

PLAN D' ACTIONS EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SUR LE TERRITOIRE DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE - VALIDATION ET MISE EN ŒUVRE - CONVENTIONS DE PARTENARIATS - AUTORISATION DE SIGNATURE

I. Rappel du contexte

Depuis 2011, la Métropole européenne de Lille a développé différentes réflexions pour développer les pratiques de covoiturage et les intégrer à sa politique de mobilité. Celles-ci avaient notamment émergé dès 2011 à travers une étude exploratoire pour la mise en œuvre d'une politique de covoiturage conduite en partenariat avec la Région et l'ADEME.

Les conclusions de celle-ci et les réflexions plus récemment menées par d'autres acteurs comme Hauts de France Mobilité ou la Région ont notamment permis de mettre en avant :

- * le potentiel théorique très fort du covoiturage avec 1,3 personne par véhicule en moyenne aujourd'hui (1,1 pour les déplacements domicile-travail) ;
- * son intérêt économique et environnemental très intense aussi bien pour les usagers qui y ont recours que pour la collectivité en général ;
- * sa cible principale qui est la mobilité domicile-travail, même si ce n'est pas la seule forme de covoiturage à développer (événementiel, longue distance,...) ;
- * sa zone de pertinence qui est la plus forte pour les déplacements supérieurs à 15 voire 20 kilomètres, en interne au territoire pour ses habitants mais aussi pour les déplacements d'échange avec lien avec les territoires limitrophes ;
- * son potentiel de développement le plus pertinent en lien avec les territoires moins denses et moins centraux et avec les zones d'activités périphériques ;
- * l'intérêt, mais la non suffisance, de développer des outils de mise en relation des « covoitureurs » et « covoiturés » ;
- * la nécessité de développer des actions de communication et d'animation pour promouvoir les pratiques de covoiturage auprès des publics cibles ;
- * l'intérêt de disposer de certains aménagements facilitant les pratiques de covoiturage comme par exemple du stationnement dédié, ou encore à plus long terme des voies réservées.

La Métropole européenne de Lille a également porté un certain nombre d'actions opérationnelles visant à développer les pratiques en lien avec son territoire :

- des actions d'animation dans les parcs d'activités économiques en faveur du covoiturage ont été mises en œuvre, dont certaines avec le concours de la CCI Grand Lille ;
- la mise en œuvre dès 2011 d'un premier outil de mise en relation des usagers à travers le site internet « Covoiturezplus » opéré par le concessionnaire de de la CSP

relative aux transports publics (Transpole puis Ilevia) afin de permettre la mise en relation des usagers désirant covoiturer, d'orienter les usagers vers des solutions en lien avec le transport public (places réservées sur certains parcs-relais par exemple) et de faciliter la création de communautés de covoitureurs au sein des établissements publics ou privés du territoire métropolitain ;

- l'aménagement de 9 aires de covoiturage depuis 2015, représentant plus de 170 places dédiées situées sur le Parc d'activités de Neuville en Ferrain, à Deulémont, Fournes-en-Weppes, Salomé, La Chapelle d'Armentières, Toufflers, Baisieux, Wervicq-Sud et Halluin ;

- avec Hauts-de-France Mobilités (ex SMIRT), participation à la démarche régionale de mise en œuvre de la plateforme passpasscovoiturage.

Enfin, il est à noter que le cadre législatif récent et la révision du PDU 2010>2020, constituent également un environnement favorable au développement des alternatives à la voiture utilisée « seul » et en particulier du covoiturage.

II. Objet de la délibération

La métropole européenne de Lille s'est engagée depuis plusieurs années dans des actions concrètes qu'elle se propose d'intensifier pour développer la pratique du covoiturage sur son territoire.

Afin de poursuivre ces objectifs, il est proposé de mettre en œuvre un plan d'actions métropolitain portant sur les principaux piliers d'une politique de covoiturage :

- proposer et coordonner les outils offerts aux usagers pour développer les pratiques de covoiturage ;
- valoriser les actions développées en matière de covoiturage ;
- mettre en œuvre un schéma d'aménagement des aires de covoiturage ;
- explorer et expérimenter de nouvelles solutions pour développer massivement le covoiturage.

