

Le PDU 2010 de Lille Métropole en 10 questions

1) Qu'est-ce qu'un PDU ?

« Le PDU (Plan de Déplacements Urbains) définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains ». C'est la définition donnée par la loi d'orientation sur les transports intérieurs.

En France, depuis 1996, les agglomérations de plus de 100 000 habitants sont obligées de réaliser un PDU, cela concerne environ 70 agglomérations. Certaines agglomérations plus petites ont également élaboré un PDU.

2) Pourquoi réviser le PDU ?

- Le premier PDU a été adopté en juin 2000. Dix ans est une durée normale pour réviser un PDU. Le PDU 2000 a fait l'objet d'une évaluation qui fait le constat d'une bonne appropriation du document mais propose des pistes d'amélioration.
- Le contexte législatif a évolué, il nous incite à mieux prendre en compte les questions d'urbanisme et les questions environnementales.

3) Comment a été préparée cette révision ?

La révision du PDU a été préparée sous la responsabilité politique de Monsieur ASTIER à la fin du précédent mandat, puis de Messieurs JANSSENS et QUIQUET depuis le début du mandat actuel.

Plusieurs groupes de travail thématiques ont été constitués, ils ont associé les partenaires de la Communauté (Etat, Région, Département, Agence d'Urbanisme, Transpole, SNCF, RFF, CCI, VNF, Port de Lille,...). Des bureaux d'études extérieurs ont été mobilisés pour approfondir certains sujets. C'est la Direction de la Mobilité qui a assuré en interne la synthèse des travaux et la rédaction finale du document.



4) Quel est le calendrier de cette révision ?

Le conseil de communauté a arrêté le 2 avril 2010 le projet de PDU qui est soumis à la concertation.

La consultation des institutions (communes, Etat, Région, Département) se déroule pendant trois mois de mi-avril à mi-juillet. A

la rentrée, sans doute de fin septembre à début novembre se déroulera l'enquête publique auprès de la population puis la commission d'enquête rendra son rapport. Le conseil de communauté examinera les résultats de la concertation avant d'adopter fin 2010, sauf imprévu, un texte définitif du PDU.

5) Quel est le territoire concerné par le PDU ?

La loi prévoit que le PDU s'applique au territoire de la Communauté Urbaine qui est l'autorité organisatrice pour l'organisation des transports.

Les réflexions préparatoires ont bien montré qu'il fallait, d'une part, décliner le PDU à des échelles plus petites, ce sera l'objet des micro-PDU dans les territoires et d'autre part, prendre en compte les relations avec les territoires voisins de l'aire métropolitaine transfrontalière. Des approfondissements s'engagent dès maintenant sur ce sujet.

6) Quels sont les domaines concernés par le PDU ?

Le PDU concerne tous les modes de déplacements de personnes : la voiture, les transports publics, les 2Roues, la marche à pied. Il concerne aussi les transports de marchandises par route, par train ou par voie d'eau.

Mais le PDU ne se limite pas aux réseaux de transports : il s'intéresse à l'articulation avec les questions d'urbanisme et d'aménagement du territoire ; il cherche aussi à faire évoluer les comportements individuels en matière de mobilité.



7) Comment le PDU s'articule-t-il avec les autres documents d'urbanisme

Le PDU s'inscrit entre les deux grands documents que sont le schéma directeur et le PLU. Il doit être compatible avec les orientations du schéma directeur de 2002 en vigueur, mais son élaboration constitue une contribution importante à la préparation du futur SCOT.

Le PLU devra traduire dans son règlement et sur le territoire les orientations du PDU.

8) Qui y-a-t-il de nouveau dans le PDU 2010 ?

Le projet de PDU 2010 s'appuie largement sur le PDU de juin 2000 : le socle fondateur et l'esprit de ce dernier répondent bien aux objectifs d'amélioration du cadre de vie des habitants et de mise en œuvre d'une politique des déplacements durable et raisonnée. Il s'agit d'approfondir les démarches initiées et de développer de nouveaux objectifs et outils pour aller encore plus loin dans certains domaines.

Le PDU 2010 est résolument un PDU de seconde génération. Il place l'urbanisme et la mobilité au centre du projet ; il intègre les déplacements de marchandises et propose des orientations fortes pour tous les modes de transport, y compris la route, en raisonnant sur l'ensemble du système de déplacements.

