

# L'ANNEXE ACCESSIBILITÉ

PLAN DE MOBILITÉ 2035  
DE LA MEL







**Projet de Plan de mobilité  
horizon 2035  
Annexe Accessibilité  
Juin 2022**

Version projet

INTRODUCTION .....	6
--------------------	---

## **CHAPITRE 1. COMPRENDRE D’OÙ L’ON VIENT POUR SAVOIR OÙ L’ON VA ... 8**

1.1 ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES ET RÉCENTS CHANGEMENTS DANS LA PRISE EN COMPTE DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP .....	9
1.2 UNE MÉTROPOLE ENGAGÉE POUR L’ACCESSIBILITÉ ET PRÊTE À RÉPONDRE AUX FUTURES ÉVOLUTIONS SOCIODÉMOGRAPHIQUES .....	11
LA COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L’ACCESSIBILITÉ .....	11
LILLE MÉTROPOLE ACCESSIBLE À TOUS (LM ACT), LE GUIDE DE L’ACTION MÉTROPOLITAINE ...	14
L’ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE MÉTROPOLITAINE, UN ARGUMENT SUPPLÉMENTAIRE EN FAVEUR DE L’ACCESSIBILITÉ. ....	15

## **CHAPITRE 2. ÉTAT DES LIEUX DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAINS 18**

2.1 LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN .....	19
ILÉVIA – LE RÉSEAU DE TRANSPORTS URBAINS .....	19
SNCF ET RÉGION - LE RÉSEAU FERROVIAIRE .....	27
2.2 L’ESPACE PUBLIC MÉTROPOLITAIN .....	29
LES ESPACES PIÉTONS : LIEUX DE CIRCULATION ET LIEUX DE VIE .....	29
LE STATIONNEMENT .....	30
L’ÉLECTROMOBILITÉ .....	34
LES CARREFOURS À FEUX .....	34

## **CHAPITRE 3. RÉPONDRE À L’ENJEU DU VIVRE ENSEMBLE À L’HORIZON 2035 .** **.....36**

3.1 LA CONCEPTION UNIVERSELLE, UN GUIDE DE L’ACTION MÉTROPOLITAINE .....	38
3.2 UNE STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE EN FAVEUR DE LA MARCHÉ EXEMPLAIRE : UNE OPPORTUNITÉ POUR L’ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE .....	39

## **CHAPITRE 4. LES DISPOSITIONS DU PLAN DE MOBILITÉ EN FAVEUR DE L’ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE.....40**

TABLEAU SYNTHÉTISANT LES FICHES ACTIONS CONCERNÉES, À RETROUVER DANS LE PLAN D’ACTION DU PDM .....	42
--	----

Version projet

## Introduction

L'annexe accessibilité est un document du Plan De Mobilité (PDM) rendu obligatoire par la loi du 11 février 2005 (articles 45 et 46) pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Son principal rôle est d'articuler les différents outils de planification (transports, mobilité, espace public et voirie, aménagement) afin de garantir que les actions et projets réalisés assurent la continuité de la chaîne de déplacement.

Il est en effet essentiel de penser la mise en accessibilité du territoire dans son intégralité. Les métropolitains doivent pouvoir circuler librement et avec la plus grande autonomie possible, de leur point de départ à leur destination. Cette ambition forte de la loi de 2005 reste plus que jamais d'actualité.

L'annexe accessibilité permet de faire un nécessaire diagnostic de l'état d'accessibilité des transports en commun, de l'espace public et de la voirie, notamment pour constater les évolutions des dix dernières années. Elle permet également de définir un cadre à l'horizon 2035 et d'énoncer les grandes orientations en termes de mise en accessibilité.

Le détail de chaque action est volontairement précisé au sein du plan d'action du Plan De Mobilité, preuve que l'accessibilité de la chaîne de déplacement fait partie intégrante de la politique mobilité de la Métropole.

Version projet



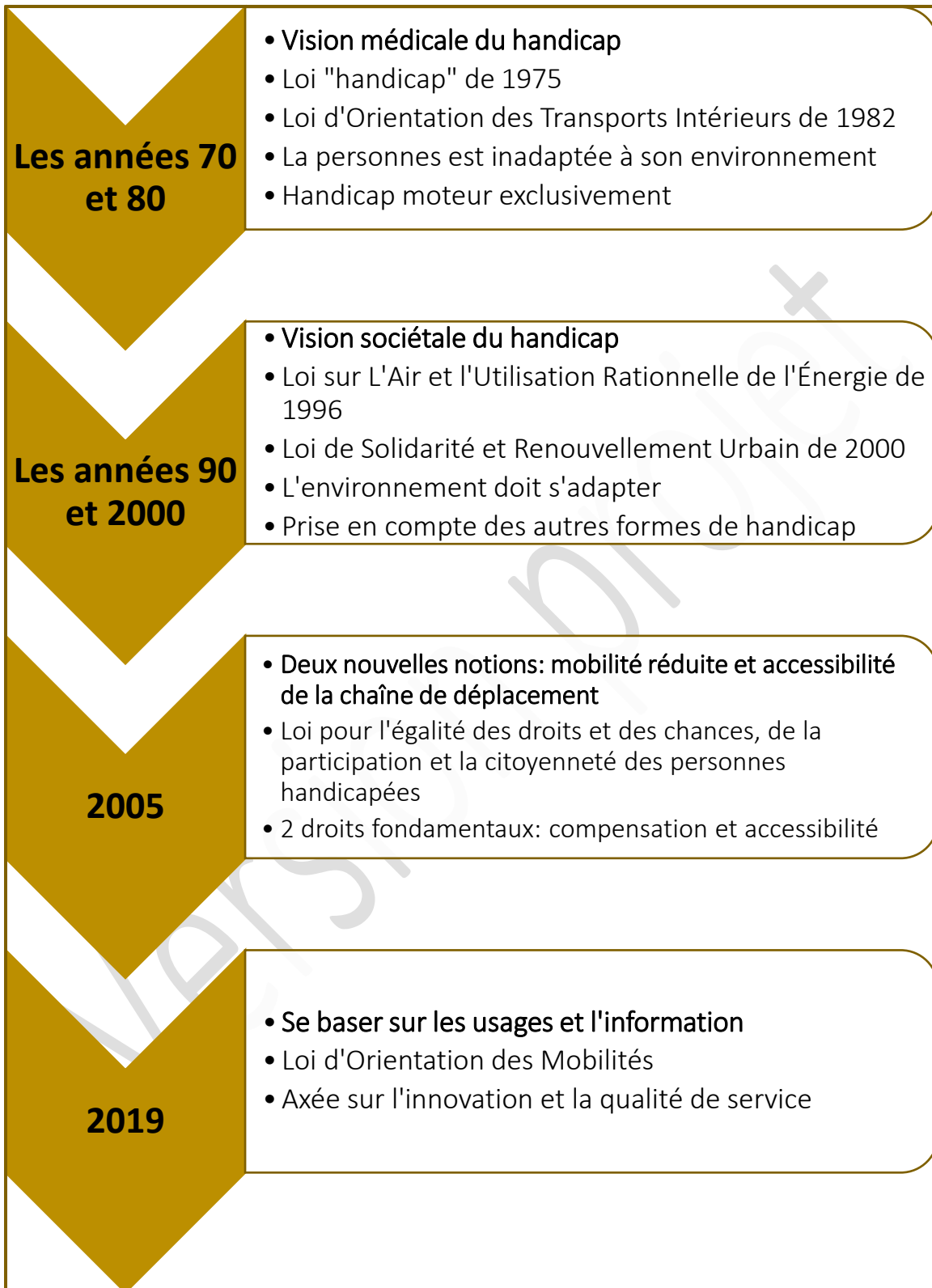
**CHAPITRE 1. Comprendre  
d'où l'on vient pour savoir  
où l'on va**