1/ Proposer et coordonner les outils offerts aux usagers pour développer les pratiques de covoiturage

De nouveaux outils et services sont régulièrement mis à disposition des usagers avec des portages et des objectifs très différents. Ils visent à améliorer et développer les pratiques de covoiturage sur notre territoire et en lien avec les territoires limitrophes.

Actuellement les principaux outils et services numériques accessibles aux usagers du territoire de la MEL sont les suivants :

- Hauts-de-France Mobilités met à disposition via son portail internet de mobilité régionale « passpass.fr » la plateforme « passpasscovoiturage ». Cette plateforme de covoiturage courte et moyenne distance permet de mettre en relation des habitants dont les trajets correspondent. Ceux-ci peuvent partager leurs trajets

quotidiens, pour les déplacements domicile-travail ou pour les loisirs. Les entreprises, administrations ou associations qui le souhaitent peuvent également créer une communauté dédiée, afin d'offrir une solution de covoiturage à leurs salariés. Plusieurs structures importantes ont déjà leur communauté : MEL, IDKIDS-DAMARTEX Roubaix, OVH... Cet outil permet la cohérence à l'échelle régionale et il est mobilisable par tous les adhérents des Hauts de France Mobilités, mais il ne dispose pas des toutes dernières évolutions (fonctionnement dynamique)

- la métropole européenne de Lille propose, depuis début 2019, via son concessionnaire Ilevia, une nouvelle application de covoiturage dynamique, intermodale et intégrée (« ILEVIA covoiturage ») spécifiquement dédiée au territoire métropolitain et articulée avec l'ensemble de l'offre de transports urbains portée dans la concession. Cet outil vise à être complémentaire du dispositif régional décrit ci-avant en offrant plus de fonctionnalités et notamment une composante « dynamique » et lui est compatible dans une logique de mutualisation et de fédération des offres proposées aux usagers ;

- des opérateurs privés de covoiturage proposent ou peuvent proposer également ce type de solutions et de services sur le territoire en particulier auprès des entreprises dans le cadre des déplacements domicile/travail de leurs salariés ou pour des déplacements à plus longue distance.

Afin de faciliter et de développer le nombre de trajets covoiturés, il est essentiel que la MEL veille à une coordination et une interopérabilité des services numériques proposés (bases de données, communautés,...) avec les différents opérateurs présents sur le territoire. Ceci pourrait se traduire opérationnellement dans des conventions afin de définir les modalités de partenariats et d'échanges et de s'assurer que les usagers du territoire aient accès à l'offre la plus large et la plus cohérente possible.

2/ Valoriser les actions développées en matière de covoiturage

Afin de valoriser l'ensemble des initiatives prises en faveur du covoiturage et de développer la pratique, plusieurs actions pourraient venir compléter le panel des mesures déjà existantes :

- le référencement et la valorisation des aménagements réalisés sur le territoire doivent être poursuivis via la plateforme passpass Hauts de France Mobilité, le site internet et intranet de la MEL, et les applications ou les services urbains de mobilité MELCOME et Ilevia ;
- les aménagements des aires de covoiturage répondent à un certain nombre de prescriptions techniques et bénéficient d'une charte graphique métropolitaine dédiée qui est déclinée sur les totems et sur les éléments de jalonnement et de signalétique accompagnant tous les aménagements de ce type qui pourrait être valorisée ;

Séance du vendredi 11 octobre 2019

Délibération DU CONSEIL

- les différentes solutions de covoiturage développées sur le territoire pourraient être plus systématiquement valorisées et proposées en particulier dans le cadre d'actions d'accompagnement de la Métropole Européenne de Lille en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) en faveur des plans de déplacements d'établissements scolaires (PDES) et des plans de déplacement entreprises (PDE/PDM) auprès des établissements et des salariés. Ces actions sont notamment à conduire en coordination avec les actions menées dans le cadre de la compétence « économique » de la MEL et les actions menées par Ilévia dans le cadre de sa mission de conseil en mobilité, et en cohérence avec les partenaires mobilité (CCIGL, Déclic Mobilités, DREAL, ADAV, I-ViaTic...), à travers notamment l'organisation du challenge de la mobilité dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité qui a lieu tous les ans au mois de septembre ;
- la mise en œuvre d'un plan de communication spécifique permettrait également de mieux faire connaître le covoiturage aux métropolitains et aux usagers du territoire par l'intermédiaire de campagnes de communication régulières visant à mettre en exergue les avantages du covoiturage et les différents moyens mis à disposition des métropolitains pour en faciliter la pratique.

