



Enquête publique sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2010

Avis de CAP21
Nord Pas-de-Calais
14 novembre 2010 V3.2

Courriel : cap21npdc@voila.fr
Tél./GSM/fax : 03 20 40 10 25
Siège national : 24, Rue de Silly,
F-92100 Boulogne-Billancourt

0. Introduction : CAP21 (Citoyenneté, Action, Participation pour le 21ème siècle) est le mouvement écologiste, humaniste et citoyen présidé par Corinne Lepage, avocate, députée européenne et ancienne Ministre de l'Environnement.

Les objectifs de CAP21 sont de promouvoir les valeurs humanistes et écologistes en replaçant les questions liées à la citoyenneté, à la démocratie participative et au développement durable au cœur du débat politique et de l'activité économique.

CAP21 = Citoyenneté, Action, Participation pour le 21^{ème} siècle... Chacun peut comprendre le bien fondé de la citoyenneté et de la participation au service de l'action dans le débat participatif autour de la mobilité et des déplacements. C'est l'honneur et la légitimité d'un mouvement politique dont la présidente Corinne LEPAGE a instauré les PDU dans le cadre de la loi LAURE du 30/12/1996 que se pencher sur ce document d'un enjeu sociétal global pour les territoires de Lille Métropole et de l'Euro-Région.

Pour produire cet avis, CAP21 Nord - Pas de Calais a constitué un groupe de travail ad-hoc qui s'est réuni à plusieurs reprises pendant les mois d'octobre et de novembre 2010. Ce qui suit constitue la mise en synthèse des analyses, diagnostics et recommandations de ce groupe de travail.

1. Le nouveau Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole : Quels enjeux ?

Le Plan de Déplacements Urbains va agir sur (transformer ?) la vie des métropolitains et des entreprises dans leur mobilité et dans leur choix de l'utilisation de différents modes de transport. Ce PDU doit donc répondre à plusieurs enjeux :

- celui du défi posé par la fin de l'ère du pétrole bon marché et donc de la mobilité à base de carburants fossiles,
- celui des engagements du package européen climat-énergie de réduction par un facteur de 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 dont environ la moitié résulte de l'activité de transports,
- celui de l'égal accès aux transports notamment pour les personnes en situation de handicap dans le domaine des études, du travail, des achats ou des loisirs. Il faut également inscrire le

vieillesse attendue de la population comme une donnée essentielle pour définir l'offre de mobilité en termes qualitatifs et quantitatifs.

Affronter avec courage la transition vers une autre mobilité urbaine exige de prendre une orientation claire : Continuera-t-on à prioriser la voiture ou choisira-t-on de conjuguer nouvel urbanisme et déplacements vers une mobilité basée sur les modes doux (vélo, marche) et des transports en commun de qualité accessibles à toutes les catégories de population ?

2. Le nouveau Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole : Quelle participation des citoyens ?

Nous sommes déçus par le manque de volonté d'une réelle participation citoyenne dans les différentes phases d'élaboration du projet. Si ce projet de PDU a bien donné lieu à des échanges de Janvier 2009 à Avril 2010 – où les avis des citoyens ont pu être entendus - nous déplorons que le projet arrêté pour l'enquête publique ne fasse pas l'objet d'une véritable communication à destination du public :

- Il est dommage que seules deux associations aient été consultées avant la phase d'enquête publique.

Pourquoi, à titre d'exemple, des associations de handicapés, de sécurité routière ou encore des syndicats de professionnels du transport n'ont-ils pas été mis à contribution ?

Pourquoi cette crainte de l'expertise des associations des citoyens et des entreprises ?

- Nous regrettons aussi que le projet ne fasse pas l'objet d'une véritable promotion à destination du grand public : nos centres villes ne manquent pas, en effet, de grandes places sur lesquelles il aurait été tout à fait possible d'installer un petit chapiteau permettant la présentation du projet avec schémas, plans et explications. Cela aurait garanti une implication citoyenne souvent gage de réussite dans ce type de projet.

- Les citoyens de la métropole devraient pouvoir avoir accès à l'analyse des causes de non atteinte des objectifs du PDU précédent. Pourquoi les 12 lignes de bus à haut niveau de service n'ont-elles pas été réalisées alors qu'elles étaient déjà programmées pour 2006 dans le précédent PDU ?

- Enfin, nous déplorons qu'au vu du volume représenté par l'ensemble du dossier du projet de PDU, une plage aussi courte ait été octroyée à la consultation du document et à la rencontre du commissaire enquêteur au sein des différentes mairies choisies pour la consultation.

En termes démocratiques, ce projet de PDU aurait gagné à être précisé voire réajusté par les commentaires de l'ensemble des parties prenantes impliquées (Citoyens, Associations, ONG, entreprises,...)

En termes opérationnels, il aurait gagné à être décliné dans des micro-PDU annexés au PDU général. Ceci afin de garantir l'application d'une stratégie globale au niveau local.

3. Le nouveau Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole : Notre avis global

L'ensemble du projet manque globalement d'ambition et, plus grave, ne semble pas tenir compte de **l'imminence d'une nouvelle crise énergétique mondiale mise en évidence par de nombreux experts**. D'après ceux-ci, en effet, la production pétrolière a très probablement (ou est très proche d'avoir atteint) son maximum [5],[6],[7],[8].

