

DELIBERATION CADRE POUR UNE STRATEGIE METROPOLITAINE EN FAVEUR DE LA MARCHÉ

Face aux enjeux urbains actuels, tels que la diminution de la pollution de l'air et une mobilité plus fluide et face aux enjeux sociétaux et de santé liés au vieillissement de la population et à l'augmentation de la sédentarité, favoriser une pratique quotidienne de la marche à pied devient un défi urbanistique qui interpelle les politiques publiques. Développer des villes apaisées, accueillantes, inclusives et connectées est désormais un choix stratégique à opérer pour préparer le monde de demain, dans lequel la marche doit retrouver toute sa place.

Sujet d'actualité, la marche à pied est une préoccupation tant au niveau européen, que national où elle redevient un objet de recherches et de recommandations et ce dans le cadre de crise sanitaire qui a redonné de l'élan aux sujets de proximité. Ainsi la loi du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM) a réformé le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux et en fixant des objectifs parmi lesquels la marche a toute sa place.

En parallèle, lors du Conseil Métropolitain du 15 juin 2018, la MEL a prescrit le lancement de la révision de son Plan de Mobilité (PDM, ex Plan de Déplacements Urbains - PDU) qui fixe des objectifs de mobilité et vise la promotion des modes alternatifs à la voiture utilisée "seul(e)", ainsi que la promotion des modes actifs. Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) métropolitain adopté en février 2021 souhaite quant à lui agir sur les comportements de mobilité et s'impose au PDM en termes d'objectifs de réduction d'émissions de Gaz à Effet de Serre. Dans ce cadre, marcher sur les distances courtes au lieu d'utiliser la voiture constitue un enjeu d'envergure pour améliorer la qualité de l'air en ville tout en diminuant la congestion et les émissions de gaz à effet de serre, étant rappelé que la voiture est le mode le plus utilisé dès le second kilomètre.

I. Rappel du contexte

Mode de déplacement à part entière, la marche à pied peut être « exclusive » si elle est pratiquée sur l'ensemble d'un déplacement ou « associée » si elle se combine à un autre mode de déplacement (transports en commun, vélo, voiture. Les enquêtes ménages déplacements prennent en compte ces déplacements « associés » si la distance de marche est de plus de 200 mètres et que son usage dure au moins 3 minutes). La marche est le mode de déplacement du quotidien le plus simple d'entre tous, le plus flexible, le plus fiable et le plus économique aussi bien en argent qu'en énergie, mais également en espace public consommé. Indispensable et complémentaire aux autres modes de transport. La marche peut être considérée comme la cellule souche de la mobilité.



Séance du Conseil du vendredi 17 décembre 2021

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL

Avec un total de plus de 2 millions de trajets effectués à pied chaque jour sur son territoire et une part modale pour la marche de 30%, la métropole européenne de Lille fait partie des agglomérations françaises où l'on marche le plus. Il s'agit en effet du premier mode de déplacement utilisé après la voiture. Le territoire métropolitain est d'ailleurs particulièrement propice à la marche en raison de sa topographie, de son caractère polycentrique générant des déplacements de courte distance et de sa densité en matière d'aménités urbaines et de services.

En effet, 70% des habitants sont situés à moins de 1 kilomètre à pied d'un pôle de services et 88% de la population vit à moins de 500 mètres d'un arrêt de bus. En outre, l'ensemble du territoire est concerné par le sujet de la marche, aussi bien l'urbain, le péri-urbain ou le rural, où sa part modale reste à minima de 20% quand elle atteint plus de 40% sur le territoire lillois.

Si la métropole européenne de Lille est un territoire propice à la marche à pied, il s'avère cependant que les tendances de fond en matière de mobilité des métropolitains, mises à jour par l'enquête déplacements réalisée en 2016, ont pointé la baisse de ce mode de déplacement (30% de part modale, -2 % par rapport à 2006). Une enquête ménages complémentaire menée en 2019 par téléphone montre que cette baisse de la pratique de la marche à pied se poursuit. Aujourd'hui 48% des déplacements font moins de 2 km sur le territoire de la MEL. Sur ces distances, la marche a perdu 80 000 déplacements au bénéfice notamment de la voiture, qui gagne du terrain. Ainsi chaque jour, ce sont 70 000 kilomètres de plus parcourus en voiture sur le territoire.

