



**PROJETS SOUMIS A DEBATS ET AMENDEMENTS
EN SEANCE PLENIERE DU 28 JANVIER 2016**

**L'ACCESSIBILITE DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE
LILLE**

VALIDE PAR LE BUREAU DU 11 JANVIER 2016



Projet de contribution du groupe de travail « accessibilité » du Conseil de Développement de la MEL

Le Conseil de Développement a été saisi le 21 juillet 2014 par le Président de la Métropole Européenne de Lille (MEL) afin de recueillir son avis sur l'accessibilité, et plus particulièrement l'expression d'une parole citoyenne sur les enjeux de transport au sein de la Métropole. Comme rappelé dans la lettre de saisine, ce sujet revêt un rôle stratégique et central dans un territoire métropolitain en transition, dont les accès sont de plus en plus congestionnés.

Le Conseil de Développement remercie le Président de la MEL pour cette saisine sur ce sujet passionnant qui nous a permis de rencontrer et de questionner de nombreux experts et de débattre, parfois vivement, entre nous.

Ce sujet éminemment transversal nous a amenés à questionner des problématiques variées à des échelles différentes.

Le groupe de travail s'est interrogé sur les solutions innovantes, de court, moyen et long terme, capables d'enrayer, entre autres, les problèmes de congestion des réseaux routiers.

Certaines solutions dépassent a priori le ressort de la MEL en matière d'aménagement du territoire.

Ainsi, les questions de planifications urbaines, et en particulier celle de l'éparpillement de beaucoup de composantes du développement urbain et notamment de la fonction résidentielle dans les zones périurbaines, ont été repérées par les membres du groupe de travail comme étant le cœur du sujet. Ces zones, de plus en plus éloignées des lieux d'activités et des grands centres urbains, ne permettent pas à la puissance publique leur desserte par un réseau de transports en commun efficace. L'accroissement des flux de véhicules légers trouve en grande partie son origine dans cette réalité.

Si le futur SCOT, affiche une volonté de recentrer l'urbanisation autour des gares, la réalité montre que les territoires souhaitent poursuivre leur développement. On perçoit ici l'enjeu stratégique à mettre ces territoires ainsi que les SCOTs voisins en interaction pour tenter de juguler le phénomène. Pour mettre en place une telle politique, il semble nécessaire de se munir d'un outil dépassant les frontières actuelles, et qui pourrait prendre la forme d'une agence d'urbanisme de l'Aire Euro-métropolitaine.

Le groupe de travail a souhaité adopter une approche citoyenne, partant de l'utilisateur, sans exclure quelque catégorie de personne que ce soit, même si le focus a été porté sur les salariés qui se rendent dans la Métropole, afin de développer un certain nombre de propositions moins ambitieuses d'un point de vue financier, mais plus opérationnelles, qui permettent à la MEL *de s'engager dans la Métropole de demain, plus durable, plus fluide.*¹

¹ Lettre de saisine du 21 juillet 2014

Il a aussi choisi d'élaborer une contribution courte et concise, présentée selon quatre axes collectivement définis comme stratégiques :

- ✓ Faciliter des choix conscients de mobilité,
- ✓ optimiser les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle,
- ✓ accompagner l'évolution de l'organisation du travail pour optimiser les flux de voyageurs,
- ✓ améliorer la qualité de vie des habitants par une meilleure cohérence entre l'aménagement du territoire et les transports.

Nous postulons que la mise en œuvre de ces 4 axes, qui correspondent aussi à des actions en faveur de la mobilité dans la MEL, améliorera l'accessibilité de la Métropole. En effet, si les transports en commun sont attractifs, si on facilite l'accès en amont du tissu urbain dense, si les alternatives à la voiture en cœur de villes sont séduisantes, et si on communique sur ces avancées, l'accessibilité à la MEL sera facilitée.

1 Faciliter des choix conscients de mobilité

En donnant une information fiable sur les coûts et les temps de déplacements en voiture individuelle, en la comparant avec les autres modes de transport, en proposant des alternatives attractives, et donnant la possibilité à l'utilisateur de devenir acteur de ses déplacements, on peut espérer un transfert vers des modes de transports moins impactants.

