

DEPARTEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE LILLE
COMMUNE DE VERLINGHEM

Extrait du registre aux délibérations du Conseil Municipal

L'an deux mil vingt-deux, le jeudi huit décembre à vingt heures, le Conseil Municipal de la commune de Verlinghem s'est réuni dans le lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Monsieur Thierry BONTE, Maire, à la suite de la convocation qui lui a été faite le trente novembre deux mil vingt-deux, laquelle convocation a été affichée à la porte de la mairie conformément à la loi.

Nombre de conseillers en exercice : 19

Membres présents : M. Thierry BONTE, Maire – M. Benoît BOUREL – Mme Anne GOFFAUX – M. Damien DELAIRE – Mme Gaëlle COMBRIS – M. Philippe BUISINE, Adjoints au Maire. Mme Elsa BLANQUART – M. Christophe GAQUIERE Conseillers Municipaux Délégués. M. Bernard DECLERCK – Mme Dominique QUINART – M. Bruno POLLEZ – Mme Nathalie MASSON – Mme Capucine MAYEUR – Mme Annick GOUSSEN – Mme Christiane MEURILLON – M. Éric FORESTIER – M. Antoine CREPIN – Mme Virginie HUGBART-DELANNOY, Conseillers Municipaux.

Absents excusés : M. Grégoire HAMY (pouvoir à Mme Capucine MAYEUR).

Secrétaire de Séance : Mme Capucine MAYEUR.

N° 2022-57 - Objet : Avis du Conseil Municipal sur le Plan De Mobilité (PDM) de la Métropole Européenne de Lille.

Rapporteur : M. Benoît BOUREL.

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), la Métropole Européenne de Lille s'est engagée dans la révision de son document de planification dédié à la mobilité, le Plan de Déplacements Urbains 2010-2020, pour élaborer un nouveau Plan De Mobilité (PDM) comme défini par la Loi d'Orientations des Mobilités du 24 décembre 2019.

Ce plan traduit les ambitions en matière de transitions environnementale et énergétique cadrées à l'échelle nationale par la Stratégie Nationale Bas Carbone et est élaboré en compatibilité avec le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalités des Territoires (SRADDET), et le Plan Climat Air Énergie Territorial métropolitain (PCAET).

Conformément aux dispositions de l'article L1214-15 du Code des Transports, le président de la Métropole Européenne de Lille a communiqué aux communes membres le projet de PDM arrêté par le Conseil Métropolitain du 24 juin 2022.

Conformément à l'article R1214-4 du Code des Transports, la commune dispose d'un délai de 3 mois pour émettre un avis sur le Plan De Mobilité. Ce document a été présenté à l'ensemble des élus le 9 novembre 2022 au cours de la Commission transition énergétique, écologique et citoyenne. Celle-ci était en effet ouverte à l'ensemble des élus. La contribution qui émane des travaux de la commission municipale précitée a été communiquée à la Métropole Européenne de Lille. Monsieur le Maire souhaitait toutefois qu'elle soit entérinée officiellement par le conseil municipal.

1. Première partie cadrant juridiquement la consultation des communes dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains, devenu Plan de Mobilité par la Loi d'Orientation des Mobilités

Considérant le code des transports, article L1214-3, portant obligation à l'établissement d'un plan de mobilité dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci,

Considérant le code des transports, article L1214-14, portant obligation à l'autorité compétente pour l'organisation de la mobilité sur le territoire qu'il couvre, d'associer à l'élaboration du plan de mobilité, les services de l'Etat, les régions, les départements, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme ; et de consulter à leur demande, les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement,

Considérant le code des transports, article L1214-15, portant obligation de l'autorité organisatrice de la mobilité d'arrêter le projet de Plan de Mobilité et de le transmettre pour avis, notamment, aux conseils municipaux,

Considérant le code des transports, article R1214-4, portant le délai dont disposent les collectivités publiques mentionnées à l'article L. 1214-15 pour donner leur avis sur le projet de plan de mobilité à trois mois à compter de la transmission du projet et considérant que l'avis qui n'est pas donné dans ce délai est réputé favorable,

