

**Lille
Métropole**

Conseil de développement

**AVIS du Conseil de développement de Lille métropole
sur le**

Plan de déplacements urbains 2010 de Lille métropole

**Avis amendé et adopté en séance plénière du Conseil de développement
le 18 octobre 2010**



Préambule

Le Conseil de développement s'est intéressé depuis 2006 à la politique de développement de la mobilité et des transports. Cela se traduit par deux rapports : en 2007 «Contributions à la politique et à l'organisation des déplacements des personnes dans la métropole lilloise, constats et propositions » puis en 2009 « Contribution au grand débat Mobilité» organisé par LMCU (cf. : annexes p. 17).

A l'évidence, les propositions émises dans ces rapports ont contribué à alimenter le PDU 2010. Aujourd'hui, le Conseil s'est plus particulièrement attaché à favoriser la transversalité de ses réflexions, car le Conseil a conscience de la difficulté d'organiser les déplacements dans la métropole.

Ces déplacements doivent s'articuler de manière cohérente en tenant compte des cadres posés par les orientations politiques de Lille métropole, traduites notamment dans des « délibérations cadre » puis dans les principaux documents de référence : le SCOT et le Plan Climat en cours d'élaboration, le PLH en révision dès fin 2010 et les PLU en cours de révision.

De plus, il est indispensable de tenir compte de ces mêmes documents organisés par les territoires voisins, tout comme des orientations du Schéma national des infrastructures de transports (SNIT).

NB : La saisine du Conseil de développement est intervenue tardivement (fin mai 2010) ; c'est ce qui explique qu'il n'ait pu produire, avant le 30 juillet, un avis à intégrer au dossier d'enquête publique (20/9 au 17/11).

Introduction

Le Conseil de développement apprécie globalement les objectifs concrets du PDU 2010 dont les propositions sont ambitieuses.

Le Conseil est en accord avec la nécessité de faire évoluer les comportements de la population pour générer des comportements citoyens et responsables d'un avenir durable avec notamment :

- le renforcement de l'utilisation des transports en commun et/ou des modes doux
- la rationalisation de l'utilisation des véhicules à moteur polluant (voitures, camions, ...), dans la mesure où d'autres véhicules non polluants pourraient voir le jour.

Le Conseil rappelle que :

- le réseau de transports et les infrastructures ad hoc sont les **épines dorsales** du développement économique et sociétal d'un territoire.
- l'attractivité d'un territoire est générée essentiellement par la **qualité de vie de ses habitants et de ses « travailleurs »**, ce qui signifie que les préoccupations principales du PDU doivent tenir compte du fait que :
 - o **l'homme doit être au cœur de la stratégie** d'aménagement du territoire où il habite, où il travaille, où il consomme (biens, loisirs) ; cela signifie qu'il soit informé, consulté, impliqué, ... en deux mots, partie prenante.
 - o l'organisation rationnelle, efficace et respectueuse des enjeux climatiques des approvisionnements marchandises en milieu urbain, notamment, est un atout majeur.
- l'organisation des déplacements et des infrastructures inhérentes, ne peut se faire qu'à travers **une vision et une gouvernance supramétropolitaines**, c'est-à-dire à l'échelle de l'Aire euro-métropolitaine de Lille (= territoires de l'Eurométropole + Arc sud de Lille).

Le Conseil s'interroge globalement sur la capacité de Lille métropole à atteindre les objectifs du PDU.

Les ambitions affichées par le PDU en matière de changements de pratiques de déplacements sont en effet particulièrement élevées (en particulier le fait de passer la part modale de la voiture de 56% à 34 %), et le Conseil de développement souhaite attirer l'attention sur les exigences que ceci implique et sur les incertitudes que ceci soulève.

La réalisation des objectifs impliquera la concrétisation d'investissements importants en matière de transports collectifs et d'alternatives à la route, et donc de dégager les capacités de financement nécessaires. Tout ceci se situe sur une période qui déborde largement le mandat actuel de LMCU. L'interrogation est donc double : d'une part, dispose-t-on d'une estimation et d'un échéancier, sur le long terme, des moyens nécessaires et a-t-on les capacités de financement ? D'autre part, l'échéancier des réalisations permettra-t-il de lever les goulots d'étranglement et d'empêcher l'engorgement de la métropole ?

De ce fait, le **Conseil de développement insiste sur la nécessité d'un débat urgent et approfondi sur la vision collective (Métropole, Département, Région, Etat) à retenir pour les développements nécessaires et les alternatives possibles des relations au service et au sein de l'Aire euro-métropolitaine**, et notamment entre l'ancien bassin minier et la métropole lilloise : **éventuels investissements routiers comme par exemple** contournement sud-est de la métropole, ou d'autres liaisons rapides, notamment ferroviaires, entre les différentes parties de l'Aire euro-métropolitaine.

Les remarques, les regrets et les propositions exprimés par le Conseil sont destinés à enrichir un projet certes ambitieux mais qui doit rester réaliste.

1. Les points positifs relevés par le Conseil ...

- **Le projet de PDU présente des objectifs chiffrés et des échéanciers**
Les documents fournis reflètent un important travail de prospective et de synthèse.
- **les cartes/graphiques ainsi que la présentation selon 6 axes permettent de mieux appréhender les objectifs à atteindre et les projets à réaliser**
- **Le projet de conférence permanente transfrontalière de la mobilité ; il est urgent de la mettre en œuvre.**
Le Conseil préconise de l'étendre d'emblée à la zone de l'aire euro-métropolitaine (Eurométropole franco-belge + Arc sud de Lille)
Cette conférence pourrait avoir fondamentalement deux missions :
 - mettre en réseau les nombreux acteurs opérationnels, politiques, experts techniques et citoyens de cette mobilité pour améliorer de façon continue l'offre de transport public aux citoyens de l'aire euro-métropolitaine de Lille.
 - collecter les informations quantitatives et qualitatives sur les flux, les temps de trajet, les besoins et les attentes encore insatisfaites en matière de mobilité, transport et accessibilité.A ces deux missions fondamentales, pourrait être ajoutée **une mission d'information et d'incitation** à la « mobilité citoyenne » valorisant les transports publics et facilitant la compréhension de leur usage par une présence humaine (guichets, médiateurs,...) et des moyens technologiques informatiques et communicants.

2. Les Regrets du Conseil de développement

- **La participation citoyenne insuffisante en amont :**
 - les comités d'usagers n'ont pas fonctionné à l'occasion de la révision du PDU (par exemple, la commission consultative des usagers des transports),
 - même si certains éléments exprimés par le Conseil de développement lors du grand débat « Mobilité » de 2009 ont été repris dans le PDU, l'implication « trop » tardive du Conseil de développement l'a frustré d'une approche contributive et complémentaire, en amont du projet de PDU : en 2009, il s'agissait de définir un cadre pour la politique ; en 2010, le PDU décline cette politique par des actions concrètes, ce qui n'appelle pas des contributions du même type.
 - Les acteurs / usagers des territoires voisins semblent ne pas avoir été sollicités ne serait-ce que pour avis, voire concertation.
- **Les moyens accordés pour la concrétisation du PDU paraissent inadéquats ou insuffisants** au regard des exigences très volontaristes affichées par le scénario le plus exigeant retenu dans ce projet de PDU. Faute d'offre alternative de déplacements liée à des investissements lourds (doublement/prolongement métro, tram-train, ...) à court terme, la population ne risque-t-elle pas d'être réticente face au radical changement « imposé » même si l'information est largement amplifiée ?
- **En termes de transports collectifs, les « liaisons périphériques », c'est-à-dire partant du centre de l'agglomération vers sa périphérie, ou inversement, ou la liaison des zones périphériques entre elles, ont été « oubliées »** au profit du renforcement de la ligne 1 du métro ; le Conseil de développement souhaitait une équité- et non pas une « égalité »- de traitement de tout le territoire métropolitain.
- **Les transports de marchandises feront l'objet d'études. Le Conseil de développement regrette que celles-ci n'aient pas été lancées en amont de la** préparation du projet PDU 2010, la question ayant déjà été soulevée lors de la préparation du PDU 2000 et dans les différentes contributions du Conseil.

3. Les manques importants identifiés par le Conseil de développement :

Les manques :

- **L'intégration dans le projet de PDU des résultats de l'analyse du bilan (objectifs atteints ou pas) du PDU de 2000 ; cela aurait été utile pour la compréhension des choix retenus en 2010.**
Le PDU annonce que le doublement des transports collectifs à l'horizon 2015 est en bonne voie. Le Conseil constate le retard important de la mise en œuvre de cet objectif puisqu'il s'agissait là de l'un des objectifs majeurs du PDU 2000, dont on peut affirmer qu'il ne sera pas atteint. Dans ces conditions, le choix d'un scénario qualifié de « très volontariste » semble relever quasiment de l'utopie. Le challenge consiste t-il à convaincre dès à présent acteurs et population pour y tendre ?
De même, le document fait état d'une croissance insuffisante des déplacements à vélo, mais il n'en propose pas d'analyse. Des **retours sur des expérimentations réussies** depuis 2000 (ex : parkings à vélos/vélopoles) auraient été bienvenus. Dans ces conditions, il est difficile d'émettre une opinion objective sur les choix effectués dans le projet de PDU.
- **L'anticipation de l'augmentation prévisible du carburant** (pétrole notamment) par rapport à l'utilisation de la voiture : elle est largement sous estimée. (cf annexes)
- **Le volet information/communication** est très insuffisant pour faire adhérer la population et les différentes cibles (entreprises, établissements scolaires et publics,...) aux objectifs du PDU et les faire ainsi modifier leurs comportements. La bonne information reste un vecteur essentiel pour responsabiliser la population (habitants, acteurs locaux, ...) sans la culpabiliser. Il s'agit d'ouvrir des alternatives auxquelles elle n'avait pas pensé et/ou lui faire prendre conscience des conséquences de ses propres déplacements.
- **L'ambition telle qu'elle est affichée dans le projet de PDU 2010 de créer davantage de pôles d'échanges** est insuffisante si le choix du scénario très volontariste est confirmé.
- **Un « maillage bus » répondant à un traitement équitable du territoire.**
Lors du Grand débat sur la Mobilité, le Conseil de développement avait insisté sur le fait qu'une mobilité pour TOUS impliquait la recherche d'un traitement équitable des territoires. Pour répondre à cet objectif, il semblait nécessaire de réaliser « un maillage plus fin du réseau de transports en commun dans les zones périphériques ». Or, le projet de PDU ne semble pas aller dans ce sens. Un nouveau plan bus est évoqué mais sans précision quant à sa mise en œuvre et son déploiement.
- **La place des taxis dans la métropole n'est pas abordée.** Dans la mesure où ils constituent l'un des outils de déplacements à développer, il est nécessaire de définir le rôle des taxis dans l'organisation générale des déplacements dans la métropole, ainsi que leur localisation sur l'ensemble du territoire. Le Conseil appelle à une nouvelle gouvernance des Taxis, en cohérence avec les différentes autorités organisatrices des transports.
- **Les transports de matières dangereuses** : ils ne sont pas évoqués alors qu'ils existent et transitent par la métropole.

4. Souhaits généraux à intégrer dans les actions de LMCU :

En matière de transports en commun, le Conseil préconise de :

- **porter une attention particulière sur les « périphéries »** qui doivent être rendues plus accessibles ; le PDU est effectivement encore trop frileux sur le traitement des zones périphériques. Rendre le centre plus accessible aux habitants des périphéries reste toujours d'actualité;
- **prolonger les lignes de métro actuelles (Haute borne, Eurasanté, ...)** et de mettre en œuvre une réflexion pour leur extension vers la Belgique.
- **aménager les transports en commun davantage en site propre** sur l'ensemble de leur desserte. Permettre l'utilisation de ces sites propres routiers à l'ensemble des minibus, bus et cars, même privés
- **développer l'information des usagers actuels et potentiels** pour mieux faire connaître la politique et ses conséquences, la plus-value et les bénéfices de celle-ci : valoriser l'ensemble de l'organisation des transports. Transmettre plus d'info pour les écoles (axe 3). Dans ce cadre, prévoir une **carte des temps de trajets** et un comparatif entre modes possibles de déplacement (voiture, vélo, transports en commun, marche à pied) et associer la signalétique ad hoc.

En ce qui concerne les modes doux, marche et vélo, le Conseil propose que la métropole soit particulièrement attentive à :

- la qualité et l'entretien de toutes les parties des voies publiques (chaussées, trottoirs, voies cyclables) et de leur environnement immédiat ;
- une signalétique adaptée : pour piétons, vélos, voire voiture pour les zones spécifiques (zones 20 ou 30 – ces zones ne sont pas facilement évidentes, compréhensibles pour les automobilistes).

Globalement, le Conseil souhaite que LMCU porte une **attention particulière aux personnes à mobilité réduite** (30% de la population concernée de manière permanente ou temporaire) dans l'aménagement des espaces piétons et dans les accès aux transports en commun. Cela suppose l'intégration dans la politique du PDU des préconisations fournies par la CIAPH (Commission intercommunale pour l'Accessibilité des personnes handicapées).

Par ailleurs, le Conseil souligne l'importance d'aménagements propices à l'activité physique des habitants ou des acteurs locaux, et donc favorables à leur forme et à leur santé. Le Conseil invite la métropole à intégrer dans tous ses projets, la réflexion relative à une « métropole en forme, pour des habitants en mouvement » ; il s'agit en effet de **favoriser la mobilité active par l'aménagement et l'urbanisme, en agissant sur l'existant et en anticipant les projets d'aménagement à venir.**

Enfin, le Conseil suggère l'installation d'instances nouvelles d'aide à la gouvernance et au financement :

- une **instance qui observe et étudie les temps de la ville** (type « Bureau des temps ») pour mieux adapter et réguler l'offre (fréquences, horaires, périodes, ..) par rapport aux besoins, et positionner au mieux les investissements.
- **La mise en œuvre d'une réflexion sur la faisabilité d'une autorité de gestion multi-partenariale des autoroutes** (viser une échelle large – région Nord-Pas de Calais, frange belge) pour dégager les fonds nécessaires pour financer :
 - l'entretien des autoroutes,
 - l'amélioration plus rapide des transports en commun
 - de nouveaux projets (tram-train, TER cadencé, RER, ...)
 - la création d'ELU (établissements logistiques urbains)

Il peut s'agir dans ce cadre de mettre en œuvre des mesures incitatives pour favoriser l'utilisation rationnelle des véhicules à moteur polluant (gratuité pour les véhicules faisant du co-voiturage par exemple).

* Réflexion en cours du Conseil de développement de Lille métropole avec notamment plusieurs propositions autour du fait de favoriser les modes doux, d'étendre la piétonisation de l'espace public, de faire augmenter l'« espace de vie », ou en intégrant des clauses particulières dans les cahiers des charges de maîtrise d'œuvre publique, ... en vue d'inciter l'activité physique au quotidien (Rapport intermédiaire – nov 2010 - contribution finale à paraître en 2011).

5. Points de vigilance repérés

Le Conseil de développement demande à Lille métropole d'être vigilante sur plusieurs aspects :

- **Une gouvernance multi-partenariale indispensable** pour assurer une cohérence de l'offre de déplacements et de transports sur l'ensemble du territoire, en correspondance et en connexion directe avec ceux des territoires voisins : articulation de LMCU avec les communes, le Conseil général, le Conseil régional et l'Etat.

- **L'articulation et la compatibilité du PDU avec le SCOT, le PLH et le PLU** communautaire nécessite notamment une adhésion effective de chaque commune au projet PDU : quel type de contractualisation efficace avec les communes ? Les contrats de territoires seront-ils un outil suffisamment pertinent pour l'application du PDU ?

- **La mise en œuvre réelle du PDU** car un certain nombre de propositions du PDU 2000- facultatif- n'ont pas été mises en place (site propre pour les lignes de bus à haut niveau de service, pistes cyclables, ...); aujourd'hui, le Conseil préconise la mise en place, d'emblée, d'un système de suivi (tableau de bord) et d'évaluation des actions projetées dans le PDU puis concrétisées.
Pour garantir la mise en œuvre des objectifs du PDU, le Conseil renouvelle sa préconisation **de le rendre obligatoire** pour les communes.

