



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

Ville apaisée, quartiers à vivre

Visites et rencontres co-organisées
par Rue de l'Avenir et l'ADAV

17 octobre 2024



LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

- 1,17 millions d'habitants (INSEE 2022)
- 672 km², 4e agglomération par sa taille après Paris, Lyon et Marseille
- 95 communes dont 4 de plus 60 000 habitants : Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq
- 4,1 millions de déplacements réalisés chaque jour par les habitants de la MEL (EMD 2016)

Un territoire qui suivra une dynamique d'évolution démographique positive d'ici à 2035

- + 115 000 habitants, +80 000 emplois
- + 400 000 à 600 000 déplacements par jour



PRESENTATION GENERALE

- Un document cadre de conception : la charte de l'espace public votée en 2021
- Déclinaisons des actions du Plan de Mobilité de la MEL :
 - La politique cyclable
 - La stratégie marche
 - Le développement des villes apaisées

Les principes conducteurs de la Charte de l'espace public

AMBITION 1 - FAVORISER UNE MOBILITÉ BAS-CARBONE

Des espaces publics favorables aux piétons

Des espaces publics favorables aux cyclistes

Des aménagements en faveur des transports collectifs

La ville apaisée



AMBITION 2 - AMÉNAGER DES ESPACES PUBLICS A VIVRE ET CONFORTER LES PÔLES DE VIE

Des espaces publics à vivre et à partager

La participation des usagers

AMBITION 3 - CONTRIBUER À LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE

La présence du végétal dans l'espace public

La gestion de l'eau au plus proche de son cycle naturel

Encourager et organiser une construction plus performante sur le plan environnemental



Une charte qui engage la MEL et les communes

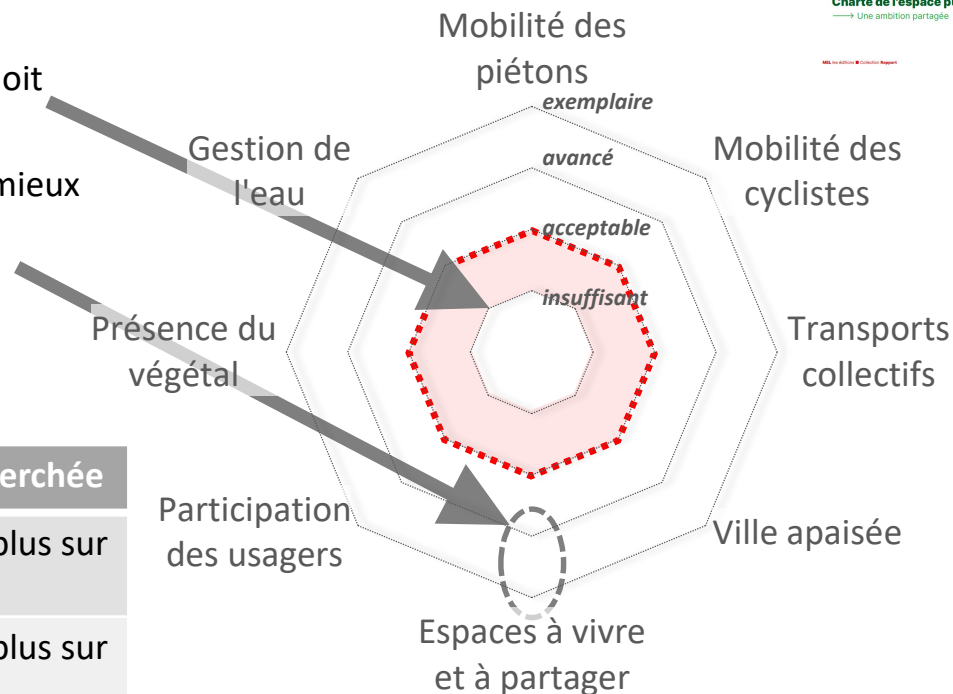


Des engagements pour chaque enjeu

- **niveau insuffisant** = situation à laquelle le projet doit remédier
- **niveaux avancé et exemplaire** = incitation à faire mieux sur les enjeux les plus forts

Des engagements au global

Ambition	Performance recherchée
Favoriser une mobilité bas-carbone	Niveau avancé ou plus sur au moins 2 enjeux
Aménager des espaces publics à vivre et conforter les pôles de vie	Niveau avancé ou plus sur au moins 1 enjeu
Garantir la résilience du territoire	Niveau avancé ou plus sur au moins 1 enjeu



Pour chaque enjeu

- Une grille, qui permet de **qualifier l'espace public avant/après travaux**
- Des **engagements minimaux** à respecter pour tous les projets

Qualifier l'espace public avant/après travaux :

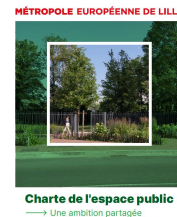
DES ESPACES PUBLICS À VIVRE ET À PARTAGER

TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

INDICATEUR : PART DE L'ESPACE PUBLIC DÉDIÉE AUX PIÉTONS ET AU VÉGÉTAL

COMMENT QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ?

NON CONCERNE	Localisation hors agglomération	
NIVEAU INSUFFISANT	En agglomération et pour une emprise publique inférieure à 12 mètres, part de l'espace public dédiée aux piétons et au végétal inférieure à 25 % de l'espace public. Ou, pour une emprise publique supérieure à 12 mètres, part de l'espace public dédiée aux piétons et au végétal inférieure à 35 % de l'espace public.	OU Espaces publics aménagés avec des matériaux insuffisamment qualitatifs au regard de l'enjeu alors que, par ailleurs, le niveau de partage de l'espace public est au moins avancé.
NIVEAU ACCEPTABLE	Espace public qui n'est ni insuffisant, ni avancé ni exemplaire.	
NIVEAU AVANCE	En agglomération, part de l'espace public dédiée aux piétons et au végétal supérieure ou égale à 35 % de l'espace public.	
NIVEAU EXEMPLAIRE	En agglomération, part de l'espace public dédiée aux piétons et au végétal supérieure ou égale à 50 % de l'espace public.	ET Présence de services sur l'espace public, qui permettent la pratique d'activités qui ne sont pas strictement liées à des déplacements utilitaires : jeux, pique-nique, borne-fontaine, place de marché, terrasses de cafés ou restaurants, fête locale, etc.

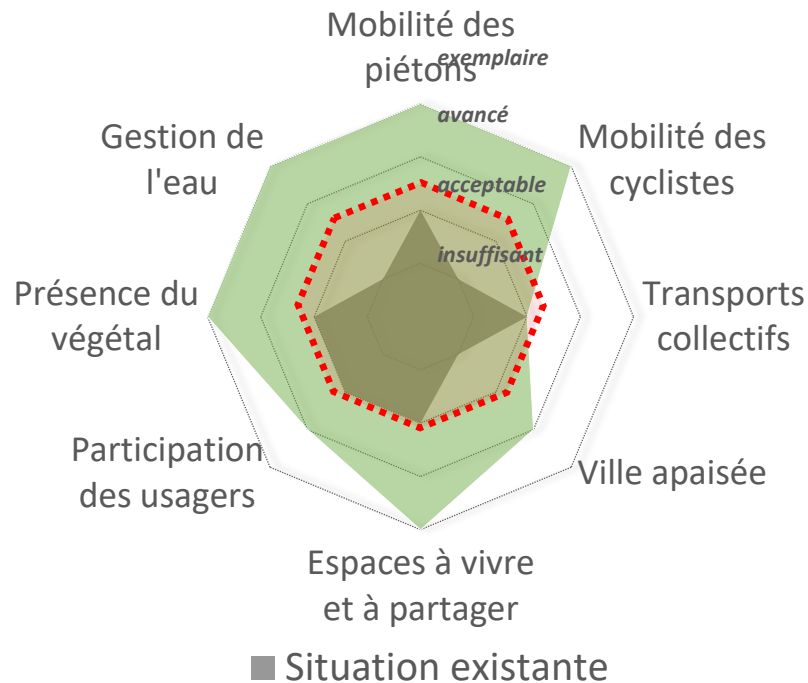


Actions obligatoires

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à :

1. Pour rééquilibrer le partage de l'espace public en faveur des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et en faveur de la vie locale, chercher à réduire la part de l'espace public dédiée à la circulation et au stationnement automobile : rétrécissement de la chaussée, suppression d'îlots séparateurs et autres équipements strictement routiers, suppression de files de circulation qui ne seraient pas nécessaires, mise à sens unique de circulation, etc.
2. Identifier, lors de la conception du projet, les usages de l'espace public qui ne sont pas directement liés à des déplacements utilitaires, et examiner les possibilités de les maintenir et de les renforcer au travers de l'aménagement.
3. Identifier, lors de la conception du projet, les établissements localisés à proximité (moins de 5 minutes à pied, soit environ 400 m) et dont les usagers peuvent avoir des besoins vis-à-vis de l'espace public (pique-nique à proximité de pôles d'emploi ou d'enseignement, aire de jeux à proximité d'écoles, étals de commerces et terrasses de cafés et restaurants, etc.) et chercher à répondre à ces besoins au travers de l'aménagement.
4. Dans les zones de rencontres, encourager l'appropriation de l'espace public par les habitants riverains, en les autorisant notamment à réaliser des marquages d'animation ou en facilitant les activités de jeux et de jardinage (en pleine terre ou dans des pots ou des bacs), en veillant à ce que cette appropriation ne se fasse pas au détriment de l'intérêt général.

