

Les Cahiers

N°7 | Nov. 2007

SYNTHÈSE DES TRAVAUX DES COMMISSIONS DU
CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE LILLE MÉTROPOLE

Politique et organisation des déplacements des personnes dans la métropole lilloise : constats et propositions

(auto-saisine suite à une note d'opportunité de la commission jeunes)

LE CONTEXTE

Le Conseil de développement a fait **le bilan de l'enquête qu'il a menée en avril 2004 auprès des 15 à 30 ans** : plus de 5.700 questionnaires remplis ont révélé que les modes de déplacements utilisés par les jeunes se déclinaient en trois catégories à peu près équivalentes :

- 1/3 déplacements "doux" (vélos - marche - rollers...)
- 1/3 moyens motorisés (deux roues - voitures)
- 1/3 transports en commun (utilisateurs captifs pour la plupart car moins de 18 ans ou encore sans permis)

Le 5 juin 2004, lors du Forum "La parole est aux jeunes" le thème des déplacements s'est révélé être la 3^{ème} priorité sur 7 (voir les Cahiers n° 4). Les transports en commun sont très appréciés dans les villes "centres" (75%) par contre 66% les jugent insuffisants en périphérie voire insatisfaisants.



LE MOT DU PRÉSIDENT

“

Les premiers travaux du Conseil de développement sur la politique des déplacements des personnes dans la métropole lilloise ont été engagés à l'initiative des jeunes du Conseil qui ont sollicité la création d'une commission ad hoc, qui a ensuite élargi son champ d'investigation. Je tiens particulièrement à les remercier pour leur initiative et leur implication - notamment Jean-Christophe Lampe, co-pilote du projet - et à féliciter tous les membres de la commission, co-pilotée par François Grateau, pour l'importance et la qualité du travail accompli.

Les déplacements en métropole sont au cœur des préoccupations quotidiennes de tous les habitants et déterminent les principales caractéristiques de la vie économique et sociale. Ils constituent donc un enjeu majeur du développement durable de notre territoire et le Conseil de développement s'était engagé à l'étudier lors de l'examen des projets de délibération du Conseil communautaire sur l'agenda 21. C'est pourquoi le Conseil de développement s'est attaché à mettre en exergue six axes d'actions prioritaires, dont certaines concernent directement le Plan de Déplacements Urbains (P.D.U) en cours de révision.

L'objectif est d'inciter les pouvoirs publics à offrir réellement aux citoyens des modes de transports alternatifs et mieux adaptés à leurs besoins. C'est d'ailleurs la conclusion principale du Conseil : **pour renforcer le poids du prochain P.D.U dans la politique des déplacements, il faut qu'il devienne un engagement contractuel entre Lille Métropole Communauté Urbaine et les communes.** Ainsi, il favorisera également la cohérence des déplacements à l'échelle métropolitaine.

Ce rapport est une première contribution du Conseil à l'élaboration du futur P.D.U. Le thème des transports étant transversal à toutes les commissions, le Conseil ne manquera pas d'y revenir pour présenter d'autres propositions.

Patrick Peugeot

La complexité du thème abordé et son importance pour l'ensemble des habitants de la métropole ont nécessité une méthode de travail rigoureuse. Ainsi, les propositions visent à répondre concrètement à la problématique des déplacements des personnes en métropole lilloise et à aboutir à une mise en œuvre rapide de solutions "pratiques" et surtout "sans surcoût" pour bon nombre d'entre elles !



La méthode

1. Comprendre l'organisation des compétences des autorités de transports.
2. Recueillir la vision et le positionnement de différents acteurs et chercheurs dans ce domaine.
3. Contribuer à la politique et à l'organisation des déplacements des personnes dans la Métropole lilloise.