- **Le dégagement des fonds suffisants pour réaliser les objectifs prévus dans le calendrier proposé.** Parier sur le transfert modal de l'automobile vers les transports en commun et le vélo et ne pas s'en donner les moyens financiers réels face aux enjeux affichés, risque d'aggraver les difficultés d'accès à la Métropole (congestion du réseau routier) et de nuire à l'activité économique. Le contournement routier au Sud-est de la métropole et ses alternatives efficaces sont à étudier urgemment afin de déterminer la meilleure solution à concrétiser à très court terme pour désengorger au moins une partie de la circulation autoroutière provenant et allant vers le sud de Lille (cf annexe), principale thrombose de la métropole.

A propos des axes du projet de PDU 2010 : le PDU en actions

Vous trouverez ci-dessous les remarques et suggestions du Conseil de développement, par axe du PDU.

AXE 1 : VILLE INTENSE

Les objectifs affichés sont louables, toutefois une bonne part d'entre eux relève davantage de politiques de l'habitat que de politique de déplacements. La transversalité entre les politiques doit être également assurée dans les actions.

La Ville intense ; il s'agit de la volonté des élus, traduite dans le programme politique de LMCU, mais ce principe directeur est-il en accord avec les attentes de la population/société ? : elle entre en effet à l'heure actuelle en contradiction avec le désir, d'un certain nombre, de vivre dans un pavillon non mitoyen avec jardin. Il semble peu probable que, compte-tenu des conditions actuelles de transport, la population adhère spontanément à un tel projet. Pour amener la population à adhérer à ce concept, il est indispensable d'organiser et de diffuser une information pédagogique reposant sur les aspects concrets de la ville intense pour donner envie d'habiter dans ce cadre. Car cette notion floue à préciser est, pour beaucoup, synonyme d'habitat vertical, sans espace de respiration.

Si la ville intense semble être, au premier abord, davantage un problème relevant du SCOT que du PDU, il faut l'anticiper dans le PDU qui servira les zones denses/intenses en priorité. Les propositions du PDU doivent être nécessairement relayées dans le SCOT.

La ville intense doit être agréable à vivre et le lien entre logements et services est nécessaire (modes de déplacements, commerces de proximité, institutions... jardins ouvriers au pied des immeubles).

La volonté de privilégier la mixité sociale et surtout la mixité fonctionnelle est un point important et positif. Toutefois, le PDU en reste encore au niveau des principes. Il n'est pas indiqué, par exemple, en quoi et comment le PDU pourrait influencer la position de la communauté urbaine dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un schéma d'urbanisme commercial.

De même, il n'est pas mentionné une volonté de concertation avec les principaux acteurs du développement économique et aménageurs pour favoriser cette mixité fonctionnelle. Pour dire les choses autrement, comment les « 1000 ha » tiennent-ils compte de la problématique des déplacements (et vice-versa) ?

Adapter la localisation des sites économiques avec les réseaux est également un objectif louable. On souhaiterait voir davantage de mesures concrètes pour garantir cet objectif, comme par exemple une obligation de concertation entre les aménageurs et LMCU avant toute opération, ou même une prise en charge par les aménageurs des coûts liés à la mise en œuvre d'équipements de transports.

Ne peut-on imaginer des logements locatifs dans des zones d'activités récentes mais comportant déjà des friches (Risquons tout à Neuville en Ferrain) sous réserve d'intégrer des liaisons de tram/bus fréquents pour relier cette zone aux services de la commune, de la ville voisine, aux transports en communs proches (métro, gare).

La mise en œuvre du concept des DIVAT est un premier pas vers la densification des services et des habitats, mais insuffisant pour atteindre le seuil justifiant la mise en place de transports collectifs appropriés. Les principaux critères de réussite des DIVAT (disques de valorisations des aménagements transports) nouveaux pourraient se résumer dans le fait que :

- les quartiers créés doivent être assez importants (au moins 4000 personnes) pour que suive l'installation de services. *Le ratio de 70 logements à l'hectare pour les DIVAT de niveau 1 semble faible.*

- l'on recherche la cohérence entre fonctionnement de l'économie et politique de transports.

Il est à noter que dans certains pays, il est impossible d'implanter une nouvelle activité économique en dehors de ce qui équivaut chez nous à un DIVAT. Peut-on évoquer un « retard » de la France ?

- lors de la création de nouvelles zones d'activités dans les DIVAT, une densité d'emploi « seuil minimum » (1000 emplois à l'hectare ?) soit respectée.

AXE 2 : RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

L'agglomération lilloise se caractérise par une forte dispersion de l'urbanisation tant dans LMCU qu'au-delà, en particulier dans l'espace interstitiel entre le bassin minier et la Métropole. Ce schéma urbain est peu propice à l'utilisation et au développement de transports en communs qui irrigueraient des territoires insuffisamment denses pour être « rentables ». L'enquête ménage a d'ailleurs montré que la possession d'une ou plusieurs voitures et leur utilisation sont beaucoup plus importantes qu'en ville dense.

Pour favoriser le transfert modal de la voiture vers les TC, il faut un accès facile aux gares principales et donc **multiplier les pôles d'échanges** (avancer la création du parc relais la Cerisaie (Marcq) ; développer les mini-pôles d'échanges, les stations de vélos, mini-plateformes d'échanges, liaisons avec Belgique) pour que ce changement dans les modes de déplacement puisse s'opérer avec un minimum de contraintes d'autant qu'il faudra convaincre des populations plutôt aisées qui ont le choix de leur moyen de transport.

Certes, les pôles d'échanges sont coûteux, mais la réussite de cette politique ambitieuse est à ce prix. Le PDU paraît encore timide à cet égard même s'il représente une avancée significative par rapport à la situation antérieure.

En ce qui concerne les liaisons ferrées, il est question d'« améliorer les relations piétonnes entre les gares Flandre et Europe (p49) pour préfigurer un seul et même grand pôle... ». Il est incontestable que des améliorations sont impératives pour le confort des usagers, notamment entre les deux gares.

En outre, envisager le développement des gares sans envisager la question de la circulation à leur pourtour revient à défaire d'une main ce que l'on fait de l'autre, puisque le stationnement, même de courte durée et la circulation piétonne, cycliste et automobile y sont totalement impossibles à certaines heures, et franchement dangereux la plupart du temps. Le quartier d'Euralille, grand projet qui a contribué au renouveau de Lille, est aujourd'hui menacé de congestion et pose un vrai défi au système de transports, tous modes confondus.

Le Conseil de développement s'interroge sur l'opportunité, la faisabilité et sur le financement du Tram-train en général. On peut également s'interroger sur les redondances possibles des tracés du tram-train par rapport aux lignes existantes.

Certaines liaisons lui posent question, comme par exemple :

- Un tram ou un autre transport collectif vers Wattrelos ?
- le tram-train vers Comines par rapport à la Liane existante ?

Enfin, le tram-train ne devrait-il pas surtout faciliter les liaisons « inter périphéries » et servir de lien entre futurs pôles d'échanges et réseaux de transports en commun « intra muros » ?

Le Conseil suggère:

- la mise en place de navettes ferroviaires vers la ville centre à partir des gares périphériques dans le but de diminuer la durée des trajets longues distances
- une meilleure organisation des dépose-minutes (y compris création) accessibles et pratiques pour optimiser l'accès aux gares. Il est nécessaire d'anticiper l'afflux de nombreux visiteurs (Louvre Lens – Grand Stade) par un maillage ferroviaire type RER « extra muros ».
- la montée en puissance de l'usage du gaz pour les bus et les véhicules de service, ce qui constituera un atout pour la qualité de l'air de la métropole.
- Le développement des dessertes de Wattrelos.
Il est dommage qu'il n'y ait aucune proposition de nouvelle desserte de Mouscron et Wattrelos soit à partir d'une ligne de métro soit à partir des lignes de tramways. Pourtant ces deux villes sont la continuité urbaine de Tourcoing et de Roubaix et présentent des densités d'habitants comparables.
- L'amélioration urgente de la desserte de la Haute Borne, puisque ce pôle d'excellence est stratégique pour le développement de la métropole.
- les aménagements en site propre, notamment pour faire de véritables liaisons bus à haut niveau de service (BHNS)
- l'anticipation d'études pour le renouvellement progressif du parc en véhicules à motorisation hybride pour le réseau de bus (et aussi pour des parcs de véhicules de ramassage d'ordures ou de nettoyage).
- L'expérimentation du transport fluvial de personnes dans certaines zones sans écluse.
- L'amélioration de la desserte entre l'aéroport et la gare TGV

Pour favoriser l'intermodalité, le Conseil suggère :

- la création rapide d'un pass unique sur l'ensemble du réseau transports en commun (Train, Tram, Tram-Train, Bus, Cars du réseau départemental Arc-en-ciel, métro -voire avec vélo aussi ?) constituera un atout appréciable pour l'utilisateur et un gain de temps, un confort pour les conducteurs de bus.
- La multiplication des offres de locations de vélos dans les pôles d'échanges mais aussi de garages à vélos (ce qui nécessite pistes cyclables continues et entretenues et la multiplication des parking vélos autour des établissements tertiaires, scolaires...)
- La présence plus importante d'informateurs-médiateurs sur les zones d'échanges intermodaux.

Le Conseil suggère d'intégrer dans le PDU des mesures relatives aux deux-roues motorisés (manque de parkings) dont la prolifération a posé en son temps de sérieux problèmes à la ville de Paris, tant en circulation qu'en stationnement.

Le Conseil souhaite voir étudiée la mise en place d'un « service minimum » des transports publics la nuit, notamment entre le dernier et le premier métro.

En effet, de nombreux habitants de notre Métropole sortent en soirée pour effectuer des déplacements personnels (loisirs, restaurants, manifestations culturelles) ou professionnels, et ne sont pas incités à utiliser les transports en commun car savent qu'ils ne pourront pas les utiliser au moment de leur retour.

Il n'est pas question de prolonger l'exploitation du métro qui doit garder une période de fermeture quotidienne pour des raisons de maintenance, travaux sur voie, nettoyage...

C'est pourquoi il serait intéressant de mettre en place un réseau de bus de nuit, pouvant s'appuyer sur le réseau de soirée existant (mais s'arrêtant aujourd'hui aux alentours de 0h30), et le développer en rajoutant des bus qui suivraient le tracé des 2 lignes de métro (arrêt aux poteaux Bus Relais existants à chaque station de métro), voire en fonction de la demande, d'étendre ce réseau aux lignes de tram et Bus à haut niveau de service (Amplifier et Prolonger les horaires des transports Clair de lune ?)

Cette proposition serait ainsi favorable :

- aux personnes qui travaillent la nuit (restaurants, loisirs) : qui partent aujourd'hui travailler en voiture aux heures de pointe car n'auront pas de transports en commun pour rentrer ;
- aux jeunes qui prennent la voiture pour sortir dans les bars, en discothèque (action en faveur de la prévention routière) ;
- aux autres usagers qui seraient incités à utiliser le réseau de transports en commun pour leurs déplacements.

Au final, l'accroissement de l'offre de transports collectifs se doit d'être rapide et globale pour favoriser sa lisibilité et le transfert modal issu d'un vrai choix d'utiliser les transports en commun adaptés aux souhaits/besoins d'utilisateurs potentiels non « ciblés » par l'offre actuelle.

AXE 3 : PARTAGE DE LA RUE, MODES ALTERNATIFS

Ces phrases relatives au réseau routier sont extraites du projet de PDU 2010 :

« Le PDU doit viser une diminution du trafic automobile »

« Le projet de PDU ne portera aucun projet d'infrastructure routière ayant pour objectif d'augmenter les capacités d'écoulement du trafic routier ».

N'y-a-t-il pas contradiction ou interprétation ambiguë possible dans la lecture de cette affirmation : « aucun projet d'infrastructure routière » alors que le réaménagement de la RD 700 est retenu ainsi qu'un projet de contournement Sud-est ?

Ce réaménagement n'est-il pas en réalité le doublement souhaité par le Conseil Général depuis plusieurs années? S'il en est ainsi, le nombre de véhicules/jour dans les 2 sens sur la RD 700 ouest passera de 27350 (en 2006) à 48820 (en 2015). Ces chiffres étaient fournis lors de l'enquête publique de 2006. On augmente les capacités d'écoulement ou le trafic ou les deux?

Une piste cyclable en site propre ainsi qu'une ligne de transport cadencé sur cet axe ne seraient-ils pas préférables ?

Ceci nécessite l'apport de précisions de la part des autorités concernées ainsi que davantage de concertation en amont avant la décision finale.

De manière générale, le confort de l'utilisateur favorise son attachement aux types de déplacements choisis ; et le PDU manque d'ambition par rapport à la qualité des aménagements :

➤ **transports en commun**: a) autobus couverts, accueillants, plus longs pour accueillir davantage de monde ; informations sur les temps d'attente (système existant à généraliser), ...

➤ **vélo** : état et entretien des pistes - branches à couper régulièrement - parkings à proximité des commerces, des lieux de services publics, des lieux de cultes, - offre locatives réparties à proximité des échanges métro - modifications des feux tricolores en faveur des cyclistes (rendre possible, pour les cyclistes, le fait de passer aux feux rouges après un temps d'arrêt, en l'absence de voiture - l'expérimentation se fait à Bordeaux et à Strasbourg).

Par ailleurs, il est intéressant de proposer un réseau de 600 km de voies cyclables, à condition :

- qu'elles soient dans des endroits utiles ;

- qu'il y ait une continuité en sécurité

- que les moyens de garer son vélo en sécurité soient mis en place (devant chez soi, sur les lieux d'activité professionnelle (mini-garages à vélos, arceaux, ...)

Introduire ou renforcer l'utilisation des vélos dans les entreprises, les écoles signifie également d'adapter le matériel et les parkings dans les enceintes scolaires et les entreprises.

➤ **Pour favoriser la marche à pied**, il est essentiel de réinterroger les espaces urbains, le mobilier urbain, l'accessibilité générale, la qualité (état, dimensions, éclairage, ...) des trottoirs, la signalétique adaptée.

- Il est également suggéré que la conception des trottoirs se fasse à partir d'un cahier des charges intégrant plus de critères: non-toxicité, durabilité, adhérence en cas de pluie, facilité de nettoyage, ... (par exemple : l'emploi du goudron restant prédominant, les risques sanitaires existent pour les ouvriers poseurs, ou certaines dalles trop lisses sont de véritables patinoires en cas de pluie).

- Il faut aussi prévoir des dispositifs sonores plus fréquents pour faciliter la traversée des chaussées pour les non ou mal-voyants.

- Inciter à la mise en place de pédibus dans chaque commune

➤ Réduire le nombre de voitures tout en facilitant son usage raisonné : **le système d'auto-partage** pourrait être développé, incité par LMCU, à l'instar de Lilas Auto-partage.

La politique de **stationnement** nécessiterait l'élaboration d'une politique concertée avec les communes, les entreprises, les établissements scolaires, les établissements accueillant un large public (gares, musées, établissements de sports, de loisirs, ...)

Une signalétique adaptée reste indispensable pour un partage de la rue sécurisant pour tous ses usagers :

- Améliorer la signalétique des zones de rencontre et zones 30. Mettre des obstacles concrets en plus des panneaux, diffuser une information pédagogique sur ce type de zones, souvent méconnues des utilisateurs (aussi bien piétons qu'automobilistes ou cyclistes).
- Une signalétique par type d'usagers ;

Une information systématique de la situation des stations de métro proches ou lignes de bus pourrait être intégrée à tout document communal ou métropolitain invitant à des réunions, colloques, conférences mais aussi événement festif, culturel, ...

Très généralement, il reste indispensable d'interroger les experts en matière de mobilité réduite (notamment les différents types de handicaps, moteurs, sensoriels et psychologiques) pour rendre la ville et les modes de déplacements utilisables par TOUS.

AXE 4 : TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le transport marchandises ne figurait pas dans le PDU 2000 ce que les associations avaient à l'époque signalé et beaucoup regretté : il aurait été incompréhensible que la question ne soit pas abordée pour le PDU 2010 car l'approvisionnement au sein d'une métropole comportant trois villes importantes est une question primordiale. Le trafic de marchandises est en constante augmentation, notamment les flux de transit, contribuant à aggraver bruit et pollution atmosphérique. Le Conseil se réjouit de l'introduction de cette problématique dans le PDU.

L'ambition du PDU est de « favoriser les alternatives à la route », certes, mais lorsque l'on sait que toutes les plateformes ferroviaires dédiées aux marchandises en périphérie de la ville de Lille ont été supprimées, que de nombreux tronçons de rail ont été vendus par Réseau Ferré de France, et que pratiquement toutes les gares de triage régionales ont disparu, le défi est plus qu'ambitieux et, de fait, s'inscrit dans le long terme !

