

La deuxième session de travail du GT 3 « armature de transports » a été consacrée à la poursuite de l'état des lieux et au lancement de l'inventaire des projets.

Bernardo SECCHI a en outre commenté rapidement sa note préparatoire à l'atelier pivot, qui sera modifiée d'ici le 22 avril.

Les principales remarques émises en réunion concernent :

- la prise en compte des déplacements de proximité et de la double sphère de mobilité (vie quotidienne / travail),
- des projets à ajouter à la liste des projets en questionnement,
- le rôle que peuvent jouer les 2 roues et les voies navigables décentralisables à l'échelle de l'AML,
- la prise en compte des projets en matière de tarification et d'information des usagers.

Synthèse chronologique des débats

DREAL (Philippe RIGAUD)

Pour répondre aux remarques émises le 26 février par les représentants de l'ADU-LM et de la Région, les principes de travail « grenelliens » assignés au groupe « armature des transports » dans la note de cadrage de la démarche sont supprimés, car ils viennent limiter le cadre d'exercice des compétences des collectivités territoriales, même s'il ne fallait pas les prendre à la lettre.

(Pour mémoire, ces principes étaient :

- accorder la priorité en matière d'infrastructures à l'optimisation des réseaux existants ;
- Organiser le rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs ;
- Redéfinir le rôle de la route en cohérence avec l'ambition de ne plus augmenter la capacité routière globale.)

Par ailleurs, à la demande de Gilles RYCKEBUSCH, directeur des transports du Conseil Régional, et contrairement à ce que peut laisser entendre la note diffusée par M. SECCHI, il est signalé que la politique TER de la Région n'a pas pour objectif de supprimer la desserte des arrêts les moins fréquentées pour accélérer les liaisons de ville à ville.

POURSUITE DE L'ÉTAT DES LIEUX

Le nouveau diaporama présenté par Philippe RIGAUD (réfèrent DREAL) sur l'état de lieux contient :

- de nouvelles informations : cartographie de la trame urbaine desservie par les axes lourds de transport (réalisée pour le GT 1 trame urbaine) et données territorialisées sur la motorisation et sur les navettes quotidiennes exploitées par l'équipe de la DREAL,
- un essai de formulation synthétique des 16 grands indicateurs proposés, à partir des données présentées lors de la première réunion,
- une liste des éléments de connaissance qui restent à développer pour compléter l'état des lieux, sachant en particulier que l'absence d'acteurs belges (en dehors de la structure de l'Eurométropole) ne facilite pas l'acquisition de données relatives aux versants belges de l'AML.

Quelques remarques au fil de la présentation :

- Sur la cartographie de la trame urbaine desservie par les axes lourds de transport (produite pour le GT1), les cercles bleus de 1 km autour des gares et arrêts TER et TCSP ne prennent pas en compte le niveau de service.

On remarque que certains cercles bleus couvrent bien les taches urbaines (pertinence évidente du TCSP en projet au nord de Valenciennes) alors que d'autres sont presque vides (lignes TER Ascq – Orchies ou Douai – Cambrai) et présentent donc un potentiel d'urbanisation a priori valorisable, et que des taches urbaines importantes sont à l'écart de tout cercle bleu.

- Une carte qui présente l'emploi communal sur la partie française de l'AML avec les gares et points d'arrêt indique la façon dont les emplois sont desservis par les transports collectifs lourds.

- Les cartes du réseau ferroviaire marchandises et voyageurs avec la tache urbaine sont à compléter sur le versant belge.

- La carte de la densité de VP par commune en 2006 (ménages et non pas entreprises) : la part des ménages sans VP en 2006 correspond aux centres urbains (populations non motorisées jeunes ou âgées),

mais il y a des territoires non urbains touchés (arc sud : effet de revenus + vieillissement).

Part des ménages possédant 2 voitures ou plus : liée en partie à la périurbanisation.

- La carte qui présente la charge du réseau ferroviaire (charge en nombre de trains en Nord – Pas de Calais et en Belgique proche) : constat de l'effet frontière et du fait que le TER régional a encore des marges de progression par rapport au réseau SNCB.