## **1.1 Évolutions réglementaires et récents changements dans la prise en compte des personnes en situation de handicap**

---

D'abord considérée comme relevant de la sphère privée, la mobilité des personnes handicapées n'a été prise en charge par la sphère publique qu'à partir de 1975. Loin d'être une évidence, il est important de rappeler que ce sujet a beaucoup évolué ces dernières décennies. Une vision plus systémique et inclusive de la mise en accessibilité émergera à la fin des années 1990 pour être institutionnalisée en 2005. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 permet quant à elle d'améliorer la continuité du parcours usager en mettant l'accent sur l'accès à l'information et les services innovants. Comprendre ces évolutions, appréhender ce long parcours réglementaire et saisir le changement de regard de notre société, est essentiel pour projeter les attentes d'aujourd'hui.

## Chronologie de la politique nationale du handicap et de l'accessibilité



## 1.2 Une Métropole engagée pour l'accessibilité et prête à répondre aux futures évolutions sociodémographiques.

---

### La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a rendu obligatoire la création d'une Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA) dans les collectivités de plus de 5 000 habitants. En 2009, Lille Métropole crée par délibération<sup>1</sup> la CIA qui œuvre à promouvoir un changement de regard et de comportement de la société face aux personnes en situation de handicap. Elle se compose de :

- Un collège d'élus métropolitains, composé du Président ou de son représentant, et de conseillers métropolitains,
- Un collège d'associations représentant la diversité des types de handicaps (visuel, moteur, auditif, cognitif, psychique et mental) et de mobilité réduite (séniors, enfants ...),
- Un collège d'experts,
- Des usagers-citoyens.

Son rôle et ses obligations sont réglementés. La CIA doit notamment :

- Dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie et des espaces publics, des transports collectifs,
- Établir un rapport annuel présenté en Conseil Métropolitain,
- Élaborer un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées,
- Faire toute proposition utile de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

---

<sup>1</sup> Délibération n° 09 C 0376 votée au Conseil Métropolitain du 26 juin 2009.

Au-delà de ses obligations réglementaires, la CIA est avant tout un lieu de concertation sur les différentes politiques métropolitaines (mobilité, espace public, aménagement, patrimoine, habitat, culture, sport, communication ...).

Concrètement, la CIA se réunit en groupe de travail technique bimestriel. Cette instance permet aux services métropolitains de présenter un sujet ou un projet, de recueillir les avis et les remarques des membres de la commission afin de les intégrer. L'objectif est de prendre en compte toutes les situations de fragilités en se basant sur les retours d'usage de la commission et de trouver le meilleur compromis entre les contraintes techniques ou financières et les attentes des associations. Lorsque cela est nécessaire, des visites sur site ont lieu pour mieux appréhender le contexte et la situation. Grâce à l'engagement des membres de la CIA et à l'implication des services métropolitains, de nombreux sujets ont pu bénéficier de cette expertise comme la problématique d'implantation des places de stationnement PMR<sup>2</sup> sur le territoire, les informations voyageurs du réseau de transports en commun, le service Handipole, l'accueil des personnes en situation de handicap dans les espaces naturels métropolitains ...

Par ailleurs, deux fois par an ont lieu des séances plénières qui permettent de faire des bilans et points d'étape sur des sujets récurrents (exemple : suivi de l'Agenda d'Accessibilité Programmée du patrimoine métropolitain), ou d'informer la CIA des évolutions réglementaires et des initiatives locales.

Enfin, la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité est également garante de la mise en œuvre de la politique métropolitaine pour l'accessibilité.

---

<sup>2</sup> places de stationnement réservées aux titulaires de la carte mobilité inclusion mention stationnement, ou de la carte européenne de stationnement



Figure 1 - Photographie de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité de la Métropole Européenne de Lille

Source : Métropole Européenne de Lille

## Lille Métropole Accessible à Tous (LM ACT), le guide de l'action métropolitaine.

Adopté à l'unanimité en décembre 2013, l'ambition métropolitaine en matière d'accessibilité est précisée dans le plan « Lille Métropole Accessible à Tous »<sup>3</sup>.

Son objectif est double : énoncer les perspectives d'actions au sein des compétences métropolitaines et leurs priorités dans une optique de conception universelle et démontrer la bonne volonté et l'ambition de la collectivité à travers des propositions qui dépassent les obligations réglementaires et qui iront dans le sens des usages.

Les orientations principales du plan Lille Métropole Accessible à Tous se déclinent autour de trois axes forts et 17 actions :

### 1- Valoriser la conception universelle dans les projets de territoire,

La conception universelle intègre en amont l'accessibilité afin d'aboutir à un résultat de haute qualité d'usage et adapté à tous. S'appuyer sur cette notion permet d'inclure tous les usages et tous les usagers dans chacun des projets (aménagement de lieu de vie, conception d'un service, mise en place d'un nouvel outil, communication ...).

### 2- Faciliter la mobilité et la continuité du cheminement,

Ce deuxième axe repose sur l'attention portée à la continuité de la chaîne des déplacements. Il s'agit d'un objectif important qui vise à assurer le droit et l'égalité de tous à se déplacer.

### 3- Changer les regards et agir en faveur de l'inclusion

Une des ambitions majeures est de parvenir à une inclusion pleine et entière des personnes en situation de handicap en s'appuyant sur la loi de 2005 qui permet de lever certains tabous et contribue à changer les regards.

Grâce aux travaux de la CIA depuis 2009 et aux réflexions menées pour rédiger le plan Lille Métropole Accessible à Tous, le public cible pour la mise en accessibilité du territoire s'est naturellement élargi. En effet, la MEL œuvre pour toutes les **personnes ayant des difficultés à se mouvoir dans un environnement inadapté** : les

---

<sup>3</sup> Délibération n° 13 C 0733 votée au Conseil Métropolitain du 13 décembre 2013.



Personnes à Mobilité Réduite (PMR) qui représentent entre 30 à 40% de la population.

Une PMR est une personne **gênée dans ses mouvements et ses déplacements** de manière **provisoire** ou **permanente**, que ce soit en raison de :

- sa taille
- son état (maladie, surpoids...)
- son âge
- son handicap permanent ou temporaire
- les objets ou personnes qu'elle transporte
- les appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer.

Cela comprend donc les personnes en situation de handicap (physique, visuel, auditif, mental et psychique), les seniors, les personnes encombrées (poussette, bagages...), les personnes en convalescence, les femmes enceintes, les enfants et les personnes de petites tailles.



Figure 2 – Photographie d'une foule qui marche dans une rue piétonne lilloise. Jusqu'à 40% de la population peut être considérée à mobilité réduite, une situation qui peut concerner chaque métropolitain à un moment de sa vie.

Source : Métropole Européenne de Lille



## L'évolution démographique métropolitaine, un argument supplémentaire en faveur de l'accessibilité.

Comme le confirme le diagnostic du PDM, le territoire métropolitain est connu pour la jeunesse de sa population (en 2018, 27% de la population a moins de 20 ans), notamment en comparaison avec d'autres grandes métropoles comme Lyon (25.4%) ou Aix-Marseille-Provence (23.8%).

