues au niveau du « rond-point au vélo » qui draine chaque jour un flux important de véhicules qui engorge la ville de Mouvaux sans en apporter de bénéfiques. La ville souhaiterait connaître le nombre précis de véhicules jours empruntant les rues Mirabeau, des Ravennes et Roosevelt.
- Ce trafic s'ajoute à celui apporté par la densification des territoires urbains, souhaitée pour endiguer la consommation de terres agricoles et d'espaces naturels protégés.

L'étude de circulation sollicitée par la commune sur la rue de Tourcoing / de Paris desservant le rond-point des sapeurs-pompiers de Tourcoing au lieu-dit de la gare des Francs, conclut à la saturation déjà actuelle du secteur. Or les projets Habitat des villes de Bondues, Tourcoing et Mouvaux livreraient dans un avenir proche au moins 2000 logements, tous maillés par cette artère. Quels seront les moyens développés par la MEL en réponse aux problématiques posées ?

Le projet du PLU3 propose de développer un Coefficient de Densité Minimale de 70 % sur les axes les mieux desservis. Mais une étude a-t-elle identifié les secteurs déjà saturés à ne pas obérer davantage pour cause de congestion dans les secteurs de fortes dessertes ou bien dans les secteurs mal desservis à ne surtout pas densifier ?

L'A22 est à saturation à hauteur de la bretelle d'entrée de Bondues / Mouvaux / Tourcoing. Quelles sont les solutions proposées par la MEL pour veiller au maintien du cadre de vie des riverains de cet axe stratégique, particulièrement eu égard au bruit et aux émissions de GES ?

En ce qui concerne l'intermodalité et notamment la place du vélo :

- Le Grand boulevard est doté de la plus belle piste cyclable de la Métropole, couplée à une desserte de transport en commun très fréquentée, le tramway, mais il n'y a pas d'incitation à l'usage du vélo sur cet axe : aucune station V'Lille, pas de vélos électriques/vélos cargo en libre-service. Et pourquoi ne pas offrir des services de type pompe de gonflage aux usagers de cette artère ?
- Pour une incitation aux mobilités douces, pour aider les habitants à stationner leur vélo, notamment dans les tissus urbains denses de 1930 dépourvus de garages, la MEL ne peut-elle pas accompagner les villes pour développer une solution de garages à vélos fermés et sécurisés sur le domaine public.

La commune, avec sa faible superficie et son identité verte, est un territoire idéal pour inciter à la marche. Comment la MEL peut-elle accompagner la ville dans ce projet et notamment identifier le maillage piéton entre les différents parkings publics du territoire aux « sites stratégiques » de la commune (équipements publics, commerces, stations de tramway) ? Un mobilier urbain commun à l'ensemble du territoire ou un jalonnement incitatif et ludique pourraient venir harmoniser des initiatives émergentes çà et là.

Les cyclistes ont un sentiment d'insécurité dû au fort trafic automobile et au manque d'aménagement, comme pour la traversée du Pont de l'A2, qui maille deux territoires, deux bassins d'emploi, deux groupes scolaires du secondaire importants (L'institut de la Croix Blanche et le collège de Bondues-Mouvaux Maxence Vandermeersch), et qui n'est pas aménagé pour les traversées cyclables. Un tel investissement apporterait un net confort d'usage et une sécurité nécessaire à tous ses utilisateurs, il diminuerait le trafic automobile drainé par les seuls établissements scolaires en raison de l'insécurité d'une traversée cyclable.

La commune salue les orientations du SDIT, notamment l'allongement du tramway et la création de nouvelles dessertes. Elle rappelle son attachement à ce que la MEL travaille la question du verdissement des zones de circulation et les quais du « Mongy ».

En matière d'électromobilité, le déploiement des nouvelles Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (IRVE) est fortement attendu par les concitoyens. Dans cette attente, face à une occupation « sauvage » voire dangereuse de l'espace public par des câbles privés de recharge, les villes ont besoin du soutien de la MEL, et en particulier d'une communication à grande échelle sur la dangerosité des pratiques actuelles sur le domaine métropolitain.

