

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

NOTICE EXPLICATIVE

OBJET : PREPARATION DE L'AVIS DU CONSEIL SYNDICAL SUR LE PROJET DE PLAN DE MOBILITE (PDM) DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE – CONSEIL SYNDICAL DU 19 OCTOBRE 2022

CONTEXTE

La Métropole Européenne de Lille (MEL) est autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire constitué de 95 communes. Elle a engagé par délibérations n° 18 C 0290 du 15 juin 2018 puis n° 20 C 0351 du 18 décembre 2020 la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour devenir Plan De Mobilité (PDM) suite aux modifications réglementaires issues de la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM - loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019).

Pour rappel, le Code des Transports définit dans son article L1214-1 les PDM comme suit :

« 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. 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. »

Suite à son évaluation validée fin 2017 et au travail de révision conduit entre 2018 et 2022, la Métropole Européenne de Lille a arrêté son projet de révision du PDU, valant projet de PDM, en Conseil de la Métropole du 24 juin 2022 à travers la délibération 22 C 0175.

Conformément à l'article L 1214-14 du Code des Transports, le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole a été pleinement associé à la démarche, aussi bien par l'invitation de son Président aux comités de pilotage que par l'association technique à l'ensemble des étapes de l'élaboration du projet de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole en tant qu'outil technique du Syndicat mixte.

A travers la sollicitation de la MEL formulée par courrier réceptionné en date du 31 août 2022, le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole est invité à formuler un avis sur le projet de PDM.

En effet, le SCOT approuvé le 10 février 2017 est le document de référence pour l'élaboration des documents de planification stratégique à l'échelle de son territoire. Il définit plusieurs orientations, qui doivent trouver une traduction dans le projet de PDM ainsi présenté.

Pour rappel, le code des transports précise dans son article L1214-7 que « le plan de mobilité est compatible avec [...] les orientations des schémas de cohérence territoriale

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

prévus au titre IV du livre Ier du code de l'urbanisme ». Le PDM et le SCOT sont donc régis par un rapport de compatibilité. Celui-ci n'exige pas une conformité entre les documents. Cependant, les dispositions du PDM ne doivent pas faire obstacle à l'application des dispositions du SCOT correspondant. En complément et en éclairage, le Conseil d'Etat a précisé en 2018 la manière dont le juge devait apprécier le respect du rapport de compatibilité dans l'hypothèse du rapport entre un PLU et un SCOT, mais celui-ci peut évidemment être vu de façon plus générale : *« pour apprécier la compatibilité d'un plan local d'urbanisme avec un schéma de cohérence territoriale, il appartient au juge administratif de rechercher, dans le cadre d'une analyse globale le conduisant à se placer à l'échelle de l'ensemble du territoire couvert en prenant en compte l'ensemble des prescriptions du document supérieur, si le plan ne contrarie pas les objectifs qu'impose le schéma, compte tenu des orientations adoptées et de leur degré de précision, sans rechercher l'adéquation du plan à chaque disposition ou objectif particulier »* (CE 18 déc. 2017 ROSO et autres, req. n°395216).

C'est dans ce cadre et éclairé par ces éléments préalables que l'analyse qui suit a été construite à travers une lecture du projet de PDM à l'aune des différentes orientations et objectifs exprimés dans le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables) et le DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs) du SCOT de Lille Métropole adopté le 10 février 2022. L'ensemble des pièces du projet de PDM arrêté a été analysé à cet effet.

EVALUATION DU PDU EN VIGUEUR ET PRINCIPAUX ELEMENTS DE CONSTAT

La révision du PDU s'appuie notamment sur les conclusions de « l'évaluation à mi-parcours du PDU 2010-2020 et de la détermination des impacts des plans de circulation mis en œuvre sur le territoire de la MEL », validée lors du Conseil du 15 décembre 2017 par la délibération n° 17 C 1050. Celle-ci a pointé un avancement de la programmation partiellement satisfaisant. Tandis que le bilan qualitatif a fait émerger un consensus sur des objectifs ambitieux, à conserver au vu des enjeux de mobilité du territoire, celui-ci met notamment en exergue une décorrélation entre les ambitions initiales et les réalisations effectives permettant de les atteindre. En effet, l'évaluation a pointé le constat d'un usage en hausse de la voiture – s'expliquant notamment par des facteurs démographiques, géographiques et sociétaux - face à de timides avancées pour l'usage des transports collectifs, tandis que les modes actifs ont été modestement utilisés, mais sont toujours identifiés comme présentant un potentiel d'envergure à coût raisonnable.

