

SERVICES TECHNIQUES – TRANSPORTS COLLECTIFS STATION

Délibération cadre Mobilité – Engager la Métropole Lilloise vers la mobilité du 21^{ème} siècle

Rapport de Mme la Présidente au Conseil de la Communauté : **ADOpte A LA MAJORITE (139 voix POUR – 29 voix CONTRE)**

Engager Lille Métropole vers la mobilité du 21^{ème} siècle s'inscrit dans la vision de l'aménagement et du développement durable de notre région urbaine, où l'habitat, l'économie et les transports doivent être davantage conçus ensemble. Ces enjeux constituent d'ailleurs les trois priorités du mandat 2008/2014.

Lille Métropole est à une période charnière dans sa politique de déplacements. Les années 80 ont vu la réalisation du premier métro automatique du monde à Lille, les années 90, son développement pour atteindre aujourd'hui 45 kilomètres.

Le Plan de Déplacements Urbains, adopté en juin 2000, a réorienté les efforts vers les transports publics de surface, renforçant le rôle des bus par l'augmentation du nombre de véhicules et par la création d'une première Ligne A Haut Niveau de Service ; il a également engagé les études sur le rôle urbain du train, en particulier grâce au tram-train.

Les objectifs du PDU de doublement du nombre de voyages de 100 à 200 millions pour 2015 seront largement dépassés. Avec une croissance annuelle moyenne supérieure à 6%, le trafic augmente fortement et concerne l'ensemble des modes. Le risque de thrombose existe. Dans la dernière décennie, l'enjeu était d'attirer de nouveaux usagers vers les transports collectifs, aujourd'hui il s'agit d'organiser le réseau pour faire face à un nombre croissant de voyageurs. C'est un changement de paradigme complet.

Le Grand Débat organisé le 16 janvier 2009 a mis en évidence les grands enjeux des déplacements pour la métropole, au moment où la Communauté Urbaine doit à la fois mettre à jour son PDU, lancer l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale et renouveler la Délégation de Service Public pour l'exploitation du réseau. La question du transport des marchandises, articulée à notre stratégie de développement économique fera l'objet d'un débat spécifique dans moins d'un an afin d'accompagner la montée en puissance des 1000 hectares économiques.

Les principes d'actions contenus dans cette délibération visent à projeter notre réseau de transport public d'ici à 2020. Il s'agit à la fois d'anticiper le choc social de la fin du pétrole à bon marché et de prendre une part active à la lutte contre le dérèglement climatique. Pour cela, Lille Métropole Communauté Urbaine s'engage à hiérarchiser ses projets et ses arbitrages futurs sur les bases des bilans carbone comparés des mesures envisagées.

Située au coeur des réseaux de communication ferrés et routiers, il revient à notre métropole au regard de cette singularité, de fixer un cap à nos partenaires de l'Eurorégion pour construire ensemble, la mobilité d'un bassin de vie de 3 millions d'habitants qui doit s'affranchir des frontières nationales et administratives.

1 - LES GRANDS ENJEUX

1.1 - une rupture dans l'évolution de la mobilité

L'Enquête Déplacements 2006 met en évidence une rupture dans l'évolution des pratiques de déplacements des habitants de la métropole lilloise.

Alors que le rôle de l'automobile ne cessait de croître, on a constaté en 2006 une légère baisse du nombre de déplacements effectués en voiture. Une baisse compensée par une hausse légère de la longueur des trajets, conduisant à une stabilisation du trafic automobile générée par les habitants de Lille métropole.

Cette rupture de tendance a été observée aussi à travers d'autres enquêtes en France. Elle est confirmée par la baisse des indicateurs nationaux de trafic routier.

Si la congestion des axes autoroutiers demeure une réalité, l'examen attentif des dernières enquêtes concernant le trafic de transit fait apparaître une croissance qui ces dernières années tend à diminuer.

La progression de l'usage des transports collectifs a été importante (+ 50% en dix ans). On constate aujourd'hui à Lille comme dans d'autres agglomérations françaises une saturation d'une partie du réseau de transport public.

Avec la stabilisation du trafic automobile, les progrès technologiques ont permis une réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Le nombre de victimes graves d'accidents de la circulation a baissé de façon très significative depuis vingt ans.

La marche à pied reste un mode de déplacement important surtout en ville. Quant à l'usage du vélo, il a connu des évolutions contrastées selon les territoires mais reste limité.

De nombreux experts des transports annoncent aujourd'hui en France une rupture de tendance dans l'évolution des pratiques de mobilité. Selon eux, l'évolution récente n'est pas conjoncturelle mais s'inscrit dans la durée. Elle s'explique par trois facteurs :

- l'augmentation inéluctable du coût des carburants, du fait de l'épuisement progressif des ressources fossiles ;
- l'impact de la mise en oeuvre des Plans de Déplacements Urbains : amélioration de l'offre en transport en commun, partage de la rue plus favorable aux modes alternatifs à la voiture ;
- les préoccupations environnementales croissantes qui induisent des comportements individuels nouveaux.