Cette diminution de la pratique de la marche concerne toutes les catégories d'âge de la population mais est plus particulièrement accentuée chez les jeunes et les seniors (alors que ces deux catégories de population sont traditionnellement celles qui marchent le plus).

Face à ces constats, une étude stratégique sur la marche a été lancée fin 2018 afin d'alimenter le volet modes actifs du futur PDM. Pour alimenter cette étude, une concertation grand public via la plateforme de concertation MEL a eu lieu en septembre 2018. Des événements spécifiques (Randonnée Exploratoire Urbaine, Fab'MEL) ont aussi permis de consulter les métropolitains et d'appréhender les causes de la baisse de la marche sur le territoire, ainsi que les freins et les besoins de la population. Un groupe de travail dédié dans le cadre de la Commission Intercommunale d'Accessibilité a également permis d'identifier des problématiques spécifiques aux personnes à mobilité réduite, en situation de handicap ou de fragilité.

En complément, des ateliers de concertation se sont tenus en mars et avril 2019 afin, de bénéficier de l'expertise de terrain des élus et d'identifier des actions adaptées au territoire de la métropole. Le premier échange a fait émerger des actions existantes en faveur de la marche à valoriser et a permis d'identifier les priorités des différentes communes en lien avec la marche. Un second temps a permis de compléter et d'approfondir les pistes d'actions proposées et expérimentées.



Séance du Conseil du vendredi 17 décembre 2021

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL

En mai et juin 2021, lors des Conseils des maires des territoires où les grands enjeux du futur Plan de Mobilité ont été présentés, nombre d'élus ont exprimé des attentes fortes vis-à-vis d'actions en faveur de la marche afin d'améliorer le cadre de vie et la santé des habitants de leurs communes, quel que soit le territoire, urbain ou rural.

Le constat d'un consensus autour d'actions à mettre en œuvre pour favoriser la marche à pied a fait émerger la nécessité de construire une stratégie globale et partagée qui sera ensuite valorisée dans le futur PDM. Aussi, afin d'une part de co-construire une stratégie en faveur de la marche qui constitue une part du volet Modes actifs du plan de Mobilité et d'autre part de consolider les pistes d'actions issues des différents temps d'échanges et concertations, des ateliers rassemblant les différents groupes politiques ont été menés les 7 octobre et 19 novembre 2021 sous la présidence du Vice-Président Mobilités, Transports publics.

Enfin, lors d'une réunion d'échange qui s'est tenue le 24 novembre dernier avec le Vice-Président Mobilités et Transports Publics, le Conseil de Développement a partagé des propositions qui ont contribué à entériner les pistes d'actions co-construites durant les ateliers.

II. Objet de la délibération

En compatibilité avec les orientations du SCoT et du PCAET, ainsi que les stratégies arrêtées au plan national (stratégie bas carbone, LOM), ont été proposés au comité de pilotage du Plan de Mobilité des objectifs de répartition modale ambitieux à horizon 2035 en vue notamment d'atteindre les objectifs d'émissions de gaz à effet de serre et de baisse des polluants attendus dans les documents qui l'encadrent.

Il s'agira d'inverser les tendances d'évolution de l'usage de la marche à pied sur le territoire métropolitain pour stabiliser puis faire repartir à la hausse sa part modale tout en augmentant celles des autres modes alternatifs à la voiture utilisée "seul(e)". L'objectif est ainsi d'atteindre un objectif minimal de 32% de part modale, ce qui équivaut à 1,3 million de déplacements à pied par jour, soit de plus de 150 000 déplacements à pied supplémentaires.

La marche revêt de nombreux enjeux transversaux à la croisée de nombreuses politiques métropolitaines en matière :

- d'environnement, en se posant en alternative aux modes motorisés sur les distances les plus courtes ;
- de santé, en promouvant l'activité physique et en luttant contre la sédentarité ;
- d'économie, avec une appétence renforcée par la crise sanitaire vers les « circuits courts » et les commerces de proximité et de centre-ville, accessibles en marche à pied ;
- de tourisme, avec en moyenne près de 10 000 touristes qui visitent quotidiennement le territoire métropolitain et dont la moitié découvrent ce dernier en flânant ;
- et sociale, une pratique accrue de la marche à pied permettant de « faire cité » en promouvant les échanges et les rencontres, en cultivant l'autonomie et la



Séance du Conseil du vendredi 17 décembre 2021

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL

sociabilisation de nos concitoyens les plus âgés et en favorisant une meilleure animation de l'espace public, ce qui renforce sa sécurisation.