1.1 Faciliter l'accès à l'information :

- Développer une centrale de mobilité tous moyens et tous transporteurs à une échelle cohérente (MEL +aire métropolitaine transfrontalière),
- Créer une application smartphone, cette action a été confiée au SMIRT, mais la MEL pourrait être un territoire test. Cette application devrait avoir les qualités suivantes :
 - être multimodale (voiture, train, bus, métro, pédestre, tram, co-voiturage, taxi, auto-partage, ...)
 - et incitative en affichant par exemple tous les tarifs par mode et une comparaison systématique avec le coût du transport en voiture (abonnements y compris),
 - proposer le mode de transport le plus rapide, et/ou le moins cher, et/ou le plus confortable en fonction du trafic,
 - informer de l'état du trafic routier en temps réel et proposer des solutions bis en permettant la géolocalisation,
 - aider à organiser du co-voiturage en temps réel, y compris pour des petits trajets via les gares ou arrêts de TC (exemples : Optimod à Lyon, RATP à Paris, TRANQUILIEN ...),
 - être accessible depuis des QR-code,
 - faire le lien avec les opérateurs de transports voisins (Belgique et autres EPCI).
- Mettre en place des panneaux routiers informatifs relayant une information plus diversifiée (plus de points d'arrivée potentiels) et en temps réel,
- Afficher des cartes interactives de l'Eurométropole avec toute l'offre de transport en commun, les horaires et une billetterie dans les principaux points de passage de la Métropole (gares, parkings relais, terminus de transports en commun,...).

1.2 Enclencher une prise de conscience du rôle de chacun en matière de transport pour favoriser l'éco-citoyenneté :

- Offrir une semaine ou un mois gratuit(e) de TER/ou de TC à l'essai aux automobilistes, et notamment pour les nouveaux habitants et nouveaux retraités du territoire afin d'inciter à la pratique du train et des TC en général,
- Favoriser l'éco-citoyenneté en communiquant via de grands panneaux numériques sur les durées de trajet en temps réel par mode de transport à des endroits stratégiques (grands boulevards, etc) pour inviter les automobilistes à changer leurs pratiques,
- Mettre en place une carte participative sur la plateforme internet d'organisation des transports qui aide à un réglage optimal des feux de circulation pour fluidifier autant que faire se peut la circulation en intra-urbain (par exemple sur l'ensemble du Grand Boulevard et sur les zones d'accès aux routes encombrées,...). Cette carte permettra aussi le signalement de dysfonctionnements, de demande d'implantation d'arrêt, de difficultés d'accessibilité etc... Enfin, elle serait un moyen innovant et efficace, à la fois pour faire remonter les informations, mais également pour impliquer et faire participer les usagers à l'amélioration continue des réseaux routiers existants.