En complément de cet exercice d'évaluation, les différentes données et études produites dans le cadre du diagnostic du projet de PDM montrent globalement un bilan mitigé sur l'utilisation des modes de déplacements et des impacts environnementaux qui en découlent, et ne sont pas en phase avec les objectifs initiaux du PDU adopté en 2011. En effet, les pratiques de mobilité et de transports sur le territoire métropolitain sont encore majoritairement centrées sur le mode routier, et rendent de fait difficile la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre attendue dans le cadre de la mise en œuvre de la politique de mobilité métropolitaine.

Face à ces constats, le projet de PDM, arrêté en juin 2022, fixe pour l'horizon 2035 des ambitions majeures en matière de mobilité et de parts modales, de lutte contre le réchauffement climatique et contre les pollutions locales, atmosphériques et sonores.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Il vise en parallèle à garantir à tous la possibilité de se déplacer pour accomplir sa vie quotidienne, à être en phase avec le développement et l'aménagement du territoire.

ENJEUX ET OBJECTIFS DE MOBILITE

Le projet de PDM s'appuie sur une volonté affirmée de se projeter dans une moindre dépendance à l'automobile utilisée « seul ». Des solutions adaptées et accessibles y sont développées, en phase avec les développements urbains définis dans les documents de planification, dont le SCOT, notamment en ce qui concerne les évolutions socio-démographiques exprimées à horizon 2035 en termes de population et d'emplois.

Le projet de PDM met en exergue 4 enjeux majeurs :

- organiser une mobilité, qui allie la qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire, avec le développement du territoire (SCOT) ;
- 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 ;
- développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique, au maintien et à la création d'emplois et au rayonnement métropolitain ;
- 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.

Dans le projet présenté, ces enjeux ont été traduits en objectifs de mobilité et en émissions de gaz à effet de serre – au regard des exigences environnementales réglementaires en vigueur et en compatibilité avec le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la MEL récemment adopté et le SCOT - nécessairement ambitieux pour concrétiser les transitions énergétiques et environnementales à travers les leviers suivants : comportements de mobilité, modes des déplacements et distances parcourues, optimisation des réseaux et des infrastructures de transports ainsi que leur réglementation, évolution du niveau d'occupation des véhicules circulant sur le territoire, développement des conditions favorables à la mutation des technologies et motorisations utilisées par ces derniers.

Concrètement, pour les déplacements des résidents du territoire, le projet vise à faire évoluer les parts modales quotidiennes des résidents de la MEL avec, a minima, 20% des déplacements en transports collectifs, 32% à pied et 8% à vélo, et au maximum, 40% des déplacements en voiture personnelle, ceci en compatibilité directe avec les objectifs de mobilité du SCOT de Lille Métropole décrits dans son PADD.

Des dispositions et objectifs complémentaires y sont décrits concernant les déplacements d'échange avec les territoires limitrophes en valorisant l'usage du mode ferré et en développant le covoiturage, pour permettre d'absorber une mobilité supplémentaire en lien avec le territoire tout en diminuant le nombre de déplacements motorisés en voiture associés à ce développement.

Concernant les déplacements de marchandises, toujours en adéquation directe avec le PADD du SCOT, le projet de PDM vise un report modal cumulé vers les modes ferroviaires et fluviaux à hauteur de 20% pour les flux d'échanges et 30% pour les flux de transit.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Enfin le projet va au-delà du SCOT et introduit une composante nouvelle à travers l'évolution de la technologie et des motorisations du parc de véhicules circulant sur le territoire métropolitain d'ici 2035. Il envisage une mutation du parc automobile basculant d'une majorité de véhicules fonctionnant au diesel à un parc majoritairement constitué de véhicules hybrides non rechargeables (20%) et de véhicules électriques et hybrides rechargeables (30%).