Considérant le code des transports, article L1214-16, portant obligation de l'autorité organisatrice de la mobilité de joindre au projet de plan de mobilité les avis des personnes publiques consultées, en vue de l'enquête publique à tenir conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement et portant éventuellement modification du projet de plan de mobilité pour tenir compte des résultats de l'enquête publique,

Considérant la délibération 22C0175 du Conseil métropolitain, arrêtant le projet de plan de mobilité métropolitain,

Considérant les pièces constitutives du projet de plan de mobilité transmises par courrier du 31 aout 2022 et accessibles aux communes à partir du lien dématérialisé sécurisé <https://diffuweb.lillemetropole.fr/plan-de-mobilite/>

2. Deuxième partie développant l'avis du Conseil Municipal sur le projet de Plan de mobilité arrêté par le Conseil métropolitain le 22 juin 2022

Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 aout 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques,

Le Conseil Municipal souhaite apporter les remarques ci-après et émet un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil métropolitain. Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

Remarques du Conseil Municipal :

Le plan de mobilité de la MEL a fait l'objet le 9 novembre 2022 d'une première réunion de travail spécifique de la Commission Transition Énergétique, Ecologique et Citoyenne élargie à tout le Conseil Municipal de Verlinghem, puis à de nouvelles discussions durant une réunion classique de la Commission précitée, qui s'est tenue le 22 novembre 2022.

En préambule, l'analyse du PDM 2035 est faite autant que possible du point de vue macroscopique, mais intègre de manière bien compréhensible des références ou des illustrations de situations vécues à Verlinghem et donc plus représentatives d'un contexte périurbain.

La présente contribution intègre les éléments de réflexion et les propositions issues de ces réunions.

De manière générale, difficile de ne pas être d'accord avec les enjeux et les objectifs du plan de mobilité. L'objectif de **réduire à 30% la part modale des conducteurs seuls** dans leur véhicule est fondamental et doit être considéré comme **un jalon d'une évolution** vers des véhicules de plus en plus partagés et mutualisés, associée à la réduction de la part de la voiture individuelle. Rappelons que le taux moyen de remplissage d'une voiture pour les déplacements domicile-travail est seulement de 1,1 ! Cette évolution ne sera possible que **si tous les territoires de la Métropole sont desservis correctement par des transports collectifs** performants dans l'avenir, en développant un vrai service public !

Le **changement de comportements** est un axe fondamental d'un plan de mobilité. Il s'agit de favoriser l'évolution des usages vers davantage de multimodalité, vers la sobriété des déplacements, et vers la mutualisation et le partage. C'est à travers les initiatives locales que les pratiques évoluent : un plan de déplacements scolaire est un outil efficace de sensibilisation et de mobilisation des parents ; un plan de déplacements d'administration pour les communes est un bon moteur du changement par l'exemplarité ; enfin, les entreprises ont été pionnières à travers leurs PDE dès les années 2000, et peuvent être de bons relais de la transformation des pratiques à travers les actions qu'elles peuvent mettre en place en coopération avec les collectivités et l'écosystème de la mobilité. **Nous attendons de la MEL** qu'elle mette en place des moyens d'accélération des actions locales de mobilité, notamment pour les petites communes :

- Mise en place d'un dispositif de **Conseillers en Mobilité Partagés**, à l'image des Conseillers en Énergie Partagés, pour réaliser des diagnostics mobilité de l'administration et des écoles, élaborer des plans d'actions et en assurer le suivi avec les communes.

- Mise en place d'**incitations financières** pour accélérer le changement d'usage de la voiture, notamment le financement d'une prime co-voiturage métropolitaine pour tout habitant covoitureur.

En matière d'électromobilité, il conviendra d'**augmenter le nombre d'installations de recharge de véhicules électriques** dans les communes, adaptées à la flotte automobile en pleine mutation.

Changement de comportements

Favoriser la multimodalité, la sobriété de déplacements, la mutualisation et le partage des véhicules. Soutenir les organisations du territoire dans leurs plans de mobilité. Proposition : des conseillers en mobilité partagés au service des communes, des incitations financières pour les métropolitains covoitureurs, un réseau dense d'IRVE.

