

# MAITRISE D'ŒUVRE – HAUTE BORNE

## Lot 3 - DIAGNOSTIC MOBILITE

### Restitution technique

# DIAGNOSTIC MOBILITE

## Sommaire

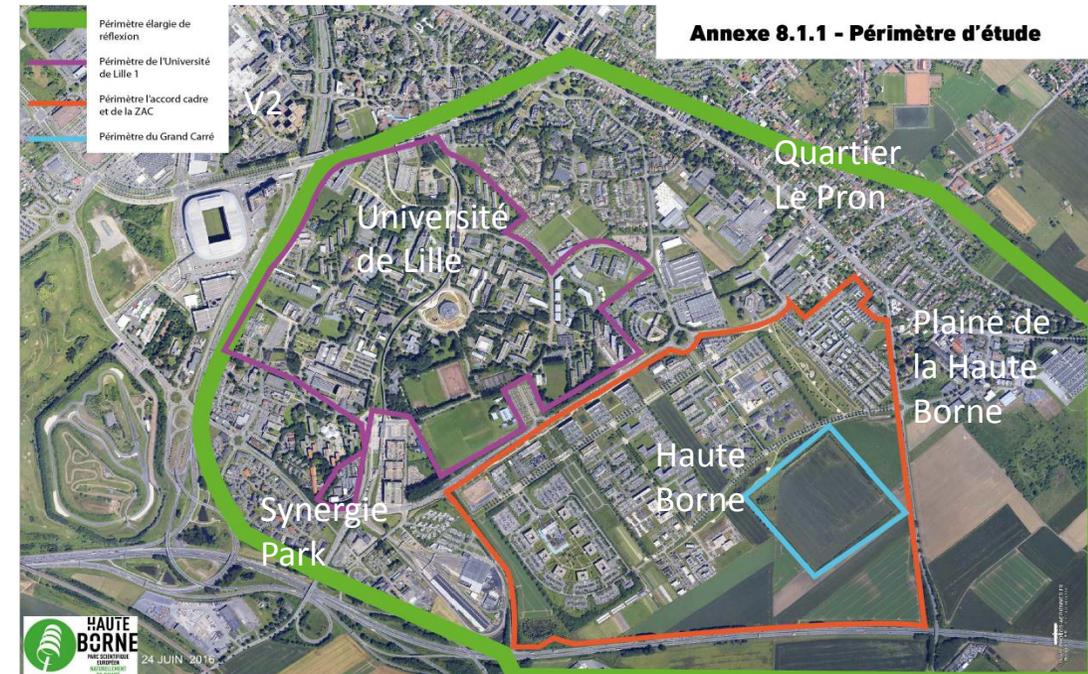
1. LA HAUTE BORNE DANS SON ENVIRONNEMENT
2. LE DIAGNOSTIC D'ACCESSIBILITE
3. L'ETUDE DE GEOLOCALISATION
4. L'ENQUETE MOBILITE
5. JEU D'ACTEURS ET OPPORTUNITES
6. CAHIER DES TENDANCES
7. PRECONISATIONS

# La Haute Borne dans son environnement

## SYNTHESE

1. La ZAC et son périmètre élargi
2. Le jeu d'acteurs
3. Les directives héritées et les grands projets

→ Un potentiel laboratoire des mobilités  
→ Un besoin fort d'animation dans une gouvernance complexe  
→ Une nécessité de se rattacher à un contexte multiscalair  
(Ambitions >> Directives et réglementations >> Projets et démarches)



- **200 ha / 8500 emplois**
- **Aménagement du Grand Carré** : nouvelle étape forte du développement du Parc : 60 000 m<sup>2</sup> / + 2500 emplois

# Le diagnostic d'accessibilité Automobile

## LEGENDE :

- îlot central
-  Ralentisseurs
-  Carrefour dangereux (manque signalétique et visibilité)
-  Stationnement sur voirie
-  Zone de stationnements sauvages constatés

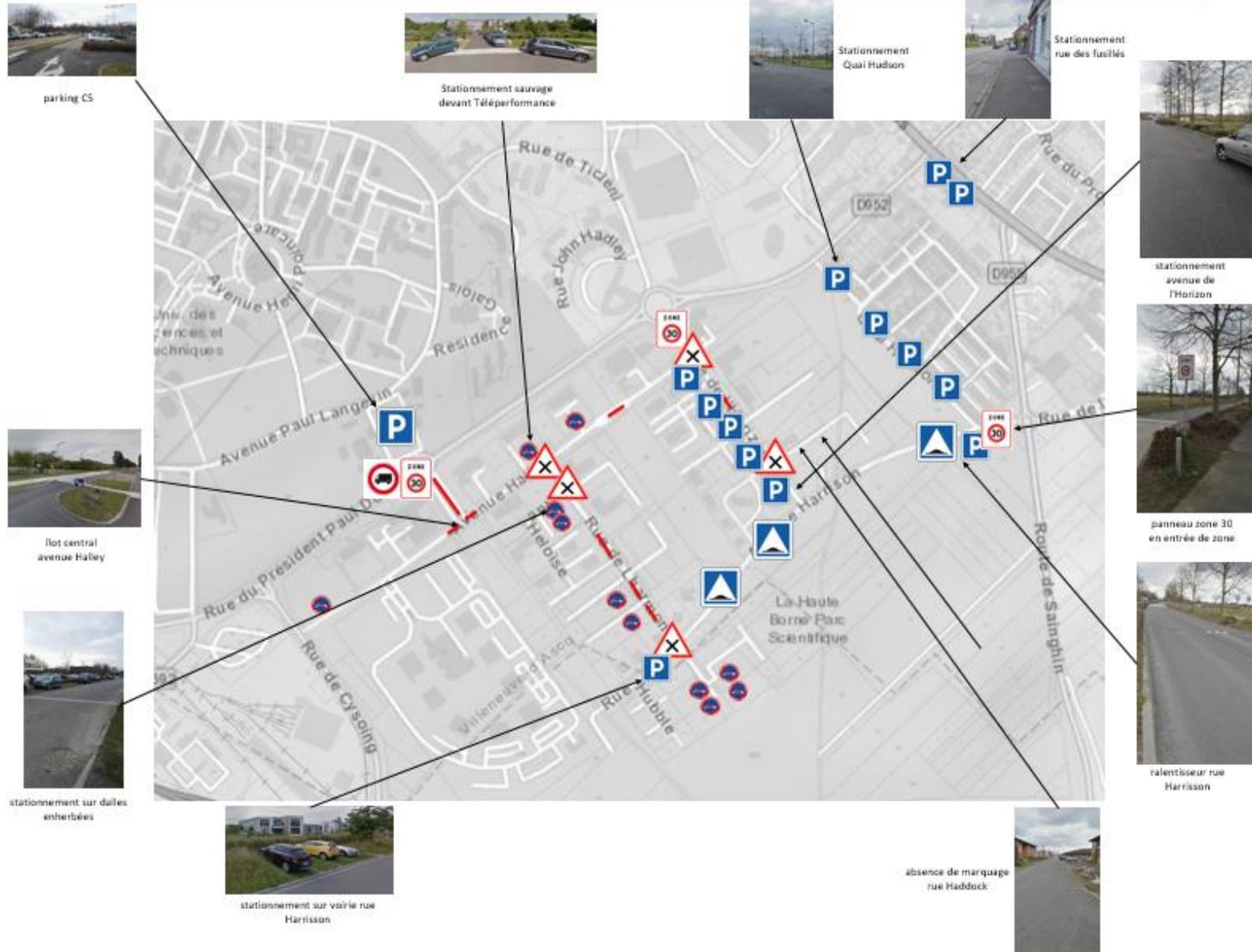
## Enjeux / Opportunités

- Limiter la place de la voiture (rabattement vers le métro + modes actifs)
- Fluidification du trafic créant de nouvelles entrées dans la zone (Sainghin - fond de zone derrière cofidis...)
- Mutualiser l'offre en stationnement / inciter à la pratique du covoiturage
- Aménagements des horaires de travail / parkings de délestage

## Menaces

- Nouveaux flux automobiles avec l'aménagement du grand carré
- Accroissement du stationnement sauvage dans les zones saturées
- Trafic automobile pénalisant le trafic des bus (retards...)
- Accentuation du sentiment d'insécurité des piétons et cyclistes

## Diagnostic Voitures





# Le diagnostic d'accessibilité

## Transport en commun



- Bonne desserte TC
- Répartition homogène des arrêts



- Eloignement stations métro
- Absence de voies dédiées aux bus
- Aménagement minimal des stations de bus