L'ensemble de ces objectifs et hypothèses est projeté à 2035 en intégrant les évolutions socio-démographiques décrites dans le SCOT en matière de population et d'emplois. Leur transcription environnementale montre des gains très importants en matière de baisse des émissions de polluants locaux de l'air (jusqu'à - 82% concernant les particules fines par exemple) et des autres nuisances associées (bruit,...). En lien avec les préoccupations plus globales en matière de dérèglement climatique, la baisse en émissions de gaz à effet de serre associées à la mobilité entre 2016 et 2035 s'élèverait quant à elle à - 37%.

ORIENTATIONS STRATEGIQUES ET PLAN d' ACTIONS PROPOSE DANS LE PDM

Le PDM de la MEL définit en parallèle des grandes orientations stratégiques et un plan d'actions programmatique afin d'atteindre les objectifs qu'il s'est fixés.

1/ ORIENTATIONS STRATEGIQUES

En complète cohérence avec le SCOT, dans un premier temps et à travers une vision stratégique imbriquant différentes politiques publiques, le projet de PDM propose une articulation forte entre les réseaux de transports et l'aménagement des territoires qui sont desservis, ainsi que leurs développements prévus dans les différents documents de planification urbaine. Il développe également nombre d'orientations pour viser plus de cohérence entre politiques publiques et enjeux de mobilité, ainsi que pour développer un système de transports qui génère moins d'impacts sur l'environnement et contribue à l'adaptation nécessaire du territoire au changement climatique.

En premier lieu, il est clairement énoncé le principe d'imbrication des politiques de mobilité et d'aménagement du territoire. Il s'agit à la fois d'axer les développements urbains autour des réseaux de transports collectifs existants et à venir - en écho aux principes relatifs à l'armature urbaine développés dans le SCOT – mais aussi de profiter du territoire et de ses caractéristiques pour qu'il génère de lui-même une mobilité plus raisonnée avec moins d'impacts sur l'environnement.

Le renouvellement urbain dans la ville constituée est mis en avant, en lien avec une conception urbaine polarisée autour des réseaux de transports collectifs (existants mais aussi tramway et BHNS qui sont amenés à se développer fortement dans le cadre du SDIT), un maillage en modes doux confortable et incitatif au cœur des quartiers ainsi qu'une multimodalité facilitée. Il s'agira non seulement d'agir à court et moyen termes pour mettre en œuvre de nouvelles solutions de transports collectifs, mais également de préserver à long terme la possibilité de mailler et de prolonger les transports « lourds » et les espaces nécessaires au développement de lieux d'intermodalité, ainsi que de préserver les disponibilités foncières autour des voies

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

ferrées existantes et amenées à se développer à travers le projet régional de Service Express Métropolitain (SEM).

Afin de décliner plus précisément ces orientations, le projet de PDM met l'accent sur une hiérarchisation de la qualité de desserte en transports collectifs qui valorise les disques d'un rayon de 500 mètres autour des stations les plus performantes (DIVAT de niveaux 1 et 2) afin d'optimiser l'espace à disposition et de favoriser le « renouvellement urbain », de mettre en œuvre un espace public propice aux modes doux, et enfin de pouvoir proposer des normes de stationnement différenciées et encadrées sur ces secteurs afin d'y contraindre le stationnement à destination pour certaines types d'activités (bureaux,...), mais aussi, dans les secteurs les plus pertinents de veiller à encadrer le stationnement résidentiel pour ne pas inciter à la sur-motorisation des ménages. Le projet de PDM renvoie au PLU quant à la précision de ces dispositions.

A travers les contrats d'axes, le projet de PDM propose également un nouvel outil pour articuler et optimiser l'articulation entre aménagements urbains et nouveaux projets de transports collectifs en site propre inscrits au SDIT avec l'ambition de mettre en cohérence les différents projets à proximité de ces nouvelles lignes de transport et leur qualité de service.

En parallèle avec ces dispositions très fortes en faveur des modes alternatifs liant politiques de mobilité et d'urbanisme et pour optimiser la réponse du projet de PDM aux enjeux environnementaux, l'accent est également mis sur la rationalisation de l'automobile utilisée « seul » et la diminution du trafic automobile. Différentes recommandations sont envisagées en particulier à travers une politique de stationnement adaptée selon les typologies d'usagers et d'usages, mais aussi selon le contexte urbain et la desserte en transports collectifs.

