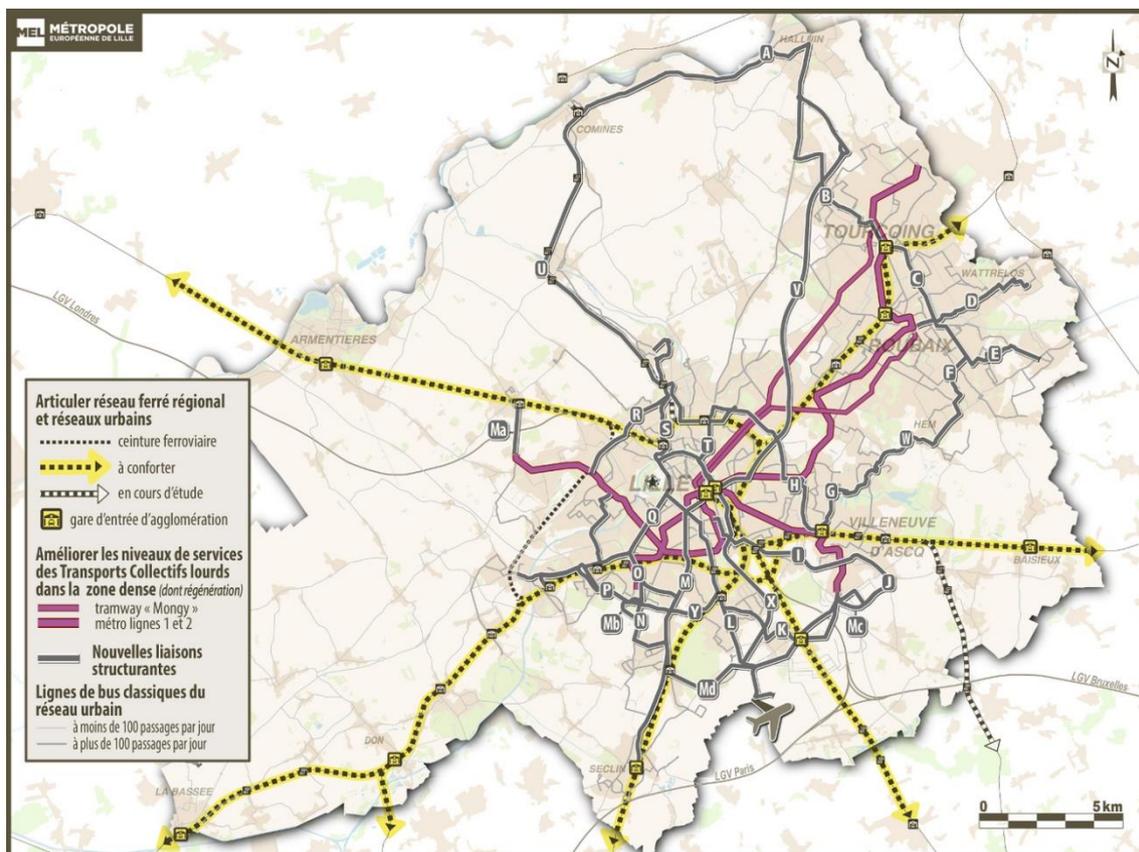


## SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE LA MEL

### CONTRIBUTION DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

Mai 2019





SOMMAIRE

**SOMMAIRE**..... 3

**REFLEXIONS ISSUES DES DEBATS AU SEIN DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA MEL** ..... 4

**Les principaux éléments de contexte à retenir**..... 5

**Les trois priorités identifiées par le Conseil de développement**..... 6

**Deux facteurs clé de réussite du Schéma des infrastructures de transport** ..... 8

**Des points de vigilance et des pistes à développer** ..... 9

## REFLEXIONS ISSUES DES DEBATS AU SEIN DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA MEL

### **Deux remarques préalables**

#### ***Un temps de travail limité***

Le Conseil de développement a eu très peu de temps pour d'abord prendre connaissance et assimiler l'ensemble des enjeux sous-jacents au Schéma directeur des infrastructures de transport, puis débattre en toute connaissance de cause de l'ensemble des hypothèses identifiées et enfin de traduire ses réflexions dans une contribution argumentée. Le Conseil de développement n'a pu dans le temps qui lui a été imparti ne tenir que deux réunions. La première a permis au service mobilité de la MEL de dresser de façon très pédagogique le tableau des différentes actions envisagées. La seconde a permis un échange entre membres du Conseil pour identifier les points qui leur semblaient majeurs. La présence d'une quarantaine de membres à ces deux séances de travail a montré l'intérêt du Conseil sur ce sujet.