### Enjeux / Opportunités

- Augmenter la fréquence bus aux heures de pointe depuis 4 Cantons
- Créer des voies dédiées à la circulation des bus
- Compléter l'offre de rabattement / desserte du site (navette)
- Ouverture C5 aux bus
- Communiquer davantage sur l'offre existante

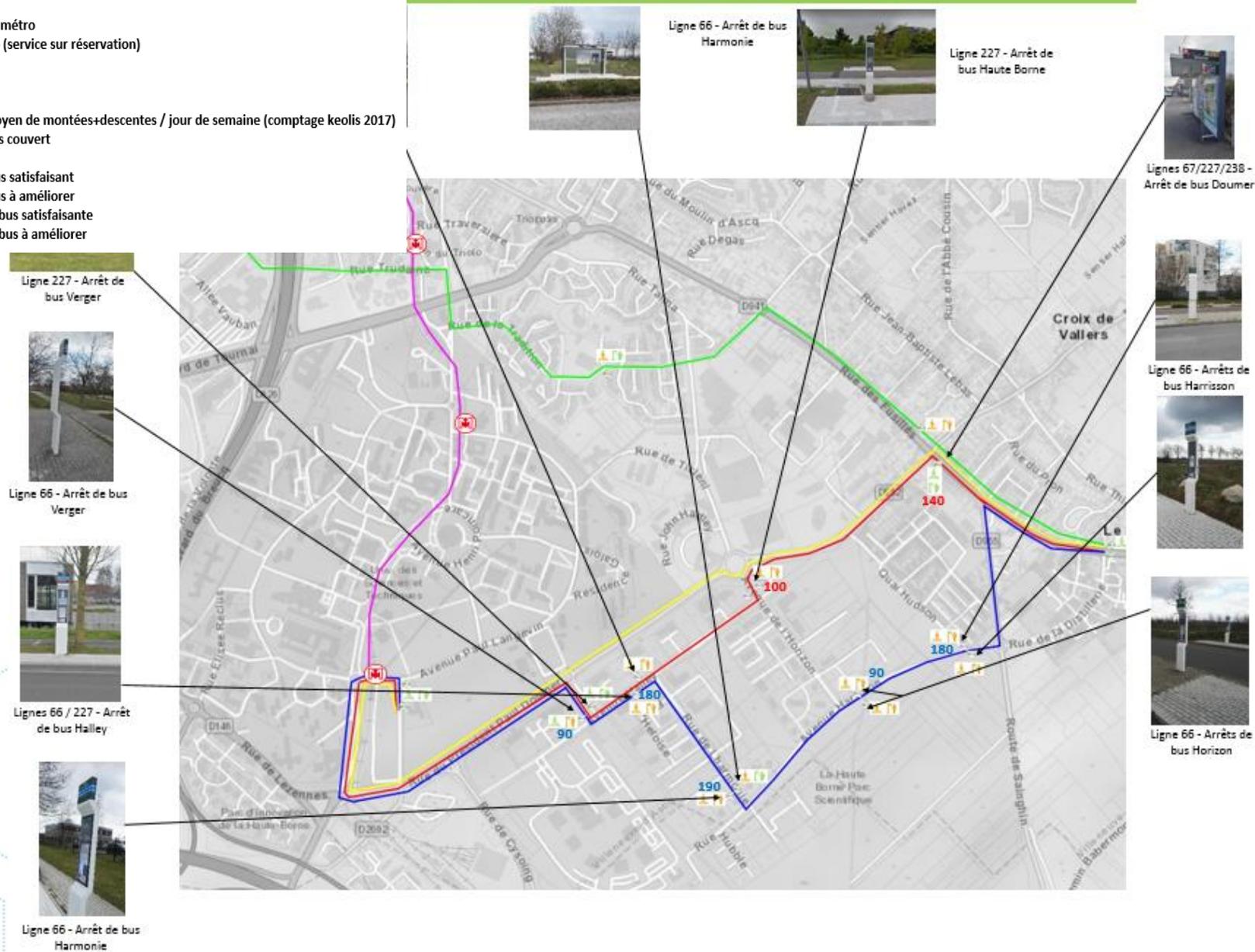
### Menaces

- Impact de la congestion de la rue Paul Doumer sur la compétitivité des bus
- Sous-utilisation de certains arrêts bus
- Accentuation du déséquilibre des parts modales avec l'aménagement du Grand Carré

#### LEGENDE :

- 🚇 Stations de métro
- 🟡 Ligne Itinéo (service sur réservation)
- 🟢 Ligne 66
- 🔴 Ligne 227
- 🟠 Ligne 67
- 90 Nombre moyen de montées+descentes / jour de semaine (comptage keolis 2017)
- 🏠 Arrêt de bus couvert
- ☂️ Sucette
- 🧑 Accès au bus satisfaisant
- 🧑🦽 Accès au bus à améliorer
- 🕒 Attente du bus satisfaisante
- 🕒 Attente du bus à améliorer

## Diagnostic - transports en commun



# Le diagnostic d'accessibilité

## Vélo

## Diagnostic - Vélo



- Voies structurantes (niveau 1) équipées d'un aménagement cyclable



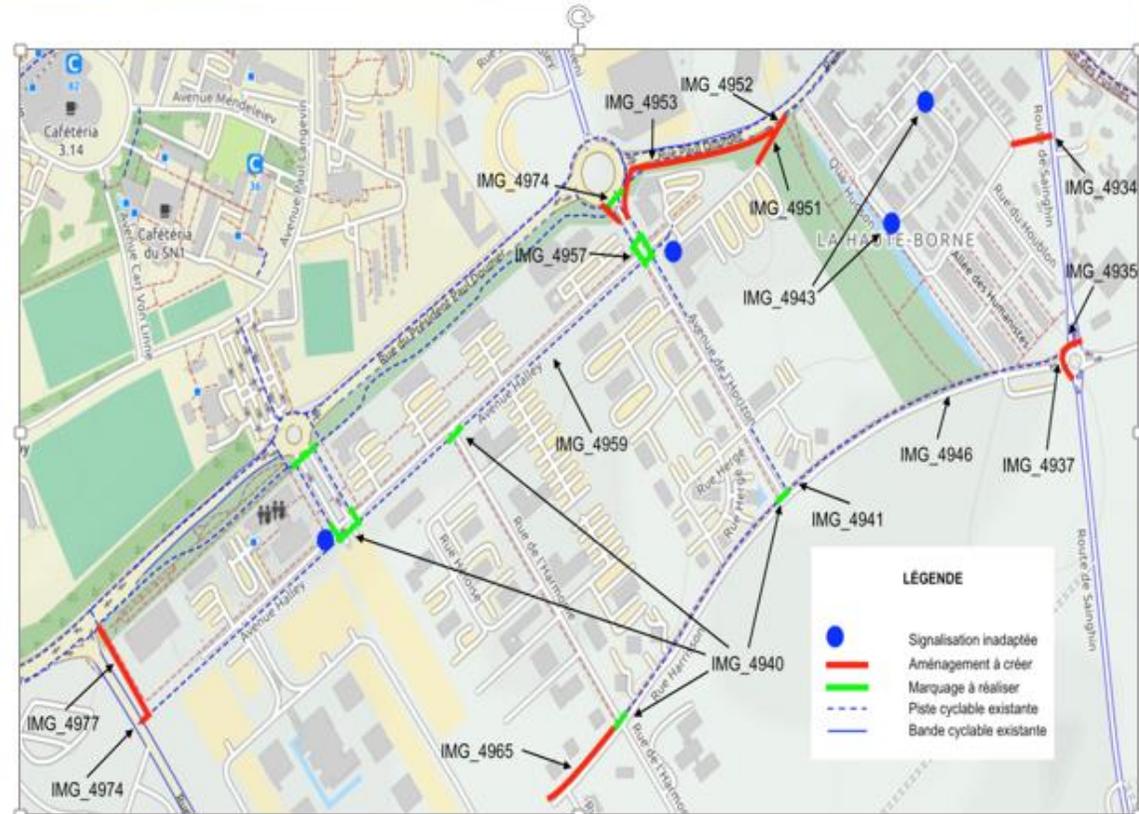
- Disponibilité en stationnement automobile trop importante pour permettre un report vers le vélo
- Peu de stationnement vélo sécurisé

### Enjeux / Opportunités

- Améliorations simple des aménagements sur voies de niveau 2
- Distances courtes, favorable à l'usage du vélo
- Les aménagements cyclables présents pour favoriser l'intégration de continuités

