

**DOCUMENT DE TRAVAIL**  
**PROJET DE DELIBERATION CONSEIL**

**Délibération cadre Mobilité - Engager la Métropole lilloise vers la mobilité du 21ème siècle**

Lille Métropole est à une période charnière dans sa politique de déplacements. Les années 80 ont vu la réalisation du premier Métro automatique du monde à Lille, les années 90, son développement pour atteindre aujourd'hui 45 km.

Le Plan de Déplacements Urbains, adopté en juin 2000, a réorienté les efforts vers les transports publics de surface, renforçant le rôle des Bus par l'augmentation du nombre de véhicules et par la création d'une première Ligne A Haut Niveau de Service ; il a également engagé les études sur le rôle urbain du train, en particulier grâce au Tram-Train.

Les objectifs du PDU de doublement du nombre de voyages de 100 à 200 millions pour 2015 seront largement dépassés. Avec une croissance annuelle moyenne supérieure à 6%, le trafic augmente fortement et concerne l'ensemble des modes. Le risque de thrombose existe. Dans la dernière décennie, l'enjeu était d'attirer de nouveaux usagers vers les transports collectifs, aujourd'hui il s'agit d'organiser le réseau pour faire face à un nombre croissant de voyageurs. C'est un changement de paradigme complet.

Le Grand Débat organisé le 16 janvier 2009 a mis en évidence les grands enjeux des déplacements pour la Métropole, au moment où la Communauté Urbaine doit à la fois mettre à jour son PDU, lancer l'élaboration du Schéma de COhérence Territoriale et renouveler la Délégation de Service Public pour l'exploitation du réseau. Les principes d'actions contenus dans cette délibération visent à projeter notre réseau de transport public d'ici à 2020. Il s'agit à la fois d'anticiper le choc social de la fin du pétrole à bon marché et de prendre une part active à la lutte contre le dérèglement climatique.

Située au coeur des réseaux de communication ferrés et routiers, il revient à notre Métropole au regard de cette singularité, de fixer un cap à nos partenaires de l'Eurorégion pour construire ensemble, la mobilité d'un bassin de vie de 6 millions d'habitants qui doit s'affranchir des frontières nationales et administratives.

**1 - LE CONSTAT : UNE RUPTURE DANS L'EVOLUTION DE LA MOBILITE**

L'Enquête Déplacements 2006 met en évidence une rupture dans l'évolution des pratiques de déplacements des habitants de la Métropole lilloise.

Alors que le rôle de l'automobile ne cessait de croître, on a constaté en 2006 une légère baisse du nombre de déplacements effectués en voiture. Une baisse compensée par une hausse légère de la longueur des trajets, conduisant à une stabilisation du trafic automobile généré par les habitants de Lille Métropole.

Cette rupture de tendance a été observée aussi à travers d'autres enquêtes en France. Elle est confirmée par la baisse des indicateurs nationaux de trafic routier.

Si la congestion des axes autoroutiers demeure une réalité, l'examen attentif des dernières enquêtes concernant le trafic de transit fait apparaître une croissance qui ces dernières années tend à diminuer.

La progression de l'usage des transports collectifs a été importante (+50% en dix ans). On constate aujourd'hui à Lille comme dans d'autres agglomérations françaises une saturation d'une partie du réseau de transport public.

Avec la stabilisation du trafic automobile, les progrès technologiques ont permis une réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Le nombre de victimes graves d'accidents de la circulation a baissé de façon très significative depuis vingt ans.

La marche à pied reste un mode de déplacement important surtout en ville. Quant à l'usage du vélo, il a connu des évolutions contrastées selon les territoires mais reste limité.

De nombreux experts des transports annoncent aujourd'hui en France une rupture de tendance dans l'évolution des pratiques de mobilité. Selon eux, l'évolution récente n'est pas conjoncturelle mais s'inscrit dans la durée. Elle s'explique par trois facteurs :

- l'augmentation inéluctable du coût des carburants, du fait de l'épuisement progressif des ressources fossiles ;
- l'impact de la mise en oeuvre des Plans de Déplacements Urbains : amélioration de l'offre en transport en commun, partage de la rue plus favorable aux modes alternatifs à la voiture ;
- les préoccupations environnementales croissantes qui induisent des comportements individuels nouveaux.