D'une façon générale, cet objectif se résume à des études, des concertations et des tentatives d'optimisation. Il manque d'ambitions et de projets concrets. Sur les livraisons de marchandises en ville, il est annoncé une concertation avec tous les acteurs, mais si on y trouve les transporteurs et les commerçants, les autres usagers de la route n'y figurent pas, ce qui devrait être envisagé.

Ainsi, le Conseil suggère :

- la création d'ELU : établissements de logistique urbaine, répartis dans toute la métropole dans les communes les plus importantes ;
- la mise en place d'un système de prime au fret ferroviaire (éco-taxe généralisée ? taxe autre ? bonus-malus ? pour les camions) ; accorder des primes aux entreprises pour l'utilisation du fer et de l'eau ?
- le lancement d'une concertation des acteurs pour favoriser l'information sur le transport entre terminaux des systèmes logistiques des entreprises et la SNCF.
- la prise de mesures spécifiques pour les marchandises dangereuses.
Même si ces transports (sources ou déchets nucléaires – matières chimiques) restent de « compétence préfectorale » l'information et les dispositifs prévus en cas d'accidents sont intéressants à connaître ... de même qu'il n'est pas anodin d'anticiper quelques prérogatives en cas de gestion post accidentelle d'un territoire éventuellement contaminé. Si l'urgence est de compétence préfectorale, la gestion post accidentelle s'exerce sous la responsabilité des élus locaux du territoire concerné par l'accident.
- l'organisation et ou le développement des systèmes de services dans les parkings relais, les gares, ...
- la mise en œuvre de navettes ferroviaires entre Delta 3 et la gare de Lille sud (en tant que pôle d'échanges marchandises) : du fret aux camionnettes.

AXE 5 : ENVIRONNEMENT, SANTE ET SECURITE DES PERSONNES

La prise en compte des remarques énoncées dans les axes précédents a évidemment un impact direct sur celui-ci.

Le Conseil de développement confirme que le PDU se doit :

- d'atteindre des objectifs d'un développement respectueux de son environnement et de ses habitants, soutenant une activité économique croissante, et une qualité de vie en constante amélioration ;
- de favoriser l'accès de TOUS aux modes de déplacements possibles dans la métropole,
- d'inciter des déplacements ou des activités permettant de bouger et de garder la forme.
- De donner envie d'habiter dans la métropole car elle propose des déplacements bien organisés (aspect attractif pour les potentiels arrivants dans la métropole)

Le PDU s'occupe des infrastructures de transport et de l'organisation des déplacements ; il a pour ambition de développer l'usage des modes collectifs de transports ou des modes doux ; d'où la nécessité de s'interroger aussi sur la sécurité dans les transports (à l'intérieur d'un bus par exemple). Le renforcement de la présence des agents de médiation est donc indispensable.

La sécurisation des **pistes cyclables (continuité, entretien, signalisation et priorités organisées)** est un préalable aux autres actions visant à développer l'usage du vélo.

Il serait intéressant de réfléchir à l'utilisation des larges trottoirs lorsqu'ils existent pour permettre une circulation de cyclistes sur des bandes réservées bien matérialisées. Cela permettrait de protéger les cyclistes des voitures et d'aménager des pistes cyclables plus nombreuses dans la métropole, tout en permettant aux piétons d'être aussi protégés des cyclistes « rapides ».

L'organisation d'une « Ecole de la rue » permettrait de renforcer utilement les objectifs pédagogiques à atteindre (en complément des « junicodes » mis en place dans nombre d'écoles primaires) : la prévention reste à renforcer à l'école et aux collèges.

Une information plus globale sur les déplacements devrait aussi se faire dans les écoles, les collèges, les lycées... (pollution, effets sur la santé, sécurité, citoyenneté à propos du respect des règles de partage de la rue...).

Le Conseil de développement insiste sur le **besoin de confort dans les transports en commun** : par exemple, est-il possible d'envisager des toilettes dans davantage de stations de métro ou pôles d'échanges ?

Le Conseil préconise le développement de la consultation puis de la concertation à l'échelle de l'Aire euro-métropolitaine.

Il serait également intéressant de consulter :

- les habitants pour l'élaboration des micro-PDU
- les entrepreneurs et les salariés pour développer des micros PDE (plans de déplacements d'entreprises)
- les chefs d'établissements pour inciter l'organisation de plans de déplacements scolaires et périscolaires.

Transversalité, cohérence et complémentarité entre les propositions émises pourraient constituer un atout pour les décisions à prendre.

AXE 6 : MISE EN ŒUVRE - SUIVI ET EVALUATION

Le Conseil propose des actions concrètes, comme :

> Associer le Conseil de développement au suivi et à l'évaluation de la mise en œuvre du PDU : Ceci semblerait cohérent au regard des nombreuses propositions faites depuis 2006 (rapports, débats) notamment sur le volet « suivi et évaluation ».

L'un des objectifs de cet axe pourrait être l'élargissement à la société civile de l'observation de la mise en œuvre du PDU dans le temps – Le Conseil de développement pourrait retrouver la pleine mesure de sa « fonction » en animant des rencontres en différents points de la métropole pour à la fois expliquer les enjeux du PDU et l'importance, pour des habitants à l'évidence directement concernés, de participer à l'évaluation des réalisations afin de les adapter pleinement à leurs attentes, besoins en tant qu'usagers et « garantir » en quelque sorte le succès des initiatives qui seront prises car mieux adaptées au « terrain »

Faire en sorte que l'évaluation du PDU avec les instances représentatives de la société civile soit itérative. Il est nécessaire de prévoir les indicateurs qui permettront une évaluation précise, évaluation qui sera déterminante pour convaincre les habitants d'utiliser les transports en commun.

> Interroger les temps de la ville

Le Conseil propose la mise en place d'une instance, type « Bureau des temps » dont l'objectif serait l'observation des temps de la ville puis la réflexion de l'amélioration de ceux-ci, ce qui pourrait contribuer à réguler les flux de circulation de toutes natures.

> Mettre en place la Conférence de la Mobilité en 2011.

> Associer systématiquement les territoires voisins dans la concertation des documents de référence pour la métropole.

> Rendre réaliste l'adéquation budget/ambitions et projets concrets

« Une lecture rapide des projections financières annexées au projet amène à quelques constats :

Dans le scénario 2, on envisage un développement de 533% du vélo en 10 ans, pour l'amener à une part modale de 10%. Or seuls 3% des investissements envisagés concernent ce mode (même si le Conseil a bien conscience des différences budgétaires relatives à la création, rénovation des différents modes)

De même, la marche devrait croître de 14% pour atteindre 35% de part modale. Or c'est seulement 3,5% des fonds qui y sont consacrés. Le Conseil s'interroge sur l'adéquation des objectifs fixés et les moyens alloués : la mise en œuvre des améliorations concernant les modes doux effectuées à court terme accrédirait la réelle volonté du changement souhaité par les pouvoirs publics et encouragerait les habitants à y adhérer.

Le Conseil fait quelques propositions :

1. Travailler en premier lieu sur les parcours et non sur les modes ;
2. Quand un espace est prévu à l'urbanisation (logements en particulier), sa concrétisation doit être soumise à la condition de l'organisation du système de déplacements en parallèle.
3. Renforcer la concertation ; **associer plus en amont le Conseil de développement dans l'élaboration du PDU ;**
4. **Réinterroger l'organisation des comités d'usagers et leur fonctionnement** pour un suivi et une efficacité pour le quotidien
5. Relever le défi de **l'information permanente des citoyens** (méconnaissance générale du PDU) : informer sur les nouveautés en matière d'offres de transports, les différents modes de transports disponibles par secteurs et sur les conséquences sur l'environnement et la santé des choix que chacun fait au quotidien : communiquer de manière ludique ;
6. Annoncer les évolutions d'offres de transports, les tarifs associés ; Harmoniser les tarifs, prévoir des offres diverses réellement attractives pour les familles
7. Evaluer le PDU régulièrement à l'aide d'indicateurs de suivi ;

Il est indispensable que parmi les indicateurs de suivi figurent des temps de trajet concernant des points divers à relier de l'aire euro-métropolitaine de Lille. C'est la réduction voulue et régulière des temps de trajet avec le confort et la fréquence qui constitueront des déclencheurs du passage aux transports publics et à l'abandon journalier de la voiture ;

8. Articuler les micro-PDU entre eux, puis avec le PDU et les autres documents de référence (SCOT, PLH, PLU ...) et contrats de territoires ;
9. **Comparer la métropole** quantitativement et qualitativement avec d'autres métropoles (Cologne, Bruxelles, Lyon...) pour comparer les politiques d'offre de transport, les solutions technologiques apportées et les coûts ;
10. Comparer en vue d'améliorations des **temps de trajet** entre les différents points de l'Aire euro-métropolitaine selon les modes utilisés à différents moments de la journée, de la semaine.
11. Favoriser la qualité de « l'habiter » : relation habitat – entreprise – services – loisirs ;
12. Encourager les PDE (plans de déplacements entreprises) et les PDIE (inter-entreprises) par zones d'activités notamment, ainsi que les initiatives de co-voiturages ;

ANNEXES

I - Contribution du Conseil de développement au Grand débat Mobilité de LMCU le 16 janvier 2009 « une mobilité pour TOUS, pour une métropole attractive et responsable » : enjeux, principes et préconisations

II - Contributions individuelles des membres du Conseil de développement au Plan de Déplacements Urbains 2010

**Lille
Métropole**

Conseil de développement

**CONTRIBUTION DU CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT AU GRAND DÉBAT**

MOBILITÉ

de LMCU le 16 janvier 2009

**Une mobilité pour TOUS,
pour une métropole attractive
et responsable**

Enjeux, principes et préconisations

Contribution adoptée en séance plénière du 14 janvier 2009



Préambule

Le Conseil de développement a déjà travaillé en 2006-2007 (suite à une auto-saisine suscitée par les jeunes) sur la question des déplacements des personnes dans la métropole. Il avait également réfléchi avec ses homologues du Bassin minier notamment, à la question de la mobilité inter-territoires. Pour répondre à l'appel du grand débat de LMCU, il a choisi de compléter ses préconisations de 2007 en tenant compte des informations qui lui ont été présentées par LMCU, en élargissant le champ de sa réflexion à l'accessibilité dans et de la métropole.

La mobilité étant une composante directe de « l'habiter » (logement, emploi, études, loisirs, lieux de vie), l'articulation étroite entre la politique de l'habitat et le renforcement des transports publics est donc essentielle.

De bons supports à la mobilité et au transport de marchandises, dans, depuis et vers la métropole, participeraient également à son meilleur développement économique et à son rayonnement international.

Sans vouloir exprimer une expertise technique, il s'agit pour le Conseil de développer les points de vue argumentés de la société civile sur les enjeux, les principes et les priorités de la politique « mobilité-transports » de LMCU, dans un souci de cohérence des différentes politiques publiques et des gains de productivité et financiers ainsi engendrés.

Cette contribution du Conseil de développement sera complétée et approfondie, en tenant compte plus largement des aspects d'accessibilité à la métropole, notamment à la suite du premier débat MOBILITE.

Retrouvez le rapport intégral du Conseil de développement sur « Déplacements des personnes dans la métropole lilloise » de 2007 sur http://www.lillemetropole.fr/gallery_files/site/83863/145207.pdf

Retrouvez la Contribution citoyenne des Conseils de développement au projet de l'Aire de coopération métropolitaine de Lille (Tome II) en collaboration avec le Bassin minier et l'Arrageois sur http://www.lillemetropole.fr/gallery_files/site/83863/148060.pdf

1. Les enjeux de la mobilité

La mobilité, c'est la vie !

Il y a un demi siècle, les gens habitaient près de leur lieu de travail et sortaient peu de leur espace de vie, de leur quartier ; la mobilité était largement réservée à une élite sociale. L'accroissement des distances entre lieu de travail, de consommation et de résidence, a généré une mobilité croissante.

L'aptitude à la mobilité constitue une condition à l'épanouissement de chacun comme à la sortie de situations d'exclusions, tant par rapport à l'accès à l'emploi qu'à l'accès à la vie sociale générale.

La mobilité est une **condition indispensable à la satisfaction de besoins vitaux et sociaux fondamentaux** : se nourrir, se rencontrer, travailler, se procurer les denrées, se soigner, s'instruire, se distraire, rencontrer la famille et les amis, ... échanger avec les autres.

L'organisation sociale et les politiques publiques doivent **assurer pour chacun le droit et la possibilité de se déplacer**, en tenant compte des enjeux et des conséquences des déplacements, en construisant des infrastructures conformes à l'intérêt général, en diversifiant l'offre de transports et en favorisant les comportements individuels responsables.

Aujourd'hui, les transports, pour des motifs liés à l'emploi ou aux études, ne représentent qu'un tiers de l'ensemble des déplacements, dont un tiers de nature strictement pendulaire correspondant aux heures de pointe. De ce point de vue, la réflexion sur l'offre de transports publics est donc beaucoup plus complexe à mettre en œuvre.

En matière d'action publique, il apparaît nécessaire de **passer d'une culture du transport, qui ne travaille que sur l'offre, à une culture de la mobilité**, qui doit intégrer la diversité des motifs de déplacements et des comportements.

Réduire la pollution et la consommation d'énergies

Le transport joue aussi un rôle important dans la problématique du réchauffement climatique, notamment le transport routier, aujourd'hui consommateur d'énergie fossile. En effet, les transports contribuent fortement à l'émission des gaz à effet de serre (en France, 35%) et rejettent 1,3 fois la quantité de CO₂ autorisée par le protocole de Kyoto. Les transports, routiers principalement, émettent des gaz et des particules nocifs pour la santé, ce qui est particulièrement sensible en ville : dans l'agglomération lilloise, la pollution à l'ozone, affiche une tendance à la hausse depuis les cinq dernières années.

Ainsi, **la question des modes de transports peut être abordée aussi en terme de coût global, notamment en intégrant l'impact sur la santé et l'environnement.**

Ces aspects qui relèvent déjà de l'Agenda 21 communautaire, devront être pris en compte dans la réflexion sur le futur **plan Climat** de la métropole.

Assurer la compétitivité et l'attractivité de la métropole

L'ambition de Lille d'être une métropole internationale est justifiée par ses atouts naturels, dont sa position géographique. Le document présentant le projet « Vivre ensemble notre Euro-métropole », porte l'attention sur l'accès international de celle-ci. Une clef pour ce développement est d'en assurer l'accès. Les préconisations, qui devront être développées dans le SCOT (auquel le Conseil contribuera), devront viser un système de transports performant soutenant **l'ambition d'une métropole internationale**, en concertation avec les territoires voisins (Eurométropole, Aire métropolitaine de Lille).

En effet, les infrastructures de transports structurent le développement du territoire, d'où la nécessité de mener la réflexion de manière globale et en cohérence à la fois avec sa photographie actuelle et celle en devenir, en fonction des développements urbains choisis collectivement.

Les moyens de transports doivent permettre d'assurer **la compétitivité et l'attractivité du territoire**. Cependant, cette compétitivité - attractivité s'inscrit désormais dans des logiques nouvelles. Celles-ci réinterrogent les modèles anciens faisant la part belle à l'automobile. Ainsi, l'attractivité ferroviaire à toutes les échelles (internationale, régionale) apparaît peut-être plus stratégique pour le développement des métropoles que leur accessibilité autoroutière.

Une mobilité au service des habitants constitue aussi un **avantage comparatif en terme de qualité de cadre de vie et donc d'attractivité**, parce qu'elle mobilise les modes doux et les transports collectifs, en favorisant le bien vivre ensemble, et contribue à améliorer les espaces publics.

Organiser la cohérence politique et responsabiliser les citoyens

Il est important de rappeler que la problématique de l'action publique en matière de transport s'inscrit dans un **cadre politique très complexe**, qui encadre le système de décision politique, mettant en jeu des acteurs nombreux et de statuts divers.

Cette situation exige une approche partenariale concertée permanente. Et dans ce système, les individus, citoyens, usagers, sont concernés.

Action publique et responsabilité personnelle peuvent s'articuler l'une à l'autre, à travers des approches renouvelées de la question de la mobilité et des initiatives locales et responsables (ex : autour du co-voiturage ou de toute autre initiative innovante), mais aussi en sensibilisant les citoyens en ce qui concerne les conséquences de leurs choix résidentiels.

2. Des principes pour l'action

Le Conseil de développement précise les premiers principes qu'il a retenus à ce jour avant de développer sa réflexion dans une deuxième étape.

