

Marcher en métropole

Service politique de déplacements, Métropole européenne de Lille

Mme Pouillaude, Mme Smaghue, Mme Duraquet

La métropole européenne de Lille travaille actuellement sur une stratégie piétonne. On va vous présenter, à trois voix, là où nous en sommes aujourd'hui.

En quelques mots, le contexte de cette étude. En 2016, la MEL a réalisé une enquête déplacements. Les enquêtes déplacements ont lieu tous les dix ans. Cela permet d'avoir une photographie à l'instant T des modes de déplacement des métropolitains. En 2016, nous avons fait le constat que les métropolitains marchaient moins. Jusque-là, nous étions à une part modale de 32 %, et qui est passée à 30 %. C'est la première fois en plusieurs décennies qu'on constate une baisse de la part modale de la marche. Cette baisse est constatée dans toutes les catégories, notamment chez les plus jeunes et les seniors, alors que ce sont les catégories qui marchent le plus.

En parallèle, si on doit caractériser le territoire de la Métropole européenne de Lille, c'est un territoire où on a des problématiques de congestion routière aux heures de pointe, un niveau de pollution atmosphérique de fond constant qui est propice à des pics de pollution récurrents. Au niveau régional, nous faisons le constat de l'augmentation de l'obésité, des risques cardiovasculaires, du diabète. Il était donc nécessaire de réagir pour améliorer la santé des habitants et du territoire.

Nous sommes également dans un contexte de révision des documents d'urbanisme. On a eu la révision du plan local d'urbanisme, du PCAET, du SCOT. Et nous entamons la révision du Plan de déplacements urbains. L'étude que nous sommes en train de mener s'inscrit dans la révision du Plan de déplacements et elle a vocation à venir nourrir le plan d'actions du volet modes actifs du futur Plan de déplacements urbains. Avant de lancer cette étude, on a souhaité faire une concertation auprès des habitants, qu'on a menée à l'automne dernier. Ensuite, au cours de l'étude, nous avons également mené une concertation auprès de nos élus sur la base d'un diagnostic orienté (c'est ce qu'on vous présentera ensuite) afin de bâtir une stratégie qui vient s'appuyer à la fois sur les préoccupations des élus et des habitants, et qui réponde aux besoins de chacun.

Le calendrier de l'étude

La concertation grand public a été menée à l'automne 2018. L'étude a été initiée fin novembre 2018, avec une phase de diagnostic qui s'est déroulée entre décembre, janvier et février. Ensuite, on a porté ce diagnostic orienté en concertation avec des ateliers auprès de nos élus, en mars-avril 2019. On a construit une stratégie qu'on a fait valider en comité de pilotage en juin dernier. Début septembre, on vient de lancer la phase de construction du plan d'action.

On va vous présenter quelques éléments de contexte, un rappel très rapide du diagnostic, un petit retour sur la concertation qu'on a faite auprès des habitants et des élus, et comment cela nous a permis de construire notre stratégie.

Quelques définitions

Dans l'étude, on va parler de marche exclusive et de marche associée. La marche exclusive, c'est quand on parle d'un déplacement qui est fait uniquement à pied, d'un point A vers un

point B. On va parler de marche associée quand la marche est utilisée pour se rabattre vers un autre mode de déplacement, vers sa voiture, le métro, un vélo, un V'Lille, etc. Pour la quantifier, il faut qu'elle fasse au minimum 3 minutes et 200 m de distance. C'est une spécificité de la Métropole européenne de Lille dans l'exploitation de l'enquête ménage déplacements. Jusqu'à présent, on parlait juste de marche exclusive. On s'est rendu compte que la marche associée représentait aussi un gros volume de déplacements et que c'était non négligeable.

Pour bien cerner le territoire, la Métropole européenne de Lille est un territoire de 90 communes, bientôt 95. 1,1 million d'habitants. C'est une métropole multipolaire. On n'a pas une ville centre mais plusieurs villes-centre : Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve-d'Ascq. C'est un territoire qui a deux interfaces : un territoire à la fois très urbain mais à 50 % rural. En termes de densité, c'est de l'ultra densité : en moyenne, 1 700 habitants au kilomètre carré, à la fois avec un territoire rural et très dense en milieu urbain.

En termes de déplacements, 510 000 actifs, dont 46 % utilisent la marche sur au moins une partie de leur trajet. On a une surreprésentation des moins de 25 ans dans la population, avec 44 % des déplacements qui sont faits à pied. Par contre, une sous-représentation des plus de 55 ans, qui font seulement 21 % des déplacements à pied.

Les déplacements sur la Métropole européenne de Lille au quotidien, c'est plus de 5 millions de trajets. Au niveau de la marche, on est à 1,2 million de trajets en marche exclusive et 780 000 trajets en marche associée. Ce qui est non négligeable. C'est la raison pour laquelle nous nous intéressons également à la marche associée.

Chaque jour, 6 000 touristes dans la métropole – quasiment une petite ville en plus – qui découvrent la métropole, notamment par la déambulation à pied.

Les trajets vers les commerces sont non négligeables : 174 000 trajets par jour.