La prise en charge effective par les employeurs, à compter du 1er avril 2009 du remboursement d'au moins 50% des abonnements de transports collectifs pour l'ensemble des salariés est de nature à conforter les tendances d'augmentation du trafic enregistré dans les transports collectifs.

## 2 - LES GRANDS ENJEUX

### 2.1 - Construire une Métropole durable, exemplaire dans le domaine des transports.

L'envolée des prix du carburant à l'été 2008 a déjà engendré des changements de comportement. Lors de cet épisode, chacun a pu mesurer les conséquences sociales du carburant cher. Les Métropoles qui, demain, sauront préserver leur cohésion sociale et donc leur dynamisme économique sont celles qui auront anticipé la fin du pétrole à bon marché.

Sortir notre Métropole de l'addiction au pétrole, nécessitera des politiques volontaristes aussi bien en matière d'offre de transports collectifs que de maîtrise de l'étalement urbain qui seront également utiles pour prendre notre part dans la lutte contre le réchauffement climatique ; les déplacements représentant 30% des rejets de gaz à effet de serre.

Le dynamisme et le rayonnement de la Métropole reposent sur une facilité accrue des échanges tant à l'intérieur de la Métropole qu'avec les territoires extérieurs.

Les routes et les réseaux de transports publics garantissent l'accessibilité de l'ensemble du territoire. Une attention particulière est portée aux quartiers relevant de la politique de la ville et aux territoires isolés.

Le système de transport doit faciliter l'insertion sociale de tous et en particulier les populations socialement et économiquement défavorisées, les Personnes à Mobilité Réduite, les personnes âgées en perte d'autonomie.

### 2.2 - Des objectifs de rééquilibrage des parts modales très ambitieux

La politique de mobilité favorisera les modes de déplacements les plus respectueux de l'environnement tout en maintenant la mobilité individuelle à son niveau actuel, soit environ 3,75 déplacements par jour et par personne, cela implique :

- d'améliorer le confort et la sécurité des déplacements de proximité en vélo et à pied
- d'accroître les performances du réseau de transports collectifs en adaptant l'offre aux territoires desservis
- de réduire de façon modulée selon les territoires le rôle de la voiture

Les objectifs suivants extrêmement volontaristes sont proposés pour chacun des modes de déplacement des habitants à l'horizon 2020.

- 35% à pied contre 31% en 2006
- 10% en vélo contre 2% en 2006
- 20% en transports collectifs contre 10% en 2006
- 35% en voiture ou en deux-roues motorisés contre 56% en 2006

### 2.3 - Promouvoir la qualité du cadre de vie dans la Métropole

La croissance excessive de l'automobile a contribué à dégrader le cadre de vie des villes. Les progrès technologiques, combinés à la maîtrise de l'usage de l'automobile et du transport routier de marchandises entraîneront une baisse des émissions de gaz à effet de serre, une réduction de la pollution de l'air.

La sécurité routière a beaucoup progressé depuis vingt ans sur la Métropole, l'objectif zéro tué piéton et cycliste est aujourd'hui à notre portée.

La charte qualité des espaces publics fixe les orientations pour aménager des places et des rues plus attractives, plus conviviales. Dans les quartiers d'habitation, l'espace public doit être protégé d'une utilisation abusive par les voitures en stationnement résidentiel.

Les objectifs de la politique transport doivent aussi concourir à la lutte contre le bruit, obligation légale des agglomérations de plus de 250 000 habitants.

### 2.4 - Une Métropole accessible dans l'ère de l'après pétrole

Avec les territoires extérieurs à Lille Métropole Communauté Urbaine, la croissance des échanges devra d'abord s'appuyer sur le renforcement du rôle du train (TER, Tram-Train) plutôt que sur la voiture. Il faudra donc, dès maintenant, imaginer les pratiques de déplacements, l'organisation de la ville et des réseaux de transport d'ici 20 à 40 ans pour gérer le choc social de l'après pétrole.