Il répond enfin aux nouvelles exigences réglementaires inhérentes à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et à la prise en compte de l'environnement dans les documents d'urbanisme.

9) Peut-on résumer les objectifs du PDU 2010 ?

L'objectif du PDU est d'inventer la mobilité durable de demain : une mobilité économe de déplacements automobiles tout en contribuant au dynamisme et au rayonnement de la métropole. La mobilité durable n'est possible que dans un contexte de ville intense adaptée à chaque territoire.

10) Peut-on résumer les actions du PDU 2010 ?

Le PDU préconise 170 actions réparties en six axes, c'est la globalité de ces actions qui constitue le PDU. Celui-ci ne peut se résumer à 2 ou 3 actions emblématiques.

Le dossier du projet de PDU 2010 adopté par le Conseil de communauté le 2 avril 2010 contient 6 documents :

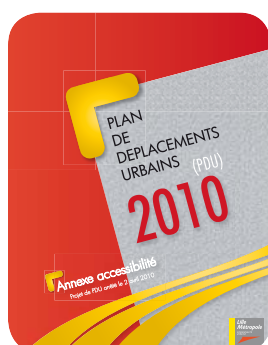
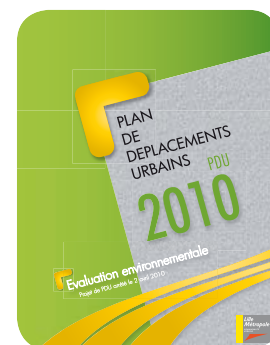
Un état des lieux des déplacements sur la métropole lilloise (71 pages). Ce document constitue une synthèse des connaissances disponibles aujourd'hui sur le sujet.



Le texte du PDU (197 pages). C'est le cœur du projet de PDU où sont détaillés les objectifs et les actions du PDU.

Un résumé du PDU (51 pages). Il est destiné à une prise de connaissance plus rapide du contenu du PDU.

Une annexe environnementale (157 pages). Il s'agit d'une nouvelle obligation légale pour évaluer les conséquences des différentes mesures du PDU sur l'environnement.



Une annexe accessibilité (79 pages). Elle détaille les mesures du PDU en faveur des personnes à mobilité réduite quel que soit le type de handicap.

Un ensemble de 4 cartes indiquant la localisation géographique d'un certain nombre de projets du PDU (lignes bus, pôles d'échanges, aménagements cyclables, mesures de modération de la vitesse).



Des objectifs ambitieux pour :

Les déplacements des habitants :

- Un maintien de la mobilité globale actuelle des habitants
- Une augmentation forte des modes alternatifs : transports collectifs et vélo avec maintien de la marche à pied
- Une baisse sensible du trafic automobile généré par les habitants

Les déplacements d'échange et de transit de personnes :

- Pour l'échange avec l'extérieur : poursuite de la tendance actuelle (+ 20% en dix ans) qui constitue un facteur de rayonnement de la métropole, mais des déplacements qui sont réalisés autrement :
 - un doublement du trafic ferroviaire
 - une meilleure occupation des automobiles
 - en conséquence, une légère baisse du trafic routier d'échange (-5%)
- Pour les déplacements de transit : une stabilisation des niveaux actuels

Le transport de marchandises :

- La stabilisation des trafics routiers de marchandises, en lien avec le territoire métropolitain
- La croissance des flux de marchandises liée au dynamisme métropolitain sera assurée par :
 - un transfert vers les modes alternatifs à la route
 - une optimisation du remplissage des véhicules routiers utilisés

La sécurité des déplacements :

- Vers une vision « zéro tué et blessé grave » pour les usagers vulnérables (piétons, cyclistes)

La qualité de l'air et la réduction des émissions de gaz à effet de serre :

- Une pollution chimique de l'air et une contribution au réchauffement climatique qui diminuent grâce à la baisse de trafic routier et aux progrès technologiques des véhicules

La réduction des nuisances sonores :

- Vers une moindre exposition des populations les plus exposées au bruit des infrastructures de transport, et une préservation des « zones calmes »

Axe N° 1 : Ville intense et mobilité

Les actions proposées visent à :

- Articuler la ville intense avec l'ensemble du système de déplacement
- Aménager des espaces publics de qualité qui invitent à se déplacer autrement

Cette partie propose en particulier de :

- Mettre en œuvre les principes de la « ville intense », qui favorisent intrinsèquement les mobilités alternatives, dans tous les projets métropolitains (urbains, économiques et commerciaux)
- Atteindre des objectifs de densité modulés selon le contexte dans les DIVAT
- Réaliser des micro-PDU de territoires articulés avec les contrats de territoire pour décliner le PDU à l'échelle locale
- Elaborer des contrats d'axe entre les communes et Lille Métropole autour des futurs axes lourds de transport, et éventuellement sur certains secteurs ciblés (zones d'activités,...)