1 - Faciliter la mobilité de TOUS

Il est nécessaire de « **penser global** », et d'élaborer une politique (et les documents de référence inhérents) qui concernera aussi bien les piétons (et leurs possibles difficultés), que les vélos, les rollers, les voitures, les trams, les bus, le métro, les trains, les avions, les navettes fluviales, ... et qui prend en compte le développement des **services** connexes, notamment ceux **liés à la sécurité** (pour combattre le sentiment d'insécurité, gérer l'entretien des espaces publics, ...).

Une politique de mobilité doit s'adresser à TOUS les publics, y compris les publics en difficulté : handicapés physiques et mentaux, personnes âgées, personnes en situation d'illettrisme, femmes enceintes, personnes avec colis. (*cf l'exemple des Pays-Bas qui ont développé des aménagements spécifiques pour ce type de public*).

La mobilité de tous implique aussi **l'équité des territoires** de la métropole, dans leur analyse et leur traitement. Il apparaît indispensable de **rendre plus fin le maillage du réseau de transports en commun dans les zones périphériques** intra communautaires relativement proches du cœur de la métropole. Ce maillage du réseau passe par la facilitation des déplacements multimodaux.

Il ne faudrait donc pas investir massivement dans un projet sans se préoccuper des territoires qui pourraient être délaissés et ainsi privés de croissance et d'attractivité. C'est pourquoi le PDU doit s'envisager en consultation et adéquation avec des documents tels que le SCOT, le PLH et les contrats de territoires.

2 - Passer de la culture technique des flux à la culture de l'Aménagement urbain

Cette nouvelle culture renvoie à l'espace public, dont une composante essentielle est celle des déplacements des personnes.

3 - Bien penser le système des déplacements, dans sa cohérence globale et intermodale

Il est nécessaire de penser la mobilité, de la marche à pied à la desserte TGV, pour adapter les services d'accessibilité nécessaires : il s'agit d'une approche intégrée et non cloisonnée, mode par mode.

Ce raisonnement inclut la nécessité de réinterroger la présence et la nature des services de proximité pour favoriser les déplacements doux (marche, vélo).

4 - Adapter l'échelle de réflexion : du territoire administratif au territoire vécu et à vivre ...

La politique communautaire « mobilité » trouvera sa pertinence notamment dans l'élargissement de son territoire de référence : le Conseil de développement préconise celui de l'**Aire métropolitaine transfrontalière**, ce qui permettra de rechercher les cohérences, notamment au niveau ferroviaire, d'articuler les politiques locale et régionale, de viser la cohérence avec les divers documents de planification des territoires voisins, français et belges (et par là même de construire une offre globale plus attractive). La logique des relations entre cœurs d'agglomérations est à développer.

Retenir une telle échelle implique une concertation étroite avec la Région et le Département comme avec les territoires voisins (ex-Bassin minier, Flandre, Wallonie picarde).

5 - Réinterroger la logique globale d'investissement

Eu égard à l'ampleur des investissements, ceci contribuera à une démarche de recherche de maximisation des résultats attendus en termes de performance des services rendus par rapport aux investissements.

6 - Inscrire la politique des transports dans l'ensemble des politiques communautaires

L'articulation entre l'organisation actuelle du territoire et les développements urbains nouveaux, et l'accessibilité par les transports publics est indispensable. La politique de transports est donc une composante d'une politique globale intégrant habitat, développement économique, développement social et culturel,... Cette cohérence se retrouve et s'inscrit dans les documents d'urbanisme (SCOT, PDU, PLU) comme dans les schémas et programmes (PLH, Schéma de développement économique ou commercial,...).

Les transports publics peuvent jouer le rôle de **levier du renouvellement urbain** et d'amélioration des espaces publics. Le tramway apparaît de ce point de vue comme un vecteur de mutation urbaine déjà éprouvé dans de nombreuses métropoles.

L'idée de prioriser l'urbanisation autour des « DIVAT » existants et des pôles de compétitivité ne doit pas pour autant laisser des zones mal desservies générer un développement urbain à 2 vitesses (2/3 des habitants de la métropole ne vivent pas à proximité des « DIVAT »).

7 - Favoriser le déploiement du système de transports en évitant de renforcer son caractère radial étoilé

Il est nécessaire de réinterroger l'organisation actuelle du réseau, très radial, au profit de **tracés tangentiels** aux centres (ex Lille sud) qui permettent une accessibilité nouvelle de certains territoires, et d'un **maillage hiérarchisé** qui complète harmonieusement le dispositif actuel dans la logique de développements urbains futurs ou de répartition des densités de populations actuelles (exemple d'un tramway régional passant par la Porte des Postes, la gare St Sauveur, Pont de bois et Tournai).

Dans ce cadre, se pose directement, par exemple, la question de la pertinence ou non du doublement de la ligne 1 du métro.

3. Priorités et préconisations

Six priorités pour la politique mobilité de LMCU

Les premières priorités sont du registre de la gouvernance stratégique des politiques de déplacements:

1. Le Conseil souhaite que le prochain **PDU communautaire soit réellement un engagement contractuel entre LMCU et les villes** composant la Communauté urbaine, qui l'auront débattu et adopté afin d'éviter qu'une décision communale ne remette en cause la cohérence des possibilités de mobilité dans la métropole
2. Le Conseil demande que LMCU s'implique activement pour l'organisation d'une concertation structurée entre les instances compétentes des territoires voisins du nord comme du sud, via notamment l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai et l'association Aire métropolitaine de Lille. Cette concertation pourrait s'inscrire dans **une conférence permanente de la mobilité et des transports**, et favoriser les contacts entre techniciens et politiques français et belges.
Dans ce cadre, le Conseil demande à être **associé aux étapes de révisions du PDU** mais aussi à celles d'élaboration et d'évolution de la politique mobilité communautaire.
3. Le Conseil souligne la nécessité que soit définie une **stratégie métropolitaine des déplacements** offrant une lisibilité globale et qui permettra de développer une **communication grand public permanente** sur ses objectifs, sa mise en œuvre et ses résultats.
4. Le Conseil exprime la nécessité d'**augmenter le Coefficient d'Occupation des Sols**¹ (COS) autour des réseaux existants de transports en commun structurants (métro, tramway, lignes de bus à haut niveau de service). L'objectif est de densifier l'habitat et donc de lutter contre la dispersion urbaine pour renforcer l'utilisation des réseaux existants et limiter celle de la voiture individuelle.
Le projet de LMCU affiche avec raison la priorité du développement de la construction autour des stations et arrêts de transports en commun (existants ou futurs), qui sont relativement nombreux sur l'agglomération, et ne sont pas tous directement opérationnels ; sans doute faut-il **concentrer et accentuer les projets dans certains de ces « DIVAT »** (Disques de valorisation des axes de transports) pour structurer davantage le tissu urbain et hiérarchiser les projets.

¹Le COS détermine la densité de construction admise sur une propriété foncière en fonction de sa superficie = le rapport exprimant le nombre de mètres carrés de plancher hors oeuvre nette ou le nombre de mètres cubes susceptibles d'être construits par mètre carré de sol.

Les priorités suivantes sont des propositions d'ordre opérationnel :

5. Le Conseil encourage les acteurs à **favoriser réellement, tous les modes de déplacements « doux » alternatifs à la voiture particulière** par un véritable partage réfléchi à l'échelle métropolitaine de la voirie et par la mise en place des aménagements correspondants nécessaires : sensibilisation, information, continuité, entretien de ces aménagements, stationnement/dépôt, connexions et signalétiques.
6. Le Conseil pense qu'il est indispensable de faire bénéficier la métropole d'une desserte évitant la logique unique d'un réseau étoilé concentré sur la ville centre. Cela passe par la création de **nouveaux pôles d'échanges en couronne, dans le territoire métropolitain reliés entre eux par de nouveaux moyens de transports collectifs** (tramway, tram-train ou bus à haut niveau de service exclusivement en site propre) et l'application d'une logique tangentielle de la disposition du réseau.

Préconisations principales...

Ces préconisations n'excluent aucunement de se référer aux suggestions faites dans le rapport général de 2007 « Contribution du Conseil de développement à la politique et à l'organisation des DÉPLACEMENTS des personnes dans la métropole lilloise ».

A - ... Pour une offre performante

1 - Lutter contre la sur-occupation de l'espace public par la voiture

On ne peut éviter de s'interroger sur le bien fondé de la sur-utilisation de l'espace public par les voitures et la poursuite de ce système à moyen/long terme. Dans de nombreux quartiers, la place attribuée aux modes de transport doux (marche, vélos) est nulle ou très insuffisante. L'habitat ancien fréquent dans nos villes de la métropole est dépourvu de garages ou parcs souterrains. L'espace public est donc littéralement "mangé" par la voiture. Une réflexion globale sur la gestion du stationnement incluant la possibilité de construction de parkings résidentiels, pourrait être lancée.

2 - Réinterroger l'utilisation des réseaux ferrés existants

Ceci à des fins de maillage plus important ; si la Communauté urbaine devait s'orienter vers un projet de tramway, celui-ci devrait être impérativement articulé aux grands projets de la métropole car il joue un rôle structurant pour le développement.

La ré-utilisation des voies existantes, non ou sous utilisées actuellement, permettrait notamment la création de dessertes alternatives au réseau étoilé.

Un nouveau réseau sur cette base pourrait être également utilisé pour les transports de marchandises.

3 - Favoriser la MARCHÉ A PIED

Le premier mode de déplacement le moins coûteux, excellent pour la santé et le moins polluant est la marche à pied : il serait logique de consacrer le maximum de moyens pour la favoriser. Cela nécessite le **traitement qualitatif des espaces urbains** : des cheminements adaptés de qualité (restauration et égalisation des vieux pavages, suppression des trous et irrégularités des trottoirs) et sécurisés (notamment pour les publics handicapés - handicapés moteur, malvoyants, etc. -).

La marche à pied peut être également favorisée par une **politique incitative du retour du commerce et des services à proximité** des lieux de vie.

4 - Favoriser l'utilisation du VÉLO

L'enquête ménages « déplacements » nous indique que 60% des déplacements sur LMCU sont inférieurs à 4 Km. Le vélo est une solution très pertinente sur ces distances.

Pour convaincre de nouveaux utilisateurs, une politique volontariste est nécessaire en mettant en place un « **système vélo** » dans sa globalité: maillage de pistes cyclables dans toute la métropole (cohérence et continuité entre communes), stationnement sécurisé, voirie adaptée et entretenue, signalisation adaptée, services ad hoc, information. Le coût sera bien inférieur aux investissements nécessaires aux autres moyens de transports.

5 - Favoriser et inciter à l'utilisation des transports collectifs

L'utilisation accrue des transports collectifs peut être favorisée par :

- **une tarification plus attractive** notamment pour les jeunes et les familles. La question de la tarification est importante pour les jeunes quelle que soit leur situation, elle doit donc être adaptée et incitative. La question de la gratuité peut se poser aussi pour un certain nombre de publics en difficulté (jeunes travailleurs ou à la recherche d'un emploi),
- **l'augmentation des fréquences des transports et l'accroissement de l'amplitude horaire des dessertes** de transports en commun ; ces mesures doivent pouvoir bénéficier à tous les secteurs géographiques de la métropole et pas uniquement les centres villes. (ex : clair de lune s'arrête à Wattignies mais ne va pas jusque Seclin),
- **une meilleure accessibilité pour les personnes en situation de handicap** (moteur mais aussi mental, visuel, auditif, ...),
- **un maillage plus fin de modes interconnectés de déplacements pour un réseau favorisant le « multimodaux »**, notamment dans les zones **périphériques** de la métropole pas toujours bien desservies actuellement (ex : la vallée de la Lys),
- le développement des **parkings** (en dehors des parkings relais) avec un système de tarification avantageux et couplant parking – ticket de transport,
- l'incitation active au développement des plans de déplacements d'entreprises (**PDE**) (ou par groupe d'entreprises) et d'administrations (**PDA**), notamment pour les collectivités territoriales sur le territoire de LMCU dans une logique d'exemplarité. Des **micro-PDU** pourraient être envisagés également.

6 - Intégrer la chaîne complète de déplacements et améliorer le service et le confort de l'utilisateur

Ceci suppose notamment de :

- réinterroger la logique de **développement des extrémités des lignes en site propre** (exemples : métro CHR vers Eurasanté en développement; métro St Philibert à 1,6 km de la gare SNCF de Pérenchies/Prémesques),
- développer la **capacité des parcs auto relais** de terminaison de réseau de métro/tram, existants dans la Communauté urbaine, tout comme en dehors du périmètre de LMCU aux nouvelles portes de la métropole (dans l'Aire métropolitaine),
- développer une véritable offre pour le **stationnement de vélos**, actuellement sous dimensionnée et pas assez diffusée dans toute la métropole,
- travailler sur le **confort des usagers à travers la qualité de l'espace public**, la qualité des cheminements, le mobilier urbain (bancs, protection contre les intempéries des usagers aux arrêts de bus),

- **faciliter l'accès et l'usage de l'électricité pour les véhicules** ; l'utilisation des voitures électriques ou hybrides rechargeables se développe. Un partenariat LMCU avec les opérateurs d'électricité permettrait d'anticiper progressivement la future demande en équipant certains lieux collectifs de stationnement (parking relais, parkings de grande surface, autres parkings de délestage...),
- développer, des **services alternatifs complémentaires** à la marche, à l'utilisation de son propre vélo et aux transports collectifs tels que :
 - > la location de vélo, de voiture sur des périodes courtes (ex : vélib à Paris, Lilas autopartage à Lille,...) étendus à l'ensemble du territoire métropolitain voir à l'échelle du bassin de vie (Belgique et ex-bassin minier par exemple).
 - > Un site internet métropolitain gratuit (sur le site de LMCU par exemple) d'offres et de demandes des trajets pourrait encourager le co-voiturage.
 - > Des navettes fluviales, notamment dans la valorisation d'un développement touristique.

7 – Anticiper l'utilisation des technologies de motorisation hybride (gaz-électricité, diesel-électricité) et développer les parcs institutionnels

Pour le réseau de bus et aussi pour des parcs de véhicules de ramassage d'ordures ou de nettoyage, le renouvellement progressif du parc en véhicules à motorisation hybride est à étudier dès maintenant. D'après les sources techniques, des gains de consommation de 30 à 50 % sont atteignables (Energie & Développement Durable Avril-Mai 2008, Charte de l'Union Internationale des Transports Publics de Mai 2007). Ce type de motorisation est proposé commercialement par plusieurs constructeurs et il est en service d'ores et déjà en Allemagne, Suisse, Luxembourg, Canada, USA ...

B - ... Pour des citoyens mobiles

8 – Interroger les temps de la ville

La saturation de certaines infrastructures aux heures de pointe, mériterait la mise en œuvre d'une réflexion concernant l'organisation des temps de la « ville ».

La création d'un **bureau des temps** permettrait de mieux gérer les heures de pointe en offrant ainsi une alternative au renforcement systématique des infrastructures.

A titre d'exemple, le doublement des rames de la ligne 1 de métro est actuellement envisagé ; ce qui aurait un coût très important sans qu'il y ait de desserte supplémentaire. Le long de cette ligne sont placés de gros générateurs de déplacements, comme les universités à Pont de Bois et à la Cité Scientifique. Aussi, une meilleure organisation des horaires permettrait d'étaler la fréquentation de cette ligne et éviterait, dans un premier temps, l'immobilisation des capacités d'investissement sur le doublement amenant peu d'offre de transports au public au détriment de la poursuite du développement du réseau bus et de l'accroissement des fréquences.

9 – Faire de Lille métropole un « label » de référence en matière d'accessibilité

Il s'agit de favoriser la mobilité et développer l'accessibilité des transports en commun dans la métropole en visant l'excellence générant et la reconnaissance nationale voire internationale.

Ceci nécessite d'identifier, à travers une étude cartographique, les lieux à enjeu de mobilité qui nécessitent un effort particulier et de suivre leur évolution à partir de critères retenus (exemples d'indicateurs : l'amplitude horaire, la tarification, l'accessibilité des moyens de déplacements, la diversification et la répartition géographique de l'offre, existence d'initiatives locales (bourse aux initiatives locales et responsabilisantes).