2 Optimiser les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle

2.1 Rendre les transports en commun plus attractifs :

- Améliorer la ponctualité et la régularité des trajets/correspondances en développant les priorités aux TC² (mise en place de vrais Bus à Haut Niveau de Service en site totalement propre, avec une synchronisation feux/bus, petits aménagements de voirie facilitant la circulation des bus,...),
- Améliorer le confort et l'ambiance des TC (TER, métro) pour changer l'image qu'en ont les personnes non utilisatrices actuellement, par exemple par une campagne d'information sur la réalité positive vécue par les usagers actuels,
- Offrir aux voyageurs des transports en commun plus modernes et plus agréables en améliorant le design et le confort des gares et en permettant l'accès au Wifi dans les gares et durant les transports (métro, TER),
- Poursuivre le développement de l'intégration tarifaire intégrale sur le territoire de l'AML³ (extension de la carte Pass Pass) : disposer d'un support unique y compris pour les trajets occasionnels (comme cela existe pour les abonnements) car actuellement la carte Pass Pass ne permet pas de charger des trajets uniques en TER. Il est aussi nécessaire de moderniser les modes de paiements TER via la carte Pass Pass notamment en ligne (seuls les abonnements mensuels sont payables en ligne),
- Aménager plus de parkings voitures relais sécurisés et de taille suffisante (voir le contre-exemple de la station les Près) à proximité des arrêts de TC et suffisamment éloignés des lieux de congestion routière,
- Remettre au goût du jour l'autocar qui peut efficacement servir à mailler les transports en commun (lignes d'autocars de moyenne distance vers ou depuis les autres offres de transports, gares routières de tailles suffisantes à proximité des gares ferroviaires ou de transports urbains),
- Continuer à développer le transport à la demande (idée du taxi brousse pour le périurbain) en particulier pour augmenter l'amplitude horaire et/ou pour desservir des zones peu denses,
- Veiller à un maillage homogène des dessertes de TC sur le territoire à rapprocher de la desserte des zones d'activités/ de travail par des TC plus souples (arrêt de bus sur zone, navettes avec descente à la demande, navette d'employeurs, ..., sur la zone du CRT de Lesquin par exemple),
- Prolonger les lignes de métro (Eurasanté et Lesquin par exemple) et installer des pôles d'échange multiservices (services/écoservices liés aux voitures/vélos, conciergerie, produits frais et produits de dépannage, crèches, poste, etc) avec des parkings relais faciles d'accès, correctement / largement dimensionnés et sécurisés.

2.2 Mettre en œuvre un nouveau plan vélo véritablement à la hauteur des ambitions de la MEL sur la politique de déplacements doux :

- Des actions de communication sur les services et les succès du V'Lille qui a largement contribué à promouvoir le vélo et qui a invité de nombreux habitants de la métropole à goûter ou retourner à la pratique du deux roues,

² Transports en Commun

³ Aire métropolitaine de Lille

- Des pistes cyclables confortables (sans ruptures, éclairées, sécurisées, signalisées, en site propre, ...):
 - travailler sur la sécurité des cyclistes en séparant les voies cyclables des voies automobiles (voir le boulevard Montesquieu à Roubaix, la rue Lafayette à Paris, les pistes cyclables de la ville de Cambrai),
 - lisser les pavés pour les vélos (voir l'exemple de Tournai où les pavés ont été coupés en deux avant d'être reposés),
 - mettre en place une meilleure signalisation spécifique aux vélos,
 - concevoir des pistes cyclables double-sens du même côté de la chaussée,
 - rendre les gares du péri-urbain accessibles aux vélos depuis les villes et hameaux voisins (exemple de la gare de La Bassée).
- Des garages à vélo sécurisés plus nombreux à proximité des TC et des services, (voir ci-dessous) pour favoriser les enchaînements vélo-TC. Ces garages doivent être couverts et être positionnés à proximité des arrêts de TC de manière bien visible. Multiplier l'implantation d'arceaux de bonne qualité sur des endroits bien visibles, (signalisation piétonne au sol avec de la peinture sur la Place F. Mitterrand à décliner pour le vélo),
- Des places dédiées aux vélos dans les transports en commun.

2.3 Développer le co-voiturage à l'échelle de l'AML en construisant un système de référence pour permettre sa massification, son industrialisation et le développement de nouveaux services :

- Mutualiser les plates formes de covoiturage actuelles dans un système intégré,
- Aménager des zones de montées/descentes visibles dans les lieux stratégiques de la MEL,
- Tester de nouveaux services (lignes « régulières » de covoiturage, incitation financière),
- Valoriser des initiatives comme LIVICOTE qui permettent d'envisager du co-voiturage sur des courtes distances.

2.4 Accompagner le développement des nouvelles mobilités pour anticiper les changements de consommation des nouvelles générations :

- Accompagner les initiatives de l'économie sociale et solidaire en matière de mobilité (offre d'auto partage de la coopérative Lilas, économie de la fonctionnalité,...)
- Faciliter le développement des nouvelles demandes de déplacements personnels ou professionnels en ville :
 - l'auto partage électrique,
 - les engins de déplacements personnels : les gyropodes, les monocycles électriques, les trottinettes électriques, les skateboards électriques, les gyroskates, etc.,
 - les vélos-taxis,
- Mener des réflexions et développer des solutions sur le dernier kilomètre pour le transport de marchandises, telles que :
 - les livraisons douces à la demande en cargocycles,
 - l'opération CMDU (Centre multimodal de distribution urbaine) mis en place par la CCI au Port de Lille.

