



CHOIX DES MODES POUR UNE OPTIMISATION DES DÉPLACEMENTS

VILLENEUVE D'ASCQ : n°18 un plan de mobilité pour le quartier de l'hôtel de ville

ENJEUX ET OBJECTIFS

Le quartier de l'Hôtel de ville est très fréquenté en raison de la présence des deux centres commerciaux et compte de nombreux sièges d'entreprises et logements sociaux ainsi que des équipements d'intérêt communautaire (grand stade, théâtre, etc.).

Par l'établissement d'un plan de mobilité sur ce quartier, la ville vise à limiter la généralisation de la circulation automobile et à limiter les besoins de parking.

L'objectif est de faire un quartier où le piéton est prioritaire, couplé à une offre de TC reliant tous les quartiers de la ville au prix de quelques minutes de vélo ou de marche. D'autant que Le PDU 2010-2020 de Lille Métropole prévoit un doublement de la capacité d'une ligne (gain de capacité de 60%) et une hausse des fréquences d'une autre ligne (gain de 30%).

RÉPONSES APPORTÉES

La relégation de la voiture en périphérie du quartier

Dès sa création, la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq a séparé les modes de transports et a voulu favoriser les modes actifs par un urbanisme reléguant la circulation automobile à la périphérie de l'hypercentre. Ainsi, le centre ville est un pôle multimodal (bus-métro-train), maillé de chemins piétons et cyclistes rendant les activités tertiaires et centrales accessibles pour tout habitant. La première ligne du métro automatique lillois, le VAL, passe par le quartier de l'Hôtel de Ville et permet de gagner Lille centre sans voiture.

Un diagnostic d'accessibilité au quartier

Le plan de mobilité propose un repérage des atouts et faiblesses du site, identifie les déplacements possibles entre les sites du quartier et autour de celui-ci, dans le but d'établir un diagnostic d'accessibilité. Des enquêtes et entretiens sont menés afin de collecter

les données sur les habitudes et idées des agents et passants sur le site. Différentes stratégies seront imaginées pour déterminer les domaines d'intervention possibles et le potentiel d'évolution des pratiques de déplacements. Elles feront l'objet d'un bilan pour aboutir à des objectifs précis et cohérents avec le PDU de Lille Métropole.

L'établissement d'un PDE pour la mairie

Par ailleurs, un PDE est réalisé en associant les personnels de l'hôtel de ville, il prévoira des indicateurs de suivi. Les propositions porteront sur quatre thèmes : mesures internes au site, mesures externes d'accessibilité à celui-ci, mesures organisationnelles pour la mairie et enfin communication générale sur le projet et les solutions qu'il apporte. La Ville aura la responsabilité du suivi et de l'évaluation/gestion.

ÉTAT D'AVANCEMENT

Le plan de mobilité et le PDE sont en cours d'étude en 2011.

POINTS À CONSIDÉRER POUR REPRODUCTIBILITÉ

Facteurs de réussite

Un plan de mobilité local qui s'inscrit dans la continuité du PDU métropolitain, établi sur un quartier et une ville qui ont depuis leur construction une orientation multimodale et en faveur des transports collectifs.

Une politique locale de mobilité adaptée aux territoires qui permet aux communes de décliner et d'adapter les orientations générales du PDU à la réalité du terrain. Au-delà de la forte implication politique locale et de la pertinence de l'échelle d'intervention, un partage du plan de mobilité avec les acteurs privés permet une optimisation générale des déplacements (retards, incidents de parcours, accessibilité de chaque structure).

Points de vigilance

La remontée d'informations de la part des agents et des entreprises et le suivi du Plan par la Ville.

Pour en savoir plus :
www.villeneuedascq.fr

Autres exemples

La Ville de Templeuve a réalisé une étude mobilité / environnement pré opérationnelle sur les déplacements actifs dans les projets d'urbanisme de la commune.