Exemple : le boulevard Carnot à Lille



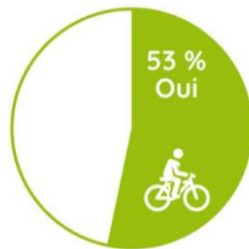
POLITIQUE CYCLABLE METROPOLITAINE

→ Zoom sur 2 actions du **Plan de Mobilité MEL** voté en octobre 2023 :

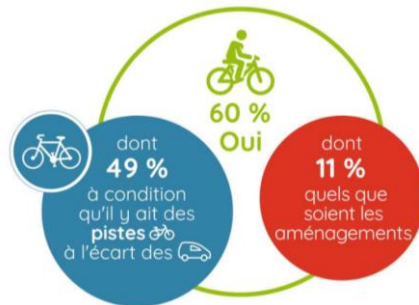
- L'écosystème vélo : les actions et services pour inciter à l'usage du vélo
- Le schéma directeur cyclable et sa déclinaison opérationnelle

LA POLITIQUE CYCLABLE METROPOLITAINE / 1^{ER} BESOIN : CONFORT ET SÉCURITÉ

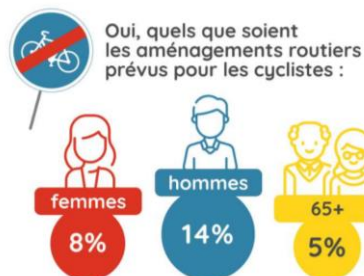
Question : Si les conditions matérielles près de chez vous pour se déplacer à vélo (pistes cyclables, stationnement sécurisé) étaient meilleures, l'utiliserez-vous davantage ?



Question : Vous sentez-vous en confiance ou pas pour réaliser des trajets du quotidien à vélo ?



Question : Vous sentez-vous en confiance ou pas pour réaliser des trajets du quotidien à vélo ?



En France, la moitié de la population interrogée pédalerait plus souvent avec de meilleures infrastructures. Les pistes cyclables séparées du trafic automobile portent un potentiel incitatif x5, surtout auprès des femmes et des personnes âgées.

ENJEU : recruter de nouveaux cyclistes

OBJECTIF : proposer un réseau plus attractif pour convaincre ceux qui hésitent

MOYEN : faire des pistes cyclables là où c'est nécessaire

La MEL s'engage à créer et animer un écosystème du vélo

(délibération cadre vélo 21C0279 de juin 2021)

→ organisé autour des dimensions suivantes :

- Aménager des infrastructures de qualité
- Proposer des services vélo nombreux et disponibles
- Apaiser les villes et rendre les territoires accessibles
- Proposer des solutions de stationnement vélo adéquates,
- Informer – animer – promouvoir – former
- Se rapprocher des usagers, connaître leurs besoins et accompagner l'évolution des pratiques

Objectif inscrit au Plan De Mobilité 2035 :

passer de 2% à 8% de part modale vélo en 2035

→ avec tous les acteurs concernés

- L'État
- La région Hauts de France
- Le département du Nord
- L'Eurométropole
- Les communes
- Les associations
- Les entreprises
- Les citoyens

Proposer des services vélo nombreux et disponibles

- En 2022 : redéploiement du **dispositif V'lille** avec 38 nouvelles stations portant le total à 261 pour 2 600 vélos.
- En 2023, la Métropole Européenne de Lille a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour le déploiement d'un **service de location de trottinettes électriques et de vélos à assistance électrique** en libre-service. 66 communes ont choisi d'accueillir pleinement ou partiellement ces services. Environ 3 000 engins sont aujourd'hui déployés sur 1 395 emplacements.
- Des services de mobilité développés sous l'angle social pourront compléter le panel d'offres, en particulier grâce aux associations reconnues d'utilité publique et actives en matière de **développement de l'usage du vélo : location, réparation, remise en selle,**

...



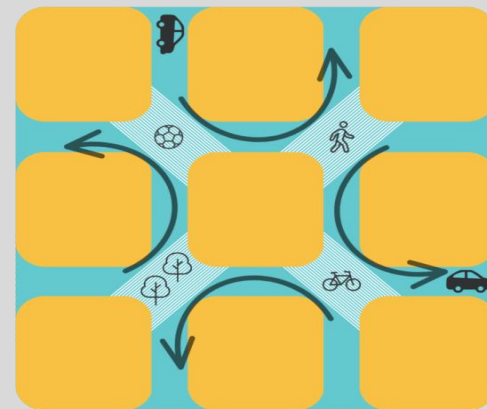
Apaiser les villes participe grandement à améliorer la cyclabilité des territoires. 2 actions sont à mener :

- **Abaiss**er la **vitesse réglementaire** et généraliser les voies à 30 km/h en ville, les zones de rencontre, les aires piétonnes.
- **Diminuer la circulation** en modifiant le plan de circulation et en réaménageant l'espace public.

Rendre les territoires accessibles afin d'optimiser l'attractivité du réseau cyclable :

- **Relier** les bourgs et villages de campagne tout en organisant le **rabattement** vers les gares et terminus métro
- Mettre en place un **jalonnement** efficace
- **Desservir** directement les zones d'habitat, d'emplois et d'études pour répondre aux principaux besoins de déplacements

Principe du plan de circulation



Conditions nécessaires :

- *Obtenir l'adhésion des populations en organisant des concertations*
- *Organiser le respect des vitesses réglementaires*

Proposer des solutions de stationnement vélo adéquates est **un levier essentiel** à la pratique :

- pas de stationnement vélo sécurisé à **domicile** = je ne possède pas de vélo
- pas de stationnement sécurisé à **destination** = je ne prends pas mon vélo
- Le vélo est un excellent moyen de rabattement vers les stations de **transport collectif**,

« Qu'il s'agisse de l'offre à domicile, à destination ou en intermodalité pour des durées courtes, moyennes ou longues, les acteurs publics et privés sont multiples et la répartition des compétences, complexe. »

Qui sont **les acteurs institutionnels du stationnement** ?

- Le déploiement d'arceaux vélos et de « box à vélos » dans l'espace public est de manière générale de **compétence communale** au titre du mobilier urbain.
- En intermodalité, **la MEL** aménage les abris sécurisés à proximité des stations de métro, tramway et bus de la MEL.



Abri vélo sécurisé de la station de tramway Romarin

Informar, animer, promouvoir, former est essentiel pour **contribuer à développer une pratique cyclable quotidienne** notamment pour couvrir des trajets de courtes distances. Au travers de son plan de mobilité, la MEL s'engage à :

- concerter les habitants et les acteurs du territoire sur leurs besoins pour adapter leur comportement
- trouver le bon angle de communication pour promouvoir et sensibiliser à l'usage du vélo
- animer des événements pour fédérer, motiver et fidéliser les métropolitains autour de l'usage du vélo
- accompagner les associations pour la remise en selle et l'apprentissage du vélo

Se rapprocher des usagers, est essentiel pour connaître leurs besoins et accompagner l'évolution des pratiques. La MEL s'engage à mettre en place :

- une écoute privilégiée usagers du vélo et des non usagers
- une observation permanente des usages

LA POLITIQUE CYCLABLE METROPOLITAINE / PDM2035 - ACTION 35 : SCHÉMA CYCLABLE ET PPI

réseau cyclable intercommunal métropolitain
à horizon 2035

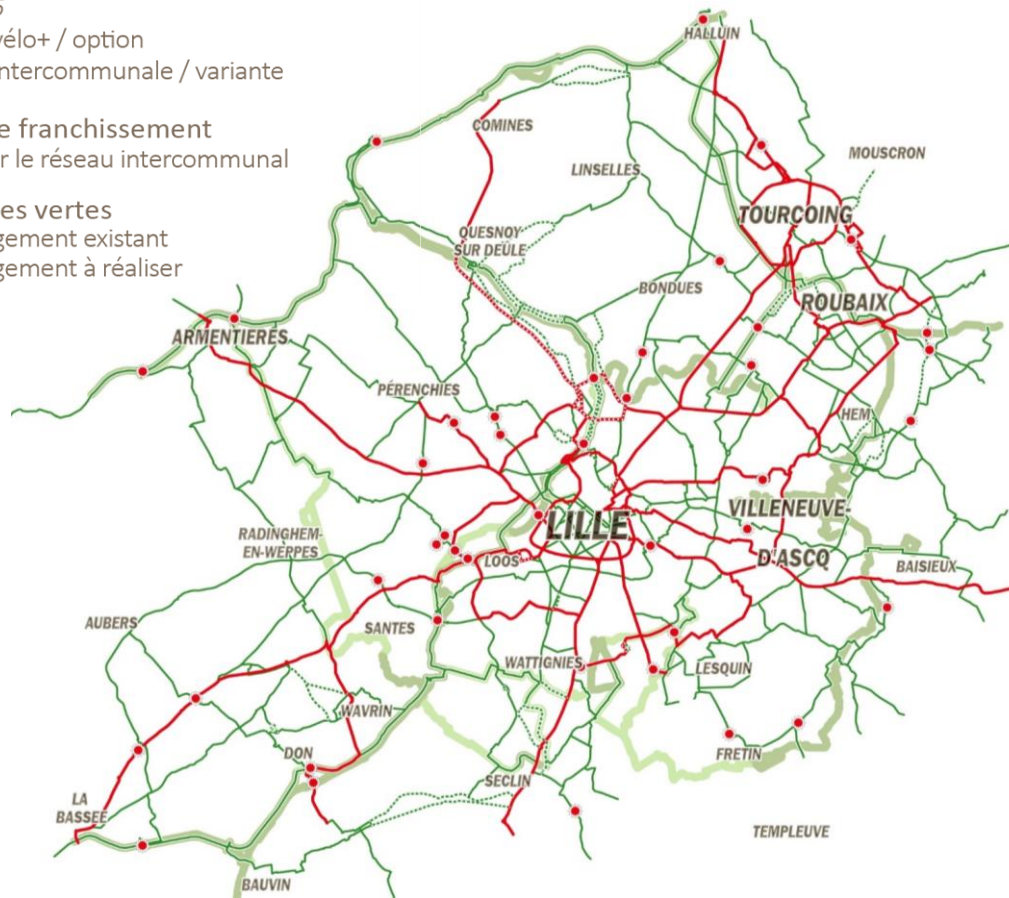
- liaison vélo+ / option
- liaison intercommunale / variante

points durs de franchissement

- situé sur le réseau intercommunal

réseau de voies vertes

- aménagement existant
- aménagement à réaliser



Action 35

Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif

Le schéma cyclable à horizon 2035 :
850 kilomètres de liaisons intercommunales dont 230 kilomètres de liaisons vélo+ et 63 points durs de franchissement.