Cependant, tout comme l'évolution démographique nationale, la Métropole Européenne de Lille ne fait pas exception au phénomène de vieillissement de la population qui s'explique par l'arrivée de la génération du baby-boom, née entre 1945 et le début des années 60, dans les âges supérieurs à 65 ans.

En 2012: 13,1% pop avait plus de 65 ans

En 2017: 14,6 % pop avait plus de 65 ans

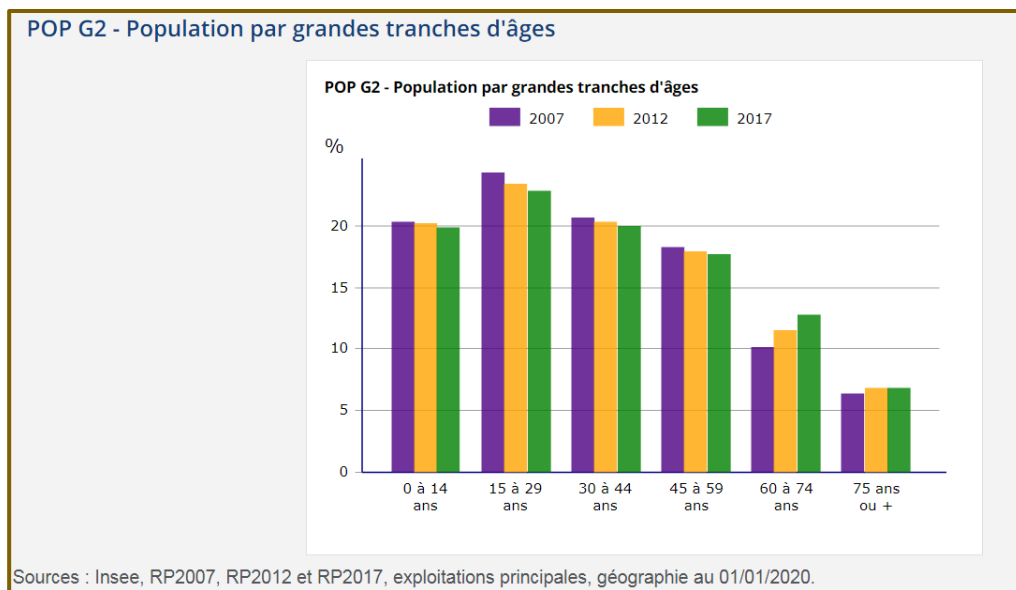


Figure 3 - Graphique de l'évolution de la population par tranches d'âges

Source : INSEE, 2020

Le nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus, évoluerait de 150 000 à un peu plus de 200 000 à l'horizon 2035. C'est au sein des espaces les moins denses de la métropole que le vieillissement devrait s'accroître le plus.

En 2035, si les tendances démographiques récentes se poursuivent, 208 256 habitants de la MEL seraient âgés de 65 ans ou plus, soit une hausse de 44 % en 19 ans (contre 10% pour la même période pour la totalité de la population). Une tendance qui s'observe pour toutes les grandes métropoles françaises, mais à un rythme moins rapide. Seule la métropole d'Aix-Marseille-Provence connaîtrait une hausse plus importante.

Selon l'Enquête Déplacements de 2016, les seniors se déplacent plus fréquemment en voiture que l'ensemble de la population. Dans les territoires moins denses comme la Lys et les Weppes, ce mode de transport est même davantage privilégié. Les seniors y utilisent ainsi la voiture, comme conducteur ou passager, à hauteur de 67 %, soit 22 points de plus que dans le territoire lillois et 8 points de plus que dans la couronne Nord. À contrario, les déplacements en transports en commun sont moins privilégiés dans les territoires moins denses. Cette part modale n'est que de 3 % dans les territoires de la Lys et des Weppes, soit deux fois moins que dans les territoires denses. Enfin, les seniors s'y déplacent moins à pied : 26 % contre 44 % dans le territoire lillois et 33 % dans la couronne Nord. Ces écarts selon les territoires sont également observés pour l'ensemble de la population. Ces différences sont d'autant plus significatives que, sur 10 ans, les comportements de déplacement des seniors ont changé de façon notable. Dans la métropole, ils se déplacent davantage et de plus en plus en voiture. Les parts modales (conducteur et passager confondus), ont progressé de 11 points en 10 ans, au détriment de la marche à pied dont la part modale perd 10 points.

## **CHAPITRE 2. État des lieux des réseaux de mobilité métropolitains**

## 2.1 Les réseaux de transports en commun

### Ilévia – le réseau de transports urbains

Le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA Ad'AP) de la Métropole Européenne de Lille a été validé en préfecture du Nord en novembre 2016 et s'étalait sur trois ans (2016/2017/2018) pour un budget total estimé à plus de 20 millions d'euros hors taxes.

Depuis 2019, le réseau est composé de 2 lignes de métro (33,5 km au total), 2 lignes de tramway (17,5 km au total), et un réseau de bus composé au total de 125 lignes dont 74 lignes régulières et 51 lignes scolaires et 21 lignes de transport à la demande sur réservation.

En 2019, le nom du réseau change et devient Ilévia.

- Le réseau de métro
  - **Le matériel roulant** : dès sa création en 1983, le métro lillois est conçu de plain-pied pour qu'il n'y ait aucune différence de niveau entre le bord du quai et le rame de métro. Dans les 143 rames, des espaces dégagés permettent d'accueillir en toute sécurité un fauteuil roulant ou une poussette. Un message sonore annonce le prochain arrêt et un plan simplifié des lignes de métro est affiché à bord.
  - **Les stations** : elles sont accessibles par des ascenseurs adaptés aux passagers, cependant les dix stations aériennes comportent des portes battantes qui peuvent représenter un obstacle, contrairement aux quais qui sont tous équipés de portes palières automatiques pour l'accès au véhicule. La fermeture de ces portes et le départ du métro sont signalés par une sonnerie et un témoin lumineux sur les quais. Depuis fin 2017, des portillons de contrôle d'accès sécurisé équipent les stations de métro pour diminuer les fraudes. Malgré la présence dans la quasi-totalité des stations, d'un double portillon plus large et de la consultation de la CIA, ce nouveau système reste néanmoins un obstacle pour certains usagers en situation de mobilité réduite.



Figure 4 - Photographie du système de contrôle d'accès installé dans les stations de métro

Source : Ilévia - © Romain Reveau

- Le réseau de tramway
  - **Le matériel roulant** : tout comme le métro, les 24 rames de tramway ont un plancher bas, ce qui facilite l'accès aux personnes à mobilité réduite. Pour des raisons de place et de sécurité, les voyageurs en fauteuil roulant sont invités à monter dans le tramway par la première ou la dernière porte. Une lumière et une sonnerie préviennent que les portes se ferment. Dans le tramway, des annonces vocales informent les passagers sur la direction du trajet et le prochain arrêt. Ces informations sont également affichées sur un panneau lumineux.
  - **Les stations** : qu'elles soient en surface ou en sous-sol, les stations de tramway sont plutôt accessibles mais ne respectent pas les normes actuelles car historiquement insérées dans un environnement urbain dense. Les quais de tramway sont peu praticables par les personnes en situation de handicap visuel, ainsi que pour les personnes en fauteuil en station « Gare Lille Flandres » où il existe un écart entre

le bord du quai et le véhicule. Des écrans informent par écrit les voyageurs du passage du prochain tramway et des éventuelles perturbations du trafic.



