



Point-presse des élu-e-s de la Métropole européenne de Lille

Pour une politique de mobilité écologique

Introduction

L'urgence sanitaire et le changement climatique obligent à repenser la place de la voiture dans la Métropole. Pour faire en sorte que le droit de chacun-e à la mobilité soit respecté, nous devons mettre en œuvre les conditions du report modal de la voiture individuelle vers les modes doux et actifs et laisser prioritairement la route à celles et ceux qui en ont besoin.

En milieu urbain dense et très dense, les coûts de congestion et de pollution sont très importants pour la société et très largement sous tarifés. Les usagers de la route ne paient pas le coût marginal social de leurs déplacements. Bilan de -40c€/km pour les voitures essence et -53c€/km pour les voitures diesel. Le coût de couverture moyen n'est que de 8% (rapport du Conseil d'orientation des infrastructures).

La mobilité sur notre territoire et l'accessibilité de celui-ci feront l'objet d'un groupe de travail politique qui se réunira pour la première fois cette semaine (le 15 mars). L'objectif de ce groupe de travail est d'identifier des mesures concrètes, susceptibles d'être mises en œuvre rapidement pour améliorer l'accessibilité de la MEL. Dans ce contexte, nous avons à cœur de contribuer activement et de façon constructive à la réflexion.

C'est pourquoi nous formulons aujourd'hui 70 propositions, qui s'inscrivent dans le court, le moyen et le long terme. Elles participent d'une politique d'accompagnement et d'anticipation dans un contexte où le constat que nous faisons est partagé et que d'autres grandes villes et métropoles agissent déjà en conséquence (Paris, Bordeaux, les villes du Nord de l'Europe, etc.).

Rappelons que pour nous, élu-e-s écologistes, une politique de mobilité doit répondre à trois ensembles prépondérants d'enjeux :

- D'abord, des enjeux relatifs à la santé des métropolitain-e-s : la dépendance à la voiture d'un trop grand nombre de métropolitain-e-s crée une situation de pollution de l'air inacceptable et dangereuse.

- Ensuite, des enjeux de lutte contre le changement climatique : la diminution des émissions de gaz à effet de serre qui contribuent au réchauffement climatique doit être un des objectifs principaux de notre politique de mobilité.
- Enfin, des enjeux en matière de droit à la mobilité pour toutes et tous : notre politique de mobilité est une politique basée sur les usages et sur les besoins des usagers et non sur les mythes qui prévalent en matière de mobilité depuis les années 1970, période du tout-voiture par excellence.

Notre réponse à ces enjeux est à la fois de proposer une politique de l'intermodalité à travers la mise en œuvre d'un écosystème local cohérent de mobilité et priorisant les modes doux et actifs.

9 axes et 70 propositions politiques

- **AXE 1 : Optimiser les déplacements en aménageant la ville autrement**

Parce qu'elle structure notre territoire en localisant ses différentes activités et fonctions (habitat, espaces de respiration et de loisir, économie, commerce, etc.), la politique d'aménagement détermine notre mobilité. En favorisant la proximité et en diminuant les distances que les métropolitain-e-s sont contraint-e-s de parcourir, l'aménagement de notre territoire peut durablement favoriser des mobilités vertueuses.

Des villes ont déjà engagé des mutations de l'espace public, Lille métropole doit d'inscrire et accélérer dans ce mouvement mondial.

A court terme :

- o Favoriser le télétravail, y compris de façon à éviter les déplacements en heure de pointe. La MEL et les services publics doivent être exemplaires (proposition 1).
- o Favoriser le développement des tiers-lieux dans les communes périurbaines (proposition 2).

A moyen terme :

- o Co-construire régionalement le développement économique pour éviter de concentrer tous les emplois dans la métropole, aucune nouvelle zone d'activité sans infrastructure de transports collectifs (proposition 3).
- o Aménager les projets urbains et créer des modes de déplacement (deux compétences de la MEL) de façon concomitante (ex. de la ZAC de l'Abbaye de Loos à Saint-André) (proposition 4).

- **AXE 2 : Apaiser la Métropole**

Apaiser la ville en rééquilibrant le partage des usages de l'espace public par tous les publics.

A court terme :

- o Généraliser la ville 30 dans le territoire urbain, comme à Grenoble et 14 communes de l'agglomération (proposition 7).

- o Tolérance zéro pour le stationnement sur les trottoirs et les arrêts sur les pistes cyclables (proposition 8).

A moyen/long terme :

- o Requalifier le Grand boulevard pour améliorer la perméabilité piétonne : capacité des piétons à se déplacer et à traverser le Grand boulevard et transformer l'autoroute urbaine qu'il constitue entre Lille et le Croisé-Laroche en un véritable boulevard urbain (proposition 9).

- **AXE 3 : Un plan en faveur de la marche et du vélo**

D'après des études du CEREMA, 41% des personnes ne marchent pas dans l'espace public alors qu'il est recommandé de marcher 10 000 pas par jour pour se maintenir en forme et éviter les conséquences de la sédentarité.

Plus de 20 % des déplacements en voiture conducteur font moins d'un km, un tiers moins de 2 km, et la moitié moins de 3 km. Ces déplacements de moins de 3 km ont une vitesse moyenne de 8,5 km/h (vol d'oiseau) puisqu'ils correspondent à la recherche d'une place de stationnement. Cette vitesse est comparable à celle d'un déplacement porte à porte de moins de 10 km avec Transpole (7,6 km/h) et à celle d'un déplacement en vélo (8,1 km/h).

L'objectif général est de construire un maillage équilibré sur l'ensemble du territoire métropolitain où chaque commune est reliée en mode actif.