Les orientations d'aménagement identifiées en première intention privilégieront les aménagements séparatifs de type **pistes cyclables et voies vertes**.



*Le réseau vélo+ est un service de mobilité à l'échelle métropolitaine. Au même titre que le métro et le tramway, il est destiné à **concurrencer l'usage individuel de la voiture**.*

Sa mise en œuvre doit s'accompagner d'une communication forte.



LILLE
FLANDRES

Composantes Vélo +

+ de sécurité

+ de confort

+ d'efficacité

+ de lisibilité

+ de capacité

+ de visibilité

Caractéristiques techniques

aménagements continus,
séparés de la circulation automobile,
traitement prioritaire des intersections,
entretien et maintenance,
services aux usagers et stationnement

itinéraires directs répondant aux besoins,
revêtements roulants, jalonnement,

largeur d'emprise,
identité visuelle renforcée,
communication et marketing

Objectifs et enjeux

GARANTIR LA SÉCURITÉ
PROPOSER UN TRAJET
FACILE

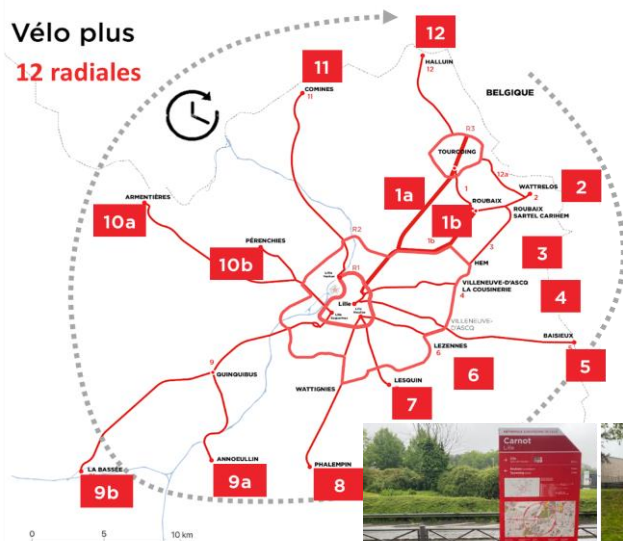
PROPOSER UNE VITESSE
MOYENNE COMPÉTITIVE

UN DÉMONSTRATEUR À
L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE
MEL

LA POLITIQUE CYCLABLE METROPOLITAINE / PDM2035 - ACTION 35 : SCHÉMA CYCLABLE ET PPI

- Une première approche en cours sur la faisabilité des 230 km de réseau identifié
- De premières sections programmées en travaux dans le PPI en cours (ex. travaux du Bourg à Lomme - octobre 2024)
- Choix de déployer la signalétique et les aires de services sur les liaisons avec aménagements existants pour faciliter l'identification des lignes (itinéraires potentiellement améliorés à l'avenir d'un point de vue « infrastructures »)

Vélo plus
12 radiales



LA POLITIQUE CYCLABLE METROPOLITAINE / PDM2035 - ACTION 35 : SCHÉMA CYCLABLE ET PPI

Plan Vélo 2010-2014 : 15 M€

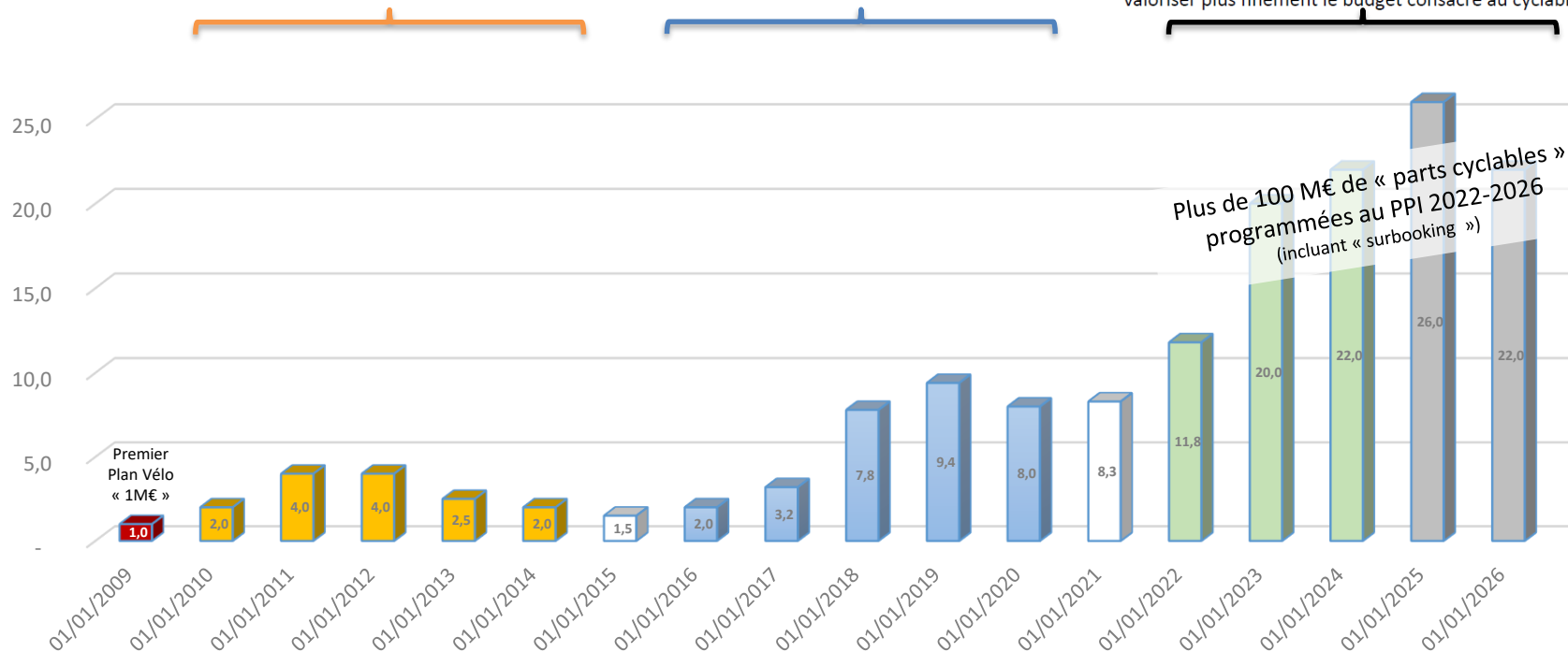
Programmation annuelle d'opérations
éligibles aux crédits spécifiques vélos

Plan Vélo 2016-2020 : 30 M€

Programmation annuelle d'opérations
éligibles aux crédits spécifiques vélos

Plan Vélo (2022-2026) : 75 M€

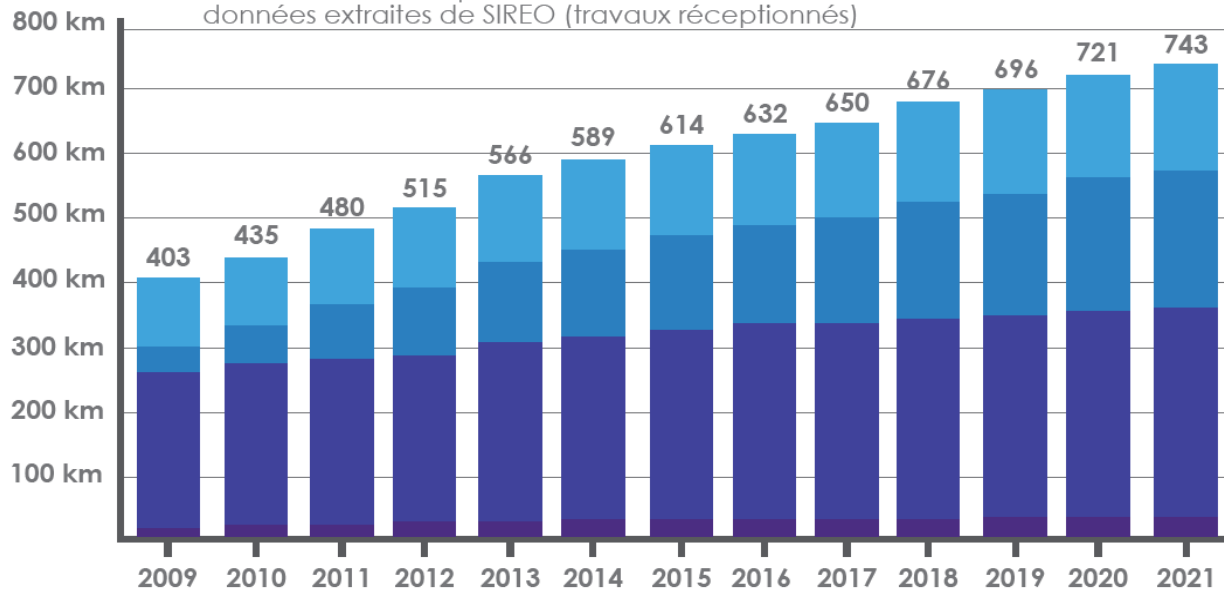
Programmation intégrée au PPI « Voirie et cyclable »
Introduction de « parts cyclables » sur le projet pour
valoriser plus finement le budget consacré au cyclable