En ce qui concerne **les transports collectifs plus performants et plus capacitaires**, il faut constater que les campagnes sont déconnectées du centre urbain de la métropole : lignes de bus qui font demi-tour en limite de métropole dense (le cas de la ligne 50 qui fait demi-tour à St André alors qu'elle pourrait prolonger jusque le rond-point du Calvaire à Verlinghem), ou de fréquences qui sont bien trop faibles pour apporter un service satisfaisant... (cas de la ligne 76 qui passe à Verlinghem une fois sur deux seulement en venant de Saint Philibert). Sans parler de la ligne 51 « Verlinghem Mairie-Gare Lille Flandre » : 37 trajets par jour, dont seulement 7 vont au bout de la ligne à la Mairie de Verlinghem !

Nous demandons donc que soit bien intégré le fait que **la fréquence satisfaisante** du point de vue des usagers est une des conditions de l'augmentation de l'usage des TC. De même, il sera indispensable d'envisager **la prolongation de lignes existantes**, pour desservir des zones dans lesquelles la voiture n'a pas encore d'autres alternatives mais dans lesquelles la population augmente.

Ailleurs, des **infrastructures linéaires existantes**, à l'image de la ligne TER Lille-Comines, **devront être valorisées** pour d'autres modes et ainsi participer aux changements de comportements. Dans le cas présent, si le tramway est prévu entre Lille et Wambrechies dans le cadre du SDIT, il s'agira d'aménager le reste de la ligne soit en voie de bus à haut niveau de service ou en axe vélo.

Les transports sur réservation ne sont pas suffisamment connus. Ils apportent pourtant un service apprécié à des horaires où les bus ne circulent plus. Leur développement et leur facilité d'utilisation devront être étudiés.

Transports collectifs

Augmentation des fréquences et prolongation des lignes existantes ; valorisation des anciennes lignes comme Lille-Comines ; développement du transport à la demande.

La rue pour tous est un vrai enjeu en ville, un peu moins en zone rurale moins dense sauf peut-être en centre village. La marche à pied est compliquée en zone péri-urbaine et notamment **les connexions entre hameaux et villages**. En matière de politique cyclable, il s'agit vraiment d'accompagner les usagers, de sécuriser les trajets, et de **supprimer toutes les discontinuités cyclables**. Même si les projets semblent complexes (et c'est justement pour cela qu'il faut s'y atteler, à l'image du pont TGV entre Verlinghem et Lambersart), il faut avancer et innover dans des solutions acceptables financièrement, techniquement, en termes de **sécurité** et d'**acceptabilité**. Rappelons aussi les enjeux d'accessibilité par des modes doux aux campagnes et à la Porte des Belles Terres par les métropolitains et notamment les Lillois et les Lambersartois. C'est à Verlinghem que se trouve le premier site remarquable qui lancera la dynamique de la Porte des Belles Terres : le Bois de Verlinghem.

La rue pour tous

Supprimer toutes les discontinuités cyclables, telles que le pont TGV Verlinghem-Lambersart.

Le transport de marchandise doit vivre sa révolution, bien au-delà des quelques initiatives de logistique urbaine et de transport fluvial existant. Si **la Deûle** est un atout par sa connexion en devenir vers Seine-Nord et Escaut, il est évident qu'elle présente aussi des opportunités de transport intra-métropolitain : ceux-ci sont déjà une réalité pour les flux de certains déchets mais pourraient être largement démultipliés en étant imposés aux industries locale, à condition que des quais et des zones d'activités bord à canal soient favorisées. L'impact attendu est une **réduction des flux de camions intra-métropolitains**, au profit de la qualité de vie et de l'environnement des habitants de communes. Un point d'attention sur la **planification des chantiers de voirie** : la MEL devra coordonner les travaux qui impactent les itinéraires camions (et voitures) à une échelle supra-communale afin d'éviter les situations malheureusement fréquentes de conjonction de travaux dans une même zone.

Au passage, le **transport fluvial de passagers** mériterait aussi de se développer par des navettes rapides entre les écluses.

Transport des marchandises

Réduire les flux de camions ; accélérer le transport fluvial intra-métropolitain de marchandises et de passagers.