Au coeur du triangle ferroviaire Paris, Bruxelles, Londres, l'accessibilité de notre Métropole repose sur le fer. Les gares sont des éléments essentiels du tissu urbain dont l'attractivité se trouve décuplée, lorsqu'elles s'articulent sur des modes lourds de transports collectifs. Lille-Flandres et Lille Europe bénéficient de cet atout stratégique. Les capacités de ces deux gares sont loin d'être épuisées. Les travaux entrepris par le Conseil Régional sur les voies en amont de Lille-Flandres vont faire croître de 30% sa capacité d'accueil. Le stockage des TGV sur Lomme Délivrance et non plus sur Fives permettrait aussi d'optimiser les capacités de Lille Europe. Ces aménagements sont de nature à relativiser le discours de la "saturation des gares" dont l'objet est de justifier la création d'une troisième gare TGV au sud de la Métropole. Ce concept des gares hors des villes reviendrait à créer au sud de l'agglomération un nouveau "Calais/Frethun" où certes les trains passent mais bien peu s'arrêtent. C'est bien le dynamisme endogène de notre Métropole qui attire les TGV au coeur de la ville. Finalement en changeant d'échelle, on s'aperçoit que cette 3ème gare au sud de Lille existe déjà...La gare TGV Roissy-Charles-de-Gaulle constitue pour les métropolitains une formidable porte ouverte sur la planète... A cinquante minutes de Lille.

Le réseau autoroutier est de la responsabilité de l'État. LMCU prend acte des décisions relatives au Grenelle de l'Environnement qui impose au niveau national un changement d'approche quant au développement du réseau autoroutier. Cette orientation nouvelle est d'ailleurs conforme avec les objectifs français de réduction des émissions de gaz à effet de serre pris au niveau européen.

L'avenir est donc à la valorisation des infrastructures existantes en amont de la Métropole. Pour autant avec un objectif cible de 35% en matière de part modale, la voiture restera avec la marche à pied le premier mode de déplacements des métropolitains en 2020. Les changements vont se mesurer dans la transformation du rapport que nous entretenons avec l'automobile. La crise économique actuelle est elle même un accélérateur de changements sociétaux dont les premiers indices ont pu être décelés dans les enquêtes ménages-déplacements de 2006 à Lille et 2007 à Lyon. L'année 2008 fut inédite avec pour la première fois une baisse de la consommation de carburant de près de 14%. Les citoyens développent un usage rationnel de l'automobile.

Notre responsabilité à l'échelle métropolitaine est d'accompagner ce changement de comportement en faisant de la voiture non plus un objet à usage exclusif, mais un maillon d'une chaîne de la mobilité qui s'articule avec les différents modes de transports collectifs, dans les pôles d'échanges avec les gares, dans les parcs relais avec le Métro. La billettique permettra, quant à elle, de payer son stationnement aux horodateurs avec le même titre donnant accès aux transports collectifs.

Les expériences de covoiturage devront être analysées pour être reproduites chez nous ; enfin la proposition d'installer 500 voitures en autopartage sur la Métropole est bien le symbole d'un découplage entre propriété et usage d'un véhicule.

### 3 - LES ACTIONS A METTRE EN OEUVRE

Pour faire face à ces grands défis pour la Métropole, il n'existe pas de solution miracle, aucun mode ne peut constituer à lui seul la réponse face aux nouveaux enjeux de la mobilité. C'est autant la mise en synergie de tous les réseaux de transport que leur nécessaire redimensionnement, ainsi qu'un nouveau volontarisme en matière de lutte contre l'étalement urbain qui devront être menés de front en partenariat avec tous les acteurs concernés : l'Etat, la Région, le Département et les communes mais aussi les acteurs économiques et les habitants eux-mêmes.

#### 3.1 - Aménager le territoire pour réduire la dépendance à l'automobile

L'articulation des politiques d'urbanisme et des politiques de déplacement est une question complexe, mais c'est à moyen et long termes, la condition première d'une réduction de l'usage de l'automobile et de ses nuisances. La création de nouveaux sites propres de transports collectifs ne peut plus constituer la seule réponse aux enjeux de la mobilité. La densification en terme d'habitat et d'activité autour des stations existantes de transports collectifs: gares, stations de Métro, arrêts de LIANE ou de Tramway est un enjeu majeur. Ce foncier est à considérer comme le nouvel eldorado du transport public.