Figure 5 - photographies de l'affichage dynamique à bord du tramway et du témoin lumineux prévenant de la fermeture des portes.

Source : Ilevia - ©Laurent Mayeux



- Le réseau de bus

- **Le matériel roulant** : Le réseau de bus de la MEL est composé de 76 lignes régulières. 40 lignes sont exploitées directement par le concessionnaire de service public pour un total de 18,120 millions km annuels. Les autres lignes sont sous-traitées, tout comme la grande majorité des 47 lignes scolaires, qui totalisent un peu moins de 7 millions de kilomètres annuels. On distingue donc dans le matériel roulant, le parc de la MEL du parc sous-traité.

Les Lianes (lignes à haut niveau de service) sont desservies par des véhicules à planchers bas. Ces véhicules sont tous dotés d'écrans vidéo avec affichage dynamique de la ligne et annonces sonores des arrêts.

Les autres lignes de type « Corolle » et « Citadines », sont également dotées de véhicules à planchers bas.

Depuis 2008, tous les nouveaux bus acquis par la MEL sont accessibles et équipés de l'ensemble des équipements imposés par la réglementation (zone PMR sécurisée, annonces sonores et écrans d'information). Par ailleurs, entre 2019 et 2024, le parc métropolitain sera renouvelé en partie. À terme, 216 bus disposeront de deux emplacements réservés pour des utilisateurs de fauteuils roulants.

- **Quais et arrêts de bus** : Le réseau autobus et autocar de la MEL dessert 3175 points d'arrêt sur l'ensemble de son territoire. 1568 de ces points d'arrêt sont accessibles. Sur les 1480 arrêts qui ne peuvent être considérés comme accessibles fin 2019, 712 sont considérés comme prioritaires.

La totalité des points d'arrêts des Lianes ont été aménagés et sont accessibles aux PMR. En 2020, on considère que 60% des quais bus ont été aménagés et mis en accessibilité. Les efforts et les travaux se poursuivent dans un contexte complexe où le réseau évolue chaque année. 162 arrêts sont classés comme « Impossibilité Technique Avérée », c'est-à-dire qui ne peuvent être mis aux normes réglementaires de par la physionomie de la voirie (pente de la voirie supérieure à 5% et/ou emprise du point d'arrêt trop étroite, ne permettant pas de laisser un minimum 1,50m de largeur pour le

retournement d'une personne en fauteuil par exemple ; ou que les habitations au droit de l'arrêt de bus n'ont pas un seuil suffisamment élevé pour éviter le risque d'inondation).

- Le service de transport sur réservation :

Créé en janvier 2019, le service de transport à la demande est une offre de mobilité sur réservation qui permet d'assurer le lien entre les communes plus rurales et périphériques et les centralités urbaines de la métropole via 21 lignes virtuelles. Ce mode de transport complémentaire au reste du réseau utilise les mêmes véhicules que le service de transport adapté, ce qui permet aux personnes en situation de handicap d'utiliser ce service.

- Le service de transport adapté :

Malgré l'objectif de rendre le réseau nominal le plus accessible à tous, un service adapté est cependant nécessaire pour les personnes les plus fragiles et les moins autonomes. Handipole est le service de transport en commun dédié aux personnes à mobilité réduite, ne pouvant pas emprunter le réseau de transport urbain classique. C'est un service accessible sur réservation (par mail, téléphone ou via le site internet), qui permet de se déplacer sur la métropole lilloise. Mis en place en 2011, il est accessible aux métropolitains titulaires d'une carte justifiant d'une invalidité d'au moins 80% (CMI ou CES). Depuis sa création, le nombre de personnes demandant l'accès au service est stable. Le nombre de voyages effectués par an a baissé (133 337 en 2019) contrairement au nombre de kilomètres réalisés. Cela s'explique notamment par une augmentation de la distance moyenne effectuée par trajet (15,2 km en 2011 contre 17,2 km en 2019). En 2019, un trajet sur deux est réalisé pour le motif « travail » et un usager sur trois est en situation de handicap moteur et est équipé d'un fauteuil. Le prix d'un trajet est de 3€ au 1<sup>er</sup> janvier 2022.





Figure 6 - Photographie d'un véhicule du service de transport adapté Handipole  
Source : Ilèvia - © Romain Reveau

- L'information voyageurs et l'accès aux services

Abonnement et carte accompagnateur : seul l'abonnement COQUELICOT, réservé aux métropolitains détenteurs d'une carte d'invalidité portant la mention « cécité » (7,50 € / mois en 2021 contre 52,50€ / mois pour un abonnement classique) ouvre un droit lié au handicap. En 2020, 553 usagers ont le profil Coquelicot. Aucun autre tarif spécifique n'existe pour les personnes porteuses de handicap. Cependant, la tarification sociale permet de bénéficier de réductions de 50 à 87% sur les abonnements selon la situation du ménage (de 6,40€ à 26,25€ / mois contre 52,50€ / mois pour un abonnement classique – tarifs en vigueur en avril 2022).

Pour inciter les personnes les plus fragiles à emprunter le réseau de transports en commun, la stratégie métropolitaine est de donner la gratuité à l'accompagnant de la personne en situation de handicap. Les deux conditions sont les suivantes : la personne en situation de handicap doit avoir une carte d'invalidité d'au moins 80%, avec la mention « besoin d'accompagnant » ainsi qu'un titre de transport validé, et l'accompagnant doit être majeur, autonome et capable d'aider la personne en situation de handicap. Une carte non nominative sera délivrée après en avoir fait la demande via le formulaire dédié.

Information et accompagnement humain sur le réseau : les informations sur le réseau Ilévia sont disponibles par téléphone (03.20.40.40.40) notamment pour les personnes sourdes, malentendantes et aphasiques grâce au service de traduction ACCEO. Cette plateforme gratuite pour l'utilisateur permet d'avoir accès à trois modes de communication : langue des signes française, transcription instantanée de la parole et langue française parlée complétée.

Les informations sont également disponibles sur le site internet [www.ilevia.fr](http://www.ilevia.fr). Après un audit externalisé, il s'avère que ce site a une conformité partielle avec le référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA), version 4.0. Le taux moyen de conformité du service en ligne s'élève à 91%. Le concessionnaire de transport s'efforce de produire de nouvelles solutions accessibles à tous et travaille à améliorer ce score. Une application mobile est également disponible et permet de relayer un premier niveau d'information (horaires, lignes, retards, actualités...). Le niveau d'accessibilité des stations de métro et de tramway se retrouve sur le site [pictoaccess.fr](http://pictoaccess.fr) grâce à un audit complet. Entre le 1er Décembre 2018 et le 1er Décembre 2020 il y a eu 7 351 consultations, soit en moyenne 294 consultations /mois. Par ailleurs, un guide d'accessibilité rédigé en FAcile à Lire et à Comprendre (FALC) est édité et mis à jour depuis 2018, il est disponible sur le site internet « [ilevia.fr](http://ilevia.fr) ».

