



pdu Plan de
Déplacements
Urbains
2010-2020 LILLE METROPOLE

Éléments clés

pdu adopté en avril 2011

au sommaire

Vers une nouvelle mobilité 04

2000 > 2010 > 2020 : évolution et adaptation 06

Le Plan de déplacements urbains 2010 > 2020 09

L'état des lieux 09

L'évaluation environnementale et l'annexe accessibilité 12

Les objectifs et les actions 13

Edition : Service communication Lille Métropole
Conception graphique : Resonance.coop - Roubaix
Rédaction : Service communication Lille Métropole
- Bernard Fautrez, Resonance.coop
Photos : Direction de la communication LMCU
Impression : Imprimerie la Centrale Lens
Réalisé sur un papier PEFC par un imprimeur
labélisé imprim'vert
Mai 2011



PEFC/10-31-1495
Certifié PEFC - Proviens de forêts gérées durablement.
www.pefc-france.org



Inventer une



Martine AUBRY,
Présidente Lille Métropole

Adopté en avril 2011 par le Conseil de Communauté, le Plan de déplacements urbains concrétise notre engagement en faveur d'une métropole durable et solidaire où les villes, villages et quartiers combinent de façon harmonieuse habitat, développement économique et transports.

Nous devons répondre aux aspirations de chacun, celles de se déplacer facilement et confortablement dans un espace public de qualité ; nous devons aussi favoriser le développement et le rayonnement de notre territoire et prendre toute notre part dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Préparé sous la responsabilité d'Eric Quiquet, 1er vice-président chargé des transports et de Daniel Janssens, vice-président chargé du dossier, le Plan de déplacements urbains de Lille Métropole répond à ces objectifs et entend ainsi inventer une mobilité durable pour demain. Nous l'avons construit dans une large concertation avec les territoires, les institutions et les habitants.

Le Plan de déplacements urbains constituera désormais le cadre pour l'ensemble des actions que nous allons entreprendre au cours des deux mandats à venir en matière d'infrastructures de transports, de gestion de la mobilité et pour la cohérence entre urbanisme et transports.

Nos projets sont, en effet, nombreux et concrets, adaptés à chacun des territoires de notre métropole. Je pense notamment au renforcement de la capacité du métro, à la création de deux lignes de tram-train, au développement des modes doux, au réseau de bus à haut niveau de service... Ils appartiennent à notre projet collectif : celui de favoriser l'émergence de la ville intense, d'une grande métropole durable et attractive.

mobilité durable pour demain



Vers une nouvelle mobilité...



Eric Quiquet
Premier vice-président
Transports urbains, Plan
climat.

« Depuis début 2009 avec le Grand Débat et la délibération cadre, nous avons conduit une large concertation sur le thème de la mobilité. Le **pdu** est la concrétisation de cette période de réflexion. Il propose pour demain une mobilité qui met l'accent sur les modes alternatifs et sur une utilisation différente de l'automobile. Nous cherchons à travers le **pdu** à faire évoluer les comportements individuels pour anticiper le contexte environnemental et social qui est devant nous, avec notamment l'augmentation à venir du coût de l'énergie. »

Le **pdu** s'inscrit entre les deux grands documents que sont le Schéma directeur et le Plan local d'urbanisme (PLU). Il doit être compatible avec les orientations du Schéma directeur de 2002, encore en vigueur, mais son élaboration constitue aussi une contribution importante au volet déplacements du futur Schéma de cohérence territoriale.

Ses orientations devront être déclinées dans les programmes et documents d'urbanisme, et notamment le PLU.

Le nouveau Plan de déplacements urbains s'appuie largement sur le précédent **pdu** adopté en juin 2000 dont l'esprit répondait déjà aux objectifs d'amélioration du cadre de vie et de mise en œuvre d'une politique des déplacements durable et raisonnée.

Le **pdu** 2010>2020 est résolument un **pdu** de seconde génération. Il entend promouvoir une mobilité durable, économe de déplacements automobiles, qui s'appuie sur le concept de "Ville intense" et qui contribue au rayonnement de Lille Métropole.

Il place l'urbanisme et la mobilité au centre du projet ; il intègre la problématique des marchandises et propose des orientations fortes pour tous les modes de transports, y compris la route, en raisonnant sur l'ensemble du système de déplacements.

Dépasser les obligations légales

Il répond aux nouvelles exigences réglementaires inhérentes à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et à la prise en compte de l'environnement dans les documents d'urbanisme.

Il s'appuie donc sur les obligations fixées par la loi en les adaptant au contexte métropolitain. Pour les habitants de Lille Métropole, il s'agit notamment de maintenir leur mobilité globale, d'augmenter l'usage des modes de transports alternatifs et de diminuer sensiblement le trafic automobile. Concernant les échanges avec les autres territoires, le **pdu** met l'accent sur l'utilisation du TER ainsi que sur la nécessité de promouvoir le covoiturage.





Daniel Janssens
Vice-président
Plan de déplacements urbains

« Quel que soit son âge, ses moyens de transports ou sa destination, chacun doit pouvoir se déplacer facilement. C'est pourquoi le **pdu** ne se résume pas aux seuls réseaux de transports mais propose un programme global de 170 actions complémentaires. Adaptée à chaque territoire, la ville intense permettra de développer une mobilité durable et efficace, notamment par l'aménagement des espaces autour des stations de transports collectifs »



Le pdu 2010 > 2020 se décline en 6 axes et 170 actions

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

Par ailleurs, le **pdu** de Lille Métropole prévoit la mise en place d'observatoires de la mobilité et d'un comité de suivi qui permettront, notamment, d'analyser l'évolution des pratiques de déplacements et la mise en œuvre concrète des projets.

Le **pdu** concerne tous les modes de déplacements de personnes : la voiture, les transports publics, les 2 roues, la marche. Il concerne aussi les transports de marchandises par la route, le train ou la voie d'eau.