L'étude cartographique permettrait d'identifier les systèmes de relations entre lieux de vie, de travail, de loisirs, dans la recherche de la meilleure adéquation en termes de

desserte, d'amplitude et d'adaptation horaires aux réalités des modes de vie de chacun, en particulier des jeunes qui ont des besoins spécifiques en la matière (activités sportives, soirées, culture, accès à l'emploi ou aux stages).

10 – Accompagner, former pour renforcer la mobilité globale des personnes les plus en difficulté

La mobilité n'est pas seulement une question de transport : avoir des problèmes de mobilité c'est ne pas pouvoir se déplacer librement vers le travail et la formation, vers les soins et les loisirs, vers la famille et les amis. La faible capacité d'être mobile réduit la qualité de l'intégration sociale (une partie des bénéficiaires du RMI vivent dans des situations d'assignation territoriale). Etre mobile c'est avoir les capacités cognitives de se déplacer ; c'est avoir la capacité de s'imaginer l'espace où l'on doit se déplacer physiquement. Pour savoir se déplacer physiquement, il faut savoir s'y déplacer mentalement – Cette compétence cognitive est une compétence sociale héritée qui peut être acquise par une pratique répétée.

Ainsi, prévoir des **formations (Ecole de la rue)** pour les personnes les plus en difficultés (*lire un plan – formation au repérage - capacité à résorber l'angoisse de l'inconnu – capacité à appréhender l'environnement*) pourrait être **une innovation favorable à leur insertion.**

C - ... Pour une nouvelle gouvernance en matière de transports et de mobilité

11 - Encourager la participation de tous les acteurs de la mobilité

- > **en organisant la participation des habitants et de la société civile** dans une **Conférence métropolitaine permanente de la mobilité.**

Pour des décisions qui engagent les 30 ans à venir il est indispensable et d'entendre les usagers : bon nombre d'entre eux ne SOUHAITENT PLUS utiliser leur voiture !

Cette conférence pourrait être le lieu de :

- l'information, l'écoute, et la formation des citoyens,
- l'échange d'expériences d'initiatives locales réussies.

Le Conseil de développement pourrait être l'un des partenaires impliqués dans sa mise en œuvre concrète.

- > **en organisant la concertation des partenaires compétents pour un maillage du territoire à 4 niveaux** (local, régional, national, international)

La répartition des compétences rend complexe le développement d'une stratégie territoriale qui puisse tenir compte des choix politiques des différentes autorités organisatrices des transports.

Aussi, le Conseil préconise que LMCU organise le dialogue et la concertation notamment avec le Conseil régional, l'Etat, la SNCF et RFF, le Conseil général du Nord mais aussi avec les autres autorités organisatrices des transports de l'Aire métropolitaine transfrontalière (notamment ex-Bassin minier, Flandre, Wallonie picarde) et celles du littoral.

Par exemple, pourraient découler d'un dialogue et d'une concertation fructueux :

- Des pôles d'échanges aux nouvelles portes de la métropole.
- La mise en place d'une billetterie unique sur l'ensemble du territoire de régional (cf expérience lyonnaise).
- Des infrastructures nouvelles inter-bassins organisant l'intermodalité.
- Les transports alternatifs à la route pour le transport des marchandises (eau, fer, mer).



CONTRIBUTIONS INDIVIDUELLES

**des membres du Conseil de développement
de Lille métropole**

**Groupe de travail PDU
(Plan de déplacements urbains)**

Octobre 2010

- Christophe BARRÉ, OPP BTP
 - Michel EYRAUD
 - Paul-Dominique FERRANT, CBE Lille Métropole
 - Gérard GABILLARD
 - Alexandre KUDELA, Association des ambassadeurs et bénévoles de la métropole lilloise
 - Monique RIGOLE, Rencontres citoyennes
 - Anita VILLERS, Environnement Développement Alternatif (EDA)
-

Christophe BARRÉ
Organisme Professionnel de Prévention du Bâtiment et
des Travaux Publics (OPP BTP)

Sur les objectifs

Il est regrettable que l'analyse de l'atteinte ou de la non atteinte des objectifs du PDU 2000 ne soit pas plus poussée et surtout n'influence pas davantage les choix faits dans le PDU 2010.

A cet égard, affirmer que le doublement des transports collectifs à l'horizon 2015 est en bonne voie est statistiquement faux, il suffit de faire la règle de trois qui convient pour le constater. Hors il s'agissait là de l'un des objectifs majeurs du PDU2000, dont on peut affirmer qu'il ne sera pas atteint. Dans ces conditions, le choix d'un scénario qualifié de « très volontariste » me semble relever de l'utopie.

De même, le document fait état d'une croissance insuffisante des déplacements à vélo, mais il n'en propose pas d'analyse. Dans ces conditions, il est difficile d'émettre une opinion sur les choix effectués dans le projet de PDU, même si j'ai une opinion sur la façon dont ont été mises en œuvre les orientations du précédent PDU sur ce point.

Axe 1 – Ville intense

Objectif 1

Les objectifs affichés sont louables, toutefois une bonne part d'entre eux relève davantage de politiques de l'habitat que de politique de déplacements. De plus, le concept de « ville intense » reste un concept et les conditions de concrétisation de l'idée semblent difficiles à réunir. En particulier, il semble peu probable que, dans les conditions actuelles de transport, la population adhère spontanément à un tel projet. Il faut donc compter sur un scénario catastrophe en terme de coût de l'énergie pour faire avancer l'idée.

La volonté de privilégier la mixité sociale et surtout la mobilité fonctionnelle est un point important et positif. Toutefois, on en reste là encore au niveau des principes. Il n'est pas indiqué, par exemple, en quoi et comment le PDU pourrait influencer la position de la communauté urbaine dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un schéma d'urbanisme commercial. De même, il n'est pas mentionné une volonté de concertation avec les principaux acteurs du développement économique et aménageurs pour favoriser cette mixité fonctionnelle. Pour dire les choses autrement, comment les « 1000 ha » tiennent-ils compte de la problématique des déplacements ?

Adapter la localisation des sites économiques avec les réseaux est également un objectif louable. On souhaiterait voir davantage de mesures concrètes pour garantir cet objectif, comme par exemple une obligation de concertation entre les aménageurs et LMCU avant toute opération, ou même une prise en charge par les aménageurs des coûts liés à la mise en œuvre d'équipements de transport

Objectif 2

Le ratio de 70 logements à l'hectare pour les DIVAT de niveau 1 semble faible.

Axe 2 – Transports collectifs

Liaisons ferrées (p49)

Il est question d'améliorer les relations piétonnes entre les gares Flandre et Europe. »Pour préfigurer un seul et même grand pôle... ». Il est incontestable que des améliorations sont impératives pour le bien des usagers. Mais on mesure mal l'intérêt de constituer un seul pôle, alors même que les deux gares sont dévolues à des types de transport différents, que la distance entre elles reste conséquente pour les personnes fragiles (PMR, personnes âgées, etc.) et que les contraintes urbanistiques risquent de rendre le coût d'un tel projet prohibitif.

De plus, envisager le développement des gares sans envisager la question de la circulation à leur pourtour revient à défaire d'une main ce que l'on fait de l'autre, puisque le stationnement, même de courte durée et la circulation piétonne, cycliste et automobile y sont totalement impossibles à certaines heures, et franchement dangereux la plupart du temps. Le quartier d'Euralille, grand projet qui a contribué au renouveau de Lille, est aujourd'hui menacé de congestion et pose un vrai défi au système de transports, tous modes confondus.

S'ouvrir les portes de la planète

Ce paragraphe reflète un manque d'ambition étonnant pour l'aéroport, dont LMCU est actionnaire. En complément du TGV, il pourrait être un outil important pour le rayonnement international de la métropole, à condition d'en améliorer la desserte, et ce qui est dit à ce sujet dans le projet de PDU n'est manifestement pas une amélioration.

Transports en commun

Pour faire des vrais BHNS, il faut marquer plus fortement la nécessité d'aménagements en site propre.

Autres modes

La valorisation du patrimoine fluvial n'a pas de sens : on veut créer une liaison d'un endroit où il n'y a pas de transports en commun (citadelle) vers un endroit où il y a des parkings (Euratechnologies). Cherchez l'erreur ! Par ailleurs, affirmer la possible extension d'un tel mode relève de l'incantation, car d'une part les voies fluviales sont quand même très limitées dans la Métropole, d'autre part celles-ci ne desservent pas vraiment des pôles économiques où elles apporteraient une plus-value.

Intermodalité

La tarification unique sera une vraie avancée, c'est un projet essentiel.

A propos des lieux de l'intermodalité, Pont de Bois et Bois Blancs me posent question car l'organisation urbaine semble peu propice à la création d'un vrai lieu d'échange. Il est en revanche étonnant de trouver « Cerisaie – Centre d'affaires » dans le long terme, car au contraire la configuration des lieux semble favorable.

Axe 3 - Automobile

Il n'est rien dit sur les taxis. Même si ce mode reste marginal, il conviendrait de mettre en œuvre d'une part une métropolisation des taxis, d'autre part un plan de renforcement de l'équipement en taxis, qui peut compléter l'offre de façon contrôlée et limiter d'autres déplacements automobiles.

De même, il n'est rien évoqué concernant les scooters et autres 2 roues motorisés, dont la prolifération a posé en son temps de sérieux problèmes à la ville de Paris, tant en circulation qu'en stationnement.

Hiérarchie du réseau

Il est regrettable de ne pas améliorer la desserte de la Haute Borne, alors que le site est présenté comme stratégique depuis si longtemps.

Modalités de mise en œuvre

La multiplication des zones 30 est en soi un objectif auquel je souscris. En revanche, je m'insurge vivement contre la façon dont celles-ci sont mises en œuvre : pas d'information aux usagers, une signalétique ridicule, peu de dispositifs de ralentissement des véhicules : il ne suffit pas d'avoir des volontés, il faut que les moyens suivent. Force est de constater que les services de LMCU chargés de la mise en œuvre de ces projets ne sont pas à la hauteur.

Pourquoi ne peut-on que « proposer » que chaque nouveau projet intègre les modes de circulation « doux » ? cela ne peut-il être rendu obligatoire ?

Dans la modération des vitesses, les propositions qui me posent question sont la N41 et la RNO, où la limitation ne semble pas s'imposer, alors que partout ailleurs elle est d'évidence.

Sur la modulation dynamique des vitesses, la pratique actuelle en cas de pic de pollution montre à quel point il est ardu de faire changer les habitudes. Une généralisation de cette pratique devra s'accompagner d'un sérieux travail de communication...et de répression.

Marche à pied

La sécurité des piétons n'est pas assurée en zone 30, par manque de signalétique et méconnaissance des automobilistes.

Le texte dit : « Dans un second temps, engager une démarche de résorption des points durs ». Ce n'est pas là un objectif ambitieux au service de la sécurité des piétons.

Vélo

D'une façon générale, la mise en œuvre des aménagements vélo dans la Communauté est insuffisante et inefficace, en un mot lamentable.

Il faudrait que le traitement des feux et des carrefours soit favorable aux vélos. Actuellement, c'est le contraire, voir le Grand Boulevard.

Il est bien de proposer un réseau de 600 kms de voie cyclable, à condition :

- Qu'elles soient dans des endroits utiles ;
- Qu'il y ait une continuité en sécurité ;

La circulation des vélos n'est pas sûre, même dans les zones 30. La volonté de généraliser le contresens dans ces zones constitue également une source de danger, notamment dans les voies les plus étroites où la marge de manœuvre des cyclistes est nulle quand ils croisent un véhicule.

Offre de stationnement :

- Pourquoi n'est-il pas prévu de parkings à vélo dans les pôles d'échange ?
- Il faut prévoir des parkings à vélo en centre-ville (pour les résidents)

Stationnement

- 1 place pour 100m² de SHON est vraiment très faible !!!
- Les services publics, notamment communautaires, s'appliqueront-ils cette politique ?
- Sur les espaces de dépose minute, tout est à faire et urgemment, y compris avec de la répression pour faire respecter lesdits espaces.

Axe 4 - Transport de marchandises

D'une façon générale, cet objectif se résume à des études, des concertations et des tentatives d'optimisation. Il manque de projets concrets et surtout d'ambitions.

Sur les livraisons de marchandises en ville, il est prévu une concertation soit disant avec tous les acteurs, mais si on y trouve les transporteurs et les commerçants, les autres usagers de la route n'y figurent pas.

Axe 6 – Gouvernance et Evaluation

Il est indispensable de créer une conférence permanente des usagers des transports qui s'attache à suivre la mise en œuvre des actions du PDU. De même, dans les micros PDU avec les territoires, une commission de suivi associant majoritairement les usagers devrait être créée systématiquement.

Une lecture rapide des projections financières annexées au projet amène à quelques constats :

- Dans le scénario 2, on envisage un développement de 533% du vélo en 10 ans, pour l'amener à une part modale de 10%. Or seuls 3% des investissements envisagés concernent ce mode.
- De même, la marche devrait croître de 14% pour atteindre 35% de part modale. Or c'est seulement 3,5% des fonds qui y sont consacrés.

Est-on sûr de mettre en ligne les objectifs fixés et les moyens ?

Commentaire général : L'ensemble de ce travail est d'un grand classicisme et ne semble pas être l'issue d'une réflexion actualisée tenant compte de ce qui est identifié par de nombreux experts comme **l'imminence d'une nouvelle crise énergétique mondiale**. En effet, la production pétrolière a très probablement (ou est très proche d'avoir atteinte) son maximum.

La conjonction d'une demande croissante des pays émergents (les fameux BRIC entre autres) et de cette fin du pétrole peu cher à extraire va conduire à des fortes tensions sur les prix avec des conséquences que l'on peut qualifier de révolutionnaires pour les activités économiques et nos modes de vie. On peut se rapprocher du rapport récent réalisé par la cellule de prospective stratégique de la Bundeswehr en Allemagne (Cf en annexe 3) qui succède à un rapport réalisé par le Département de la Défense aux Etats-Unis ou la Lloyds au Royaume Uni (Cf références).

Les mesures envisagées par le PDU semblent non seulement timorées mais fortement décalées (2016 à 2018) par rapport aux besoins qui découleraient des crises systémiques à prévoir.

Notre métropole n'a pas augmenté sa capacité en ligne de métros depuis 20 ans, ni de tramways en plus de 100 années ! Certes, il y a eu des prolongations et des modernisations de matériel. Mais il a existé jusqu'à 17 lignes de tramways TRT et ELRT dans le passé du XIX au XXème siècle dans la métropole.

D'autres métropoles françaises ou européennes ont été beaucoup plus entreprenantes et disposent d'un réseau beaucoup plus dense et maillant beaucoup plus l'ensemble du territoire.

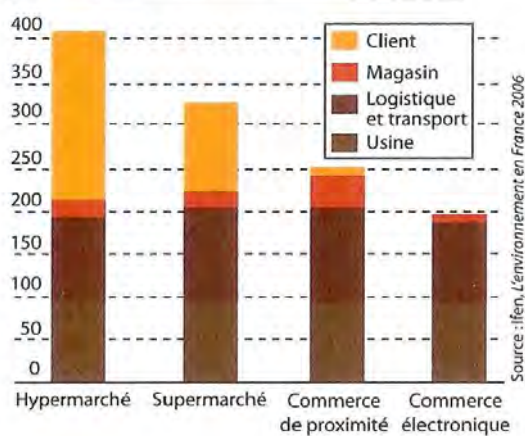
Il apparaît donc difficile, en conclusion, d'atteindre les objectifs du PDU 2010 de baisse de part de la voiture dans les flux quotidiens, l'offre alternative étant insuffisante.

Ville intense et mobilité (réf. chapitre 1 PDU)

Nous ne pouvons qu'approuver la ligne directrice visant à densifier autour des grands axes structurants et la graduation de densité d'urbanisation proposée tenant compte de la nature des DIVAT.

Le problème reste posé par le mode de distribution des grandes surfaces type hypermarché installées en périphérie et qui participent grandement à la surconsommation énergétique et à une surémission de gaz à effet de serre. Je ne parle même pas des autres impacts: NOx, PM, bruit ...

Emissions de gaz à effet de serre
d'un kilogramme de yaourt selon le lieu
de vente, en grammes équivalent CO₂



Le retour à des commerces en centre ville s'impose donc : commerces traditionnels et spécialisés, superettes, supermarché. C'est un moyen de répondre le plus adéquatement aux nécessités de la ville dense de la fin de l'ère du pétrole pas cher et du "tout-voiture". C'est aussi un moyen de faciliter la vie du public handicapé ou âgé.