Toutes les informations sont également disponibles dans les espaces services clients ainsi qu'en agence de mobilité Ilévia, car la priorité est mise sur le contact humain. Pour cela, le concessionnaire a déployé des agents dédiés, appelés *Welcomers*. Ils sont formés pour accompagner les passagers à mobilité réduite. Ils aident à l'achat des titres de transport et à l'orientation. Les *Médiateurs* sont formés pour assister et rassurer les usagers tout au long de leur voyage. Ils sont présents sur tout le réseau. L'ensemble du personnel au contact des usagers (conducteurs de bus compris) est formé et sensibilisé pour accueillir, renseigner et faire voyager.



Figure 7- Photographie d'un Welcomer aidant un usager dans une station de métro  
Source : Ilévia - © Romain Reveau

## SNCF et Région- le réseau ferroviaire

Initialement, le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SD'AP) régional a été déposé par la Région Nord-Pas-de-Calais. Le document a été approuvé au mois de juillet 2016 et ne comporte qu'un volet ferroviaire. Un point de situation à mi-parcours a été réalisé fin 2019. L'horizon 2040/2050 est annoncé pour l'achèvement de tous les travaux de mise en accessibilité des gares et des points d'arrêt inscrit au SD'AP et du parc de matériel à l'échelle régionale.

### Accessibilité des infrastructures (bâtiments voyageurs et accès aux quais) :

Sur le territoire de la métropole européenne de Lille, le réseau ferroviaire comptait en 2016, 42 gares et points d'arrêt, dont 6 font partie du SD'AP (Armentières, Croix - l'Allumette, Lille-Europe, Lille-Flandres, Pérenchies et Santes). Fin 2019, 2 gares sont déclarées accessibles (Lille-Europe et Lille-Flandres), 3 gares ne sont pas encore accessibles et 1 point d'arrêt est classé en « impossibilité technique avérée » (ITA) et fera l'objet d'une dérogation (Croix – l'Allumette). Aucun service de substitution n'est actuellement mis en place pour ce point d'arrêt.

Concernant les 36 autres gares et points d'arrêt, fin 2019 :

1 gare est accessible (La Bassée),

7 gares ont leur mise en accessibilité en cours,

18 gares et points d'arrêt ne sont pas accessibles,

10 n'ont plus la fonction de gares ferroviaires car les lignes Lille-Comines et Ascq-Orchies ont fermé.

### Accessibilité du matériel roulant :

Fin 2019, la région Hauts-de-France considérait que 95,5% du parc de matériel roulant utilisé pour le TER était accessible. L'horizon 2025 est annoncé pour rendre accessible la quasi-totalité du parc grâce au remplacement d'anciennes rames corail.

### Services :

En termes de service, la Région Hauts-de-France a mis en place sur 4 gares et points d'arrêt du territoire le service « Accès TER ». Ce service, proposé à titre

gratuit, garantit l'assistance du bénéficiaire en fonction de ses besoins à l'embarquement ou au débarquement d'un train, d'un autocar ou d'un moyen de substitution adapté. Il s'adresse à toute personne subissant dans son environnement une limitation d'activité ou une restriction de participation à la vie en société en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant (sur présentation de justificatifs). Le service se réserve au plus tard 24h ouvrées avant la date du voyage par téléphone.

L'information sur le niveau d'accessibilité du réseau est disponible sur le site internet « TER Hauts-de-France » ainsi que sur l'application mobile SNCF. Cette information est également accessible par les conseillers présents en gare.

Fin 2019, 78% du personnel régional en relation avec les voyageurs avaient été formés et sensibilisés à l'accueil et l'accompagnement des personnes en situation de handicap.

## 2.2 L'espace public métropolitain

---

L'espace public est une des principales composantes de la chaîne de déplacement. Disposé de nombreux éléments relevant chacun d'acteurs divers (métropole, communes, privés, SNCF...), l'espace public est avant tout l'espace dédié aux piétons qui dessert l'ensemble des lieux et des services (bureaux, commerces, transports en commun, loisirs...). Bien que complexe à mesurer tant l'espace est grand, l'accessibilité de l'espace public reste un sujet essentiel que la métropole s'engage à améliorer dès lors que des travaux de rénovation sont prévus.

### Les espaces piétons : lieux de circulation et lieux de vie

Depuis 2017, et suite à la loi NOTRe, la MEL a récupéré la gestion et l'entretien des routes départementales portant à près de 5000 le nombre de kilomètres de voies entretenues. L'espace public est fait de nombreux composants (parvis, espaces verts, trottoirs, places, venelles...) multipliant le nombre de collectivités compétentes pour les entretenir et les rénover. Il reste donc complexe de garantir un espace public de qualité homogène et accessible. La métropole assure la mise en accessibilité et se conforme à la réglementation dès que des travaux de rénovation sont effectués.

Depuis 2005, une grande partie du territoire a pu bénéficier de mise aux normes, mais aucun diagnostic complet et exhaustif n'existe. La rédaction de Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) est de compétence communale. Un PAVE permet à la fois de faire un état des lieux des circulations piétonnes et des aires de stationnement, de programmer les travaux nécessaires de nature à améliorer les conditions d'accessibilité et d'établir une estimation financière. Bien qu'un diagnostic complet soit réalisé et partagé entre la commune et la Métropole européenne de Lille lors de chaque projet de réhabilitation d'espace public, quelques communes ont réalisé un PAVE ou diagnostic partiel équivalent (Lambersart, Roubaix, Villeneuve d'Ascq, Seclin). Grâce à ce travail de fond, les communes peuvent prioriser les interventions de la Métropole européenne de Lille, mettre en valeur des itinéraires plus confortables auprès des habitants.



## Le stationnement

La mise en œuvre de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite est une compétence métropolitaine qui a connu de nombreuses évolutions depuis une dizaine d'années. La prise des arrêtés d'implantation de stationnement PMR relève du pouvoir de police des maires.

**2007** : Évolution des normes géométriques des emplacements entraînant une mise en œuvre difficile à appliquer dans un contexte urbain dense.

**2010** : Accord avec les services de l'État pour passer en Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA) des projets de places dérogatoires (travail de définition et homogénéisation des cas types dérogatoires). Depuis 2010, ce sont 2369 dossiers qui ont été présentés en CCDSA.

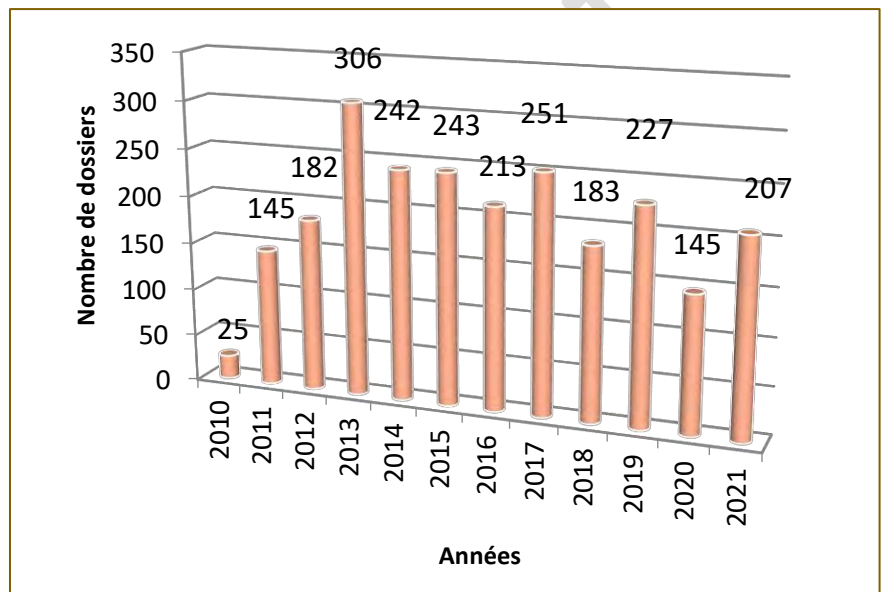


Figure 8 - Diagramme du nombre de dossiers présentés en CCDSA pour la réalisation de places de stationnement PMR entre 2010 et 2021

Source : Métropole Européenne de Lille

Après un pic de demandes en 2013, le nombre de dossier est stable (environ 200 par an, cf. diagramme ci-contre), mais concerne majoritairement des espaces urbains sur voirie.