Le prochain SCOT est le cadre privilégié pour aménager un territoire économe de déplacements automobiles. Les thèmes suivants devront y être traités en amont :

- localisation des zones d'habitat en lien avec les réseaux de transports existants ou à créer
- dessertes multimodales (pour les personnes et les marchandises) des zones d'activités
- localisation des nouveaux équipements universitaires et scolaires à proximité des réseaux de transport public
- développement de pôles commerciaux moins dépendants de l'automobile
- et plus généralement la mixité fonctionnelle des quartiers

Le SCOT devra porter une attention particulière à la cohérence des orientations de développement urbain (habitat et activité) et aux réalisations de réseaux de transports. L'urbanisation nouvelle maîtrisée autour des réseaux de transports publics existants ou à créer doit remplacer la périurbanisation diffuse sans remettre en cause le renouvellement urbain dans les quartiers en mutation.

Au niveau opérationnel, le principe de la réalisation simultanée des réseaux de transports nouveaux (Bus à Haut Niveau de Service, Tramway, Tram-Train) et des zones d'habitat ou d'activité doit faire l'objet de contrats d'axe négociés avec les communes.

Une révision thématique du PLU sera engagée pour prendre en compte les recommandations de l'étude sur la valorisation des axes de transport (DIVAT) autour des axes existants comme de ceux projetés. Il est

proposé d'engager un travail opérationnel sur les DIVAT des dix stations de Métro qui connaissent l'affluence la plus faible. Quatre sont situées à Tourcoing : Carlier, CH Dron, Mercure et Pont de Neuville ; deux à Wasquehal : Pavé de Lille et Hôtel de Ville et enfin Alsace à Roubaix, Mitterie à Lomme et Lezennes sur la ligne 1. Les normes de Coefficient d'Occupation des Sols, de stationnement et la qualité des accès cyclables et piétonniers seront traitées de façon globale et cohérente pour renforcer la densité

autour de ces stations de Métro et, par conséquent, améliorer leur attractivité. Les nouvelles zones de développement devront affirmer la nécessité dès le départ d'objectifs ambitieux de parts modales pour les transports collectifs, le vélo et la marche à pied.

### 3.2 - Faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre... Place à l'intermodalité

Autant que les modes de transports eux-mêmes, ce sont les moyens et les endroits permettant de passer d'un mode à l'autre qui deviennent cruciaux. Ces interfaces que sont les parcs relais, les pôles d'échanges, les gares deviennent des endroits stratégiques, où se mesure la qualité d'un réseau de transport.

C'est donc la billettique qui fera entrer notre réseau de transports collectifs dans le 21<sup>ème</sup> siècle. Utiliser le même titre de transport pour prendre le TER, le Bus, le Métro ou emprunter un vélo ou une voiture en libre accès, signifie changer les termes et les conditions mêmes de la mobilité. Utiliser cette même carte pour payer son stationnement aux horodateurs, ou encore bénéficier de courses à tarif réduit chez les taxis élargit considérablement les possibilités qu'offre cet outil pour en faire une alternative complète à la possession d'une automobile.

Précisons que cette carte aura la possibilité d'héberger des services municipaux comme la cantine, les bibliothèques, l'accès à la piscine. Bien plus qu'une carte de mobilité, c'est un véritable passeport pour la vie quotidienne que les métropolitains pourront utiliser dès la fin 2011.

Les pôles d'échanges TER/AUTOCAR/BUS/AUTO/VELO constituent de véritables portes d'entrées multimodales de notre Métropole. Le succès du pôle d'Armentières atteste de l'utilité de ces points stratégiques intermodaux. Don en phase travaux dès 2009 et La Bassée, Seclin et Pont de Bois, ainsi que le point stratégique de la Porte des Postes riche du croisement des deux lignes du Métro seront les prochaines étapes de ce programme.

Les parcs relais associés au Métro seront aussi à redimensionner à l'image du P+R des 4 cantons porté à 2500 places, du nouveau P+R associé au prolongement de la ligne 1 vers Eurasanté ou encore à créer au nord de la ligne 2.