LA POLITIQUE CYCLABLE METROPOLITAINE / PDM2035 - ACTION 35 : SCHÉMA CYCLABLE ET PPI

Evolution du linéaire d'aménagements cyclables

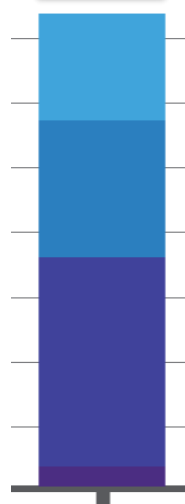
voie verte non comprises
données extraites de SIREO (travaux réceptionnés)



- **Piste** voie réservée exclusivement aux cyclistes, séparées physiquement des voies de circulation automobile
- **Double sens** anciennement appelé contre-sens cyclable, c'est une voie à double sens dont un sens est réservé exclusivement aux cyclistes
- **Aménagement suggéré** bande latérale qui peut être utilisée par les voitures pour se croiser (chaucidou, bande suggérée)
- **Bande** voie réservée exclusivement aux cyclistes, délimitée sur la chaussée par du marquage au sol
- **Aménagement mixte** couloirs bus, logo vélo dans le sens de la circulation

En extension
de réseau
(opérations engagées)

+ 79 km



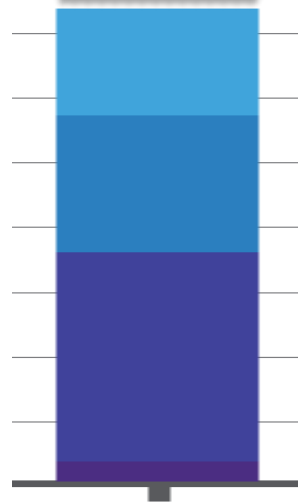
**Bilan
2022/2023**

+ 28 km
d'amélioration du réseau
(entretien + transformations
de bandes en pistes)

En extension de

+ 166 km
(2024/2026)

+ 79 km (22/23)



**Projections
2024/2026**

+ 34 km
d'amélioration du réseau existant

MEL

20
/ RSMT

20

LA POLITIQUE CYCLABLE METROPOLITAINE / Un enjeu spécifique dans la charte de l'Espace Public

A l'occasion de chaque projet, le niveau d'équipement est qualifié et le projet réfléchi afin d'atteindre les objectifs définis en fonction de sa localisation

(actions obligatoires + facultatives en fonction du niveau d'enjeu identifié)

COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort
FORT	Situé sur le schéma cyclable OU En agglomération, avec un trafic VL entre 4 000 et 10 000 véhicule/jr OU Avec un trafic vélo actuel supérieur à 100 cyclistes/jour (2 sens confondus)
TRÈS FORT	Situé sur le réseau Vélo+ OU En agglomération, avec un trafic VL > 10 000 véhicule/jr OU Avec un trafic vélo actuel supérieur à 200 cyclistes/jour (2 sens confondus)



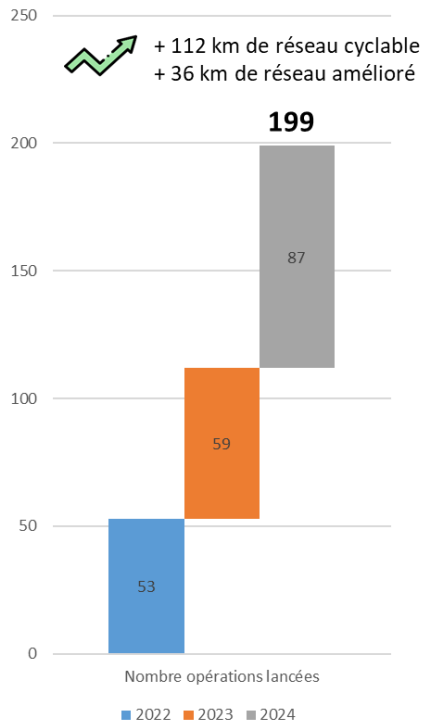
INDICATEUR : PART D'ESPACE PUBLIC DÉDIÉE AUX CYCLISTES

COMMENT QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ?

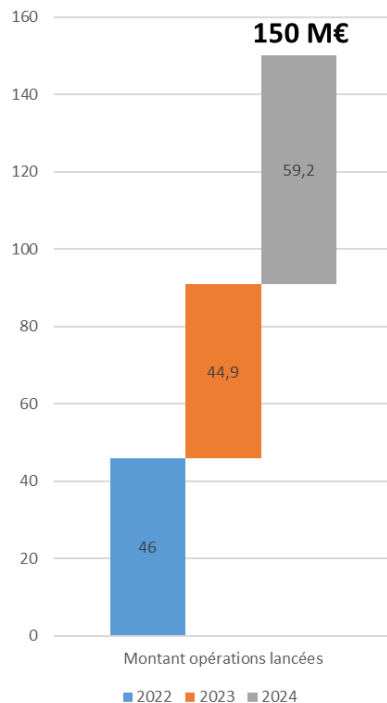
NIVEAU INSUFFISANT	OU En agglomération : Mixité si trafic supérieur à 4 000 véhicules / jour et vitesse réglementaire supérieure à 30 km/h. Hors agglomération : Mixité si enjeu fort et trafic supérieur à 4 000 véhicules / jour et vitesse réglementaire supérieure à 50 km/h. Niveau insuffisant également si l'aménagement cyclable est en mauvais état ou s'il est partiel (moins de 80 % du linéaire).	
	OU En agglomération : - Mixité si trafic supérieur à 4 000 véhicules / jour et vitesse réglementaire inférieure ou égale à 30 km/h; - bandes suggérées; - Chaucidou; - Voies vertes urbaines. Hors agglomération : - mixité ou chaucidou, avec trafic inférieur à 4 000 véhicules / jour et vitesse réglementaire inférieure ou égale à 70 km/h; - bandes colorées multifonctionnelles, avec vitesse réglementaire inférieure ou égale à 70 km/h.	
NIVEAU AVANCÉ	ET Aménagement offrant une bonne cyclabilité : - Vélorues; - Double sens cyclable et niveau satisfaisant dans le sens de la circulation routière; - Bandes cyclables de largeur comprise entre 1,5 et 1,8 mètres; - Pistes cyclables positionnées au même niveau que le niveau du trottoir, avec largeur de trottoir inférieure à 2,2 mètres; - Mixité en agglomération et trafic inférieur à 4 000 véhicules / jour; - Chemin piéton/vélo séparé de la chaussée hors agglomération, y compris pistes cyclables dérogatoires à la norme (au moins 80 % de la largeur recommandée).	(si présence de commerces, de lieux de service et d'équipements recevant du public) Stationnement vélo à proximité immédiate, qui n'entrave pas la largeur des trottoirs et est accessible depuis la chaussée.
NIVEAU EXEMPLAIRE	ET Aménagement offrant une très bonne cyclabilité : - Bandes cyclables de largeur supérieure à 1,8 mètres; - Pistes cyclables ; si positionnées au même niveau que le trottoir, les trottoirs sont d'une largeur supérieure à 2,2 mètres; - Couloirs bus/vélos de largeur minimale de 4,3 mètres.	(si présence de commerces, de lieux de service et d'équipements recevant du public). Stationnement vélo à proximité immédiate, qui n'entrave pas la largeur des trottoirs et est accessible depuis la chaussée.

LA POLITIQUE CYCLABLE METROPOLITAINE / Quel bilan du PPI cyclable en cours ?