Il faudrait aussi dans le cadre des éco-quartiers expérimenter le concept de quartier sans voitures : c'est-à-dire placés dans des quartiers denses sur des axes de transport en commun avec des coûts d'accession à la propriété moins élevés et sur la base du volontariat (Clause de renonciation à la voiture). Les exceptions à la non-possession sont pour les handicapés, les visiteurs ... et les secours. La location de vélos, l'auto-partage permettent de répondre à des besoins de mobilité ou de transport non satisfaits par les transports en commun.

Réseau de transports collectifs (réf. chapitre 2 PDU)

Densité du réseau actuel et fréquence de desserte

Une étude comparative de 22 grandes villes de France publiée par la revue "Que Choisir ?" en 2008 montre que Lille Métropole n'est qu'au 8ème rang pour la qualité de son réseau.

La fréquence de passage (bus, tram, métro) est double dans des villes comme Lyon, Strasbourg ou Grenoble comparativement à celle offerte par les lignes de LMCU. Nous préconisons un rattrapage rapide

Dans un petit tableau comparatif, joint en annexe, incluant des villes européennes proches en superficie et population, nous montrons l'écart considérable existant avec des métropoles françaises mais aussi avec des métropoles européennes. **La densité du réseau ferré exprimé en nombre de stations ou de longueur de réseau est plus faible à Lille Métropole qu'à Lyon et Strasbourg.** Ces dernières métropoles s'avèrent, du coup, beaucoup plus aptes à affronter le futur choc pétrolier et la fin de l'ère du "pétrole bon marché" et du "tout voiture". **Lille Métropole risque donc de souffrir beaucoup plus que d'autres métropoles françaises ou européennes du choc pétrolier à venir par manque d'ambition et d'anticipation.**

Le défi est d'autant plus important à relever qu'il s'agit bien d'offrir une véritable alternative à la voiture pour les métropolitains plus éloignés des centres-villes. Or c'est bien dans ces zones métropolitaines que les fréquences de bus sont les plus faibles pour cause de défaut de rentabilité lié à la faible densité urbaine. Il faut donc rompre le cercle vicieux.

De même, nous regrettons que la mise en service de lignes tram-train pour assurer des liaisons rapides entre la métropole et le Bassin Minier et entre la métropole et les villes flamandes et wallonnes de l'Eurométropole ne soit envisagé pas avant 2030-2050.

Desserte de Mouscron et Wattrelos

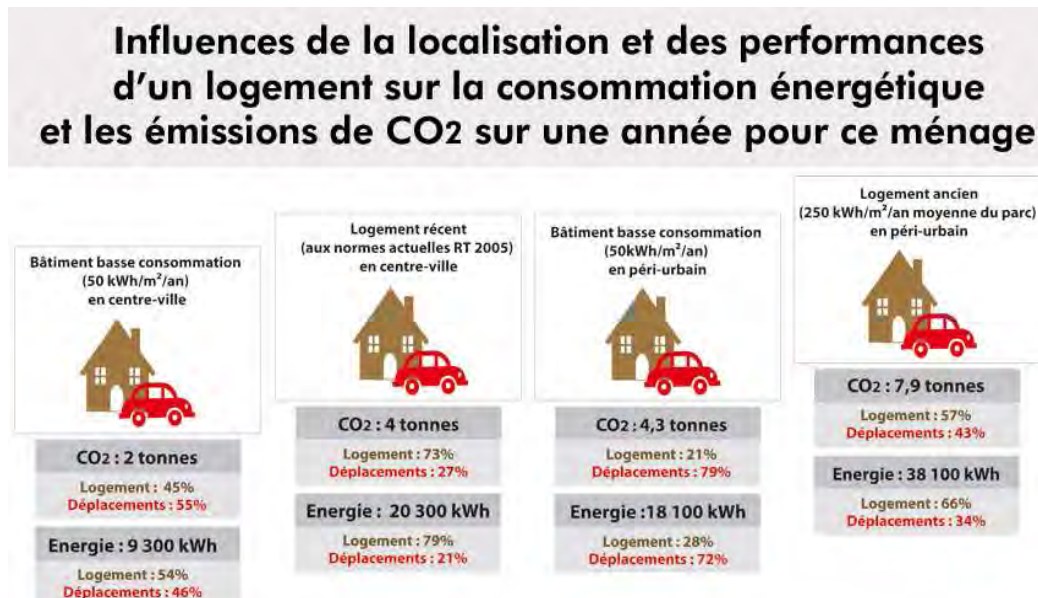
Il est dommage qu'il n'y ait aucune proposition de nouvelle desserte de Mouscron et Wattrelos soit à partir d'une ligne de métro soit à partir des lignes de tramways. Pourtant ces deux villes sont la continuité urbaine de Tourcoing et de Roubaix et présentent des densités d'habitants comparables. Il est choquant, à titre d'exemple, que le temps de transport d'un point de Lille à un autre point de Mouscron puisse représenter plus d'une heure de trajet porte à porte.

Utilisation des technologies de motorisation hybride (gaz-électricité, diesel-électricité)

Pour le réseau de bus (et aussi pour des parcs de véhicules de ramassage d'ordures ou de nettoyage, le renouvellement progressif du parc en véhicules à motorisation hybride est à étudier dès maintenant. Ce n'est pas parce que le carburant utilisé est du méthane produit à partir des déchets ménagers qu'il ne faut pas chercher à l'économiser tout en diminuant simultanément les rejets de gaz à effet de serre (CO₂). D'après les sources techniques, des gains de consommation de 30 à 50 % sont atteignables (Voir références ci-après). Ce type de motorisation est proposé commercialement par plusieurs constructeurs et il est en service d'ores et déjà en Allemagne, Suisse, Luxembourg, Canada, USA ...

Le problème posé par les pendulaires résidant en périurbain

Pour les habitants et pendulaires résidant en zone hors DIVAT ou en péri-urbain, il convient de proposer et de mettre en œuvre des dispositifs adaptés à la moindre densité et au coût plus important de déserte. Les "pendulaires" risquent de connaître dans le cas de la hausse inévitable des prix du pétrole, des hausses considérables du budget énergie familial.



Ceux-ci risquent d'être étranglés par les coûts de transport automobiles quotidiens et souhaiterons tôt ou tard se rapprocher de leur lieu de travail. Mais leur bien immobilier loin points d'accès des transports publics denses risque de perdre considérablement en valeur.

Actuellement un pendulaire qui effectue un aller et retour domicile-travail de 60km dépense par mois 2x60x22x0,40 euros/km = 1056 euros. Imaginez ce qui se passera si ce tarif est doublé suite à forte hausse du pétrole en 2015-2020. Le coût de transport quotidien d'une seule personne dépassera le SMIC ! Or souvent cette "pendularité" concerne les deux personnes du couple !

4200 euros / mois pour un ménage pour se déplacer entre son domicile et son travail.

Une politique de liaison alternative par vélo est dans ce cas à favoriser pour permettre comme c'est le cas dans les pays voisins à ceux-ci de prendre ensuite le train ou le futur tram-train. Mais les parkings à vélos sont trop peu nombreux et ne sont pas sécurisés le plus souvent.

Pour les personnes plus âgées n'ayant pas cette nécessité quotidienne, la mutualisation de voitures par le biais d'un autopartage de proximité est à envisager avec des nouvelles formes de microbus ou taxis associatifs en complément pour ceux qui ne peuvent conduire.

Partage de la rue et modes alternatifs (réf. chapitre 3 PDU)

Trottoirs

Il est important lorsque l'on songe à développer l'importance de la marche à pied (objectif auquel nous adhérons) de prendre en compte le problème de la qualité des trottoirs. La régularité de surface, l'absence d'obstacles qui puissent provoquer des chûtes ou gêner les personnes avec poussette ou circulant en fauteuil roulant motorisé.

La mise à niveau des trottoirs de nos communes doit être faite après un diagnostic méthodique des zones à risques et des plans d'amélioration doivent être élaborés et mis en œuvre tenant compte des flux pour prioriser les actions.

La conception des trottoirs devrait se faire à partir d'un cahier des charges intégrant plus de critères qu'à ces époques récentes : non-toxicité, durabilité, adhérence en cas de pluie, facilité de nettoyage, etc... On est aujourd'hui très loin du compte : l'emploi du goudron restant prédominant tant pis pour la santé des ouvriers poseurs (alors que les dalles se généralisent dans d'autres villes) ou certaines dalles trop lisses sont de véritables patinoires en cas de pluie pour ne citer que 2 exemples de perfectibilité.

Dispositifs sonores pour les non ou mal-voyants

Il faut aussi prévoir des dispositifs sonores plus fréquents pour faciliter la traversée des chaussées pour les non ou mal-voyants.

Protection des intempéries pour les usagers des bus

Les usagers du bus doivent aussi être protégés des intempéries par des abris convenables aux différents arrêts ; ce n'est pas le cas loin s'en faut sur toutes les lignes.

Bandes cyclables sur les trottoirs

Je pense aussi qu'il faut réfléchir à l'utilisation des larges trottoirs lorsqu'il existe pour permettre une circulation de cyclistes sur des bandes réservées. Cela permet de protéger les cyclistes des voitures et d'aménager des pistes cyclables plus nombreuses dans la métropole.

Environnement, santé, sécurité (réf. chapitre 5 PDU)

La volonté d'accroître la part prise par le vélo doit se traduire aussi par une action anticipatrice de prévention en matière d'accident entre cyclistes et autres véhicules. Nous avons constaté que les cyclistes métropolitains ont un comportement différent de ceux d'autres villes françaises et surtout européennes de plus longue tradition cycliste. Il y a un comportement fréquent à s'affranchir des règles du code de la route. Il y a par exemple de trop nombreux franchissements délibérés de feux rouges au croisement ou encore de circulation sur les trottoirs (par ce que la bande cyclable est dans l'autre sens !). Le cycliste s'il n'est pas conducteur échappe contrairement à d'autres pays proches à toute éducation de civisme routier, à toute formation à la sécurité. L'initiation à ces aspects se fait à l'école et au collège en Belgique par exemple. Pourquoi ne pas expérimenter cela en partenariat avec l'éducation nationale ?

Mise en œuvre, suivi, évaluation (réf. chapitre 6 PDU)

Conférence permanente et transfrontalière de la mobilité

Nous saluons l'accord de la Communauté urbaine pour créer une conférence permanente et transfrontalière de la mobilité pour le périmètre de l'aire métropolitaine de Lille. Celle-ci doit avoir fondamentalement deux missions :

- collecter les informations quantitatives et qualitatives sur les flux, les temps de trajet, les besoins et les attentes encore insatisfaites en matière de mobilité, transport et d'accessibilité.

- mettre en réseau les nombreux acteurs opérationnels, politiques, experts techniques et citoyens de cette mobilité pour faire réaliser des améliorations continues dans l'offre de transport public aux citoyens de l'aire métropolitaine de Lille.

A ces deux missions fondamentales, pourrait se rajouter **une mission d'information et d'incitation** à la mobilité citoyenne valorisant les transports publics et facilitant la compréhension de leur emploi par les moyens humains classiques et les TIC.

Indicateurs de suivi

Il est indispensable que parmi les indicateurs de suivi figurent des temps de trajet concernant des points divers à relier de l'aire métropolitaine de Lille. C'est la réduction voulue et régulière des temps de trajet avec le confort et la fréquence qui constitueront des déclencheurs du passage aux transports publics et à l'abandon journalier de la voiture.

D'autre part, dans une optique de "jumelage renouvelé", la concertation avec des métropoles de taille et de population comparables serait bénéfique (Cologne, Bruxelles, Lyon...) pour comparer les politiques d'offre de transport, les solutions technologiques apportées et les coûts.

QUELQUES REFERENCES

- *Military Study Warns of a Potentially Drastic Oil Crisis*, Spiegel on Line

<http://www.spiegel.de/international/germany/0,1518,715138,00.html>

- *Peak Oil : Sicherheitspolitische Implikationen knapper Ressourcen*, Centrum für Transformation der Bundeswehr, Juli 2010. http://peak-oil.com/download/Peak_Oil_Sicherheitspolitische_Implikationen_knapper_Ressource_2011082010.pdf

- *The Joint Operating Environment 2010*, United States Joint Forces Command http://www.jfcom.mil/newslink/storyarchive/2010/JOE_2010_o.pdf

- *Sustainable Energy Security: Strategic risks and opportunities for business*, Lloyds 360° Insight, Chatham House, june 2010.

http://www.chathamhouse.org.uk/files/16720_0610_froggatt_lahn.pdf

- *Les bus hybrides entrent en scène*, Energie et Développement Durable Magazine, septembre -octobre 2009.

- *Les bus hybrides rechargeables économiseraient jusqu'à 70 % de carburant*, Energie et Développement Durable Magazine, juillet 2008.

- *Camions à déchets hybrides électriques et hydrauliques*, Energie et Développement Durable Magazine, avril-mai 2008.

- *Transports urbains : 22 grandes villes au banc d'essai*, Que Choisir, mars 2008.

- *Dossier : Sur la piste d'une mobilité différente*, La Revue Durable, déc. 2005- janv. 2006.

- *Des quartiers nouveaux "sans voiture" se développent en Allemagne*, PREDIT, janvier 2002.

http://www.innovations-transports.fr/IMG/pdf/FR_S06-2.pdf

- Cyria Emelianoff, *Quartiers durables, quartiers sans voitures : entre l'expérimental et l'exemple*, DPH, 2001. <http://base.d-p-h.info/en/fiches/dph/fiche-dph-8467.html>

ANNEXE 1
COMPARAISON COUT/PERFORMANCES TRANSPORTS URBAINS

Solution	Coût investissement par km	Coût exploitation par km	Débit horaire maximal	Vitesse commerciale
Métro classique	66 à 90 M€	8,8 à 12 €	32 000 p/h 1,5 à 3 min	20 à 35 km/h
Métro léger (VAL)	52 à 60 M€	4,3 à 4,9 €	20 000 p/h 1,5 à 3 min	30 à 35 km/h
Tramway	20 M€	4,0 à 4,9 €	5 500 p/h 3 min	15 à 20 km/h
Bus en site propre	3 à 9 M€	2,3 à 2,9 €	2 400 p/h 3 à 5 min	15 à 20 km/h
Bus classique	2 M€	2,3 à 2,9 €	1 200 p/h 6 à 8 min	10 à 15 km/h

Source : Science & Décision, UMS 2293 CNRS/ Université Evry, Val d'Essonne & Pierre et Marie Curie, Paris VI, octobre 2006.

ANNEXE 2
COMPARAISON RESEAUX TRANSPORTS METROPOLITAINS FERROVIAIRES

DONNEES BRUTES

Métropole européenne	Métro (nb lignes)	Tramway (nb lignes)	Réseau total (nb)	Métro (nb stations)	Tramway (nb stations)	Réseau total (nb)	Métro (km total)	Tramway (km total)	Réseau total (km)
Bâle (CH)	0	13	13	0	182	182	0	131	131
Bordeaux	0	3	3	0	89	89	0	43,9	43,9
Bruxelles (B)	4	19	23	69	?	?	43,7	215	262
Cologne (D)	0	11	11	0	?	?	0	237	237
Lille	2	2	4	60	36	96	45,2	26,0	71,2
Lyon	4	4	8	42	81	123	30,5	58,0	88,5
Marseille	2	2	4	28	25	53	21,8	10,8	32,6
Strasbourg	0	5	5	0	75	75	0	53,0	53,0

INDICATEURS

Ville	Superficie (km2)	Population	Densité population	Stations / ha	Km / ha	Stations / km
Bâle (CH)	542	435 000	802	33,5	24,2	1,38
Bordeaux	552	719 489	1303	16,1	8,0	2,01
Bruxelles (B)	241	1 114 042	4622	?	108	?
Cologne (D)	405	993 509	2451	?	59	?
Lille	611	1 123 661	1837	15,7	11,7	1,34
Lyon	521	1 277 218	2451	23,6	16,9	1,40
Marseille	605	1 048 719	1732	8,7	5,4	1,61
Strasbourg	316	474 524	1501	23,7	16,8	1,41

Réalisation : M.Eyraud, septembre 2010.

ANNEXE 3

Rapport "le Pic pétrolier, les ressources fossiles et ses implications pour la politique de sécurité" du "Centre pour la transformation de la Bundeswehr" - septembre 2010

Eléments-clés en résumé

Traduction de l'anglais par
M.Eyraud

Le pétrole facteur déterminant de la puissance

Le pétrole deviendra le facteur décisif qui déterminera le nouveau paysage des relations internationales. Les avantages tirés de l'exploitation du pétrole permettront l'émergence de nouvelles puissances régionales ou mondiales.