La prise en charge effective par les employeurs, à compter du 1er avril 2009 du remboursement d'au moins 50% des abonnements de transports collectifs pour l'ensemble des salariés est de nature à conforter les tendances d'augmentation du trafic enregistrées dans les transports collectifs.

1.2 - Des objectifs de rééquilibrage des parts modales très ambitieux pour une métropole exemplaire dans le domaine des transports.

L'envolée des prix du carburant à l'été 2008 a déjà engendré des changements de comportement. Lors de cet épisode, chacun a pu mesurer les conséquences sociales du carburant cher. Les métropoles qui, demain, sauront préserver leur cohésion sociale et donc leur dynamisme économique sont celles qui auront anticipé la fin du pétrole à bon marché.

Sortir notre métropole de l'addiction au pétrole, nécessitera des politiques volontaristes aussi bien en matière d'offre de transports collectifs que de maîtrise de l'étalement urbain qui seront également

utiles pour prendre notre part dans la lutte contre le réchauffement climatique ; les déplacements représentant 36% des rejets de gaz à effet de serre dans la métropole.

Le dynamisme et le rayonnement de la métropole reposent sur une facilité accrue des échanges tant à l'intérieur de la métropole qu'avec les territoires extérieurs.

Les routes et les réseaux de transports publics garantissent l'accessibilité de l'ensemble du territoire. Une attention particulière est portée aux quartiers relevant de la politique de la ville et aux territoires isolés.

Le système de transport doit faciliter l'insertion sociale de tous et en particulier les populations socialement et économiquement défavorisées, les Personnes à Mobilité Réduite, les personnes âgées en perte d'autonomie.

La politique de mobilité favorisera les modes de déplacements les plus respectueux de l'environnement tout en maintenant la mobilité individuelle à son niveau actuel, soit environ 3,75 déplacements par jour et par personne, cela implique :

- d'améliorer le confort et la sécurité des déplacements de proximité en vélo et à pied
- d'accroître les performances du réseau de transports collectifs en adaptant l'offre aux territoires desservis
- de réduire de façon modulée selon les territoires le rôle de la voiture

Les objectifs suivants extrêmement volontaristes sont proposés pour chacun des modes de déplacement des habitants à l'horizon 2020.

- 35% à pied contre 31% en 2006
- 10% en vélo contre 2% en 2006
- 20% en transports collectifs contre 10% en 2006
- 35% en voiture ou en deux-roues motorisés contre 56% en 2006

Ces objectifs sont ambitieux, mais nécessaires pour construire une métropole « post carbone ». Pour autant avec un objectif cible de 35% en matière de part modale, la voiture restera avec la marche à pied le premier mode de déplacements des métropolitains en 2020. Les changements vont se mesurer dans la transformation du rapport que nous entretenons avec l'automobile. La crise économique actuelle est elle-même un accélérateur de changements sociétaux dont les premiers indices ont pu être décelés dans les enquêtes ménages-déplacements de 2006 à Lille et 2007 à Lyon. L'année 2008 fut inédite avec pour la première fois une baisse de la consommation de carburant de près de 14%. Les citoyens développent un usage rationnel de l'automobile.

Notre responsabilité à l'échelle métropolitaine est d'accompagner ce changement de comportement en faisant de la voiture non plus un objet à usage exclusif, mais un maillon d'une chaîne de la mobilité qui s'articule avec les différents modes de transports collectifs, dans les pôles d'échanges avec les gares, dans les parcs relais avec le métro. La billettique permettra, quant à elle, de payer son stationnement aux horodateurs avec le même titre donnant accès aux transports collectifs.

Les expériences de covoiturage devront être analysées pour être reproduites chez nous ; enfin la proposition d'installer 500 voitures en autopartage sur la métropole est bien le symbole d'un découplage entre propriété et usage d'un véhicule.

La croissance excessive de l'automobile a contribué à dégrader le cadre de vie des villes. Les progrès technologiques, combinés à la maîtrise de l'usage de l'automobile et du transport routier de marchandises entraîneront une baisse des émissions de gaz à effet de serre, une réduction de la pollution de l'air.

La sécurité routière a beaucoup progressé depuis vingt ans sur la métropole, l'objectif zéro tué piéton et cycliste est aujourd'hui à notre portée.

La charte qualité des espaces publics fixe les orientations pour aménager des places et des rues plus attractives, plus conviviales. Dans les quartiers d'habitation, l'espace public doit être protégé d'une utilisation abusive par les voitures en stationnement résidentiel.

Les objectifs de la politique transport doivent aussi concourir à la lutte contre le bruit, obligation légale des agglomérations de plus de 250 000 habitants.