Nombre d'opérations cyclables

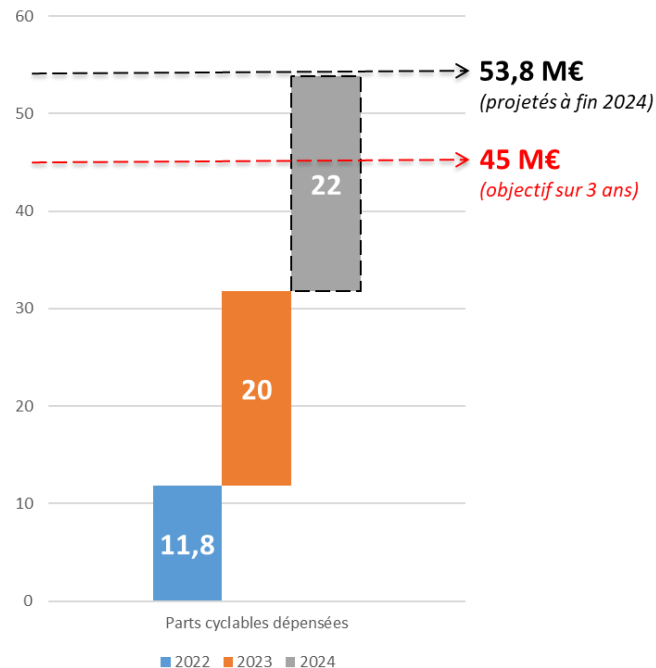


Montants des opérations cyclables



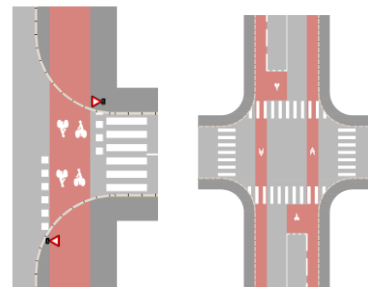
Dépenses cyclables facturées par an

(+ env. 14 M€ restant à facturer sur les années suivantes pour ces opérations engagées)



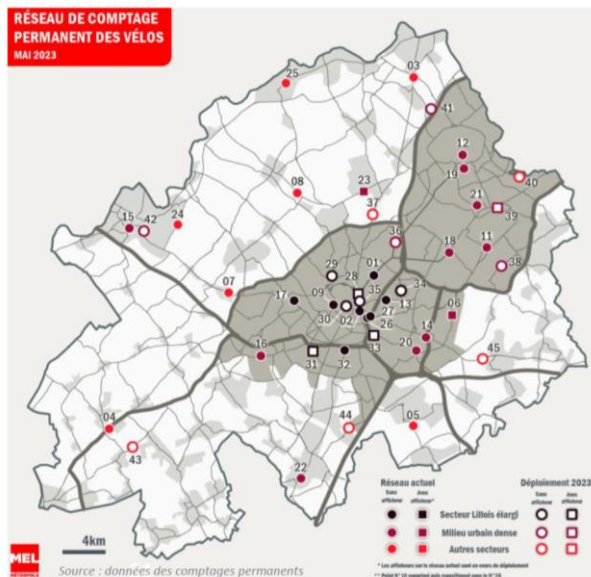
Des réalisations intégrant des principes conducteurs introduits dans la délibération cadre de 2021 :

- 🚲 Généralisation de l'utilisation de la couleur rouge pour les aménagements cyclables
- 🚲 Continuité des aménagements en couleur dans les intersections pour mieux matérialiser les trajectoires



Aujourd'hui, la MEL est dotée d'une quarantaine de sites de comptages cyclistes permanents.

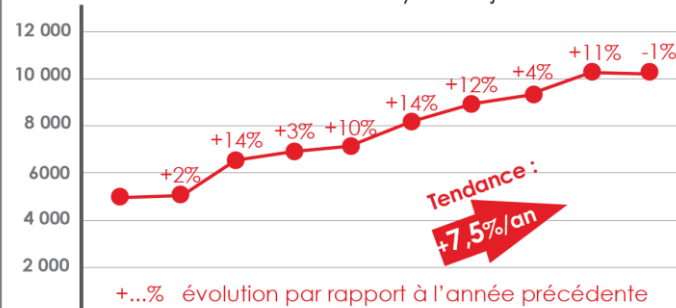
=> Un doublement de la fréquentation des compteurs « historiques » est observé sur 10 ans



Evolution des comptages cyclables

38 points de comptages permanents répartis sur le territoire

Evolution du nombre de cyclistes journaliers



2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023

Points de comptage : 1^{ère} couronne Lille élargie, Roubaix - Tourcoing, Roncq, Seclin, Bondues, Comines, Houplines, Armentières, Wambrechies, Capinghem, Herlies, Fretin, Anstaing, Deulemont, Hem, Wattrelos, Templemars

TOP 1
Avenue
Le Corbusier Lille
2 230
cyclistes/j

- De fortes progressions sur Lille et la première couronne depuis 2016
- La ville de Roubaix enregistre de fortes progressions depuis 2020
- Une pratique en légère augmentation dans l'extra urbain.
- Le bilan 2023 (et celui en cours en 2024) montrent une relative stabilité des fréquentations sur ces 2 années

STRATEGIE METROPOLITAINE EN FAVEUR DE LA MARCHE

- Une feuille de route : la Stratégie Marche
- Déclinaison des actions et exemples de démarches en cours

QUAND ON PARLE DE MARCHE SUR LA MEL, ON PARLE DE QUOI ?

C'est le **2^{ème} mode de déplacement** le plus utilisé sur le territoire ➡ **30%** des déplacements du quotidien se font à pied (source EMD 2016)

- Avec **1,2 million de déplacements à pied chaque jour**, la MEL est une des métropoles françaises où on marche le plus (après la métropole du Grand Lyon),
- Sont comptabilisés :
 - les déplacements en marche exclusive
 - les déplacements en marche associée à un autre mode (75% des accès aux bus, métro et tramway se font à pied)
- Mais une pratique qui recule depuis 10 ans (en nombre et en distance) en particulier chez **les jeunes** et **les seniors** au profit de petits déplacements en voiture
 - 235 000 trajets /jour perdus soit l'équivalent de 70 000km /jour
 - 1 déplacement sur 5 effectué en voiture est <1km
- Alors que notre territoire est **très favorable** à ce mode actif (densité de services liée à la densité de la population, géographie de la métropole ...) et que la part modale de la marche est d'au moins 25% pour tous les territoires de la MEL (sauf 19% pour les Weppes, zone plus rurale).





2018 - **concertation** auprès des **métropolitains** et des **élus** pour comprendre les raisons de la baisse de la pratique de la marche, identifier les freins et les besoins.

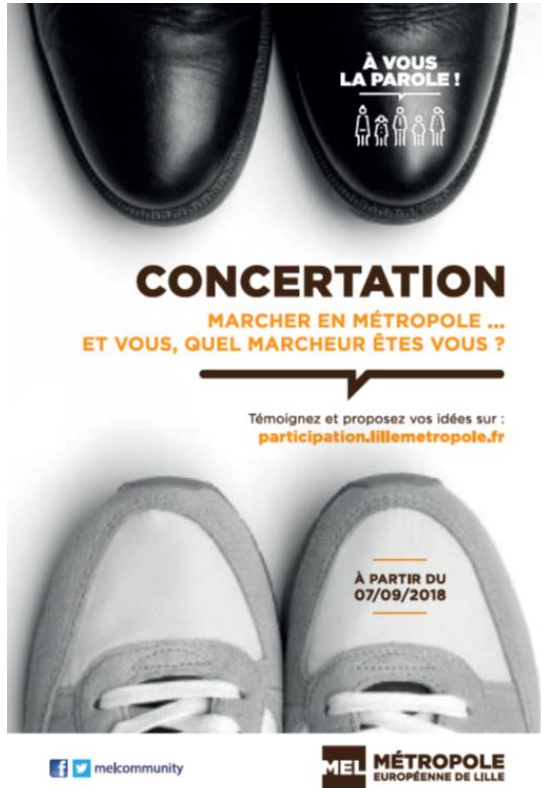


• 2019 – réalisation d'une **étude** pour l'élaboration d'une stratégie métropolitaine sur la pratique de la marche en vue de la Révision du Plan de Mobilité



17 décembre 2021- **vote d'une délibération cadre** sur la stratégie piétonne métropolitaine

« MARCHER EN METROPOLE »



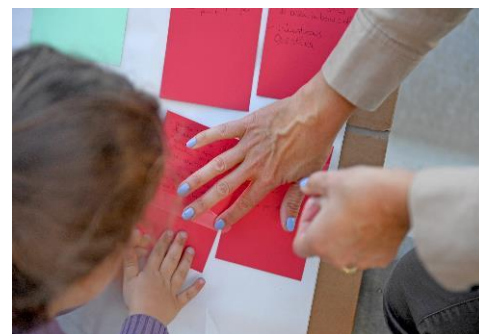
Concertation numérique

du 7 septembre
au 5 octobre 2018

578 questionnaires
remplis

106 propositions
citoyennes

+ 1 contribution de
l'ADAV



26 septembre 2018
Randonnée Urbaine
Exploratoire – R.U.E :

Un diagnostic de terrain avec
15 participants



16 octobre 2018
Fab'Mel
40 participants



19 octobre 2018

Groupe de travail avec la
Commission Intercommunale pour
l'Accessibilité

13 participants

2^{ÈME} ÉTAPE : LA CONCERTATION DES ÉLUS

Deux ateliers sont proposés dans le cadres du club des villes durables :

- 26 mars 2019
- 2 avril 2019

+ un questionnaire en ligne

**OBJECTIF EN FAIRE RESSORTIR UN
DISCOURS FEDERATEUR, UNE STRATEGIE
ET UN PLAN D' ACTIONS**

LA MARCHÉ EN MÉTROPOLE

Tous concernés

SANTÉ

Marcher 20 minutes par jour réduit de 46% le
risque de maladies cardio-vasculaires



ENVIRONNEMENT

Un mode de déplacement non-polluant,
respectueux de l'environnement !



DYNAMISME ÉCONOMIQUE

Développer la marche, c'est permettre le
développement d'un commerce de proximité
et des circuits-courts.