**2012** : Lancement d'une stratégie métropolitaine de répartition des places PMR par commune pour respecter le quota de 2% sur le domaine public (Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces public) et répondre au plus juste aux demandes.

**2015** : introduction de la gratuité du stationnement en zone payante pour les titulaires des cartes de stationnement pour personnes handicapées. Les nouveaux moyens de contrôle automatisés imposent toutefois de déclarer la présence d'une carte en amont (fichier géré par la mairie lorsque celui-ci existe) ou au moment

du stationnement (application smartphone ou sur l'horodateur quand cela est possible). La durée maximale de stationnement autorisée par le Maire ne peut être inférieure à 12h, ce qui exonère également de la pose du disque en zone bleue.

**2017** : La Carte Européenne de Stationnement (CES) est remplacée par la Carte Mobilité Inclusion-Stationnement (CMI-S). Son déploiement est progressif : les CMI remplacent les CES jusqu'en 2026. Les CES des autres pays européens seront encore valables en France après 2026.

**Entre 2019 et 2021**, un recensement métropolitain des places de stationnement présentes sur voirie et sur les aires de stationnement publiques réalisées a permis de décompter 290 000 places sur le domaine public (253 000 places sur voirie et 36 600 au sein des aires de stationnement publiques).

**6000 places** de stationnement PMR ont, à cette occasion, été recensées sur le territoire, soit un total de 2.15% dont :

- 1,54% de places PMR sur voirie à l'échelle de la Métropole européenne de Lille, soit 4577 places
- 4,77% de places PMR au sein des aires de stationnement, soit 1420 places



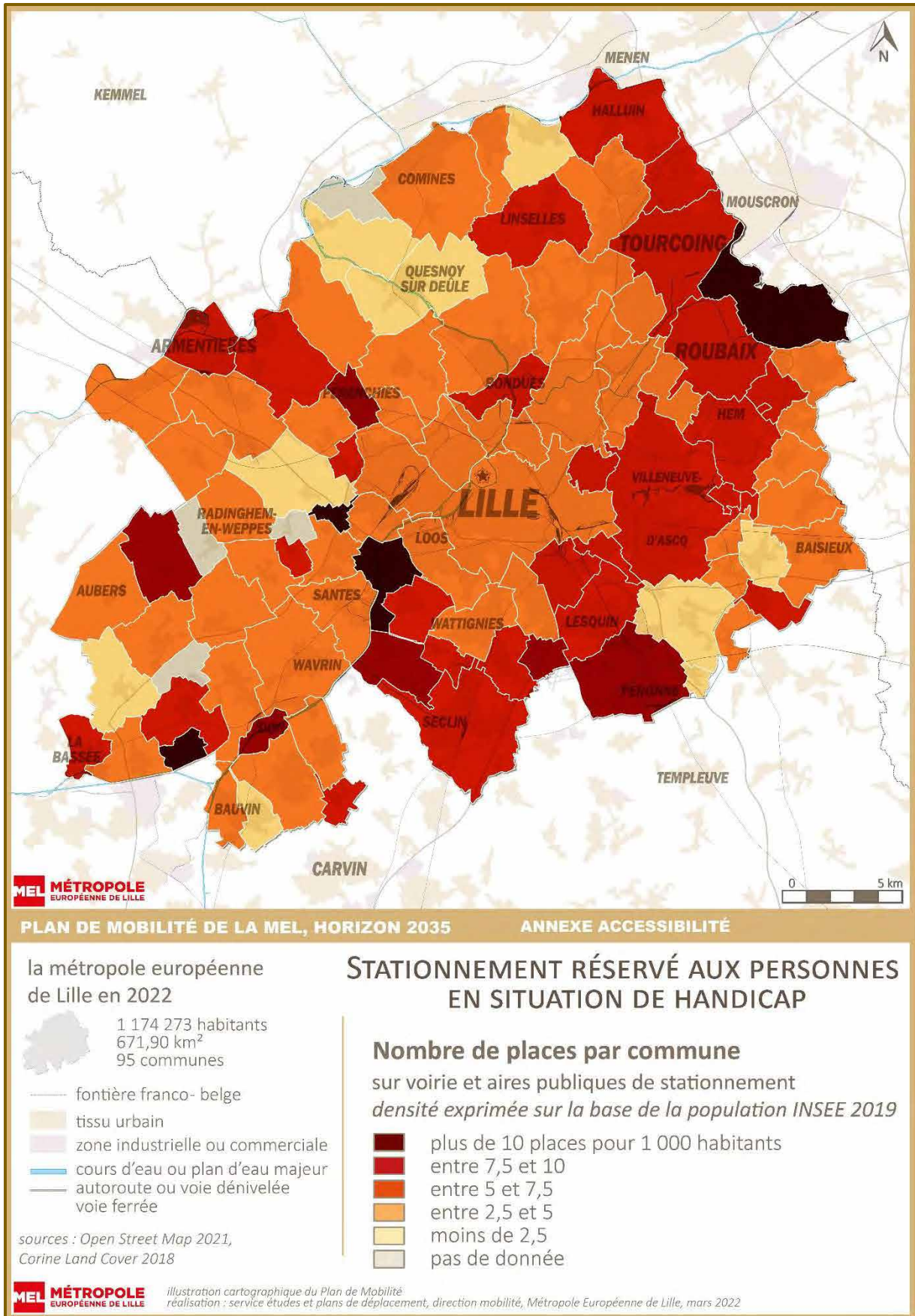


Figure 9 - Cartographie de la densité du nombre de places de stationnement réservées aux PMR pour 1000 habitants, par commune. Source : Métropole Européenne de Lille

Afin d'homogénéiser l'aménagement des places de stationnement PMR pour l'ensemble des 95 communes du territoire, le comité stationnement métropolitain a élaboré une stratégie d'implantation des places de stationnement PMR sur l'espace public. Cette instance de débats, d'échanges et de communication autour des actions et mesures à proposer en matière de politique du stationnement instituée en décembre 2013, a proposé des orientations communes qui répondent à la fois à la réglementation nationale et à l'intérêt général, puisque les places de stationnement, même PMR, ne sont pas nominatives et doivent servir à tous.