### Menaces

- La création de nouvelles voiries et d'accès auront un impact négatif sur la pratique des modes actifs



# Le diagnostic d'accessibilité

## Stationnement

### Diagnostic - Stationnement

Heures d'observation : entre 14h et 16h

#### LEGENDE : SATURATION DU STATIONNEMENT

- Fortement saturé (Supérieur à 75%)
- Moyennement saturé (Entre 75% et 50%)
- Faiblement saturé (Entre 50% et 25%)
- Non saturé (Inférieur à 25%)
- Stationnement sauvage (Supérieur à 1)



#### Entreprises favorables à une mutualisation de leur parking

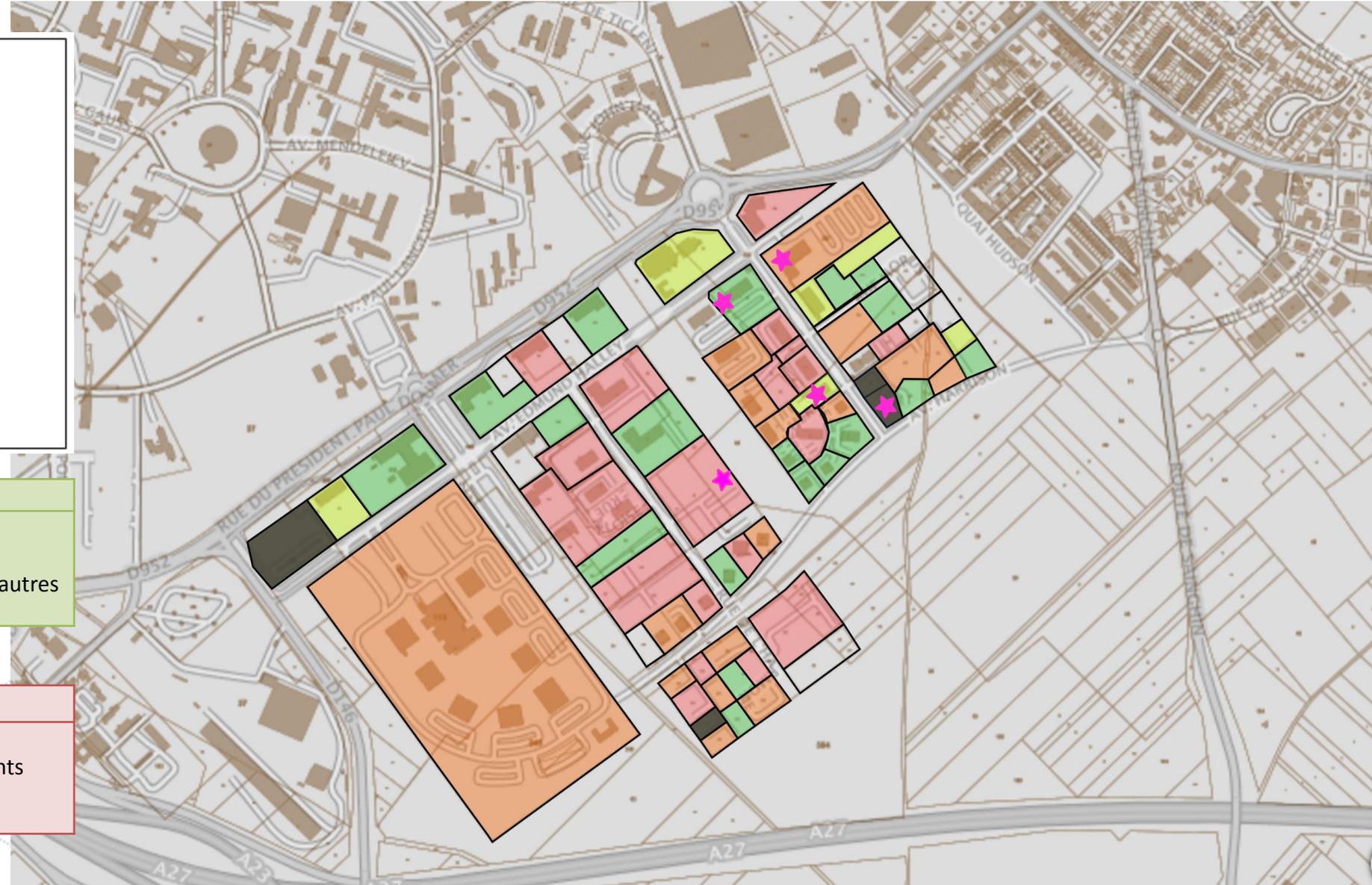
BOUYGUES BATIMENT NORD EST	1	avenue de l'Horizon
HAUTE BORNE PROJET	8	rue Haddock
NADIA CANONNE AVOCATS	2	rue Hergé
PVP	8	rue Haddock
TATE & LYLE	2	avenue de l'Horizon
VINCI ENERGIES	41	avenue de l'Harmonie

#### Enjeux / Opportunités

- Un potentiel de mutualisation entre zones de stationnement
- Des entreprises prêtes à ouvrir leurs parkings à d'autres collaborateurs

#### Menaces

- Parkings réservés par entreprises
- Quelques zones fortement saturée (stationnements sauvages récurrents)



# L'étude de géolocalisation

TC

## Géolocalisation salariés de la Haute Borne par rapport aux stations de méto de la ligne 1

(17 fichiers entreprises - 3653 adresses)

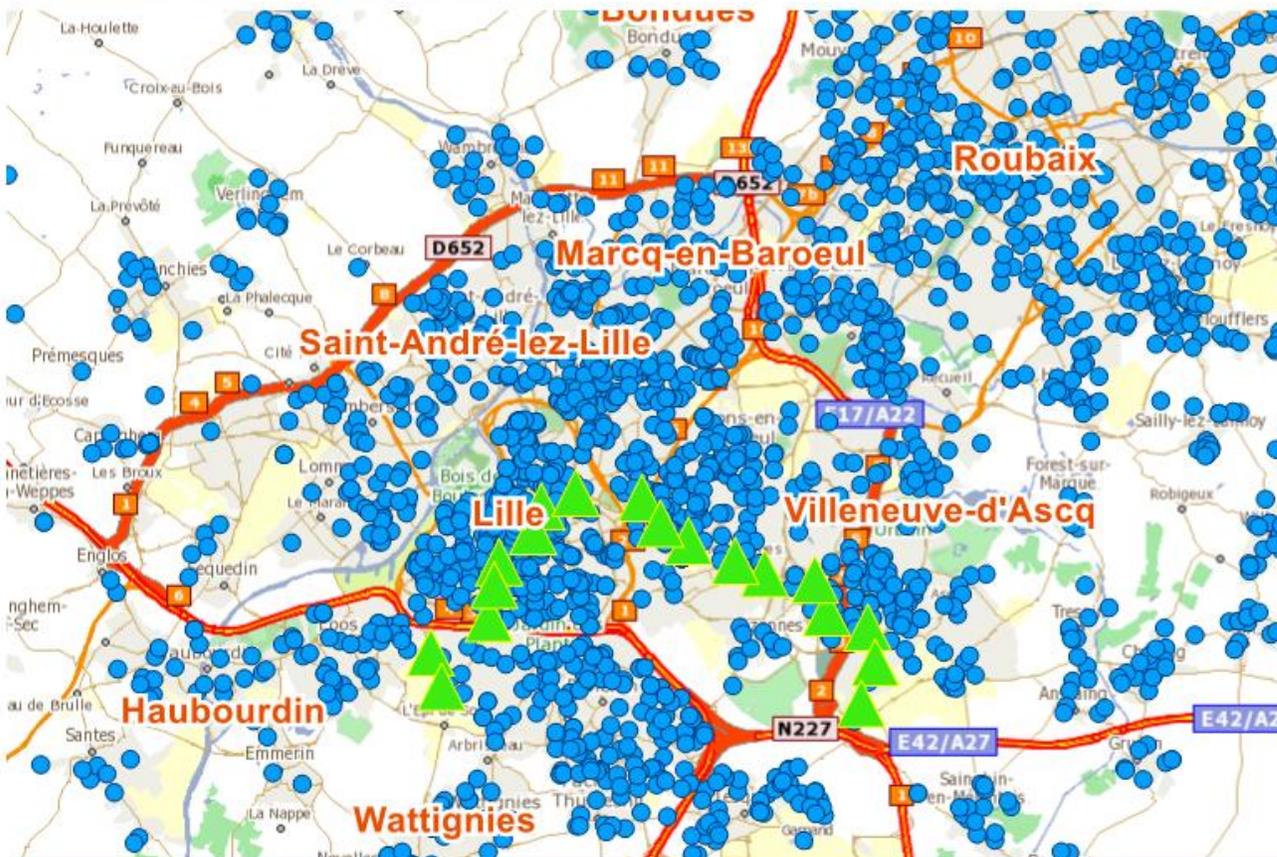
Source : services Ressources des entreprises - mai 2018