Axe N° 2 : Réseaux de transports collectifs

Les actions proposées visent à :

- S'appuyer sur le réseau ferroviaire pour développer les liaisons avec l'extérieur
- Consolider et développer le réseau armature (métro, train, tramway, bus à haut niveau de service)
- Accroître le nombre de bus et leurs performances
- Faciliter l'intermodalité

Cette partie propose en particulier de :

- Engager à court terme le doublement de la capacité de la ligne 1 du métro, renforcer les fréquences sur la ligne 2 et valoriser l'usage du « Mongy » entre Lille et Roubaix-Tourcoing
- Réaliser deux lignes de tramway ou tram-train centrées sur Lille à moyen terme
- Actualiser et poursuivre la mise en œuvre du réseau de bus à haut niveau de service
- Renforcer le rôle du bus en lançant un second plan bus pour irriguer finement les territoires les moins bien desservis et les zones d'activités économiques
- Réaliser de nouveaux pôles d'échanges et parcs-relais aménagés en intégrant vélos et 2 roues-motorisés



Axe N° 3 : Partage de la rue et modes alternatifs

Les actions proposées visent à :

- Favoriser un usage raisonné de la voiture pour un partage de la rue favorable aux modes alternatifs
- Faire du vélo et de la marche à pied des modes de déplacements à part entière
- Conduire avec les communes une politique de stationnement au service des objectifs du PDU

Cette partie propose en particulier de :

- Ne pas construire de nouvelles infrastructures ayant pour objectif d'augmenter les capacités d'écoulement du trafic routier
- Réaliser des projets routiers qui répondent aux objectifs du PDU (accès à certains sites de développement, contournements de zones urbaines visant à réduire les nuisances des secteurs délestés,...)
- Modérer et harmoniser les vitesses sur le réseau routier, y compris sur le réseau structurant
- Aménager des cheminements piétons plus sûrs et confortables pour tous, en particulier les personnes à mobilité réduite
- Développer le réseau cyclable et multiplier le stationnement sécurisé des vélos aux stations de transport, ainsi que dans les espaces privés avec l'inscription de normes minimales au PLU
- Lancer avec les communes l'élaboration d'une charte partagée sur la définition d'une politique de stationnement communautaire
- Introduire dans le PLU des normes « maximales » de stationnement automobile pour les bureaux et activités tertiaires, dans certains DIVAT (métro et tramway uniquement)