Mais il ne se limite pas aux réseaux de transports. Il s'intéresse aussi à leur intégration dans l'urbanisme et les projets d'aménagement du territoire. Il cherche enfin à faire évoluer les comportements individuels en matière de mobilité.



2000 > 2010 > 2020 : évolution et

Conformément à ses obligations, Lille Métropole a initié son premier **pdu** en 1995 qui fut adopté en Juin 2000. Il proposait **un socle fondateur fort** : l'amélioration du cadre de vie des habitants de la métropole et la mise en œuvre d'une politique des déplacements durable et raisonnée.

Petite définition du pdu

En France, depuis 1996, les agglomérations de plus de 100 000 habitants ont l'obligation de réaliser un **pdu** (Plan de déplacements urbains). Ce plan définit pour le territoire concerné les grands principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Cette démarche implique une vision transversale entre logique de déplacements et projets d'urbanisme.

2000 > 2010, un premier plan fondateur

Ce premier **pdu** proposait **6 axes forts** : un partage de la rue plus favorable aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle... des transports publics performants et de qualité... des actions visant à préserver la sécurité et la santé des habitants... une ville qui évolue en synergie avec ses réseaux de transports... une action publique globale et cohérente à long terme... des acteurs concernés mobilisés.

De nombreuses nouvelles réalisations sont à mettre à son actif comme le pôle d'échanges de la gare d'Armentières ou comme les lignes de bus à "haut niveau de services" (Lianes 1, 2, 3) ou encore la multiplication des aménagements cyclables et des zones 30.



La Loi prévoit que le **pdu** s'applique au territoire de Lille Métropole, la Communauté urbaine étant l'autorité organisatrice des transports.

adaptation



Une plus forte prise en compte des impacts sur l'environnement.

Depuis les années 2000, la notion de **développement durable** marque toutes les politiques et les projets des collectivités. Au niveau national, le **Grenelle de l'Environnement** a fixé des priorités et des objectifs impactant les politiques de déplacements.

Une législation qui a fortement évolué

Depuis le premier **pdu** de Lille Métropole, l'adoption des lois SRU (Solidarité et renouvellement urbains) et celles pour l'égalité des droits et des chances, **nécessite de revisiter les politiques de déplacements** notamment au bénéfice de la mobilité des personnes fragilisées.

Un grand débat sur la mobilité... mobilisateur

Le projet de mandature de la nouvelle Présidente (2008) a affirmé la politique déplacements comme l'un des trois piliers de la stratégie de développement de la Métropole au même titre que le logement et l'économie. Conformément à cet engagement, l'organisation d'un grand débat sur la mobilité a permis d'entendre de nombreux experts et l'ensemble des acteurs locaux, élus et associations d'usagers, que ce soit au cours des réunions de préparation organisées sur les 8 territoires ou lors de la séance de janvier 2009.

Ce grand débat a permis de définir les principes de la politique de déplacements à mettre en œuvre durant la décennie à venir. Ces principes sont inscrits dans une "délibération cadre" sur la mobilité qui vise à engager la métropole lilloise dans la mobilité du 21^{ème} siècle. Ce sont ces principes qui servent de socle à la révision du **pdu**.

Avis favorable de la commission d'enquête

Le projet de **pdu** ayant été arrêté le 2 avril 2010, il devait ensuite faire l'objet d'un processus de concertation et d'enquête publique complet. Après l'avis des institutions et des personnes publiques associées, l'enquête publique menée auprès des habitants de Lille Métropole s'est déroulée du 20 septembre au 17 novembre 2010. Cette phase de consultation a également concerné les territoires transfrontaliers, et notamment, l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai.

Adoption définitive du pdu 2010 > 2020

A l'issue de cette période de consultation réglementaire, ce sont plus d'un millier de remarques qui ont été prises en compte et analysées. Ce travail a permis de modifier le texte initial pour adapter et améliorer son contenu en fonction de l'expression des institutions et des citoyens. Ainsi amendé, le 1^{er} avril 2011, le conseil de communauté a voté l'**adoption définitive du pdu 2010 > 2020**.



La préparation du pdu 2010 > 2020



La révision du pdu a été préparée sous la responsabilité de plusieurs élus : Paul Astier, à la fin du précédent mandat, puis Daniel Janssens (vice-président de Lille Métropole chargé du pdu) et Eric Quiquet (Premier vice-président de Lille Métropole chargé des Transports). Plusieurs groupes de travail ont été constitués et ont associé les partenaires de la Communauté urbaine. Certains sujets ont nécessité l'expertise de bureaux d'études extérieurs. Lille Métropole a enfin établi la synthèse des différents travaux.

Une forte mobilisation et concertations préalables

2005

> Réalisation d'une **étude d'évaluation** de la mise en oeuvre du pdu en cours

Depuis 2006

> Création de **7 groupes de travail concertés et transversaux** (Lille Métropole, Etat, Région, Département, SNCF...)

2006

> Réalisation d'une **enquête sur les déplacements** des habitants de la Métropole

2008

> Invitation de **l'ensemble des Maires** et des conseillers municipaux concernés à une rencontre sur chacun des 8 territoires de la Métropole

2008

> Consultation du **Conseil de Développement**, assemblée représentative des acteurs de la société civile du territoire

2008

> **Concertations avec les associations** sous la forme de rencontres thématiques (la mobilité des actifs... les enfants, jeunes et parents d'élèves... les étudiants... les associations du cadre de vie...)

2009

> Organisation du **"Grand Débat mobilité"**

2009

> **Etats généraux du vélo**

2010

> Réunion de la commission intercommunale pour **l'accessibilité aux personnes handicapées**

2010

> **Ecriture du projet de pdu** et validation par le conseil de communauté le 2 avril

2010

> **Concertation préalable** auprès des institutions et communes (avril à juillet)

2010

> **Enquête publique** (20 sept. au 17 nov.)