Questions

- 1) A MOUVAUX, quel est le nombre précis de véhicules jours empruntant les rues Mirabeau, des Ravennes et Roosevelt ?
- 2) Comment le pétitionnaire répondra-t-il à la saturation déjà actuelle sur la rue de Tourcoing / de Paris desservant le rond-point des sapeurs-pompiers de Tourcoing au lieu-dit de la gare des Francs, bientôt aggravée par les 2000 logements des projets Habitat des villes de Bondues, Tourcoing et Mouvaux, tous maillés par cette artère ?
- 3) Quelles sont les solutions proposées par le pétitionnaire pour répondre à la saturation de l'A22 à hauteur de la bretelle d'entrée de Bondues / Mouvaux / Tourcoing ?
- 4) Quelle est la position du pétitionnaire en matière de garages à vélos sécurisés sur le domaine public, notamment dans les tissus urbains denses de 1930 dépourvus de garages ?
- 5) Comment le pétitionnaire peut-il accompagner la ville de MOUVAUX pour inciter à la marche ? Quid du maillage piéton entre les différents parkings publics du territoire aux « sites stratégiques » de la commune, du mobilier urbain commun à l'ensemble du territoire, d'un jalonnement incitatif et harmonisé ?

90-Neuville-en-Ferrain

Avis

Avis favorable sous réserves des remarques et demandes de modifications formulées ci-après.

- Le conseil municipal demande que les propositions formulées par la Ville dans le cadre des ateliers pour la réalisation de liaisons locales soient intégrées et réalisées dans les programmes métropolitains de développement cyclable, afin de contribuer à la réalisation de l'objectif fixé dans le PDM.
- Le conseil municipal rappelle son attachement à une ville apaisée avec la réduction de vitesse à 30km/h dans une grande majorité des rues de la ville, et sécurisée par les aménagements visibles et appropriés pour les différents modes de déplacements (pistes cyclables, bandes cyclables, passages piétons, etc..).
- Le conseil municipal demande une bonne communication, et concertation dans la future application de la Zone à Faibles Émissions (ZFE).
- Le conseil municipal demande des éclaircissements sur la définition et l'identification des zones calmes (action n°9, page 80 du projet du PDM).
- Le conseil municipal soutient l'idée du développement de la filière hydrogène, et rappelle l'importance du développement des stations à hydrogène, encore à un stade précoce, dans le contexte de la transition écologique.
- Le conseil municipal demande qu'il y ait a minima 2 stations V'Lille sur le territoire de la commune, pour participer à l'intermodalité et à la réduction de congestion de la rue de Tourcoing. Une pour les salariés du parc d'activités de Neuville-en-Ferrain, et une autre à proximité du centre-ville de Neuville-en-Ferrain, pour rejoindre la station de métro Pont de Neuville.
- Le conseil municipal demande une prise en charge métropolitaine des installations du stationnement sécurisé en box à vélos, à des endroits stratégiques de la commune.

- Le conseil municipal réitère son avis défavorable au projet de servitude de mixité fonctionnelle, proposée dans la version 1 du PLU3, qui pourrait avoir un impact néfaste sur la logistique urbaine (orientation n°8, page 38). Mais aussi à la notion de densité adaptée (page30).
- Le conseil municipal prend note que le budget alloué du projet du PDM n'est pas encore finalisé.

Questions

- 1) Le pétitionnaire a-t-il intégré les propositions formulées par la ville de NEUVILLE-EN-FERRAIN dans le cadre des ateliers pour la réalisation de liaisons locales et le développement cyclable ?
- 2) Le pétitionnaire peut-il clarifier pour la ville de NEUVILLE-EN-FERRAIN la notion de zone calme (action n°9, page 80 du projet du PDM) ?
- 3) Que répond le pétitionnaire au sujet des 2 stations V'Lille demandées par la commune de NEUVILLE-EN-FERRAIN sur son territoire ?
- 4) Que répond le pétitionnaire à la demande de la commune de NEUVILLE-EN-FERRAIN pour une prise en charge métropolitaine des installations du stationnement sécurisé en box à vélos, à des endroits stratégiques de la commune ?

91-Roncq

Avis

Avis favorable à l'unanimité sous réserve de remarques et demandes de modifications. En effet, la Ville de Roncq valide le Plan de Mobilité, tout en souhaitant plusieurs amendements.

Sur le principe d'optimiser l'existant, intégrer la sécurité aux cheminements piétons et aux pistes cyclables en assurant une continuité et une fluidité entre eux. L'objectif est de prolonger le travail avec les services métropolitains pour sécuriser les grands axes de la Ville (rue du Dronckaert, rue de Tourcoing, rue de Lille, etc...) et pour amplifier le liaisonnement entre les communes (pistes cyclables, trottoirs). La rue Pasteur et la Voie Verte vont renforcer et impulser ce maillage indispensable.

Sur le principe d'accompagner la Voie Verte par le V'Lille, porter la réflexion sur la création d'abris-vélos et sur d'autres modes doux qui permettraient du lien et de la mobilité avec les différents quartiers et/ou les transports en commun.