### Bus

Lignes	- De 5 min	- De 10 min
66 (Lys les L.)	58 (1,6%)	147 (4%)
67 (Forest s/M)	27 (0,7%)	72 (2%)
227 (Baisieux)	20 (0,5%)	62 (1,7%)

-  Station de méto - ligne 1
-  Collaborateur



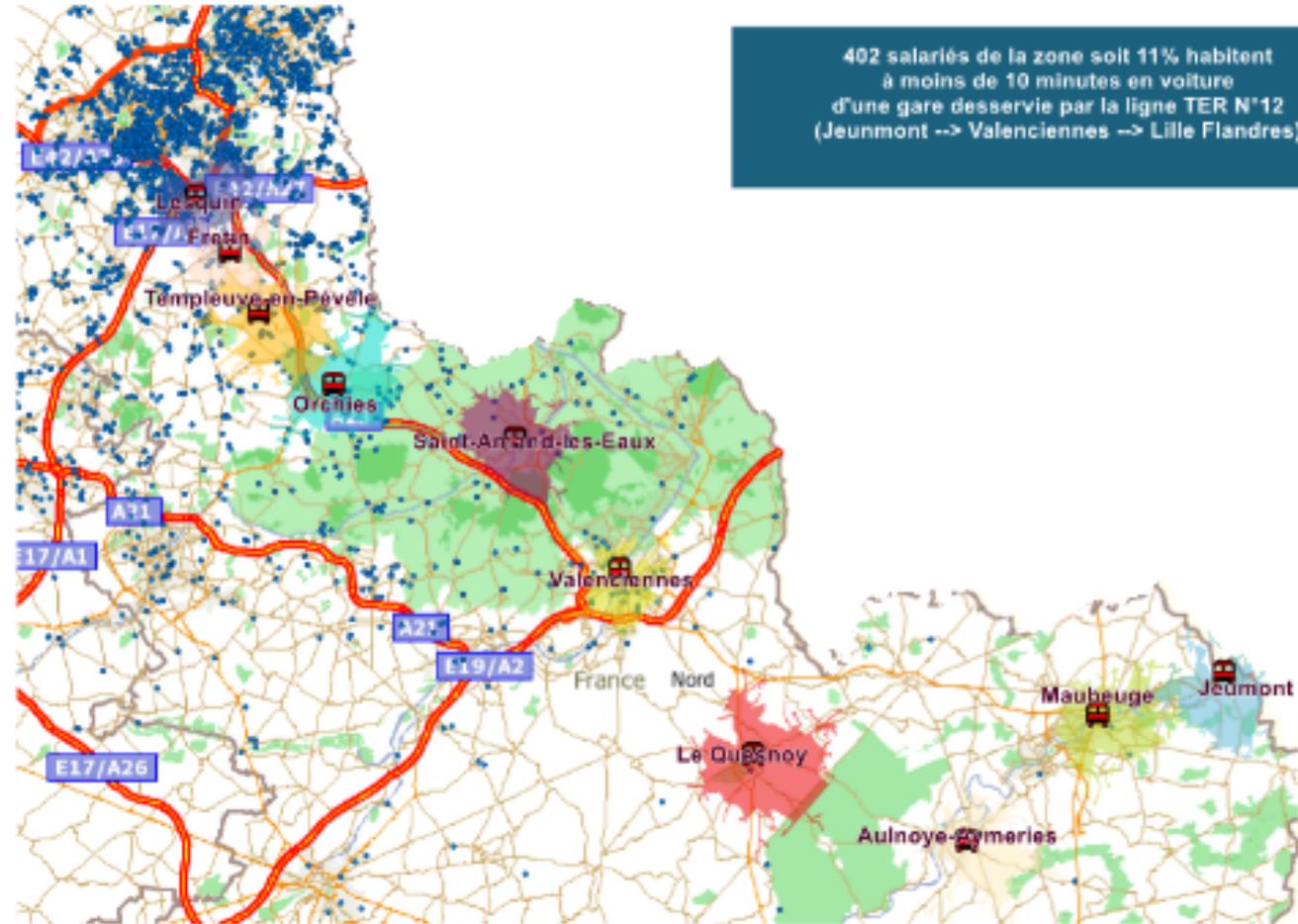
291 salariés de la zone soit 8% habitent à moins de 10 minutes à pieds d'une station de méto de la ligne 1  
67 salariés de la zone soit 1,8% habitent à moins de 5 minutes à pieds d'une station de méto de la ligne 1



### Géolocalisation salariés de la Haute Borne par rapport aux gare TER de la ligne 12 (Jeumont - Valenciennes - Lille)

(17 fichiers entreprises - 3653 adresses)

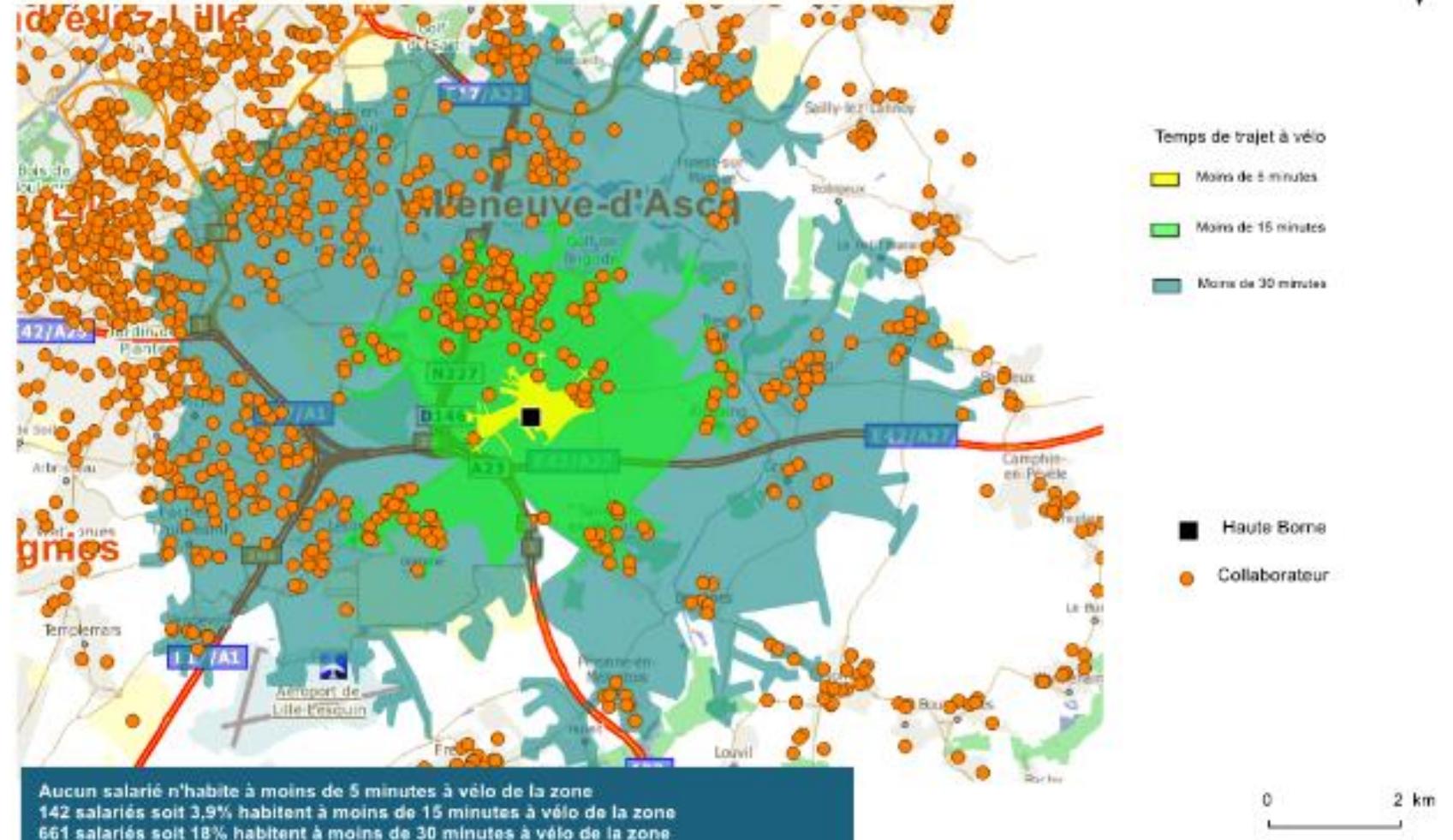
Source : services Ressources des entreprises - mai 2018