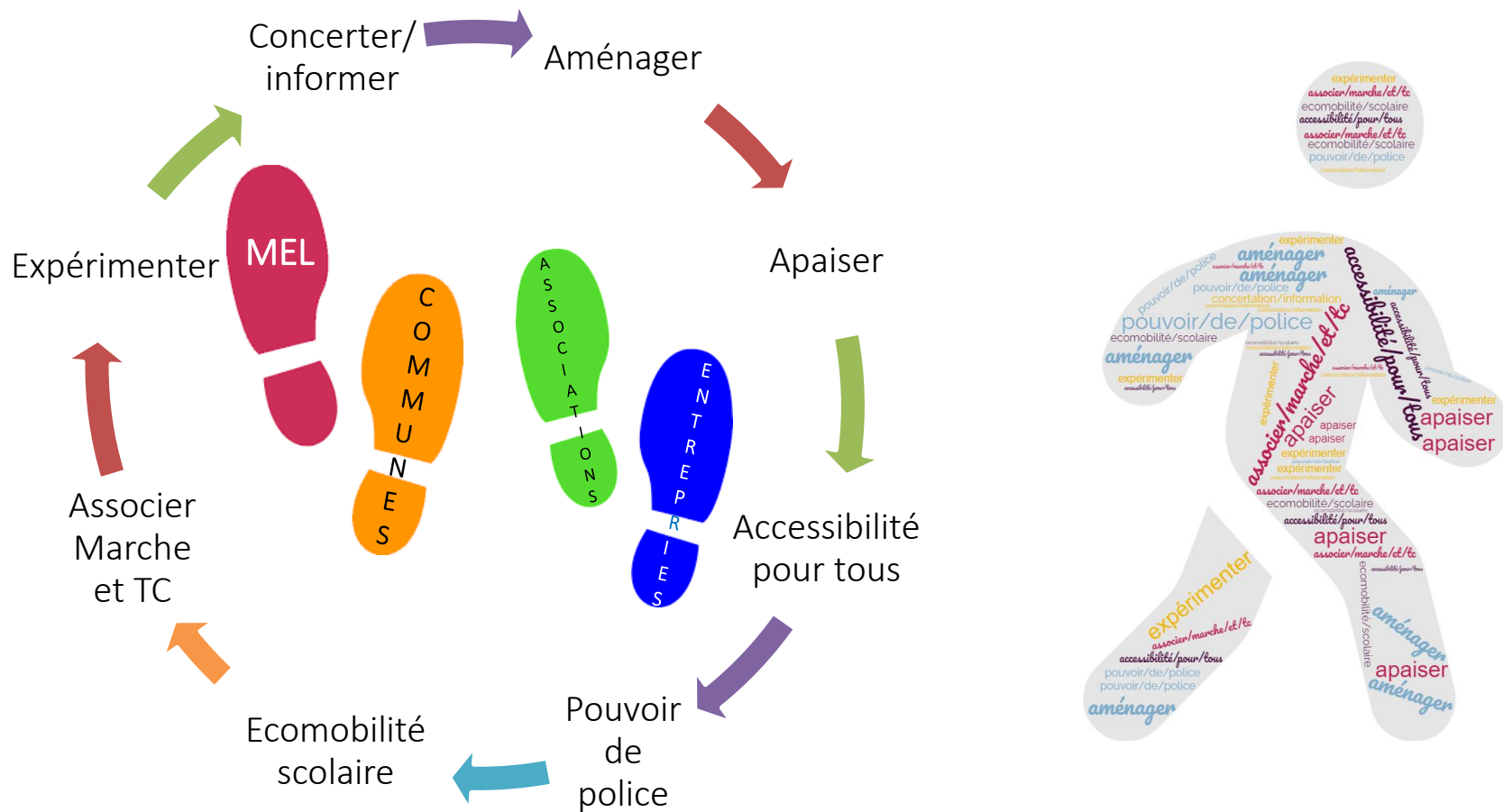


VIVRE-ENSEMBLE

La marche en famille, entre amis, à tous les
âges, première intention des bébés et
volonté de la maintenir pour les aînés !



STRATEGIE METROPOLITAINE EN FAVEUR DE LA MARCHÉ/ Ecosystème de la Marche



1



CONCEVOIR UNE
METROPOLE MARCHABLE
POUR TOUS

2



PRATIQUER LE TERRITOIRE A
PIED POUR BIEN GRANDIR,
BIEN VIVRE ET BIEN VIEILLIR

3



COMMUNIQUER ET ANIMER
LA POLITIQUE PIETONNE DE
LA MEL

La stratégie métropolitaine en faveur de la marche a été reprise dans le **Plan De Mobilité 2035** voté en octobre 2023 dans le chapitre 3 - AXE II :

« Faire de la marche à pied le premier mode de déplacement sur le territoire : vers la mise en œuvre d'une stratégie assumée en faveur de la pratique de la marche à pied ».



CONCEVOIR UNE METROPOLE MARCHABLE POUR TOUS - Actions

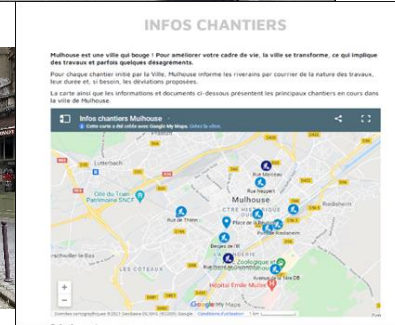
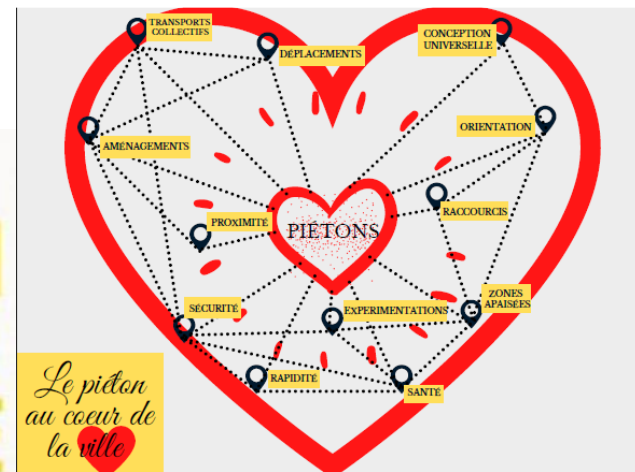
1 - Affirmer la place prioritaire du piéton dans l'espace public

Action 28 du PDM - Aménager l'espace public : trouver une place pour tous les usagers et tous les usages, temporaires ou permanents

2 - Garantir le confort des piétons en s'appuyant sur la notion de conception universelle

Action 22 du PDM - Faciliter l'usage des transports collectifs urbains pour tous

Action 30 du PDM - Améliorer l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite





CONCEVOIR UNE METROPOLE MARCHABLE POUR TOUS - Actions

3 - Faire de la MEL un territoire d'expérimentation en s'appuyant sur le design des politiques publiques

Action 49 du PDM - S'appuyer sur les démarches de design des politiques publiques pour expérimenter

4 - Favoriser la ville de la proximité dans les projets urbains et les projets d'Espaces Publics

Action 31 du PDM - Concevoir une métropole marchable pour tous



Grenoble - aménagement expérimental temporaire



CONCEVOIR UNE METROPOLE MARCHABLE POUR TOUS - Actions

5 - Apaiser la ville pour favoriser le confort des modes alternatifs et lutter contre les îlots de chaleur

Action 27 du PDM - Une « ville à 30 », des vitesses de circulation modérées

Action 26 du PDM - La sécurité pour tous : la lisibilité du réseau

6 - Assurer la sécurité des piétons

Action 23 du PDM - Améliorer la sécurité sur le réseau pour permettre à chacun et chacune de se déplacer en toute tranquillité et pour contribuer à son attractivité

Action 26 du PDM - La sécurité pour tous : la lisibilité du réseau

7 – Accompagner le piéton dans ses déplacements

Action 2 du PDM – Accompagner la mobilité des actifs





PRATIQUER LE TERRITOIRE A PIED POUR BIEN GRANDIR, BIEN VIVRE ET BIEN VIEILLIR - Actions

8 – Apaiser et sécuriser les abords des écoles et assurer la continuité des cheminements jusqu'aux collèges et lycées

Action 32 du PDM - Pratiquer le territoire pour bien grandir, bien vivre et bien vieillir

9 - Donner toute leur place aux seniors dans la métropole

Action 1 du PDM - Pour des mobilités bénéfiques pour la santé

Action 32 du PDM - Pratiquer le territoire pour bien grandir, bien vivre et bien vieillir



Une prime d'aide à l'achat d'un chariot

Du 1er septembre au 31 décembre, les personnes de plus de 67 ans peuvent bénéficier jusqu'à 50 euros d'aide à l'achat d'un chariot de courses.





PRATIQUER LE TERRITOIRE A PIED POUR BIEN GRANDIR, BIEN VIVRE ET BIEN VIEILLIR - Actions

10 – Associer les déplacements piétons et Transports en commun

Action 14 du PDM - Mieux connecter les arrêts de bus à leur environnement

Action 20 du PDM : Accompagner la réalisation et l'évolution des pôles d'échanges multimodaux

11 - Amener l'automobiliste à devenir un piéton

Action 29 du PDM - Une politique de stationnement comme outil de mobilité et de partage de l'espace public





COMMUNIQUER ET ANIMER LA POLITIQUE PIETONNE DE LA MEL - Actions

12 – Donner plus de visibilité à la politique métropolitaine en faveur de la marche

Action 7 du PDM - Sensibiliser et concerter pour promouvoir les modes
les moins émissifs

Action 33 du PDM - Communiquer et animer la politique piétonne de la
Métropole Européenne de Lille



La MEL se fixe un objectif minimal de 32% de part modale :

- soit 1,3 million de déplacements à pied par jour,
- ou plus de 150 000 déplacements à pied supplémentaires.