3/ Mettre en œuvre un schéma d'aménagement d'aires de covoiturage

Depuis le début du mandat, un premier maillage d'aires de covoiturage a été initié sur le territoire avec aujourd'hui 9 aires pour plus de 170 places.

Pour confirmer cette dynamique, il est proposé de mettre en œuvre un schéma métropolitain basé sur le principe de la proximité avec les réseaux structurants et de complémentarité avec les offres de mobilité existantes. Celui-ci poursuivra un objectif de maillage du territoire, notamment dans les secteurs les plus propices au développement des pratiques de covoiturage. Il sera basé sur des aménagements réalisés dans un premier temps avec un nombre de places limité afin de tester le service avant d'envisager éventuellement un redimensionnement de l'offre. Trois typologie d'aires de covoiturage sont retenues aujourd'hui : proximité (moins de 10 places) / intermédiaire (10 à 30 places) / structurante (>plus de 30 places). Une charte graphique spécifique et une signalétique dédiée ont été conçues pour favoriser l'homogénéité et la lisibilité de l'offre proposée dans le cadre des aménagements déjà réalisés.

D'ici 2025, il est donc proposé de confirmer la dynamique engagée en 2015 par la réalisation de 4 à 5 études de faisabilité et l'aménagement de 2 à 3 aires de covoiturage par an.

Ces nouveaux aménagements seront majoritairement des aires de catégorie intermédiaire (10 à 30 places), réalisés dans des lieux existants et adaptés qui permettent de proposer des aires de covoiturage adaptées, de qualité et à moindre

Séance du vendredi 11 octobre 2019

Délibération DU CONSEIL

coût (exemple de l'aire de 14 places aménagées sur le Parc d'Activités de Neuville-en-Ferrain).

Ainsi, d'ici 2025, une vingtaine d'aires pourraient être réalisées représentant environ 400 places supplémentaires dédiées pour un coût global estimé de 2 millions d'euros.

Dans un objectif de mutualisation, et de contribution au renforcement du maillage du territoire, il est également proposé, en continuité avec la délibération 18 C 0309, adoptée lors du conseil métropolitain du 15 juin 2018, de poursuivre le développement de partenariats avec des acteurs privés volontaires pour densifier l'offre proposée sur le territoire. Ceux-ci seront traduits dans des conventions qui permettront d'aménager et de promouvoir une offre de covoiturage sur des parkings privés en complément de l'offre publique. Pour faire l'objet d'un partenariat, ces aménagements devront répondre aux critères d'implantation élaborés par la métropole européenne de Lille et proposeront des engagements réciproques en particulier en matière de signalisation et de jalonnement, de communication et de promotion dans le respect des prescriptions réglementaires et de la charte graphique spécifique élaborée par la métropole européenne de Lille.

Dans ce cadre, le partenariat institué fin 2018 avec une grande enseigne commerciale du territoire, permettra de mettre à disposition, au cours de l'année 2019, plus de 100 places complémentaires à l'offre proposée par la métropole.

Enfin, dans un souci de cohérence, de mutualisation et d'essaimage de ses actions, la métropole européenne de Lille poursuivra ou engagera le dialogue avec les EPCI limitrophes, les Départements et les acteurs belges concernés, afin de mieux appréhender les projets d'aménagements et de bâtir des actions communes pour développer des actions coordonnées en matière de covoiturage, à l'instar de celle en cours avec la Communauté de Communes Pévèle Carembault (C.C.P.C) qui ambitionne de proposer des lignes de covoiturage virtuelles dans le cadre d'un Appel à Manifestation d'Intérêt national intitulé FRENCH MOBILITY et s'appuyant sur un réseau d'aires de covoiturations existantes ou en projet.

Il est donc proposé que la métropole européenne de Lille travaille à la consolidation d'un schéma métropolitain des aires de covoiturage à partir des principes énoncés ci-avant et sur la base de sites pressentis (issus du schéma interdépartemental [Nord et Pas de Calais] de 2015, des contrats de co-développement métropolitains, de propositions ou de demandes isolées émanant des communes et de propositions techniques), pour établir un Plan Pluriannuel d'Investissements métropolitain qui sera proposé à un comité de pilotage dédié présidé par le Vice-Président en charge des Transports publics - Voirie - Qualité des espaces publics.