Sur le principe des transports,

- développer l'offre de la ligne 91Express Lille / Roncq / Li|le,
- désenclaver les zones d'activités grâce à la création d'une ligne de bus et y accompagner le développement des modes doux,
- encadrer les zones d'attentes pour les transporteurs et assurer leur bonne gestion hygiène et sécurité,
- créer un lien entre les lignes de transport et la future ligne de tram, qui arrivera à la porte de la commune, afin d'avoir un maillage cohérent des transports en commun,
- fluidifier la circulation sur l'A22, en incitant les transporteurs à contourner la métropole s'ils ne la desservent pas.

Sur le principe des modes doux, inciter la population à les utiliser grâce à des actions de prévention, de valorisation et de communication.

Sur le principe de l'inclusion, rendre la ville toujours plus accessible aux personnes à mobilité réduite.

Enfin, la Ville de Roncq souhaite que soient traitées en priorité les notions de formation et de valorisation des métiers liés au transport, pour développer les transports en commun avec des

hommes et des femmes formés et motivés. Développer la technique sans avoir les moyens humains serait à l'encontre des politiques publiques, sans anticipation ni prise en compte des réalités du terrain.

Questions

- 1) Le pétitionnaire peut-il lever la réserve émise par la ville de RONCQ, relative à plusieurs amendements souhaités : sécurité et continuité des voies piétonnes et cyclables, abris vélos, développements des transports en commun, accessibilité PMR... ?

92-Roubaix

Avis

Dans son courrier du 27 octobre 2022, le maire exprime l'avis de la ville de Roubaix qui sera mis au vote du Conseil Municipal de décembre 2022.

Les concitoyens aspirent à une ville apaisée, dans laquelle la place de la voiture est réduite au profit des mobilités douces et de nouveaux projets de transport en commun. Cette ambition pour la ville de Roubaix en 2035 pourrait se résumer en 7 points pour 7 axes, en cohérence avec le PCAET et la contrainte très prochaine de la mise en place de la ZFE :

1. Retrouver le taux de 40% de part modale de la marche en 2035 par une amélioration qualitative de notre espace public en développant avec rigueur et constance un haut niveau de « marchabilité ».
2. Viser 20% de part modale de vélo et trottinettes en 2035, parce que Roubaix peut vraiment redevenir une capitale du vélo, à l'image de la course qui fait sa renommée.
3. Apaiser la ville en réduisant la vitesse du trafic automobile à 30km/h et en adaptant le plan de circulation pour rendre le déplacement doux toujours plus rapide que la voiture dans la ville.
4. Renforcer la contrainte sur le stationnement dans l'espace public en articulation avec une montée en qualité des parkings publics en ouvrage.
5. Piétonner le centre-ville en accompagnement d'une nouvelle dynamique commerciale.
6. Renforcer l'offre de transport public avec le projet structurant de nouvelle ligne de tramway Tourcoing-Roubaix-Hem, mais aussi avec une offre de service renforcée, notamment sur les services de nuit, car la qualité du service 24/24h est un des leviers de l'abandon de la voiture.
7. Accompagner une évolution des transports de marchandise, en cohérence avec l'ensemble de notre plan.

Cela ne pourra se mener qu'avec un fort accompagnement social de la Métropole, pour ne pas laisser une partie des concitoyens sur le bord du chemin, en particulier pour la mise en place de la Zone de Faible Émission. Cela nécessite aussi la mise en place d'indicateurs plus précis et plus territorialisés, pour assurer un pilotage dynamique de ce plan.

Dans ce cadre, avec le soutien de la Métropole, la ville de Roubaix veut devenir une ville pilote de l'évolution des mobilités, forte de sa capacité démontrée à expérimenter avec succès de nouvelles solutions de mobilité ces dernières années.

Questions

RAS

93-Sailly-lez-Lannoy

Avis

Avis favorable à l'unanimité avec les remarques suivantes.

- Mise en place d'une piste cyclable rue des Trois Frères Lefebvre dès accord des propriétaires pour céder une parcelle de terrain le long de ladite voirie.
- Mise en place d'une piste cyclable rue des Trois Frères Lefebvre via une Déclaration d'Utilité Publique menée par les services de la MEL en mode "express" si aucun accord des propriétaires pour céder une parcelle de terrain le long de ladite voirie.
- Créer des incitations financières à faire du covoiturage afin d'accompagner les changements de comportement et bonifier les initiatives.
- Permettre aux véhicules transportant 2 personnes et plus d'utiliser les voies de bus aux heures de pointe. Cela permet aux personnes faisant du covoiturage de bénéficier d'un avantage temps mais c'est gratuit pour la collectivité.
- Mise en lumière et aide financière de la MEL pour dupliquer et essayer sur le territoire est le Totem Microstop.
- Favoriser les déplacements en mobilité douce via la M90 pour rejoindre la gare de Baisieux.
- Baliser le raccordement à la trouée verte via l'impasse Bayart et la rue du Vieux Civron.
- Assurer la mise en place de bornes de recharge électrique supplémentaires sur le parking du cimetière et de la salle Clovis Deffrenne.
- Mettre en œuvre rapidement le doublement de la M700.
- A ce jour 100 M€ budgété sur le mandat 2020/2026 au profit des mobilités douces. Ce montant est certes important mais ne permettra pas de rattraper le retard pris par la MEL. Nous avons le souhait de voir porter ce budget beaucoup plus haut (X2 ou X3). C'est une priorité liée à la transition écologique.