MARCHE A PIED / Quelques réalisations métropolitaines non exhaustives depuis 2021

Vote de la
Charte des
Espaces
publics 2021

Revue de projets
de la Commission
Intercommunale
pour l'Accessibilité

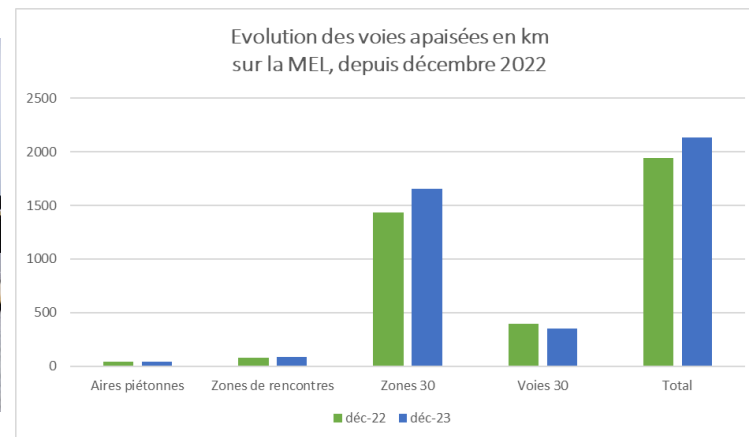
Recours aux
statuts plus
favorables aux
piétons – zones
apaisées

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE



Charte de l'espace public

→ Une ambition partagée



MARCHE A PIED / Un enjeu spécifique dans la charte de l'Espace Public

A l'occasion de chaque projet, le niveau d'équipement est qualifié et le projet réfléchi afin d'atteindre les objectifs définis en fonction de sa localisation

(actions obligatoires + facultatives en fonction du niveau d'enjeu identifié)

COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort
FORT	En agglomération, en dehors des secteurs de centre-ville et des secteurs de centralité à l'échelle du quartier (présence de commerces, d'équipements publics ou de services) ET sur le réseau routier de niveau 3 et 4 (si trafic inférieur à 4.000 véhicules par jour).
TRÈS FORT	Dans les secteurs de centre-ville et secteurs de centralité à l'échelle du quartier (présence de commerces, d'équipements publics ou de services) OU À moins de 400 mètres à vol d'oiseau des écoles ou groupes scolaires ou d'arrêts en transports collectifs importants (ligne de bus forte).



INDICATEUR : PART D'ESPACE PUBLIC DÉDIÉE AUX PIÉTONS

COMMENT QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ?

NIVEAU INSUFFISANT	En milieu urbain, absence de tout cheminement respectant les critères d'accessibilité (ou cheminement en mauvais état).	OU Zone de rencontre avec trafic supérieur à 1000 véhicules par jour, à l'exception des zones de rencontre ponctuelles : parvis d'équipement ou place.
NIVEAU ACCEPTABLE	Au moins un cheminement en bon état respectant les critères d'accessibilité (sans prendre en compte les usages non autorisés : poubelles, stationnement illicite).	OU Zone de rencontre avec trafic entre 500 et 1.000 véhicules par jour, à l'exception des zones de rencontre ponctuelles : parvis d'équipement ou place.
NIVEAU AVANCÉ	Au moins un trottoir éclairé d'une largeur supérieure à 2 mètres en toutes circonstances (pas de stationnement illicite, pas d'empiètement des poubelles) ET Part d'espace public dédiée aux piétons supérieure ou égale à 15 %.	OU Zone de rencontre éclairée avec trafic inférieur à 500 véhicules par jour, à l'exception des zones de rencontre ponctuelles : parvis d'équipement ou place.
NIVEAU EXEMPLAIRE	Tous les cheminements piétons sont accessibles aux PMR en toutes circonstances (pas de stationnement illicite, pas d'empiètement des poubelles), avec au moins un cheminement d'une largeur de 2m en toutes circonstances et sans problématique de cohabitation entre piétons et cyclistes ET Part d'espace public dédiée aux piétons supérieure ou égale à 25 %.	ET Présence de lieux d'assise confortables et en nombre suffisant au regard de la pratique.

MARCHE A PIED / Quelques réalisations métropolitaines non exhaustives depuis 2021

Amélioration de
la présence du
végétal dans
l'espace public



Projet de
déploiement
d'une signalétique
piétonne dans les
communes



Jalonnement
piéton à
proximité des
métros,
tramways et
gares majeures



Implantation de
totems
cartographiques
piétons dans les
communes de
moins de 5000
habitants

Ecomobilité
scolaire : Rues
scolaires/PDES
...

41 rues scolaires sur la MEL
(15 en cours d'études)



MARCHE A PIED / Quelques réalisations métropolitaines non exhaustives depuis 2021

Réalisation de
plans piétons
de proximité –
arrêts de bus
(Liane)

Création d'une
cartographie
des oasis de
fraîcheur

Lauréat Appel à
Projet ADEME
« Marche du
quotidien »



Arrêt Trois Ponts



Arrêt de bus



APPEL À PROJETS
MARCHE DU QUOTIDIEN



STRATEGIE METROPOLITAINE DE DEVELOPPEMENT DE LA VILLE APAISEE

Appliquer les engagements inscrits dans la Charte de l'Espace Public



LA VILLE APAISÉE

ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

Actions obligatoires

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à :

1. Poursuivre un objectif de diminution et/ou de ralentissement de la circulation routière dans les secteurs urbanisés, au travers prioritairement d'actions sur le plan de circulation (mise à sens unique, hiérarchisation du réseau à l'échelle du quartier ou de la commune) et par une réduction de la largeur de chaussée.
2. Chercher à instaurer le régime des priorités à droite dans les zones 30, à l'exception des axes supports d'une ligne de transports collectifs forte ou des axes cyclables de type Vélo+.
3. Harmoniser l'identité des zones de circulation apaisée (entrées, sorties, éléments de rappel) par des dispositifs de signalisation horizontale et verticale, afin d'améliorer leur lisibilité.
4. Si la voie représente une artère de desserte forte pour les poids lourds (accessibilité à des zones d'activités etc.), adapter le dimensionnement des voies et chercher à préserver les secteurs résidentiels proches d'un trafic poids-lourds parasite par des interdictions de circulation de poids-lourds et un jalonnement adapté.

Engagements dans les secteurs à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière d'apaisement de la circulation dans les situations suivantes :

1. Sur les axes qui constituent des zones à enjeux en matière de bruit, la MEL et la commune examineront l'intérêt de réduire la vitesse réglementaire ou, sur les voies destinées à rester à 50 km/h, l'opportunité de mettre en œuvre un enrobé acoustique à l'occasion du renouvellement du revêtement de chaussée.
2. Sur les axes qui ne constituent pas une liaison inter-quartier ou intercommunale, et qui supportent un trafic routier trop important qui se traduit par des plaintes des riverains, à engager une réflexion voire une concertation quant au plan de circulation, avec l'objectif d'apaiser et diminuer la circulation routière.
3. Dans les secteurs où est constatée une forte demande de stationnement à destination, à examiner l'opportunité de réglementer davantage le stationnement sur l'espace public.

Une « ville à 30 » pour des vitesses de circulation modérées

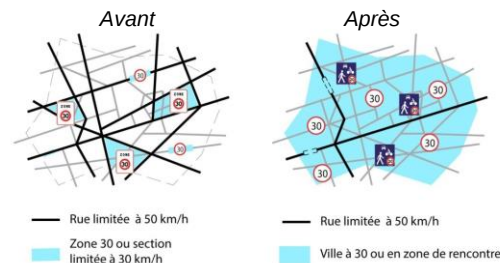
- A. Encourager la généralisation de la « Ville à 30 » à l'échelle de l'agglomération
- B. Aménager des zones de circulation apaisée : zone 30, zone de rencontre, aire piétonne
- C. Favoriser la concertation avec le public sur l'apaisement de la circulation en milieu urbain
- D. Participer au respect des vitesses de circulation réglementaires



Action « ENCOURAGER LA GÉNÉRALISATION DE LA « VILLE À 30 » À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION »

Une Commission Voirie de février 2021 actant des principes conducteurs :

- Stratégie de déploiement
- Harmonisation des pratiques pour la matérialisation des entrées et des rappels aux passages piétons



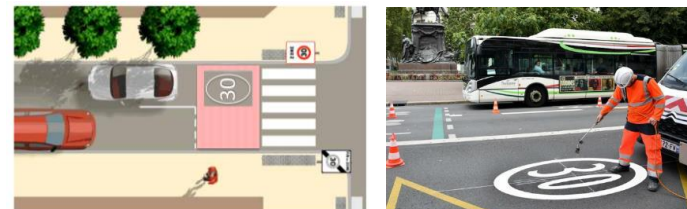
- 1 Identification de la **hiérarchisation du réseau** et de la vocation des voies (en fonction de la typologie du trafic, le transit etc.)
- 2 Délimitation des périmètres des zones 30 en concertation avec la ville ou sur proposition de la ville pour localisations des entrées de zone 30
- 3 Définition des **actions à mettre en œuvre** pour rendre la démarche cohérente et conforme à la réglementation : *gestion des priorités aux carrefours (règle de la priorité à droite pour la zone 30), prise en compte des axes très fréquentés par les bus, limitation des trafics sur les voies secondaires, mise en œuvre des doubles sens cyclables...*
- 4 Mise en œuvre de la signalisation : résines d'entrée et panneaux, délimitation des rappels par ellipses 30 au droit des passages piétons (optimisations à prévoir pour éviter une accumulation), Identification des panneaux existants à déposer
- 5 Mise à jour des arrêtés par la ville / Mise à jour des cartographies de suivi de la MEL
- 6 Déploiement d'une communication adaptée à l'échelle de la commune



Action « ENCOURAGER LA GÉNÉRALISATION DE LA « VILLE À 30 » À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION »

Harmonisation des pratiques d'identification dès 2021

Exemple de réalisation d'une résine d'entrée conformément aux principes adoptés en commission de février 2021



FICHE AMÉNAGEMENT DES ENTRÉES DE ZONES 30 : CRÉER UN EFFET DE PORTE

PM Ingénierie, Études et Travaux

La localisation des entrées de zones 30 dans l'espace urbain

Plusieurs configurations sont possibles en fonction du périmètre de la zone :

- Au début d'une voie dans un carrefour.
- Au milieu d'un tronçon en section courante, sur un axe de circulation (cas moins courant).