#### ***L'absence de priorisation et de vision stratégique.***

Il s'agit du mal originel de l'exercice, dans la mesure où la démarche d'élaboration des choix modaux relevant du PDU aurait dû, en toute logique, précéder celle du schéma des infrastructures nécessaires aux seuls transports en commun. Il s'agit en particulier de la connaissance des besoins de déplacements actuels et futurs. Sur ce point, l'horizon 2035 est bien trop proche. La polarisation de la démarche sur les seules infrastructures structurantes de transport collectif empêche toutes les réflexions sur les chaînes de déplacements, qui sont majoritairement multimodales. Il est difficile, dans ce contexte, de pouvoir prioriser les objectifs et les actions à mener.

## Les principaux éléments de contexte à retenir

### ***Le territoire officiellement concerné :***

1 141 440 habitants répartis sur la moitié des 650 km<sup>2</sup> au sein d'une structure multipolaire et transfrontalière.

La dernière enquête cordon, qui date de 2007, indiquait que chaque jour 350 400 véhicules entraient et sortaient de l'arrondissement de Lille, soit 16% de l'ensemble du trafic des véhicules légers de l'arrondissement. Ce trafic était en augmentation de 22% entre 1998 et 2007. Ce trafic d'échanges s'effectuait majoritairement avec les territoires proches du Bassin Minier (42%) et des 2 régions belges (22%).

Pour les habitants, la part de la voiture reste prédominante, et elle a même ré-augmenté depuis 2006 (57% de part modale) ; Le vélo reste confidentiel (près de 1,5%), le TC représente près de 10% et la marche 30%.

Une forte prédominance de la route pour le transport de fret (84% des km parcourus).

Un réseau routier structurant qui cumule les fonctions (interne, échange, transit) et qui est congestionné sur ses axes structurants aux heures de pointe : celles-ci s'étendent de plus en plus, le matin et le soir.

Le réseau structurant de TC s'organise autour de 2 lignes de métro, une ligne tramway en Y, et un réseau de bus.

Les motifs principaux de déplacement des personnes sont : pour 1/3 le domicile travail et pour le reste, les achats, les loisirs, les études et le service.

### ***Des lacunes qui pénalisent la recherche de solutions réellement adaptées.***

Le territoire de la MEL s'inscrit dans un périmètre de bassin d'emploi plus large, comprenant la partie transfrontalière et l'arc sud de la métropole (Bassin minier-Arras-Cambrai-Maubeuge), ce qui représente 3 500 000 habitants ;

Les échanges avec l'arc sud constituent l'essentiel des échanges, et s'accroissent de 2% par an, avec une prédominance de l'extérieur vers Lille. Mais les échanges s'équilibrent de plus en plus.

Les déplacements d'échange avec les autres territoires sont importants : de 650 000 à 700 000 déplacements quotidiens (dont 25 % avec la Belgique, soit de 160 000 à 175 000 déplacements par jour), surtout pour les achats, mais aussi pour les accès aux hubs ferroviaires et aériens et pour les études. Mais seulement 5% en TC.

## Les trois priorités identifiées par le Conseil de développement

### **1- Une priorité affirmée et assumée pour le développement des transports lourds.**

Ils sont fortement consommateurs de moyens financiers et leurs délais de réalisation sont très longs et peuvent se compter en dizaines d'années rendant indispensable leur anticipation.

#### ***La place du ferroviaire doit être affirmée, comme outil structurant du transport urbain.***

A l'intérieur de la métropole, les infrastructures ferroviaires existantes (voies et gares) permettent de faire jouer au train un rôle important dans le transport urbain, ce qui implique une approche concertée entre la MEL, la Région et la SNCF. Il s'agit d'un potentiel majeur qui doit être à minima préservé à très court terme et fortement valorisé à moyen terme.

Mais la nature du problème montre que cette concertation doit se faire à une échelle élargie, (correspondant à l'Aire métropolitaine) car les échanges structurants avec les territoires extérieurs (arc sud et versant belge) se font par route et rail.

Une remise en état de voies désaffectées pourrait aussi être étudiée, à commencer par Ascq-Orchies et Lille-Comines car le train peut jouer un rôle majeur à la fois pour les voyageurs et les marchandises (logistique urbaine).

L'importance du Réseau Express Grand Lille a été affirmée, comme outil structurant à l'échelle de l'aire métropolitaine et permettant une véritable desserte Nord-Sud (Kortrijk-Arras), permettant de substituer une partie du trafic voiture de l'A1, A22 et A23

#### ***Conforter le métro et le tramway***

Le développement du rail amène aussi à se poser la question du réinvestissement dans les transports lourds, métro et tramway. Ce réseau n'a pas connu de développement depuis 1999. La desserte de la Haute Borne, d'Eurasanté, et plus globalement du nord de la métropole est en particulier posée.