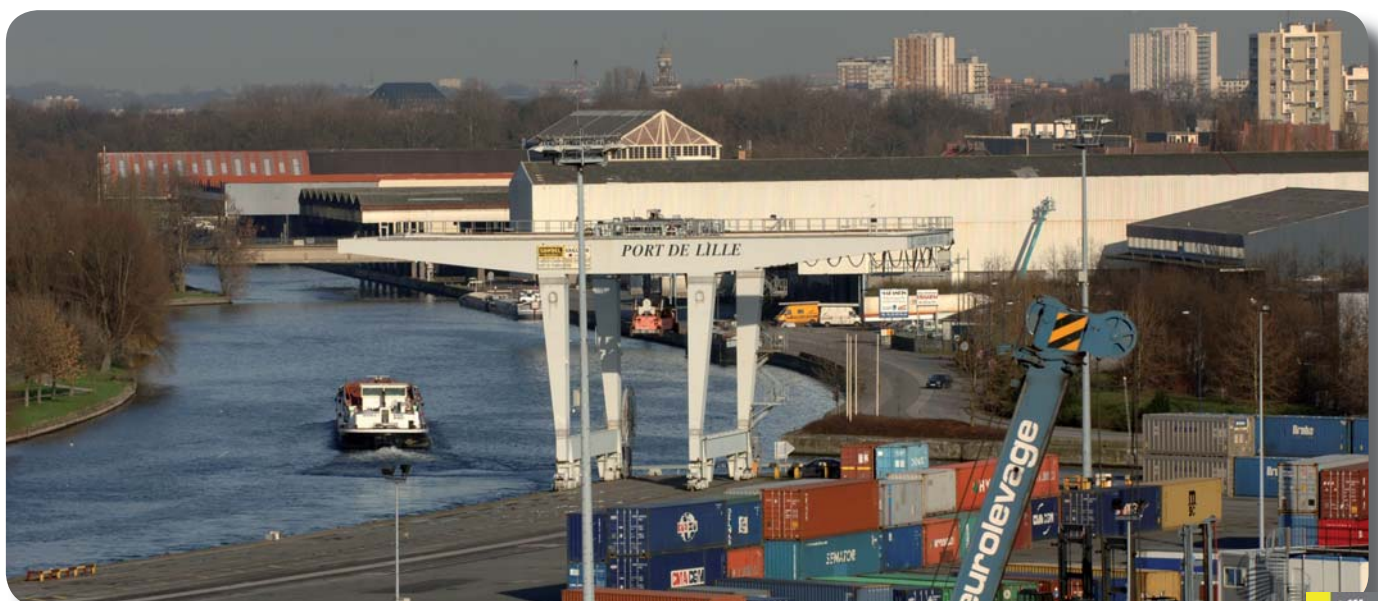
Axe N° 4 : Transport de marchandises

Les actions proposées visent à :

- Favoriser les modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises indispensables au développement économique
- Optimiser l'usage du transport routier de marchandises pour limiter les impacts sur la ville et les habitants

Cette partie propose en particulier de :

- Réfléchir à une échelle élargie : l'Aire Métropolitaine transfrontalière pour intégrer les filières logistiques dans leur globalité et positionner le territoire communautaire sur les futurs réseaux alternatifs au mode routier (canal Seine-Nord-Europe,...) pour bénéficier à plein des retombées environnementales et économiques associées
- Créer un groupe de travail associant Lille Métropole, les communes et les acteurs du transport sur le territoire communautaire, pour :
 - définir une politique métropolitaine de transport et de livraisons de marchandises,
 - réaliser un schéma directeur des itinéraires poids lourds visant à harmoniser les réglementations de police entre les communes et à anticiper les conséquences de la future écotaxe européenne,
 - expérimenter des dispositifs innovants pour les livraisons de marchandises en ville



Les actions du PDU 2010 de Lille Métropole

Axe N° 5 : Environnement, santé et sécurité des personnes

Les actions proposées visent à :

- Se déplacer mieux pour préserver l'environnement
- Voyager en toute sécurité

Cette partie propose en particulier de :

- Améliorer l'état de la connaissance sur les impacts directs des nuisances liées aux transports, notamment routiers, sur l'environnement et la santé des personnes (pollution de l'air, bruit,...)
- Mettre en place une stratégie environnementale transversale aux politiques communautaires
- Positionner Lille Métropole et ses partenaires dans des actions exemplaires
- Améliorer la sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes) et des 2 roues motorisés
- Poursuivre l'action pour la sécurité dans les transports publics



Axe N° 6 : Mise en œuvre, suivi et évaluation

Les actions proposées visent à :

- Faire partager les valeurs du PDU à travers le territoire et au-delà
- Suivre et évaluer la mise en œuvre des actions du PDU et les pratiques de mobilité

Cette partie propose en particulier de :

- Faire du PDU un engagement réciproque entre Lille Métropole et ses territoires (contrats d'axes, micro-PDU, contrats de territoires, groupes de travail thématiques,...)
- Traduire les dispositions du PDU dans le PLU et contribuer à la réflexion en cours sur le SCoT
- Sensibiliser et concerter pour promouvoir les modes alternatifs à la voiture. Négocier avec les gros générateurs de déplacements une adaptation des horaires pour étaler les pointes de trafic (universités, établissements scolaires, administrations, zones d'activités,...)
- Mettre en place des outils d'observation de la mobilité et d'évaluation des actions
- Proposer à nos partenaires français et belges la création d'une conférence permanente de la mobilité de l'aire métropolitaine et engager l'étude d'un plan de mobilité à cette échelle