L'enquête ménages déplacements de 2016 et les différentes concertations et analyses menées ont également mis en avant l'intérêt de se concentrer sur des publics cibles pour lesquels les enjeux sont déterminants :

- les seniors et les jeunes, qui sont ceux qui marchent le plus aujourd'hui, mais pour lesquels la pratique de la marche a le plus sensiblement baissé depuis 2006 ;
- ainsi que les métropolitains qui réalisent des déplacements de moins de 1 kilomètre en voiture et qui sont de plus en plus nombreux.

Pour redonner l'envie aux habitants de marcher sur les déplacements courts, il est donc nécessaire de **construire une stratégie agile et structurée en favorisant l'émergence d'un écosystème impliquant tous les acteurs et partenaires ayant un rôle à jouer en la matière**. En effet, le développement de la marche est un sujet transversal, largement partagé, chacun devant agir sur ses propres champs d'actions et de compétences : la métropole européenne de Lille, les communes et l'ensemble des acteurs du territoire peuvent y contribuer, ainsi que les usagers, habitants, associations, entreprises et les institutions touchant divers publics cibles (Education Nationale,...). Chacun devra ainsi prendre sa part dans le plan d'actions qui suit pour que celui-ci se développe réellement et efficacement, aussi bien dans les phases de conception des aménagements qu'en phase travaux, mais également pour faire la promotion du piéton et de la marche à pied dans les actions quotidiennes.

Ainsi, dans cet écosystème, la métropole européenne de Lille portera :

- la stratégie métropolitaine en matière de mobilité (PDU-PDM ; PCAET ; PLU) ;
- le pouvoir de police de circulation et de stationnement hors agglomération ;
- les aménagements et infrastructures pour mailler, compléter, améliorer, sécuriser le réseau viaire ;
- l'accompagnement des communes dans le développement et la promotion de l'écomobilité scolaire en proposant, en complément des outils existants, une charte graphique dédiée dont le déploiement sera de la seule responsabilité des communes ;
- des actions complémentaires menées en parallèle sur la pacification de l'espace public, la modération des vitesses, les aménagements urbains, le jalonnement piéton... ;
- le développement économique ;
- le tourisme.

De leur côté, les communes porteront :

- le pouvoir de police de circulation et de stationnement en agglomération ;
- les compétences éclairage public, mobilier urbain et espaces verts ;
- la clause de compétence générale qui permet, au plus proche du terrain, des usagers, des résidents, de conduire nombre d'actions en complémentarité des actions de la métropole européenne de Lille comme : l'animation, l'information, la promotion, les expérimentations,... ;
- des concertations et des propositions de solutions locales adaptées, participatives et co-construites ...



Séance du Conseil du vendredi 17 décembre 2021

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL

- la promotion de l'écomobilité scolaire ;
- ...

Pour poursuivre et mettre en cohérence les dynamiques métropolitaines et locales déjà engagées, il est proposé que la stratégie métropolitaine en faveur de la marche, qui devra se décliner à toutes les échelles et dans toutes les politiques urbaines, **se structure autour de trois axes et 12 actions concrètes et reproductibles** :

- **axe 1 : concevoir une métropole « marchable » pour tous ;**
- **axe 2 : pratiquer le territoire à pied pour bien grandir, bien vivre et bien vieillir ;**
- **axe 3 : communiquer et animer la politique piétonne métropolitaine.**

1. CONCEVOIR UNE METROPOLE « MARCHABLE » POUR TOUS

- Affirmer la place prioritaire du piéton dans l'espace public : le piéton, usager vulnérable, est souvent identifié comme une priorité dans les projets d'aménagement d'espace public, pour autant l'espace qui lui est dédié sert encore très souvent de variable d'ajustement. L'espace piéton est ainsi souvent réduit à sa largeur réglementaire minimale ou encore encombré par d'autres usages qui lui prennent de la place (poubelles,...). Il s'agit donc à travers d'éléments de connaissance et de diagnostic spécifique d'objectiver et de garantir la place du piéton dans l'espace public pour proposer des solutions adaptées à des problématiques locales à faire émerger notamment par les communes en lien avec le tissu et les pratiques locales. Ces éléments trouveront toute leur place au sein de la future Charte des espaces publics qui est actuellement en cours d'élaboration pour être adoptée au premier semestre 2022 ;