Sur les différents territoires de la métropole, la part modale est au minimum de 19 % dans tous les territoires, avec bien sûr des territoires où on marche beaucoup plus. Avec des territoires urbains, comme le territoire lillois qui est très marchable, et des territoires plus ruraux avec des parts modales un peu plus faibles. Mais on marche quand même partout sur le territoire.

Rappel du diagnostic

Le territoire se prête à la marche. Il a une forte densité de population et un excellent maillage de services de proximité et de transports collectifs. 88 % de la population vit à moins de 500 m d'un arrêt de bus et 45 % de la population vit à moins de 5 minutes d'un pôle de services. On a des pôles de proximité.

La marche concerne tous les habitants. Au niveau du déclaratif, dans l'enquête déplacements, 72 % des habitants déclarent marcher un peu tous les jours, 45 % des accès aux commerces se font à pied, plus de 75 % des accès au métro et au tramway sont également réalisés à pied. La moitié des trajets à l'école sont fait à pied pour les 5 à 10 ans.

Mais la marche est en perte de vitesse, c'est le constat qu'on a fait avec l'enquête déplacements. Chaque jour, 235 000 trajets à pied sont perdus, ce qui représente 70 000 km faits en voiture. Cette hausse de la voiture est essentiellement due à la mobilité des plus âgés, qui a augmenté et qui s'est reportée vers la voiture.

La marche est un véritable enjeu pour le territoire de la Métropole européenne de Lille. A la fois un enjeu santé-environnement, puisque sur le territoire, c'est à peu près 1 700 décès

prématurés par an qui sont imputables au problème de pollution de l'air. 25 % des capacités cardiaques en moins depuis 1970 sont constatées chez les collégiens. En 1971, un collégien pouvait courir 800 m en 3 minutes. En 2013, les collégiens parcourent 800 m, mais en 4 minutes. Cela fait le parallèle avec l'augmentation de l'obésité, des maladies cardiovasculaires, du diabète et de la sédentarité au niveau régional.

C'est aussi un enjeu économique. On s'aperçoit également que le panier moyen d'un marcheur est plus élevé que le panier moyen de quelqu'un qui vient en voiture dans son commerce. Le marcheur va venir acheter un peu moins mais plus souvent, et il est plus fidèle. Donc à la fin du mois, son panier est plus élevé que celui de quelqu'un qui est venu en voiture. Dans notre territoire, il y a un vrai enjeu de vivre ensemble. Tous les week-ends, il y a des braderies de quartier, des marchés. Ce sont des moments de convivialité où on va à pied. C'est aussi un enjeu touristique, 6 000 touristes tous les jours sur notre territoire.

On s'inscrit également dans un contexte de forte attente des habitants. Tout montre qu'on est sur un territoire propice pour développer une politique en faveur de la marche. On a cette proximité et les attentes des habitants et des élus.

Isabelle

En amont de l'étude débutée il y a près d'un an, on a lancé une concertation avec les habitants, qui a duré de septembre à octobre 2018. On a commencé par une consultation numérique qui a recueilli près de 600 réponses et une centaine de propositions. Il y avait deux modules : le questionnaire et les propositions. Nous voulions avoir un panel représentatif. On n'a pas attendu que les gens aillent répondre sur cette plate-forme numérique, un prestataire est aussi allé sur le terrain avec une tablette pour faire remplir le questionnaire. Sur les 578 réponses, 290 ont été remplies dans différentes communes, dans différents lieux centraux de la métropole et par différents publics – les jeunes, les seniors, on voulait avoir un panel représentatif.

On a eu aussi une contribution de l'association Droit au vélo (ADAV), une association avec laquelle on travaille depuis 2003. Elle travaille depuis quelques années sur la marche et elle a un centre ressource en écomobilité scolaire. Ce sont nos partenaires dans toutes les réunions qu'on mène actuellement, ils nous suivent aussi sur toute cette étude.

A l'issue de cette concertation, ce qui est ressorti chez les habitants, ce sont leurs motivations : sport et santé, le fait de pouvoir faire des trajets courts dans son quotidien, la balade plaisir, le fait de gagner du temps – flexibilité –, la balade patrimoine. Et en dernier venait l'engagement environnemental. On ne s'attendait pas forcément à des réponses comme celles-ci.

Les freins, ce sont souvent la distance et la durée du trajet, la météo, la présence de la voiture en métropole (et la métropole est de plus engorgée), la qualité des aménagements piétons, et aussi des gens qui ne sont pas du tout motivés pour marcher. Enfin, le sentiment d'insécurité.

En parallèle, nous avons proposé une marche exploratoire qui a eu lieu sur la commune de Saint-André-lez-Lille, avec des habitants de la commune. Cela nous a permis d'identifier certains aspects, notamment revenir sur la définition d'un trottoir, à partir de quel moment il est de bonne qualité ; la continuité des cheminements, le mobilier urbain, le fait de rendre la

marche plus agréable, la sécurité piéton et particulièrement les traversées pour les enfants se rendant à l'école. Les participants ont beaucoup insisté sur l'ambiance. C'est ce qui ressort de notre questionnaire : la dimension psychologique et la représentation de la marche, ce sont des choses sur lesquelles il faut qu'on travaille.