### 3.3 - Affirmer le rôle urbain du train, mettre en oeuvre deux lignes de Tram-Train

La Métropole lilloise a su conserver le Tramway du Grand Boulevard mais contrairement à d'autres agglomérations françaises, elle n'a pas encore réalisé de nouvelles lignes de Tramway ; pourtant son potentiel ferroviaire est riche en s'appuyant sur pas moins de 40 gares.

L'avenir du transport collectif se dessinera autour de cette étoile ferroviaire. Préserver l'avenir nécessitera d'acquiescer auprès de RFF, propriétaire des infrastructures des voies ferrées aujourd'hui désertées ou peu utilisées comme Halluin/Tourcoing ou Lille/Comines.

Aujourd'hui le train joue un rôle important et croissant pour les échanges avec l'extérieur conformément au SRT (Schéma Régional des Transports) mais il est peu utilisé pour les déplacements internes à la Communauté Urbaine. Des liaisons TER comme Lille/Tourcoing ou Lille/Roubaix disposent pourtant d'un vrai potentiel avec une intégration ferroviaire permettant d'utiliser le train au même prix que le Métro.

Un travail avec la SNCB sera aussi à conduire dans le cadre de l'Eurométropole pour supprimer les effets frontières des liaisons avec Tournai ou Courtrai.

Des études visant à développer le rôle urbain du train ont été menées en partenariat avec la Région, la SNCF et RFF. Elles ont montré que le réseau ferroviaire existant constituait une opportunité pour développer un système innovant de Tram-Train assurant une desserte fine des territoires urbains et périurbains.

En partenariat étroit avec le Conseil Régional, une étude technique va être engagée pour éclairer les choix sur les tracés, l'estimation des coûts d'investissement et de fonctionnement. Deux axes paraissent prioritaires, un axe Sud - Nord de Seclin à Comines et un axe Sud-Ouest - Est de Don Sainghin à Baisieux en passant par la Porte des Postes. Sur ces deux axes il faudra déterminer avec le propriétaire des infrastructures ferroviaires et l'Autorité Organisatrice les réserves de capacité existantes pour faire rouler notre propre matériel roulant.

A moyen et long termes, le réseau ferroviaire de l'aire métropolitaine doit constituer l'armature du développement métropolitain. Des sites majeurs comme celui de l'Union devront organiser leur densité autour des stations de Métro existantes tout en intégrant en amont les infrastructures ferroviaires.

Ailleurs des aménagements de l'infrastructure (suppression de passages à niveau, élargissement à 3 ou 4 voies, création éventuelle de nouveaux arrêts) permettront de concilier les différentes fonctions de ce réseau: liaisons intercités rapides, desserte fine des territoires périurbains et transport de marchandises.

### 3.4 - Renforcer l'offre du métro

Avec plus de 90 millions de voyages par an, les deux lignes de métro automatique constituent l'épine dorsale de notre réseau en assurant près des deux tiers du trafic voyageur. Les efforts de sécurisation entrepris dès 2002 et les innovations tarifaires comme l'instauration du ticket ZAP en 2004 ont eu un impact fort sur la croissance, le trafic qui affiche une progression de 5% par an. A ce rythme les perspectives de thrombose ne sont pas écartées. La rénovation de la station Gare Lille Flandres achevée fin 2007 a considérablement amélioré les conditions de transports des voyageurs au sein de ce pôle d'échange majeur avec le train.

Le doublement de la longueur des rames sur la ligne 1 c'est à dire leur passage à 52 mètres et la mise aux normes de sécurité des stations les plus profondes sont nécessaires pour faire face à la croissance de la demande. Ce chantier s'étalera sur dix ans avec le remplacement du pilotage automatique, qui permettra notamment en cas d'incident l'arrivée des rames en stations. Le remplacement progressif des rames à 26 mètres par des rames à 52 mètres à partir de 2017 s'achèvera en 2020. En fonction de l'évolution du trafic, ce remplacement pourra commencer dès 2015. Le matériel roulant de la ligne 1 sera transféré sur la ligne 2 pour accroître les fréquences de cette ligne et faire face également à la croissance du nombre de voyageurs.

Le développement d'un pôle d'activités dense au sud du CHR et l'intérêt de repositionner un parc relais plus accessibles nécessitent la prolongation de la ligne 1 du métro vers le secteur le plus dense en emploi.