1.3 – Construire la mobilité de l'aire métropolitaine

L'enquête ménage déplacement nous a révélé que l'essentiel des déplacements était internes aux différents territoires de LMCU; pour autant un nombre croissant de déplacements se font en échange avec les territoires voisins, notamment du bassin minier ou de la Belgique. Faciliter la mobilité entre les territoires nécessite de s'affranchir des frontières administrative et nationale. Le territoire de l'aire métropolitaine est le territoire pertinent pour construire la mobilité du 21^{ème} siècle. A défaut d'un outil de gouvernance unique des transports de l'aire métropolitaine, les différentes autorités responsables en matière de transport savent coopérer, comme ce fut le cas au travers de la signature de la charte d'interopérabilité pour mettre oeuvre la billettique intégrée. La réalisation des pôles d'échanges est aussi le fruit d'une intense collaboration avec l'ensemble des acteurs institutionnels.

Au-delà des frontières de LMCU, c'est la Région, compétente sur le transport ferroviaire qui organise la mobilité de cette aire métropolitaine. Le plan de cadencement des Trains Express Régionaux à partir de 2012 renforcera la performance des liaisons ferroviaires de ville à ville en rendant encore plus attractif ce mode de transport et concurrencera mieux encore la voiture. Dès aujourd'hui la liaison directe entre Lens et Lille se fait en 30 minutes. La réalisation d'un tram-train permettra un partage des tâches entre LMCU et la Région: à la première les liaisons de cabotage sur la 1ère et seconde couronne lilloise, à la seconde les liaisons directes entre les villes de l'aire métropolitaine. Avec les villes belges voisines les liaisons existent déjà, à l'instar de Lille/ Courtrai qui compte dix neuf services journaliers. L'objectif du groupe de travail mobilité du groupement de coopération transfrontalier sera de conduire les négociations avec la SNCB et la SNCF pour supprimer l'effet frontière qui aboutit à un prix du trajet artificiellement élevé.

Sur la base de ces éléments Lille Métropole souhaite mieux articuler encore ses politiques avec celles de l'État et des collectivités compétentes aux autres échelles. La création du SMIRT sera d'ailleurs un lieu privilégié de dialogue entre les différentes autorités organisatrices de transport. La mise en oeuvre du tram-train nécessitera aussi une relation de travail stable et pérenne avec la Région pour à terme partager l'usage des infrastructures ferroviaires.

Pour jeter les bases d'une mobilité pensée à l'échelle de l'aire métropolitaine, LMCU propose à ses partenaires l'élaboration en commun d'un **plan de mobilité de l'aire métropolitaine**.

Une première étape du travail consistera à se doter d'outils communs de connaissance des flux de déplacement et du fonctionnement des réseaux au sein de l'aire métropolitaine. Ce travail sera conduit au sein d'une **Conférence permanente de la mobilité de l'aire métropolitaine** que Lille Métropole proposera à l'ensemble de ses partenaires.

Pour mieux informer les usagers actuels et futurs, LMCU proposera la création en partenariat avec les acteurs économiques d'une centrale de mobilité ayant un rôle d'information et d'incitation auprès des particuliers et des entreprises. Cette centrale de mobilité aurait toute sa pertinence à l'échelle de l'aire métropolitaine.

1.4 - Une métropole accessible dans l'ère de l'après pétrole

Avec les territoires extérieurs à Lille Métropole Communauté Urbaine, la croissance des échanges devra d'abord s'appuyer sur le renforcement du rôle du train (TER, tram-train) plutôt que sur la voiture. Il faudra donc, dès maintenant, imaginer les pratiques de déplacements, l'organisation de la ville et des réseaux de transport d'ici 20 à 40 ans pour gérer le choc social de l'après pétrole.

Au cœur du quadrilatère Londres – Paris – Amsterdam – Cologne, l'accessibilité de notre métropole repose sur le train à grande vitesse. Les gares sont des éléments essentiels du tissu urbain dont l'attractivité se trouve décuplée, lorsqu'elles s'articulent sur des modes lourds de transports collectifs. Lille-Flandres et Lille Europe bénéficient de cet atout stratégique. A l'instar du rapport de la sénatrice Fabienne Keller, nous proposons un outil de gestion unique pour mieux gérer l'ensemble des fonctions de nos deux gares. La liaison urbaine entre Lille-Flandres et Lille -Europe devra être améliorée.

Les travaux entrepris par le Conseil Régional sur les voies en amont de Lille-Flandres vont faire croître de 30% sa capacité d'accueil. La création d'une halte TER à la Porte des Postes sera aussi de nature à soulager Lille- Flandres. Le stockage des TGV sur Lomme Délivrance et non plus sur Fives permettrait aussi d'optimiser les capacités de Lille Europe.