1. Favoriser et inciter à l'utilisation des transports collectifs

De très nombreuses propositions et avis ont été donnés exprimant les attentes de chacun pour "abandonner" progressivement l'usage de la voiture encore considérée comme plus pratique dans bien des situations :

- **Créer de nouveaux pôles d'échanges** loin de la métropole (liés aux gares) : multiplier les parkings relais (liés aux métro et bus) et les parkings vélos sécurisés à proximité des stations de métro, des gares et dans les parkings souterrains.
- **Élargir l'usage du métro, du bus, du tramway** aux vélos, segway, trottinettes.
- **Créer un métro fret** marchandise régulier (une rame à certaines heures ?).
- **Accroître la fréquence des transports en commun** : amplifier la plage horaire même le dimanche en harmonie avec l'arrivée des premiers ou derniers trains et assouplir les règles de réservation des transports "à la demande".
- **Augmenter les navettes** entre parkings relais et autres modes et améliorer les dessertes des zones éloignées (remettre en service quelques tronçons SNCF existants).
- **Communiquer/informer** par un dialogue préventif pour éviter les conflits, les grèves en cas de panne sur le réseau – lors de nouveaux aménagements, tenir compte des souhaits des voyageurs.
- **Avoir une politique permanente de sécurisation** des réseaux par la présence quasi permanente d'agents de médiation, la diffusion de musique, la mise à disposition de journaux gratuits, etc.

- **Améliorer le confort** des usagers et notamment celui des handicapés.
- **Développer des tarifs incitatifs** comprenant parking et déplacement : **attractifs** pour les familles, les apprentis - cartes uniques sur l'ensemble du réseau - ticket ZAP amélioré - encourager les Plans Déplacements Entreprises, Universités, Associations, etc.

2. Élargir le réseau de transports collectifs :

- **Intermodalité avec la SNCF** : multiplier les connexions et le nombre de trains.
- **Nouveaux pôles d'échanges en couronne**, autour du territoire métropolitain, reliés entre eux par de nouveaux transports collectifs (trams train - petits bus cadencés).
- **Dessertes transversales** : ex : ligne de tramway en boucle interconnectée au réseau de transports. Elle concernerait plusieurs milliers d'usagers.
- **Nouvelles stations** de métro dans Lille intra muros.
- **Desserte de l'aéroport** plus satisfaisante.

3. Encourager les autres modes de transports alternatifs

Rééquilibrer le partage de la rue, notamment au profit de la marche, du vélo... par :

- L'extension des **secteurs piétonniers**.
- **Un réseau continu de pistes (sécurisées) cyclables** au niveau communautaire avec la mise en place d'une **signalétique adaptée**.
- **L'ouverture du métro aux vélos**.
- **La métropolisation des taxis**.
- La prise en compte **des déplacements des personnes à mobilité réduite**.
- L'encouragement des **Plans de Déplacements Écoles**.

LES ÉTAPES DE LA DÉMARCHÉ

- Élaboration du guide d'audition élus - techniciens
- Préparation des auditions des intervenants identifiés

10 octobre
2005

ÉCHANGES AVEC :

- Philippe Menerault, Directeur de Recherche à l'INRETS

21 décembre
2005

ÉCHANGES AVEC :

- Paul Astier, Vice Président LMCU en charge du PDU

23 janvier
2006

ÉCHANGES AVEC :

- Eric Quiquet, Vice Président LMCU en charge de la politique des transports

7 février
2006

ÉCHANGES AVEC :

- Marc Godefroy, Vice-président du Syndicat mixte des transports.

20 mars
2006

ÉCHANGES AVEC :

- Dany Mariotte, PDG de Transpole

15 mai
2006

IMPLICATIONS :

35 personnes se sont impliquées :

- réunions
- échanges
- avis, contributions
- compilations

mai 2006
à mars 2007

RAPPORT

- Rédaction pré-
- Relecture
- Nouveaux
- Puis,
- Préparation du ra

av

4. Donner un meilleur contenu et une force plus contraignante au nouveau plan de déplacements urbains

De manière générale, la commission souhaite que :

- **Le prochain PDU** soit un engagement contractuel entre LMCU et les villes de la Communauté Urbaine, “une force quasi obligatoire”, et donne une vision globale claire de la stratégie métropolitaine en matière de déplacements et de transports.
- La sensibilisation et la **communication en direction des habitants** deviennent une préoccupation constante.
- Les **programmes communaux** apparaissent clairement comme un élément du programme général métropolitain.