### 3.5 - Renforcer la performance des Bus

Avec 45 millions de voyages par an, notre seule flotte de Bus métropolitains réalise plus de voyages que le TER dans tout le Nord - Pas-de-Calais. Le plan bus 2006/2009 a permis une mise à niveau, en renforçant l'ensemble des fréquences et en créant de nouvelles lignes comme la Citadine ou la première LIANE : Ronchin/Lille/Comines.

Quatre nouvelles Lianes, dont les études opérationnelles sont très avancées pourront être mises en oeuvre dans ce mandat : Wattignies/CHR Calmette/Loos ; Roubaix/Hem ; Tourcoing/Halluin et Roubaix/Wattrelos (cf. cartes dans la délibération).

Les autres lignes de Bus à haut niveau de service prévues dans le PDU de juin 2000 devront être réinterrogées au regard de la réalisation et du calendrier des lignes retenues de Tram-Train.

Un nouveau plan bus sera nécessaire pour combler notre retard historique, faire face à la croissance du trafic et à la desserte des nouvelles zones économiques. L'ampleur de ce plan dépendra de la performance du futur Tram-Train et devra intégrer la maîtrise des coûts de fonctionnement. Il ne s'agit pas d'empiler les offres de transports les unes sur les autres, mais au contraire de profiter de la souplesse du Bus pour le rendre complémentaire des modes lourds.

A l'instar du plan bus 2006/2009 ce nouveau plan bus se fera en concertation étroite avec les communes et croisera les besoins exprimés lors de l'élaboration des contrats de territoires.

Si les liaisons vers Lille gardent leur utilité, il faudra également mettre en oeuvre des lignes de contournement de la ville centre, à l'instar de la LINO pour l'ouest de la métropole. Une Liane de l'arrêt de tramway Clémenceau vers la station de métro Pont de Bois sera aussi utile pour éviter le passage vers Lille Flandres. Elle sera en interconnexion avec le tramway, les deux lignes de métro et le TER à Pont de Bois. Une liaison directe du sud de l'agglomération vers Villeneuve d'Ascq sera aussi à rechercher.

Dans les territoires ruraux, l'offre de transport collectif devra être renforcée. Les lignes de bus devront s'organiser en rabattement avec les gares, le cas échéant les services de transports à la demande pourront être des compléments utiles aux transports collectifs.

Enfin le patrimoine fluviale de notre métropole est à valoriser. Dans les secteurs riches en emploi ou à fort potentiel récréatif, des navettes fluviales pourront être des compléments utiles

### 3.6 - Renforcer et développer les réseaux piétons et vélos

Malgré des efforts importants depuis quelques années, l'affectation de l'espace du réseau viaire donne souvent la priorité aux voitures en circulation ou en stationnement.

Une priorité renforcée sera donnée au partage de l'espace en faveur des vélos et des piétons valides et à mobilité réduite.

La concrétisation de cette politique ne se fait généralement pas dans des grands projets mais dans une multitude de petits aménagements destinés à améliorer l'attractivité et la sécurité des modes doux (vélos, piétons valides et personnes à mobilité réduite). Cela passe souvent par une réduction de la vitesse des voitures, et des arbitrages en matière de partage de l'espace.

Ces aménagements devront aussi être réalisés sur les routes départementales, la politique de route durable prônée par le Département constitue une opportunité pour davantage prendre en compte les déplacements à pied et en vélo.

Le stationnement sécurisé des vélos est une condition de réussite de la politique en faveur des vélos, cela concerne Lille Métropole en particulier aux arrêts de transports urbains mais de nombreux partenaires publics ou privés devront faire un effort pour généraliser les garages à vélos sécurisés dans les équipements dont ils ont la responsabilité.

La mise à disposition de vélos en libre service dans le cadre du renouvellement de notre DSP transports collectifs donnera à ce mode une nouvelle visibilité.

Faire de la marche à pied et du vélo des modes de déplacements à part entière impose de garantir au maximum la sécurité de ceux qui les pratiquent. Des progrès très importants ont déjà été obtenus.