2011

> **Adoption définitive** en avril

Les déplacements urbains 2010 > 2020

L'état des lieux

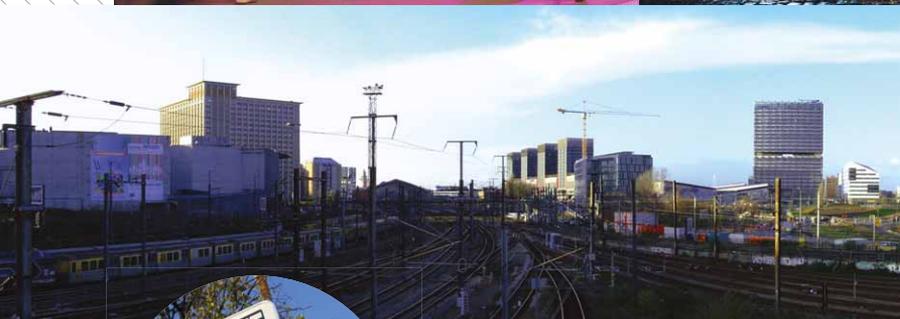


Ce document est consultable sur le site

lillemetropole.fr

Le document "L'état des lieux" présente une synthèse en 18 fiches illustrées et un atlas cartographique, qui décrivent le système de déplacements et la mobilité sur le territoire de Lille Métropole. Il a été élaboré à partir de nombreux documents observatoires ou rapports d'analyse complexes et volumineux.

Il traite les informations suivantes : Comment les habitants de Lille Métropole se déplacent-ils ? Quelles sont les caractéristiques du réseau de transports collectifs urbains ? Les nuisances générées par le trafic automobile sont-elles en augmentation ? Les émissions de gaz à effet de serre imputables aux déplacements sont-elles importantes ? Les habitants de Lille Métropole ont-ils les mêmes habitudes de déplacements s'ils habitent en ville ou dans des secteurs ruraux... ?



Quelques grandes tendances et particularités de la métropole lilloise

Baisse des déplacements en voiture, plus de déplacements en transports collectifs

-12% en 10 ans, c'est la baisse constatée pour les déplacements en voiture au profit des transports collectifs urbains (+40%). Cette tendance forte témoigne d'un changement de comportement dans les pratiques de mobilité des habitants en réponse à la mise en œuvre de la politique de déplacement sur le partage de la rue et les transports collectifs.

Un trafic routier qui ne diminue pourtant pas

Si l'usage de la voiture pour les habitants de la Métropole diminue, les distances parcourues dans la métropole augmentent, en conséquence le trafic routier reste stable.

Une pratique du vélo encore modeste

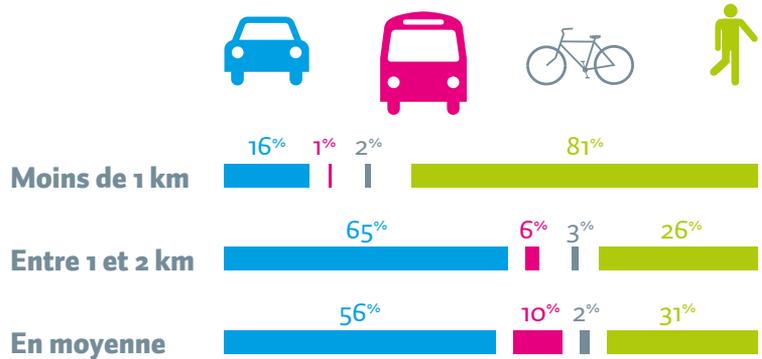
À peine 2% des déplacements sont effectués à vélo. Si le Lillois adopte de plus en plus ce mode pour se déplacer, son usage ne progresse pas pour les habitants de Roubaix et Tourcoing. Les usagers du vélo sont majoritairement des élèves ou des étudiants.

Les habitants de la métropole sont de bons marcheurs

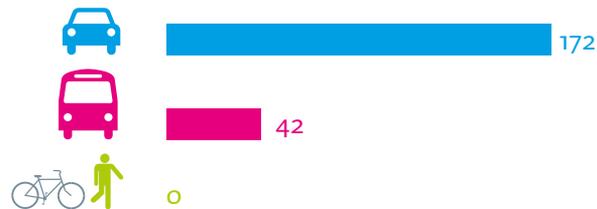
Comparés à d'autres métropoles, les habitants de la Métropole lilloise se déplacent beaucoup à pied (31% des déplacements). 81% des déplacements de moins de 1 km sont réalisés à pied. C'est principalement pour accéder à l'école, aux commerces ou aux transports collectifs que l'on marche.



Principaux modes de déplacement utilisés pour les trajets courts



Émissions individuelles de gaz à effet de serre pour se déplacer



En grammes par personne et par kilomètre

Des déplacements majoritairement courts

La moyenne des déplacements en Métropole est de 4 km. 35% font moins de 1 km. Les déplacements domicile-travail (13%) sont plus longs (7,5 km en moyenne).

22 km/h

C'est la vitesse moyenne de déplacement en voiture sur la métropole compte tenu des feux rouges et du temps de stationnement.

Une bonne qualité de l'air

Des grandes agglomérations de plus de 500 000 habitants, la Métropole lilloise peut se flatter du meilleur indice moyen de qualité de l'air (avec Nantes).

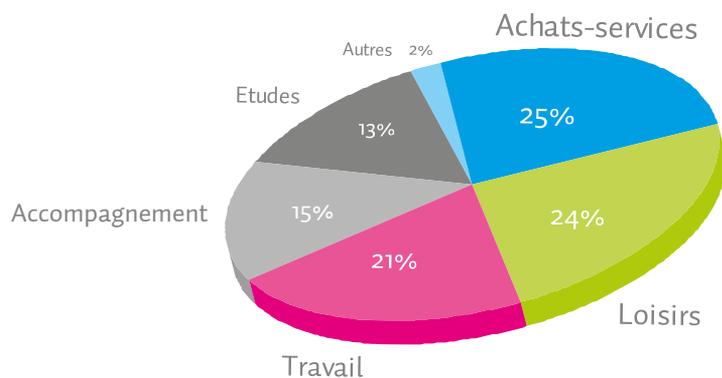
Des nuisances sonores dues au trafic routier

54% des émissions de bruit sont imputables au transport routier. 25000 personnes résident dans des zones où le bruit fatigue (> 65 dB).