Ils ont formulé plusieurs propositions : sur l'aménagement de l'espace public et de la voirie, réduire la place de la voiture en ville, plus de vert en ville, que ce soit plus agréable (ça reprend ce qui était balade, patrimoine...), des événements et des animations pour sensibiliser, motiver... Beaucoup ont fait référence au challenge métropolitain du vélo qu'on organise depuis 7 ans, et qui ont demandé pourquoi ça n'était pas fait pour la marche.

Ils ont également évoqué le fait de faciliter la combinaison marche et autre mode de déplacement ; et la propreté des rues, y compris les problèmes de poubelles qui sont laissées sur les trottoirs.

Nous avons organisé ce qu'on appelle une Fab'MEL, une réunion publique avec notre vice-président, dans laquelle nous avons décidé de retravailler 7 propositions, sur les 106 qui avaient été faites. Nous les avons approfondies avec les personnes présentes :

- des autoroutes piétonnes,
- des aménagements pour des moments d'attente et de repos,
- des événements dans l'espace public pour encourager la marche,
- reconsidérer la place des enfants en ville,
- équiper le piéton pour la marche – nous avons beaucoup parlé des imperméables, des parapluies un peu design, il y avait des propositions surprenantes et concrètes ;
- des circuits de promenade nature et culture,
- la continuité et la sécurisation des cheminements piétons.

Dernière étape, la consultation de la commission intercommunale pour l'accessibilité. Une vingtaine d'associations y sont représentées. Nous n'avons malheureusement que 13 participants, mais ça a été plutôt productif. Ils ont proposé des pistes de réflexion sur l'aménagement, sur les outils mis à disposition – des applications, les pédibus, les sanitaires dans la ville, l'aspect communication et événementiel, les équipements et la citoyenneté. Je rebondis sur les poubelles qui leur posent problème aussi et sur les difficultés de passage dues aux voitures mal garées.

Nous avons lancé notre étude fin 2018. On a travaillé avec les cabinets Indigo et Lisode pour pouvoir concerter nos élus. Notre objectif était de pouvoir bénéficier de l'expertise de terrain des élus, d'identifier des actions vraiment adaptées à notre territoire. Pour les élus, il était essentiel de pouvoir leur permettre s'approprier les enjeux de la marche et de leur présenter le bilan de la consultation grand public. Mais également d'identifier des priorités (nous avons une quarantaine de communes plus rurales sur les 90 actuelles, donc nous avons vraiment différentes problématiques) et de compléter et approfondir des pistes d'action qui émanaient de la concertation citoyenne.

La volonté est bien de co-construire.

Deux ateliers ont eu lieu dans le cadre du Club des villes et territoires durables. 27 communes ont participé. Nous avons également lancé un questionnaire en ligne, qui a fait « flop » (je crois qu'on a eu 2 réponses !). En revanche, des élus de terrain sont venus, qui avaient vraiment des propositions très intéressantes et pertinentes, des actions qu'ils mettent en application et qu'ils proposaient de décliner sur le territoire métropolitain.

Ce mode de faire est un format inhabituel pour nos élus, en tout cas les élus de la métropole. Ils ont bien apprécié et ils ont même trouvé que c'était trop court. Ils auraient voulu qu'on approfondisse encore plus.

Ils ont travaillé sur certains thèmes. On leur avait proposé l'économie, la santé, l'environnement, la jeunesse, séniors, enfants, vivre ensemble, accessibilité, le cadre de vie. Au final, ils ont choisi la santé et l'environnement, les séniors et le lien social, la jeunesse et l'accessibilité, la sensibilisation. Et en dernier, l'économie. Ils ont été beaucoup moins intéressés par l'économie, et beaucoup plus par le lien social. Ils ont proposé de travailler sur des axes de travail :

- promouvoir les bienfaits et l'intérêt de la marche au quotidien,
- favoriser la marche par les aménagements piétons et plus de vert en ville.
- Ils ont beaucoup insisté sur le rôle que pouvaient jouer les séniors auprès des écoles, ça a été très prégnant. Comme ils gèrent les CCAS, ils voulaient vraiment qu'on donne un rôle aux séniors puisqu'ils faisaient partie de ceux qui marchaient moins.
- Convaincre et motiver les habitants pour marcher.
- Favoriser le fait que les enfants aillent à l'école à pied.
- L'aspect santé a été abordé également.
- Et vitaliser les centre villes.

A l'issue de ces deux concertations, en juin, à la conférence des maires, on a présenté le résultat de ces concertations (élus et grand public). Nous allons entrer dans la phase plan d'actions de notre étude d'ici peu.