2.5 Oser le débat sur un péage urbain

Pour lutter contre la saturation des réseaux routiers, des agglomérations partout dans le monde ont eu recours au péage urbain. Cet outil qui a fait ses preuves en matière de décongestion routière pourrait être intéressant à la condition qu'il y ait une forme de réciprocité pour les utilisateurs. Il paraît souhaitable que les droits de péage récoltés soient utilisés pour optimiser les solutions alternatives à la voiture individuelle.

3 Favoriser l'évolution de l'organisation du travail pour optimiser les flux de voyageurs

La MEL pourrait favoriser le dialogue employeurs/salariés sur la thématique de la négociation des horaires de travail (voir aussi les PDE⁴) pour « décharger les voies en heure de pointe » en incitant :

- A la pratique du télétravail : créer des partenariats ad-hoc avec les chambres patronales, mobiliser le réseau des CCI pour sensibiliser (former les employeurs : entreprises, les organisations du type universités et collectivités, les responsables de centres commerciaux, zones d'activités). La MEL pourrait organiser des temps d'échange de bonnes pratiques autour du télétravail (expos, conférences – débats), La MEL pourrait s'associer avec des relais au sein des entreprises pour travailler sur la sensibilisation au télétravail,
- A la création de crèches en entreprises et collectivités locales : communiquer sur des entreprises et collectivités exemplaires en matière de services offerts aux salariés et sur les crèches en particulier, accompagner les PME à mutualiser leurs moyens pour fonder des crèches multi-entreprises, avec l'appui des pôles d'activité,
- A la pratique du co-voiturage pour les salariés, à l'interne des structures, ou zones d'emploi (CRT de Lesquin, zones commerciales).

Cette question fait l'objet de différents travaux sur le territoire de la MEL : animation d'un GT « temps de la ville » du Conseil de Développement, expérimentation dans le cadre de l'appel à projet « Accompagner le développement du télétravail dans la métropole lilloise » lancé par la Région, réflexions sur le phénomène des heures de pointe sur deux sites pilotes (CHRU, Haute-Borne), ... **La MEL peut être un territoire exemplaire de nouvelles organisations du travail qui permettront à ses habitants et entreprises de nombreux gains de temps, de qualité de vie et de productivité.**

4 Améliorer la qualité de vie des habitants par une meilleure cohérence entre l'aménagement du territoire et les transports

4.1 Mettre en place une véritable gouvernance des transports à l'échelle de l'Aire Métropolitaine

Les difficultés d'accès à l'agglomération Lilloise, la congestion du réseau autoroutier autour de Lille ayant des origines qui dépassent largement le territoire de compétence de la MEL, il paraît indispensable aujourd'hui, d'envisager une gouvernance des transports au niveau de l'Aire Métropolitaine. Afin d'être résolument tourné vers l'avenir, il serait même souhaitable que cette échelle de gouvernance intègre les territoires transfrontaliers. Dans cette perspective, cette mission pourrait être confiée au SMIRT (Structure existante dont il faudrait modifier les compétences à cet effet) Son mandat devra alors être modifié, renforcé, étendu

⁴ Plan de Déplacement d'Entreprise

et ses travaux accélérés. Il semble opportun de confier à cette structure des compétences spécifiques d'organisation des déplacements et des transports à l'échelle d'une Aire Métropolitaine Transfrontalière.

4.2 Renforcer et développer la dynamique des DIVAT⁵ et des pôles d'échanges

Pour limiter l'éparpillement urbain, il apparaît indispensable de renforcer et de développer la politique des DIVAT, dans la MEL, mais aussi dans les autres territoires du SCOT, voire au-delà. Ces zones autour des gares principales seraient des zones d'accueil privilégiées de l'extension résidentielle nouvelle où pourraient être développés des quartiers d'habitat « d'excellence » maîtrisés par la MEL. Ces zones sont à développer en complémentarité des territoires de projets inscrits au SCOT.