L'objectif zéro tué piéton et cycliste et à moyen terme zéro blessé grave peut être atteint sur la Communauté Urbaine en combinant des actions d'aménagement des routes et des rues et des actions de sensibilisation des usagers de ces modes mais aussi des automobilistes.

### 3.7 - Améliorer l'utilisation du réseau routier existant et la qualité des espaces publics

Une réflexion approfondie associant les acteurs économiques mais aussi des chercheurs et des universitaires sera engagée pour mieux connaître l'impact socio-économique des infrastructures routières dans l'aire métropolitaine de Lille. En effet, la congestion routière est croissante aux heures de pointe, mais elle n'est pas supérieure à celles d'autres grandes agglomérations.

A l'échelle de l'Eurorégion, les maillages routiers devront éloigner les flux de transit des zones urbanisées.

A l'échelle de la Métropole, une réflexion est en cours avec l'État, la Région et le Département dans le cadre du volet routier du PDU, elle conduira à mieux hiérarchiser les fonctions des différentes voies et prévoir, là où c'est nécessaire, des aménagements locaux complémentaires.

A l'échelle des quartiers, la politique d'aménagement des voies destinée à modérer la vitesse des voitures, et à améliorer la sécurité routière sera poursuivie.

Réduire la place de la voiture, nécessite la mise en place à l'échelle de la Métropole d'un service d'autopartage qui s'appuiera sur les expériences existantes. Le passage de la propriété à l'usage d'un véhicule permettra de réduire la motorisation des ménages et d'inscrire la voiture partagée comme un maillon de la chaîne de mobilité. Ce type de service a vocation à trouver assez rapidement leur équilibre économique.

Aujourd'hui, il existe à Lille un service économique réussi d'autopartage avec la SCIC Lilas Autopartage qui compte 750 abonnés pour 25 véhicules.

L'ambition de LMCU est de développer ce service à partir de cette expérience économique réussie pour atteindre l'objectif de 500 véhicules à l'horizon 2015 à l'échelle de la Métropole.

LMCU et les communes intéressées détermineront les modalités de leur participation pour le développement de ce nouveau service.

#### 4 - UNE METHODE DE TRAVAIL PARTENARIALE

##### 4.1 - Articuler l'action communautaire avec celle des partenaires

Lille Métropole doit mieux articuler ses politiques avec celles de l'État et des collectivités compétentes aux autres échelles :

- les communes pour la circulation automobile, les aménagements en faveur des transports collectifs et des vélos, le stationnement et l'urbanisme. A plus court terme, les contrats de territoire garantiront la cohérence des décisions de responsabilité communautaire (amélioration ou création d'un axe de transport public, ...) et des décisions de responsabilité communale à proximité des arrêts (choix des équipements à implanter, densité minimale des projets d'habitat ou d'activités, police de la circulation et du stationnement, etc.). La généralisation des démarches micro-PDU à l'échelle des territoires permettra une approche locale plus globale des questions de déplacements.
- la Région pour le transport public en particulier la complémentarité TER, Tram-Train, transport urbain. A défaut du SMIRT, il y a lieu d'établir avec la Région une relation de travail stable et pérenne pour à terme partager l'usage des infrastructures ferroviaires.
- le Département pour le transport interurbain et surtout la voirie
- les territoires extérieurs de l'aire métropolitaine

L'élaboration en commun d'un plan de mobilité de l'aire métropolitaine serait l'occasion de concrétiser une première coopération entre les institutions et d'engager un travail à une échelle pertinente pour les déplacements de personnes et le transport de marchandises.

Une première étape du travail consisterait à se doter d'outils de connaissance des flux de déplacement et du fonctionnement des réseaux au sein de l'aire métropolitaine.

##### 4.2 - Associer les habitants et les institutions pour mobiliser les solutions non-technologiques aux problèmes de déplacements

Cela implique de:

- développer la communication citoyenne : vulgariser les connaissances techniques et inciter à l'évolution des comportements
- faire évoluer la gestion du temps en partenariat avec les communes, par exemple pour lisser les pointes des horaires scolaires et universitaires
- créer en partenariat avec les acteurs économiques une centrale de mobilité ayant un rôle d'information et d'incitation auprès des particuliers et des entreprises. Cette centrale de mobilité aurait toute sa pertinence à l'échelle de l'aire métropolitaine.