D'autre part, il est proposé qu'à toutes les échelles, l'ensemble des réseaux viaires soient hiérarchisés et maillés (éventuellement complétés si besoin), que leur gestion soit optimisée et qu'ils soient traités comme des espaces partagés entre tous les modes de déplacements. Ces recommandations concernent tous les réseaux avec des finalités différentes et des enjeux et traitements qui leur seront spécifiques ; comme par exemple des voies de covoiturage et une régulation dynamique des flux sur les réseaux dénivelés structurants, ou un partage de l'espace en lien avec des itinéraires emblématiques en vélo ou en modes doux sur les réseaux plus locaux.

En conscience avec les spécificités de son territoire et notamment ses espaces ruraux et périurbains, la MEL propose des dispositions spécifiques en lien avec ces territoires. En effet, sur ces derniers, l'usage de la voiture restera très important mais devra être revu pour une meilleure exploitation des réseaux structurants, une valorisation exacerbée du covoiturage accompagnée d'une diffusion attendue de nouvelles motorisations moins émettrices de gaz à effet de serre, ainsi que des rabattements efficaces vers des lieux d'intermodalité performants en accès aux réseaux de transports collectifs urbains et ferroviaires. Les déplacements en modes doux seront également à développer au sein de ces espaces avec de fortes opportunités de report de déplacements vers le vélo et la marche, à concrétiser à travers un travail sur des espaces publics partagés qui valorisent la proximité et accompagnent la mixité des fonctions à trouver des les espaces de centralité de ce type de territoires.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

En complément à ces mesures, le projet de PDM propose également de mettre l'accent sur l'accompagnement des usagers et habitants vers de nouvelles formes de mobilité ou un usage plus vertueux de l'automobile via des programmes spécifiques tels que les plans de mobilité d'entreprises, la promotion des offres telles que le covoiturage, ou encore de nouvelles formes d'accompagnement des publics pour tendre vers une mobilité « servicielle » non basée exclusivement sur la possession d'un véhicule ou l'usage d'un seul mode de transport.

Enfin, des orientations stratégiques dédiées sont développées pour un projet de PDM qui vienne explicitement en appui du développement économique du territoire. En lien avec les ambitions exprimées dans les différents contextes économiques métropolitains (centres-villes, pôles d'excellence, parcs d'activités généralistes en périphérie, centres commerciaux,...), le projet de PDM propose des dispositions spécifiques en matière de stationnement, de qualité des espaces publics au profit des modes doux, mais également d'une « meilleure » utilisation des modes routiers en accès aux secteurs économiques à lier à un usage plus économe du foncier, en particulier celui qui est dédié au stationnement.

Le projet de PDM met l'accent sur le sujet du transport de marchandises notamment en lien avec l'approvisionnement et le fonctionnement économique du territoire. Il s'agira non seulement de préserver les fonciers bien situés à proximité des réseaux de transports alternatifs et de favoriser leur usage réel via des dispositions spécifiques à inscrire dans le PLU, mais également de pérenniser les fonctionnements initialement prévus avec les aménageurs, les gestionnaires de zones et les entreprises concernées. Il s'agira également de proposer à plus long terme des dispositifs et emplacements spécifiques en lien avec les objectifs ambitieux exprimés dans les documents de planification sur la mobilité des marchandises et les grands projets attendus tels que le canal Seine Nord Europe attendu pour mettre au grand gabarit la liaison Seine-Escaut. Le projet de PDM renvoie notamment au PLU et au SCOT sur ce sujet.

2/ LES ACTIONS DU PLAN DE MOBILITE

Dans ce second temps, le projet de PDM répond à son caractère programmatique multi maîtrises d'ouvrage en décrivant un plan d'actions complet et exhaustif afin de développer les outils et opérations nécessaires à l'atteinte des objectifs et des orientations stratégiques. Le plan d'actions a donc une visée opérationnelle rassemblant les réalisations et dispositions à mettre en œuvre par l'ensemble des autorités organisatrices et maîtrises d'ouvrage compétentes en matière de mobilité sur le territoire métropolitain.