### Temps de trajet domicile-travail à vélo des salariés de la Haute Borne

(17 fichiers entreprises - 3653 adresses)

Source : services Ressources des entreprises - mai 2018



Aucun salarié n'habite à moins de 5 minutes à vélo de la zone  
142 salariés soit 3,9% habitent à moins de 15 minutes à vélo de la zone  
661 salariés soit 18% habitent à moins de 30 minutes à vélo de la zone

# CHAPITRE 3

## Synthèse

- Potentiel moyen de report modal vers les TC
- Potentiel de report vers les gares assez important mais besoin d'atténuer les ruptures de charge
- Potentiel de report vers le vélo intéressant, mais besoin d'aménagement & potentiel très important pour le vélo électrique (pour temps de trajets 30 min et +)

# L'enquête mobilité

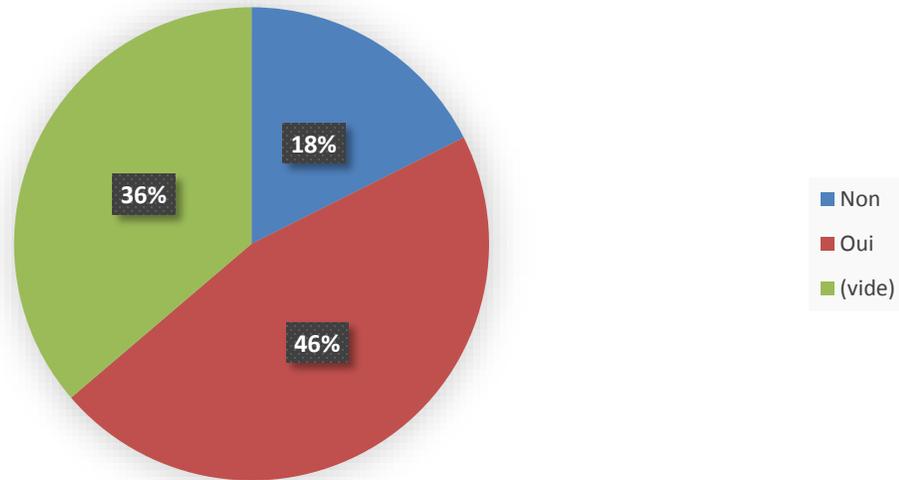
## Synthèse – Enquête entreprises

- ✓ Un fonctionnement et des horaires typiques des zones d'activités tertiaires
- ✓ **Difficulté d'accès** au Parc
- ✓ **Eloignement du métro** considéré comme un frein à son utilisation
  
- ✓ PDE, prime transport, covoiturage et indemnité kilométrique vélo : des **outils peu connus**
- ✓ ... Mais des actions mobilité mises en place : Souplesse des horaires, télétravail, visioconférence
  
- ✓ Du stationnement parfois **considéré comme sous-dimensionné** et des entreprises ouvertes à la mutualisation
- ✓ Un parc faiblement équipé en borne de recharges électriques et en stationnement vélo
  
- **Solutions plébiscitées : navette de rabattement et amélioration de l'usage vélo**

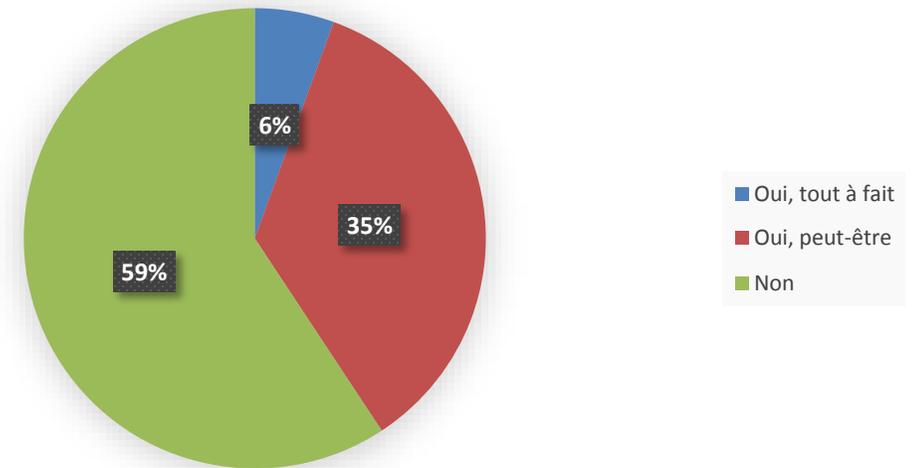
# L'enquête mobilité

## Enquête entreprises

Seriez-vous favorable à la mutualisation de l'offre en stationnement au sein du parc de la Haute Borne



Seriez-vous intéressé(e) pour avoir une flotte de véhicules de services mutualisés avec d'autres entreprises ?