A court terme :

- o Un abri vélo avec des arceaux dans chaque école (créer un fonds de concours MEL) (proposition 11) et développer les pédibus et limiter drastiquement le stationnement aux abords des écoles (proposition 12).
- o Créer une Metrominuto (cartographie temporelle piétonne) et une cartographie cyclable (proposition 13).
- o Instaurer l'IKV dans les administrations (MEL en particulier. A noter que Nantes Métropole devrait en adopter le principe prochainement et que la Ville et la Métropole de Rennes la mettront en place dès le 1er avril 2018, de même que la Ville d'Angers) et inciter les entreprises à le faire dans le cadre de leur Plan de Déplacement Entreprise (proposition 14).
- o Développer une signalétique piéton avec temps de parcours et aménités le long du parcours et une signalétique vélo avec les km (proposition 15).

A moyen/long terme :

- o Traiter l'ensemble des points noirs cyclables d'ici 2020, développer les pistes et voies cyclables, et rénover l'ancien réseau départemental (proposition 18).
- o Développer les magistrales piétonnes : itinéraires piétons pour traverser la ville, ensemble d'espaces publics bénéficiant d'une redistribution en faveur du piéton, de traversées piétonnes favorisées, de trottoirs significativement agrandis, d'une diminution de l'espace dédié à la voiture, de nouveaux

éclairages publics, de plantations d'arbres et de nouveaux bancs, sur le modèle strasbourgeois) (proposition 19).

- **AXE 4 : Développer l'usage des transports en commun**

Pour les déplacements qui ne peuvent être effectués à pied ou à vélo, les transports en commun sont encore le moyen le plus écologique et économique de se déplacer.

A court terme :

- Créer des Pass Tribus pour les familles ou les groupes dans la tarification, en particulier en lien avec l'usage des parkings relais sur le modèle strasbourgeois et communiquer davantage sur l'intégration tarifaire (proposition 23).
- Remettre en place les comités de lignes et d'usagers (proposition 24).

A moyen/long terme :

- Relancer une réflexion globale sur les projets de long terme tram-train dans les zones denses du territoire manquant cruellement de transports en commun lourds, en jouant la complémentarité avec la marche et le vélo (proposition 32).
- Aller vers une desserte ferroviaire hiérarchisée, cadencée et essentiellement basée sur l'existant (proposition formulée par EELV Nord-Pas de Calais lors du débat public REGL) (proposition 33).

- **AXE 5 : Encourager le covoiturage**

Pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et la pollution en optimisant l'usage de la voiture, l'objectif est d'augmenter le nombre moyen de personnes présentes dans chaque véhicule. Nombre moyen actuellement à peine supérieur à 1 !

A court terme :

- Promouvoir PassPass covoiturage (proposition 40).

A moyen/long terme :

- Créer une voie réservée au covoiturage sur les voiries autoroutières à trois voies (proposition 42).

- **AXE 6 : Réduire le stationnement au lieu de destination**

Parce que le stationnement génère le déplacement ! (exemple de la suppression du stationnement lors de la création du parc JB Lebas).

A court terme :

- Harmoniser la politique de stationnement dans la Métropole et aller vers un stationnement payant, incluant une carte résidentielle avec tarification solidaire (proposition 43).

A moyen/long terme :

- o Agrandir le parking relais des prés et de Saint-Philibert. Créer des parkings relais sur le versant Nord-Est (proposition 46).
- o Mutualiser les offres de stationnement résidentiels et sur le lieu de travail, et diminuer le nombre de place dans les nouveaux projets en fonction du niveau de desserte en transports en commun et du nombre de places de stationnement mutualisables (proposition 47), grâce à l'élaboration d'une cartographie du stationnement privé mobilisable et mutualisable avec un objectif de diminution globale (proposition 48).

- **AXE 7 : Accompagner les changements de pratiques en matière de mobilité**

Parce que les changements de pratiques doivent être accompagnés pour permettre à tous les usagers et métropolitain-e-s de se les approprier.

A court terme :

- o Dans la mise en place du péage positif, accompagner individuellement les personnes pour favoriser un report modal plutôt qu'un simple décalage temporel du déplacement automobile (proposition 52) et offrir un mois d'abonnement au réseau de transports en commun aux personnes qui s'engagent à prendre les TC plutôt que leur voiture (ou abonnement Vville, ou TER), et ce à la place de la prime pour le péage positif (proposition 53).

A moyen/long terme :

- o Création d'une Agence publique Lille Mobilités avec des conseillers en mobilités chargés d'accompagner les Plans de Déplacement des Entreprises et les salariés pour favoriser et organiser le co-voiturage, la pratique du vélo, le report modal de la voiture vers les modes actifs et les transports en commun (proposition 55).

- **AXE 8 : Favoriser le droit à la mobilité pour tou-te-s**

Pour que chaque usager des modes de déplacement puisse bénéficier de l'écosystème local de mobilité.

A court terme :

- o Lutter contre le non-recours à la tarification sociale en étendant les justificatifs pris en compte et en créant un médiateur chargé de statuer sur les cas exceptionnels (proposition 59).

A moyen/long terme :

- o L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan pour le droit à la mobilité pour tous à travers la prise en compte des besoins et des usages de tou-te-s (seniors, enfants, personnes les plus fragiles) (proposition 62).

- **AXE 9 : Lutter contre la pollution**

Pour la préservation de la santé de tou-te-s les métropolitain-e-s.

A court terme :

- o Création d'une ZCR (Zone à Circulation Restreinte) sur l'ensemble du territoire urbain (proposition 64).
- o Ne plus engager de nouveaux projets d'infrastructures routières (proposition 65).

A moyen/long terme :

- o Interdiction des véhicules diesel en ville à horizon 2030 (proposition 69).