Ce qui ressortait de ces deux concertations, c'est qu'il y avait des points communs. Les enjeux majeurs qui ont pu être identifiés, c'est la santé, le vivre ensemble et le cadre de vie. Et un public cible qui est revenu très fort : les enfants. A partir de là, on a porté notre réflexion sur une stratégie qui proposerait trois piliers : fabriquer le territoire (aménagement, etc.), pratiquer le territoire (sensibilisation, travailler sur les usages et le vécu) et également comment on coordonne les différents acteurs. Il peut y avoir plein de petites actions, mais une fois, c'est la commune, une fois la métropole, une fois le CCAS. Qui coordonne ? Ce qui est ressorti des propositions des élus, c'était que surtout la MEL puisse coordonner et proposer. C'est ce sur quoi on va travailler maintenant pour établir notre plan d'actions.

Laurence

Sur la base de la concertation, on se propose de construire une stratégie que l'on a nommée « agile et structurée ». Agile parce qu'on sent bien qu'on est sur quelque chose d'expérimental et qu'on va avoir besoin de certains ajustements, des adaptations. Et structurée parce qu'on sent aussi qu'il faut avoir une vision d'ensemble, qu'il faut qu'il y ait des moments forts, etc. Il faut que ce soit bien structuré, tout en étant capable de s'ajuster, sinon ça ne va pas le faire. Quelle est la finalité ? Donner envie de marcher aux habitants sur des déplacements courts. On parlait du choix entre différents modes. On voit bien que l'idée, c'est de donner le juste mode à sa juste place. Pour les déplacements de moins d'un kilomètre, la pertinence de mode, c'est la marche. Pour des déplacements de 5 à 10 km, on a le vélo. On a aussi les transports collectifs. On voit bien que la voiture a son domaine de pertinence, de même que les autres modes de transport.

L'idée, c'est, sur les déplacements de moins d'un kilomètre, de se dire que le réel mode de pertinence, c'est la marche.

Les objectifs du PDU : regagner des déplacements en marche exclusive et en marche associée, et en capter de nouveaux. On est un peu frustrés parce qu'on ne s'attendait pas à perdre des parts modales pour la marche au niveau de la MEL. Notre objectif est évidemment d'en regagner.

Lors de la concertation, trois enjeux ont été identifiés : la santé et l'environnement, le cadre de vie et le vivre ensemble. Une clé d'entrée : les enfants qui constituent un public cible. Et plus généralement, notre objectif est de travailler sur les personnes qui font des trajets de moins d'un kilomètre en voiture.

Pourquoi un kilomètre ? Sur la MEL, l'enquête déplacements montre que 90 % des déplacements à pied font moins d'un kilomètre. C'est ce qui semble le plus pertinent aux gens. Il n'y en a que 10 % qui font au-delà d'un kilomètre. Donc, on s'attache à ces trajets en particulier.

Les trois piliers de la stratégie, issus de la convergence entre la concertation des habitants et la concertation des élus, ce sont les moyens à mettre en œuvre :

- Fabriquer le territoire,
- travailler sur les aménagements
- et pratiquer le territoire.

On est vraiment dans l'idée de sensibiliser, inciter, motiver à changer, donner envie d'expérimenter. C'est ça qu'on met derrière « pratiquer le territoire ».

Coordonner les différents acteurs. C'est un élément fort des différentes concertations, de voir que les choses ne peuvent pas se faire de façon descendante. Au niveau du territoire, on a plein d'acteurs à mobiliser. Par exemple, si on veut travailler sur les déplacements des enfants, on doit travailler et sur les enfants eux-mêmes mais aussi sur leurs parents. On parlait des freins que peuvent donner les parents dans leurs représentations. On a aussi le corps enseignant à sensibiliser, les parents d'élèves. La Ville doit être partie prenante. On voit bien que rien que pour ça, on a déjà 4 ou 5 acteurs majeurs à intégrer. La coordination est un réel enjeu.

La MEL se positionne comme pilote d'une stratégie au niveau métropolitain, qui serait fondée sur six champs d'intervention : réaffirmer la place du piéton, investir la rue, expérimenter et innover, les enfants marcheurs de demain, la marche associée au cœur des déplacements quotidiens et agir sur la santé et l'environnement. Ce sont les champs qu'on souhaite décliner dans notre stratégie.

- Réaffirmer la place du piéton : l'idée, c'est d'élever le standard de confort des espaces publics et de faire un partage plus équitable des espaces publics afin de donner plus de place aux piétons. On est vraiment dans cette action quand on parle de réaffirmer la place du piéton.
- Investir la rue : on est vraiment dans l'idée d'appréhender le besoin des piétons d'avoir des espaces animés, vivants, propres et agréables. On est vraiment dans la sensation. Les gens ont envie de marcher parce que c'est agréable et que ça donne envie, qu'on a un cadre qui est sympa. L'ambition est de permettre aux piétons de vivre une expérience agréable et de leur donner envie de recommencer. C'est quelque chose qui a été majeur dans la concertation des habitants, qui est beaucoup ressorti.
- Expérimenter et innover : c'est vraiment gérer et animer les espaces. A travers des actions, permettre de vivre une expérience positive, de redécouvrir la ville, d'avoir envie de marcher, de travailler sur le changement de comportement par l'expérience.

Pratiquement, c'est organiser des actions événementielles, développer de l'urbanisme temporaire, etc. C'est donner une autre vision de sa ville et de ses espaces de proximité.