2/1 CHANGER LES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ POUR AGIR PLUS VITE ET PLUS FORT EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Le premier axe du PDM vise à agir sur les comportements de mobilité sans attendre les effets ou mises en œuvre d'infrastructures de moyen et long termes. Il s'agit d'accompagner les usagers et habitants du territoire dès à présent vers une mobilité plus vertueuse à travers différents dispositifs existants à conforter (communication, conseil en mobilité, covoiturage, autopartage,...) ou à inventer (initier la baisse de l'équipement en automobiles sur le territoire pour les habitants et entreprises,

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

accompagner l'équipement en cycles des ménages,...) en ciblant les mesures adaptées aux différents publics visés (jeunes, seniors, actifs,...). Il s'appuie également sur la mise en place de services numériques visant à basculer dans une « mobilité servicielle » (MaaS : Mobility as a Service) pour accompagner les usagers du territoire vers un service de mobilité détaché de la possession d'un véhicule. Ce basculement ouvre de nouvelles perspectives d'interactions dynamiques avec les usagers comme par exemple le projet de « péage inversé » ou écobonus mobilité inscrit dans cet axe. Ces éléments opérationnels spécifiques sont très complémentaires aux orientations décrites dans le SCOT notamment pour tendre plus rapidement vers des changements de comportements et s'inscrire dans des routines quotidiennes intégrant plus de multimodalité et moins dépendantes de la voiture utilisée « seul ».

D'autre part, ce premier axe met également l'accent sur les évolutions technologiques concernant les motorisations des véhicules que le SCOT de 2017 n'avait pas abordées. Il s'agit pour la MEL de soutenir les hypothèses de développement des motorisations alternatives aux véhicules thermiques classiques inscrites dans les objectifs du PDM, mais également dans son PCAET et dans différentes politiques nationales et européennes. Il propose de développer un système permettant l'essor de l'électromobilité sur le territoire et en lien avec ses voisins, mais également de valoriser des énergies spécifiques plus tournées vers le transport de marchandises ou les transports collectifs à ce jour comme le GNV et le bio-GNV, ou encore le développement d'une filière « hydrogène » incluant une dimension mobilité.

Enfin, à travers un prisme environnemental compatibles avec les ambitions du SCOT, pour aller plus loin que les effets déjà imputables aux améliorations à venir en promouvant les mobilités actives et alternatives, le projet de PDM inclut une action spécifique relative à l'amélioration de la qualité de l'air en se projetant vers une zone à faible émission (mobilité) avant le 31 décembre 2024 (obligation réglementaire issue de la Loi Climat et Résilience d'août 2021 pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants).

2/2 VERS UN SYSTÈME DE TRANSPORTS COLLECTIFS ENCORE PLUS PERFORMANT ET CAPACITAIRE

Ce second axe du projet de PDM porte sur l'intensification du réseau de transports collectifs et répond à de très nombreux points évoqués dans le PADD et le DOO du SCOT. Il va même bien au-delà en s'appuyant en particulier sur le SDIT (Schéma Directeur des Infrastructures de Transports collectifs) délibéré par la MEL en juin 2019. Il s'agira notamment sur les réseaux urbains de densifier très fortement le maillage actuel à travers en particulier la mise en service d'ici 2035 de deux « réseaux » de tramway entre Lille et sa couronne d'une part (en reprenant notamment les corridors de « tram-train » décrits dans le SCOT) et Roubaix, Tourcoing, Hem et Wattlelos d'autre part. Ceux-ci seront accompagnées de 2 nouvelles lignes de bus à haut niveau de service, ainsi que de nombreuses lignes de bus à niveau de service renforcé pour irriguer les secteurs les plus intenses de la MEL, y compris par exemple l'axe Lille-Ronchin-Aéroport identifié dans le SCOT. De nouvelles solutions de type « cars express » seront également développées dans certains secteurs dépourvus de desserte ferrées actuellement (Halluin, Wattlelos-Hem-Villeneuve d'Ascq, vallée de la Lys) quand d'autres encore font l'objet d'approches conjointes à stabiliser avec la Région Hauts-de-France (Lille-Comines et Ascq-Orchies), et d'autres à plus long

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

terme devront encore être étudiées plus finement sur une potentielle extension de la ligne 1 du métro vers le Sud, et un lien à établir entre Fives et Saint-Sauveur à Lille.

Avant même de mettre en œuvre ces ambitieux projets de renforcement du réseau de transports collectifs, le projet de PDM met l'accent sur le besoin de maintenir les infrastructures de transports collectifs structurantes actuelles à niveau avec notamment le renouvellement / renforcement des capacités du métro ainsi que la régénération du tramway circulant le long du Grand Boulevard. En complément, le projet propose que le réseau de bus soit plus lisible et mieux hiérarchisé. Il sera rendu plus attractif en améliorant son confort et sa vitesse commerciale, en modernisant le matériel roulant, et en travaillant sur les interfaces entre celui-ci et la ville à travers le traitement des arrêts de bus et des services potentiels à y développer.