La mise en place d'une LIANE ne remplace pas un engin sur rail ni un véritable bus à haut niveau de service. Rappelons que la vitesse moyenne d'une LIANE est de 17km/h (voire 12 km/h en ville). Le BHNS peut être une option mais il lui faut alors une infrastructure particulière (sur ou en dehors de la voirie existante) et une priorité absolue aux carrefours et un délai de montée et descente de voyageurs réduit.

En dehors des lignes ferroviaires de voyageurs régionales et transfrontalières, aucun des axes structurants proposés ne franchit les limites de la MEL. L'importance des flux d'échanges avec les territoires situés au sud de la Métropole pourraient justifier des projets d'axes structurants supplémentaires.

## **2- L'intermodalité doit être davantage prise en compte dans la mesure où l'approche est ici uniquement centrée sur le transport en commun**

**C'est à la fois vrai pour le train, la route et les modes actifs. Le rôle des hubs est fondamental** pour le bon fonctionnement de la chaîne transport. Leur implantation doit être étudiée en lien avec le rail, le bus, le métro, le tramway, la voiture et les modes actifs. Ce sont d'abord des lieux d'échanges et de transfert, mais ce peut être aussi des lieux de commerce, de service et de travail (co-working), certainement plus efficaces en matière environnementale, que les zones tertiaires ou commerciales situées en périphérie.

**De ce fait les modes actifs devraient être mieux pris en compte.**

Les infrastructures « vélos » et piétons ne sont pas étudiées dans ce cadre global. Les difficultés de la pratique « vélo » s'expliquent en partie par des itinéraires incomplets et très peu sécurisés. De plus l'apparition de nouveaux modes motorisés (vélos électriques permettant des déplacements plus longs, trottinettes électriques, etc...) doit conduire à un réexamen de ces infrastructures.

De plus la relation « vélo-bus » « vélo-métro » ou « vélo-train » doit être améliorée en particulier pour ceux qui sont propriétaires d'un vélo.

Enfin, des axes réservés aux modes actifs pourraient être jumelés avec certains nouveaux axes structurants TC envisagés.

## **3- Se donner des marges de manœuvre financières**

La vision budgétaire envisagée est statique. L'absence de priorisation conduit à des non-choix et à se laisser contraindre par l'existant.

Le budget est très contraint par la modernisation de l'existant. Il faut d'abord se donner des marges de manœuvre en matière de financement, en s'interrogeant sur certains investissements, en particulier l'adaptation de l'infrastructure du tramway, et plus globalement en s'interrogeant sur la réalité de l'effort financier réalisé dans le domaine de la mobilité. **La comparaison avec les budgets investissements/habitants des transports collectifs d'autres métropoles depuis 2000 serait intéressante. Il semble en effet qu'en matière de transports en commun en site propre, la métropole lilloise prenne du retard.**

## Deux facteurs clé de réussite du Schéma des infrastructures de transport

### **1- Une approche à la bonne échelle : une meilleure prise en compte des liaisons avec l'extérieur.**

Le territoire de la MEL n'est pas une île. Il est à la fois un carrefour de transit ferroviaire, routier et fluvial, à une échelle qui varie suivant la nature des transports.

Pour le transport de marchandises, ce territoire est à la fois le lieu d'échange et de transport à très longue distance, qui utilise d'abord la voie routière, mais aussi le ferroviaire et le fluvial. Et sur ce dernier thème, la situation devrait évoluer. L'aéroport joue un rôle un peu secondaire dans ce domaine.

Pour le transport de voyageurs, le territoire de la MEL est l'objet de forts échanges avec l'extérieur, essentiellement domicile-travail avec l'arc sud.

En tant que capitale régionale, la MEL est le centre d'attraction des déplacements liés aux achats, aux loisirs, aux études, aux services. Au sein de l'Eurométropole ces échanges sont particulièrement nombreux avec le versant belge. Mais seulement 5% de ces échanges franco-belges se font par TC. Les Autorités organisatrices de transport s'ignorent totalement.

**En tant que hub ferroviaire et aéroportuaire, le pôle Lillois doit prendre en compte l'accès de ces hubs pour les habitants extérieurs à la MEL, qu'ils soient belges ou français.**

### **2- La mise en place d'une gouvernance adaptée est donc posée.**

**Il convient donc de créer une véritable gouvernance à la bonne échelle associant MEL, Région Hauts-de-France, Eurométropole, SNCB, TEC et De Lijn, AOT du bassin minier)** afin de réfléchir sur les besoins, la prise en compte des hubs intermodaux, les cadencements et les rabattements des bus urbains.