L'importante croissante des exportateurs de pétrole

La possession de pétrole va devenir pour les exportateurs une arme politique, économique et idéologique. Les intérêts nationaux pourront donc être fortement privilégiés.

La politique remplace le marché

La libéralisation du marché des sources d'énergie sera bouleversé par la crise d'approvisionnement. Les contrats binationaux se substitueront aux achats sur le marché libre.

Défaillance des marchés

Il pourra se produire des pénuries de produits vitaux et des explosions de prix dans n'importe quelle branche de l'industrie et à tous les stades des processus d'approvisionnement.

A moyen terme, le système économique global et les économies de marché libre nationales pourront s'effondrer.

Retour à l'économie planifiée

Puisque tous les secteurs économiques dépendent lourdement du pétrole, la crise pétrolière pourra conduire à une défaillance partielle ou totale des marchés. L'alternative à envisager sera celle d'un rationnement organisé par les gouvernements avec des allocations de ressources autorisées et des mesures coercitives qui remplaceront les mécanismes basés sur le marché en temps de crise.

Réactions globales en chaîne

Dans l'étude de la Bundeswehr, on affirme que la restructuration des approvisionnements de pétrole ne pourra pas se faire également pour toutes les régions avant l'avènement du pic pétrolier. Il est probable qu'un grand nombre de pays ne seront pas en mesure de faire les investissements à temps ou avec l'ampleur suffisante.

S'il se produit des Krachs dans certaines régions du monde, l'Allemagne ne sera pas non plus à l'abri. L'Allemagne n'échappera pas aux crises des autres pays car elle est étroitement intégrée à l'économie mondiale.

Crise de légitimité politique

La Bundeswehr pointe aussi dans son étude la montée des peurs concernant la survie de la démocratie elle-même. Des parties de la population pourront percevoir le bouleversement provoqué par la crise pétrolière comme une crise systémique générale. Cela pourra faire le lit d'alternatives idéologiques extrémistes qui seront autant de menaces pour les régimes en place. La fragmentation de la population affectée pourrait dans ces cas extrêmes conduire à des conflits ouverts.

A titre de conclusion,

Comme on vient de le voir les scénarii envisagés par la Bundeswehr sont radicaux. Les aspects politiques des mesures préconisées pour y faire face ont un côté explosif !

Elles préconisent que les Etats importateurs de pétrole soient plus pragmatiques dans leurs relations avec les Etats exportateurs de pétrole. Les priorités politiques devront être liées à ces besoins de sécurité énergétique. Par exemple, l'Allemagne devra se montrer plus souple, plus conciliante vis-à-vis des objectifs de la politique extérieure russe. Elle devra être plus restrictive dans sa politique vis-à-vis d'Israël pour éviter de s'aliéner les pays arabes producteurs de pétrole. Le soutien inconditionnel à Israël et la reconnaissance de son droit à l'existence constituent actuellement la pierre angulaire de la politique extérieure allemande.

Dans le cas des relations avec la Russie, il faudra choisir entre la sécurité énergétique par des relations stables avec cet Etat et les bonnes relations avec la Pologne et les autres pays de l'Europe orientale de l'ex-bloc de l'Est.

Paul-Dominique FERRANT
Comité de Bassin d'Emploi Lille métropole (CBE)

1° Un énorme travail suivi d'une volonté politique très volontariste entraînant des propositions irréalistes

**au risque de ne pas être crédibles

ne tient pas compte d'un **plan B en cas de forte hausse du coût du pétrole hautement probable, ce qui risque d'avoir une influence très forte sur les transports automobiles entre la « zone minière » et le territoire de LMCU

2° **LMCU est constituée de 85 communes** ; environ 50% de sa superficie est constitué de milieu semi rural dans lequel depuis 20 ans on a vu l'apparition d'un grand nombre de résidences isolées.

*Le PDU est fait pour des zones fortement urbanisées et éventuellement le centre de chaque village. Il ne peut tenir compte de l'éparpillement du logement semi rural. Il est important de prévoir dans chaque village et petite ville un parking d'échanges permettant de « rabattre » les personnes isolées vers les transports en commun.

A défaut il est illusoire de considérer que l'utilisation de la voiture (avec ses inconvénients de pollution, d'engorgements des routes, etc....) va diminuer fortement en milieu semi rural.. Il est normal que les maires de ces communes semi rurales soient plus réticents car ils connaissent les réactions de leurs concitoyens.

3° Il a été cité le problème de la relation emploi/ déplacement

a- Car chacun a le droit de trouver le travail qui lui convient le mieux

b- Car il a été rappelé que les bouchons automobiles sont directement liés au fait que les travailleurs compte tenu d'une grande flexibilité des horaires préfèrent la voiture (que ce soit entre les territoires (470 000 échanges journaliers entre territoires), ou en provenance de l'extérieur du territoire de LMCU

c- Il a été dit qu'une zone d'aménagement qui ne pouvait compter sur une densité de 3000 travailleurs au kilomètre carré ne pouvait être valablement prise en compte pour les aménagements de déplacements.- Il faut en tenir compte dans tous les projets d'aménagement..

d- Ne peut-on examiner comment nos voisins belges solutionnent les problèmes de covoiturage, de stationnement des vélos près des gares (train, ou bus)

4° **Une partie importante du temps perdu par les bus** consiste dans le temps passé par le chauffeur pour rendre la monnaie à celui qui va payer sa place. Ne peut on rendre obligatoire un « pass » (par jour, par semaine, etc) qui peut être acheté dans des automates largement éparpillés dans des PMU, des entreprises, près de bureaux de poste... Il suffirait alors de badger ce pass à l'entrée dans le moyen de transport..

5° **Lors du débat sur les déplacements** on avait largement examiné la question du manque de formation des usagers potentiels par peur de sortir de leur quartier, à cause de l'illettrisme, etc.. Comment organiser des réunions d'information ou des informations individuelles expliquant et permettant à ces personnes d'avoir une fiche décrivant les divers moyens de transport successifs à utiliser..Dédramatiser - Former

6° Lors de la réunion de présentation, on a regretté que LMCU était la seule métropole à **ne pas avoir de contournement..** Compte tenu des quelques 80 kms de frontières avec la Belgique, ne peut on avoir une vision des autoroutes au niveau Eurométropole, pour apercevoir l'existence d'une grande partie de voie de contournement...et s'en servir dans l'argument « Métropole : carrefour européen »

Gérard GABILLARD

1 - L'économie générale du projet

Le PDU de LMCU est extrêmement volontariste, en particulier le scénario 2, celui qui a été retenu. Il repose, pour l'essentiel sur la stabilité des déplacements dans la Métropole, sur une augmentation modérée des flux d'échanges et sur un transfert modal très important des déplacements voiture vers les transports collectifs et le vélo. La plupart des mesures proposées pour sa mise en œuvre découlent de ces objectifs de départ.

2 - Un projet risqué

Le nombre de déplacements par personne s'est stabilisé dans la Métropole ce qui montre bien qu'en urbanisme, aucun phénomène ne tend vers l'infini. En revanche, l'augmentation des flux d'échanges avec les territoires voisins est relativement rapide. Elle conduit à une congestion de plus en plus intense du réseau autoroutier d'accès à la Métropole.

Deux phénomènes se conjuguent pour expliquer cette évolution :

- la périurbanisation qui s'est développée à partir des années 75 s'est quelque peu ralenti ces dernières années, mais elle persiste encore et de toute manière, les zones périphériques sont maintenant habitées,
- longtemps, anormalement restreint par rapport à ce que l'on observe dans d'autres grandes agglomérations, le bassin d'emploi des actifs de l'Aire Métropolitaine s'est nettement élargi. Un résident du bassin minier n'hésite plus aujourd'hui à chercher un emploi dans la Métropole lilloise et réciproquement. Cette évolution ne peut que se poursuivre avec la montée des qualifications et le nombre de déplacements concomitants ne peut que fortement augmenter car on se situe dans une configuration urbaine exceptionnelle ou une conurbation industrielle de plus d'un million d'habitants se situe à quelques dizaines de kilomètres seulement d'une métropole également d'un million d'habitants. Or, les espaces émetteurs, en particulier le bassin minier, sont peu structurés, peu hiérarchisés et donc peu propices au développement des transports collectifs. La voiture y reste encore le moyen de déplacement le plus efficace.

Dans cette perspective, parier sur une baisse de la voiture de 56 % des déplacements aujourd'hui à 34 % en 2020, c'est-à-dire seulement dans dix ans, paraît quelque peu irréaliste d'autant que les infrastructures de transport en commun permettant ce transfert modal ne seront pas réalisées d'ici là. Il faudra probablement plus de dix ans pour qu'elles soient opérationnelles.

Ce décalage ne serait pas grave si l'amplitude du transfert modal envisagé ne servait pas de justification au non-investissement en infrastructures routières qu'il serait nécessaire de réaliser pour améliorer l'accès de la Métropole si les tendances actuelles se poursuivraient. Si l'objectif des 34 % n'est pas atteint, la congestion du réseau routier va encore s'accroître avec le risque de voir certaines activités se délocaliser vers des territoires moins engorgés. La situation économique de la Métropole toujours très fragile en subirait alors les conséquences.

3 - Intensifier les pôles d'échanges

L'agglomération lilloise se caractérise par une forte dispersion de l'urbanisation tant dans LMCU qu'au-delà, en particulier dans l'espace interstitiel entre le bassin minier et la Métropole. Ce schéma urbain est peu propice à l'utilisation et au développement des transports en communs qui irrigueraient des territoires insuffisamment denses pour être « rentables ». L'enquête ménage a d'ailleurs bien montré que la possession d'une ou plusieurs voitures et leur utilisation est beaucoup plus importante qu'en ville dense.

Pour favoriser le transfert modal de la voiture vers les TC, il faut un accès facile aux gares principales et donc multiplier les pôles d'échanges pour que ce changement dans les modes de déplacement puisse s'opérer avec un minimum de contraintes d'autant qu'il faudra convaincre des populations plutôt aisées qui ont le choix de leur moyen de transport.

Certes, les pôles d'échanges sont coûteux, mais la réussite de cette politique est à ce prix. Le PDU paraît encore frileux à cet égard même s'il représente une avancée significative par rapport à la situation antérieure.

4 – Le contournement de la Métropole toujours aux abonnés absent

Prévu dans le premier Schéma Directeur de Lille, reconduit dans la première présentation du Schéma Directeur actuel, mais abandonné après une décision de justice, car il passait dans les champs captant, le contournement autoroutier de la Métropole ne figure plus dans le PDU de LMCU.

Les avatars successifs, qui ne datent pas d'aujourd'hui, ont conduit à faire passer l'essentiel du trafic autoroutier dans le cœur de la Métropole : A1, boulevard périphérique Sud, voie rapide urbaine, traversée de Villeneuve d'Ascq. La plupart des grandes villes françaises ou étrangères ont réalisé des contournements autoroutiers du noyau urbain central afin d'éviter de faire passer dans le cœur de l'agglomération des flux d'échanges qui ne s'y arrêtent pas. Les dernières villes dans ce cas comme Angers et Reims, ont engagé des travaux de contournement pour reconquérir des espaces centraux à forte valeur urbaine ; pas Lille.

Les conséquences de cette situation risquent de compromettre le développement économique de Lille Métropole pourtant tant souhaité par ailleurs. La congestion des voies d'accès aux zones centrales, principaux pôles d'emplois de la Métropole, s'accroît. Elle compromet même le développement de zones d'activités prévues sur A1 au sud de Lille pourtant inscrites au Schéma Directeur et en partie acquises par la chambre de commerce. Quelles solutions concrètes, à court terme sont-elles proposées par le PDU pour débloquer cette situation ?

Alexandre KUDELA
Association des ambassadeurs et bénévoles
de la métropole lilloise

Il serait intéressant de proposer, dans le cadre du PDU, le lancement d'une étude visant la mise en place d'un « service minimum » des transports publics la nuit, notamment entre le dernier et le premier métro.

En effet, de nombreux habitants de notre Métropole sortent en soirée pour effectuer des déplacements personnels (loisirs, restaurants, manifestations culturelles) ou professionnels, et ne sont pas incités à utiliser les transports en commun car savent qu'ils ne pourront pas les utiliser au moment de leur retour.

Il n'est pas question de prolonger l'exploitation du métro qui doit garder une période de fermeture quotidienne pour des raisons de maintenance, travaux sur voie, nettoyage...

C'est pourquoi il serait intéressant de mettre en place un réseau de bus de nuit, pouvant s'appuyer sur le réseau de soirée existant (mais s'arrêtant aujourd'hui aux alentours de 0h30), et le développer en rajoutant des bus qui suivraient le tracé des 2 lignes de métro (arrêt aux poteaux Bus Relais existants à chaque station de métro), voire en fonction de la demande, d'étendre ce réseau aux lignes de tram et BHNS.

Cette proposition serait ainsi favorable :

- aux personnes qui travaillent la nuit (restaurants, loisirs) : qui partent aujourd'hui travailler en voiture aux heures de pointe car n'auront pas de transports en commun pour rentrer ;
- aux jeunes qui prennent la voiture pour sortir dans les bars, en discothèque (action en faveur de la prévention routière) ;
- aux autres usagers qui seraient incités à utiliser le réseau de transports en commun pour leurs déplacements.

Monique RIGOLE

Association Rencontres citoyennes

Remarques préalables

Il est regrettable que le Conseil de Développement n'ait pas été associé à certaines étapes de l'élaboration du PDU 2010 alors qu'il avait été sollicité lors du Grand Débat sur la Mobilité en janvier 2009.

Il est tout aussi regrettable que le Conseil de Développement n'ait été saisi du projet de PDU 2010 que fin mai alors que le vote communautaire date du 2 avril. L'avis du Conseil étant demandé par LMCU pour la fin juillet, le bureau du Conseil de Développement a estimé le délai insuffisant. L'avis et les remarques du Conseil de Développement seront donc rendus en octobre...durant le déroulement de l'enquête publique. Des comités d'usagers ont, paraît-il, été consultés (p.14). Quels sont-ils? Ont-ils donné un avis? Rien sur ce sujet.

Remarques générales

Le projet est ambitieux et l'avenir dira s'il est réaliste. Les documents fournis reflètent un important travail de prospective et de synthèse. Des cartes, des graphiques ainsi que la présentation selon 6 axes permettent de mieux appréhender les objectifs à atteindre et les projets à réaliser.

Quelques questions au fil des pages

(Car il n'est pas possible en si peu de temps d'avoir une vision globale!)

Axe 1 Ville intense et mobilité

Ne pas oublier que la qualité de vie dans la ville intense nécessite un minimum d'espaces verts (et principalement dans une métropole qui en manque cruellement!).

Axe 2 Réseaux de transports collectifs

Lors du Grand Débat sur la Mobilité, le Conseil de Développement avait insisté sur le fait qu'une mobilité pour TOUS impliquait la recherche d'un traitement équitable des territoires. Pour répondre à cet objectif, il semblait nécessaire de réaliser « un maillage plus fin du réseau de transports en commun dans les zones périphériques ». Un plan bus, « prioritaire », selon les termes de M.Janssens, doit être mis en place entre 2011 et 2013, bien avant le doublement des lignes de métro. Pour l'instant, les grandes orientations de ce plan bus ne sont pas décrites dans le projet de PDU. Il faudra donc attendre sa publication pour voir si les choix vont dans le sens souhaité par le Conseil de Développement.

Au sujet des études lancées sur deux lignes de tram-train, pourquoi avoir choisi la ligne Seclin- Comines qui est en partie desservie par une ligne BHNS?

Pourquoi deux lignes en étoile convergentes vers le centre plutôt qu'une ou des lignes à la périphérie?

Axe 3 Partage de la rue et modes alternatifs

« Le PDU doit viser une diminution du trafic automobile »

« Le projet de PDU ne portera aucun projet d'infrastructure routière ayant pour objectif d'augmenter les capacités d'écoulement du trafic routier ».

Cette phrase reste ambiguë....En voici un exemple : dans les projets routiers retenus figure le « réaménagement de la RD 700 ». Ce réaménagement n'est-il pas en réalité le

doublément souhaité par le Conseil Général depuis plusieurs années? S'il en est ainsi, le nombre de véhicules/jour dans les 2 sens sur la RD 700 ouest passera de 27350 (en 2006) à 48820 (en 2015). Ces chiffres étaient fournis lors de l'enquête publique de 2006. On augmente les capacités d'écoulement ou le trafic ou les deux? Qu'en résultera t-il pour la santé des riverains (pollution, bruit)? Est-ce du développement durable? N'est-il pas souhaitable de réaliser une étude sur la création d'une ligne de transport en commun le long de cet axe ou à proximité? Une piste cyclable sera t-elle créée?