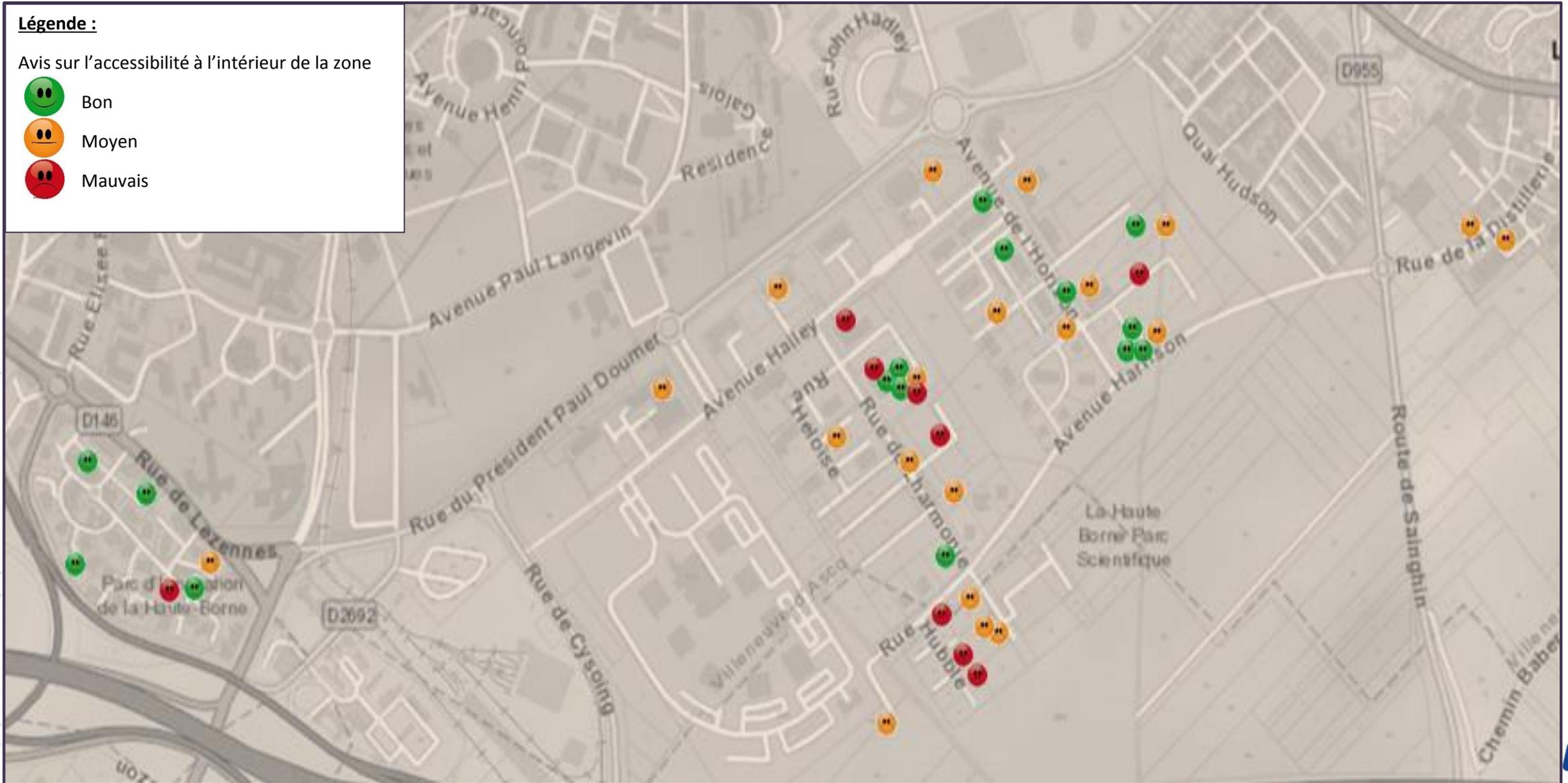
# L'enquête mobilité

## Enquête entreprises

### Légende :

Avis sur l'accessibilité à l'intérieur de la zone

-  Bon
-  Moyen
-  Mauvais

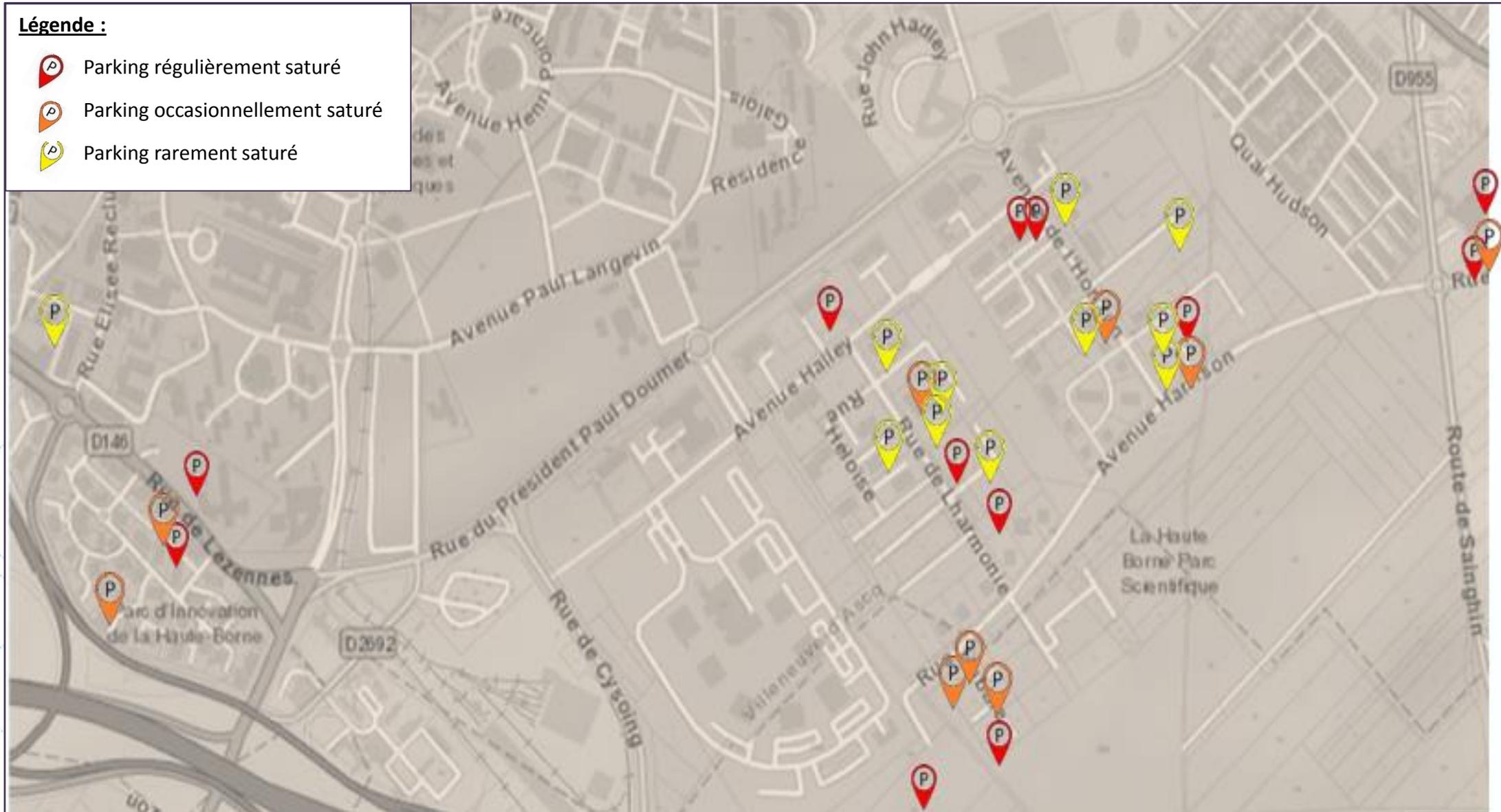


# L'enquête mobilité

## Enquête entreprises

### Légende :

-  Parking régulièrement saturé
-  Parking occasionnellement saturé
-  Parking rarement saturé



# L'enquête mobilité

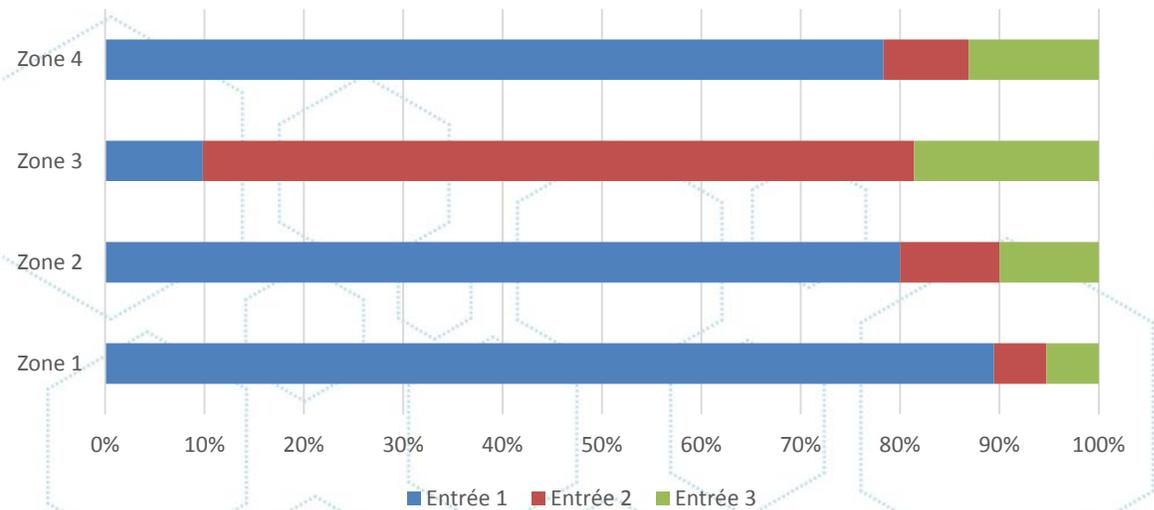
## Synthèse – Enquête collaborateurs

- ✓ Une **utilisation massive de la voiture** : 82 % ; TC = 11 % ; Modes actifs = 4 %
- ✓ Des **temps de trajets longs** (58% des trajets de + de 30 min) malgré des **distances moyennes** (48% habitent à - de 15 km de la zone)
- ✓ Principal frein perçu à l'usage des TC : les temps de trajet trop longs
- ✓ Seuls 19 % sortent de la HB pour la pause méridienne (9% vers V2)
- ✓ Peu de déplacements professionnels : 11 % au moins chaque semaine (majoritairement en TC)
- ✓ Une grande majorité ne change jamais son mode de déplacement
- ✓ Mais plus de la moitié prêts à tester d'autres modes que la voiture
- ✓ 1 « effet zone » sur les pratiques de mobilité (Synergie Park et la Zone 1)
- ✓ Des problèmes d'accessibilité et de circulation ressentis mais peu de problème de stationnement (sauf Zone 1 et 4)
- **Solutions plébiscitées** : **1. Infrastructures routières (création de nouvelles entrées / sorties)**  
**2. Navette**  
**3. Services vélo (notamment aménagements cyclables)**