Afin d'analyser les sites pressentis à retenir dans un schéma métropolitain à horizon 2025, il est proposé d'analyser la pertinence des sites par rapport à des critères :

Critères stratégiques :

- leur compatibilité avec les principaux documents stratégiques métropolitains tels que le SCoT, le PDU, le PLU, ... et les réflexions précédemment conduites sur le développement du covoiturage ;
- leur inscription dans un maillage cohérent du territoire intégrant l'ensemble des systèmes et solutions de mobilité proposées sur le territoire ;
- leur proximité avec des axes routiers structurants et la localisation, et en priorité sur les secteurs « périphériques » de la MEL ;
- l'importance des flux et volumes de déplacements concernés en particulier domicile/travail qui pourraient être captés par du covoiturage ;
- le constat d'une pratique de covoiturage spontanée existante ;
- la programmation directement à proximité de projets ou d'opérations d'aménagement, d'espace public, ou de voirie à venir.

Critères techniques :

- les opportunités foncières, en considérant la propriété des sites envisagés afin d'optimiser les coûts d'investissement notamment au niveau des coûts d'acquisition des terrains ;
- leur situation par rapport à des aires de stationnement déjà existantes ou projetées (publique ou privée, y compris des aires extérieures au territoire) répondant aux critères de localisation et permettant d'éviter l'artificialisation des sols et les procédures d'acquisition foncière, et permettant ainsi de réduire les coûts et temps des aménagements ;
- la typologie des aires envisageables: proximité (moins de 10 places) / intermédiaire (10 à 30 places) / structurante (plus de 30 places) pas compris en tant que critères ;
- leur coût global estimé avec un coût d'objectif fixé à 4 000 euros TTC par place pour les travaux d'aménagement ;
- les contraintes techniques/réglementaires (respect du PLU notamment) ;
- la qualité et l'intégration paysagère et environnementale des aménagements proposés ;
- la capacité de mutualisation d'usage ou d'espace avec le stationnement de certains acteurs privés ou de certaines communes (exemple : jour/nuit, semaine/week-end) ;
- le potentiel de développement d'autres services urbains métropolitains sur site ou inversement la mutualisation d'espace avec d'autres services existants ou projetés à proximité.

4/ Explorer et expérimenter de nouvelles solutions pour développer massivement le covoiturage

Au-delà des actions déjà entreprises ou prévues, citées ci-avant, il est proposé que la MEL puisse engager des réflexions pour se projeter plus loin en matière de développement du covoiturage à travers notamment le processus de révision de son plan de déplacements urbains. Il s'agira d'innover et d'expérimenter de nouvelles solutions afin de développer un usage massifié de la pratique du covoiturage dont on sait qu'elle présente un potentiel très important aussi bien en interne à la métropole qu'en lien avec les territoires limitrophes.

Ces actions innovantes pourraient porter sur la mise en œuvre de mesures d'incitation à la pratique en lien avec les autres modes de transports, l'intégration tarifaire ou encore d'explorer les conditions permettant de réserver des emplacements de stationnement et ou de créer des voies réservées dédiées aux covoitureurs notamment sur les autoroutes d'accès à l'agglomération (cf. Motion sur l'accessibilité de la métropole de février 2018), avec en corollaire des réflexions à conduire sur les dispositifs de contrôle et ou les systèmes de certification (contrôle automatisé des voies réservées, labellisation, registre de preuves) qui permettent d'objectiver les pratiques réelles de covoiturage.

L'émergence de ces démarches pourra s'appuyer sur les mesures proposées dans la Loi d'Orientation des Mobilités.

Par conséquent, la commission principale Mobilité et Accessibilité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

- 1) d'approuver la stratégie métropolitaine portant sur le développement d'une politique de covoiturage ;
- 2) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer les conventions partenariales afférentes avec des opérateurs privés du covoiturage et permettre les échanges de données et favoriser l'expérimentation et l'essor de solutions innovantes.

Résultat du vote : Adopté à l'unanimité

MM. Eric DILLIES et Jean-Pierre LEGRAND s'étant abstenus

Acte certifié exécutoire au 18/10/2019