- Les enfants marcheurs de demain : On voit bien de quoi il s'agit. Travailler sur ce public cible et par ce biais, sensibiliser les parents également. On a vraiment une masse de personnes à toucher en travaillant avec les enfants.
- La marche associée au cœur des déplacements quotidiens : n'est vraiment sur la notion de rabattement. Favoriser l'utilisation des transports collectifs, c'est aussi travailler sur comment on y va, travailler sur le rabattement vers les transports collectifs pour que ce soit agréable, facile. Et faciliter aussi la fluidité du passage d'un mode à l'autre et travailler aussi sur la représentation de la ville, travailler sur les cartes mentales des gens. Quand on prend beaucoup la voiture, on a une représentation de la ville, ses grands axes, etc. Par contre, quand on marche, on a des notions de raccourci, on n'a pas la même carte mentale. L'idée, c'est de favoriser le rabattement par un travail sur ces accès aux pôles de transport.
- Agir sur la santé et l'environnement : l'entrée est assez simple, la marche, c'est bon pour la santé, on en a parlé pas mal ce matin. Mais aussi, le travail sur les îlots de chaleur pour rendre la ville agréable à s'y déplacer.

Petite synthèse extrêmement joyeuse et sympathique ! Un peu bucolique aussi !

La synthèse de notre stratégie, à l'issue du diagnostic et de la concertation, c'est que globalement, au niveau de la MEL, on a un terreau favorable, dans la mesure où on a un territoire propice à la marche, puisqu'il est très maillé, il y a beaucoup de services. On a des attentes fortes des habitants et des élus prêts à expérimenter. C'est ce qu'on a analysé aujourd'hui. C'est la sensibilité, l'air du temps. Ce qu'on trouve aujourd'hui, ce n'est pas forcément ce qu'on avait hier. On sent qu'il y a des signaux faibles. Au niveau national, on voit bien qu'il y a des signaux faibles, que de plus en plus, il y a l'émergence d'une appétence pour la marche, pour une espèce de ralentissement. Au niveau de la MEL, pour l'instant, on a des attentes, on a un territoire propice à la marche. L'objectif est de développer une stratégie souple et structurée, réponse à la complexité de l'approche. Une stratégie porteuse d'actions prêtes à germer. L'idée, c'est surtout de positionner la Métropole européenne de Lille comme pilote pour la coordination d'acteurs, puisqu'on voit qu'on aura quand même de multiples acteurs à coordonner. L'idée, c'est aussi de valoriser les actions qui sont déjà existantes au niveau de la MEL, de les reproduire, puisqu'il y a des choses qui existent dans certaines communes. L'idée, c'est de les porter à connaissance d'autres communes et de créer de l'initiative des territoires. Cet aspect a aussi été donné lors de la concertation avec les élus. On a vu des choses très pratiques. Par exemple, lors de la concertation, on avait des personnes qui nous ont expliqué que dans leur commune, les marchés qui se faisaient habituellement le matin, ont été déplacés le soir. Finalement, les gens venaient au marché à pied. Du coup, d'autres publics étaient touchés par ces marchés. On n'avait pas seulement les seniors et pas non plus cette ségrégation générationnelle, quelque part. Ça redonnait du lien social, du liant. Ce qui a été très important au niveau de la concertation des élus, c'est que chez nous, quelque chose de très présent est ressorti, c'est le lien social. C'est quelque chose qu'en tant que technicien, nous n'avions pas identifié de façon aussi forte. La marche, c'est vraiment le lien social pour notre territoire. C'est là-dessus qu'on va s'attacher à travailler.

Les prochaines étapes

On vient d'engager en septembre la phase 2 d'étude avec le plan d'actions. Fin décembre, on présentera notre plan d'actions au comité de pilotage. Ensuite, cette base de travail servira comme base de travail pour la révision du PDU il y aura des discussions, des pilotages, des arbitrages etc. On est dans une phase un peu particulière. Au niveau de la MEL, on est en fin de mandat, comme partout en France. On va avoir vraisemblablement un renouvellement des élus. L'idée qui était aussi dans cette stratégie, c'est de s'appuyer sur une concertation assez large pour avoir quelque chose qui soit très ancré dans le territoire, qui ne se remette pas en cause. On a un état des lieux sur lequel s'appuyer et travailler. Ensuite, on sent qu'il y aura un nouveau travail d'acculturation à faire notamment auprès des élus et ça pourra être repris dans le cadre du plan de déplacements urbains, où il y aura des groupes de travail pour réviser le PDU.

Question

Concernant la notion de dynamisme économique. Je suis sur le territoire de la communauté urbaine de Creusot-Montceau. On souhaiterait mettre en place une communication auprès des commerçants pour essayer de connaître leur ressenti si les élus décidaient de mettre un emplacement d'arceau-vélo à proximité de leur commerce. La peur des commerçants, c'est la diminution du chiffre d'affaires. On aimerait savoir si vous avez des données. Vous avez dit que le panier moyen d'un marcheur, j'imagine aussi d'un cycliste, est plus rentable pour les commerçants. On aimerait bien s'appuyer sur des chiffres.

