

# REFLEXIONS CRITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LA DELIBERATION-CADRE MOBILITE DE LMCU DU 20-03-2009

## 1) Sur la méthode d'approche et le diagnostic effectué

### 1.1 Climat, ressources énergétiques fossiles et conséquences :

Sur le plan méthodologie, il va être très important de se doter d'outils permettant de comprendre le comportement des métropolitains face à la très probable reprise de la hausse des carburants pétroliers.

La hausse du prix des carburants provoquera deux types d'évolution qu'il convient de mesurer pour anticiper les évolutions à mener sur de l'offre de transport public :

- le retour vers les villes-centre et le rapprochement domicile-travail, (avec "accessoirement" des conséquences sur les prix de l'immobilier en périurbain ou ville-centre)
- l'abandon de la voiture au profit des transports en commun ou des modes de déplacement doux (marche, vélo).

*Il serait donc logique que les services de LMCU et de Transpole puissent réfléchir sur différents scénarios (et non un seul comme dans le document délibération-cadre) à partir de cette hausse inévitable des prix du carburant. On peut légitimement se poser la question quelles sont les hypothèses qui conduisent aux objectifs d'évolution des parts de marché de chaque mode de transport ?*

Attention : tous les experts prennent très au sérieux les tensions que provoqueront sur les prix du carburant l'augmentation de consommation des carburants fossiles des pays émergents (Brésil, Russie, Inde, Chine...). Les courbes n'auront plus la même allure que dans le passé !

### 1.2 La pleine intégration de l'aire urbaine métropolitaine n'est pas faite

L'articulation des moyens de transport dépendant de plusieurs autorités régionales (fer) et de moyens de transport public urbain (métro, tramway, bus) pour satisfaire les besoins de mobilité des navetteurs entre LMCU et bassin minier ou LMCU et Flandre-Wallonie proches ne se fait pas bien et les différentes autorités ne collaborent pas ou peu. Il faut donc impérativement arriver à mettre en place une autorité de concertation, coordination et régulation unique transfrontalière, interdépartementale (59, 62) et interrégionale (NPdC, VL, WL). Dans cet esprit, les instruments de gestion (indicateurs, tableaux de bord) doivent être mis en place pour tous les modes et pour tous les territoires selon des méthodes de mesure harmonisées : temps de transport, émission de gaz à effet de serre et de polluants, coûts d'exploitation, etc...

### 1.3 Objectifs de parts de marché pour les différents modes de transport

La conséquence de ce qui vient d'être expliqué plus haut est que les glissements entre modes de transport vont être largement la conséquence de la hausse des prix de carburant et d'autre part de la qualité de l'offre de transports publics. On ne peut pas exclure le scénario d'une prise d'assaut des transports en commun et de débordement en conséquence !

### 1.4 Les transports de marchandise ne sont pas pris en compte dans la délibération-cadre

Cela est d'autant plus surprenant que ceux-ci à ce jour empruntent les mêmes axes : routes, voies ferrées et voies fluviales. Les flux générés doivent donc faire l'objet d'arbitrages pilotés.

### 1.5 L'interaction entre nœuds de transport et activité économique n'est pas abordée

Ainsi, on n'aborde pas le rôle des entreprises dans la maîtrise des flux de mobilité. Les plans de déplacement entreprise (PDE) sont pourtant des moyens mobilisés dans beaucoup de pays

pour susciter des glissements d'un mode de transport individuel motorisé à un autre (vélo, transports publics).

Dans de nombreux pays (Allemagne, Suisse, Pays-Bas, Belgique...), les rapprochements aéroport-gare et gare-activité commerciale sont une réalité qui permet aussi de lutter contre les émissions de GES !

### **1.5 La mobilité à grande échelle n'est pas abordée**

Il n'est pas inutile de rappeler la vocation européenne et internationale croissante de notre Eurométropole. La prospective sur les infrastructures aériennes ne pourra pas longtemps pourtant être évacuée. Bruxelles-Zaventem est menacé par son trop fort enclavement en zone urbanisée et les nuisances sonores devenant difficilement supportables à long terme.

Lille-Lesquin coincé entre Bruxelles-Zaventem et Roissy-CDG ne parvient pas à "décoller" et seules les liaisons avec l'outre-Méditerranée s'avèrent viables.

Il semble impératif de réétudier l'hypothèse Chièvres en Wallonie près de Ath et près de la ligne TGV Lille-Bruxelles qui pourrait devenir un aéroport binational (ou tri-national peut-être en cas de divorce Flandre-Wallonie) géré en commun entre Bruxelles et Lille à l'instar de l'EuroAirport Mulhouse-Basel-Freiburg géré en commun entre Français, Suisses et Allemands.

## **2) Sur les différents volets du plan d'action**

### **2.1 La délibération cadre évacue tout l'aspect routier et l'état des infrastructures**

La thrombose des autoroutes et grands axes, le mauvais état de certaines voies urbaines, la piètre qualité acoustique des revêtements sont des sujets qu'une métropole ne peut évacuer même si les responsabilités techniques et budgétaires sont placés au niveau des DDE.

### **2.2 Il faut lutter contre la sur-occupation de l'espace public par la voiture.**

On ne peut pas ne pas s'interroger sur le bien fondé de la sur-utilisation de l'espace public par les voitures et la poursuite de ce système à moyen/long terme. Dans de nombreux quartiers, la place attribuée aux modes de transport doux (marche, vélos) est nulle ou très insuffisante : le piéton ou le cycliste devant se faufiler dans un espace étroit compris entre voitures garées partiellement ou totalement sur les trottoirs et le long des murs des bâtiments.

L'habitat ancien fréquent dans nos villes de la métropole est dépourvu de garages ou parcs souterrains. L'espace public est donc littéralement "mangé" par la voiture.

Un programme de construction de parking résidentiel s'avère donc inéluctable y compris dans les anciens quartiers si nous souhaitons réellement faciliter les modes de transport doux et faire en sorte que la ville puisse être réappropriée par ses habitants (un nouvel art de ville pour un nouvel art de vivre !). Un financement mixte LMCU-privé est à envisager.

Lorsque des parkings publics résidentiels existent, ils sont dans certains secteurs de la Communauté Urbaine insuffisamment utilisés pour plusieurs raisons : Des places libres dans les rues avec des voitures immobilisant des places des journées entières gratuitement et une communication peut-être insuffisante sur les tarifs avantageux pour les longues durées et sur la sécurité (vidéo, gardiennage) des parkings publics.

L'installation de bornes pour interdire l'accès des vieux quartiers touristiques aux non-résidents à certaines heures est aussi un moyen de rendre le tourisme et le commerce beaucoup plus conviviaux.

### **2.3 Le plan piéton n'existe pas vraiment et les utilisateurs de vélo sont à la peine**

Il est nécessaire de passer systématiquement en revue et d'améliorer partout où cela est nécessaire la **qualité des trottoirs des villes de LMCU** ; restauration et égalisation des vieux pavages, suppression des trous et irrégularités.

Il faut aussi améliorer la **protection contre les intempéries des usagers aux arrêts de bus** ; de nombreuses personnes sont découragées d'attendre 15 à 20 minutes le bus dans le froid, et/ou la pluie, et/ou avec un vent fort ! ... et donc prennent leurs voitures à cause de cela.

Il paraît aussi très important de protéger mieux les abords des établissements scolaires contre les allers et venues de parents automobilistes transportant leurs enfants et proposer de véritables alternatives.

Les voies cyclables doivent aussi faire l'objet d'un souci de protection des cyclistes. On doit progressivement éviter les ruptures dans les tracés communautaires cyclables. Les parcs relais comme nos places et espaces publics doivent aussi faire l'objet d'une augmentation des racks à vélo trop peu nombreux

## **2.4 Il n'y a pas d'ambition en matière de réduction des GES et de la pollution de l'air**

Pour le réseau de bus et aussi pour des parcs de véhicules de ramassage d'ordures ou de nettoyage, le renouvellement progressif du parc en véhicules à motorisation hybride est à étudier dès maintenant. Ce n'est pas parce que le carburant utilisé est du méthane produit à partir des déchets ménagers qu'il ne faut pas chercher à l'économiser tout en diminuant simultanément les rejets de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>). D'après les sources techniques, des gains de consommation de 30 à 50 % sont atteignables (Energie & Développement Durable Avril-Mai 2008, Charte de l'Union Internationale des Transports Publics de Mai 2007). Ce type de motorisation est proposé commercialement par plusieurs constructeurs et il est en service d'ores et déjà en Allemagne, Suisse, Luxembourg, Canada, USA ...

Dans le même esprit, le développement de voitures électriques ou de voitures hybrides rechargeables va se développer dans le futur. Un partenariat LMCU-EDF permettrait d'anticiper progressivement la future demande en équipant certains lieux de stationnement collectifs (parking relais, parkings de grande surface, autres parkings de délestage...)

Il serait nécessaire que l'exemplarité de LMCU en matière d'équipement de son propre parc auto et de véhicules utilitaires puisse montrer aussi la voie à suivre aux habitants.

## **2.5 Le réseau métro devrait au moins couvrir les zones de forte densité d'habitation**

Il faut donc prolonger les lignes de métro existantes. Tenant compte des schémas d'aménagement du SCOT, de la volonté transfrontalière de la métropole, il paraît indispensable de prolonger les lignes de métro

- n°2 jusqu'à Wattlelos et Mouscron au Nord-Est (branche à partir de Roubaix-Eurotéléport) et vers Armentières à l'Est.
- n°1 jusqu'à Lesquin puis Seclin

Rédigé par Michel EYRAUD et relu, critiqué et amendé par Hervé CAU – Isabelle BOSSU – Mathilde LIEVIN – Mickaël WOOD

Modem et CAP21 – 3 Avril 2009