- Garantir le confort des piétons en s'appuyant sur la notion de conception universelle pour fabriquer une ville inclusive et confortable pour tous (y compris naturellement les personnes à mobilité réduite) en s'appuyant sur les besoins de proximité et en gérant les cheminements et leur praticabilité au quotidien ou même en « phase chantier », mais aussi en valorisant les aménagements existants et accessibles (via des solutions de type Open Data par exemple,...), en s'appuyant sur la Commission Intercommunale d'Accessibilité et son expertise d'usage sur des projets génériques ou à très forts enjeux (par exemple les investissements supérieurs à 4M€), ou encore en sensibilisant les élus et techniciens à ces problématiques spécifiques et en promouvant la concertation locale avec les usagers et habitants pour les projets les plus structurants (cf. Charte des espaces publics à venir). Pour garantir le confort de cheminement des piétons, il s'agira également de prendre les dispositions nécessaires aux possibilités d'utilisation réelle de ceux-ci de par leur conception et leurs abords (intérêt par exemple du développement des points d'apport volontaire pour les déchets ménagers afin de libérer de l'espace pour les piétons) mais aussi de veiller à leur non encombrement au quotidien à travers le pouvoir de police concerné (stationnement illicite,...) ;



Séance du Conseil du vendredi 17 décembre 2021

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL

- Faire de la métropole européenne de Lille un territoire d'expérimentations en s'appuyant sur le design des politiques publiques avec les acteurs les plus proches du terrain : il s'agira également de capitaliser sur les nouvelles pratiques qui ont émergé lors du confinement avec la redécouverte du plaisir de marcher. A l'initiative et sous l'impulsion des communes, la métropole européenne de Lille mettra à disposition son ingénierie notamment par le biais d'une boîte à outils pour accompagner les villes qui souhaitent s'engager dans cette voie. Il s'agira d'imaginer des solutions diverses et variées à tester puis à déployer en partageant un référentiel commun notamment entre la métropole européenne de Lille et les communes, au sein duquel l'évaluation des dispositifs (opportunité, impacts, facilité de déploiement et de pérennisation, coût, reproductibilité,...) permettra aux communes de juger de la reproductibilité en fonction du contexte local ;
- Favoriser la ville de la proximité dans les projets urbains et les projets d'espace public par la mobilisation et la coordination des politiques publiques PDM / PLH / PLU :
 - réflexion sur la localisation des logements pour les seniors,
 - prise en compte dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles,
 - mobilisation d'outils de planification spécifiques pour résorber des « points durs » pour les piétons.
- Poursuivre l'apaisement de la ville pour favoriser le confort des modes alternatifs et lutter aussi contre les îlots de chaleur : en accompagnement des politiques déjà initiés en matière de conception et de gestion de l'espace public avec des vitesses modérées qui favorisent la cohabitation entre les piétons et les autres usagers et en s'appuyant sur la future charte de l'espace public, en particulier son volet végétalisation :
 - recours aux statuts les plus favorables aux piétons (aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30),
 - harmonisation des pratiques pour les rendre plus lisibles,
 - travail sur les « bandes de rangement », en y intégrant des espaces végétalisés et en organisant des cheminements plus courts et plus directs pour les piétons ;
- Assurer la sécurité des piétons et porter une ambition « 0 tué et blessé grave » en matière d'aménagement de l'espace urbain, en informant sur les pratiques à risque (traversée au feu rouge, yeux rivés sur son smartphone en marchant,...), en approfondissant les connaissances en matière d'accidentologie pour enrichir les pratiques d'aménagement, mais également en développant des regards spécifiques sur des pratiques en développement (micromobilités) ou encore sur des secteurs où les déplacements piétons sont traditionnellement peu développés mais ont un rôle à jouer dans les années à venir (certains parcs d'activités ou espaces ruraux ponctués d'aménités pouvant attirer les piétons) ;
- Accompagner le piéton dans ses déplacements : la méconnaissance des temps piétons qui séparent les lieux et la déformation des « cartes mentales » associées à un usage automobile nécessitent une remédiation. Pour ce faire, il est proposé

**Séance du Conseil du vendredi 17 décembre 2021****DÉLIBÉRATION DU CONSEIL**

d'améliorer la connaissance des itinéraires piétons et l'orientation spatiale qui rassurent et contribuent à favoriser l'usage de la marche en général mais aussi dans les pratiques touristiques. Dans ce cadre une stratégie de développement de mobiliers et de signalétiques spécifiquement dédiés aux déplacements piétons sera développée en privilégiant les espaces les plus intenses et multifonctionnels qui sont desservis par les transports collectifs lourds (métro, tramway, gares), mais aussi les espaces de centralités du quotidien des communes du territoire et les secteurs touristiques.