# L'enquête mobilité

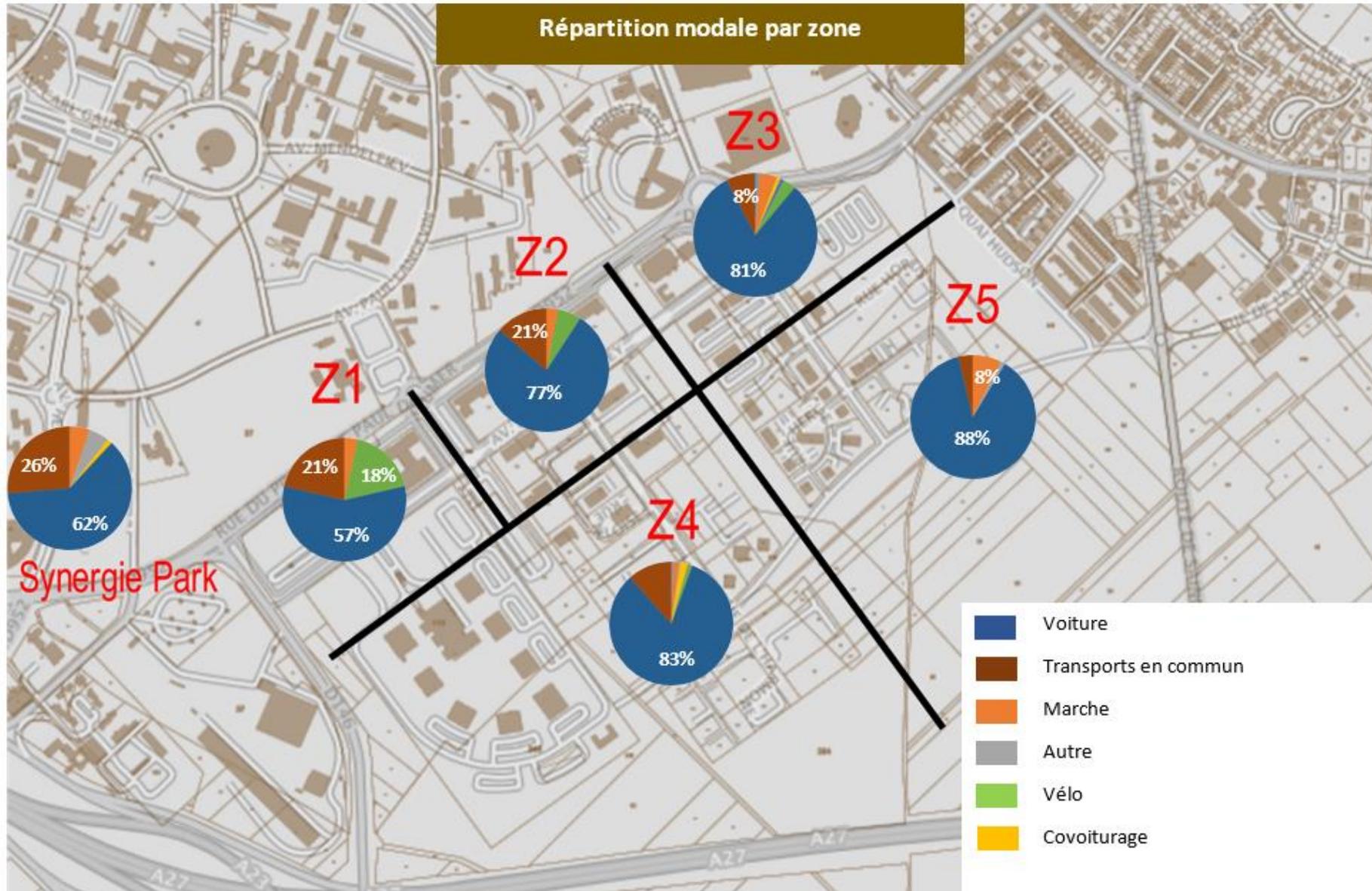
## Enquête collaborateur

Par quelle entrée arrivez-vous sur la zone?



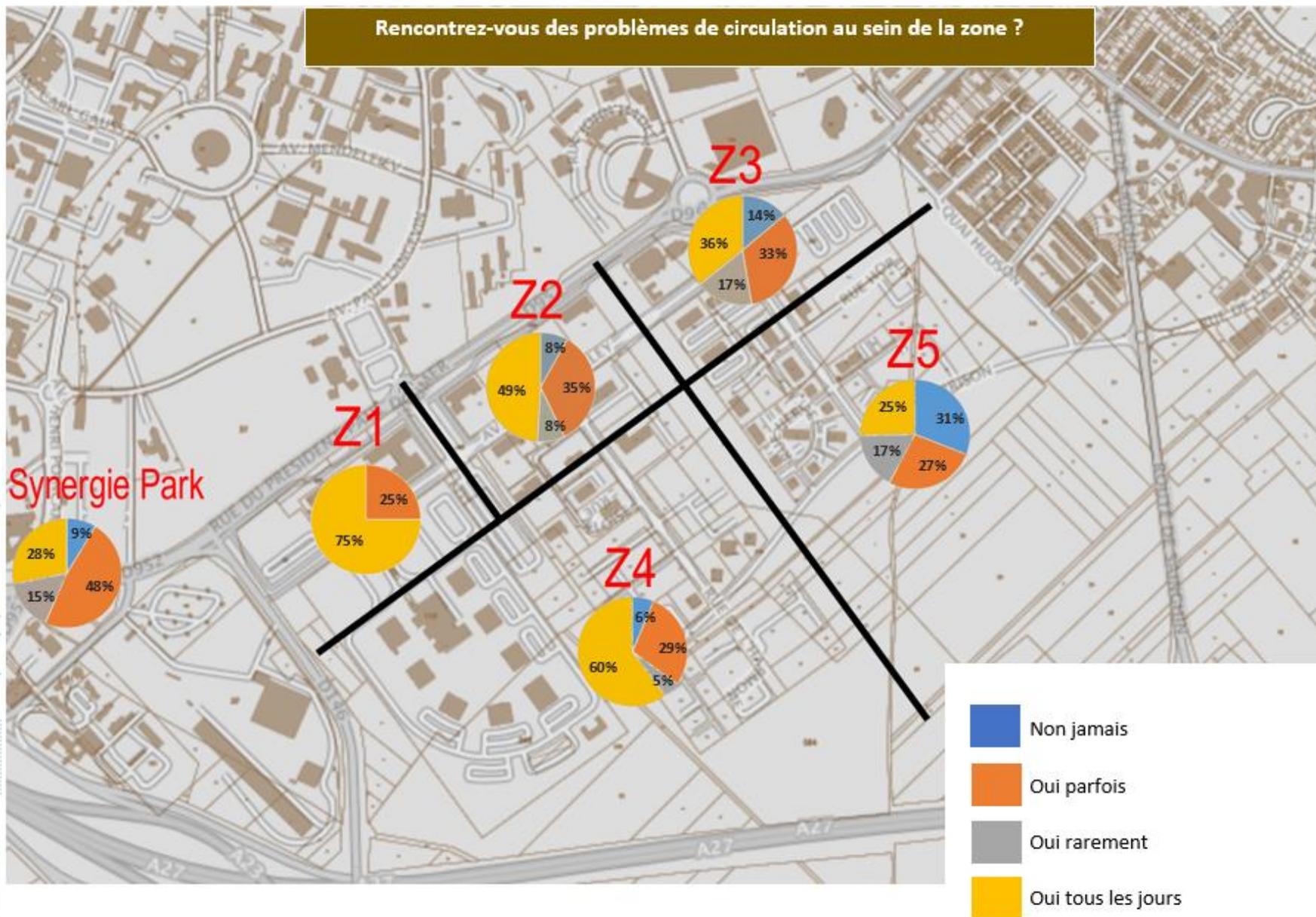
# L'enquête mobilité

Enquête collaborateur



# L'enquête mobilité

## Enquête collaborateur



# Jeux d'acteurs & Opportunités

## Synthèse

Outils :

- Réunion Aménagement et Projets de mobilité
- Réunion Infrastructures et Equipements
- Réunion Université de Lille
- Groupe de travail inter-entreprises

### Réunions de concertation

*Aménagement et Projets de mobilité*

▪ Principes à respecter :

- S'inscrire dans la continuité des démarches antérieures
- Concertar, mobiliser et informer les parties prenantes sur la durée.
- Communication unifiée mais considérer les spécificités par type d'usagers
- Contexte réglementaire comme levier de mobilisation
- Proposer des actions concrètes sur un temps suffisamment long