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. Ainsi un barril de pétrole à 200, 250 ou 300 dollars est-il possible d'ici à 2020. On peut se rapprocher pour cela du rapport récent réalisé par la cellule de prospective stratégique de la Bundeswehr en Allemagne [5],[6] qui succède à un rapport réalisé par le Département de la Défense aux Etats-Unis[7] ou la Lloyds au Royaume Uni [8].

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.

Une Densité de réseau qui stagne

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, comme Lyon et Strasbourg par exemple en France, et disposent d'un réseau beaucoup plus dense et maillant beaucoup plus l'ensemble du territoire avec de surcroît des fréquences de desserte plus importantes (Cf nos tableaux en annexe)

Une accessibilité mal appréhendée

Les situations de handicap sont trop souvent abordées d'une façon thématique. La loi du 2 février 2005 sur l'égalité des chances et contre la discrimination a pourtant engagé une approche globale du handicap et non plus thématique (Handicap moteur, visuel, auditif,..). Les mesures préconisées dans les axes 1,2,3 et 5 n'abordent pas la situation de handicap d'une façon suffisamment transversale et globale.

Des entreprises oubliées, une mobilisation faible des métropolitains

Le rôle de la communauté urbaine par rapport aux entreprises et aux possibilités que celles-ci ont de contribuer largement au changement des mentalités n'est pas identifié, ce qui réduit la portée durable du développement économique résultant de la mobilité.

La rupture par rapport à "l'ère du tout voiture" n'est pas vraiment faite à travers les moyens envisagés : aménagement de la voirie priorisant les modes doux, qualité des trottoirs et des bandes et pistes cyclables, zones 30 et zones de rencontres, extension ambitieuse du réseau tram/métro et BHNS, etc...

Enfin, l'atteinte d'objectifs de réduction de la part voiture est caractéristique d'un changement complet de comportement des habitants. Or nous constatons que les moyens d'information, de promotion et de mobilisation de tous les acteurs ne sont pas envisagés dans la phase de mise en œuvre de ce projet de PDU.

Il apparaît donc difficile, en conclusion, d'atteindre les objectifs du PDU 2010 de baisse de part de la voiture (de 56 % à 34 %) dans les flux quotidiens, l'offre alternative envisagée étant insuffisante. Les métropoles qui ont atteint cette part faible de la voiture ont mis beaucoup plus de moyens de desserte des transports publics en terme de densité de réseau, types de transport (tramway, métro le plus souvent) et fréquence du service avec souvent aussi des aménagements beaucoup plus nombreux facilitant les modes doux.

4. Le nouveau Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole : Notre avis sur les 6 axes

4.1 Ville intense et mobilité (réf. chapitre 1 PDU)

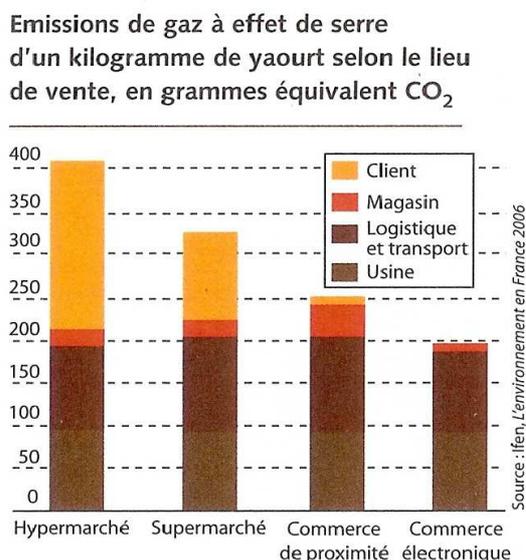
La voiture et l'extension des réseaux de transport en commun ont favorisé l'étalement de la tache urbaine. L'urbanisme et les modes de déplacements interagissent dans une course sans fin... limitée par les **coûts directs et induits** des transports. Le coût important du foncier dans les centres villes et le coût des transports sont mis en balance dans une équation sociétale liée au temps passé en transports/qualité de vie/coût global.

L'objectif d'un urbanisme durable intégrant la mobilité des citoyens réside donc à la fois dans une meilleure utilisation de chacun des modes et dans le développement prioritaire des transports doux.

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. La prise en compte conjointe de la desserte par les transports en commun et de l'urbanisation doit devenir la règle.

On ne devrait plus mettre en place de nouvelles implantations d'activités économiques nouvelles dans des emplacements non desservis sauf si les entreprises financent leur part d'une extension du réseau de transports urbains en conséquence.

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 [16]. Nous ne parlons même pas des autres impacts : NOx, PM, bruit ...



Le retour à des commerces en centre ville s'impose donc : commerces traditionnels et spécialisés, superettes, supermarché. En favorisant aussi les circuits courts, 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 quartiers 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 [19],[20].

Il est regrettable qu'aucun autre projet que le BHNS n'ait été envisagé sur l'éco-quartier de l'Union alors que des offres structurantes auraient pu s'y développer : Tram-train voire voie fluviale en intégrant les liaisons vers Wattrelos et la Belgique.

Les péages urbains ne sont pas envisagés. Pourtant le CERTU, organisme de recherches et d'études du Ministère de l'Équipement préconise de s'inspirer des expériences menées positives[25]. Il faudrait au moins le mettre en place pour détourner les flux de poids lourds qui transitent par la Métropole au lieu de la contourner. Les recettes récoltées pourraient servir à financer en partie les investissements liés à la mobilité et aux infrastructures de transports alternatifs.