Début de zone 30 en carrefour

Le début de la zone est à matérialiser en fonction de la configuration du carrefour et de la voie en zone 30 (aménagement existants, espaces disponibles...). Il pourra se faire au droit du carrefour, par exemple avec un trottoir traversant et jusqu'à une distance adaptée pour tenir compte des visibilité et des possibilités du lieu.

- Éviter de mettre en place l'entrée dans une zone 30 en amont d'un carrefour à feux.

Début de zone 30 au milieu d'un tronçon

- Besoin d'une information et d'un changement d'ambiance forte pour bien faire identifier le changement de statut à l'automobiliste.

- Porte d'entrée à manifester fortement, avec une matérialisation spécifique.

Le panneau de police

Le panneau réglementaire

Le panneau de police manifeste la décision du maire, autorité compétente en matière de police de la circulation en agglomération.

- En entrée de zone 30, il s'agit du panneau réglementaire de prescription B30.
- Pour la sortie de zone 30, il s'agit du panneau B51.

- Par décision du maire, dans le cas où la prescription de la limitation de vitesse autorisée dans toute l'agglomération est de 30 km/h, le couple [panneau d'entrée d'agglomération / panneau zone 30] suffit.

Par exception, toute autre limitation de vitesse sur un axe (exemple voie 30 maintenue) sera identifiée par des panneaux de type B14 (prescription de vitesse) et l'identification d'un retour à la prescription de base dans l'agglomération sera traitée par un nouvel effet de porte (même et même au sol et panneau Z30).

La taille du panneau

- Petite : 500x500 pour les cas les plus courants, en zone agglomérée.
- Normale : 700x900 dans le cas d'une implantation très décalée de la voie de circulation.
- Miniature : à utiliser à titre exceptionnel, dans le cas d'implantations difficiles et de considérations esthétiques fortes.

Le marquage validé sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille

La Métropole Européenne de Lille fait le choix d'un marquage au sol spécifique permettant de caractériser les entrées de zones 30 sur le territoire métropolitain.

L'entrée de la zone 30 est intégrée à l'ensemble du projet de zone 30. Quelle que soit la configuration des lieux, ce marquage spécifique sera implanté au niveau de l'entrée de la zone et manifestera ainsi le début de changement d'ambiance de la voie par rapport aux voies précédentes.

Cas n°1 valide : Signalisation d'entrée de zone 30 gérée par leur compétence par le marquage MEL.



Cas n°2 valide : Signalisation d'entrée de zone 30 gérée par un régime de priorité Cadez le Passage (ou STOP) complétée par le marquage MEL.



Cas n°3 valide : Signalisation d'entrée zone 30 : rue à sens unique avec éboule sans cyclable, complétée par le marquage MEL.

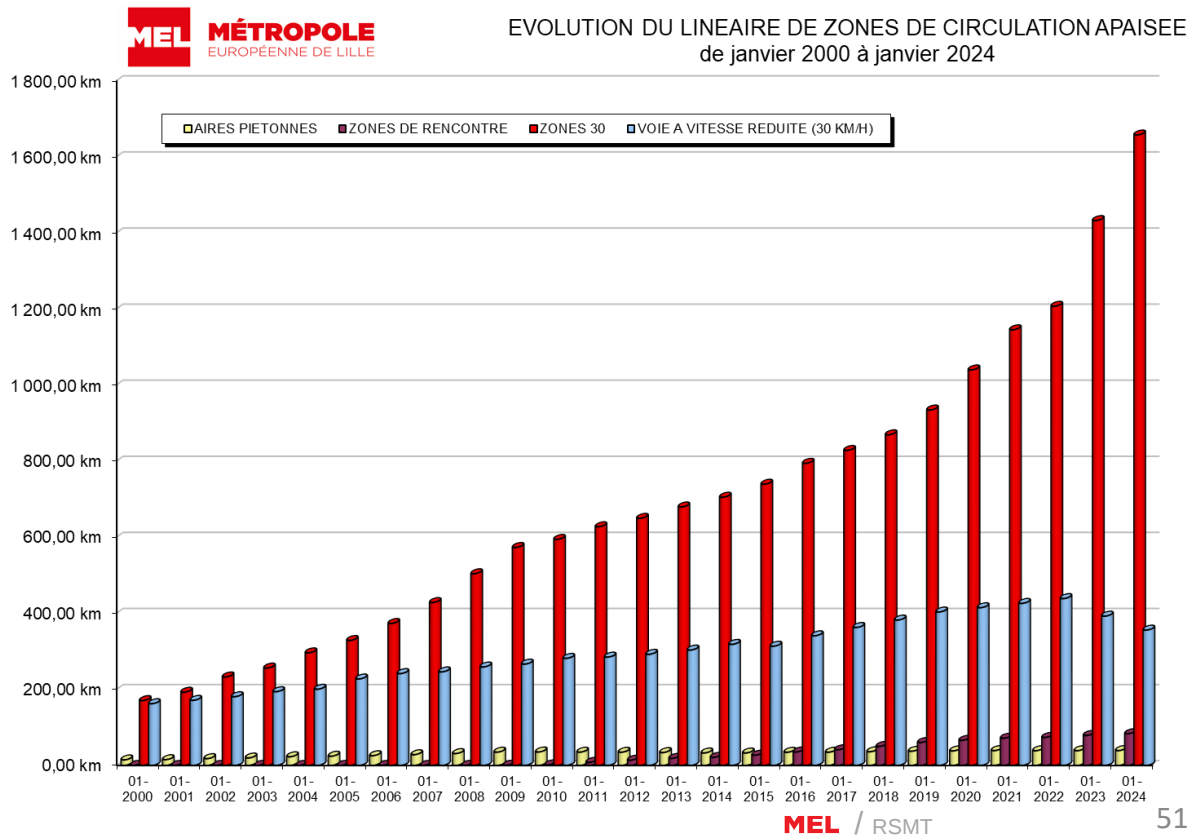


Cas n°4 valide : Signalisation d'entrée de zone 30 gérée par un régime de priorité Cadez le Passage du fait de la présence du trottoir traversant ou d'un plateau surélevé complétée par le marquage MEL.

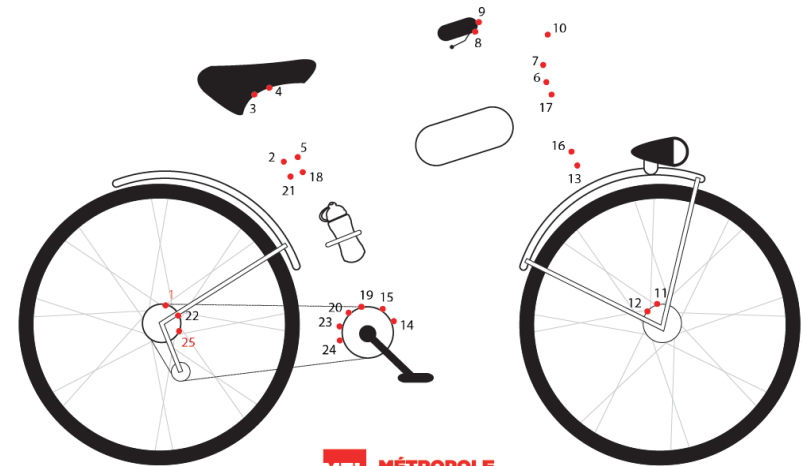
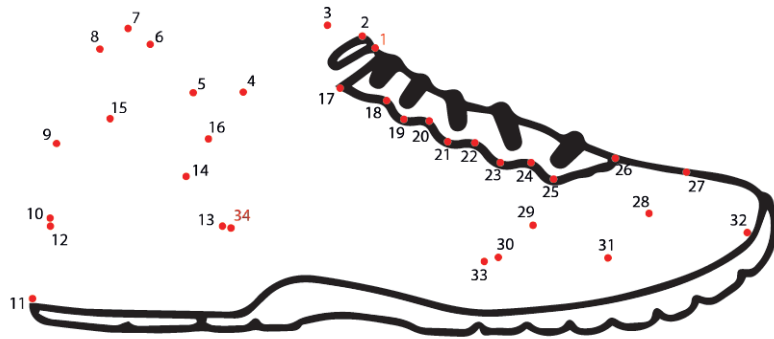


Un réseau qui se densifie notamment suite à l'accélération des zones 30 depuis 2021

Plus de 2.100 km de voies
avec un statut « apaisé »,
début 2024



Merci pour votre attention





MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE