

DEPARTEMENT DU NORD
Métropole Européenne de LILLE

Enquête publique relative au
**Projet de Plan de Mobilité
Horizon 2035**
de la Métropole Européenne de LILLE



RAPPORT D'ENQUETE

<u>Date de l'enquête</u>	Du mardi 28 février 2023 Au lundi 03 avril 2023 inclus.
<u>Commission d'enquête</u>	Présidente de la commission d'enquête : Mme CARTON Peggy Commissaires enquêteurs : Mr DATHY Patrick Mr DUC Jacques Mr LEBON Christian Mr ROPITAL Jean-Michel

SOMMAIRE

Préambule.....	4
1 Présentation de la procédure.....	4
1.1 Présentation de la M.E.L.....	4
1.2 Objet de l'enquête publique.....	5
1.3 Le cadre juridique.....	6
2 Présentation du projet.....	6
2.1 Contenu du projet.....	6
2.1.1 Le diagnostic des mobilités.....	7
2.1.2 Les enjeux et objectifs de mobilité.....	7
2.1.3 Le plan d'action.....	10
2.1.4 L'annexe accessibilité.....	13
2.1.5 Évaluation environnementale.....	13
2.1.6 Bilan de la concertation volontaire.....	14
2.2 Enjeux du projet.....	15
2.2.1 Sur l'état des lieux.....	15
2.2.2 Les scénarios.....	19
2.2.3 Les objectifs.....	20
2.2.4 Les enjeux.....	21
3 Concertation et consultation.....	21
3.1 Concertation avec la population.....	21
3.1.1 Organisation.....	21
3.1.2 Actions de concertation.....	21
3.1.3 Bilan de la concertation.....	22
3.2 Consultation administrative relative au Projet de Plan de Mobilité.....	22
3.2.1 Avis rendus par les Personnes Publiques Associées.....	22
3.2.2 Les avis rendus par les autres structures.....	28
3.2.3 Département flamand de la mobilité travaux publics.....	32
3.3 Avis de la MRAE.....	32
3.3.1 Analyse des points examinés par l'avis détaillé.....	33
3.3.2 Au bilan.....	39
3.4 Avis rendu par les communes.....	42
4 Organisation et déroulement de l'enquête publique.....	49
4.1 Désignation de la commission d'enquête.....	49
4.2 Organisation de l'enquête publique.....	50
4.3 Organisation de la contribution publique.....	51
4.4 Dossier d'enquête.....	52
4.4.1 Composition du dossier d'enquête.....	52
4.4.2 Analyse de la commission.....	52
4.4.3 Contacts préalables et visites de la commission.....	53
4.5 Publicité.....	54
4.5.1 Publicité légale.....	54

4.5.2	Affichage légal au siège de la MEL et dans les mairies	54
4.5.3	Autres publicités	55
4.6	Climat de l'enquête	61
4.7	Clôture de l'enquête.....	62
5	<i>Les observations.....</i>	62
5.1	Comptabilisation des observations	62
5.2	Le P.V. de synthèse	68
5.3	Mémoire en réponse.....	68
6	<i>Le Bilan de l'enquête</i>	68

Préambule

Selon de la loi LAURE (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) en date du 30 décembre 1996 qui oblige les agglomérations de plus de 100 000 habitants à établir un Plan de Déplacements Urbains (PDU), l'agglomération de Lille fut concernée.

Conformément à ses obligations, Lille Métropole a initié son premier PDU en 1995 qui fut adopté en juin 2000.

Il proposait un socle fondateur fort : l'amélioration du cadre de vie des habitants de la Métropole et la mise en œuvre d'une politique des déplacements durable et raisonnée.

Puis la M.E.L a adopté le 2^{ème} PDU en avril 2011.

Ce plan doit faire l'objet d'évaluations et révisions périodiques.

C'est pourquoi, la M.E.L a entrepris par la délibération N°18C 0290 du 15 juin 2018 du conseil communautaire, la révision de ce dernier en 2020.

Au moment de cette révision, de nouvelles données sont intervenues :

- Évolution du territoire (95 communes).
- Évolution des pratiques de mobilité en lien avec le territoire métropolitain depuis 2010.
- Conclusions de l'évaluation à mi-parcours du PDU 2010-2020.
- Détermination des impacts des plans de circulation mis en œuvre sur le territoire.
- Adoption de la loi LOM N°2019 -1428 du 24 décembre 2019.
- Nouvelle appellation du P.D.U. qui devient P.D.M (Plan de Mobilité) avec un objectif temporel à horizon 2035.
- Meilleur respect des enjeux environnementaux en conformité avec la stratégie bas carbone.

Compte tenu de ces nouvelles dispositions, une seconde délibération N° 20C 0351 du 18 décembre 2020a été nécessaire.

1 Présentation de la procédure

1.1 Présentation de la M.E.L

La Métropole Européenne de LILLE (M.E.L- Établissement public de coopération intercommunale) est une intercommunalité française de type métropole, composée autour des villes de LILLE (Ville Siège), Roubaix et Tourcoing ainsi que 92 autres communes urbaines et rurales, située dans le département du NORD et dans la région HAUTS DE FRANCE, comptant une population d'environ 1.200.000 habitants en 2019 pour une superficie de 671,90 Km².

Son rôle est d'assurer deux grandes missions :

- animer l'ensemble des acteurs de la politique de la ville,
- mettre en œuvre ses compétences (Développement territorial et social-Aménagement du territoire-Développement durable-Promotion du territoire-Cadre de vie) dont celle traitée ici « l'organisation de la mobilité sur son territoire (A.O.M) ».

1.2 Objet de l'enquête publique

L'organisation de la mobilité sur le territoire de la M.E.L (A.O.M) s'exerce au travers d'un P.D.U approuvé.

Ce dernier arrive au temps de sa révision, envisagée par délibérations N°18C029 du 15/06/2018 et N°20C0351 du 18/12/2020 à la suite de nouvelles dispositions législatives.

Cette révision doit prendre en compte :

- L'actuel P.D.U (2010-2020), en le faisant évoluer selon une démarche de révision transversale par l'intégration :
 - o de l'extension du territoire,
 - o de l'évolution des pratiques de mobilité,
 - o des éléments de l'évaluation faite à mi-parcours qui a relevé une hausse de l'usage de la voiture, un usage insuffisant des transports collectifs et des modes actifs, des effets insuffisants pris pour l'amélioration de la qualité de l'air-la réduction des émissions polluantes-exposition au bruit.
- Les nouvelles dispositions contenues dans le code des transports et la loi L.O.M.
 - 1) Prendre l'appellation de P.D.M
 - 2) Élaborer un nouveau document de planification et d'orientation définissant une stratégie de mobilités et un plan d'actions à l'horizon 2035, dans le but de faciliter la mobilité des personnes et le transport des marchandises dans le respect des enjeux environnementaux en conformité avec la stratégie nationale bas carbone (STRADDET-PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE-PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL METROPOLITAIN), sociaux et économiques.

Le maître-mot de ce nouveau document sera d'organiser « la meilleure mobilité possible » en luttant contre le réchauffement climatique et les pollutions locales atmosphériques et sonores. Il sera respectueux de nombreux documents et respecté lui-même par le P.L.U.I et certaines décisions prises par des autorités publiques. Il intégrera 11 objectifs qui devront régir, comme précisé dans l'article L1214-2 du code des transports :

- l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises,
- la circulation et le stationnement,
- le développement de l'usage des moyens de déplacement plus durables par diminution des gaz à effet de serre (moins de pollution pour l'air),
- la recherche de moyens diminuant le niveau sonore et la préservation de la biodiversité ainsi que la création d'un schéma structurant cyclable et piéton,

- la favorisation de la recharge électrique des véhicules électriques,
- l'organisation de parkings relais à proximité des gares et entrées de villes.

Il sera évalué tous les cinq ans.

Avant l'approbation du P.D.M par le conseil communautaire prévu en juin 2023, le conseil communautaire a arrêté le projet qui a recueilli l'unanimité des suffrages exprimés le 24 juin 2022.

Ce dernier a été établi sur la base d'une croissance démographique et l'augmentation des transports (personnes et marchandises) à venir qui conduiront inéluctablement à l'accroissement des problèmes de circulation en général et des problèmes de santé pour l'homme si rien n'est fait, en tenant compte des objectifs précités, des études faites relatives au diagnostic, aux enjeux et objectifs, à un plan d'actions, à l'accessibilité, à une évaluation environnementale, à une consultation des P.P.A et des P.O.A, des résultats d'une concertation volontaire des citoyens autour de comités de pilotage et technique et de la contribution du conseil de développement de la M.E.L.

Il est à présent soumis à l'obligatoire enquête publique, conformément aux dispositions du code de l'environnement, qui permettra à la population de s'informer sur le projet et de formuler ses observations et ses contre-propositions.

1.3 Le cadre juridique

Il procède des textes et documents suivants :

- Code des transports, articles L1214-1 et suivants et R1214-1 et suivants.
- Code de l'environnement, articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants.
- Délibération N°22C075du conseil communautaire en date du 24 juin 2022approuvant le projet de plan de mobilité de la M.E.L.
- Demande de désignation d'une commission d'enquête publique auprès du T.A de LILLE de Monsieur le Président de la M.E. L enregistrée le 9/11/2022.
- Décision N°220000134/59 du 28 novembre 2022 de Monsieur le Président du T.A de LILLE désignant les membres de la commission d'enquête publique (Présidente : Madame CARTON Peggy - Membres : Messieurs DATHY Patrick-DUC Jacques- LEBON Christian- ROPITAL Jean-Michel).
- Arrêté n°23-A-0034 du 02 février 2023 de Monsieur le Président de la M.E.L. prescrivant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le Plan de Mobilité.

2 Présentation du projet

2.1 Contenu du projet

Il est détaillé en quatre volets dans un document établi par les services de la M.E.L, intitulé « projet de plan de mobilité de la M.E.L- Horizon 2035- Mobilités métropolitaines, vers un projet de transitions ».

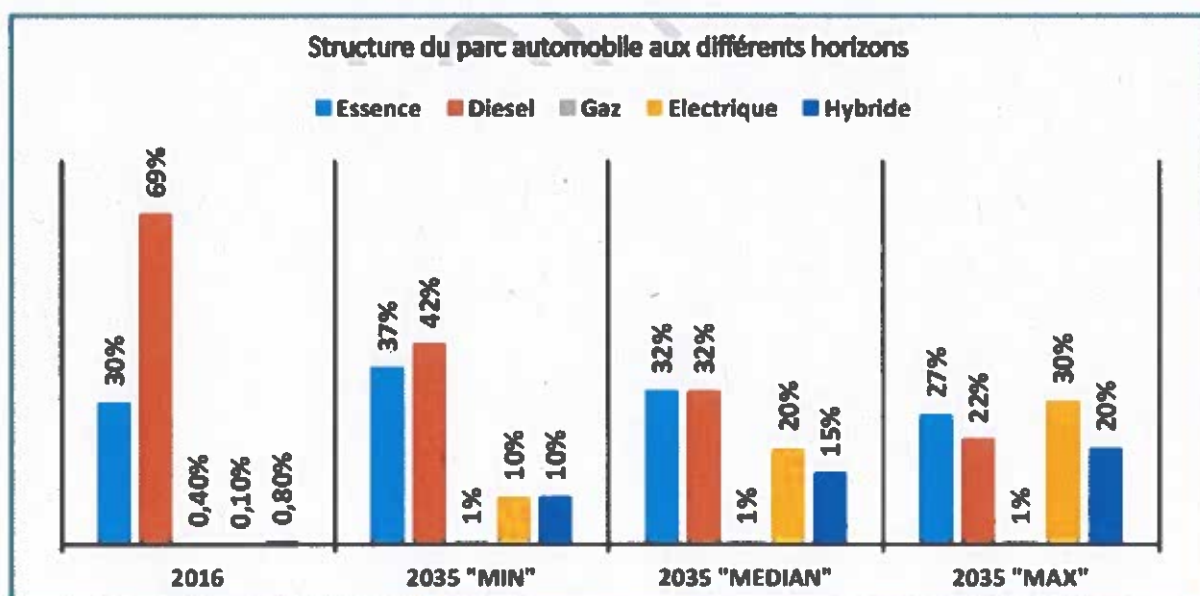
2.1.1 Le diagnostic des mobilités

Une hausse de 110.000 habitants et de 80.000 emplois dont la moitié pour les résidents de la M.E.L, à l'horizon 2035, nécessite la modification des pratiques de mobilité du moment.

Ne rien faire conduira à une forte dégradation du cadre de vie, même si cela affectera différemment les spécificités locales des 95 communes du territoire.

Le P.D.U avait déjà conscience de ce phénomène. Mais en dépit des mesures prises, auxquelles se sont ajoutées la baisse « temporaire » du trafic lors de la crise COVID et le télétravail, les résultats sont insuffisants pour répondre aux enjeux environnementaux et de qualité de vie du territoire notamment de réduire les émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre.

La réponse à ces enjeux passe en partie par le remplacement progressif des véhicules thermiques par des véhicules électriques comme figuré dans le tableau ci-après :



Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs de mobilité du Plan De Mobilité

Mais aussi en utilisant au mieux les ressources à notre disposition selon le principe « du bon mode pour le bon déplacement » :

- covoiturage
- transports en commun
- marche
- pratique cycliste
- activités existantes et à venir liées au « numérique »

2.1.2 Les enjeux et objectifs de mobilité

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et garantir de fait le déplacement dans de bonnes conditions aux usagers du territoire de la M.E.L, le projet se propose de :

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre ;
- Proposer une mobilité pour tous, à un prix abordable à la fois pour l'utilisateur et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité
- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole.

Les ambitions ainsi exprimées pour lutter contre le changement climatique, améliorer les qualités de l'air du cadre de vie et de la santé, seront établies dans le temps (à court terme et à plus long terme) et reposeront :

- sur une utilisation moindre du véhicule
- un report modal vers la pratique des modes actifs (marche à pied, vélo, engins de déplacement personnels)
- T.C plus nombreux et améliorés
- voiture partagée

et aussi sur la mutation du parc automobile.

La M.E.L. devra à la fois

- s'appuyer sur la mise en œuvre de nouvelles lignes de transports collectifs structurantes, qui constitue une ambition majeure à concrétiser, à terme, et qui permettra de proposer un système de transports collectifs performant et capacitaire via un choc d'offre en transports collectifs, capable d'accueillir massivement des usagers ;
- aller au-delà de la « seule » mise en œuvre de projets infrastructurels de transports collectifs, pour être au rendez-vous des transitions écologiques, sociales et environnementales, et donner, dès le court terme, une impulsion d'envergure indispensable pour travailler sur les changements de comportement de mobilité et les reports vers les modes alternatifs à la voiture utilisée « seul », tout en favorisant le développement et l'essor de technologies plus vertueuses.

La vision à terme se trouve dans les tableaux ci-après :

Tableau récapitulatif des objectifs de mobilité (fil de l'eau et Plan De Mobilité) au regard de la situation de 2016

		Situation 2016-95 communes	scenario 2035 fil de l'eau	Scenario 2035 Plan De Mobilité
Personnes	Parts modales habitants MEL (depl. internes et d'échange)	marche 29%	29%	32%
		vélo 1%	2%	8%
		VP 59%	59%	20%
		TC 11%	10%	20%
Marchandises	Part (Fer+Eau) [tonne.km]	Interne : 0,4%	Interne : 0,5%	Interne : 0,5%
		Échange : 8,1%	Échange : 4,8%	Échange : 20%
		Transit : 22,1%	Transit : 19,4%	Transit : 30%
Personnes et marchandises	GES (tonnes)	5180	0	-37%
	NOX (tonnes)	16	-60%	-71%
	CO (kg)	2002	-57%	-70%
	COV (kg)	3320	-49%	-62%
	PM (kg)	405	-74%	-82%

Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs de mobilité du Plan De Mobilité

Tableau des trafics routiers des déplacements de personnes (en Véhicules.km) et des déplacements de biens (en Tonnes.km) découlant des objectifs de mobilité (fil de l'eau et Plan De Mobilité) au regard de la situation 2016

		Situation 2016-95 communes	scenario 2035 fil de l'eau par rapport à 2016	scenario 2035 Plan De Mobilité par rapport à 2016
Personnes	Véh.km internes	1,03 x 10 ¹⁰	+14%	-12%
	Véh.km échange	6083 x 10 ³	+26%	+1%
	Véh.km transit	772 x 10 ³	+7%	+7%
	Total Véh.km	10,3 X 10 ⁹	+14%	-12%
Marchandises	Tonnes.km internes	2,1 X 10 ⁶	+ 2%	+2%
	Tonnes.km échange	6 X 10 ⁶	+ 38%	+ 21%
	Tonnes.km transit	7,9 X 10 ⁶	+ 38%	+ 21%
	Flux totaux (internes, échange, transit) en Tonnes.km	16 X 10 ⁶	+33 %	+ 19%

Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs du Plan De Mobilité 2035

2.1.3 Le plan d'action

Il repose sur des orientations stratégiques visant à satisfaire les besoins de mobilité des usagers du territoire en créant des conditions de pratiques de mobilités durables autour de :

TROIS AXES

- moderniser et optimiser l'existant ;
- améliorer et développer l'offre de services ;
- encourager et favoriser les changements de comportements de mobilité.

QUATRE CHAPITRES

- changer les comportements de mobilité pour agir dès à présent en faveur de l'environnement ;
- vers un système de transports collectifs encore plus performants et « capacitaire » ;
- la rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacements ;
- agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine ;

qui font l'objet d'actions détaillées dans des fiches spécifiques au nombre de 52 (voir tableau ci-après).

1 Pour des mobilités bénéfiques pour la santé
2 Accompagner la mobilité des actifs
3 Amorcer une dynamique de moindre équipement automobile des ménages et encourager leur équipement en cycles
4 Soutenir et accompagner la mutation du parc automobile
5 Inciter des usages partagés de la voiture particulière : développer la stratégie métropolitaine de covoiturage
6 Initier un système de « service de mobilité »
7 Sensibiliser et concerter pour promouvoir les modes les moins émissifs
8 Améliorer la qualité de l'air
9 Améliorer l'ambiance sonore à proximité des infrastructures de transports
10 Rendre plus performant les réseaux existants de métro et tramway
11 Poursuivre la modernisation du réseau de bus
12 Anticiper les solutions de transports collectifs de demain adaptées au territoire de la M.E.L
13 Améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus
14 Mieux connecter les arrêts de bus à leur environnement
15 Valoriser le réseau ferré, en tant qu'armature du réseau de transports collectifs et en lien avec les territoires extérieurs
16 Créer de nouvelles lignes de tramway
17 Augmenter le nombre de lignes de bus à haut niveau de service renforcé
18 Créer des lignes express en bus ou en car
19 Consolider la stratégie d'inter-modalité à l'échelle de la M.E.L de LILLE
20 Accompagner la réalisation et l'évolution des pôles d'échanges multimodaux
21 Aménager de nouveaux pôles d'échanges multimodaux et adapter les pôles d'échanges multimodaux existants aux évolutions des mobilités et des projets de transports collectifs à venir
22 Faciliter l'usage des transports collectifs urbains pour tous
23 Améliorer la sécurité sur le réseau pour permettre à chacun et chacune de se déplacer en toute tranquillité et pour contribuer à son attractivité
24 Améliorer la communication avec et auprès des usagers du transport collectif
25 Faciliter l'usage des transports en commun grâce à la billettique et aux tarifications
26 La sécurité pour tous : la lisibilité du réseau
27 Une « ville à 30 » des vitesses de circulation modérées
28 Aménager l'espace public : trouver pour tous les usagers et tous les usages, temporaires ou permanents
29 Une politique de stationnement comme outil de mobilité et de partage de l'espace public

30 Améliorer l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite
31 Concevoir une métropole marchable pour tous
32 Pratiquer le territoire pour bien grandir, bien vivre et bien vieillir
33 Communiquer et animer la politique piétonne de la M.E.L de LILLE
34 Une politique cyclable métropolitaine cohérente et ambitieuse, portée par la M.E.L, les communes, et les acteurs du territoire
35 Se doter d'un schéma cyclable comme socle des programmations pluriannuelles pour mettre en œuvre un réseau cyclable attractif
36 Animer un groupe de travail dédié « transport de marchandises et logistique » pour poursuivre la dynamique engagée avec les acteurs du territoire
37 Promouvoir les modes alternatifs et/ou une gestion raisonnée des flux et de la logistique
38 Développer l'offre de service et la création d'un maillage en stations d'avitaillement multi-énergies, pour accompagner les entreprises ou les clients finaux dans leur transition énergétique
39 Conforter, voire développer la logistique urbaine fluviale
40 Promouvoir la multimodalité, les infrastructures alternatives à la route existantes ou à venir et les solutions logistiques optimisées
41 Identifier des délaissés fonciers aujourd'hui inutilisés à mettre à disposition de porteurs de solutions de logistiques urbaines dans le cadre d'un Appel à Projets
42 Organiser et réguler le stationnement des poids-lourds dans les parcs d'activités
43 Promouvoir et expérimenter une logistique urbaine innovante et raisonnée
44 Améliorer la lisibilité et la cohérence des réglementations en matière de circulation de marchandises en travaillant avec les différents acteurs concernés
45 Analyser les pratiques de livraisons en lien avec les E-commerce pour sensibiliser et orienter les acteurs vers des pratiques plus vertueuses
46 Animer une instance métropolitaine de suivi de la mise en œuvre du P.D.M
47 Etre acteur de la mobilité à l'échelle de différents bassins de mobilité
48 Faire vivre le suivi de la mise en œuvre avec les usagers
49 S'appuyer sur les démarches de design des politiques publiques pour expérimenter
50 Observer les pratiques de mobilité pour les objectifs du plan de mobilité
51 Connaître les pratiques de mobilité
52 Evaluer au long cours la mise en œuvre du plan de mobilité

Ces mesures font l'objet de programmations financières arrêtées pour certains projets opérationnellement très avancés, mais pas encore pour certains autres non encore techniquement aboutis.

L'ensemble de ces éléments a été repris dans le dossier soumis à enquête publique.

2.1.4 L'annexe accessibilité

Ce dossier comprend 4 chapitres :

- Comprendre d'où l'on vient pour savoir où l'on va. Il est évoqué ici les évolutions réglementaires et récents changements dans la prise en compte des personnes en situation de handicap et l'engagement de la métropole pour l'accessibilité prenant en compte les futures évolutions sociodémographiques.
- Un état des lieux des réseaux de mobilité métropolitains (Réseaux de transports en commun-ILEVIA-réseaux de transports –SNCF et REGION-le réseau ferroviaire- l'espace public métropolitain-les espaces piétons - le stationnement - l'électro-mobilité - carrefours à feux.
- Répondre à l'enjeu de vivre ensemble à l'horizon 2035(en s'inspirant du concept« conception universelle » et en favorisant la marche.
- Tableau synthétique des fiches actions.

Il s'appuie sur un cinquième volet distinct établi par AUDDICE ENVT qui traite de « l'évaluation environnementale » et sur un bilan de la concertation volontaire.

2.1.5 Évaluation environnementale

Le code de l'environnement impose que le P.D.M fasse l'objet d'une évaluation environnementale (E.E).

De nature stratégique, elle n'est pas une étude d'impact.

Il s'agit d'une démarche progressive et itérative (répétée) qui se fait en continu tout au long du projet de P.D.M et de la finalisation détaillé du plan d'actions.

Cette E.E repose sur les éléments énumérés à l'article R122-20 du code de l'environnement.

Elle permet de démontrer la compatibilité du P.D.M avec le cadre législatif et les objectifs nationaux et les documents de planification.

- Elle comprend un résumé non technique qui traite du contexte de la révision du PDM, du rôle de l'E.E, de l'articulation avec les documents cadres, d'une synthèse de l'état initial de l'environnement et des enjeux pour le plan de mobilité (climat-énergie-air-bruit-milieu humain-patrimoine naturel et biodiversité-paysage et patrimoine architectural-eau-risques), de la justification du scénario retenu, des ambitions du plan de mobilité, de l'analyse environnementale proprement dite, des effets sur le réseau NATURA 2000 et d'une analyse des zones susceptibles d'être impactées.
- Elle comprend le projet de plan de mobilité (évaluation environnementale) qui comporte une présentation générale du territoire et le détail sur chacun des points relatifs aux climat-énergie-air-bruit-milieu humain-patrimoine naturel et biodiversité-paysage et patrimoine architectural-eau-risques et enjeux environnementaux.
- Elle reprend dans le détail l'ensemble des éléments suivants :

- Présentation générale du plan de mobilité.
- Perspectives d'évolution probable de l'environnement en l'absence de P.D.M.
- Exposé des motifs et justification du scénario retenu.
- Articulation avec les documents cadres.
- Exposé des incidences notables probables de la mise en œuvre du P.D.M sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences négatives.
- Évaluation des incidences NATURA 2000.
- Analyse des zones susceptibles d'être impactées.
- Présentation des méthodes utilisées.

2.1.6 Bilan de la concertation volontaire

Dans le cadre de sa charte de participation citoyenne, la M.E.L a mis en place une concertation pour co-construire le projet de P.D.M.

Cette période de concertation s'est étalée du printemps 2021 jusqu'à la fin d'année 2021, sur la thématique « le changement des habitudes de déplacement et les accompagnants envisageables pour les faire évoluer », et autour des objectifs (offrir aux métropolitains la possibilité de s'exprimer sur leurs besoins et leurs souhaits pour pouvoir faire évoluer les façons de se déplacer dans la métropole ; faire émerger des actions pragmatiques visant à :

- l'implication des métropolitains au quotidien dans l'évolution des comportements, des pratiques, des usages de mobilité ; réfléchir aux leviers qui inciteraient les métropolitains à faire évoluer leur comportement de mobilité.

Les mobilités de cette concertation :

- une concertation numérique sur la plateforme de participation citoyenne (408 contributions) ;
- une démarche de design de politique publique avec des citoyens (30 solutions potentielles identifiées- 13 actions consolidées identifiées au final).

Le bilan de cette concertation relève des orientations stratégiques autour de 3 objectifs (un système de mobilité en accompagnement de l'évolution des territoires de la M.E.L -une ville à réinventer avec les modes de déplacements durables-un système en appui au développement économique du territoire.) et d'actions à mener autour de 5 chapitres (changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement- vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire-la rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacements-agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine-mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du plan de mobilité).

2.2 Enjeux du projet

Il ressort de cette présentation :

2.2.1 Sur l'état des lieux

La mobilité

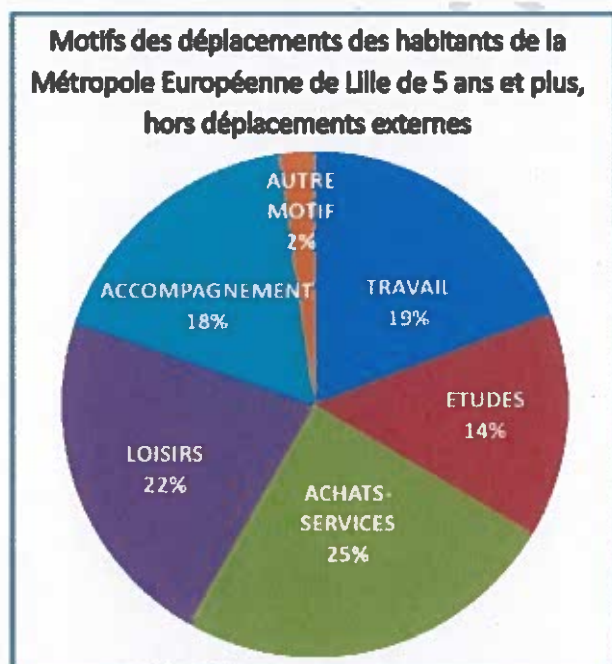
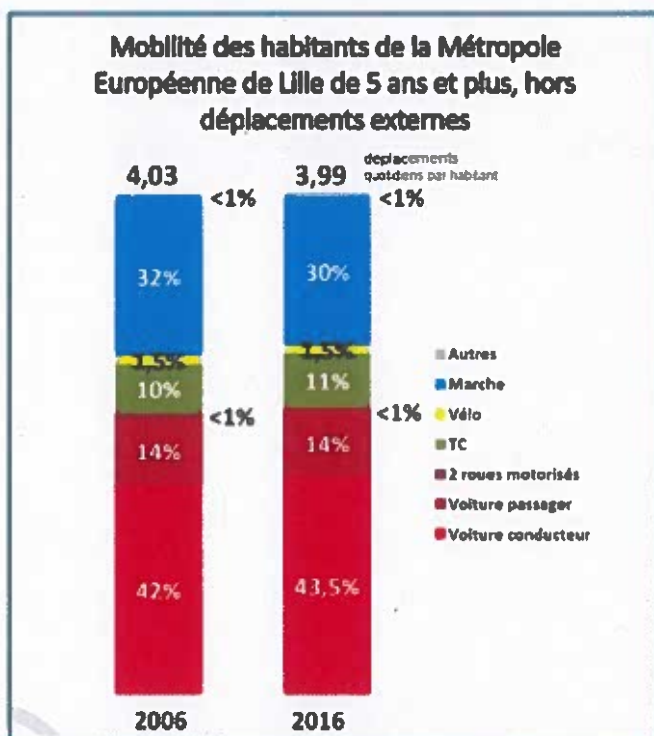
La M.E.L compte une population d'environ 1,2 million d'habitants.

Son augmentation prévue en 2030 est modérée. Cette population toujours jeune (27 % ont moins de 20 ans) compte également une population qui vieillit (25,5 % ont plus de 55 ans en 2018).

La M.E.L qui a en charge la mobilité met à disposition des usagers :

- 2 lignes de métro automatique
- 2 lignes de tramway
- 140 lignes de bus dont 12 lignes, circulant sur 550 km de voirie, 95 communes, 3300 points d'arrêts
- .1 réseau T.E.R
- 2200 vélos en libre service
- 5445 km de voiries routières
- 899 km d'aménagements cyclables
- .5240 km de trottoirs

Le nombre de déplacements par habitant stagne mais on constate des évolutions dans les parts modales et les motifs (cf : tableaux ci-après).



Malgré de nombreux efforts consentis depuis l'élaboration des PDU précédents qui sont concrétisés par la réalisation de la ligne 2 du métro- d'un schéma directeur de B.H.N.S- du développement de l'offre bus-un meilleur partage de la rue et des espaces publics dans les projets de voirie-la modulation de la vitesse automobile à travers la généralisation de zones 30 et de double sens cyclables-

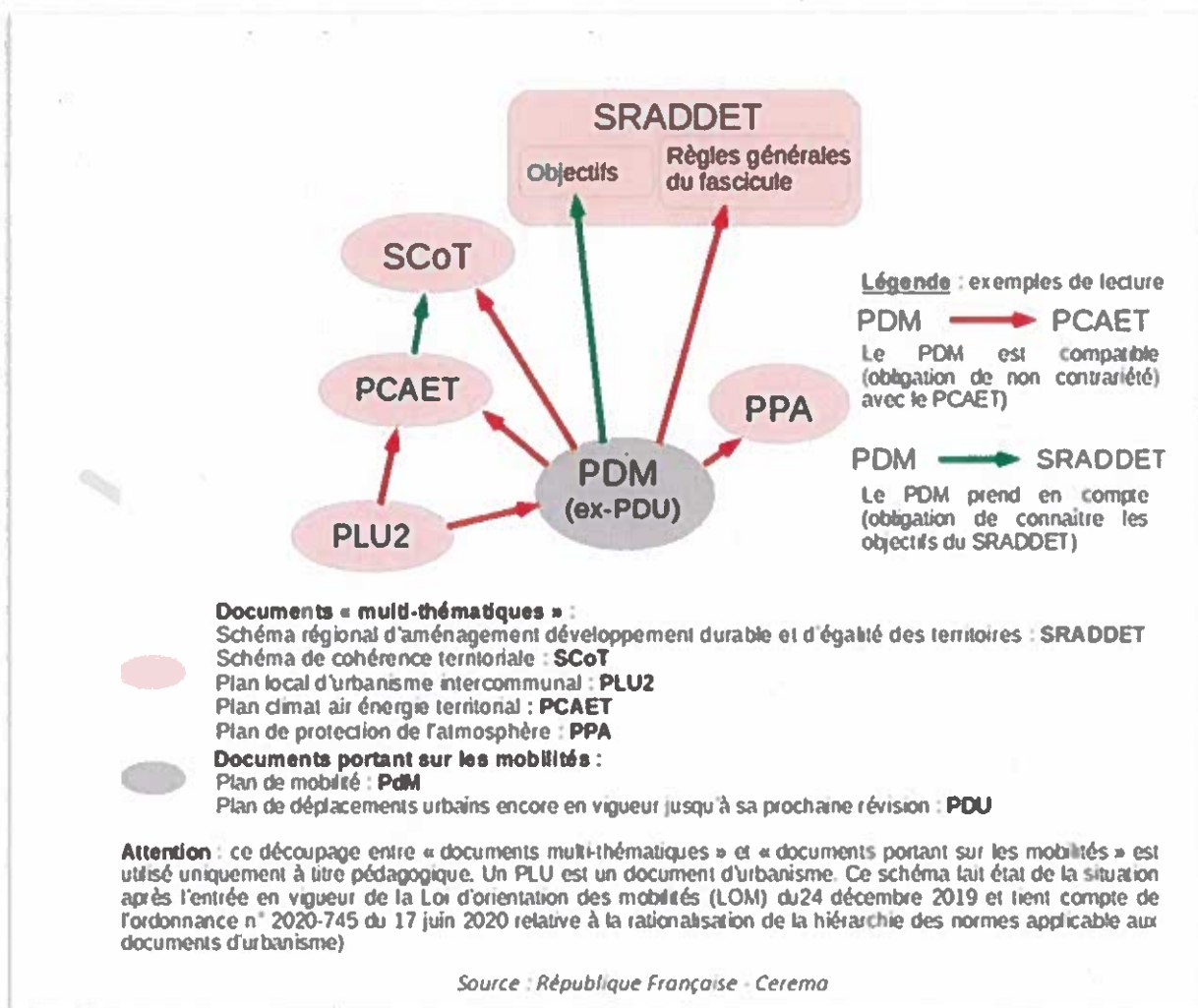
accent sur les infrastructures cyclables-développement du rôle urbain du train au travers d'intégration tarifaire-TER/ILEVIA sur le territoire de la M.E.L et l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux et parc relais), les résultats bien que positifs, ne sont pas totalement ceux attendus, comme le montre le tableau ci-après ;

	MARCHE	VELO	TC	VOITURE
Situation 1998	31%	2%	7%	60%
Objectifs PDU 2000	-	4%	14%	60%
Situation 2006	32%	2%	10%	56%
<i>Objectifs PDU 2010>2020 S1</i>	<i>34%</i>	<i>5%</i>	<i>15%</i>	<i>45%</i>
Objectifs PDU 2010>2020 S2	35%	10%	20%	35%
Situation 2016	30%	2%	11%	57%

Source : Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Européenne de Lille à horizon 2015 (Métropole Européenne de Lille, 2000), PDU 2010>2020 (Métropole

Les nouvelles mesures envisagées par la création de nouvelles lignes de tramway et de BHNS et l'obligation d'intégrer un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables- au développement des modes actifs pour ce qui concerne le plan de mobilité, auquel s'ajoutent un schéma volontaire de desserte fluviale ou ferroviaire pour le domaine de la logistique et un schéma directeur des infrastructures de recharge ouverte au public pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, permettraient d'atteindre une mobilité meilleure sur le territoire.

Actuellement les solutions apportées à la mobilité reposent principalement sur la réalisation d'infrastructures. Il faudra dorénavant s'appuyer sur des réseaux existants reposant sur les principaux documents de planification sur le territoire de la M.E.L.(voir ci-après).

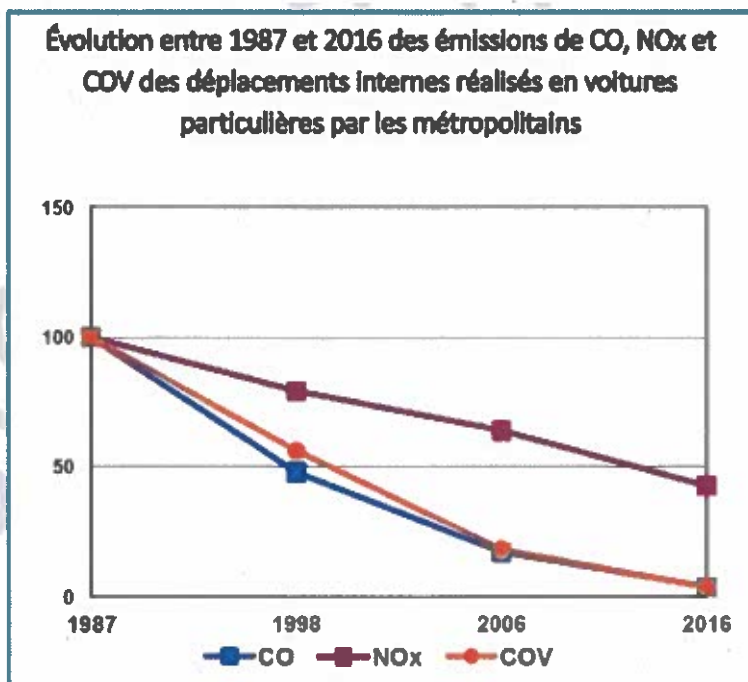


Ce qui permettra d'organiser la transition vers une mobilité durable, un développement territorial moins dépendant de la route et de l'automobile, des actions à coordonner pour lutter contre l'étalement urbain et rationaliser la demande de déplacements.

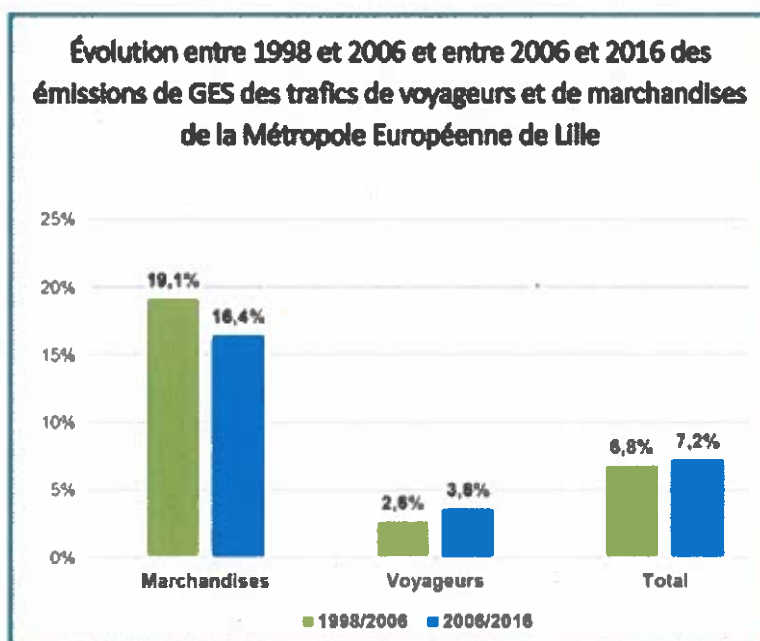
Bilan mitigé en matière de nuisances liées à la mobilité

La croissance des déplacements automobiles soutient une hausse continue des émissions à GES dans le domaine des transports. Le transport des marchandises, fortement dépendant des modes routiers, contribue aujourd'hui à hauteur du tiers des émissions de GES liés au transport dans la M.E.L.

Voir tableaux ci-après :



Source : Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités 2016 de la Métropole Européenne de Lille



Source : Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités 2016 de la Métropole Européenne de Lille

2.2.2 Les scénarios

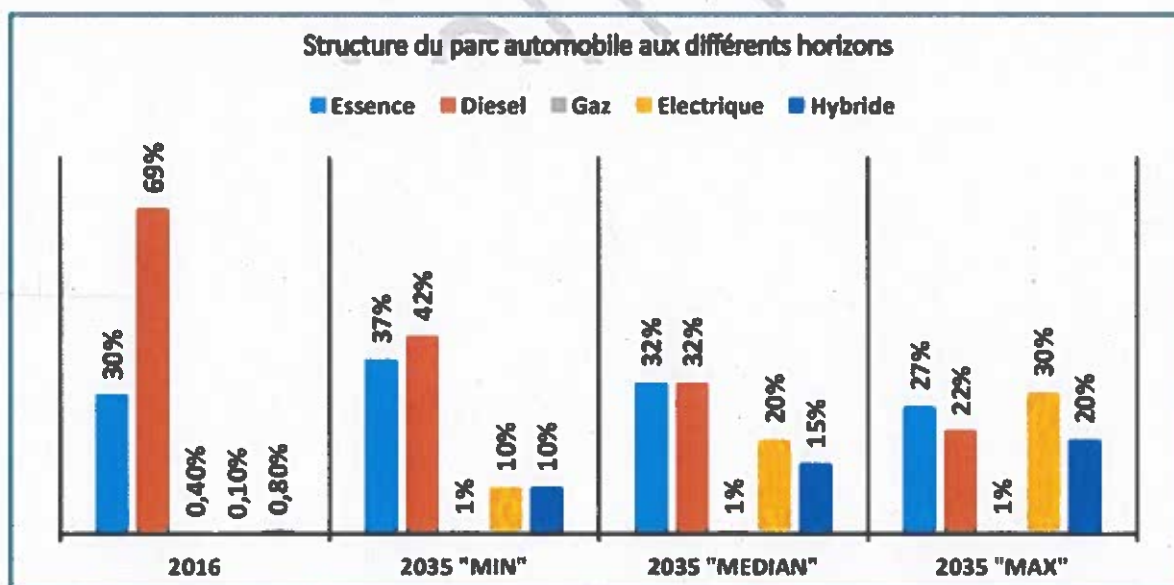
La croissance démographique et économique prévisible à l'horizon 2035 devrait engendrer 500.000 déplacements quotidiens supplémentaires, soit une augmentation de 12% (290.000 pour la voiture-55.000 pour le T.C).

Cet accroissement entrainera une forte dégradation du cadre de vie.

La régulation de l'automobile s'imposera dans le respect des spécificités locales.

Son utilisation est encore trop importante malgré des changements de comportement durant les confinements liés à la COVID 19 qui ne se sont pas confirmés dans le temps, le développement du télétravail, la pratique du vélo et autres moyens actifs, pour répondre aux enjeux environnementaux et de qualité de vie.

Les solutions envisagées reposent pour partie sur le remplacement progressif des véhicules thermiques selon les souhaits suivants :



Source : Métropole Européenne de Lille, Construction des objectifs de mobilité du Plan De Mobilité

Ceci ne sera pas suffisant. Il conviendra de mieux utiliser les ressources à notre disposition (co-voiturage- T.C- urbanisme d'avantage orienté vers les T.C- un meilleur recours à la marche- une meilleure infrastructure de l'espace- une meilleure utilisation du vélo et le recours à de nouvelles possibilités offertes par des V.L en libre-service - la trottinette électrique- des livraisons à domicile par coursier en vélo...). Il faudra concevoir autrement les modes de vie.

Les modifications nécessaires passeront par deux scénarios,

- S1 VOLONTARISTE
- S2 TRES VOLONTARISTE

2.2.3 Les objectifs

Démocratiser l'adoption du plan et élargir son champ d'application à de nouvelles problématiques comme les aspects socio-démocratiques et environnementaux.

Répondre aux enjeux de mobilité et d'accessibilité des communes de la M.E.L au travers du respect du PCAET dans le but de réduire les GES, lutter contre les pollutions de l'air et du son, préserver la biodiversité et le climat. Le tout en intégrant un lien entre l'urbanisme et la mobilité en prenant en compte les P.M.R et les enjeux environnementaux locaux et globaux.

2.2.4 Les enjeux

Réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et garantir de fait le déplacement dans de bonnes conditions aux usagers du territoire de la M.E.L, le projet se propose de :

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre ;
- Proposer une mobilité pour tous, à un prix abordable à la fois pour l'utilisateur et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité
- Allier qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire et développement du territoire
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole.

Les ambitions ainsi exprimées pour lutter contre le changement climatique, améliorer les qualités de l'air du cadre de vie et de la santé, seront établies dans le temps (à court terme et à plus long terme) et reposeront :

- sur une utilisation moindre du véhicule,
- un report modal vers la pratique des modes actifs (marche à pied, vélo, engins de déplacement personnels),
- des transports en communs plus nombreux et améliorés,
- la voiture partagée,

et aussi sur la mutation du parc automobile.

3 Concertation et consultation

3.1 Concertation avec la population

Dans le cadre de sa charte de participation citoyenne, la M.E.L a mis en place une concertation pour co-construire le projet de P.D.M.

3.1.1 Organisation

Cette période de concertation s'est étalée du printemps 2021 jusqu'à la fin d'année 2021, sur la thématique « le changement des habitudes de déplacement et les accompagnants envisageables pour les faire évoluer », et autour des objectifs (offrir aux métropolitains la possibilité de s'exprimer sur leurs besoins et leurs souhaits pour pouvoir faire évoluer les façons de se déplacer dans la métropole ; faire émerger des actions pragmatiques visant à :

-l'implication des métropolitains au quotidien dans l'évolution des comportements, des pratiques, des usages de mobilité ; réfléchir aux leviers qui inciteraient les métropolitains à faire évoluer leur comportement de mobilité.)

3.1.2 Actions de concertation

Les mobilités de cette concertation :

- une concertation numérique sur la plateforme de participation citoyenne (408 contributions).
- une démarche de design de politique publique avec des citoyens (30 solutions potentielles identifiées- 13 actions consolidées identifiées au final).

3.1.3 Bilan de la concertation

Le bilan de cette concertation relève des orientations stratégiques autour de 3 objectifs (un système de mobilité en accompagnement de l'évolution des territoires de la M.E.L -une ville à réinventer avec les modes de déplacements durables-un système en appui au développement économique du territoire.) et d'actions à mener autour de 5 chapitres (changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement- vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire-la rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacements-agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine-mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du plan de mobilité).

3.2 Consultation administrative relative au Projet de Plan de Mobilité

3.2.1 Avis rendus par les Personnes Publiques Associées

Consultées conformément à l'article L 1214–15 du code des transports

3.2.1.1 Avis rendu par l'État (Préfet du Nord)

Cet avis rapporte 21 pages et est composé de deux documents :

- courrier comportant l'avis global du préfet du Nord.
- En annexe un avis détaillé s'appuyant sur l'examen du diagnostic et du plan d'action (huit orientations et 52 actions).

Par lequel l'Etat détaille : les aspects positifs du projet, ainsi que les remarques ou observations visant à compléter ou à améliorer le contenu des fiches actions, ainsi que le rappel des participations possibles et les textes existant, permettant l'accompagnement de ces actions.

1-1–Lettre du préfet en date du 29 novembre 2022 :

Par laquelle ce dernier souligne en préalable la démarche partenariale et participative ayant présidé à l'élaboration du PDM de la MEL.

Elle souligne que les objectifs sont ambitieux (notamment pour le vélo) et en cohérence avec les orientations nationales. Afin d'atteindre ses objectifs de véritables changements de comportement en suite de la mise en œuvre du schéma directeur des infrastructures de transport devront intervenir. Il est indiqué

que l'articulation entre urbanisme et mobilité est plutôt satisfaisante, les orientations du plan de mobilité répondent globalement aux attentes identifiées de l'Etat.

Le plan d'action est riche avec un ensemble de 52 fiches détaillées mais présentant cependant un niveau de précision des mesures hétérogène. Un travail de déclinaison territoriale du diagnostic et du plan d'action, aurait permis d'adapter certaines actions de manière différente selon les contraintes des sous territoire métropolitains.

De même le plan d'action aurait mérité d'être parfois plus engageant pour les différents maitres d'ouvrage concernés

En conséquence le préfet du Nord émet globalement un avis favorable sur ce document assorti des réserves exposées ci-après :

- le PDM ne répond pas à l'objectif fixé à l'article L 1214-2 du code des transports, portant sur l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons, les véhicules de transport scolaire.
- La thématique de l'intermodalité est principalement traitée sous l'angle de la combinaison de l'usage de la voiture individuelle avec celui des transports en commun. Alors que la note d'enjeux de l'État demandait à la MEL de travailler sur le sujet de la mobilité sous toutes ses formes.
- En ce qui concerne la thématique du stationnement : la mesure instaurant une norme maximale de stationnement au sein des Disques de Valorisation des Axes de Transport est pertinente (DIVAT de niveau 1), mais le PDM aurait pu être davantage ambitieux en instaurant une norme maximale également pour les DIVAT de niveau 2. Le projet aurait également pu être plus ambitieux concernant le stationnement payant (de constat fait grandes disparités de réglementation de stationnement constatées entre les différentes communes pourtant desservies par les transports en commun structurant). Le PDM aurait pu inciter les communes à développer une politique homogène du stationnement payant aux alentours des axes lourds de transports en commun.
- En ce qui concerne la thématique de la logistique, les actions relatives au transport des marchandises devraient avoir un caractère plus opérationnel (ne relevant pas seulement de l'animation l'étude réalisée).
- En ce qui concerne le suivi du PDM : les indicateurs étant nombreux Il convient donc de s'assurer qu'ils pourront être aisément renseignés notamment dans le cadre du bilan à 5 ans obligatoire.

1-2-Avis détaillé en annexe :

Remarques, observations recommandations :

- Il est regrettable que les éléments du diagnostic soient dispersés dans l'ensemble du projet.

- Le plan de mobilité aurait pu être doté d'une partie : « bilan du précédent plan de déplacements urbains » afin de faire connaître l'état de réalisation des différentes actions.

- En ce qui concerne les besoins des quartiers prioritaires de la ville : il aurait été utile de quantifier l'utilisation des transports en commun par les habitants de ces quartiers afin de mettre en exergue une inadaptation éventuelle de l'offre proposée et de son utilisation.

–l'attention est appelée, dans le cadre de la congestion routière, à ne pas faciliter l'usage de la voiture au détriment des alternatives, dans le but d'améliorer la fluidité du trafic

- on peut observer de grandes disparités entre les différentes communes en ce qui concerne la réglementation du stationnement aux alentours d'une même ligne de transport. Ce volet aurait pu être complété par une analyse sur l'utilisation des parcs relais (P+R).

- En ce qui concerne les Pôles d'Echange Multimodaux : le diagnostic aurait pu intégrer une analyse sur les conditions d'accessibilité aux PMR.

- En ce qui concerne la carte des aires de covoiturage il conviendrait d'articuler cette carte avec les flux domiciles travail ainsi qu'avec la localisation des générateurs de ces flux.

- La présence d'une offre satisfaisante en transports en commun sur certains territoires, peut ne pas se traduire dans l'évolution de la fréquentation. Il aurait été intéressant de tisser le diagnostic afin de comprendre les causes de la sous utilisation des transports en commun (exemple une non-présence sur le lieu de destination du travail notamment).

-Le diagnostic ne présente pas l'offre en bus interurbain portée par la région.

- La présentation de l'offre ferroviaire est incomplète (accessibilité, tous modes aux gares et haltes ferroviaires)

–transport des marchandises et logistique urbaine : pas de présentations du réseau ferré et fluvial existant dans le territoire de la MEL.

- En ce qui concerne les fiches actions il est regrettable que le budget et les sources de financement ne figurent pas.

- Action destinée à soutenir et accompagner la mutation du parc automobile : le plan aurait pu intégrer et tenir compte du schéma directeur des installations de recharge de véhicules électriques, élément requis par ailleurs pour la création de la zone à faible émission mobilité (ZFE).

- Système de transport collectif plus performant : en ce qui concerne le tramway la fiche action apparaît de manière plus évidente l'objectif principal concernant l'augmentation de la capacité. D'autre part le calendrier indiqué pour la réalisation de ces projets (2022–2024) semble très optimiste. Si le calendrier prévu au PDM le permet une exploitation rapide de ces nouvelles offres , devrait participer activement à l'atteinte des objectifs.

- Poursuite de la modernisation du réseau de bus : il conviendrait de préciser les objectifs poursuivis en matière de « verdissement » du matériel roulant afin de vérifier si le projet respecte les dispositions de la LOM.

- Améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus :

Il aurait été intéressant d'identifier les lignes concernées ainsi que de spécifier une priorisation et un calendrier.

- Valorisation du réseau de transport en commun en lien avec les territoires extérieurs : le SEM : la densification de l'offre liée à ce projet devra s'accompagner d'actions relevant des compétences de la MEL.
- Créer de nouvelles lignes de tramway le calendrier est vague : (2022–2030).
- Augmenter le nombre de bus à haut niveau de service : une priorisation entre les neuf lignes aurait pu être intéressante.
- L'intermodalité à l'échelle de la MEL : le plan crée un nouveau concept : celui d'aires relais de proximité. L'intermodalité entre les différents modes de transport n'apparaît pas assez développée dans la fiche action. Le sujet des parkings vélo hangar est abordé mais peu développé. Il est nécessaire de proposer une coordination entre horaires des différents modes de transport.
- Faciliter l'usage des transports en commun grâce à la billettique et aux tarifications : le numérique peut exclure des personnes de l'accès aux transports.
- Les zones « apaisées » à circulation 30 km/h : Il conviendra d'articuler cette mesure avec un plan de circulation cohérent. Il serait intéressant de voir le développement de ces zones (évolution du nombre de kilomètres de voirie classée en zone 30)
- la politique de transport comme outil de mobilité : aucune action n'est spécifiée en ce qui concerne le stationnement en voirie. Le plan aurait pu à minima préconiser de réglementer le stationnement de manière homogène sur le territoire.
- Politique cyclable métropolitaine cohérente : identification des lieux prioritaires de stationnement. Des chiffres du réseau cyclable méritant d'être vérifiés.
- Agir en fonction du transport de marchandises et de la logistique : les mesures envisagées manquent d'une applicabilité immédiate (plusieurs d'entre elles nécessitent des études préalables). Un programme de recensement des entrepôts de marchandises serait pertinent. De même pour la localisation des sites déjà existants afin de mieux définir une stratégie d'implantation des futurs sites.
- Conforter -développer la logistique urbaine fluviale : dans ce domaine l'action ne doit pas se limiter uniquement à la filière « déchets ». Des études pourraient être utilisées pour réaliser un schéma de desserte fluviale et ferroviaire identifiées utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par voie d'eau.

3.2.1.2 Avis rendu par la Région Hauts- de -France

L'avis rendu par la région comporte 13 pages en deux documents :

-Le courrier du président de la Région n'exprime aucun avis explicite mais expose des points jugés positifs et à préciser.

-Un document dit : « annexe détaillée » détaillant la portée de ces grandes lignes et remarques ou observations contributives à l'atteinte des actions.

2-1–Dans sa lettre du 30 novembre 2022 le président de la région constate que les grandes priorités régionales relatives à la mobilité et identifiées dans le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires sont globalement bien appréhendées par le projet de PDM.

Il constate également que c'est dans le cadre des discussions d'élaboration des Contrats Opérationnels de Mobilité que la coopération entre la Région et la MEL se renforcera. Le schéma directeur des infrastructures de transport (SDIT) ne permettra pas à lui seul de tenir les objectifs fixés dans le projet mais nécessitera d'autres leviers pour parvenir à des reports modaux plus importants.

2-2 annexe : projet PDM

La Région estime que le levier majeur est la réalisation du futur service express métropolitain (SEM). La réussite de ce projet dépendra de l'implication de l'État et des différents partenaires locaux dont fait partie la MEL.

Bien que la région comprenne le souhait de disposer d'une offre TER renforcée au long de la journée, l'objet du SEM à moyen terme, permettra d'améliorer le confort et la capacité des trains afin d'anticiper la croissance des besoins en déplacement.

La Région note que le PDM propose des actions sans utiliser le référentiel existant du SRADDET. Son utilisation permettrait de confirmer que les deux démarches sont cohérentes.

- La MEL souhaite mener des études vélo engendrant les questions suivantes : Qui finance ces études ?

- La MEL prévoit-elle le même type d'études pour les vélos dans les transports urbains ?

- La réussite du projet SEM dépend de l'application des différents partenaires avec la nécessité que la MEL poursuive sa participation au financement des études et d'éventuels travaux à venir. De même la nécessité d'un nouveau « barreau ferroviaire » ainsi qu'une nouvelle halte et une gare souterraine, est inscrit dans le plan de mobilité et nécessitera des investissements très importants des partenaires incluant la MEL.

- La desserte de l'aérodrome de Lesquin n'est pas explicitement abordée alors qu'elle figure dans le ressort territorial de la MEL. La desserte de l'aéroport par un transport collectif performant fait partie des axes forts pour le rayonnement du territoire.

- La halte de Lille Sud comporte également de forts enjeux (Gare venant s'intercaler entre les haltes de Lille CHR et la porte de Douai).

- Concernant les lignes de bus optimisées, il pourrait être envisagé des lignes de rabattement vers les Pole d'échange ferroviaire pour éviter la surcharge des parkings voiture (exemple une ligne entre Annœullin et la gare de Don Sainghin).

- Le projet de PDM évoque à plusieurs reprises à tort le fait que la Région est maîtresse d'ouvrage de PEM.

- Le projet propose de créer des zones réservées à l'immobilier logistique dans le PLU : zones fluviale et ferroviaire en particulier. Pour permettre la réussite de cet objectif il convient de réaliser un recensement des zones à enjeux sur la Métropole, intégrant les besoins logistiques dans ces projets et les documents d'aménagement et de planification. Une approche globale permettrait d'optimiser la mise en réseau de tels espaces après avoir effectué au préalable un recensement précis des infrastructures existantes pouvant contribuer à l'atteinte ces objectifs (notamment équipements portuaires et ferroviaires).

3.2.1.3 Avis de la Communauté de communes « Pévèle Carembault »

L'avis comporte cinq pages dont l'extrait de la délibération du conseil communautaire en date du 14 novembre 2022. Ainsi que le document préparatoire aux travaux du conseil communautaire.

Le conseil communautaire de la CC PEVELE CAREMBAULT émet un avis favorable au projet de PDM de la MEL

- Par ailleurs il souligne le lien très fort entre les territoires de la CCPC et de la MEL. En effet près de 50 % des actifs de la communauté de communes travaillent et effectuent des déplacements pendulaires à destination de la MEL
- Cependant comme signalé lors de contributions antérieures (contribution écrite du 2 mai 2019), nous observons que cette réalité des phénomènes partagés apparaît relativement peu dans les propositions d'action du PDM.
- En matière de transport collectif les connexions proposées avec l'extérieur reposent uniquement sur l'offre TER dont on sait qu'elle a atteint ses limites de capacité (lignes Lille - Douai et Lille - Valenciennes). Malgré les investissements consacrés par notre collectivité à l'aménagement des pôles d'échange et de gares, nous déplorons la suppression en 2020 de 20 % du nombre des trains desservant la gare de Templeuve. Nous sommes très attachés au projet de modernisation de la ligne Orchies-Ascq représentant la solution pour accéder aux pôles d'activité villeneuvois à partir du flanc Est de notre territoire. Ce secteur présente un ensemble de réseaux routiers quotidiennement saturés faute d'alternative et au sein duquel il paraît essentiel d'envisager la mise en œuvre du car à au haut niveau de service.
- Les Pôles PEM de Seclin et de Villeneuve-d'Ascq -4 cantons sont des éléments primordiaux pour accéder au cœur de Métropole mais demeurant difficilement accessibles par les transports collectifs ainsi que par la route.
- L'arrivée du tramway pourrait renforcer leur attractivité. La création de PEM près de Baisieux et Fretin est en outre souhaitée.
- Enfin le projet de ligne virtuelle de covoiturage dite « PEV'MEL » peine à intéresser le citoyen et devrait être revalorisée et intégrée au service de la mobilité globale. La piste de voie dédiée au covoiturage sur les autoroutes semble également à mettre en œuvre prioritairement.

3.2.1.4 Avis de Artois Mobilité

L'avis en date du 7 novembre 2022 comporte trois pages.

Avis favorable en globalité sous la réserve de prise en compte des remarques ci-après

- la réalisation d'un PEM en Gare de Bauvin-Provin
- la création d'une future ZFE-m sur le territoire de la MEL constitue un enjeu pour Artois Mobilités qui nécessiterait des échanges avec A.M.

Le covoiturage sur l'autoroute A1 aura également des conséquences importantes à l'échelle du ressort du territoire de A.M. Or les détails de ce projet d'aménagement routier n'ont pas encore été transmis à notre organisme ou aux agglomérations membres. D'autre part malgré de multiples relances, les instances de pilotage du projet SEM demeurent inaccessibles aux acteurs et territoires situés en débouchés : soit l'ensemble des autorités organisatrices et intercommunalités limitrophes à la Métropole , restant peu associées à l'opérationnalité.

3.2.2 Les avis rendus par les autres structures

3.2.2.1 Le syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole

L'avis du 19 octobre 2022 comporte 13 pages dont un courrier d'avis ainsi que la note explicative préparatoire à l'avis du conseil analysant le projet.

Le syndicat mixte rappelle que Le SCoT approuvé le 10 février 2017 est le document de référence pour l'élaboration des documents de planification stratégique à l'échelle de son territoire. Il définit les orientations qui doivent trouver une traduction dans le projet de PDM présentée par la MEL. Le syndicat souhaite mettre en avant le nécessaire aboutissement opérationnel approuvé après discussion avec l'autorité organisatrice régionale dès le moyen terme, sur le projet du transport collectif performant reliant les territoires de la MEL (Villeneuve-d'Ascq) et de la CCPC (Orchies) avec pour objectif de succéder à la ligne ferroviaire Ascq–Orchies arrêtée en 2015

Après délibération du conseil syndical ce dernier émet un avis favorable au projet

3.2.2.2 Avis de la Chambre de Commerce et d'industrie du Grand Lille

L'avis ou date du 30 novembre 2022 et comporte 9 pages.

Il ne comporte pas de sens clairement exprimé mais une analyse des enjeux de mobilité

La CCI Grand Lille indique qu'elle a publié en février 2020 un livre blanc intitulé « 40 actions pour une mobilité renouvelée »

Pour répondre aux objectifs du plan de mobilité la CCI Grand Lille souhaite s'appliquer spécifiquement sur quatre axes :

- Accompagnement au changement de comportement des salariés
- soutenir et accompagner le développement de l'électromobilité
- déploiement de la zone à faible émission métropolitaine
- valoriser la mobilité durable des marchandises

3.2.2.3 Avis de Voies Navigables de France (VNF)

Le courrier daté du 31 janvier 2023 ne comporte pas d'avis clairement exprimé

- Mais présente une annexe comportant quelques propositions complémentaires et opérationnelles portant essentiellement sur le chapitre « agir en faveur du transport de marchandises de la logistique urbaine »

- Voies Navigables de France indiquent qu'elle peut contribuer aux échanges du groupe de travail « transport de marchandises logistiques » ainsi que sur la thématique dédiée à la logistique urbaine fluviale regroupant plusieurs partenaires.

3.2.2.4 Avis de Ports de Lille :

Avis adressé par courrier en date du 5 décembre 2022

Sans avis clairement exprimé

- Port de Lille prend acte et signale que l'ensemble de ses sites portuaires multi modaux permet le développement de nouvelles lignes fluviales et que certains permettent aussi le développement de lignes ferroviaires.

- Les projets de navette fluviale de passagers sont restés à la phase d'études il y a une quinzaine d'années ,mais le contexte aujourd'hui différent pourrait leur permettre une place nouvelle dans la mobilité multiple.

- Les installations favorisant le transport par bateau des matériaux du BTP seront bientôt concrétisées sur le port de Lille ainsi qu'un projet de création de stations multi énergie (gaz électricité hydrogène) en réponse aux attentes de carburant et de la transition écologique.

3.2.2.5 Centre Hospitalier Universitaire de Lille

Par courrier daté du 1^{er} février 2023 :

Avis non clairement exprimé mais des observations et remarques apportées

- Le CHU souhaite être associé aux réflexions autour de la modernisation du réseau existant, notamment autour des transports adaptés aux spécificités des personnels et usagers du CHU et étudiants.
- l'implantation de bornes de rechargement électrique est d'ores et déjà inscrite dans le cadre d'une future construction de parkings.
- La redéfinition des raccordements du campus à la voirie extérieure doit permettre de fluidifier la circulation périphérique et de simplifier les entrées et sorties du campus. L'aménagement des voiries doit également permettre d'optimiser la cohabitation des flux avec les destinations spécifiques.
- Le projet du SDI permettra de développer le stationnement en périphérie et en silo et contribuera à égaliser la circulation au sein du campus et de rationaliser le foncier disponible.
- Le CHU se propose de participer aux études envisagées relatives au point « agir en faveur du transport de marchandises de la logistique urbaine ».

3.2.2.6 Avis de l'union du voyageur DU NORD (UVN)

Par courrier 5 décembre 2022 n'exprimant pas d'avis clairement exprimé

Mais une série d'observations et remarques relatives aux différents PDU antérieurs de la MEL ainsi que de leurs résultats. Proposition d'améliorations possibles :

- Donner la priorité au bus dans les carrefours et autoriser la montée ou la descente par toutes les portes des bus articulés
 - Demande en indicateurs de performance : la rapidité des bus aux heures de pointes individualisée pour chaque ligne
 - En prolongement du plan bus demande d'un « plan qualité bus » dans le but d'accélérer les vitesses commerciales : priorité absolue au carrefour pour les itinéraires bus, accélération de montée des voyageurs. Amélioration du service du Mongy.
 - Éviter les déviations des bus fréquentes et le prolongement en durée de transport en découlant.
- L'information des usagers : non harmonisée ; elle apparaît différente selon le lieu
- Affichage aux abribus souvent en panne
- Lignes transfrontalières : aucune information ilevia aux arrêts belges

- Lignes de nuit : il y a aussi des étudiants à Roubaix et à Tourcoing
- Le Passpass : quels sont désormais les objectifs en termes de service à l'utilisateur
- Contrôle abusif et application des règlements

3.2.2.7 La ligue pour la protection des oiseaux (LPO) Nord

Par courrier en novembre 2022

Pas d'avis clairement exprimé mais commentaires relatifs à la mobilité et à l'impact sur la biodiversité

Préconisation d'une instance avec les associations naturalistes afin de définir des tracés précis dans le cas de nouvelles voies avec demande d'intervention d'un écologue avant chaque démarrage de chantier :

Défrichage élagage : éviter les travaux au printemps (nidification)

Travaux d'extension : attention aux réseaux racinaires des arbres

Travaux d'abattage préserver arbustes déjà en place.

Demande de vigilance accrue relative à des zones identifiées pour risque élevé d'atteinte à la biodiversité :

- Echangeur à proximité de la prison de Sequedin : la présence des impacts du projet mobilité doit être le moins possible impactant.

- Désenclavement du quartier des Oliveaux à Loos

- proposition globale :

- Réduire la vitesse à 30 km /H favoriser la mobilité douce

- Dans les cas d'Installation de rétention d'eau recommandation pour la conception afin de fortement réduire la mortalité des pièges à animaux : solution créer des berges à pente douce ainsi que des bords en terre et si danger avéré : installations de grille à maille fine autour du bassin

- Avaloir : certains avaloirs en place dans la Métropole sont de véritables pièges notamment pour le hérisson (espèce protégée). Nous préconisons la mise en place de noues quand cela est possible.

- Utilisation de la « trame noire » pour éviter le sur-éclairage aux impacts élevés pour la santé et la biodiversité.

- Instaurer des passages à faune

- Digitaliser dès que possible

3.2.2.8 CFDT retraités Métropole Nord

Par courrier en date du 25 novembre 2022

Émission d'un avis positif

Nous demandons que des points d'étape soient réalisés une fois l'an.

3.2.2.9 UFC QUE CHOISIR LILLE ET ENVIRONS

Ne remet pas en question les ambitions du PDM de la MEL mais plutôt veux s'assurer de leur faisabilité et de leur viabilité sur la durée :

« Organiser une mobilité qui a allie la qualité de vie pour tous »

« Préserver l'environnement »

« Organiser une mobilité contribuant au dynamisme économique »

« Offrir une mobilité abordable pour les usagers et des collectivités »

3.2.3 Département flamand de la mobilité travaux publics

Courrier du 29 novembre 2022 :

- Les objectifs de la MEL correspondent à ceux inclus dans le plan de mobilité régionale de la région transport de Courtrai

- Le projet ne contient qu'une référence à une action transfrontalière relative au transport en commun. Ce projet étant principalement axé sur le territoire de la MEL, les liaisons transfrontalières ne pouvant pas être abordées. Il serait utile d'inclure une carte de réseau approuvé par le conseil de la région de transport de Courtrai afin de faire apparaître clairement l'importance de certains axes en termes de transport transfrontalier.

3.3 Avis de la MRAE

Examen de l'avis rendu le 22 novembre 2022 par la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) des Hauts-de-France sur l'élaboration du plan de mobilité de la Métropole Européenne de Lille.

Contexte

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a remplacé le plan de déplacements urbains (PDU) par le plan de mobilité (PDM) avec obligation d'élaboration pour toutes les aires urbaines de plus de 100 000 habitants.

L'Élaboration du plan de mobilité est soumis à l'évaluation environnementale au titre de l'article R122-17, 1, 36 du code de l'environnement.

Une « autorité environnementale » désignée par la réglementation en vigueur doit donner son avis sur tous les plans et documents soumis à l'évaluation environnementale.

Préambule

L'avis rédigé à cet effet par la mission régionale de l'autorité environnementale porte uniquement sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le porteur du projet ainsi que la prise en compte de l'environnement.

Méthodologie de l'avis rendu

L'autorité environnementale analyse successivement les différents points présentés par l'étude environnementale, mettant en exergue d'une part les éléments susceptibles de contribuer à la réalisation des objectifs présentés par le maître d'ouvrage ainsi que d'autres part, ceux susceptibles selon elle, d'amélioration. A cet effet la MRAe émet un ensemble de recommandations à destination du porteur du projet destiné à améliorer la qualité de l'évaluation environnementale ainsi que la prise en compte de l'environnement.

3.3.1 Analyse des points examinés par l'avis détaillé

I : le projet de plan de mobilité

I-1 : Présentation générale du plan de mobilité de la Métropole Européenne de Lille :

Le PDM définit les principes régissant l'organisation des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort de l'autorité organisatrice de la mobilité : en l'occurrence la MEL.

Il vise à contribuer à la réduction des émissions de GES liées au transport, en cohérence avec les engagements de la France en matière de lutte contre les effets du changement climatique et de la pollution de l'air, pollution sonore et préservation de la biodiversité.

I-2 : Projet de PDM

I-2-1 : Diagnostic

L'autorité souligne l'absence d'une présentation faite en volume de déplacement (kilomètres parcourus) et l'importance de cet impact sur les émissions de gaz à effet de serre, pollution de l'air, le bruit : lié à la longueur des déplacements.

De même elle remarque que l'analyse des causes de différence entre les objectifs fixés dans les PDU successifs et les résultats obtenus, n'est pas fournie. Aucune

carte du niveau de congestion du réseau de voirie n'est présentée malgré le lien avec la pollution de l'air.

I-2-2 : Enjeux et objectifs de mobilité

L'autorité estime que les enjeux d'un plan doivent s'évaluer au regard d'un scénario de référence définissant l'évolution probable en l'absence de plan. La présentation faite conduit à ce que ces objectifs apparaissent s'apparenter pour partie à des hypothèses. Elle estime donc que les méthodes utilisées ne permettent pas de vérifier que le plan d'action permettra d'atteindre les objectifs affichés.

I-2-3 : Plan d'action

L'autorité note que l'analyse est limitée au périmètre de la MEL et estime que l'ampleur des déplacements d'échanges justifierait de compléter à une échelle plus large (incluant notamment le bassin minier).

- Limitation de l'étalement urbain
- Cohésion sociale et territoriale

L'amélioration de l'accès aux services de mobilité des quartiers prioritaires de la politique de la ville présente un diagnostic jugé sommaire (sans l'analyse des temps de trajet et de la qualité de desserte).

- Sécurité des déplacements
- Diminution du trafic automobile et développement du covoiturage

L'autorité note que l'analyse sur le réseau TER est limitée à la mention d'un réseau cadencé depuis 2019, alors qu'il ne l'est de fait que partiellement. De même elle constate l'absence d'analyse menée sur les connexions avec le réseau de bus en zone périurbaine et le positionnement des arrêts en rapport avec l'urbanisation et les pôles générateurs de trafic. Les questions de la disponibilité d'une offre crédible les jours fériés, palliative à l'usage de la voiture privée, ainsi que la coordination des horaires de bus et TER ne sont pas traitées.

En revanche l'autorité souligne l'identification du problème de vitesse commerciale du réseau de bus (action numéro 13) susceptibles d'avoir un effet significatif positif.

- Développement des transports collectifs
- Développement du vélo

Sous la réserve de l'appréciation de la bonne desserte des principaux générateurs de trafic dans les établissements scolaires les zones commerciales et les bureaux l'autorité note que l'objectif affiché de part modale paraît atteignable.

- Développement de la marche à pied
- Amélioration de l'usage du réseau principal de voirie
- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics

Sur la voirie et les parcs publics. L'autorité note que le stationnement reste un des leviers majeurs du choix modal. Les AOM possédant désormais le pouvoir de

définir à travers le PDM les zones à réglementer, les dispositions à prendre dans ce dernier doivent être plus précises pour obtenir des effets.

- Organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération

L'autorité environnementale note que les actions traitées dans ce chapitre relèvent essentiellement d'études ; expérimentations et appels à projet donnant le sentiment d'un sujet non encore totalement maîtrisé.

Un déficit de prise en compte de l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires à l'activité commerciale et des particuliers, et des horaires de livraison, de la nature des véhicules de livraison, de la prise en compte des besoins en surface nécessaires pour limiter la congestion des voies aires de stationnement. De même pour le sujet de la préservation du développement des infrastructures logistiques existantes dans une perspective multimodale.

- Amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques
- Amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et personnels des établissements scolaires

L'autorité environnementale constate que cette question ne fait pas l'objet d'une analyse spécifique.

- Amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau
- Tarification et billetterie intégrée

Constatation est faite que la structure tarifaire ne fait pas l'objet d'une analyse au regard des objectifs de report modal.

- Infrastructure de charge des véhicules électriques et hybrides et réseaux d'avitaillement en carburants alternatifs

L'autorité prend note que l'action N3 traite bien de l'accompagnement de l'équipement en bornes de recharge pour le stationnement résidentiel sur voirie. De même que l'action N4 relative au déploiement des bornes de recharge et d'avitaillement en gaz naturel pour véhicules et hydrogène, (accompagnée d'une carte des sites existants et aménagement).

- Annexe particulière traitant de l'accessibilité

L'autorité prend note que l'accessibilité des espaces publics est bien traitée dans l'action N30.

- Évaluation

L'autorité environnementale fait la remarque que l'évaluation doit être obligatoire tous les cinq ans. L'action N50 liste bien les indicateurs de suivi mais ne donne pas la fréquence ni la valeur de référence.

I-3 : Justification des choix retenus et des solutions de substitution envisagées

- Déplacement de personnes

L'autorité environnementale note que pour les déplacements internes de personnes la situation de référence et trois scénarios sont bien étudiés,

comportant chacune une évaluation de son impact environnemental qualifiant l'énergie consommée des gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques,

Pour les déplacements échanges de transit de personnes quatre scénarios sont étudiés avec évaluation des impacts environnementaux analogues à celles déplacements internes.

La structure du parc automobile est intégrée selon trois scénarios d'électrification et d'hybridation.

- Transport de marchandises

Pour cet aspect : le dossier présente selon l'autorité, des manques en termes d'éléments de compréhension sur un sujet complexe faisant appel à des notions non précisées. Elle rappelle que le transport de marchandise interne constitue un enjeu fort et un levier disponible pour contribuer à la diminution des effets de gaz à effet de serre et la réduction des polluants atmosphériques, ainsi que des nuisances sonores.

II : analyse de la qualité de l'évaluation environnementale et de la prise en compte de l'environnement par le plan de mobilité

L'avis cible les enjeux essentiels relatifs à la consommation d'espace, au milieu naturel et à la biodiversité ainsi que la ressource en eau et aux risques des émissions de gaz à effet de serre (GES), la qualité de l'air et la pollution sonore.

II.1.1 : Résumé non technique

II.1.2 : Articulation avec les plans et programmes

Compatibilité du PDM avec les orientations du SCoT et du PCAET de février 2021. L'autorité note que l'ajout de représentation graphique illustrant les objectifs et tendances de ces deux documents, dans le temps, renforcerait la compréhension d'ensemble.

L'autorité note que l'articulation du PDM avec les documents de planification du SDAGE et schémas du SAGE « lys » et « Marque-Deûle » n'est pas examiné.

II.1.3 : Dispositif de suivi et d'évaluation

En ce qui concerne les objectifs majeurs du PDM : l'autorité estime opportun de distinguer les parts des émissions de GES et de polluants atmosphériques entre les déplacements de voyageurs et le transport de marchandises. De même d'étendre la détermination de la population aux infrastructures de transport non routières mêmes (comme les Pole Deschamps multi modaux).

II.2 : État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences (ERC)

II.2.1 : Emission de GES et changement climatique

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés
- Qualité de l'évaluation environnementale stratégique

Les évaluations ont été réalisées en « scope 1 » (émissions directes) et en « scope 2 » (émissions indirectes liées à l'énergie). L'autorité estime qu'une approche en « scope 3 » (émissions indirectes sur le cycle de vie) aurait été plus pertinente.

L'Analyse des incidences du PDM sur l'environnement est jugée très synthétique. Le développement d'infrastructures et des services de transport collectif générant des émissions de GES paraît partiellement ou totalement compensés par les réductions d'émissions du transport routier liées au report modal ajoutées à la requalification du parc automobile. Un calcul du bilan apparaît donc nécessaire. L'autorité estime en outre, que l'évaluation environnementale devrait s'appuyer sur une estimation détaillée des émissions de GES intégrant les phases travaux et exploitation des infrastructures.

- Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre

En l'absence d'incidence négative identifiée le PDM ne propose aucune mesures ERC.

II.2.2 : Lutte contre la pollution de l'air

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés
- Qualité de l'évaluation environnementale stratégique

L'autorité souligne que l'évaluation environnementale ne décrit pas l'évolution de la pollution de l'air, territorialisée dans le scénario de référence. La mise en œuvre de la zone à faible émission (ZFE) et l'évolution du parc automobile étant susceptibles de conduire à une réduction de l'émission de polluants atmosphériques.

- Prise en compte de la pollution de l'air

L'autorité note la mention de mesures d'évitement, de prévention et d'intervention en phases travaux. Toutefois les actions visant les secteurs les plus exposés (essentiellement dus aux transports routiers) ne sont pas présentées explicitement. L'effet du PDM n'a pas fait l'objet d'une modélisation. De même l'autorité considère qu'une étude quantitative des risques sanitaires pourrait permettre de justifier les choix réalisés et l'information du public.

II. 2.3 : Bruit et lutte contre la pollution sonore

- Sensibilité du territoire et enjeux envisagés
- Qualité de l'évaluation environnementale stratégique

L'autorité note que les ports et voies navigables pouvant être sources de bruit ne sont pas mentionnés. De même l'autorité note que l'évolution du parc automobile est susceptible de conduire à une réduction des niveaux sonores.

- Prise en compte des émissions de la pollution sonore

L'autorité note que l'évaluation environnementale ne quantifie pas la réduction attendue du bruit dans les secteurs les plus exposés.

En revanche, l'autorité souligne que la prise en compte de l'analyse incidente potentielle des zones de projet du SDIT et des pistes cyclables ainsi que les projets routiers sur la préservation des zones de moindre bruit (emploi d'un

revêtement spécifique non bruyant – travaux d'isolation acoustique en façade des logements) constituent une approche pertinente.

II.2.4 : Consommation d'espace et artificialisation des sols

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés
- Qualité de l'évaluation environnementale stratégique

L'autorité note que la référence aux comptes fonciers attribués aux infrastructures par le SCoT n'est pas indiquée. Les incidences potentielles de la réorganisation du transport des marchandises, le développement de la logistique fluviale, nécessairement consommateurs d'espace, ne sont pas quantifiées même approximativement (nombre d'hectares par type de projet). Le potentiel foncier disponible n'est pas estimé ni l'utilisation des délaissés fonciers. En résumé l'évaluation environnementale paraît générale et insuffisamment détaillée sur le plan de la consommation d'espace. Les mesures visant à Eviter et à Réduire les incidences potentielles sur la consommation d'espace voire de Compensation contre les impacts ne sont pas quantifiées.

II.2.5 : Milieu naturel biodiversité et Natura 2000 : préservation de la biodiversité

- Sensibilité du territoire identifié et enjeux identifiés
- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels et de la biodiversité

L'autorité note que l'évaluation environnementale recense les enjeux écologiques des infrastructures et des milieux artificialisés ainsi que la préservation des continuités écologiques, des milieux humides aquatiques, la préservation des espaces naturels et que la limitation de la pollution lumineuse.

De même l'autorité estime pertinente, pour une évaluation environnementale stratégique, de renvoyer la définition des mesures ERC aux études d'impact des projets.

- Évaluation des incidences Natura 2000

II.2.6 : Milieu humain, risque et congestions routières

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés
- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques et de la congestion routiers

L'autorité remarque que le temps passé dans les transports en général n'est pas estimé (embouteillage notamment). Il s'agit pourtant d'une donnée qui pourrait constituer un bon indicateur de comparaison pour la mise en œuvre du plan de mobilité.

II.2.7 : Eau

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés
- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'eau

L'état des masses d'eau souterraines et superficielles dressé est détaillé.

L'évaluation retient les incidences potentielles et directes des nouvelles lignes de Transport en commun sur l'eau et les incidences positives sur la ressource du fait de la réduction escomptée du trafic automobile. Des mesure de réduction des effets négatifs dus aux chantiers sont exposées. Cette approche apparait pertinente.

II.2.8 : Risques naturels et technologiques

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés
- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques

L'évaluation environnementale indique une volonté d'évitement de l'exposition des usagers aux risques naturels et technologiques relatifs à l'implantation des infrastructures (ruissellements, mouvements de terrain, risques technologiques).

En revanche l'autorité relève que l'évitement de l'exposition des usagers aux autres risques naturels et technologiques n'est pas analysé ainsi que la compatibilité du PDM avec les plans de prévention des risques (PPR).

3.3.2 Au bilan

L'Autorité environnementale estime que le projet de PDM de la MEL définit des objectifs ambitieux assez proches de ceux du PDU 2010–2020, lesquels n'ont toutefois pas été atteints (notamment pour la part modale de la voiture). Elle considère néanmoins l'évaluation environnementale globalement de bonne qualité et bien illustrée.

L'autorité environnementale souligne également la présence dans le plan de plusieurs volets novateurs tels que le « plan vélo », ou la définition de « disque de valorisation de l'offre en transports collectifs » (DIVAT), ou l'action d'amélioration de la vitesse commerciale des bus.

Toutefois, l'autorité relève au sein du plan présenté quelques analyses et actions qu'elle juge insuffisantes (le stationnement, la sécurité des passages à niveau, l'organisation des conditions d'approvisionnement : transport des marchandises, les enjeux d'émission de GES, pollution de l'air, du bruit, l'amélioration du vecteur des dessertes ferroviaires (TER). Enfin l'étude des modalités de financement et de couverture des coûts d'exploitation) paraît devoir être développée.

En suite de ces observations et remarques afférentes à l'étude de « l'évaluation environnementale et de l'environnement », l'autorité environnementale émet à destination du maître d'ouvrage les recommandations détaillées ci-après.

- « Enrichir le diagnostic de la mobilité d'éléments en lien avec les émissions de GES (volume de déplacement notamment) ainsi que des critères de choix modal (longueur et temps de déplacement). Analyser les causes de la différence entre les objectifs fixés dans les PDU successifs et les résultats obtenus ».
- « Ajouter une carte du niveau de congestions du réseau routier ».

- « Compléter le diagnostic par des données plus précises relatives au transport des marchandises (absorbeurs – émetteurs de marchandises – centre de logistique) ».
- « Définir un scénario de référence décrivant l'évolution de la mobilité, des émissions de GES, des polluants atmosphériques et le bruit ».
- « Détailler les méthodologies employées et hypothèses prises en lien avec le plan d'action avec une présentation pédagogique quantifiée. Présentez les résultats sur des cartes d'illustration ».
- « Analyser le report modal ».
- « Compléter l'analyse de l'offre TER en tenant compte de la qualité de l'offre, de l'amplitude, des trous de desserte, du positionnement des arrêts ».
- « Analyser et de mettre en œuvre les moyens pour coordonner les horaires des différents systèmes de transport, quel que soit leur gestionnaire ».
- « Mettre en regard le réseau cyclable et les principaux générateurs de trafic (notamment scolaire) sur une carte précise et produire une cartographie des flux attendus ».
- « Compléter le plan d'action par un volet relatif à la mobilité des élèves et personnel des établissements scolaires, de même concernant l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération ».
- « Recommandation pour les indicateurs de suivi des objectifs et des actions : récapituler l'unité utilisée, la fréquence de mesures et la valeur de référence en cohérence avec l'obligation d'évaluation tous les cinq ans ».
- « Identifier spécifiquement les effets du plan par rapport aux trois scénarios de référence. De veiller à dénommer de manière analogue et permanente un scénario quel que soit le document dans lequel il figure ».
- « Compléter la présentation des scénarios des transports de marchandises afin d'en améliorer l'intelligibilité. Précisions à apporter sur les objectifs visés en distinguant les flux internes, d'échange et de transit. ».
- « Présenter le résumé non technique dans un fascicule séparé et de l'actualiser après le complément de l'évaluation environnementale ».
- « Déterminer des objectifs intermédiaires reprenant les échéances des autres plans et programmes afin de confirmer la compatibilité du plan de mobilité avec ceux-ci (plan de protection de l'atmosphère Nord-Pas-de-Calais – schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux--) ».
- « Concernant les indicateurs de suivi : les compléter par un état de référence, valeur initiale et un objectif de résultat. Être plus précis sur les éléments concernant la pollution de l'air, la pollution sonore, la préservation de la biodiversité et l'accidentologie ».
- « Retenir pour le périmètre, le scope3, pour le bilan carbone ».
- « Justifier le choix du scénario dit : fil de l'eau de l'eau-parc1 employé comparé au scénario dit : ambitieux dans les synthèses déplacement de personnes. Expliquer les notions de mesures existantes et supplémentaires liées à la stratégie nationale de carbone. Justifier les choix effectués ».

concernant la stratégie nationale de carbone et l'évolution des motorisations des véhicules assurant le transport de marchandises. ».

- « Au cas où l'analyse mettraient en évidence un bilan GES négatif, l'autorité recommande de mettre en œuvre la séquence ERC sur les émissions supplémentaires par rapport au scénario de référence ».
- « Mettre à jour du bilan des émissions de polluants atmosphériques à une année de référence plus récente (a minima pour le secteur du transport routier) ».
- « Modéliser l'évolution de la pollution de l'air dans le scénario de référence et après étude quantitative des risques sanitaires, de justifier le choix du scénario en prenant en compte les impacts sur la santé ».
- « Ajouter les ports et les voies navigables à la cartographie des nuisances sonores des infrastructures de transport ».
- « Modéliser l'évolution de l'exposition au bruit, par rapport au scénario de référence, sous forme cartographique ».
- « Dissocier la thématique bruit des autres thématiques associés pour constituer l'enjeu « milieu humain » dans le document d'analyse des incidences potentielles du plan sur l'environnement. Préciser le contenu et le cadre de mise en œuvre des mesures de réductions affichées ».
- « Estimer sommairement la consommation d'espace engendrée par les projets d'infrastructures et d'aménagement ainsi que l'artificialisation des sols induite. Étudier les disponibilités foncières constituées par les grands espaces délaissés. Confronter la consommation d'espace projeté aux valeurs figurant dans les documents de planification d'urbanisme locaux. Évaluer la péri-urbanisation pouvant être induites par la nouvelle offre de transport afin de démontrer que le plan de mobilité participera bien à la limitation de l'étalement urbain. Démontrer la cohérence entre développement de l'urbanisation et les modes de transport alternatif à la voiture, la maîtrise de la consommation d'espace, et des besoins de déplacement. ».
- Compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 en portant le recensement en rayon de 20 km autour du territoire métropolitain, sur lequel le plan de mobilité peut avoir une incidence ».
- Renforcer l'analyse de l'accidentologie routière mentionnée dans l'état initial de l'environnement par l'élargissement de l'étendue de la période analysée (avant 2014–et 2021). De même renforcer l'examen de l'accidentologie routière en intégrant les constats d'autres grandes agglomérations françaises engagées dans le même processus de développement de transports collectifs et des modes doux ».
- Compléter l'évaluation environnementale par une estimation des temps de déplacement et de la congestion, dans le scénario de référence, et la mise en œuvre du plan d'action ».
- Compléter le dossier une analyse de la compatibilité des PDM avec les PPR, et les mesures d'évitement de l'exposition des au risque ».

3.4 Avis rendu par les communes

Ci-après le tableau récapitulatif de l'avis donnée par les 97 communes.

L'intégralité de ces avis est reprise au sein de l'annexe 3 : Avis rendus par les communes.

	COMMUNE	DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL	AVIS DU MAIRE (si absence délibération C.M)	FAVORABLE Oui – non ou sans avis	Si Favorable OU NON :Avec réserve ou recommandation
1	ALLENES LES MARAIS	OUI 29/11/2022		OUI	
2	ANNOEULLIN	OUI 29/11/2022		NON à l'unanimité	
3	AUBERS	OUI 16/11/22		OUI	Avec remarques importantes
4	BAUVIN	OUI 16/11/2022		OUI	Avec réserves
5	BEUCAMPS LIGNY	OUI 23/11/23i		OUI	Avec réserves
6	CARNIN	OUI 06/10/22		OUI	Avec réserves
7	FOURNES EN WEPPE	OUI 21/11/22		SANS AVIS	Remarques et propositions
8	FROMELLES	OUI 15/09/22		OUI	Propositions
9	HANTAY	OUI 23/09/22		OUI	
10	HERLIES	OUI 28/11/22		OUI	Propositions

11	LA BASSEE	OUI 27/10/22		OUI	Remarques/Demandes
12	LE MAISNIL	OUI 14/09/22		OUI	
13	PROVIN	OUI 24/09/22		OUI	
14	SAINGHIN EN WEPPE	OUI 19/10/22		OUI	
15	WAVRIN	OUI 15/10/22		Abstention unanime	
16	ILLIES	OUI 12/12/22		OUI	
17	DON	NON	NON		REPUTEE FAVORABLE
18	SALOME	NON	NON		REPUTEE FAVORABLE
19	MARQUILLIES	NON	NON		REPUTEE FAVORABLE
20	WICRES	NON	NON		REPUTEE FAVORABLE
21	LILLE	OUI 30/09/2022		OUI	FAVORABLE ASSORTI DE COMPLEMENTS
22	LA MADELEINE	OUI 19/10/2022		OUI	FAVORABLE EN DES FORMULANT REMARQUES
23	LAMBERSART	OUI 20/10/2022		OUI	FAVORABLE EN DES APPORTANT REMARQUES
24	SAINT ANDRE LEZ LILLE	NON	OUI 28/11/2022	OUI	FAVORABLE AVEC REMARQUES
25	MARQUETTE-LEZ-LILLE	OUI 28/11/2022		OUI	FAVORABLE EN TENANT COMPTE DES REMARQUES.
26	VERLINGHEM	NON	OUI, AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL 24/11/2022	OUI	FAVORABLE AVEC REMARQUES

27	WAMBRECHIES	NON	AVIS COMMUNAL LORS D'UNE REUNION DEBAT 26/10/2022	OUI	FAVORABLE AVEC REMARQUES
28	QUESNOY-SUR- DEULE	OUI 20/10/2022		NON	DEFAVORABLE COMPTE TENU DU NOMBRE IMPORTANT DE RESERVES
29	FRELINGHIEN	NON	NON		REPUTEE FAVORABLE
30	DEULEMONT	OUI 19/10/2022		OUI	FAVORABLE AVEC REMARQUES
31	WARNETON	OUI 13/09/2022		OUI	FAVORABLE AVEC CONTRIBUTION
32	COMINES	NON	NON		REPUTEE FAVORABLE
33	WERVICQ-SUD	OUI 21/09/2022		OUI	FAVORABLE
34	LOOS		AVIS COMMUNAL LORS D'UNE COMMISSION AD HOC 24/11/2022	OUI	FAVORABLE AVEC REMARQUES
35	EMMERIN	OUI 28/09/2022		OUI	FAVORABLE AVEC REMARQUES
36	WATTIGNIES	OUI 27/10/2022		OUI	FAVORABLE AVEC REMARQUES ET OBSERVATIONS
37	TEMPLEMARS	OUI 22/11/2022		PAS D'AVIS	REMARQUES ET DEMANDE DE MODIFICATION
38	NOYELLES-LES- SECLIN	OUI 05/09/2022		PAS D'AVIS	REMARQUES ET DEMANDE DE MODIFICATION
39	HOUPLIN- ANCOISNE	OUI 03/10/2022		NE S'OPPOSE PAS	DEMANDE D'AJOUT
40	SECLIN	OUI 04/11/2022		FAVORABLE	ADOPTE A LA MAJORITE

41	ARMENTIERES	OUI 24/11/2022	-		OUI à l'unanimité	Favorable remarques	avec
42	BOIS-GRENIER			Mail du 18/11/2022 adressé à assemblee@lillemetropole.fr	OUI	Favorable remarques	sans
43	CAPINGHEM	OUI 22/10/2022	-		OUI à l'unanimité	Favorable remarques	avec
44	ENGLOS	OUI 29/09/2022	-		OUI	Favorable remarques	avec
45	ERQUICHEM-LYS	OUI 11/10/2022	-		OUI à l'unanimité	Remarques et demandes de modifications	
46	ERQUINGHEM- LE-SEC	OUI 14/11/2022	-		OUI à l'unanimité	Favorable remarques	avec
47	ESCOBECQUES	OUI 20/10/2022	-		OUI à l'unanimité	Favorable remarques	avec
48	HALLENES-LEZ- HAUBOURDIN	OUI 13/10/2022	-		OUI (22 pour, 2 abstentions)	Favorable remarques	sans
49	HAUBOURDIN	OUI 28/09/2022	-		OUI (pour 29, contre 1, abstention 3)	Favorable remarques	sans
50	HOUPLINES	OUI 12/09/2022	-		OUI à l'unanimité	Favorable remarques	avec
51	LA CHAPELLE D'ARMENTIERES	OUI 23/11/2022	-		OUI à l'unanimité	Favorable remarques	avec
52	PERENCHIES	Oui - 29/10/2022			NON à l'unanimité	Défavorable car trop de remarques	
		Délibération complémentaire du 23/11/2022			OUI à l'unanimité	Favorable remarques	avec
53	PREMESQUES	OUI 26/09/2022	-		OUI à l'unanimité	Favorable remarques	sans
54	RADINGHEM-EN- WEPPE	OUI 05/10/2022	-		OUI	Favorable remarques	avec
55	SANTES	OUI 28/01/2022	-		NON	Défavorable car trop de remarques	

56	SEQUEDIN	NON	Courrier du Maire en date du 12/11/2022	Sans avis	Pas suffisamment de moyens humains pour analyser le dossier
57	ENNETIERES-EN-WEPPES	NON	NON	Réputée favorable	
58	LOMPRET	NON	NON	Réputée favorable	
59	LILLE- LOMME	NON	NON	Réputée favorable	
60	ANSTAING	OUI 23/11/2022			FAVORABLE ASSORTI DE PROPOSITIONS
61	BOUVINES	OUI 27/09/2022		OUI	
62	CHERENG	NON	OUI 01/12/2022	OUI	Réputé favorable
63	FACHES THUMESNIL	OUI 13/10/2022			FAVORABLE ASSORTI D'OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS
64	GRUSON	NON	OUI 24/11/2022		FAVORABLE ASSORTI DE PROPOSITIONS
65	LESQUIN	OUI 30/11/2022			FAVORABLE ASSORTI DE PROPOSITIONS
66	LEZENNES	OUI 29/11/2022			FAVORABLE ASSORTI DE REMARQUES
67	MONS EN BAROEUL	OUI 24/11/2022			FAVORABLE ASSORTI DE REMARQUES
68	PERONNE EN MELANTOIS	NON	OUI 28/11/2022 (mail)	OUI	
69	RONCHIN	OUI 18/10/2022		OUI	
70	SAINGHIN EN MELANTOIS	OUI 20/10/2022	OUI 28/11/2022		FAVORABLE ASSORTI DE REMARQUES

71	TRESSIN	OUI 26/09/2022		NON	
72	VILLENEUVE D'ASCQ	NON	OUI 01/12/2022		FAVORABLE ASSORTI DE PROPOSITIONS
73	FRETIN	OUI 21/12/2022			FAVORABLE ASSORTI DE REMARQUES
74	FOREST/MARQUE	OUI 27/09/2022			FAVORABLE ASSORTI DE REMARQUES
75	BAISIEUX	OUI 03/10/2022			FAVORABLE ASSORTI DE REMARQUES
76	VANDEVILLE	NON	NON	Réputé favorable	
77	HELLEMES- LILLE	NON	NON	Réputé favorable	
78	WILLEMS	NON	NON	Réputé favorable	
79	BONDUES	Oui 20/10/2022		Oui	Avec observation et souhait exprimé.
80	BOUSBECQUE	Oui 10/10/2022		Oui	Avec remarques.
81	CROIX	Non	Oui 29/11/2022	Oui	Avec observation et souhait exprimé.
82	HALLUIN	Oui 8/11/2022		Oui	Avec réserves.
83	HEM	Oui 5/10/2022		Oui	Avec observations et souhaits exprimés.
84	LANNOY	Oui		Oui	

		6/09/2022			
85	LEERS	Oui 6/10/2022		Oui	Avec souhaits exprimés.
86	LINSELLES	Oui 13/10/2022		Oui	Avec réserves.
87	LYS-LEZ-LANNOY	Non	Non	Réputé favorable	
88	MARCQ-EN-BAROEUL	Oui 30/11/2022		Oui	Avec réserves.
89	MOUVAUX	Oui 12/10/2022		Oui	Avec remarques.
90	NEUVILLE-EN-FERRAIN	Oui 20/10/2022		Oui	Avec réserves.
91	RONCQ	Oui 12/12/2022	Oui 24/11/2022	Oui	Avec réserves. Le courrier du maire formalise l'avis du CM, pour répondre dans le délai imparti (30-11-2022).
92	ROUBAIX	Non	Oui 27/10/2022	Sans avis	Avec réserves. Le courrier du maire formalise l'avis du CM, pour répondre dans le délai imparti (30-11-2022).
93	SAILLY-LEZ-LANNOY	Oui 7/12/2022	Oui 28/11/2022	Oui	Avec réserves. Le courrier du maire formalise l'avis du CM, pour répondre dans le délai imparti (30-11-2022).
94	TOUFFLERS	Oui		Oui	Avec remarques.

		28/09/2022			
95	TOURCOING	Oui 5/12/2022	Oui 29/11/2022	Oui	Avec réserves. Le courrier du maire formalise l'avis du CM, pour répondre dans le délai imparti (30-11-2022).
96	WASQUEHAL	Oui 7-11-2022		Oui	Avis favorable à l'unanimité.
97	WATTRELOS	Non	Non	Réputé favorable	

4 Organisation et déroulement de l'enquête publique

4.1 Désignation de la commission d'enquête

Par courrier en date du 09 novembre 2022, le Président de la Métropole Européenne de Lille a demandé la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique relative à la révision générale du plan de déplacement urbain et à l'élaboration du Plan De Mobilité (PDM) de la Métropole Européenne de Lille.

Par décision du 28 novembre 2022, M. le Président du Tribunal Administratif de Lille a procédé à la nomination d'une commission d'enquête composée par :

Présidente :

Mme Peggy CARTON, Technicienne en Environnement

Membres titulaires :

M. Patrick DATHY, consultant à la retraite,

M. Jacques DUC, retraité de la police nationale,

M. Christian LEBON, Chef de service comptable à la direction régionale des douanes à Lille, retraité,

M. Jean-Michel ROPITAL, Ingénieur divisionnaire des Travaux Publics de l'Etat, retraité.

Ladite commission ainsi constituée est en charge de procéder à une enquête publique intitulée "Projet de Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille, horizon 2035".

4.2 Organisation de l'enquête publique

Par arrêté n° 23-A-0034 en date du 03 février 2023, M. le Président de la Métropole Européenne de Lille a prescrit une enquête publique relative au Plan de Mobilité (PDM) à l'horizon 2035.

L'enquête publique s'est déroulée du 28 février 2023 à 9 h00 au 03 avril 2023 à 17h00, soit 35 jours consécutifs.

Les membres de la commission ont tenu des permanences ouvertes au public dans les lieux suivants :

- à la MEL, bâtiment Euralliance, 4, avenue de Kaarst à La Madeleine,
- à la mairie de Armentières,
- à la mairie de Roubaix,
- à la mairie de Sainghin-en-Weppes,
- à la mairie de Villeneuve d'Ascq,
- à la mairie de Wervicq-Sud.

Les mairies retenues et identifiées "Communes pivots" pour la tenue des permanences l'ont été par l'exécutif de la Métropole Européenne de Lille.

La commission d'enquête a proposé d'y ajouter la commune de Fretin mais celle-ci n'a pas été retenue.

Les permanences se sont tenues aux dates et horaires suivants :

- Mardi 28 février de 9h à 12h à la MEL,
- Mardi 28 février de 14h à 17h à Roubaix,
- Mercredi 01 mars de 9h à 12h à Sainghin-en-Weppes,
- Mercredi 01 mars de 14h à 17h à Villeneuve d'Ascq,
- Vendredi 03 mars de 14h à 17h à Wervicq-Sud,
- Samedi 04 mars de 9h à 12h à Roubaix,
- Mardi 07 mars de 9h à 12h à Wervicq-Sud,
- Mardi 07 mars de 14h à 17h à Sainghin-en-Weppes,
- Mercredi 08 mars de 9h à 12h à Roubaix,
- Mercredi 08 mars de 14 à 17h à Villeneuve d'Ascq,
- Vendredi 10 mars de 9h à 12h à Wervicq-Sud,
- Vendredi 10 mars de 14h à 17h à la MEL,
- Samedi 11 mars de 8h30 à 11h30 à Armentières,
- Mardi 14 mars de 8h30 à 11h30 à la MEL,
- Mardi 14 mars de 14h à 17h à Roubaix,
- Mercredi 15 mars de 9h à 12h à Armentières,
- Mercredi 15 mars de 14h à 17h à Villeneuve d'Ascq,
- Jeudi 16 mars de 14h à 17h à Sainghin-en-Weppes,
- Samedi 18 mars de 9h à 12h, permanence téléphonique,
- Mardi 21 mars de 8h30 à 11h30 à la MEL,
- Mardi 21 mars de 14h à 17h à Sainghin-en-Weppes,
- Mercredi 22 mars de 9h à 12h à Villeneuve d'Ascq,
- Mercredi 22 mars de 14h à 17h à Wervicq-Sud,
- Jeudi 23 mars de 9h à 12h à Armentières,

- Samedi 25 mars de 9h à 12h à Roubaix,
- Mardi 28 mars de 9h à 12h à Armentières,
- Mercredi 29 mars de 14h à 17h à Villeneuve d'Ascq,
- Jeudi 30 mars de 9h à 12h à Roubaix,
- Jeudi 30 mars de 14h à 17h à Wervicq-Sud,
- Samedi 01 avril de 9h à 12h à Sainghin-en-Weppes,
- Lundi 03 avril de 14h à 17h à la MEL.

4.3 Organisation de la contribution publique

Pendant toute la durée de l'enquête, le public a pu consulter sur support papier et déposer ses observations ou propositions sur les registres papier mis à disposition :

- A la MEL (bâtiment Euralliance, 4, avenue de Kaarst - La Madeleine de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 16h30 du lundi au vendredi,
- Dans les mairies des communes de Armentières, Roubaix, Sainghin-en-Weppes, Villeneuve d'Ascq et Wervicq-Sud,

aux jours et heures d'ouverture habituels des bureaux.

Sous forme dématérialisée et durant toute la durée de l'enquête, le public a pu consulter le dossier et déposer ses observations ou propositions :

- Sur le registre numérique à l'adresse : <https://www.registre-numérique.fr/pdm-mel>
- Sur un poste informatique mis à la disposition du public à la MEL (bâtiment Euralliance, 4, avenue de Kaarst - La Madeleine) de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 16h30 du lundi au vendredi et dans les mairies des communes de Armentières, Roubaix, Sainghin-en-Weppes, Villeneuve d'Ascq et Wervicq-Sud, aux jours et heures d'ouverture habituels des bureaux.
- Par courriel à l'adresse suivante : pdm-mel@mail.registre-numerique.fr

Le public pouvait également déposer ses observations ou propositions par courrier adressé à Madame la Présidente de la commission d'enquête relative au Plan de Mobilité - Métropole Européenne de Lille - 2, Boulevard des cités Unies / CS 70043 / 59040 Lille Cedex.

Le public a été informé que toute observation (et ses éventuelles pièces jointes) qu'elle était écrite, orale, ou dématérialisée aurait été consultable de tous sur le registre numérique.

Il a également été précisé qu'il était de la responsabilité de chaque participant à l'enquête publique, s'il souhaitait rester anonyme, de ne faire d'aucune information personnelle dans ses écrits (nom, coordonnées, adresse, etc...).

4.4 Dossier d'enquête

4.4.1 Composition du dossier d'enquête

Un premier document « Projet de plan de mobilité de la M.E.L » comportant :

- Le diagnostic des mobilités (73 pages)
- Les enjeux et objectifs de mobilité (33 pages)
- Le plan d'action (220 pages)
- L'annexe accessibilité (44 pages)

Un deuxième document « L'évaluation environnementale » comportant :

- Un résumé non technique (41 pages)
- L'état initial de l'environnement (239 pages)
- L'évaluation environnementale (284 pages)

Un troisième document « Bilan de la concertation volontaire » comportant :

- Le bilan de la concertation (24 pages)
- Le rapport d'analyse de la concertation dématérialisée (30 pages)
- Le bilan de la démarche de conception participative (51 pages)
- La contribution du conseil de développement de la M.E.L (61 pages)

Une brochure « synthèse » Plan de mobilité Horizon 2035 (11 pages).

La délibération du conseil communautaire (Séance du vendredi 24 janvier 2022) adoptant à l'unanimité des suffrages exprimés l'arrêt du projet de plan de mobilité 2035 (8 pages).

Dans le cadre de la Consultation administrative sur le Projet :

- Avis rendus par les Personnes Publiques Associées
- Avis rendus par les autres structures
- Avis rendu par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale
- Avis rendus par les communes.

4.4.2 Analyse de la commission

Observations de la commission d'enquête publique sur le dossier.

Le dossier dans sa composition est conforme aux textes.

Il est volumineux puisque contenant environ 1.100 pages (textes – plans – planches - cartes).

Néanmoins sa compréhension est relativement aisée en raison de sa structuration, des nombreuses fiches récapitulatives synthétisées à la fin de chaque chapitre.

Par ailleurs les Commissaires-enquêteurs ont pu bénéficier de réunions nombreuses et fructueuses avec les personnes de la M.E.L. concernées (présentation du dossier et échanges).

Il est peut-être à regretter :

- Une information sur le plan financier pas assez « claire »; un tableau récapitulatif aurait été souhaité.
- Une relative insuffisance de la présentation des mesures prises pour éviter ou réduire le trafic et le stationnement des transports routiers commerciaux et industriels, nationaux et internationaux, pourvoyeurs importants à la pollution atmosphérique locale, même si cela n'est pas toujours du domaine de la M.E.L.

4.4.3 Contacts préalables et visites de la commission

La préparation de la commission d'enquête à l'ouverture du créneau public n'a pas posé de problème particulier au niveau de l'étude du dossier.

Cinq réunions de présentation du dossier d'enquête publique et de mise au point du déroulement de l'enquête se sont tenues avec les services de la MEL.

Date	Lieu	Objet
12/12/2022	MEL (Lille)	Présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage
06/01/2023	MEL (Lille)	Présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage (suite)
16/01/2022	MEL (Lille)	Préparation de l'enquête Présentation et échanges sur le projet
03/02/2023	MEL (Lille)	Préparation de l'enquête (suite) Formation au registre numérique
07/02/2023	MEL (Lille)	Réunion de présentation du projet et organisation du déroulé de l'enquête publique avec les référents des communes pivot

Les membres de la commission se sont réunis à XX reprises pour définir son organisation et son fonctionnement.

Date	Lieu	Objet
12/12/2022	MEL (Lille)	Modalités de fonctionnement de la commission d'enquête
06/01/2023	MEL (Lille)	Organisation de la commission pour l'enquête (communes pivots, dates de permanence, répartition, ...)
16/01/2023	MEL (Lille)	Organisation de la commission pour la rédaction du rapport

03/02/2023	MEL (Lille)	Fonctionnement de la commission d'enquête pur les mesures de publicité
07/02/2023	MEL (Lille)	Réception des dossiers et registres des communes de pivots
14/02/2023	MEL (Lille)	Prolongation de l'enquête et méthodologie pour la rédaction des conclusions et avis
20/02/2023	MEL (Lille)	Rédaction du rapport
28/02/2023	MEL (Lille)	Méthodologie commune d'analyse des avis des conseils municipaux
14/03/2023	MEL (Lille)	Décision sur la prolongation de l'enquête
18/03/2023	MEL (Lille)	Réunion communication et permanence téléphonique
01/04/2023	Sainghin-en-Weppes	Méthodologie commune d'analyse des contributions du public
04/04/2023	MEL (Lille)	Analyse des contributions et éléments de rédaction du procès-verbal de synthèse
07/04/2023	MEL (Lille)	Rédaction finale du procès-verbal de synthèse et notification au maître d'ouvrage
24/04/2023	MEL (Lille)	Analyse du mémoire en réponse
26/04/2023	MEL (Lille)	Analyse des contributions
28/04/2023	MEL (Lille)	Remise du rapport et de ses conclusions et avis

4.5 Publicité

4.5.1 Publicité légale

Conformément aux textes en vigueur, l'enquête publique a fait l'objet de parutions dans les annonces légales des journaux suivants :

- 1ère parution : La Voix du Nord du 11 février 2023
Nord Eclair du 11 février 2023
- 2ème parution : La Voix du Nord du 28 février 2023
Nord Eclair du 28 février 2023

4.5.2 Affichage légal au siège de la MEL et dans les mairies

A la diligence de la MEL et de l'ensemble des communes la constituant, l'affichage réglementaire de l'avis informant de la mise à l'enquête publique du Plan de Mobilité à l'horizon 2035 a été effectué sur les panneaux d'affichage habituels ou

d'autres supports visibles de l'extérieur.

Conformément à la réglementation, quinze jours avant le début de l'enquête, les membres de la commission d'enquête ont vérifié personnellement cet affichage les 14 et 15 février 2023 et à l'occasion de chacun de leurs déplacements pour se rendre à leurs permanences.

Des certificats d'affichage ont été délivrés par M. le Président de la MEL et les Maires des communes.

4.5.3 Autres publicités

Les communes ont également communiqué sur le déroulement de l'enquête publique, soit sur leur site internet ou par des liens vers le site de la MEL, par des réseaux sociaux ou d'autres moyens (bulletin municipal, ...).

Ces dispositions ont également été vérifiées par les membres de la commission d'enquête.

Le bilan des 97 communes enquêtées, des doublons sont possibles du fait d'une information sur différents supports dans une même commune (cf détails ci-dessous), s'établit comme suit :

Sans mesure de publicité complémentaire : 61

Site internet communal et/ou lien vers le site de la MEL : 34

Réseau social : 4

Bulletin municipal : 1

Autres supports : 0

Secteur de Peggy CARTON

	Communes	Publication complémentaire	Commentaires
	LILLE	NON	
	LA MADELEINE	NON	
	LAMBERSART	OUI	https://www.lambersart.fr/la-metropole-europeenne-de-lille-organise-une-enquete-publique-relative-au-plan-de-mobilite-horizon une page complète
	SAINT ANDRE LEZ LILLE	NON	
	MARQUETTE- LEZ-LILLE	OUI	https://www.marquettelezlille.fr/evenement/prenez-la-

			parole-sur-la-mobilite/ petit encart avec une grande photo
	VERLINGHEM	NON	
	WAMBRECHIES	OUI	https://www.wambrechies.fr/actualites/participation-citoyenne-reinventons-nos-deplacements grande page reprenant les lieux et le site
	QUESNOY-SUR-DEULE	OUI	https://quesnoysurdeule.fr/fr/nw/1990042/1441429/consultation-publique-plan-de-mobilite-de-la-mel Consultation Plan de mobilité de la MEL - Réinventons les déplacements du quotidien du 28 février au 3 avril 2023 Déplacements au quotidien, transports en commun dans la métropole : vos attentes, vos besoins... C'est le moment de vous exprimer et de défendre un projet ambitieux sur l'ex voie SNCF Comines-Lille. Plus d'informations : https://participation.lillemetropole.fr/processes/concertationplan-demobilite Pour donner votre avis sur le registre numérique : https://www.registre-numerique.fr/pdm-mel
	FRELINGHIEN	NON	
	DEULEMONT	OUI	https://www.deulemont.fr/enquete-publique-relative-au-plan-de-mobilite-mel/ affichage de l'enquête puis page vide quand on veut en savoir plus
	WARNETON	NON	
	COMINES	OUI	https://www.ville-comines.fr/vie-pratique/actualites/807-mel-projet-de-plan-de-mobilite-enquete-publique-du-28-

			<u>fevrier-au-3-avril</u> une ½ page
	WERVICQ-SUD	OUI	https://www.wervicq-sud.com/participation-citoyenne/ Une grande page reprenant : Date des permanences + affiche
	LOOS	NON	
	EMMERIN	OUI	https://www.emmerin.fr/index.php/2023/03/enquetes-publiques/ Petit encart
	WATTIGNIES	NON	
	TEMPLEMARS	OUI	https://www.templemars.fr/?s=plan+de+mobilite%C3%A9 très petit encart
	NOYELLES-LES-SECLIN	NON	
	HOUPLIN-ANCOISNE	NON	
	SECLIN	NON	

Secteur de Patrick DATHY

	BONDUES	Oui	http://www.ville-bondues.fr/information-urbanisme-et-formulaires/enquetes-publiques/
	BOUSBECQUE	Non	
	CROIX	Non	
	HALLUIN	Oui	Lien vers le site de la MEL parmi les « Liens utiles » de la page d'accueil.
	HEM	Non	
	LANNOY	Non	
	LEERS	Non	
	LINSELLES	Oui	Lien vers le site de la MEL parmi les « Liens utiles » de la page d'accueil.
	LYS-LEZ-LANNOY	Non	

	MARCQ-EN-BAROEUL	Oui	https://www.marcq-en-baroeul.org/mon-quotidien/me-deplacer/enquete-publique-projet-de-plan-de-mobilite-de-la-mel
	MOUVAUX	Non	
	NEUVILLE-EN-FERRAIN	Non	
	RONCQ	Oui	https://www.roncq.fr/actualite/actualites?view=article&id=12659&catid=52
	ROUBAIX	Oui	https://www.ville-roubaix.fr/agenda/plan-de-mobilite-de-la-metropole-europeenne-de-lille
	SAILLY-LEZ-LANNOY	Non	
	TOUFFLERS	Oui	Lien vers le site de la MEL parmi les « Liens utiles » de la page d'accueil.
	TOURCOING	Oui	https://www.tourcoing.fr/Vivre-a-Tourcoing/Urbanisme/Actu/Enquete-publique-relative-au-Plan-de-Mobilite-Horizon-2035
	WASQUEHAL	Non	
	WATTRELOS	Oui	https://www.ville-wattrelos.fr/enquete-publique-projet-de-plan-de-mobilite-de-la-mel

Secteur de Jacques DUC

Réf	Communes	Publication complémentaire	Commentaires
1	ALLENES LES MARAIS	Non	
2	ANNOEULLIN	Oui	Site internet et Facebook
3	AUBERS	Oui	Site internet et bulletin municipal
4	BAUVIN	Oui	Site internet
5	BEAUCAMPS LIGNY	Non	Pas de réponse

			Site internet à priori non renseigné
6	CARNIN	Non	
7	DON	Non	
8	FOURNES EN WEPPE	Non	
9	FROMELLES	Non	
10	HANTAY	Non	
11	HERLIES	Non	Pas de réponse Site internet à priori non renseigné
12	ILLIES	Oui	Facebook
13	LA BASSEE	Non	
14	LE MAISNIL	Non	
15	MARQUILLIES	???	Attente réponse mail
16	PROVIN	Non	
17	SALOME	Non	
18	SAINGHIN EN WEPPE	Oui	Site internet
19	WAVRIN	Non	
20	WICRES	Non	

Secteur de Christian LEBON

Réf	Communes	Publication complémentaire	Commentaires
1	Villeneuve D'ASCQ	OUI	Via « actualité » puis moteur de recherche : taperMEL
2	FRETIN	NON	Seul visible un avis réunion publique PLU3
3	VENDEVILLE	NON	
4	GRUSON	NON	
5	BAISIEUX	OUI	Via lien annonces légales
6	PERONNE EN MELANTOIS	NON	
7	LESQUIN	NON	
8	RONCHIN	NON	La concertation préalable est encore sur le site

9	SAINGHIN EN MELANTOIS	NON	
10	LEZENNES	NON	Site inaccessible
11	FACHES THUMESNIL	NON	
12	HELLEMES LILLE	NON	
13	MONS EN BAROEUL	NON	
14	BOUVINES	NON	
15	ANSTAING	NON	
16	CHERENG	NON	
17	TRESSIN	NON	
18	WILLEMS	NON	
19	FOREST /MARQUE	NON	

Secteur de Jean-Michel ROPITAL

Réf	Communes	Publication complémentaire	Commentaires
1	ARMENTIERES	Non	
2	BOIS-GRENIER	Oui	Site internet
3	CAPINGHEM	Non	
4	ENGLOS	Non	
5	ENNETIERES- EN-WEPPE	Non	
6	ERQUINGHEM- LYS	Non	
7	ERQUINGHEM- LE-SEC	Non	
8	ESCOBECQUES	Oui	Lien vers le site de la MEL et du PDM 2035
9	HALLENES-LEZ- HAUBOURDIN	Non	
10	HAUBOURDIN	Non	
11	HOUPLINES	Oui	Lien vers le site de la MEL et du PDM 2035
12	LA CHAPELLE D'ARMENTIERES	Non	
13	LOMME	Oui	Lien vers le site de

			la MEL et du PDM 2035
14	LOMPRET	Oui	Lien vers le site de la MEL et du PDM 2035
15	PERENCHIES	Oui	Lien vers le site de la MEL et du PDM 2035
16	PREMESQUES	Oui	Site internet , Facebook, panneau Pocket
17	RADINGHEM-EN-WEPPES	Oui	Facebook
18	SANTES	Oui	Site internet
19	SEQUEDIN		Lien vers le site de la MEL et du PDM 2035

Plusieurs autres mesures de publicité, à l'initiative de la MEL, ont été réalisés sur différents médias :

Insertion presse :

VDN (½ page) : parutions les 28 février, 17 mars et 27 mars 2023

20 minutes (½ page) : parutions les 1^{er} et 20 mars

Affichage dynamique : au sein du métro du 6 au 13 mars 2023

Radio : du 13 au 24 mars diffusé sur Europe 2 Lille, RFM Lille et France Bleu Nord.

Web MEL :

- Actualité publiée depuis le 24/02
- Visuel en Home page depuis le 13 mars
- Réseaux Sociaux : Twitter > post le 28 février et le 18 mars - Facebook > post le 28 février

Relations presse : Communiqué de presse envoyé par les attachés de presse le 28 février

4.6 Climat de l'enquête

Aucun fait particulier n'a entaché le déroulement de l'enquête publique. La mise à la disposition du public du dossier d'enquête a été effective au siège de la MEL à La Madeleine et dans les mairies des communes de Armentières, Roubaix, Sainghin-en-Weppes, Villeneuve d'Ascq et Wervicq-Sud durant la période du 28 février 2023 à 9h00 au 03 avril 2023 à 17h00. La consultation du dossier à partir des ordinateurs mis à disposition dans les

mêmes lieux qu'indiqués ci-dessus pouvait se faire sans difficulté. La dématérialisation de l'enquête publique n'a pas posé de problème particulier.