De moins en moins d'accidents dans les rues

En 25 ans, le nombre d'accidents à été divisé par 2 et celui des tués par 4. Le risque encouru par les piétons et cyclistes a baissé et il faut poursuivre les efforts. La situation des 2 roues motorisés devient préocupante et leur proportion doit baisser.

Pourquoi les habitants de Lille métropole se déplacent-ils ?



Le Plan de déplacements urbains

L'évaluation environnementale et l'annexe accessibilité



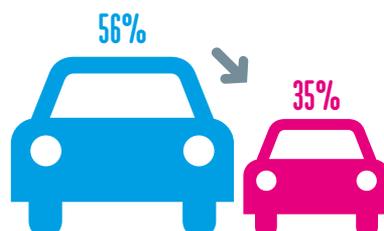
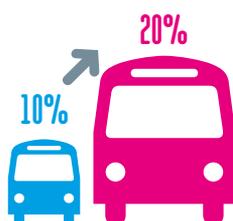
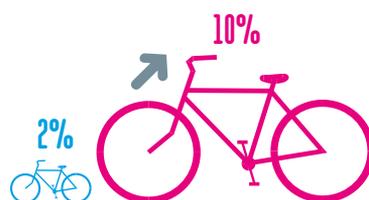
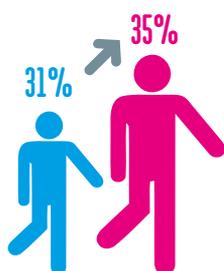
Ces deux documents sont consultables sur le site lillemetropole.fr

Conformément à la nouvelle législation, le projet de **pdu** Lille Métropole comprend une **évaluation environnementale** qui analyse l'incidence des actions du plan de déplacement sur l'environnement et propose des mesures compensatoires ainsi qu'une **annexe accessibilité** qui établit un diagnostic et détaille les actions envisagées pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite.



Les objectifs et les actions

Des objectifs très ambitieux



170 actions réparties en 6 axes

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



Ce document est consultable sur le site

lillemetropole.fr



AXE 1 Ville intense et mobilité

Articuler systématiquement les politiques urbaines et les politiques de mobilité pour programmer et concevoir “une ville intense*”. L’objectif est de “densifier” les espaces à vivre autour d’une armature composée du réseau de transports collectifs. Redessiner la ville pour mieux assurer son partage et son usage. Il s’agit, par exemple, d’éviter l’implantation de zones de résidence ou d’activités éloignées de tous services et d’accès à un transport collectif, rendant indispensable l’usage de l’automobile pour le moindre déplacement.

LES AMBITIONS :

- > Articuler la ville intense avec l’ensemble du système de déplacement
- > Aménager des espaces publics de qualité qui invitent à se déplacer autrement

QUELQUES POINTS FORTS DES ACTIONS

A l’avenir, tous les projets urbains, économiques et commerciaux sur la métropole favoriseront les “mobilités alternatives” (pas seulement l’automobile) **en mettant en œuvre les principes de la “ville intense”**.

La métropole Lilloise dispose d’un **squelette de transports collectifs lourds** (Train, métro, tramway, réseau de bus...) qu’il s’agit de rendre plus opérationnel et pertinent. L’objectif est de compléter ce réseau en favorisant le maillage entre les différents modes de transport et de densifier la ville à leur proximité.

Ces grands réseaux de transports collectifs, existants ou à venir,

constituent **l’armature du développement urbain futur du territoire**. Pour limiter et optimiser les déplacements, il s’agira de privilégier les nouveaux projets de développement urbains à proximité des axes de transport collectif lourd existants ou en projet. **L’aménagement d’itinéraires piétons et cyclables** confortables et sécurisés depuis et vers les stations de transports collectifs participeront à renforcer l’usage des modes de déplacements collectifs.

Il est aussi souhaité qu’à proximité des accès aux transports collectifs lourds (DIVAT**) **les objectifs de densité urbaine** soient augmentés

(nombre de logements et d'emplois à l'hectare). Plus de commerces, plus d'activités, plus de lieux de loisirs et de logements desservis par un transport collectif, cela se traduira par un usage plus modéré de l'automobile. Les règles d'urbanisme devront être revues en ce sens. La même logique et les mêmes règles prévaudront sur l'ensemble de la Métropole. Le **pdu** de Lille

Métropole prévoit la réalisation de **"micro-plans de déplacements urbains"** à l'échelle des 8 territoires de la métropole pour décliner les principes du **pdu** à l'échelle locale et l'élaboration de **"contrats d'axe"** entre les communes et Lille Métropole visant à programmer la bonne intensité urbaine à associer à un nouvel axe lourd de transport collectif traversant un des territoires.

Développer une politique d'espaces publics de qualité qui invite à se déplacer autrement. Les places, rues et boulevards sont des lieux de vie et d'usage quotidien. Ils doivent permettre à tous de se repérer et de comprendre le fonctionnement et l'organisation de la ville. Lieux d'activités et de rencontres, ce sont les espaces supports des déplacements.

L'évolution des modes de vie, le vieillissement de la population, le coût croissant des déplacements motorisés et l'engouement pour des modes de transport propres ou à moindre impact sur l'environnement nécessitent de penser autrement les déplacements, d'accueillir les mobilités alternatives et d'organiser les espaces qui les supportent.

Par ailleurs, le développement attendu des pratiques piétonnes et cyclables, la mise en accessibilité de l'ensemble des espaces publics et des réseaux de transports aux personnes à mobilité réduite amènera à repenser le partage de la rue en offrant sécurité, confort et accessibilité de l'espace public pour tous.