La prise en compte de la multimodalité dans tous les futurs projets routiers est une excellente chose mais les contraintes pour passer à la réalisation sont quasi inexistantes.

Le projet de PDU vise à augmenter la fréquentation des transports collectifs. C'est très bien. Mais pense-t-on au confort de l'utilisateur en particulier aux arrêts : abribus (en nombre nettement insuffisant), «gares routières» glacées et peu accueillantes (exemple: Villeneuve d'Ascq Hôtel de Ville).

Axe 6 Mise en oeuvre, suivi et évaluation

Ce projet de PDU aurait pu être une occasion formidable pour sensibiliser les citoyens aux problèmes liés à leurs déplacements actuels et futurs. Des forums participatifs auraient pu être organisés dans chaque commune ou dans des groupes de communes sous la houlette de LMCU et/ou des maires et/ ou des élus communautaires. La communication sur le PDU est nettement insuffisante même si des efforts ont été faits. Beaucoup de citoyens des zones périurbaines ne connaissent pas les possibilités et les prix des transports collectifs à partir de leur domicile.

Une information plus globale sur les déplacements devrait aussi se faire dans les écoles, les collèges, les lycées.... (Pollution, effets sur la santé, sécurité...

Court historique de nos précédentes interventions

- **2000 : ayant participé aux nombreuses réunions pour préparer le PDU 2000 nous avons, suite au vote des élus communautaires, exprimé nos regrets sur deux points :**

- le fait que le PDU soit, au final, facultatif, ce qui a été une décision inattendue et une grande déception
- l'absence de volet « transport marchandises »

- **2007 : priorités mises en avant lors de notre participation à la commission déplacements du conseil de développement :**

- 1 – créer une couronne de pôles d'échanges autour de la métropole reliés entre eux par sites propres pour favoriser les échanges en dehors des villes centres (tram – petites navettes fréquentes – pistes cyclables)
- 2 – rendre plus **contraignant le futur PDU : contractuel et obligatoire**
- 3 – prévoir des tarifs attractifs pour les déplacements familiaux - carte unique Ter/métro/bus...
- 4 – développer une communication spécifique grand public offrant une lisibilité globale permanente de l'offre
- 5 – veiller à la cohérence : protocole Kyoto/Agenda 21 LMCU/Schéma transport régional...

- **2009 : nous avons participé à la préparation du grand débat développement durable et insisté notamment sur la nécessité de :**

- 1 – prendre conscience de notre responsabilité collective à propos du changement climatique
- 2 – favoriser la solidarité entre territoires grâce à une offre de transports mieux adaptée aux besoins
- 3 - donner envie de changer d'habitudes (informations - nouvelles dessertes - tarifs attractifs...)
- 4 – évaluer la pertinence d'infrastructures qui modèleront un territoire à très long terme, tout en favorisant un développement durable et solidaire : sites propres pour les vélos, les bus, voies ferrées, remise en état des voies fluviales et dynamisation de ce mode de transport pour les marchandises notamment
- 5 – privilégier les échanges de proximité
- 6 – de procéder à des aménagements de confort peu coûteux mais propices à susciter l'usage des transports en commun

Remarques générales à propos du PDU 2010

Les propositions sont ambitieuses et très concrètes : nous ne pouvons qu'adhérer à l'ensemble du projet et nos remarques ou regrets ont pour objectif de contribuer à l'enrichir.

La présentation des objectifs du PDU 2010 sous forme de fiches, la déclinaison des objectifs en six axes, les cartes et annexes constituent un ensemble dont la lecture est agréable.

Les documents sont très complets et abordent l'ensemble de la problématique déplacements de manière transversale alliant une recherche de qualité de vie pour les habitants et le respect des critères environnementaux.

Regroupé par thèmes, **les fiches accentuent la teneur des objectifs** à atteindre sur un territoire abordé dans sa globalité même si l'interaction transfrontalière reste à amplifier de

même que l'interaction avec le bassin minier : le territoire ne peut être déconnecté des entités voisines d'autant qu'il se situe au sein d'un carrefour européen important.

« Programmation des actions », volet financier, échéancier, désignation des partenaires sont autant d'éléments qui faciliteront le suivi de la mise en œuvre du futur PDU 2010.

Le transport de marchandises est cette fois évoqué : un volet entier lui est consacré mais

L'importance d'une harmonisation des dispositions qui seront prises et surtout une quasi-obligation d'application nous semblent incontournables pour un PDU métropolitain 2010 efficace et ambitieux. Les futurs contrats de territoire sont peut-être une opportunité ? Il semble également évident qu'il faille travailler en écho avec les autres Instances (Conseil régional, Eurométropole, bassin minier...) et de tenir compte lors de la mise en œuvre du PDU des nouveaux dispositifs et outils en cours d'élaboration, le SCOT notamment.

Regrets :

En tant que membre du Conseil de développement nous nous joignons aux regrets exprimés sur une sollicitation ressentie comme « trop » tardive pour exprimer des avis même s'il est vrai que de nombreuses propositions issues de précédentes interventions figurent dans le document : il est étonnant que le volet « participatif » ait été occulté : les comités d'usagers par exemple « n'auraient » pas été consultés...

Des groupes de travail multi acteurs auraient pu déjà « enrichir » le contenu des futures études envisagées par des propositions concernant notamment l'organisation du **transport** et de l'approvisionnement en **marchandises** du cœur des villes et prévoir des espaces pour petits modules de stockage en périphérie, ce qui aurait sans doute déjà « amorcé » une démarche souhaitée depuis les années 2000 et dont seules les études sont pour le moment à l'ordre du jour et, point positif, budgétées !

Contournement Sud Est de la Métropole :

Nous avons été **informés très tardivement de la décision de l'Etat** d'accorder l'autorisation de construire une liaison à partir de l'autoroute A1 vers l'A23 pour rejoindre l'autoroute belge vers Courtrai et Gand.

Ayant exprimé le souhait que le PDU 2010 tienne compte des orientations à long terme du territoire régional, **nous tenons à donner notre avis** à ce sujet même si nous n'avons pas assez d'informations sur les modes opératoires liés à la gestion d'un tel chantier, son financement... sans savoir non plus si les citoyens et autorités belges ont été concertés, informés et surtout sans savoir ce qu'ils en pensent.

Ce projet tellement souhaité par les instances économiques de la métropole lilloise **relance à nos yeux l'enjeu des choix alternatifs à la route**. La route reste encore et toujours la solution à privilégier : les alternatives (rails, canaux) sont quant à elles une fois de plus rejetées au second plan car trop coûteuses, trop longues à mettre en place, inadaptées aux besoins « urgentissimes » de l'activité économique locale.

Comment pouvons-nous croire que ces quelques 20 Km vont estomper un problème aussi énorme que celui du transport par camions qui sillonnent toute l'Europe et des nuisances générées ! Comment pouvons-nous croire que ces seuls 20 Km constitueraient un handicap majeur pour le développement d'une économie locale dont paradoxalement **quelques pôles d'excellence mènent justement des recherches liées aux innovations en matière de performances logistiques !**

Nous savons parfaitement que **les flux de camions** qui traversent l'agglomération lilloise gênent les habitants et constituent de réels dangers (santé – sécurité) mais l'expérience a montré que la thrombose quotidienne sera seulement déplacée ! **Les bouchons se constitueront en amont** de la métropole à contourner : non plus peut-être à Carvin mais au péage d'Arras côté Sud et au niveau pour le Nord, peut-être à partir de Tournai... sans parler des problèmes permanents à partir Armentières qui seront à leur tour repoussés jusqu'où ?? Certes l'agglomération lilloise sera peut-être plus fluide « intra muros » mais ce confort momentané redonnera du « souffle » aux voitures particulières au détriment de choix

« quasi » spontanés de se déplacer par des transports en commun cadencés, sûrs et confortables.

N'est-il pas temps de réfléchir à d'autres sillons de transports de marchandises ? Est-on sûr que le carburant restera toujours aussi bon marché, aussi abondant ? Quand seront enfin pris en compte les coûts globaux générés par les transports routiers ?

Existe-t-il des études comparatives routes/rails intégrant justement ces coûts globaux de bout en bout ?? Si oui pourrions nous en avoir connaissance ? Si non peuvent-elles être envisagées à court terme en même temps que les coûts liés à ce nouveau projet dont d'ailleurs le financement n'a pas été évoqué ?

Enfin de telles infrastructures correspondent elles au « futur » de la logistique transports marchandises et à la mutation prévisible des échanges mondiaux pour les 50 années à venir ?

Remarques plus ponctuelles à partir de quelques axes

Nous partageons la plupart des avis déjà exprimés et les quelques éléments que nous souhaitons ajouter sont plutôt destinés à insister sur ce qui **nous** paraît prioritaire, important :

Axe 2 – réseau transports collectifs :

- s'appuyer sur le réseau ferroviaire pour développer les liaisons avec l'extérieur : Tournai/Mouscron/Lille – Gand/Courtrai/Lille mais aussi Lille/Lens avec la perspective touristique liée à l'ouverture du Louvre, à l'afflux de public généré par le nouveau stade...
- accélérer la création de pôle d'échanges à partir des gares périphériques

- malgré la perte de tronçons de sillons ferroviaire, n'est-il pas possible de recréer une ceinture tram train reliant les points extérieurs de la métropole
- créer des interconnexions entre modes de déplacements : mini plateformes multimodales : vélos/tram/méto
- la navette bus aéroport/gares n'est pas assez « visible ». : manque de signalétique !
- Les « dépose minute » aux gares lilloises sont largement insuffisants : lorsque des trains sont en retard, l'imbroglio est catastrophique
- Tram train vers Comines alors qu'il y a déjà la liane ??
- Nécessité de concerter les habitants sur les réels besoins pour mettre en place les BHNS – entre le projet et la réalisation, il arrive que les besoins changent

Axe 4 - transport de marchandises :

« **favoriser les alternatives à la route** » est-il écrit : certes mais lorsque l'on sait que toutes les plateformes ferroviaires dédiées aux marchandises en périphérie de la ville de Lille ont été supprimées, que de nombreux tronçons de rail ont été vendus par Réseau Ferré de France, et que pratiquement toutes les gares de triage régionales ont disparu, le défi est ambitieux !

Il est de ce fait évident qu'il sera hélas difficile de rétablir certains tronçons ferroviaires – quelques-uns étaient d'ailleurs inutilisables dès leur construction, ce que nous avons « à l'époque » dénoncé : les rails au sein du Centre International de Transport de Roncq non raccordés au réseau ferré, simples alibis pour valider un dossier ! L'éventualité d'une remise en fonctionnement est particulièrement compromise car les travaux seraient colossaux et, en plein tissu urbain aujourd'hui, cela ne manquerait pas de soulever un tollé de protestations !

Par contre, **des navettes ferroviaires** entre Delta3 et la métropole Lille Sud ne pourraient-elles pas être réactivées rapidement si les infrastructures existent encore ?

P 111 du gros document – est évoquée l'éventualité d'une liaison ferroviaire pour contourner Lille Sud. N'est-il pas opportun de soutenir le maintien de la gare de triage de Somain toujours menacée de fermeture et pourtant suffisamment proche de la métropole pour permettre de réorienter des wagons vers des destinations diverses ou amplifier l'inter

modalité avec les canaux ? D'autant que l'usage des voies fluviales locales (Lys – Deûle) et des canaux vers Cambrai (plateforme de Masnières) sera sans doute développé dès la fin des travaux du canal Seine Nord.

Des petites plateformes de stockage – type parkings relais – peuvent constituer une solution envisageable à court terme, le long de berges, dans les espaces réaménagés à cet effet dans les gares encore existantes. Des livraisons par camionnettes/tripoteurs électriques (pas de rejets CO2 – pas de bruit...) constitueraient le point final de la livraison à domicile. Des emplois pourraient être créés à cet effet (maintenance – logistique – livraison et entretien du matériel)

P 114 : les orientations ville dense/retour de commerces de proximité donc livraisons par petits véhicules à partir de plateformes extérieures sont d'ailleurs envisagées. En effet cela diminuerait les navettes automobiles vers les grandes surfaces périphériques !

Chercher à **anticiper** les besoins en aires de stationnement et de circulation des unités de livraisons dans de futurs quartiers constituerait un réel atout. La révision des PLU est tout à fait opportune à ce sujet. De même s'appuyer sur les innovations expérimentées dans d'autres villes est des plus enrichissantes (P 118 du document).

Le développement du **maraîchage de proximité** est un axe également à valoriser (emplois – qualité – importance retrouvée des produits saisonniers, convivialité sur les marchés...) autant de camions « flux tendus » de fruits/légumes traversant l'Europe en moins !

Il pourrait être opportun d'étudier dès à présents **la baisse des coûts liés aux ruptures de charges sur de petits parcours** qui favorisent encore actuellement le transport par camions : les matières triées à Halluin sont encore acheminées par la route jusqu'aux entreprises de recyclages régionales, la différence de prix entre fluvial et route étant jugée trop importante !

La constitution d'un groupe de travail avec tous les acteurs concernés, la perspective d'un grand débat sur le thème « transports marchandises » est sans nul doute une façon d'obtenir les meilleures réponses possible à une complexité évidente du partage de la rue à certaines heures. Les pistes évoquées témoignent d'une réflexion lucide ayant déjà ciblé les points sensibles notamment la gestion du dernier kilomètre.

Etonnement : P. 109 du document : l'étude des flux marchandises débutera seulement en 2011 alors que dès 2000 la question était soulevée : le futur est beaucoup trop employé pour les verbes évoquant les actions à mener dans ce domaine et surtout il n'y a aucune échéance mentionnée !

Question : quels services reçoivent/gèrent les informations concernant les transports dangereux (sources ou déchets nucléaires – matières chimiques) qui traversent le territoire : secret ou transparence ?

Même si certains transports « secrets défense » sont sous compétence préfectorale, l'information et les dispositifs prévus en cas d'accidents seraient intéressants à connaître ... De plus il n'est pas anodin d'anticiper quelques prérogatives en cas de gestion post accidentelle d'un territoire pouvant éventuellement contaminé. Si l'urgence est de compétence préfectorale, la gestion post accidentelle s'exerce sous la responsabilité des élus locaux du territoire concerné par l'accident.

Axe 6 – mise en œuvre, suivi et évaluation :

Le fait que des outils soient prévus pour ce faire et que leur coût soit chiffré nous semble constituer une avancée notable. C'est un moyen de respecter certaines prérogatives, de concrétiser une harmonie entre territoires. **Cela peut constituer un partenariat nouveau avec les habitants et créer une nouvelle gouvernance : celle du faire ensemble ?**

Si le mot « obligation » à propos du PDU 2010 n'est pas clairement énoncé, dans les faits, cela semble pratiquement incontournable pour atteindre les objectifs aux échéances prévues.

Quelques points forts que nous avons retenus :

- la volonté de cohérence avec les autres outils (SCOT, PLU...)
- le souci d'améliorer les déplacements des handicapés
- dans le cadre du SMIRT : le développement d'actions transversales et surtout une harmonisation tarifaire
- les moyens financiers dévolus à l'observation et la réalisation d'enquêtes sont importants
- l'organisation d'une **conférence permanente de la mobilité**

Souhais : valoriser une information permanente des offres et améliorations mises en œuvre dans les Transports en commun pour donner envie de les utiliser.

Craintes : les micro PDU seront-ils harmonisés, discutés pour respecter une continuité indispensable entre communes ?

P 43 : beaucoup de pistes de travail sont suggérées mais il n'est pas indiqué quels en seront les acteurs : opérateurs de transports ? Élus ? Techniciens ? Habitants ?? Groupes multi acteurs ?? des cabinets d'experts ??

Le projet est ambitieux et nos remarques n'ont pour objectif que de le compléter, l'enrichir pour qu'un réel changement soit perceptible à court terme.

Anita Villers – 3 Novembre 2010

Contact :

Equipe de coordination du Conseil de développement

Tel : (00 33) (0)3 20 63 33 54

E-mail : conseildeveloppement@lillemetropole.fr

Site : <http://conseildeveloppement.lillemetropole.fr>