Ainsi, la commission propose :

- **La participation du Conseil de développement à l'élaboration et aux négociations** des futures politiques de transport.
- L'organisation de la **concertation avec des comités d'usagers**.
- En matière d'**urbanisme** :
 - La densification des zones déjà desservies par un réseau important de transports collectifs, aussi bien en habitat qu'en zones économiques.
 - Une approche nouvelle pour tout mode de transport pour les friches urbaines et les nouveaux quartiers.
 - La prévision très en amont de la desserte des zones en cours d'aménagement (exemple : besoins de transport et accessibilité du futur stade métropolitain).
 - Une prise en compte impérative de la circulation et du stationnement “touristique”.

5. Faire du problème des déplacements, une priorité d'avenir

- Mise en place concertée avec les maires d'une **stratégie communautaire des déplacements**.
- **Communication permanente** et à long terme vers les citoyens.
- **Evaluation régulière** des politiques menées.
- Examen des **expériences menées dans d'autres agglomérations** (françaises ou non).

Le rapport

Il tient compte des préoccupations énoncées et comporte quatre volets :

1. Les acteurs, leurs compétences, leurs enjeux
2. Les moyens de transports et les déplacements
3. Des réflexions générales et propositions : 6 objectifs
4. Les conclusions : tableaux synoptiques des propositions, les priorités



Six priorités

Elles ont été dégagées de l'ensemble des propositions et sont consignées dans la troisième partie du rapport remis aux élus :

Quatre relèvent de la stratégie politique et n'imposent pas de coûts financiers :

1. Le prochain PDU plus contraignant vis-à-vis des communes “quasi obligatoire”.
2. Le Conseil de développement associé systématiquement à l'élaboration du PDU.
3. Davantage de communication sur les objectifs globaux de la stratégie métropolitaine des déplacements pour offrir une plus grande lisibilité aux acteurs, élus et habitants et permettre de développer une communication grand public permanente sur sa mise en œuvre et ses résultats.
4. Une concentration des services et structures autour des axes structurants existants : densification de l'habitat pour éviter la dispersion urbaine (augmentation du coefficient d'occupation du sol).

Deux sont plus opérationnelles :

5. Favoriser réellement tous les modes de déplacement “doux” pour offrir une véritable alternative à l'usage de la voiture.
6. Créer ou développer des pôles d'échanges en couronne de la Métropole, reliés entre eux par des transports en commun cadencés et éviter ainsi les liaisons en étoile vers les centres ville et notamment la gare Lille Flandres.

RT :

ction d'un
projet
ture
eaux échanges
aration
pport final

SÉANCE PLÉNIÈRE :

- Synthèse finale
- Hiérarchie des attentes
- Propositions
- Amendement et validation de la contribution

LES SUITES

À suivre...

vril à mai
2007

31 mai
2007

“



Marc

Godefroy

Conseiller Général du Nord,
Maire de Lezennes,
Vice-président du Syndicat Mixte
des Transports.

Vous avez été Président du Syndicat Mixte des Transports (S.M.T.) de Lille Métropole Communauté Urbaine jusqu'au 26 octobre, qu'avez-vous pensé de l'initiative participative de la commission déplacements du Conseil de développement ?

M.G. : "Le Conseil de développement est tout à fait dans son rôle dans cette mission, comme à chaque fois qu'il s'empare d'une question en lien avec la vie des citoyens, des entreprises, des associations... Des préconisations importantes ont été retenues lors de la plénière. Le transport public est une question à la fois éminemment technique (et complexe) et politique : toute décision implique des conséquences importantes en terme financier, d'organisation et de communication. Il faut cependant répondre aux besoins du public, et les propositions faites sont pertinentes. Il faudrait, à terme, reprendre l'analyse, et revenir sur le devenir des propositions faites, après quelques années."

Quelles incidences aura la sortie du Conseil Général du S.M.T. ?