QUELQUES POINTS FORTS DES ACTIONS

Il s'agit de favoriser **une culture commune et partagée de la qualité urbaine** par l'édition d'un "guide de conception de la rue", et de renforcer **les démarches de concertation** avec les habitants, les usagers et les commerçants avant tout projet d'aménagement d'un espace public.

Le **pdu** prévoit d'accentuer la qualité, le confort, la continuité et **la sécurité des cheminements piétons**.

Ces aménagements participeront à proposer un espace public accessible à tous et plus particulièrement aux **personnes à mobilité réduite**.

Les créations et extensions de réseaux de transports collectifs se feront **prioritairement en surface** (contribuant à redessiner l'espace urbain) **et en site propre** (amélioration de la vitesse des transports collectifs).



*Ville intense

Une ville intense maîtrise son étalement urbain ; c'est une ville qui valorise ses équipements, ses services et ses réseaux de transports au bénéfice de tous (tout en limitant les coûts et les impacts financiers, énergétiques et écologiques) ; une ville aussi qui, par la mixité et la diversité de ses fonctions, ses aménités et la place qu'elle donne à la nature en ville, crée un cadre de vie, de travail et de loisirs plaisant, riche et favorable à l'épanouissement humain.

**DIVAT

Disque de Valorisation des Axes de Transport. Un DIVAT est un disque de 500m de rayon centré sur une station de transports collectifs (métro, tramway, train ou bus).





AXE 2 Réseaux de transports collectifs

Depuis l'arrivée du chemin de fer et de la première gare voyageurs dans l'enceinte de la ville de Lille en 1848 et les premiers tramway à chevaux de la seconde moitié du 19^e siècle, le réseau de transports collectifs de l'agglomération lilloise n'a cessé de s'étoffer au fil des années. Le réseau urbain est aujourd'hui composé de 2 lignes de métro automatique, d'un tramway "historique" fonctionnant depuis plus d'un siècle sur le Grand Boulevard, d'un réseau de bus irriguant l'ensemble du territoire de la Métropole et de lignes de bus à haut niveau de service qui se mettent progressivement en place. La Métropole est également reliée aux territoires proches par le TER et plus lointains par la grande vitesse ferroviaire et possède une desserte aérienne avec l'aéroport de Lesquin. Le **pdu** propose d'**aller encore plus loin en complétant cette offre de transports pour les habitants et usagers de la Métropole.**

LES AMBITIONS :

- > **S'appuyer sur le réseau ferroviaire pour développer les liaisons avec les territoires limitrophes ou éloignés**
- > **Consolider et développer le réseau armature (métro, train, tramway, bus à haut niveau de service)**
- > **Accroître le nombre de bus et leurs performances**
- > **Faciliter l'intermodalité***

QUELQUES POINTS FORTS DES ACTIONS

Il s'agit de **valoriser le nœud de transports** constitué des deux grandes gares lilloises (Flandres et Europe), deux stations de métro et de tramway, d'une desserte de bus forte. Des améliorations sont prévues pour l'accès aux gares et entre les gares en particulier pour les cyclistes et piétons.

Le **pdu** propose à court terme le **doublage de la capacité de la ligne 1 du métro**, et le renforcement des fréquences sur la ligne 2. **La ligne 1 sera également prolongée** vers le secteur Eurasanté en lien avec un nouveau "parc-relais"*** au Sud de la Métropole.

Le **pdu** propose d'avancer dans la faisabilité à moyen terme d'un **réseau de tram-train complet** sur toutes les branches ferrées vers Lille en programmant le maintien ou la création de stations pertinentes. **Deux lignes seront étudiées en priorité** : un corridor Nord-Sud de Seclin à Comines et un corridor Ouest-Est de Don-Sainghin à Baisieux.

Le **pdu** propose d'actualiser et de poursuivre la mise en œuvre du **réseau de bus à haut niveau de service** qui a commencé avec Lianes 1, 2, 3. Ce nouveau concept innovant de bus en site propre, assurant **une sécurité et une rapidité de service**, sera étendu en complément de l'offre de bus urbain classique. Si le besoin se faisait ressentir, certaines lignes de bus à haut niveau de services pourront se transformer en ligne de réseau tram-train à long terme.

La réalisation d'un nouveau "plan bus" permettra de muscler l'offre

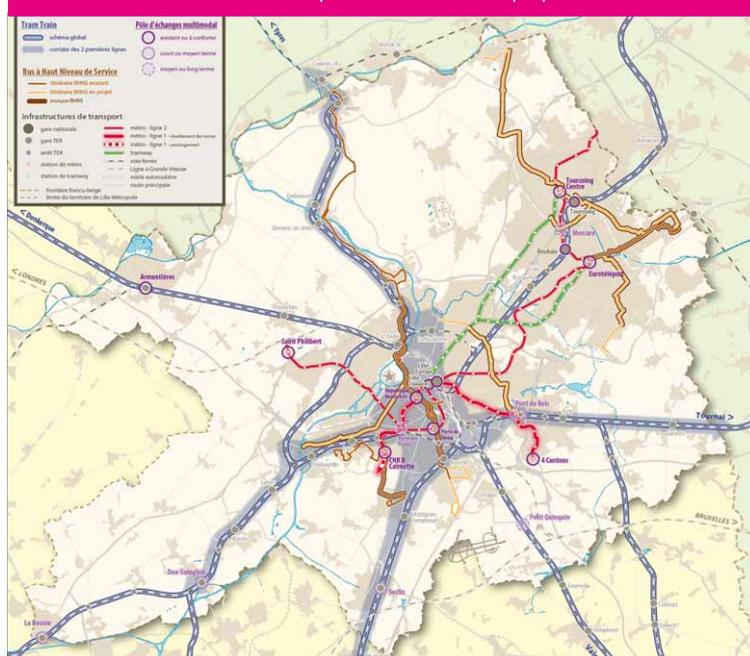
classique. Réalisé en concertation avec les territoires, il ciblera **prioritairement les secteurs les moins bien desservis aujourd'hui** et particulièrement les zones d'activités économiques.