Enfin, sur le sujet de la **mise en œuvre des actions du PDM**, l'innovation en cours de mise en œuvre du projet, autrement dit les méthodes agiles, l'expérimentation, le partage d'expériences et la capitalisation, doivent avoir leur vraie place. **Des POC (proof of concept)** devront être une réalité pour innover dans de nouveaux dispositifs sociotechniques. Il faudra que les élus et les services de la MEL favorisent et accompagnent les initiatives de terrain impliquant les acteurs locaux que sont les communes, entreprises et habitants. **L'innovation au cours de projet** est un gage de solutions adaptées car elles seront co-élaborées et testées au plus près du terrain.

Afin d'avoir un impact sur les changements de comportements, sur la mobilité collective et sur la décarbonation de la mobilité, la commune de **Verlinghem propose de s'investir dans une expérimentation de ligne de covoiturage spontanée** (hybridation entre l'auto-stop et les transports en commun) avec les communes qui se trouvent sur les axes Frelinghien-Verlinghem-Saint-André-Lille / Lambersart-Lille, qui sont des axes saturés de véhicules sur les flux domicile-travail et mal desservis par les transports en commun, et donc très propices à des lignes de covoiturage (voir <https://www.cerema.fr/fr/actualites/organiser-ligne-covoiturage-leviers-action-collectivites>).

Mise en œuvre et suivi

Proposition de Verlinghem d'expérimenter une ligne de covoiturage spontanée vers Lille.

Importance de l'innovation au cours du projet, au plus près du terrain.

En conclusion, un plan de mobilité 2035 dont les enjeux et les objectifs sont difficilement discutables, mais dont la gouvernance devra être calibrée pour donner toute sa place à l'innovation chemin faisant, tout en assurant un suivi rigoureux des réalisations et de leurs impacts. Un exercice de prospective, semble-t-il initié pour ce PDM, devra être approfondi et conduit en continu tellement les nouvelles habitudes de mobilité peuvent changer rapidement, soumises à des variables économiques, sociologiques et techniques parfois imprévisibles. L'approche systémique devra être promue et animée pour atteindre conjointement les objectifs de développement économique, de réduction des impacts environnementaux et d'amélioration de la qualité de vie dans la métropole.

Ouï l'exposé,

Après en avoir délibéré,

L'Assemblée, à l'unanimité,

Approuve les remarques formulées ci-dessus sur le Plan De Mobilité de la Métropole Européenne de Lille.

La secrétaire de séance,
Capucine MAYEUR.



Ainsi fait et délibéré.
Pour extrait conforme.
Le Maire,
Thierry BONTE.

Certifié exécutoire par le Maire compte tenu de la transmission en Préfecture le 12/12/2022
et de la publication le 13/12/2022
Thierry BONTE, Maire.



- HELIOS : comptabilité publique
- ACTES : contrôle de légalité

BORDEREAU D'ACQUITTEMENT DE TRANSACTION

Collectivité : Verlinghem

Utilisateur : PASTELL Plateforme

Paramètre de la transaction :

Type de transaction :	Transmission d'actes
Nature de l'acte :	Délibérations
Numéro de l'acte :	DEL_2022_57
Date de la décision :	2022-12-08 00:00:00+01
Objet :	Avis du conseil municipal sur le plan de mobilité de la MEL
Documents papiers complémentaires :	NON
Classification matières/sous-matières :	5.7 - Intercommunalite
Identifiant unique :	059-215906116-20221208-DEL_2022_57-DE
URL d'archivage :	Non définie
Notification :	Non notifiée

Fichier contenus dans l'archive :

Fichier	Type de fichier	Taille du fichier
Nom métier :		
059-215906116-20221208-DEL_2022_57-DE-1-1_0.xml	text/xml	883
Nom original :		
del_2022_57.pdf	application/pdf	373247
Nom métier :		
99_DE-059-215906116-20221208-DEL_2022_57-DE-1-1_1.pdf	application/pdf	373247

Cycle de vie de la transaction :

Etat	Date	Message
Posté	12 décembre 2022 à 17h54min09s	Dépôt initial
En attente de transmission	12 décembre 2022 à 21h34min07s	Accepté par le TdT : validation OK
Transmis	12 décembre 2022 à 21h40min05s	Transmis au MI
Acquittement reçu	12 décembre 2022 à 21h40min14s	Reçu par le MI le 2022-12-12