M.G. : "Le transport public urbain est de compétence communautaire. Historiquement, Lille a constitué une exception, en confiant cette responsabilité (autorité urbaine déléguée) à un syndicat mixte incluant le département. Le Conseil Général du Nord est devenu depuis, au sens de la loi "LOTI" (loi d'orientation sur les transports intérieurs) hors de sa compétence juridique, comme l'a d'ailleurs souligné la Chambre des Comptes dans son rapport récent, en saluant ce retrait comme conforme à l'esprit de la loi. Le retrait du Conseil Général de la gestion ne signifie cependant pas le retrait des instances de concertation et de coordination, ni la suppression du financement de certains investissements comme les pôles d'échanges, les études pour le tram-train (avec la région)... Le schéma départemental interurbain, en ce qui concerne les liaisons pénétrantes urbaines, prend

aussi en compte les impératifs du transport urbain. Dans tous les cas, il est nécessaire d'avoir une réflexion partagée entre les différentes collectivités, tout en respectant les compétences des différentes autorités organisatrices en matière de gestion. Il faut rester connecté entre les différentes autorités compétentes : villes, communauté de communes, départements, région afin de se concerter en terme de pilotage, (et non plus en terme de gestion), en créant des lieux où les élus se rencontrent comme le S.M.I.R.T. (Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports) en cours de création. Autre exemple : le comité de pilotage mis en place pour la révision du P.D.U. et la définition des orientations. La liaison avec les maires est aussi à maintenir afin de conserver le lien avec la population. Enfin, Le rôle du Comité Consultatif des usagers (avec les associations, les représentants des usagers...) est à maintenir, voire à renforcer."

L'initiative participative de la commission "Déplacements" du Conseil de développement vous semble-t-elle modélisable dans les communes ?

M.G. : "Il m'est difficile d'émettre un avis dans la mesure où j'ai plutôt coutume de vivre la démocratie directe dans ma commune; je n'ai pas l'expérience des conseils de quartier, par exemple ! Néanmoins, il me semble qu'en matière de transports collectifs, la réflexion et la concertation locale est nécessaire, à la condition toutefois qu'elle soit traitée en respectant et en expliquant le champ des contraintes. Il est indispensable en particulier de ne pas oublier qu'il s'agit de choix métropolitains. Il n'empêche que l'échelle locale de concertation est indispensable, afin que les utilisateurs puissent faire entendre leur point de vue; celle-ci doit se doter d'une méthodologie et de principes de questionnement réfléchis, pour déboucher sur une contribution utile. C'est par exemple ce que j'ai pu animer en rencontrant tous les maires sur la mise en place du nouveau plan bus."

Avez-vous des attentes nouvelles vis à vis du Conseil de développement ?

M.G. : "A mon sens, le Conseil de développement, c'est le "Conseil Economique et Social" de la métropole. Il peut être un partenaire déterminant dans la mesure où ses travaux débouchent sur des synthèses, des orientations, des priorités, éclairant utilement les prises de décisions du conseil de communauté. Sa contribution sur le futur PDU, ou plus partiellement sur les modalités de desserte du projet de Grand Stade, pourraient, par exemple, être intéressantes."

VOS RÉACTIONS...

Contact :

Séverine Flahault
Chargée de mission,
Conseil de développement
de Lille Métropole
Tél. : 03.20.63.73.92

ou sur Internet

<http://conseildeveloppement.lillemetropole.fr>

LES CAHIERS

Retrouvez l'ensemble des Cahiers du Conseil de développement de Lille Métropole sur Internet :
<http://conseildeveloppement.lillemetropole.fr>



Les Cahiers

DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
N°7 - NOVEMBRE 2007

Les Cahiers du Conseil de développement
N°7 - Novembre 2007
Directeur de la publication : Patrick Peugeot
Rédaction : Commission Communication
Conseil de développement de Lille Métropole
Agence de développement et d'urbanisme
de Lille métropole - Espace international
299 Boulevard de Leeds
59777 Euratlille
Tél. : 03.20.63.33.54
Fax : 03.20.63.73.99
Mail : conseildeveloppement@cdul-lille.fr
<http://conseildeveloppement.lillemetropole.fr>
Crédits photos : Vincent Lecigne/LMCU, Eric Pollet/LMCU,
M. Godefroy/LMCU, Pascaline Chombart/LMCU,
Agence de développement et d'Urbanisme de Lille