**Cette gouvernance transport permettrait aussi la mise en place d'une billettique et d'une information commune.**

Il est en effet regrettable de ne pas pouvoir disposer d'une tarification commune au sein de l'Eurométropole (Le système Trampoline semble abandonné) ni d'une information commune sur l'ensemble des réseaux.

**Cet objectif passe par une phase préalable de cartographie commune afin de visualiser les réseaux, leurs horaires et les connexions à conforter.**

**Cette gouvernance permettrait également : de mieux prendre en compte le rôle potentiel des villes d'appui dans la gestion des flux entrants et sortants du territoire de la Métropole.**

**D'autre part le lien entre urbanisation et politique de transport n'est esquissé que de façon succincte. L'implantation des lieux d'habitat et de transport conditionne le développement des**

modes et des axes de transport. Mais la réciproque est également vraie : la localisation du développement urbain doit maintenant tenir compte des possibilités de transport et en particulier des transports collectifs. Densifier le développement à proximité des hubs de transport est une nécessité. On peut sur ce point déplorer l'effet très négatif sur la politique le transport de l'implantation des centres commerciaux périphériques. La situation actuelle de certains grands groupes de distribution montre que ce modèle a fait son temps, au moins pour certaines catégories de population. C'est une chance pour la régénération des centres-villes.

## Des points de vigilance et des pistes à développer

### ***1- Les changements de comportement et les nouvelles technologies ne sont pas suffisamment pris en compte.***

Cette absence de vision prospective conduit à une non prise en compte de l'évolution des besoins. Cette évolution sera déterminée par les évolutions de la situation économique, du développement urbain, mais aussi par les changements de comportement des habitants. Ces changements pourront aussi être conditionnés par des innovations technologiques actuellement en gestation, à la fois sur les modes de transmission des données (encouragement au télétravail) mais aussi sur les moyens de déplacement (déplacements des véhicules légers motorisés), (sources d'énergie « propres » pour les véhicules automobiles.

Enfin, une meilleure gestion du temps dans les entreprises, les commerces, les services et les établissements d'enseignement permettrait un « lissage » des pics de circulation. Cette proposition avait déjà été exprimée par le Conseil de Développement dans ses contributions précédentes.

### ***2- Il manque des outils de diagnostic à la bonne échelle :***

Cartographie, données statistiques, stratégie des acteurs concernés... A l'exception de l'Atlas de l'Aire Métropolitaine (qui commence à dater) les décideurs et les habitants ne disposent pas de vision qui dépasse les frontières de la MEL.

### ***3- Les coûts indirects sont sous-évalués.***

L'évolution des modes de déplacement entre dans les objectifs du Plan climat, air et énergie territorial, en particulier pour l'émission de CO2 et de particules fines. Le PCAET souligne aussi l'importance de la préservation des zones agricoles. Les infrastructures sont elles aussi consommatrices d'espace et les implantations nouvelles doivent tenir compte de ces impératifs.

#### ***4- La desserte de l'aéroport est envisagée avec une approche Lillo-Lilloise.***

L'accès à l'aéroport doit être facilité à la fois pour les habitants de la MEL et aussi pour les habitants du versant belge et ceux venant du sud de la métropole. L'amélioration de la desserte Lille-Lesquin ne répond donc que partiellement au problème.

Diverses solutions sont possibles et devraient être envisagées, comme par exemple une desserte cadencée Kortrijk-Tournai vers Arras-Douai avec arrêt aux gares de Lille et Lesquin qui permettrait de répondre à ce besoin.

La desserte de l'aéroport est donc un enjeu régional qui ne peut incomber à la seule MEL.

#### ***5- Le fret n'est pas pris en compte.***

Ce qui rend la réflexion un peu tronquée. Car les flux de marchandises empruntent les mêmes infrastructures, rail et routes. Des arbitrages devront être réalisés. D'autre part certains investissements lourds pourraient être d'avantage rentabilisés en prenant en compte ces deux objets. C'est en particulier vrai pour le rail et aussi pour la voie d'eau. Celle-ci pourrait être utilisée davantage pour le fret, en particulier à l'occasion de la réalisation du canal Seine-Nord, mais aussi pour le transport de personnes sur certains segments (de Don au port de Lille).





Conseil de développement  
1 rue du Ballon - CS 50749  
59034 Lille Cedex

Tél. : +33 (0)3 20 21 25 52

Directeur de la publication : Gérard Flament, Président du Conseil de développement

Crédits photos : MEL et CDD.

Impression : MEL, 1 rue du Ballon, Lille - Dépôt légal : mars 2009 ISSN : 2101-6615 -  
Imprimé sur papier recyclé.

Suivez le Conseil de développement de la Métropole Européenne de Lille sur les  
réseaux sociaux : Facebook : conseildeveloppementlillemetropole / Twitter.com :  
MEL\_CDev