Les 16 grands indicateurs synthétiques présentés consistent à formuler en une ou quelques phrases un état des lieux par thème à partir des données disponibles, afin d'alimenter l'atelier pivot du 22 avril.

La date demandée pour recevoir les remarques des partenaires sur ces indicateurs synthétiques est le 15 avril.

Les éléments de connaissance manquants pour modifier l'état des lieux sont listés :

- Améliorer la connaissance du réseau ferroviaire fret, en particulier les embranchements
- Mieux identifier les gares et points d'arrêt TER et TCSP ayant un potentiel de développement urbain (étendre la démarche DIVAT à l'AML avec un rayon de 1km) et pouvant permettre d'améliorer les liaisons non radiales, de périphérie à périphérie.
- Quelle analyse du fonctionnement des TCSP les uns par rapport aux autres ?
- Quelle articulation des véloroutes - voies vertes par rapport aux politiques vélo des agglomérations (difficile d'identifier un réseau vélo périurbain entre ces deux niveaux) ?
- Développer la connaissance des coûts des différents modes sur quelques O/D types de déplacement (personnes et fret).
- Mieux connaître comment s'articulent les déterminants de la mobilité (âge et sexe, taille du ménage, type de logement, cycle de vie et parcours résidentiel, activité professionnelle, statut du travail, flexibilité du temps de travail, accès aux services, possibilités de choix modal, coûts et tarifs de transports relativement au revenu, information disponible sur l'offre et son fonctionnement, etc.
- Évolution de la longueur des déplacements quotidiens : cet indicateur peut mettre en évidence la problématique de périurbanisation et du fonctionnement d'une métropole multipolaire avec la déconnexion spatiale des lieux de vie.
- Problématique sociale des déplacements (liée ou non à la ségrégation spatiale), temps passé dans les transports pour les trajets quotidiens, appréhension de la mobilité contrainte (km et temps passé) et de son évolution, éléments comparatifs sur les tarifs des TC et les coûts automobiles.
- Réserves de capacité des grandes infrastructures (par ex. la saturation du réseau routier de l'État n'est pas permanente : 3 à 4h par jour).
- Qualification de l'articulation entre modes et des points d'entrée dans les réseaux.
- Repérage et caractérisation de nouveaux lieux potentiels de multimodalité voyageurs et fret.
- Repérage et caractérisation des principaux pôles générateurs de trafic.

SNCF (Jean-Paul DECOURCELLES)

Question sur la fiabilité des données de l'atlas transfrontalier (carte de la charge des réseaux ferroviaires)

CCI Grand Lille (Christophe BARTHOLEYNS)

Sur la carte du réseau ferroviaire, il est certes important de faire figurer les embranchements fret, mais il faut en retirer les embranchements inactifs car dégradés ou démontés : garder les tronçons ferroviaires activables. Les lieux d'intermodalité fret sont peu nombreux et en diminution.

Si le projet A24 n'est plus d'actualité, la question de la sécurisation du doublement de l'A1 demeure néanmoins (passage par le Pont du Badou).

Mauvaise qualité de desserte multimodale des ports français par rapport à la Belgique. Desserte exclusivement routière pour l'aéroport de Lille.

La présentation des indicateurs synthétiques parle d'implantations logistiques peu cohérentes : cela découle de la réalité des flux et de l'offre de transport. Aujourd'hui, il n'y a pas d'offre alternative compétitive au camion pour une entreprise développant son activité sur l'AML.

Concernant les zones d'activité comme Lesquin, on note la faible qualité multimodale de la desserte (presque uniquement l'automobile). On constate que la mobilité de proximité est la règle pour la plupart des zones d'activité (les salariés font 10-12 km maximum) alors que pour certaines zones comme Lesquin, cette distance est de 23 km en moyenne, et en voiture.

LMCU (Jean Louis SÉHIER)

Beaucoup de points de vue donnés dans l'état des lieux ne sont pas partagés. La méthode de travail doit

être plus collective.