MEL	Villeneuve d'Ascq	Sainghin-en-Mélantois
<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Haute Borne : zone d'attention prioritaire</li><li>✓ CSP : Service de covoiturage dynamique (4Cantons – Baisieux) / Zone d'action PDIE / Pas de modification conséquent de la desserte bus sur le site / Expérimentation temps piétons</li><li>✓ Lien projet éco-bonus</li><li>✓ Renouvellement de l'expérimentation « heure de pointe »</li><li>✓ Leviers réglementaires attendus dans la LOM</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Aménagement du quartier Hôtel de Ville : Limitation accès automobile</li><li>✓ Nouvelles implantations entreprises sur Grand Angle et Boulevard de Tournai</li><li>✓ Jalonnement cycliste et piéton sera complété</li><li>✓ Pas de stations V'Lille supplémentaires mais un redéploiement</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Inquiétude quant aux impacts de l'accroissement du Parc et de la création de voirie sur la congestion au sein de la commune</li></ul>

# Jeux d'acteurs & Opportunités

## Synthèse

Outils :

- Réunion Aménagement et Projets de mobilité
- Réunion Infrastructures et Equipements
- Réunion Université de Lille
- Groupe de travail inter-entreprises

### Réunions de concertation

*Equipements et Infrastructures*

Stationnement	Voirie	Autres
<ul style="list-style-type: none"><li>✓ <b>P+R 4 Cantons :</b><ul style="list-style-type: none"><li>- 700 places de stationnement occupées / 2000 en semaine</li><li>- Vocation de parking relais pour les utilisateurs du métro</li><li>- Parking en pratique ouvert à tous</li><li>- Trop éloigné de la majorité des entreprises pour être une solution de stationnement sans solution de rabattement</li><li>- <b>Un potentiel pôle de mobilité structurant pour l'ensemble des sites du périmètre élargi</b></li></ul></li><li>✓ <b>Parking C5 :</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Espace de jonction et d'échanges entre la HB et Cité Scientifique</li><li>- <b>Ouvrir la circulation à des navettes / bus</b></li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ <b>Rue de Ticléni ?</b> Question de la domanialité Problématique d'accessibilité piétonne</li><li>✓ <b>Rue du Président Paul Doumer</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Compétence de la MEL</li><li>- Statut de liaison intercommunale à préserver</li><li>- Besoin de connaissance des données trafic</li><li>- Faciliter a minima les traversées pour estomper les discontinuités des cheminements piétons et cyclables</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ <b>Accès à la Haute Borne insuffisants</b> pour répondre au développement du site... depuis toujours !</li><li>✓ Besoin d'une <b>signalétique</b> plus claire depuis les stations de métro</li><li>✓ Créer des <b>liaisons vélos</b> au-delà du périmètre (notamment vers V2)</li></ul>

# Jeux d'acteurs & Opportunités

## Synthèse

Outils :

- Réunion Aménagement et Projets de mobilité
- Réunion Infrastructures et Equipements
- Réunion Université de Lille
- Groupe de travail inter-entreprises

### Réunions Université de Lille

- Porosité physique des 2 sites : faible densité et usage de la frange sud de l'Université, effet barrière de la rue Paul Doumer et de la topologie (talus)
- Pratiques de mobilité différenciées entre HB et Cité Scientifique
- La question de la gouvernance s'avère un enjeu complexe (Fusion des Universités) : temps de projet potentiellement longs
- Démarches, initiatives et expérimentations qui se mènent de manière cloisonnée par site. Faire converger des objectifs communs.
- Intérêt pour mutualisation (équipements sportifs ?, échanges autour du Learning Center ? ...)

### Groupe de travail inter-entreprises

- Consensus sur les sujets d'accessibilité, d'encombrement, de danger de certains axes.
- Réel engouement pour la mobilité durable, volonté de discuter ensemble, de mutualiser des solutions inter-entreprises
- Pistes évoquées en fin d'atelier : plateforme collective de covoiturage, navette vers le métro, lieu d'échange entre entreprises. Mutualisation des coûts.

# Cahier des tendance

## Synthèse

### L'objectif

- ✓ Explorer les solutions de mobilité proposées par des zones d'activité présentant des caractéristiques similaires à celles de la Haute Borne
- ✓ Balayer les grandes thématiques de la mobilité sur les parc d'activité tertiaires

### Les thématiques abordées

1. Rabattre vers les transports en commun
2. Anticiper les évolutions de la desserte du site
3. Maitriser l'emprise du stationnement
4. Développer l'usage des modes actifs
5. Inciter aux pratiques partagées de la voiture
6. Développer les points de recharge pour véhicules au gaz, à l'électricité et à l'hydrogène
7. Agir sur les besoins de déplacement
8. Informer et orienter pour faciliter les déplacements
9. Piloter et coordonner des plans de mobilité

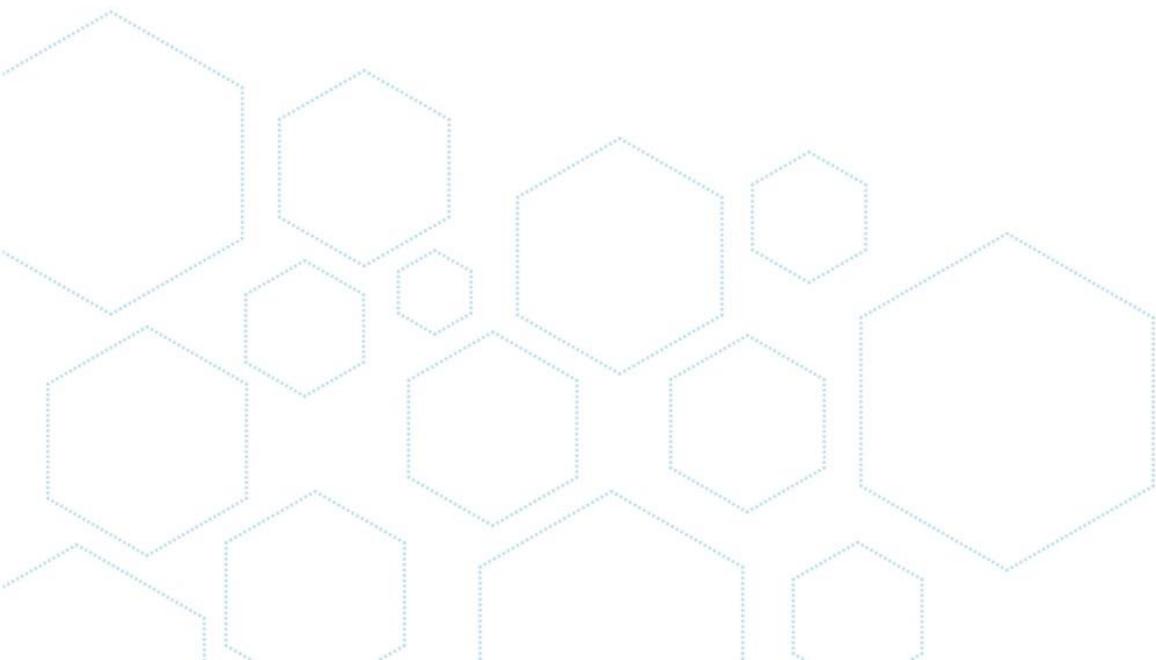
# Préconisations

Items

ANIMATION



PROJETS



# Préconisations

## ANIMATION

### *Principes*

- Rôle d'AMO du groupement auprès de la SPL Euralille. Engagement à long terme.
- Articuler et coordonner avec les démarches existantes ou en projet
- Trouver des modèles économiques de pérennité et de déploiement des services
- Objectif « Quartier mobilité comprise »

### *Méthodologie*

- **Coordination globale** (expertise mobilité pour le compte de la SPL, coordination acteurs clé, autres lots...)
- **Stratégie de communication**
- **Animation transversale auprès des entreprises** (événements fédérateurs, accompagnement PDE,...)
- **Animation thématique auprès des entreprises** (GT thématiques)
- **Animations dédiées** sur : Modes actifs / Covoiturage / Signalétique

# Préconisations

## PROJETS

### Rabatement vers les transports en commun

- ✓ Navette

1<sup>ère</sup> étape : Concertation acteurs clés et démarches à l'étude (MEL – Transpole / Université de Lille / Terrenéo...)

- ✓ Modes actifs

Solutions de rabattement modes actifs utilisables et modes d'utilisation (libre service, partage de flottes entre entreprises, ...)

### Covoiturage

- ✓ Communauté covoitureurs Haute Borne
- ✓ Adaptation offres existantes / besoins des entreprises
- ✓ Articulation avec le projet PEV'MEL

### Optimisation et mutualisation du stationnement

- ✓ Etude d'opportunité avec entreprises volontaires