Les pôles d'échanges apparaissent également comme une solution intéressante pour drainer les habitants de la périphérie vers des lieux où ils pourront trouver une offre de transport en commun performante, en laissant leur voiture ou leur vélo dans un parc de stationnement aménagé et sécurisé et facile d'accès (contre-exemple de quatre-Cantons, zone encombrée). Il existe déjà 3 Pôles d'Echanges, 4 autres sont prévus, leur réalisation serait de nature à améliorer la fluidité des réseaux routiers. Afin qu'elles soient de véritables lieux de vie, ces zones pourraient être pourvues d'une offre multi-services afin d'être attractives. Outre les pôles d'échanges déjà définis dans le SCOT, il serait efficace d'en implanter aux terminus des lignes de métro pour drainer la proche banlieue. Cela nécessite la prolongation de la ligne de métro N°1 au-delà du CHR au Sud et vers la Haute Borne ou la gare de Lesquin à l'Est.

4.3 Réaliser le contournement autoroutier Sud-Est

Nous avons également échangé sur les grands projets d'infrastructure de transport, en abordant par exemple la question de la thrombose de l'autoroute A1 et des poids lourds. Si la proportion de poids lourds en transit est relativement faible dans l'ensemble des déplacements au sein de la Métropole (3 à 4 %), elle atteint 17% à hauteur de Seclin. L'impact sur les zones d'entrecroisement est très fort (en condition normale un poids lourd prend la place de 2 à 4 voitures, alors qu'en zone d'entrecroisement il prend la place de 7 véhicules légers). Située sur l'axe international Paris, Anvers, Rotterdam, le flux de poids lourds en transit augmente de 2 à 3 % par an et aujourd'hui passe en grande partie dans le cœur de l'agglomération (Villeneuve d'Ascq, voie rapide urbaine) Aussi, le Contournement Sud Est de Lille permettrait de dévier le trafic de transit international du cœur de l'agglomération, mais aussi d'ouvrir des espaces à un développement économique qui se localise souvent le long des autoroutes et qui, dans l'immédiat, se polarise essentiellement sur l'A1, renforçant de ce fait la congestion du réseau.

4.4 Accélérer la mise en place du Réseau Express Grand Lille

Le Réseau Express Grand Lille est un projet construit à la bonne échelle, celle de l'Aire Métropolitaine transfrontalière, qui permettra d'augmenter significativement l'offre de transport entre Lille, Roubaix-Tourcoing-Courtrai, l'aéroport et les principaux pôles urbains du Bassin Minier, sans rupture de charge. C'est un investissement lourd qui au même titre que le contournement autoroutier doit également participer à la décongestion de l'autoroute A1 par transfert modal. Enfin, c'est aussi et peut-être surtout, un formidable outil de construction de l'Aire métropolitaine de Lille, promue depuis 1970 et pour la première fois, clairement affichée avec le REGL. Toutefois, la croissance des flux de voyageurs entre la Métropole et le Bassin Minier est un phénomène de fond qui ne peut être résolu par les seules infrastructures. Au travers ce constat, on perçoit, entre autres, l'enjeu majeur de changement de comportement en matière de mobilité.

⁵ Disques de Valorisation des Axes de Transports

Passer à l'acte enfin !

Il est ~~apparu~~ primordial de développer une gouvernance résolument tournée vers l'avenir qui contribue à mettre plus en cohérence politiques de déplacements et d'urbanisme.

Il est aussi indispensable de favoriser l'évolution des mentalités. Les solutions alternatives avec un effet durable doivent être expérimentées plus activement. Les grandes infrastructures sont coûteuses et nécessitent un temps long pour être opérationnelles.

Nous espérons vivement que les propositions faites trouveront écho au sein du Conseil Communautaire afin qu'elles soient portées politiquement et techniquement. Il s'agira bien sûr d'analyser finement ces propositions et d'approfondir leurs opportunités de réalisation, leurs coûts-bénéfices, leurs impacts potentiels.