Le fait de travailler principalement avec le recensement de l'INSEE laisse de côté les flux de proximité. La majorité des flux sont de proximité : 60% des déplacements dans LMCU font moins de 3 km.

Motorisation des ménages ou des personnes ? Travailler à la personne.

Saturation des infrastructures ? Pas toute la journée (à la différence de l'Ile de France). L'étalement des horaires à Paris sur le périphérique s'est fait par la contrainte (auto-régulation), sans projet concerté : laisser la saturation perdurer peut être un choix, ou un non choix.

Les déterminants de la mobilité dans les agglomérations sont déjà connus par les enquêtes ménages.

Conseil Régional (Michel PASCAL)

Les déterminants de la mobilité hors agglomérations pourront être connus par l'enquête ménages régionale, dont les premiers résultats sont attendus pour septembre-octobre, mais l'exploitation prendra plusieurs mois.

Bernardo SECCHI

N'aime pas trop les discussions de méthode, mais s'intéresse au contenu.

La question des déplacements de proximité est importante. Cela concerne toute l'AML ou seulement LMCU ?

LMCU (Jean Louis SÉHIER)

Les déplacements liés au travail sont 2 fois plus long que les autres.

Beaucoup de déplacements transfrontaliers ne dépassent pas 5 km.

L'analyse des seules migrations domicile - travail est une analyse tronquée, même si elle est capitale pour la congestion et les émissions de GES.

Déplacement des retraités : encore un taux de femmes détentrices du permis B faible, mais ça s'estompe. Les retraités ne sont pas une catégorie homogène. Mobilité de plus en plus forte des retraités en bonne santé, mais un peu en dehors des heures de pointe. Les plus âgés sont moins mobiles.

CG 59 (Guillaume BECHET)

La mobilité de proximité en zone interurbaine est constatée également à l'échelle départementale.

Les services d'autocars ont un tarif fonction de la longueur des déplacements. Or 25 % des ventes concernent les petits trajets (moins de 3 km), 50 % les moyens (jusque 10 km), et 25 % les longs (+ de 10 km).

SITEC

L'importance des déplacements de proximité s'observe en effet. Cela est lié à la part modale de la marche à pied qui augmente un peu partout (mais est stable à Lille, où le vélo n'augmente pas)

A Lyon, on observe une diminution de trafic dans la partie urbaine dense mais le trafic routier en entrée de ville continue à augmenter. La période de congestion s'étale depuis quelques années.

Intérêt d'autres indicateurs tels que la saturation des TC.

Bernardo SECCHI

L'AML apparaît comme une nébuleuse, mais s'organiserait en fait autour de noyaux de proximité, à la différence de la Flandre.

La problématique de la démarche est l'accessibilité généralisée, pas forcément le domicile-travail.

Il y aurait deux mondes :

- les déplacements de travail qui s'allongent (comment joue le marché de l'emploi, à vérifier ?)
- les déplacements sociaux qui restent de proximité.

cf analyse de l'INRETS sur **les deux sphères de la mobilité**

Pourquoi la mobilité vélo n'augmente-t-elle pas à la différence de la Flandre ?

LMCU (Jean Louis SÉHIER)

Sur la partie étudiée, la Flandre fait beaucoup plus de vélo, mais marche 2 fois moins !

La part prise sur la voiture ces dernières années reste en fait la même.

CCI Grand Lille (Christophe BARTHOLEYNS)

Pas d'offre organisée pour le vélo ? Or c'est un mode de transport de proximité, concurrent des déplacements à pieds, mais pas des TC ou de la voiture.

DREAL (Chantal ADJRIOU)

Interrogation sur méthode pour prendre en compte l'importance des déplacements de proximité dans la démarche. Quelle incidence de l'importance des déplacements de proximité pour le fonctionnement de l'AML? Les émissions de GES, mais à part ça ?

Bernardo SECCHI

C'est à ajouter dans la liste des choses à savoir en plus.

Mais quid de la faisabilité des choses à savoir en plus, demandée dans le diaporama de la DREAL ?