Le **pdu** préconise encore d'étoffer la palette de **solutions de déplacements alternatifs** à l'usage solitaire de l'automobile : taxi collectif, autopartage, covoiturage, navette, bus express...

Pour faciliter **l'accès au réseau de transports collectifs**, le **pdu** prévoit **le développement d'un réseau de parcs-relais** destiné à accueillir en toute sécurité les automobiles et vélos des usagers de transports collectifs. Le **pdu** propose de réserver autant de places pour le stationnement sécurisé des vélos que pour les automobiles. Une station de métro et de tramway sur trois sera également équipée **d'un espace de stationnement sécurisé pour les vélos**.



Réseaux de transports collectifs lourds proposés



***L'intermodalité**

L'intermodalité est un concept qui propose l'utilisation de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement. Cette intermodalité est facilitée par la programmation cohérente des solutions de déplacements et l'harmonisation des cadences, des horaires et des offres tarifaires.

****Parc-relais**

Un parc-relais propose un **stationnement incitatif** pour les automobilistes et cyclistes facilitant la suite d'un déplacement par un transport en commun. Il est destiné à ces seuls usagers et géré en conséquence. Souvent situé à la périphérie d'une ville, il allège la pression en stationnement dans le centre-ville.



AXE 3 Partage de la rue et modes alternatifs

Difficile d'envisager moins de pollutions de l'air, moins d'émissions de gaz à effet de serre sans agir pour limiter l'impact du principal producteur (95%) : les transports terrestres motorisés. L'automobile et les espaces de stationnement qui lui sont dévolus occupent beaucoup de place dans notre espace public. Sans vouloir l'éradiquer, il est logique de ré-équilibrer la part des autres modes de déplacements, plus particulièrement les modes dits "doux" ou "actifs" (marche à pied, vélo,...). **La rue doit se partager raisonnablement.**

LES AMBITIONS :

- > Favoriser un usage raisonné de la voiture pour un partage de la rue favorable aux modes alternatifs
- > Faire du vélo et de la marche à pied des modes de déplacements à part entière
- > Conduire avec les communes une politique de stationnement au service des objectifs du pdu

QUELQUES POINTS FORTS DES ACTIONS

Si de nouvelles routes sont créées, elles devront être utiles et conformes aux ambitions du pdu : contournement, maillage, désenclavement. En aucun cas elles ne visent à augmenter le trafic routier.

Le pdu propose de diminuer les émissions polluantes et de renforcer la sécurité des usagers en **modérant les vitesses de circulation** sur l'ensemble des voies, y compris les voies rapides en différenciant poids lourds et véhicules particuliers.

Le pdu envisage d'étudier le **développement du dispositif d'autopartage*** à l'échelle de la métropole et de **favoriser le covoiturage** par la création de parcs de stationnement dédiés à la périphérie du territoire.

Le pdu propose un nouvel usage de la rue tout en partage, par une répartition **équitable de l'emprise de la voirie** : 50% pour l'automobile (circulation, stationnement), 50% pour les modes de déplacements doux, la végétalisation ou d'autres usages urbains.

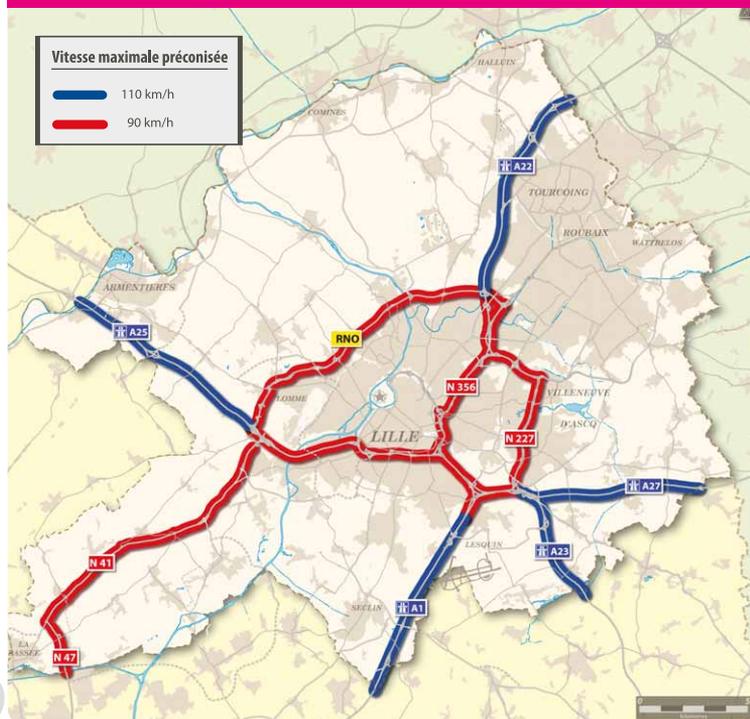
La marche, comme choix de mode de déplacement, trouve de nouveaux adeptes. Le **pdu** propose logiquement **d'améliorer l'accessibilité piétonne** de nombreuses zones par la reconquête des trottoirs et l'aménagement de cheminements piétons plus sûrs et confortables pour tous, en particulier les personnes à mobilité réduite.