4.7 Clôture de l'enquête

L'enquête a été clôturée par la Présidente de la commission d'enquête le 03 avril 2023 à 17h00 à l'issue de sa dernière permanence. Cette dernière a emporté directement le dossier et le registre d'enquête aux fins de rapport et de conclusions.

Le même jour à la même heure, l'accès au registre numérique et l'adresse électronique dédiée ont été fermés, pour éviter que des observations ne soient produites par ces voies alors que le registre papier n'était plus à la disposition du public.

Les autres registres et dossiers déposés dans les mairies de Armentières, Roubaix, Sainghin-en-Weppes, Villeneuve d'Ascq et Wervicq-Sud ont été récupérés par les membres de la commission d'enquête le mardi 4 avril 2023.

A l'expiration de l'enquête publique, la commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions motivées. Ces documents seront consultables à la MEL, dans les 97 communes de la métropole européenne de Lille et sur le site internet dédié à l'enquête publique "<https://www.registre-numérique.fr/pdm-mel>" pendant 1 an.

Toute personne peut sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la Métropole Européenne de Lille.

Le projet de Plan de Mobilité, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique et de l'avis des personnes publiques associées, sera soumis à la décision du conseil métropolitain pour approbation.

5 Les observations

5.1 Comptabilisation des observations

Les bureaux et locaux mis à la disposition des membres de la commission d'enquête dans les locaux de la MEL et dans les mairies de Armentières, Roubaix, Sainghin-en-Weppes, Villeneuve d'Ascq et Wervicq-Sud afin de recevoir le public et de la possibilité de consulter le dossier sous forme dématérialisée, présentaient de bonnes qualités de confort et de travail pour la tenue des permanences.

Lors des 31 permanences tenues en mairies ainsi qu'au bâtiment Euralliance de la Métropole Européenne de Lille et par téléphone, nous avons reçu 241 contributions comme référencé ci-dessous :

- 16 contributions e-mail
- 208 e-contributions numériques
- 2 courriers
- 15 contributions aux registres papier.

Les contributions du public se répartissent de la façon suivante :

Registre papier :

Siège de la MEL : Ecrites : 4, Orales : 0, Autres : 0.

Mairie de Armentières : Ecrites : 2, Orales : 0, Autres : 0.

Mairie de Roubaix : Ecrites : 0, Orales : 0, Autres : 0.

Mairie de Sainghin-en-Weppes : Ecrites : 3, Orales : 0, Autres : 0.

Mairie de Villeneuve d'Ascq : Ecrites : 0, Orales : 0, Autres : 0.

Mairie de Wervicq-Sud : Ecrites : 6, Orales : 0, Autres : 0.

A noter que l'ensemble des contributions écrites sur les registres papier ont été intégrées dans le registre numérique.

Registre numérique :

A la clôture de l'enquête, on recense 17911 visites pour 16918 visiteurs.

On dénombre 592 téléchargements de pièces et 441 visualisations de documents.

Les e-contributions s'élèvent à 208.

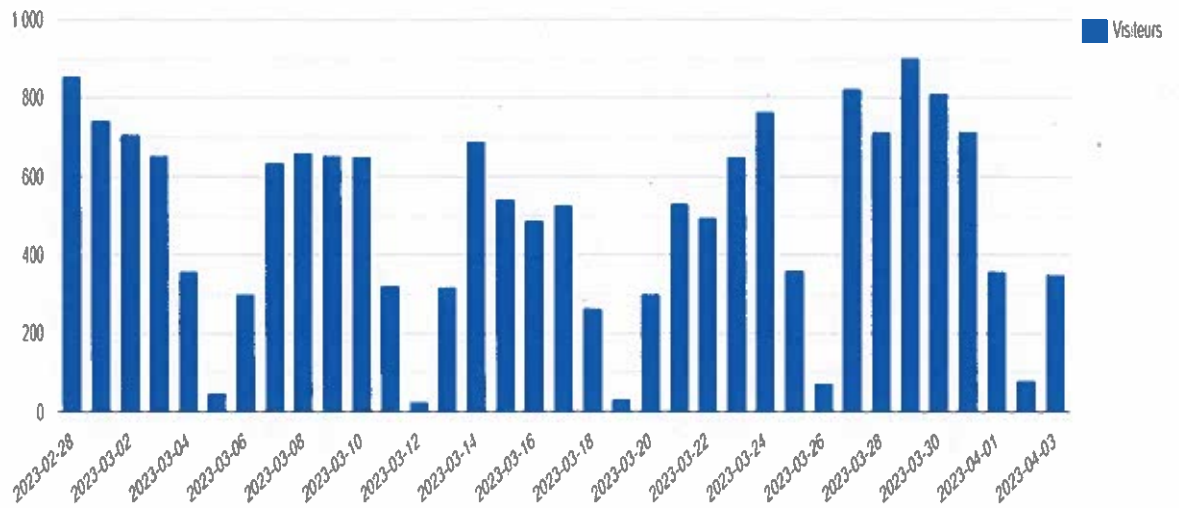
Courrier : 2 + 1 hors délai

Courriel : 16

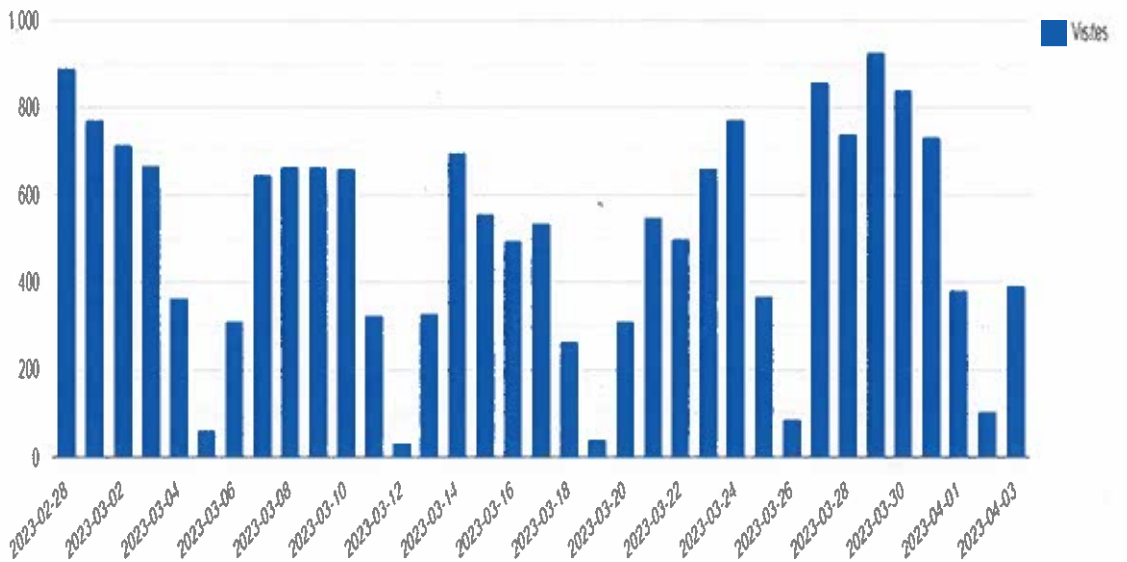
Il y a eu sur le site du registre numérique :

- 16918 visiteurs
- 17911 nombres de visite (visiteurs ayant consulté plusieurs fois le dossier)
- 441 visualisations de documents
- 592 téléchargements de documents.

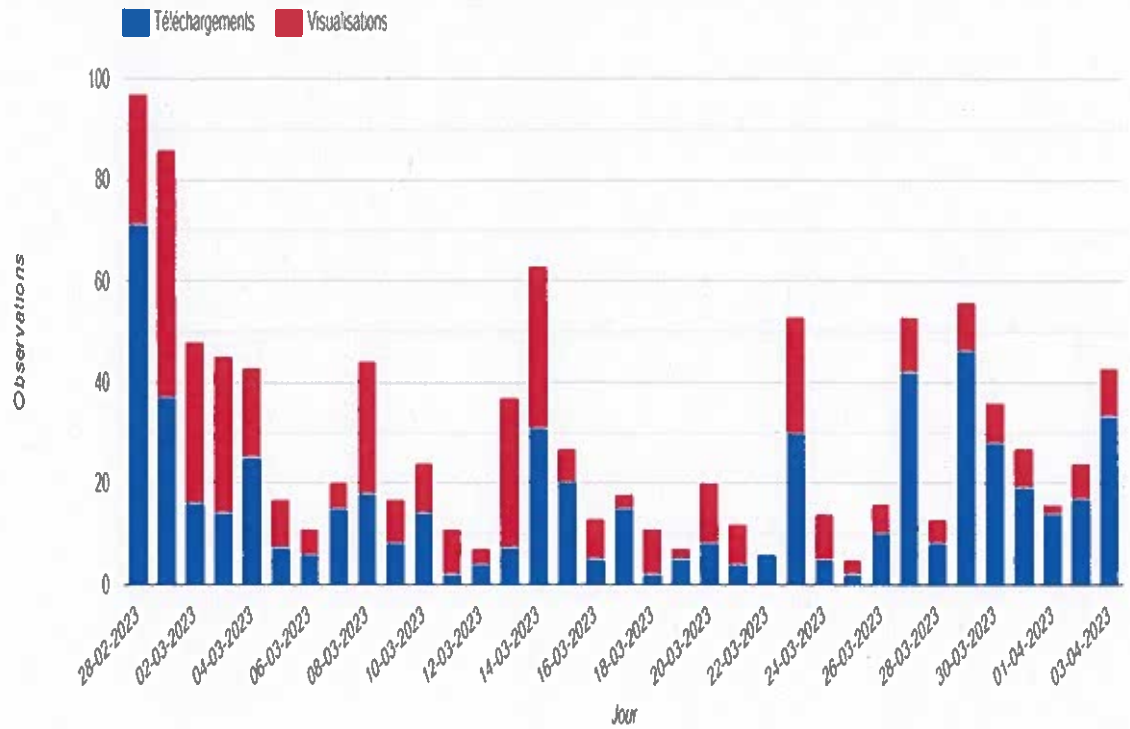
Ci-joint le graphique du nombre de visiteurs par jour :



Le graphique du nombre de visites par jour :



Le graphique du nombre de téléchargement et de visualisation par jour :



La synthèse des éléments du dossier téléchargés ou visualisés :

Statistiques de visualisation et de téléchargement des documents

Document	Téléchargement	Visualisation
Projet de PDM arrêté	158	154
Note de présentation du PdM	93	37
Evaluation environnementale du PdM	31	28
Avis de la MRAE sur le projet de PdM	28	24
Avis des communes sur le projet de PdM	73	45
Délibération commune d'Armentières	20	18
Délibération Aubers	17	11
Délibération commune d'Houplines	17	16
Délibération Noyelles-les-Seclin	20	14
Délibération de la commune de Wasquehal	20	16
Avis des personnes publiques associées	22	17
Avis des structures sur le projet de PDM	21	12
Bilan de la concertation volontaire	25	18
Délibération MEL arrêt du PdM en flamand	11	8
Délibération MEL arrêt du projet PdM	36	26

L'ensemble des contributions reçues lors de cette enquête publique sont reprises à l'annexe 4 "Contributions du public" jointe à ce rapport.

Après la remise du PV de synthèse au demandeur, nous a été transmis un courrier arrivé hors délai en mairie de Sainghin-en-Weppes, le 7 avril 2023. Ci-joint le courrier

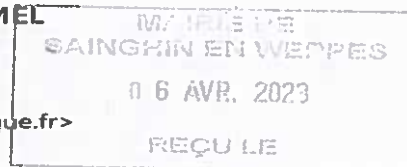
Enquête publique sur le plan de déplacement au sein de la MEL

Philippe Pollet <philop76@hotmail.fr>

Mer 05/04/2023 09:00

À : pdm-mel@mail.registre-numérique.fr <pdm-mel@mail.registre-numérique.fr>

Madame, monsieur,



Pour répondre à cette enquête, en tant qu'habitant de la ville de Salomé et riverain de la future zone de logistique XXL, je propose que soit inscrite dans le prochain plan d'urbanisme PLU3 la réalisation d'une bretelle d'accès à la RN47 depuis la route M145, ceci afin de permettre aux véhicules de reprendre la direction de LENS ou de PARIS en évitant les rond-point de Illies avant de rejoindre celui de la zone commerciale de la Croisée des Weppes et la RN47. Cet aménagement présenterait deux avantages majeurs:

- éviter l'attente au rond-point d'Illies et donc son engorgement
- soulager la circulation rue Jules Ferry, rue Victor Hugo et rue Pasteur à Salomé, notamment au heures de pointe matin et soir, des véhicules venant du rond-point de Herlies qui shuntent le rond-point de La Bassée en prenant la direction de Salomé au rond-point d'Illies en tourner à gauche, puis en tournant à gauche au rond-point de Salomé pour reprendre ensuite la direction de Lens par la RN 47 en traversant Salomé. De même il est à craindre que les véhicules utilitaires quittant la zone logistique XXL de Heineken prennent la même direction pour repartir vers Lens.

Cette proposition avait été portée à la connaissance de Monsieur CORBILLON, maire de Sainghin-en-Weppes, par un courrier que j'ai écrit et auquel il m'avait répondu favorablement pour sa mise à l'étude par les services compétents.

Concrètement, il faudrait réinscrire au PLU3 la réserve de terrains sur les parcelles agricoles qui existait dans l'ancien PLU 1 et qui avait été supprimée au PLU2 en 2019; celle-ci permettait aux services d'aménagements routiers de réaliser cette bretelle de raccordement.

Cordialement.

à Monsieur CORBILLON le 6 Avril 2023
Monsieur le Maire,
A tout fin utile, je vous remets ce mail que j'ai écrit pour répondre à l'enquête publique ouverte par la MEL sur le plan de déplacement. Ce mail n'ayant pas été reçu à l'adresse indiquée car la date d'envoi était de fin, je vous serais reconnaissant de bien vouloir le remettre au commissaire enquêteur afin que celui-ci lui donne une suite favorable.
Bien Cordialement,
C. Pollet

Ce courrier étant arrivé hors délai, il n'est pas repris dans l'annexe 4 "Contributions du public". Il a néanmoins été examiné.

5.2 Le P.V. de synthèse

Le procès-verbal de synthèse a été remis au pétitionnaire le 7 avril 2023 et comprend un relevé détaillé des contributions.

Il est joint en annexe 5 "Procès verbal de synthèse des contributions".

5.3 Mémoire en réponse

Le maître d'ouvrage a remis son mémoire en réponse à la commission d'enquête le 21 avril 2023.

A l'issue de l'enquête publique, l'ensemble des remarques et observations faites par le public ont été transmis au maître d'ouvrage, ainsi que le procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête, le 07 avril 2023.

En date du 21 avril 2023, le pétitionnaire nous remet son mémoire en réponse.

Le pétitionnaire a fourni un mémoire en réponse très argumenté (mémoire en réponse de 108 pages repris en annexe 6 "Mémoire en réponse").

La Métropole Européenne de Lille a répondu à l'ensemble des questions reprises sur le procès-verbal de synthèse. Le public pourra y trouver des réponses à ses contributions.

6 Le Bilan de l'enquête

Les formalités prescrites par arrêté communautaire du 03 février 2023 ont été remplies. Les registres d'enquête ont été clôturés par les membres de la commission d'enquête conformément à l'arrêté communautaire, Article 58, après récupération de l'ensemble des registres soit le 04 avril 2023.

La Commission d'enquête a ensuite rencontré le demandeur sous huitaine, soit le 07 avril 2023 et lui a communiqué les observations consignées dans le procès-verbal de Synthèse conformément à l'article 5 de l'arrêté.

Aucun fait n'a entaché la régularité, l'organisation ou le déroulement de l'enquête. L'enquête s'est déroulée de manière satisfaisante, dans de bonnes conditions. Chacun a pu prendre connaissance du dossier, y compris hors de la présence des commissaires-enquêteurs et ce durant 35 jours.

La publicité d'enquête publique a bien été effectuée, ce qui a permis une bonne participation du public. La mobilisation du public a été conséquente : 241 contributions, et un nombre important de visites et de téléchargements sur le site internet. Les membres de la commission d'enquête n'ont aucune observation à formuler au sujet du déroulement de l'enquête qui s'est accomplie normalement.

Le mémoire en réponse de la Métropole Européenne de Lille a été transmis à la commission d'enquête le 21 avril 2023, conformément à l'arrêté communautaire.

Cette page 69 clos notre rapport sur l'enquête relative au projet de Plan de Mobilité (PDM) Horizon 2035 de la métropole Européenne de Lille.

Après avoir étudié le dossier et la contribution du public, les membres de la commission d'enquête sont maintenant prêts à déposer leurs conclusions motivées et leur avis dans le dossier « Avis et conclusions motivées », joint au présent rapport et ses annexes sous document séparé.

Conformément à l'arrêté communautaire, Article 5, les dossiers soumis à l'enquête, les registres, le rapport et les conclusions comprenant nos avis motivés accompagnés des pièces annexes sont transmise

Lille,

Le 28 Avril 2023.

La Commission d'enquête,

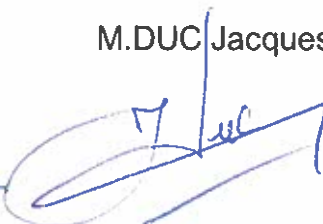
M. CARTON Peggy



M. LEBON Christian,



M.DUC Jacques,



M. ROPITAL Jean-Michel,



M. DATHY Patrick