Le système de contrôle LAPI (lecture automatique de plaques d'immatriculations) installé en plusieurs points de la métropole viendrait à point pour :

- Calculer la vitesse moyenne des camions qui circulent (pour verbaliser les chauffards)
- Déterminer les camions qui ne font que transiter sans s'arrêter.
- Verbaliser les camions circulant sans y être autorisés.

4.2 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 [17] 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 pas envisagé avant 2030-2050.

Commentaires sur le développement de l'offre de transports

Confort des passagers

Sur le plan du confort, il faudra bien un jour se réinterroger sur l'équation heures de pointe = inconfort maximum, certes ancrée dans une sorte d'inconscient collectif. Ceux qui ne peuvent choisir l'heure d'utilisation des transports en commun doivent-ils toujours subir les conditions de transport les plus inconfortables (station debout, bousculades, secousses, journaux par terre...) ? Le changement de comportement des métropolitains proviendra d'un effort vigoureux dans ce domaine d'autant plus que la population va continuer de vieillir.

TGV / TER

Nous ne commentons pas les réflexions sur le TGV et le TER s'agissant d'un pilotage SNCF et Conseil Régional. Nous attendons d'abord une coordination sans laquelle toute stratégie énoncée sur ce sujet ne restera qu'un catalogue d'intentions louables. (Cf suite chapitre 6)

Ligne 1

Le prolongement de la Ligne 1 jusqu'à Eurasanté, s'il arrive un peu tard, est néanmoins tout à fait pertinent et nous y souscrivons.

Il n'est pas précisé la taille du Parking Relais (voiture + vélos). Il y a fort à penser en effet que cet ouvrage sera largement utilisé. Il conviendra donc de le dimensionner convenablement. Un retour d'expérience sur le Terminus de la ligne 2 à St Philibert pourrait servir de retour d'expérience sur le sujet.

A l'autre extrémité de la ligne (4 Cantons), pourquoi ne pas avoir opté pour un rallongement de la ligne jusqu'à l'aéroport (7 km) en passant par la gare SNCF de Lesquin et le CRT ?

Cette mesure aurait l'avantage d'irriguer le CRT en 3 points. Ainsi elle fournirait une offre crédible aux nombreux salariés de cette zone logistique (souvent des employés), aujourd'hui dépourvus de solutions collectives (le matin, à midi et le soir !)

En adaptant les rames en logistique durant les heures creuses par exemple, on pourrait ainsi



assurer une partie des petits colisages depuis le CRT vers la métropole autour de la ligne 1. (voir chapitre 4 – Logistique du dernier km)

Bus à haut niveau de service (BHNS) :

Dans le premier PDU, il était prévu 12 Lianes pour 2006. La surenchère de 4 Lianes supplémentaires à court terme et 2 Lianes supplémentaires à moyen terme ne nous semble pas crédible tant les retards sont importants par rapport à l'ancien PDU.

Certains projets de BHNS non réalisés sur le premier PDU ont tout simplement disparu !

Selon les associations d'usagers, la performance de ces lignes est en deçà des attentes notamment à cause d'une priorité encore trop souvent laissée aux ondes vertes des voitures particulières.

Des aménagements de voirie doivent donc être opérés pour permettre à ces BHNS d'avoir un réel haut niveau de service.

Des performances proches de celles du tramway peuvent être atteintes (cf ex Ligne 4 – Ville de Nantes) si la volonté et bien de faire reculer la place de la voiture.

De la même manière, des aménagements doivent être planifiés à court terme pour garantir la priorité du tramway à tout instant sur les 2 lignes existantes.

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.

L'impasse due au choix d'écartement des voies effectué concernant le tramway

Le choix d'un écartement métrique au détriment de l'écartement de voies pris dans la majorité des autres villes françaises ou européennes a conduit la métropole à être dépendante d'un constructeur européen (Breda (Italie)) aujourd'hui devenu AnsaldoBreda, société filiale du groupe industriel italien FinMeccanica. Cela a deux conséquences : la difficulté de renouvellement du parc de matériel roulant existant et la non accessibilité à du matériel roulant venant d'autres constructeurs français ou européens.

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

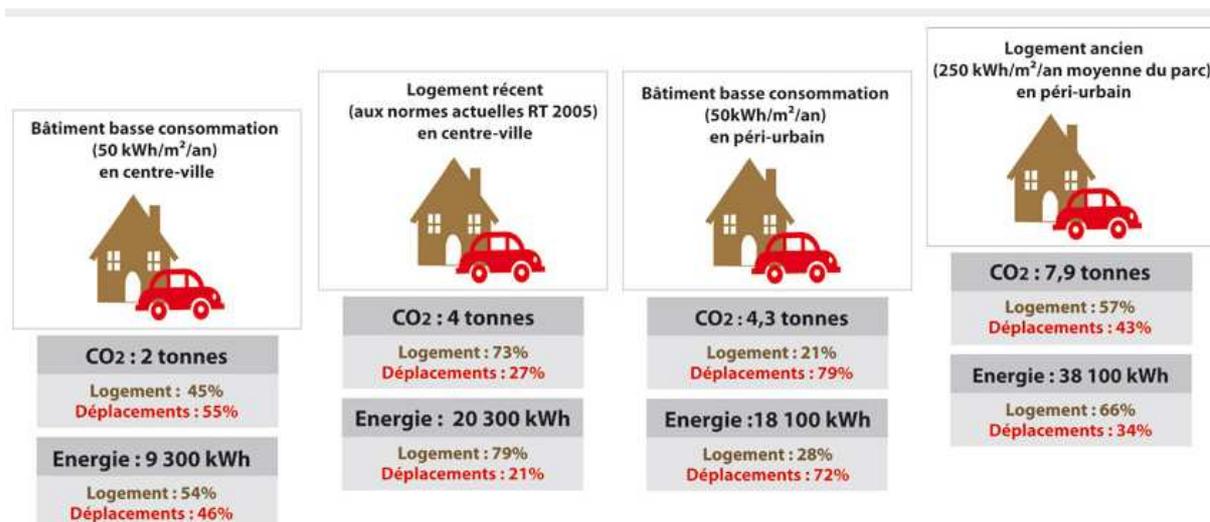
Pour le réseau de bus (et aussi pour des parcs de véhicules de ramassage d'ordures [17] ou de nettoyage, le renouvellement progressif du parc en véhicules à motorisation hybride est à étudier dès maintenant. Ce n'est pas parce que le carburant utilisé est du méthane produit à partir des déchets ménagers qu'il ne faut pas chercher à l'économiser tout en diminuant simultanément les rejets de gaz à effet de serre (CO₂) et les polluants (ozone, particules, NOx).

Des gains de consommation de 30 à 50 % sont atteignables[2], [9], [15]. 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 ... Certaines villes ont aussi poussé et incité financièrement les compagnies de taxi à l'adoption de véhicules à motorisation hybride.

Le problème posé par les pendulaires résidant en périurbain

Pour les habitants et pendulaires résidant en zone hors DIVAT ou en périurbain, 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 souhaiteront tôt ou tard se rapprocher de leur lieu de travail. Mais leur bien immobilier loin des points d'accès des transports publics denses risque de perdre considérablement en valeur.

Or les coûts immobiliers augmentent régulièrement à un taux de 7% annuel (doublement du m² tous les dix ans !) et donc les remboursements d'emprunts seront aussi très lourds. Actuellement un pendulaire qui effectue un aller et retour domicile-travail de 60km dépense par mois 2x60x22x0,40 euros/km = 1056 euros.

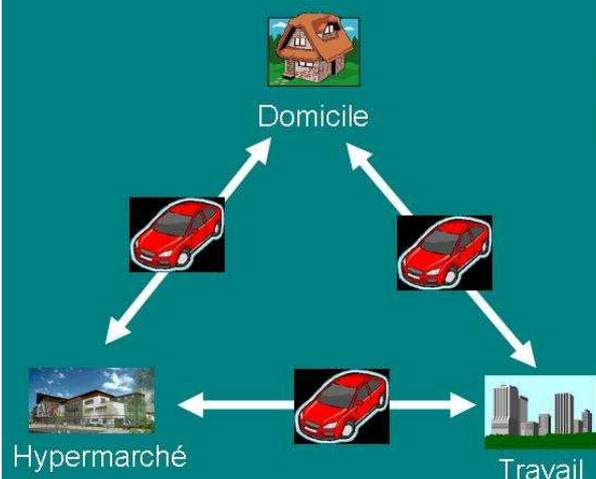
Que se passera-t-il si ce tarif est doublé suite à forte hausse du pétrole en 2015-2020. Le coût de transport quotidien d'une seule personne dépassera le SMIC ! Or souvent cette "pendularité" concerne les deux personnes du couple !

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.

Vers la fin de la civilisation pavillonnaire périurbaine : pollution, embouteillages, stress...

Ce modèle n'est pas durable !



"C'est au nom du cadre de vie que les urbains migrent vers la périphérie alors même que leur geste, massivement répété, a pour conséquence directe d'empêcher l'expansion ou la démultiplication des centres, de freiner la dynamique des transports collectifs et d'accroître la congestion et la pollution des centres anciens. Ceux-là mêmes qui les dénoncent se retrouvent à l'origine de nouveaux maux urbains."

Professeur J. Lévy, géographe

Apparus dans les zones rurales, les transports à la demande [14] se développent de plus en plus dans les milieux urbains. Cela s'explique notamment par les extensions des Périmètres de Transport Urbain (PTU) à des communes de moins en moins denses et la volonté de créer une offre la plus adaptée possible aux besoins de déplacements. Le transport à la demande est une offre de transport public qui ne se déclenche que si au moins un usager a réservé son voyage au préalable. C'est une voie qui doit être explorée dans notre métropole.

En synthèse sur ce point, et même si l'on peut craindre un effet rebond (l'accroissement de l'offre de transports alternatifs entraînant de nouveaux besoins de déplacements), c'est bien l'augmentation de la part des transports doux qu'il faut rechercher tant pour les personnes que pour les marchandises.

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

Intermodalité : Passer d'une mobilité Pôle et Pôle à une mobilité Point à Point

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 [19],[20].

En combinant les différents modes nous pourrions arriver à un quart à pied, un quart en vélo, un quart en transports en commun, un quart en voiture. Cela suppose aussi que les cyclistes puissent accéder aux bus simplement en adaptant les bus aux vélos et les vélos aux bus par exemple, comme c'est le cas pour le Tram aujourd'hui. Le projet de doublement des rames de la ligne 1 ne fait pas apparaître l'hypothèse d'accéder avec un vélo.

Des parcs relais existent certes, mais ces dispositifs répondent au déplacement Domicile – Transport, la liaison Transport – Travail ne peut plus être assurée si le vélo est stationné en Parc relais.

Les utilisateurs multimodaux se trouvent souvent démunis sur la dernière jonction du parcours.

La solution alternative passe par la mise en place d'un système de vélo en libre service en DIVAT 1 et 2 notamment dont nous attendons la mise en place en 2011 et à laquelle nous souscrivons.

En résumé, l'avenir est à des déplacements basés sur la multimodalité alliant modes doux (vélo, marche) et transports en commun.

Qualité des trottoirs : vers une mobilité autonome

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 ou non.

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.

Nous regrettons qu'aucun projet de trottoir traversant n'apparaît dans le PDU alors que l'expérience de nos voisins belges montrent des résultats en termes de circulation apaisée.

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. Une distinction devra être faite entre les arrêts du réseau Transpole (Lille Métropole) et Arc en Ciel (Conseil Général) pour définir les maîtres d'ouvrage des aménagements.

Ces abris du type de ceux des BHNS, avec une information en temps réel et accessible à tous devra être généralisée.

De même, un effort est à faire pour rendre accessible les bus et autocars à toutes les formes de handicap.

Principales observations sur le Plan Vélo

La loi LAURE initiant les PDU exige la réalisation d'aménagements cyclables lors de la création ou de la rénovation de voies urbaines, quels que soient les gestionnaires de la voie et la taille de la commune concernée (article 20 codifié à l'article L.228-2 du Code de l'Environnement).

Aménagement pour les vélos

Le PDU a pour ambition d'augmenter la part du vélo dans le choix du mode de déplacement : Les principaux obstacles au développement du vélo sont principalement : la peur de l'accident, le risque de se faire voler son vélo, et la distance lorsqu'elle est trop importante.

Création d'itinéraires cyclables sécurisés

Trop peu de voies sont prévues et aménagées pour les cyclistes, et bien souvent il s'agit de tronçons cyclables n'ayant aucune continuité et débouchant sur des carrefours ou des voies dangereuses.

Même si l'objectif du PDU est de ne pas offrir plus de 50% de l'espace pour les voitures, il est bien évident que toutes les routes ne peuvent pas être aménagées pour les vélos. Cependant il est essentiel de repenser les aménagements cyclables en termes d'itinéraires continus permettant aux cyclistes de se rendre d'une ville à une autre ou d'un quartier à un autre en se sentant toujours en sécurité. À l'image des lignes de bus on peut tout à fait concevoir des itinéraires cyclables sur lesquels les vélos seraient prioritaires par rapport aux voitures. (On peut pour cela utiliser les pistes cyclables, les routes secondaires parallèles aux grands axes, les sens uniques utilisés par les vélos en contresens, les zones 30...)

Ces itinéraires cyclables devront bien évidemment être balisés, à l'image des itinéraires bis pour les voitures ou des chemins de randonnée. (Une bonne façon d'en faire la promotion et d'encourager les cyclistes à les utiliser). La séparation des voies cyclables et automobiles n'est souvent matérialisée qu'horizontalement et le contre-sens cycliste amène bien souvent des situations à risque. Des aménagements verticaux souples doivent être prévus en ce sens.

Cohabitation des cyclistes et des piétons sur les trottoirs

Nous pensons aussi qu'il faut réfléchir également à l'utilisation des larges trottoirs lorsqu'ils existent pour permettre une circulation de cyclistes sur des bandes réservées. Cela permettrait de protéger les cyclistes des voitures, des risques d'accidents liés à celles-ci, d'éloigner les cyclistes un peu des pots d'échappement et d'aménager des pistes cyclables plus nombreuses dans la métropole.

Voir à ce sujet les études et rapports du CERTU [3],[11],[12] qui tirent parti des retours d'expériences en France et surtout dans d'autres villes européennes. Cette étude tient compte des aspects de sécurité et prend en compte les différentes configurations de chaussée et de carrefours pour préconiser les meilleures solutions.

Parcage / arrimage des vélos

La sécurisation des différents équipements ou lieux de parcage des vélos doit impérativement être améliorée. Trop de vols de cycles aujourd'hui dissuadent le peu de convaincus de ce mode de déplacement.

Beaucoup de villes de la métropole n'ont même pas prévu d'emplacements pour attacher les vélos dans les rues.

Le parc à vélos sécurisé de la Gare de Lille-Flandres est une réalisation que nous approuvons et nous souhaitons que d'autres réalisations suivent pour faciliter cette intermodalité indispensable. Trop de points d'arrêts TER ne sont pas pourvus de dispositifs satisfaisants de protection contre le vol et/ou les intempéries. LMCU devrait aider financièrement les communes qui réalisent des aménagements en relation avec tous les modes doux. A titre d'exemple le Grand Lyon a adopté un plan pour l'ensemble des modes doux : vélo, marche, rollers, trottinette.

4.4 Transport de marchandises (réf. chapitre 4 PDU)

Le transport de marchandises s'effectue de manière majoritaire par la route selon une politique voulue par les autorités françaises depuis la fin de la 2ème guerre mondiale.

90 % environ du flux de transport de marchandises est constitué par du transit au sein de la métropole. Celui-ci est constitué de manière dominante par des poids lourds.

Sachant qu'un camion détruit une route pour l'équivalent de 100.000 véhicules, il convient de faire respecter les poids autorisés pour préserver nos infrastructures routières, la réfection de celles-ci provoquant de graves perturbations comme on a pu le voir sur l'A25. Des stations de pesages permettent aujourd'hui de peser les camions sans les arrêter.

Enfin, **la nature des transports** devrait faire l'objet de contrôles car il est invraisemblable que des produits dangereux ou nocifs circulent au plus près de zones densément peuplées. Le PDU devrait s'attacher à combler cette lacune de connaissance.

Transport de transit à longue distance

Ceux-ci ne contribuent pas (sauf très partiellement en cas de péage autoroutier) aux externalités négatives (pollution de l'air, bruit, usure de chaussée...) induites.

La part du fret ferroviaire continue de diminuer alors que le trafic global de marchandises augmente. L'instauration de pratique de flux tendus au sein des entreprises contribue aussi à l'augmentation du nombre de trajets. Nous déplorons donc l'absence de volontarisme du PDU sur ce point

Notre métropole comporte en outre une spécificité, celle d'abriter des activités de logistique, un pôle multimodal de logistique à Dourges, une forte activité de vente à distance (VAD) ainsi que les pôles de compétitivité dans ces domaines (PICOM et I-TRANS) ainsi qu'un maillage ferré et fluvial conséquent.

L'utilisation du même réseau ferroviaire pour le transport de passagers comme de marchandises laisse peu de place à un trafic ferroviaire supplémentaire qu'il faudrait pourtant envisager en attendant le développement d'un trafic fluvial grâce au futur Canal Seine-Nord.

Comment la région et Lille Métropole vont-elles affronter le problème de l'indispensable augmentation des infrastructures ferroviaires dans les sillons les plus fréquentés ?

Sur ce dernier point, il est indispensable d'évoquer le fluvial comme voie aujourd'hui la moins émettrice de gaz à effet de serre à la tonne transportée.

En effet, notre région a l'avantage d'être sur la voie de grands ports régionaux : Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam, etc..

Transport de proximité (du dernier km)

Notre métropole est l'une des plus denses en superficie implantée de grandes surfaces commerciales généralistes et spécialisées en France. Cela est suivi d'une conséquence immédiate sur le coût énergétique et les différentes pollutions liées (air, bruit). **Les hypermarchés sont donc à la base de 60% de plus d'émissions que le commerce de proximité** (Cf notre schéma au §4.1).

Transformer la ville pour qu'elle soit plus intense, c'est donc faciliter à nouveau l'installation de commerces de proximité qui diminueront les flux de camions, de véhicules de livraison et de voitures particulières de manière significative.

Des municipalités ont aussi pris des arrêtés [1] permettant d'interdire la circulation des poids lourds et véhicules légers de livraison à certaines heures de trafic chargé. Pourquoi ne pas lancer une expérimentation des solutions analogues dans notre métropole ?

Enfin, nous regrettons que le PDU n'aborde pas la possibilité d'utiliser certains modes de transport urbain pour le fret : tramways, métros, bus peuvent être utilisés à certaines heures

pour transporter des marchandises soit avec du matériel ad hoc soit avec du matériel transformable rapidement .

Des villes en Europe et en France expérimentent de nouveaux usages du tramway [4] ou de navettes fluviales[1] en liaison avec des petits aménagements d'infrastructures nécessaires [1].

Enfin, de nombreuses anciennes gares SNCF ont été désaffectées. L'enjeu d'une logistique du dernier kilomètre pose la question de leur remise en service pour des prestations de fret de proximité, car les conditions de rentabilité qui ont conduit à leur fermeture seront remises en question par le renchérissement inévitable des coûts des carburants pétroliers. Dans ce projet de PDU, la saturation évoquée des gares voyageurs et le transfert attendu sur d'anciennes gares prive le fret de possibilités de plateformes ad hoc pour acheminer les marchandises aux portes de Lille Métropole.

Le PDU doit parvenir à un équilibre d'ambition sur les marchandises et les voyageurs au risque de voir des congestions toujours plus nombreuses sur les axes routiers du fait du frêt transitant, entrant et sortant.

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

Sécurité des transports publics

D'après l'enquête d'opinion menée auprès des habitants de la Métropole en 2008, 26% pensent que l'action prioritaire à mettre en œuvre en matière de transports collectifs est la **sécurisation du réseau**. Une seule page (sur les 144 que comporte le document) y fait référence en ne préconisant rien de plus que ce qui existe déjà. Les 1 200 caméras implantées sur le réseau ne sont effectivement pas connectées aux équipes d'agents de prévention.

Ces derniers réalisent une mission à amplifier dans le cadre du Plan Local de Sécurité.

Prévention des accidents de cyclistes

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 une tendance fréquente 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 (parce 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 et 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?

Enfin, la santé et la sécurité des personnes demandent des solutions en matière d'infrastructures autant qu'en matière de comportements.

Le contrôle de certaines dispositions actuelles (liées aux transports de marchandises notamment) est aujourd'hui insuffisant et des mesures concrètes auraient été les bienvenues pour le contrôle routier (bruit, antipollution par exemple)

La congestion actuelle résulte parfois (et même souvent) du non respect des dispositions réglementaires ou incitatives insuffisamment contrôlées.[24] (A22 pour ne citer que cet exemple) (cf « Transport des marchandises)

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

Pour lui donner un caractère contraignant dans sa mise en application, il faudra mettre en place des indicateurs permettant une analyse objective de la performance, un suivi de la mise en place des actions et leur réajustement le cas échéant.

Indicateurs de suivi

L'état des lieux fait apparaître une augmentation du nombre de voyageurs transportés. Cet indicateur n'est pas pertinent s'il n'est pas corrélé au taux de fréquentation et à l'augmentation du nombre de résidents autour des zones d'attraction

Taux de remplissage

L'offre de transports est toujours surdimensionnée pour pouvoir répondre une demande très forte en heures de pointe. En heures creuses, de grands bus à remorque circulent quasiment à vide en consommant et en polluant plus que le mini-bus ou les quelques voitures qui auraient suffi à transporter la même quantité de passagers. Nous demandons à ce qu'une étude technico-économique évalue la possibilité d'utiliser un double parc ou de faire circuler des rames de longueur variable (tram, métro) ?

Temps de parcours

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 couplée à une augmentation de la fréquence qui constitueront des déclencheurs du passage aux transports publics et à l'abandon journalier de la voiture.

Financement du PDU

Trop flou, pas assez détaillé donc finalement peut crédible pour être engageant.

Le manque de détails interroge sur la prise en compte par exemple de la dépollution des anciennes friches industrielles sur lesquelles risque de s'aménager la ville dense.

Il manque également une comparaison chiffrée des solutions envisagées pour atteindre les objectifs définis.

Actions d'information/communication incitatives:

Le projet de PDU ne propose rien pour changer la perception des habitants et autres utilisateurs potentiels des modes alternatifs à la voiture. Il est encore mal vu dans certaines couches de la société de ne pas utiliser sa voiture ! (Sentiment de déclassement social).

Il existe de ce fait une différence nette entre le comportement des parisiens/ franciliens et des habitants des métropoles régionales. Pour faire évoluer cette situation, il faut donc à la fois communiquer plus sur les modes alternatifs à la voiture et améliorer les fréquences, les temps de trajet, le confort, la sécurité dans l'offre proposée. ... et puis le faire savoir !

La communication pourrait s'articuler autour d'un slogan comme "Non aux 4x4, oui aux quatre quarts" car il faut apprendre à hiérarchiser le besoin de déplacements en posant chaque fois les questions dans l'ordre suivant :

Puis je aller à destination à pied ?

Sinon, puis-je y aller en vélo ?

Sinon, puis-je y aller en transports en commun ? ...

Sinon, et en dernier ressort, je prends la voiture.

Mobiliser les entreprises pour changer les comportements face à la mobilité

La métropole lilloise peut jouer un rôle dans la mobilisation des entreprises pour une "autre mobilité" : diminution des flux, utilisation de modes alternatifs à la voiture, incitations financières... Ces points ne font pas l'objet de considérations suffisamment appuyées dans le projet de PDU présenté.

L'entreprise peut étudier et mettre en œuvre des processus de travail permettant, pour certains jours par semaine, le travail à domicile et le télétravail.

Le télétravail, même partiel, est en effet une solution prometteuse pour éviter des déplacements ou étaler les horaires de travail. Si une personne peut travailler une journée par semaine à distance, elle réduit son besoin en déplacement professionnel d'au moins 20%! Débuter ou terminer un travail administratif hors du bureau permettrait de décaler des horaires pour éviter les heures de pointes habituelles. Tout ceci dans l'intérêt des entreprises car, si le temps passé sur le lieu de travail a eu tendance à diminuer, la journée de travail s'est allongée du fait des déplacements, augmentant le stress et la fatigue, ce qui a un impact négatif sur la santé et la productivité des salariés.

Le **Plan de Déplacements Entreprise (PDE)** est un ensemble de mesures visant à **optimiser les déplacements** liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Voici les actions qui peuvent être mises en place :

- la **promotion du vélo** (mise en place d'un stationnement sécurisé, diffusion d'un «kit vélo», mise à disposition d'un local vélo proposant quelques outils et services ainsi que des douches pour les cyclistes?) ;
- l'**amélioration de l'accès** des bâtiments par les piétons (mise en place d'entrées plus directes...);
- l'**encouragement à l'utilisation des transports publics** (adaptation - en partenariat avec les opérateurs de transport - de l'offre existante en termes de dessertes et de fréquences, participation financière aux abonnements, création d'une navette d'entreprise pour quelques destinations très fréquentées?) ;
- l'**aménagement des horaires de travail** (répartition des heures d'arrivée et de départ des salariés en fonction de leurs souhaits et des besoins de l'entreprise?) ;
- l'**accompagnement et l'encouragement à habiter à proximité du lieu de travail** ou sur le réseau de transport en commun ;
- la **garantie du retour à domicile** pour les circonstances exceptionnelles pour les "alternatifs" (chèque taxi, utilisation de voitures de services, adhérent au covoiturage) ;
- la **mise en place d'un service d'autopartage**, permettant de mieux gérer les déplacements professionnels et pouvant offrir un service de mobilité ponctuel complémentaire hors horaires de travail;
- l'**incitation au covoiturage** (développement d'un service de mise en relation, instauration de places réservées aux "covoitureurs", création d'un service de dépannage en cas d'indisponibilité exceptionnelle d'un conducteur).
- l'**optimisation de la flotte de véhicules d'entreprise** en utilisant des véhicules moins "gourmands" et moins polluants (hybrides essence-électricité pour les moyennes distances, électriques pour les livraisons et navettes).