Lille

On n'a pas de données chiffrées. On ne l'a pas précisé, mais on associe la CCI dans notre groupe de travail. Ils sont très en attente, ils ne sont pas du tout en frein, au contraire. En revanche, actuellement, pour le stationnement vélo, on est en train de déployer des accroches vélos. Ça se clipse sur des mâts de jalonnement existants, qui sont de notre compétence – parce que nous n'avons pas la compétence arceaux, la compétence mobilier urbain concerne les communes. L'objectif était de les installer à proximité des commerces ou des écoles. C'est en cours d'installation en ce moment. C'est plutôt bien accueilli par les communes et les usagers.

Question

DD du Haut-Doubs à Besançon (3 38 06)

Vous avez dit en début d'intervention que désormais, vous révisiez le PDU et que précédemment à cela, vous aviez révisé le PLUI, le PCAET et le SCOT. Puisque la révision de ce PDU se fait après la révision de ces autres documents d'aménagement, est-ce qu'il y a eu une concertation entre services en charge de la révision des documents d'aménagement pour que ce soit cohérent avec ce qui va être prolongé dans le PDU ? Est-ce que le SCOT a déjà des directives facilitant ???

Deuxième question par rapport à la concertation. Vous avez choisi de la faire en tout début de processus de révision, ce qu'on ne voit pas souvent. Souvent, la concertation se déroule tout du long. Est-ce que vous avez fait ça aussi pour la révision des autres documents d'aménagement ? Quel retour faites-vous par rapport à ça ?

Lille

Sur la cohérence entre les documents, c'est la MEL qui révisé aussi le PLU. Comme il y a un gros volet mobilité, la direction de la mobilité est associée, il n'y a pas de souci sur le sujet, on a une cohérence d'ensemble.

-Dans notre réflexion sur l'élaboration d'une stratégie en faveur de la marche, il y a eu un volet concertation en amont. Là, c'était un peu le caractère innovant de l'étude de s'appuyer sur un volet très fort de concertation parce qu'on avait besoin d'avoir une température locale sur le sujet. Autant le vélo, on sent que c'est dans les tuyaux, c'est parti. Ça a mis longtemps à décoller, mais c'est approprié, tout le monde a le vélo en tête comme mode de déplacement. Par contre, la marche, même avec une part modale à 30 %, je ne dirais pas que tout le monde s'en fout, parce que ça serait un peu trop, mais quand même, ce n'est pas une préoccupation majeure ! Pour tout le monde, de toute façon, « je ne vois pas le problème, la marche, c'est partout ! ». Le marcheur, c'est comme l'eau, ça s'infiltré partout, ça va partout, ça ne se regroupe pas en associations, ce n'est pas visible. Les piétons ne sont pas visibles. Quelque part, cette invisibilité fait que ça n'est pas très perceptible. Comme ce n'est pas constitué comme un mode de déplacement visible, en tant que tel, on avait quand même besoin d'avoir une température locale. C'était un besoin pour l'étude, pour savoir quels seraient les angles d'attaque. On était vraiment parti sur un angle au niveau de la marche vecteur favorisant le tissu économique, dans les bourgs, les centres bourgs, consommer local, etc. Et pas du tout ! En fait, on n'a pas ça qui est ressorti au niveau des consultations avec les élus. Notre grande surprise, c'est vraiment la marche et le lien social.

Question

Je ne vous ai pas entendu parler du jalonnement pour les piétons, des questions des temps de parcours pour les piétons, les questions de coupure liées aux infrastructures et aux grands équipements, les détours liés aux grandes parcelles, aux centres commerciaux, aux cimetières, etc. Ne pensez-vous pas qu'il faut un principe de base qui est la perméabilité du territoire pour la marche, un principe de base qui évite qu'on fasse de l'aménagement avec des lotissements, des zones commerciales, des zones d'activité qui sont en impasse, où il faut revenir au point de départ, qui interdisent aux piétons d'exister. Un enfant qui veut aller d'un lotissement à un autre, est obligé de passer par une voie de grande taille, une voie départementale, voire une voie nationale, pour pouvoir aller dans le lotissement de son copain qui est à côté. En fait, il est captif et il ne peut que se faire conduire en voiture. Cette question est inscrite dans le territoire de façon globale. Ne faut-il pas un principe d'aménagement qui consiste à dire que l'ensemble du territoire est perméable, d'abord à la marche, et ensuite au vélo, aux voitures également. Dans les différents modes, ne faut-il pas établir sur tous les projets, sur tous les aménagements, une hiérarchie des modes pour qu'on regarde comment un piéton peut vivre un carrefour, traverser une voie ? Hiérarchiser pour que les piétons ne fassent pas des détours, que ce soit pratique pour lui ; ensuite pour le vélo ; puis pour les transports en commun. Et ce qui reste en espace, en temps, etc., pour la voiture. J'ai l'impression que vous avez replacé la marche par rapport aux autres modes et lorsqu'on ?? (3 44 10) structurant pour l'aménagement et l'urbanisme.

Lille

Les questions du maillage sont prises en compte dans la conception du PLU, notamment la fermeture des quartiers résidentiels. On souhaite que petit à petit, ce soit des choses qui s'améliorent. En termes d'appréhension du territoire pour se créer une carte mentale et un nouveau maillage, on travaille beaucoup sur de la cartographie. Notamment, on est en train

de déployer de la signalétique piétonne pour mailler le territoire. Quand on est sur le site, pour arriver à se repérer et aller d'un point à un autre, on est en train de déployer de la signalétique piétonne avec des mentions de destination et des temps de parcours : de la gare à la Grand place, 3 minutes à pied ; de la Grand place à une autre place, 2 minutes à pied. On va également déployer des totems avec des plans de quartier avec un cercle de marche de 15 minutes à pied, pour se repérer dans la ville. Et des plans de quartier avec des cercles de marche à 5 minutes à pied. Ces plans sont géo-orientés, ils ne sont pas systématiquement orientés nord. Ils sont orientés pour qu'on ait sur la carte ce qu'on a devant nous, dans l'espace public Pour aider l'usager à se repérer, à s'orienter et à avoir le parcours le plus court possible. On travaille également sur des cartes de temps de parcours piéton, pour aider à se construire une carte mentale avec des parcours piéton qui correspondent à des temps de parcours à pied. Souvent, on se dit : c'est trop loin, en voiture on doit faire plein de détours, à pied je ne peux pas y aller. Mais en fait, à pied, on ne passe pas par les mêmes chemins. Ce n'est pas forcément plus long. On travaille aussi là-dessus.

Sur le jalonnement, il y a une mutualisation avec le jalonnement vélo. Sur la signalétique piétonne, on trouvera également des lames avec du rabattement cyclable pour mentionner : pour aller sur la véloroute, on est à 3 km, etc.

Au sujet des aménagements en faveur des piétons et perméabilité, ça fait quasiment 15-20 ans qu'on travaille à la MEL sur des zones accessibles à pied autour des arrêts de transport lourd, à savoir le métro et le tram. On détermine les aires de chalandise autour de ces stations et on voit bien que ces problèmes de raquettes dans les lotissements sont des problèmes majeurs. On travaille sur la résorption de ces impasses et les ouvertures. Ça a déjà été inscrit dans le PDU de 2010. C'est aussi dans le PLU. Sauf que par rapport à ça, nous avons désormais un petit peu de recul et on voit bien que même si c'est inscrit, ce n'est pas suffisant. La culture de la marche n'est pas encore dans les esprits. Tant qu'on n'aura pas en tête que le piéton est important, on continuera, même s'il y a des ouvertures qui sont faites pour passer, à les fermer. Le travail doit absolument se faire sur la sensibilisation de tous les acteurs. Sinon, ces aménagements ne sont pas suffisants.

Question

J'ai entendu parler, je crois que c'est en Angleterre qu'ils ont fait tout un travail pour inciter les gens, quand ils n'ont que 2 stations de métro à faire, à les faire à pied pour éviter d'engorger les métros. Parce qu'aujourd'hui, il y a des grosses métropoles qui ont des transports en commun saturés. Ça serait intéressant d'encourager la marche à la place de 2 stations de métro. Est-ce que vous avez aussi intégré cette stratégie d'encourager et de donner des plans pour dire : au lieu de prendre le métro pour faire ça...

Lille

En 2011, des travaux ont eu lieu sur le tramway. Il était complètement fermé tout un été, pendant deux mois. Du coup, on a proposé des itinéraires bis sur certaines stations du tramway où il y avait une possibilité de rabattement vers le métro qui ne passait pas très loin. On incitait les gens à faire 15-20 minutes à pied pour aller prendre le métro. Et en même temps, découvrir le quartier. C'était aussi l'opportunité de donner à découvrir le territoire de manière assez ludique et d'animer cette interruption du tramway pendant l'été.

Ça a été une opération ponctuelle, le temps des travaux. Il n'y a pas eu derrière de généralisation ?

Lille

Non.

Lionel Faure

Si je comprends bien, aujourd'hui, il n'y a pas de budget dédié. Dans les arbitrages du PDU, la compétence voirie de la métropole ne va pas pouvoir dégager pour l'instant un budget piéton ou marche ? J'ai la réponse en fait parce que nous, on est en difficulté là-dessus. Il y a des débats politiques : est-ce qu'il faut dédier un budget spécifique à la marche, comme on fait pour les vélos, les TC, voire d'autres infrastructures, pour faire des grands trottoirs, mettre du vert sur les trottoirs, pour faire des revêtements plus naturels, etc. ? Ou est-ce qu'on intègre ça aux opérations ?

Question un peu plus technique. Avez-vous déjà un référentiel sur l'aménagement des espaces publics en faveur des piétons ? Est-ce que vous dites : à partir de telle largeur, un trottoir est marchable ? Par exemple, dans notre ville, un trottoir de moins de 2 m, ce n'est plus un trottoir, on ne peut plus se croiser. Comment on traite un carrefour ? Est-ce qu'un piéton a le droit d'attendre plus de 30 secondes, une minute, etc. ?