AMORCE DU TRAVAIL COLLECTIF SUR L'INVENTAIRE DES PROJETS

L'inventaire (encore incomplet) des projets significatifs à l'échelle de l'AML, réalisé par la DREAL avec le concours de Géry LELIEVRE et présenté par Philippe RIGAUD, prend la forme de 2 cartes (voyageurs et marchandises) sur lesquelles les projets sont repérés par mode et par type de projet : "coups partis" (projets décidés et/ou financés), projets en discussion (inscrits à un document de planification), projets en questionnement (autres projets). Ces mêmes projets sont listés par type dans les deux autres documents.

DREAL (Philippe RIGAUD)

Quelques remarques au fil de la présentation des projets recensés à ce jour.

- Poursuivre avec les autres projets routiers que ceux de l'État : attente vis à vis des Conseils Généraux.

- Le « Rhin d'acier » est un projet belge (Strukturplan de la Flandre) visant à relier le port d'Anvers par chemin de fer au tunnel sous la Manche, soit par Lille, soit par Furnes et Dunkerque. C'est le versant Ouest du projet "Rhin d'Acier" initial qui relie le port d'Anvers à la Ruhr pour le fret ferroviaire : quel impact sur les projets ferrés de l'AML ? Avenir du contournement fret de Lille dans ces conditions ? L'approche transfrontalière est essentielle face à la stratégie du Port d'Anvers.

- Projet en questionnement : relever les ponts à 7m (en débat au Conseil Régional, mais pas dans le CPER).

La liste des projets et les cartes présentées sont disponibles sur l'extranet pour compléments par les membres du groupe.

LMCU (Jean Louis SÉHIER)

Le PDU va être discuté vendredi prochain par les élus : donc attendre un peu avant de parler des projets du PDU de LMCU.

Questionnements sur les projets d'autoroutes ferroviaires : conséquences sur le trafic routier à travers l'AML ?

Le relèvement des ponts à 7M revêt des enjeux différents selon les tronçons : concurrence des ports belges avec Dunkerque en lien avec le canal Seine – Nord.

DREAL (Michel LEBLANC)

Commentaires sur les projets routiers de l'État qui apparaissent dans les cartes présentées.

Une problématique est à prendre en compte sur l'AML : les corridors européens.

Raccorder Delta 3 sur l'A21 en plus de l'A1 pour mieux répartir les trafics de PL ?

La saturation consécutive aux incidents est aussi parfois liée au non respect des itinéraires autorisés.

DREAL (Élisabeth BODIER)

Les enjeux de la voie d'eau, en lien avec la trame verte et bleue, sont très importants, d'autant que tous les acteurs ne sont pas publics le long de la voie d'eau.

Recenser les itinéraires cyclables (VVV) dans les projets.

LMCU (Jean Louis SÉHIER)

Comment valoriser l'existant au lieu de recréer des infrastructures (préserver les bords à voie d'eau, le multimodal, etc) ?

S'intéresser également aux voies d'eau décentralisables (Sambre, etc) qui peuvent avoir un intérêt pour le

transport . Aujourd'hui tourisme, mais demain transport de déchets ?

CG62 (Nicolas ROSSIGNOL)

Les itinéraires cyclables constituent surtout une aménité et sont à relier à la trame verte et bleue, mais n'ont que peu d'intérêt pour la mobilité dans l'AML vu la faiblesse des distances qui peuvent être parcourues à vélo.

CCI Grand Lille (Christophe BARTHOLEYNS)

Le vélo doit être pris en compte, en particulier le maillage train – vélo.

Recenser également les projets immatériels (Allegro, mesures tarifaires, information multimodale).

Conseil Régional (Michel PASCAL)

Pour le SRT, dont les projets ont été repris dans la présentation de la DREAL, il y a des coups-partis... et des « coups-tués » : à mettre à jour.

Bernardo SECCHI

Commente rapidement sa note préparatoire à l'atelier pivot, qui sera modifiée d'ici le 22 avril.

D'ici l'atelier pivot, il faut thématiser plus, faire ressortir les grandes questions importantes à partager et les grands enjeux.