Les réflexions de ce groupe de travail ont été partagées et validées avec la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité qui a confirmé les principes techniques métropolitains suivants, qui correspondent à ceux déjà mis en œuvre par les services de la MEL :

- les emplacements seront privilégiés en intersection de voirie (têtes de rues) tout en veillant à ne pas être à plus de 50 à 60 mètres du demandeur (en cas de demande par un habitant)
- éviter l'implantation à proximité des emplacements réservés déjà existants
- limiter les places implantées du côté opposé à la demande et obligeant les usagers à traverser la chaussée ;



Figure 10 - Documentation diffusée par la MEL pour expliquer la politique de stationnement pour les personnes en situation de handicap

Source : Métropole Européenne de Lille

## L'électromobilité

Comme tout nouveau sujet de mobilité, la stratégie métropolitaine de déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques tient compte des besoins des personnes en situation de handicap.

La Métropole Européenne de Lille s'est dans un premier temps positionnée sur l'équipement en bornes de recharge pour les véhicules électriques sur les aires de stationnement dans les communes de moins de 5000 habitants, les parcs ouvrages métropolitains, ainsi que les parkings relais du réseau de transport urbain. L'accessibilité des places de stationnement associées aux bornes de recharge électrique sera garantie dans le cadre des obligations fixées par la loi. Le respect des surlargeurs confronté au respect des largeurs de trottoirs peut générer une impossibilité technique de respecter l'ensemble des exigences en matière d'accessibilité. Dans ce cas, le respect des largeurs de trottoir sera priorisé, tout en conservant la meilleure accessibilité possible pour l'accessibilité des places de stationnement. Une attention particulière est prêtée à l'accessibilité du cheminement vers la borne de recharge. La borne en elle-même et ses commandes sont accessibles.

En 2021, une cinquantaine de bornes sont installées, soit une centaine de points de charge.

## Les carrefours à feux

Conformément aux décrets n° 99-756 et 99-757 du 31 août 1999, la Métropole Européenne de Lille s'est engagée dans le déploiement d'équipements sonores destinés aux personnes malvoyantes ou aveugles au droit des carrefours à feux. Ces dispositifs sont constitués d'une partie fixe installée sur les feux et d'une télécommande permettant d'activer le dispositif sonore d'aide à la traversée. Pendant toute la durée du vert piéton, une ritournelle s'enclenche alors que le message « rouge piéton » est énoncé deux fois lorsque les piétons ne peuvent plus s'engager. La Métropole européenne de Lille compte 8250 répéteurs piétons dont 8026 sont sonores. Le reliquat sera équipé en fonction des futures rénovations. La Métropole européenne de Lille met à disposition les télécommandes des communes, qui se chargent de les attribuer gratuitement aux habitants malvoyants ou aveugles sur présentation d'un justificatif de domicile et d'une carte d'invalidité.

Version projet

# CHAPITRE 3. Répondre à l'enjeu du vivre ensemble à l'horizon 2035

Le contexte actuel et l'état des lieux de l'accessibilité du territoire métropolitain aux plus fragiles conduisent à deux constats partagés au niveau national, en témoigne la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 :

- **Les avancées** en terme d'accessibilité **sont notables mais encore parcellaires.**  
La mise en accessibilité peut être encore perçue comme complexe, coûteuse et utile pour une minorité.
- **La chaîne de déplacement est une notion encore peu prise en compte** bien qu'elle réponde en tous points aux besoins de tous les métropolitains.

Grâce à la réglementation, notamment depuis 2005, la métropole est de plus en plus accueillante pour les personnes à mobilité réduite. Les avancées sont notables mais le chantier est encore vaste notamment dans les domaines des transports, de la mobilité et de l'aménagement d'espace public.

Aujourd'hui, et encore un peu plus demain, l'enjeu du bien vivre ensemble dans la Métropole européenne de Lille prend tout son sens face au phénomène de vieillissement de la population.

La commission intercommunale pour l'accessibilité permet de faire avancer certaines prises de conscience. Grâce à elle, il est souvent démontré que l'application de la norme seule ne suffit pas à rendre le territoire accessible.

Deux démarches portées par la Métropole répondent directement à cet enjeu :

- **La conception universelle** : une notion qui permet de concilier accessibilité, confort, durabilité et esthétisme
- **La stratégie métropolitaine en faveur de la marche** : un engagement volontariste de la Métropole européenne de Lille qui participe au vivre ensemble



### 3.1 La conception universelle, un guide de l'action métropolitaine

---

La Métropole européenne de Lille est une collectivité engagée depuis plus de dix ans pour améliorer l'accessibilité du territoire aux personnes à mobilité réduite à la fois de l'espace public, du réseau de transport mais également de son patrimoine (immobilier, espaces naturels...). Cela passe à la fois par des chantiers de mise aux normes, mais également de travaux neufs basés sur une réglementation précise. Bien que cette normalisation soit essentielle et permette d'améliorer concrètement l'accessibilité, il semble nécessaire de dépasser les normes pour placer l'utilisateur au cœur des projets, en anticipant notamment les pratiques des métropolitains les plus fragiles, pour passer de l'accessibilité à l'inclusion des personnes à mobilité réduite.

La conception universelle est un mode de projet qui répond à cette ambition ainsi qu'aux enjeux économique, esthétique et sociétal. On entend par « **conception universelle** » la conception de produits, d'équipements, de programmes et de services qui puissent être utilisés par tous, dans toute la mesure possible, sans nécessiter ni adaptation ni conception spéciale. (Définition officielle de l'ONU). La conception universelle n'exclut pas les appareils et accessoires fonctionnels pour des catégories particulières de personnes handicapées là où ils sont nécessaires (exemples : fauteuil roulant, canne blanche...). Synonyme de confort d'usage, cette notion permet non seulement d'avoir un territoire plus inclusif pour les personnes en situation de handicap (environ 10% de la population), mais elle est nécessaire pour les personnes à mobilité réduite (40% de la population) et confortable pour tous (100% de la population).

Le cadre du Plan de Mobilité vise à préparer le territoire aux évolutions de sa population et notamment à son vieillissement. Bien qu'essentiel pour les personnes en situation de handicap, la conception universelle des futurs espaces publics et des déplacements qu'ils accueilleront est gage de confort, d'autonomie et de sécurité pour les seniors (65ans et +) qui représenteront près de 17% de la population à l'horizon 2035. Loin de réduire les seniors à un état de fragilité, il est

cependant important de penser à leur devenir en zone urbaine comme en zone rurale.

Par ailleurs, de par ses liens de compatibilité avec les autres documents cadres (Plan Local de l'Habitat, Plan Local d'Urbanisme), il semble essentiel que le Plan de Mobilité (PDM) puisse rappeler l'importance de rendre le territoire métropolitain accessible à tous en se basant sur le confort d'usage avant tout.

### **3.2 Une stratégie métropolitaine en faveur de la marche exemplaire : une opportunité pour l'accessibilité du territoire**

---

La stratégie métropolitaine en faveur de la marche est une démarche singulière qui a été entérinée par le Conseil Métropolitain en décembre 2021. L'objectif de cette démarche globale, porté par le Plan de Mobilité, est d'inciter au changement de comportement afin que la marche devienne un réflexe pour les déplacements de courtes distances. En agissant pour la mise en œuvre de cette stratégie, la Métropole européenne de Lille s'engage également, à plusieurs égards, à améliorer l'accessibilité de son territoire, en répondant à des enjeux sociétaux notamment, comme le vieillissement de la population ou la lutte contre la sédentarité.

Le développement de la pratique de la marche permet à la fois de conserver du lien social en déambulant dans la cité, de conserver une autonomie et de maintenir en forme notamment les plus fragiles. Ces exemples illustrent l'ensemble des enjeux partagés entre le développement de la marche au quotidien et l'accessibilité à tous du territoire.