Questions

- 1) Quelle sont les positions / les réponses du pétitionnaire aux souhaits exprimés par la commune de SAILLY-LES-LANNOY : mise en place d'une piste cyclable, incitation au covoiturage, totem Microstop, bornes de recharge électrique, doublement de la M700... ?

94-Toufflers

Avis

Avis favorable à l'unanimité, assorti d'une demande d'inscription et de prise en compte des remarques suivantes dans le projet de Plan de Mobilité.

- Création de lignes de bus desservant la commune de TOUFFLERS en adéquation avec la réalité des déplacements des habitants pour le travail, les études, les loisirs et les déplacements familiaux, tournées prioritairement vers Lille et Villeneuve-d'Ascq et non plus centralisées à l'Eurotéléport de Roubaix.
- En tant que commune rurale, TOUFFLERS souhaite des liaisons rapides vers les métros, les tramways, les lignes de bus à haut niveau de service par le déploiement de la ligne 60 Express avec des horaires complémentaires durant toute la journée et un fonctionnement également le week-end à l'instar d'une ligne régulière tout en conservant son caractère express.
- Mise en place de navettes de rabattement vers les grandes lignes de transports collectifs (tramways, bus à haut niveau de service) à partir de la commune de TOUFFLERS et en assurer le retour dans les mêmes conditions pour limiter l'usage de la voiture.

- Une inclusion d'une voie expresse dédiée aux transports collectifs à l'occasion du doublement programmé du M700 pour d'une part faciliter les déplacements, et d'autre part réduire les temps de trajet.
- Un renforcement de la sécurité dans les transports collectifs pour rassurer les usagers et encourager leur utilisation.
- Une meilleure prise en compte des retards intempestifs des transports collectifs pour une plus grande régularité des horaires et une réduction des temps de parcours (exemple : lignes 4 et 66).
- Une accessibilité effective des transports collectifs aux personnes à mobilité réduite.
- Des aires de covoiturage existantes à privilégier.

Questions

- 1) Quelle sont les positions / les réponses du pétitionnaire aux souhaits exprimés par la commune de TOUFFLERS : création de lignes de bus, déploiement de la ligne 60 Express, navette vers les grandes lignes de transport collectif, voie express dédiée aux transports collectifs / M700, sécurisation et fiabilisation des transports collectifs, accessibilité aux PMR, valorisation ces aires de covoiturage ?

95-Tourcoing

Avis

Le Conseil municipal souhaite attirer l'attention sur les objectifs en matière de qualité de l'air qui ne peuvent être traités de manière uniforme à l'échelle de la Métropole.

En effet, au sein de la Métropole, les spécificités géographiques dans le lien entre urbanisme et mobilité, les disparités territoriales et sociales nécessitent des réponses adaptées quant aux conditions de mise en œuvre de la Zone à Faible Émission (ZFE), mesure phare de ce plan de mobilité. Une application trop uniforme, portant sur les catégories 3, 4 et 5 des véhicules, pas suffisamment accompagnée de contreparties adaptées (aides à la modernisation du parc, mesures de soutien aux mobilités alternatives), pourrait laisser craindre que les habitants de Tourcoing soient bien plus impactés qu'en moyennes métropolitaine et nationale. Cela pourrait compromettre les capacités de mobilité de tout un pan de la population, qui plus est dans les catégories sociales les plus fragiles.

Considérant que la volonté de la Ville de Tourcoing est que la mise en œuvre du PDM s'accompagne des mesures de soutien à la modernisation du parc automobile, et de développement des mobilités alternatives, le Conseil municipal émet un avis favorable, assorti des remarques exposées ci-dessus, et complété de l'expression écrite des différents groupes politiques sur le sujet.

Questions

RAS

96-Wasquehal

RAS

97-Wattrelos

Jean-François NEDELEC le 24-02-2023 : la MEL n'a pas reçu de délibération de cette commune, et ne trouve rien en ligne, de façon générale ou sur le site de la commune, faisant référence à une délibération sur le projet de PDM.

Peggy CARTON le 24-02-2023 : confirme que rien ne concerne le plan de mobilité dans les délibérations de novembre et décembre.