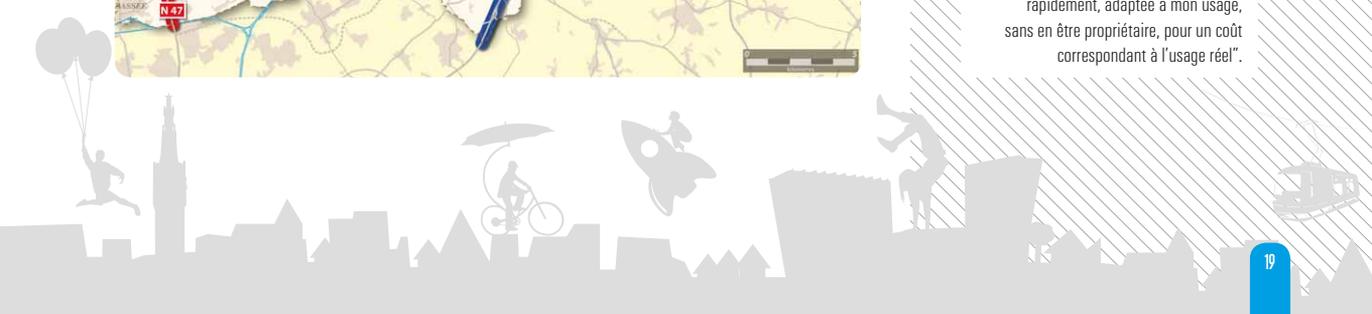
Si le vélo est beaucoup moins utilisé dans la métropole que derrière la frontière toute proche, c'est principalement pour des raisons de praticité et de sécurité. Le **pdu** envisage le développement d'un **réseau cyclable continu et sécurisé**, de multiplier le stationnement sécurisé et de faciliter l'usage combiné du vélo et des transports en commun. A cet effet, un nouveau plan vélo sera lancé pour proposer des solutions ambitieuses et innovantes.



Modération des vitesses sur le réseau routier structurant



*** autopartage**
C'est un système permettant de d'utiliser une voiture en libre-service 24H/24 et 7J/7. "Je dispose d'une voiture rapidement, adaptée à mon usage, sans en être propriétaire, pour un coût correspondant à l'usage réel".





AXE 4 Transport de marchandises

Le transport et la distribution des marchandises sont indispensables à la vie économique et sociale du territoire. Les déplacements générés par ces activités contribuent, comme l'ensemble des autres trafics supportés par les réseaux métropolitains, à accentuer les problèmes de congestion et de pollution. L'enjeu est de **garantir le rayonnement de la Métropole tout en inscrivant l'organisation du transport et de la livraison des marchandises dans une perspective de développement durable.**

LES AMBITIONS :

- > Favoriser les modes alternatifs à la route, pour le transport de marchandises indispensable au développement économique
- > Optimiser l'usage du transport routier de marchandises pour limiter les impacts sur la ville et les habitants

QUELQUES POINTS FORTS DES ACTIONS

Le **pdu** propose de réfléchir la problématique "transports de marchandises" à l'échelle de "l'Aire Métropolitaine transfrontalière*" avec pour objectif de rationaliser l'usage des modes routiers et de **favoriser le fret ferroviaire et l'usage des voies d'eau.**

Les communes et les acteurs du transport seront mobilisés dans la définition d'une **politique métropolitaine de transport et de livraisons de marchandises** sur le territoire, traduite dans une charte partagée.

Le **pdu** invite à la réalisation d'un schéma directeur des itinéraires poids lourds visant à **harmoniser les réglementations de police** entre les communes et à anticiper les conséquences de la future écotaxe européenne.

Enfin le **pdu** propose de confier à un groupe de travail constitué d'élus et de professionnels de la chaîne logistique l'expérimentation de **dispositifs innovants pour les livraisons de marchandises** en milieu urbain dense.

*l'Aire Métropolitaine transfrontalière

englobe l'agglomération lilloise, le bassin minier et les territoires belges limitrophes de Courtrai et Tournai. Regroupant 4 millions d'habitants, elle constitue l'une des 20 plus grandes agglomérations européennes.



AXE 5 Environnement, santé et sécurité des personnes

Si la mobilité et les réseaux de transports sont indispensables au bon fonctionnement d'une agglomération, ils sont également sources de nuisances pour ses habitants et son environnement. Le **pdu** de Lille Métropole propose des mesures fortes pour la protection de l'environnement, de la santé et de la sécurité des personnes menant à un système de déplacements durable.

LES AMBITIONS :

- > Se déplacer mieux pour préserver l'environnement
- > Voyager en toute sécurité

QUELQUES POINTS FORTS DES ACTIONS

Le **pdu** propose de **réduire l'impact sur l'environnement et sur la santé des pollutions atmosphériques** liées aux déplacements en :

- améliorant l'état de la connaissance des impacts directs et indirects de ces polluants
- engageant des opérations ciblées sur des secteurs stratégiques : milieux urbains denses
- préconisant l'usage d'énergies propres pour les transports collectifs de la Métropole
- sensibilisant la population sur les liens entre mode de déplacement, consommation d'énergies et rejet de gaz à effet de serre.

Le bruit est une pollution. Les infrastructures de transport et les pratiques de déplacement ont une grande part de responsabilité dans

cette nuisance. Le **pdu** propose d'identifier des actions significatives de réduction des bruits sur les secteurs repérés lors de l'élaboration des cartes stratégiques du bruit.

Le **pdu** ambitionne la mise en place d'une politique de sécurité routière visant l'objectif ambitieux de **zéro tué ou blessé grave pour les usagers vulnérables** (piétons et cyclistes) à l'horizon 2020. Des actions sont aussi proposées pour réduire significativement l'accidentologie intolérable des 2 roues motorisés.

Le **pdu** propose de poursuivre l'action engagée avec une présence humaine significative dans tous les lieux de transport public pour réduire l'insécurité réelle et ressentie.





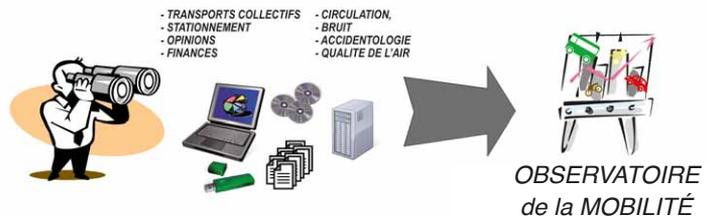
AXE6 Mise en œuvre, suivi et évaluation

Le **pdu** constitue un outil technique et stratégique indispensable pour une planification durable du système de déplacements. C'est en développant le partenariat avec tous les acteurs du territoire, communes, autres institutions décisionnaires ou gestionnaires de réseaux de transports, habitants et usagers de la Métropole, qu'il doit devenir une référence pour tous.