# **CHAPITRE 4. Les dispositions du Plan de Mobilité en faveur de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite**

La Métropole Européenne de Lille est engagée depuis de nombreuses années pour l'amélioration de l'accessibilité de tous et œuvre sur l'ensemble de ses compétences pour le vivre ensemble.

Cependant, les prévisions démographiques comme la nouvelle législation impliquent non seulement de poursuivre les efforts, mais également de concevoir un système de mobilité et un environnement basés sur les usages et les métropolitains.

Dans cette quête, il est rappelé que la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité est l'instance de concertation appropriée qui sera consultée pour chaque projet métropolitain le nécessitant et pour chaque principe technique métropolitain qui pourrait être duplicable.

Pour assurer le confort d'usage et la continuité de la chaîne de déplacement, le plan d'actions du Plan de Mobilité traite de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite au sein de chaque thématique concernée. Le tableau ci-après permet une lecture complète et synthétique du sujet.

Tableau synthétisant les fiches actions concernées, à retrouver dans le plan d'action du PDM

Numéro de la fiche	Page	Titre	Principaux sujets évoqués
Action 1		Pour des mobilités bénéfiques pour la santé	Proposer une mobilité pour tous et accompagner les plus jeunes et les seniors vers des pratiques plus vertueuses pour leur santé
Action 10		Rendre plus performants les réseaux existants de métro et de tramway	Profiter des phases de modernisation du réseau pour le rendre plus confortable et accessible à tous
Action 11		Poursuivre la modernisation du réseau de bus	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de bus.
Action 22		Faciliter l'usage des transports collectifs urbains pour tous	Améliorer le confort d'usage du réseau de transports en commun urbain
Action 28		Aménager l'espace public : trouver une place pour tous les usagers et tous les usages, temporaires ou permanents	Partager des ambitions communes entre tous les aménageurs intervenants sur le territoire, en s'appuyant sur la charte de qualité des espaces publics métropolitains
Action 29		Une politique de stationnement comme outil de mobilité et de partage de l'espace public	Améliorer le stationnement des personnes handicapées notamment en augmentant le nombre de places réservées.
Action 30		Améliorer l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite	S'appuyer sur la notion de la conception universelle et sur le Commission Intercommunale pour l'Accessibilité pour guider l'aménagement des nouveaux espaces publics et de la voirie.
Action 31		Concevoir une métropole marchable pour tous	Favoriser la marche pour tous en concevant des cheminements

			larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés.
<b>Action 32</b>		Pratiquer le territoire pour bien grandir, bien vivre et bien vieillir	Encourager les plus jeunes comme les seniors (considérés comme des PMR) à marcher au quotidien et à prendre facilement les transports en commun.

Version projet

**Photographies** : MEL – Vincent Lecigne / Ilevia – Romain Reveau - Laurent Mayeux / Light motiv – Richard Baron



## Glossaire

---

### Sigles

**BAAC** : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels

**BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service

**CCDSA** : Commission Consultative Départementale Sécurité et Accessibilité

**CES** : Carte Européenne de Stationnement

**CIA** : Commission Intercommunale pour l'Accessibilité

**CMI** : Carte Mobilité Inclusion

**CO** : Monoxyde de Carbone

**COV** : Composés Organiques Volatiles

**CSNE** : Canal Seine Nord Europe

**DEEM** : Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités

**ED ou EMD** : Enquête Déplacements ou Enquête Ménages Déplacements

**EDP ou EDPM** : Engins de Déplacement Personnel, Motorisés ou non

**EMC<sup>2</sup>** : Enquête Mobilité Certifiée Cerema

**EVP** : Équivalent Voiture Particulière

**FPS** : Forfait Post Stationnement

**GES** : Gaz à Effet de Serre

**GNV** : Gaz Naturel pour Véhicule

**GPS** : Global Positioning System

**IRIS** : Ilots Regroupés pour l'Information Statistique

**IRVE** : Infrastructure de Recharge pour Véhicules Électriques

**ITA** : Impossibilité Technique Avérée

**LAPI** : Lecture Automatique de Plaques d'Immatriculation

**LAURE** : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie de 1996

**LCTEV** : Loi de transition énergétique pour la croissance verte

**LIANE** : nom commercial des lignes de Bus à Haut Niveau de Service du réseau Ilévia, « Ligne A Niveau Élevé de service »

**LM'ACT** : Lille Métropole Accessible à Tous

**LOM** : Loi d'Orientation des Mobilités de 2019

**LOTI** : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982

**MaP** : Marche à Pied

**MaaS** : Mobility as a Service

**NOTRe** : Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République

**NOx** : Oxydes d'azote

**NVEI** : Nouveaux Véhicules Électriques Individuels

**OMPHALE** : Outil Méthodologique de Projection d'Habitants, d'Actifs, de Logements et d'Élèves

**PAVE** : Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

**PCAET** : Plan Climat-Air-Énergie Territorial

**PDA** : Plan de Déplacements d'Administrations

**PDE** : Plan de Déplacements d'Entreprises

**PDES** : Plan de Déplacements d'Établissements Scolaires

**PDM** : Plan de Mobilité

**PDME** : Plan de Mobilité Employeur

**PDS** : Plan de Déplacements Scolaires

**PDU** : Plan de Déplacements Urbains

**PL** : poids-lourds

**PLH** : Programme Local de l'Habitat

**PLU** : Plan Local d'Urbanisme

**PM** : Particules totales en suspension

**PMR** : Personnes à Mobilité Réduite

**PM10** : Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres



**POC** : Proof Of Concept (preuve de concept)

**PPA** : Plan de Protection de l'Atmosphère

**PPBE** : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

**SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale

**SDA** : Schéma Directeur d'Accessibilité des transports collectifs

**SDIT** : Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

**SNBC** : Stratégie Nationale Bas-Carbone

**SNCF** : Société Nationale des Chemins de Fer français

**SRU** : Loi Solidarité et Renouvellement Urbains de 2000

**TAD** : Transport à la Demande

**TIC** : Techniques de l'Information et de la Communication

**TC** : Transport collectif

**TCSP** : Transport en Commun en Site Propre

**TCU** : Transport collectif urbain. Pour la Métropole Européenne de Lille, le nom commercial du réseau TCU est Ilévia

**TER** : Train Express Régional

**TMV** : Transport de Marchandises en Ville

**VAL** : Véhicule Automatique Léger (métro automatique)

**VE** : Véhicule Électriques

**VLEU** : Véhicule Léger Électrique Unipersonnel

**VLS** : Vélo en Libre-Service

**VP** : Véhicule Particulier

**VPC** : Véhicule Particulier Conducteur

**VPP** : Véhicule Particulier Passager

**VU** : véhicules utilitaires

**VUL** : Véhicule Utilitaire Léger

**ZFE** : Zone à Faibles Émissions

**2RM** : Deux-roues motorisés



## RENSEIGNEMENTS

**Métropole Européenne de Lille**  
**Direction Mobilité, Service Études**  
**et Plan de Déplacements Urbains**

Tél : 03 20 21 30 72

[plandemobilité@lillemetropole.fr](mailto:plandemobilité@lillemetropole.fr)



2, boulevard des Cités Unies - CS 70043  
59040 Lille Cedex  
Tél : +33(0)3 20 21 22 23  
[www.lillemetropole.fr](http://www.lillemetropole.fr)