L'exemple du groupe AG2R- La Mondiale est de ce fait probant :

Résultats constatés en février 2010 :

45% des 900 salariés ont abandonné la voiture individuelle
216 abonnés Transpole (+70% en 18 mois)
84 abonnés TER (+38%)
34 cyclistes (+40% en 18 mois)
33 voitures en covoiturage (+27%)
Des piétons de plus en plus nombreux (non comptabilisés).

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. Des moyens comme un site internet ou la téléphonie mobile devraient être mobilisés pour donner la possibilité d'être informé sur les moyens de transport et opérateurs pour un trajet donné à effectuer et ceci à terme mis en commun pour les 14 opérateurs de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai.

Dans une optique de "jumelage renouvelé", la concertation avec des métropoles de taille et de population comparables serait bénéfique (Cologne, Bruxelles, Lyon, Saint Etienne, Strasbourg [23]...) pour comparer les politiques d'offre de transport, les solutions technologiques apportées et les coûts.

Ces dernières années ont montré que la concertation entre les opérateurs dépendant d'autorités politiques différentes était très insuffisante avec des projets résultant pouvant être en concurrence alors que l'ensemble des acteurs devrait jouer le jeu de l'intérêt général et du bien commun régional qui comporte une aire métropolitaine lilloise devant être maintenant considéré comme le cadre géographique, sociologique et économique le plus adapté pour les décisions touchant à la mobilité.

Fait à Lille, le 14 novembre 2010

Le rapporteur du groupe de travail
F.X. CATTEAU

Le Délégué régional
M.EYRAUD

BIBLIOGRAPHIE

- [1] *Dossier logistique : une palette de solutions pour livrer propre*, Usine Nouvelle, 4 novembre 2010.
- [2] *Le car postal hybride à l'épreuve de la pratique*, La Poste (CH), 28 octobre 2010.
- [3] *Piétons et cyclistes, quelle cohabitation dans l'espace public ?* CERTU, fiche n°26, août 2010,
- [4] *Tram-fret : la solution au problème du transport de marchandises en Ile-de-France ?* Actu-Environnement, 24 juin 2010,
- [5] *Military Study Warns of a Potentially Drastic Oil Crisis*, Spiegel on Line
- [6] *Peak Oil : Sicherheitspolitische Implikationen knapper Ressourcen*, Centrum für Transformation der Bundeswehr, Juli 2010.
- [7] *The Joint Operating Environment 2010*, United States Joint Forces Command
- [8] *Sustainable Energy Security : Strategic risks and opportunities for business*, Lloyds 360° Insight, Chatham House, june 2010.
- [9] *Les bus hybrides entrent en scène*, Energie et Développement Durable Magazine, septembre -octobre 2009.
- [10] *Les schémas cyclables*, CERTU, fiche vélo n°1, août 2009
- [11] *Les bandes cyclables*, CERTU, fiche vélo n°2, août 2009. [12] *Les pistes cyclables*, CERTU, fiche vélo n°7, août 2009
- [13] *Plan de déplacements (inter) entreprises*, Groupe de travail sur la mise en place de PDE inter ou intra entreprises, Réseau Alliances, juillet 2009.
- [14] *Le transport à la demande en zone urbaine*, CERTU, avril 2009.
- [15] *Les bus hybrides rechargeables économiseraient jusqu'à 70 % de carburant*, Energie et Développement Durable Magazine, juillet 2008.
- [16] *L'état du développement durable en France*, Alternatives Economiques, Hors série n°34.
- [17] *Camions à déchets hybrides électriques et hydrauliques*, Energie et Développement Durable Magazine, avril-mai 2008.
- [18] *Transports urbains : 22 grandes villes au banc d'essai*, Que Choisir, mars 2008.
- [19] *Dossier : Sur la piste d'une mobilité différente*, La Revue Durable, déc. 2005- janv. 2006.
- [20] *Des quartiers nouveaux "sans voiture" se développent en Allemagne*, PREDIT, janvier 2002.
- [21] Cyria Emelianoff, *Quartiers durables, quartiers sans voitures : entre l'expérimental et l'exemplaire*, DPH, 2001.
- [22] http://www.immochan.com/upload/projet/Brochure_Roncq.pdf
- [23] *Enquête à Strasbourg*, Décisions Durables, Septembre – Octobre 2010.
- [24] *La voie rapide urbaine et l'A22 restent les préférés des camions*, La Voix du Nord, 12 novembre 2010.
- [25] *Péages urbains : permettre leur expérimentation en France*, CERTU, note de synthèse, juin 2008.

ANNEXES

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.

COMPARAISON RESEAUX TRANSPORTS METROPOLITAINS FERROVIAIRES

DONNEES BRUTES

Métropole	Métro (nb lignes)	Tramway (nb lignes)	Réseau total (nb lignes)	Métro (nb stations)	Tramway (nb stations)	Réseau total (nb stations)	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

Métropole	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