Lille

Aujourd'hui, on a un budget modes doux qui est plutôt utilisé pour le vélo. Une des actions qu'on souhaiterait valider dans le cadre de l'étude et du PDU, c'est d'avoir un budget dédié aux aménagements marche. C'est en projet.

Sur le référentiel technique, on a aujourd'hui une charte des espaces publics à la Métropole européenne de Lille, qui n'est pas axée marche, qui est axée qualité urbaine, qui fait le lien avec l'ensemble des modes. On a également un guide sur le végétal. Au niveau des services techniques voirie, ils n'ont pas forcément de guide, mais ils travaillent beaucoup sur des fiches, en lien avec le Cerema, pour les aménagements.

Intervenante

Je pense que ça pose un problème très général. On a vu ce matin que l'urbanisme et les déplacements, ce sont des choses complètement liées. Mais on constate dans beaucoup d'endroits que ce sont des services qui ne travaillent pas toujours ensemble. Quand on fait un PDU, c'est normal qu'il soit intégré ensuite sur le PLUI ou dans d'autres documents, c'est la loi, c'est le système hiérarchique qui devrait fonctionner. Finalement, on se rend compte que ce n'est pas si simple que ça. Il faut savoir le faire rentrer dans le document qui est au-dessus, comment on l'intègre, etc. Il y a souvent une difficulté de dialogue. Ce n'est sans doute pas le cas à la MEL où il y a quand même une tradition de travail transversal. Mais c'est encore le cas dans beaucoup d'endroits. J'en discutais l'autre jour au niveau de l'enseignement. Dans le nouvel ensemble Gustave Eiffel qui est en train de se constituer, l'un des enseignants me disait : c'est catastrophique, on n'arrive toujours pas à faire travailler ensemble les urbanistes et les ingénieurs, alors que maintenant, ils sont dans la même université. Il y a donc encore des blocages alors que ça fait des années et des années qu'on se dit qu'il faut travailler horizontalement, pluridisciplinairement. Et finalement, c'est extrêmement difficile. La question que posait Christian, à savoir qu'il faudrait travailler sur l'aménagement du territoire pour faire la ville des courtes distances, pour fabriquer des pôles de proximité, oui, mais ce n'est pas dans

le cadre du PDU qu'on va le faire. C'est dans le cadre du PLU, dans le cadre du SCOT. Et tout ça n'est pas très facile à harmoniser.

Question

Vous avez dit au début que vous aviez concerté avec les habitants. Comment avez-vous procédé pour que ces habitants viennent à vous, ou comment vous êtes allé à eux ?

Lille

On a travaillé avec la direction des relations aux usagers et citoyenneté, qui avait déjà fait d'autres concertations. On a dû communiquer sur notre site internet et sur notre journal. Notre partenaire, l'association Droit au vélo qui a 2 000 adhérents, a relayé aussi l'information. On a eu des affiches sur tout notre réseau d'affichage et Ilevia notre réseau de transport collectif, a également diffusé l'information et mis des affiches dans les tramways, les bus et les métros. On avait aussi proposé une aide à l'achat vélo en 2017. On a relayé auprès des 10 000 bénéficiaires qui avaient accepté d'être contactés. On a également communiqué auprès des personnes qui participent au Challenge métropolitain du vélo. On a essayé d'utiliser tous les canaux à notre disposition. Il y a eu aussi, dans la rue, des personnes qui ont interpellé les citoyens à des endroits stratégiques.

Avec un taux de retour que vous avez calculé ?

Lille

Ça doit être 1/10^e. C'est toujours moins satisfaisant que le nombre... En tout cas, notre direction des relations avec les usagers était plutôt satisfaite.

Intervenant

Sur le lien à la transversalité, le PDU peut très bien dire beaucoup de choses sur la proximité, sur l'organisme de proximité. Après, c'est clair que les outils, derrière, c'est le PLU qui va les avoir. On parlait des coupures ??? (3 56 25), de réserver des zones, de prévoir la perméabilité du tissu urbain, c'est le PLU qui aura les outils. Mais le PDU peut très bien promouvoir ça. Et le PLU doit derrière être compatible avec le PDU. Par contre, le PDU doit aussi être compatible avec le SCOT. En France, il y a quand même la loi et sur ces questions, elle oriente quand même beaucoup.

Pour revenir à ce que je disais ce matin, pour que les choses changent, il faut des élus qui soient porteurs, parce qu'on peut inscrire ce qu'on veut dans les documents de planification, sur la perméabilité, etc., si les élus ne veulent pas le faire, ils ne le feront pas. Ils continueront à construire loin, à ne pas densifier, etc. Malgré la loi qui dit le contraire. Il faut que la loi soit respectée dans ces cas-là, il faut aussi des gens qui aient le courage ou l'intérêt de porter plainte, d'attaquer ces documents. Ce n'est pas toujours le cas. C'est l'intérêt des élus qu'ils soient porteurs sur ces sujets.

3 57 50