Également inscrit dans le SDIT à la fois pour sa dimension de desserte urbaine mais également pour entretenir et développer les liens avec les territoires limitrophes, le projet de PDM intègre l'accompagnement de la MEL aux études et démarches de mise en œuvre du Service Express Métropolitain (SEM) de l'étoile ferroviaire lilloise à développer par la Région en lien avec la SNCF et l'Etat. Ce dernier devrait permettre de relier plus directement Lille et le Bassin Minier (une variante de tracé permettrait d'ailleurs de desservir l'aéroport de Lesquin), d'améliorer très fortement (doubler) les fréquences opérées en heures de pointe dans les gares du territoire métropolitain, de réactiver la ceinture ferroviaire lilloise ouest pour des services voyageurs interfacés avec la ligne 2 du métro à Pont Supérieur, de résoudre les problèmes d'exploitation de la gare Lille-Flandres actuellement à niveau et en « cul-de-sac », ainsi que dans une phase de plus court terme de réactiver une gare à Lille-Sud au droit de la Porte des Postes. Ce projet très ambitieux de dimension régionale répond à de très nombreuses orientations inscrites dans le SCOT concernant les sujets ferroviaires.

Enfin, en transversalité et sur l'ensemble du réseau actuel et futur, en cohérence avec les dispositions proposées dans le SCOT, le projet de PDM visera à développer de nouveaux lieux d'intermodalité, pôles d'échanges et parkings-relais, ainsi que la facilité pour les voyageurs et usagers à utiliser le système de transports métropolitain (billettique, intégration tarifaire, tarification solidaire et gratuité partielle,...) y compris concernant son accessibilité à tous les publics à mobilité réduite. Le sujet des relations à longue distance par cars est traité dans cette partie qui se propose d'étudier l'opportunité de développer un à plusieurs sites en complément des existants pour accueillir ce type de services.

2/3 LA RUE POUR TOUS, SUPPORT DE TOUTES LES MOBILITES ET DE TOUTES LES FONCTIONS DE DEPLACEMENTS

Le projet de PDM met l'accent sur l'espace public et le réseau viaire en tant que support de toutes les mobilités terrestres. Comme indiqué dans le SCOT, il propose une hiérarchisation de l'ensemble des réseaux routiers du territoire métropolitain et y décrit les enjeux et fonctions à y mettre en œuvre, du réseau « hyperstructurant » de grande échelle jusqu'au réseau des rues au sein des quartiers. Il précise également les principaux projets routiers nationaux et d'agglomération qu'il entend développer. Ceux-ci sont ciblés et vont dans le sens des orientations proposées dans le SCOT avec notamment la création de projets routiers dans certains cas limités ou encore la valorisation de projets mutualisés proposant des mesures d'exploitation nouvelles ou

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

optimisée sur le réseau très structurant (régulation dynamique des vitesses, voies réservées au covoiturage,...).

Concernant les réseaux plus « locaux », une mesure phare du projet de PDM est la généralisation de la « ville à 30 km/h » dans un objectif d'apaisement, de mixité des flux et de sécurité. En complément, il est proposé d'améliorer le traitement des espaces publics métropolitains pour répondre au mieux au plus grand nombre d'usages et d'usagers. A cet effet, la charte des espaces publics métropolitaine sera remise à jour pour constituer un cadre commun à tous les « producteurs » d'espace public sur le territoire.

En cohérence avec les objectifs du PDM et le SCOT, une vision globale de la politique de stationnement est proposée comme un outil de mobilité pour orienter les usagers vers les modes de transports les moins émissifs mais également comme un outil de régulation et de partage de l'espace public. Elle vise notamment à garantir la cohérence entre enjeux communaux et métropolitains. A l'instar des orientations formulées dans le SCOT, il est proposé de favoriser le stationnement des véhicules sur les espaces privés pour mieux partager les espaces publics, et de limiter l'offre de stationnement au lieu de travail quand la desserte en transports collectifs le permet.