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

- Apaiser et sécuriser les abords des écoles et assurer la continuité des cheminements jusqu'aux collèges et lycées par le développement d'actions et de sensibilisation en matière d'écomobilité scolaire en collaboration notamment avec les communes. Des solutions comme les plans de déplacements d'établissements scolaires ou la valorisation du dispositif « Sur la route de l'école » élaboré par la métropole européenne de Lille avec le Centre de Ressources en Ecomobilité Scolaire et l'Education Nationale (primé par le Club des Villes et Territoires Cyclables en 2020) sont autant de solutions et de méthodes à promouvoir activement auprès des communes et acteurs locaux. Le développement de solutions spécifiques comme la gestion temporelle différenciée de la circulation aux horaires d'entrée/sortie des établissements scolaires, et l'incitation à se déplacer autrement aux abords des établissements scolaires sont à investiguer et à tester, puis à déployer en lien avec les acteurs de terrain participant à la vie scolaire et à son organisation. Ces propositions seront également à relayer au sein même des écoles du territoire en profitant des opportunités en cours pour valoriser le sport et donc la marche au quotidien en lien avec les Jeux Olympiques de Paris 2024 ;

- Donner toute leur place aux seniors dans la métropole notamment en ancrant le sujet dans les outils de planification (localisation de logements spécifiques dédiés à proximité d'aménités urbaines) afin d'anticiper le vieillissement de la population et de garantir au maximum son autonomie, ou encore en développant des outils d'accompagnement ou de facilitation pour aider ces publics spécifiques à appréhender leurs mobilités à pied ou en lien avec les autres modes de déplacements (balades urbaines dédiées pédagogiques, mobiliers spécifiques, aides à la mobilité,...) ;

- Associer les déplacements piétons et les transports collectifs pour lesquels la part de la marche associée représente 75% des accès (hors gares) aux matériels roulants. Pour renforcer l'attractivité du réseau et accueillir ses principaux usagers dans de bonnes conditions, il conviendra de favoriser l'accessibilité, le confort et la visibilité des stations de transports collectifs, y compris dans les nouveaux projets structurants inscrits dans le SDIT à travers les futurs contrats d'axe associés qui mériteront de développer ce regard spécifique envers les piétons et usagers des transports publics ;

- Amener l'automobiliste à devenir un piéton : la rareté de l'espace public dans les espaces de centralité rend nécessaire son optimisation et des pratiques nouvelles de reconquête de l'espace public se mettent en place pour favoriser notamment la marche associée à la voiture en lien avec des politiques de stationnement développées localement sous la responsabilité du pouvoir de police associé en cohérence avec les ambitions affichées dans le PDU 2010>2020 et dans le futur Plan de Mobilité. Des actions pourront ainsi être initiées sur la réappropriation d'une partie de l'espace public à partir d'éléments pédagogiques ou d'une boîte à outils dédiée et partagée avec les communes visant à promouvoir la marche dans l'espace public à travers son aménagement, mais aussi sa gestion.

3. COMMUNIQUER ET ANIMER LA POLITIQUE PIETONNE DE LA MEL

- Donner plus de visibilité à la politique métropolitaine en faveur de la marche par l'incitation au changement de comportement. Il est aujourd'hui indispensable d'accompagner l'ensemble des acteurs concernés et le grand public par la mise à disposition d'outils pédagogiques pour l'ensemble de l'écosystème intervenant sur le sujet des espaces publics et des modes doux. Il s'agira notamment de mettre en avant les différentes boîtes à outils citées dans les actions précédentes pour développer et entretenir un espace public propice aux modes doux et de favoriser par le biais d'évènements conviviaux et intergénérationnels un engouement pour la marche, et enfin de contribuer à développer une culture commune de la marche sur le territoire métropolitain via l'animation d'un réseau d'acteurs. Des campagnes de communication spécifiques pour sensibiliser et toucher le grand public en général et les publics cibles en particulier pourront être développées à l'instar des campagnes « Stop aux bonnes excuses » en 2015 ou encore « Soyons attentifs ! Le bon réflexe : se respecter ! » en 2021.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

- 1) de valider la stratégie métropolitaine en faveur de la marche proposée ci-avant.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