Evaluer et mesurer l'impact des politiques de déplacements mises en œuvre dans le **pdu** de Lille Métropole nécessite de les suivre et d'en mesurer les effets par des outils d'observation et d'évaluation pertinents.

LES AMBITIONS :

- > Faire partager les valeurs du **pdu** à travers le territoire et au-delà
- > Suivre et évaluer la mise en œuvre des actions du **pdu** et les pratiques de mobilité



QUELQUES POINTS FORTS DES ACTIONS

Le **pdu** propose de **traduire les engagements et les actions programmées** pour l'amélioration de la mobilité dans l'ensemble des documents de programmation urbaine de la métropole : plan local d'urbanisme (PLU), plan local de l'habitat (PLH), schéma de cohérence territoriale (SCOT*) (cette cohérence des politiques sera renforcée par l'élaboration de micro-**pdu** à l'échelle des territoires).

Le **pdu** préconise de renforcer la **promotion et la sensibilisation du grand public** aux modes de déplacements alternatifs à la voiture. Il propose aussi de renforcer le dialogue avec les usagers, avec notamment des comités de lignes.

Le **pdu** incite à la **négociation avec des gros générateurs de déplacements** (entreprises, administrations, écoles...) pour réduire les pointes de trafic par une adaptation concertée des horaires. Il recommande de soutenir **la mise en place de (PDE) Plan de déplacements d'entreprise**, en mobilisant les employeurs et partenaires sociaux. Le **pdu** insiste sur l'indispensable coordination avec les communes pour en faire un engagement réciproque et partagé. En plus de la concertation préalable à son écriture avec l'ensemble des acteurs concernés, le **pdu** propose une concertation permanente avec les institutions et organismes impliqués par la programmation et la gestion de la mobilité sur le territoire ou le traversant (route, train, voie fluviale...).

Comme la mobilité ne s'arrête pas aux frontières de la Métropole Lilloise, la planification de l'aménagement des territoires et des déplacements est réfléchi à l'échelle de l'Aire Métropolitaine transfrontalière qui intègre le Bassin minier et les territoires belges limitrophes (voir carte).

Enfin le **pdu** prévoit la mise en place et le renforcement **d'observatoires de la mobilité** afin d'analyser en temps réel l'évolution des pratiques de déplacements et de vérifier les bonnes conditions de mise en œuvre des actions envisagées.

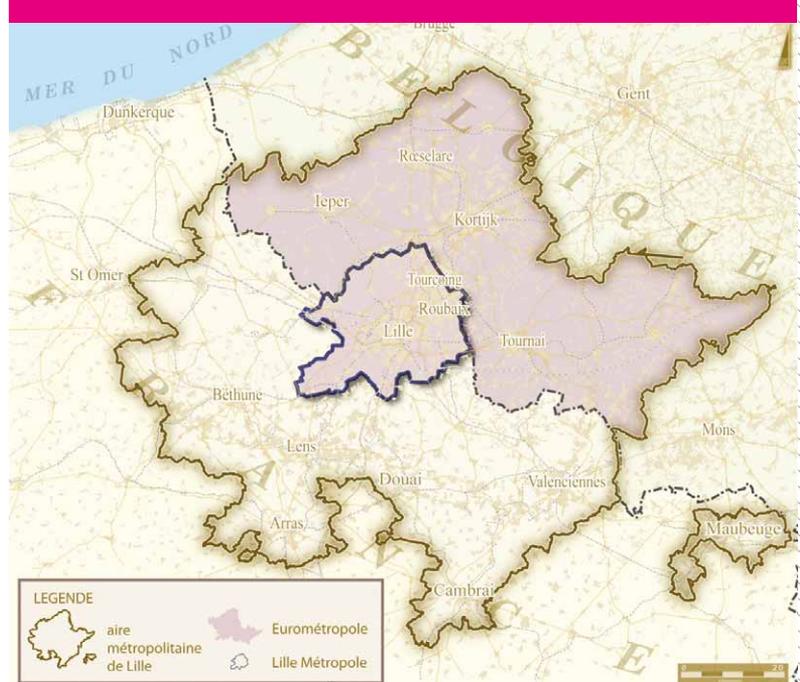
Ces observations permettront d'alimenter un comité de suivi du **pdu** qui sera chargé de veiller à la bonne mise en œuvre de celui-ci.

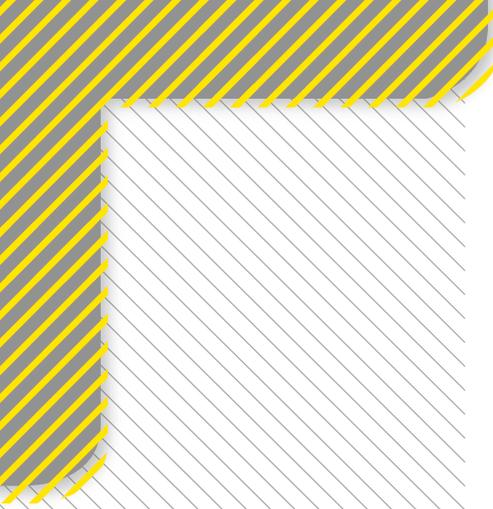


*Le SCOT

(schéma de cohérence territoriale) est un document d'urbanisme qui fixe pour la Métropole les orientations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines, afin de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles.

Un partenariat à développer avec les territoires voisins





Plan de Déplacements Urbains

2010 > 2020 LILLE METROPOLE

Le PDU 2010 > 2020 de Lille Métropole est composé de 4 documents principaux :

- L'état des lieux
- Les objectifs et les actions
- L'évaluation environnementale
- L'annexe accessibilité



Consultez les documents du pdu 2010>2020

Sur le site  lillemetropole.fr

 **lillemetropole.fr**

Lille Métropole Communauté urbaine
1 rue du Ballon BP 749
59034 Lille Cedex
Tel. 03 20 21 22 23



Lille Métropole
COMMUNAUTÉ
URBAINE