Le projet de PDM porte également un objectif fort visant à donner une nouvelle dimension à la marche à pied pour devenir à terme le premier mode de transport des métropolitains. Il s'agira, dans un contexte d'apaisement des flux et des vitesses, d'adapter l'espace public à tous, quel que soit son âge ou sa fragilité. Il vise à orienter le plus souvent possible les usagers vers la marche, en particulier sur les courtes distances aujourd'hui encore trop souvent réalisées en voiture. Il s'agira également que toutes les politiques d'aménagement de l'espace public tendent vers cet objectif en transversalité, mais aussi de donner une forte visibilité à ce mode de déplacement en créant une communication dédiée et de l'émulation auprès des publics cibles.

Afin de poursuivre la dynamique engagée ces dernières années, le projet de PDM propose une politique cyclable ambitieuse et complète déclinée à travers un écosystème vélo où chaque acteur du territoire a sa part à prendre : citoyens, communes, ... La MEL en sera le chef de file en animant la politique cyclable et en proposant un schéma cyclable global qui définit un réseau intercommunal à traiter en priorité (linéaires et points durs) sur la base de principes d'aménagement communs et cohérents partagés entre tous les acteurs. Ces principes d'aménagement seront accompagnés d'une signalétique dédiée et de dispositifs spécifiques dans certains territoires (points-nœuds). Enfin, un réseau « vélo + » s'appuiera sur le maillage intercommunal pour proposer une douzaine de liaisons aménagées et entretenues de façon spécifique pour former une véritable colonne vertébrale sur laquelle les déplacements cyclables les plus nombreux pourront s'épanouir. Les communes sont invitées à s'impliquer dans cet écosystème en particulier sur le développement de solutions de stationnement (hors dispositions relatives au PLU et intermodalité gérées par la MEL) au plus près des habitants et usagers et de leurs demandes spécifiques.

Les orientations formulées dans le SCOT concernant les modes doux sont donc particulièrement développées dans le projet de PDM.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

2/4 agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine

Le projet de PDM propose de poursuivre la dynamique engagée entre acteurs publics et privés sur son territoire qui a amené à une délibération cadre en matière de plan d'actions marchandises et logistique urbaine en décembre 2021. En effet, les solutions à développer étant diverses et imbriquées entre sphères publique et privée, transport et économie, le projet de PDM propose de pérenniser le groupe de travail dédié au sujet du transport de marchandises et de logistique urbaine initié en 2020.

En cohérence avec le SCOT, le projet de PDM vise à inciter fortement les acteurs du territoire à l'usage des modes alternatifs au transport routier à travers différents dispositifs partenariaux initiés avec des partenaires régionaux (VNF, Norlink, FNTR,...) pour promouvoir les modes alternatifs à la route mais également anticiper leurs développements à venir, en particulier concernant le fluvial, à travers l'arrivée du projet de Canal Seine Nord Europe et la nouvelle valorisation de la liaison Seine-Escaut entre le bassin parisien et les ports de la Mer du Nord. Il s'agira notamment d'avoir un impact significatif sur les parts modales des flux en échange et en transit avec le territoire. Celui-ci pourra d'ailleurs naître à court terme à travers des dispositifs de commande publique vertueux initiés par les acteurs publics du territoire.

Pour améliorer la gestion du « dernier kilomètre », le projet de PDM propose de promouvoir la logistique urbaine notamment à travers sa politique de redynamisation économique de centres-villes incluant une composante logistique, mais également en travaillant à l'échelle de son territoire sur les réglementations routières en vigueur notamment dans certains secteurs à enjeux comme le Sud de la métropole et les champs captants ou encore les futurs territoires concernés par le projet de zone à faible émission (mobilité). Il propose également d'améliorer l'état de la connaissance à travers des projets de recherche avec des acteurs et experts locaux, en particulier sur les flux liés au e-commerce et leur croissance exponentielle des dernières années à travers des enquêtes auprès de ménages métropolitains et des acteurs de la logistique associée au e-commerce.

CONCLUSIONS SUR LA COMPATIBILITE ENTRE LE PROJET DE PDM ET LE SCOT

De la lecture du projet de PDM arrêté par délibération 22 C 0275 par le Conseil de la Métropole Européenne de Lille le 24 juin 2022, et au regard des analyses présentées dans les parties précédentes, il apparaît donc que le projet de PDM est compatible avec le SCOT de Lille Métropole adopté le 10 février 2017.