Nous affirmons ici notre volonté politique qui s'inscrit dans la continuité du combat de Lille Métropole pour accueillir le TGV au cœur de la ville, qui nous a permis de créer Euralille et de connaître un essor sans précédent des activités tertiaires. Notre intuition est, qu'à l'instar de la création de la nouvelle gare Saint-Pancras à Londres, la place des gares est dans la ville, le positionnement actuel de Lille-Flandres et de Lille-Europe dans les réseaux TGV nord-européens étant un atout qu'il nous faut conforter. Au plan écologique, cela s'inscrit dans modèle de la ville du XXI^e siècle que nous voulons construire, qui passe par la reconquête urbaine plutôt que par l'étalement.

En changeant d'échelle, on s'aperçoit par ailleurs que les aéroports de Zaventem à Bruxelles et la gare TGV Roissy-Charles-de-Gaulle constituent, à moins de cinquante minutes de Lille, des éléments essentiels à la desserte de la métropole, formidables portes d'accès à la planète.

Le réseau autoroutier est de la responsabilité de l'État. LMCU prend acte des décisions relatives au Grenelle de l'Environnement qui imposent au niveau national un changement d'approche quant au développement du réseau autoroutier. Cette orientation nouvelle est d'ailleurs conforme avec les objectifs français de réduction des émissions de gaz à effet de serre pris au niveau européen.

L'avenir est donc à la valorisation des infrastructures existantes le plus en amont possible de la métropole. LMCU prendra langue avec l'Etat et les régions concernées pour mener à bien cette réflexion afin d'orienter les trafics de transit vers les ports belges et hollandais via Laon et Maubeuge nécessitant l'achèvement de l'élargissement de la RN2.

La mise en service du canal Seine Nord dès 2015 permettra aussi un fort report modal de la route vers la voie d'eau.

Enfin, nous proposons d'étudier l'opportunité de la mise en oeuvre d'un péage pour les poids lourds aux entrées de la métropole. Il s'agit de mieux gérer la circulation de transit des camions, qui n'apportent pas de retombées directes pour la métropole, mais uniquement des nuisances. Par delà la nécessité de repenser les dispositifs de contournement de Lille Métropole, l'extension de ce dispositif de péage urbain pour encourager les personnes à utiliser les transports collectifs plutôt que les axes routiers, avec une modulation horaire, pourrait également être étudiée. Les recettes de ce dispositif pourraient alimenter un fonds de concours pour l'amélioration des transports en commun et de l'accessibilité de Lille Métropole.

2 - LES ACTIONS A METTRE EN OEUVRE

Pour faire face à ces grands défis pour la métropole, il n'existe pas de solution miracle, aucun mode ne peut constituer à lui seul la réponse face aux nouveaux enjeux de la mobilité. C'est autant la mise en synergie de tous les réseaux de transports que leurs nécessaires redimensionnement, ainsi qu'un nouveau volontarisme en matière de lutte contre l'étalement urbain qui devront être menés de front en partenariat avec tous les acteurs concernés : l'Etat, la Région, le Département et les communes mais aussi les acteurs économiques et les habitants eux-mêmes.

L'ensemble des actions décrites ci dessous repose sur un plan de financement de 1,7 milliards d'euros sur dix ans. Le temps du transport est un temps long, pour le tram-train les décisions que nous prendrons dans ce mandat seront vécues par les usagers dans le mandat prochain. Les cofinancements de l'Etat, de la Région, du Département ou encore les fonds européens seront sollicités, comme ils le sont aujourd'hui sur les pôles d'échanges, la billettique ou les LIANES. En fonction de l'avancée des études, ces chiffres seront précisés.

2.1 - Aménager le territoire pour réduire la dépendance à l'automobile et organiser un temps de la ville.

L'articulation des politiques d'urbanisme et des politiques de déplacement est une question complexe, mais c'est à moyen et long termes, la condition première d'une réduction de l'usage de l'automobile et de ses nuisances. La création de nouveaux sites propres de transports collectifs ne peut plus constituer la seule réponse aux enjeux de la mobilité. La densification en terme d'habitat et d'activité autour des stations existantes de transports collectifs: gares, stations de métro, arrêts de LIANE ou de tramway est un enjeu majeur. Ce foncier est à considérer comme le nouvel eldorado du transport public.

Il existe aujourd'hui 260 disques de valorisation autour des stations de transport collectif, comprenant les 58 stations de métro, les 34 arrêts de tramway, les 42 gares et les 130 arrêts de LIANE. Au sein de ces DIVAT, la prochaine délibération relative à l'intensité urbaine précisera le nombre de logements à l'hectare, sachant que celui-ci s'adaptera au contexte urbain et à l'importance de l'offre en matière de transports publics.

Le prochain SCOT devra porter une attention particulière à la cohérence des orientations de développement urbain (habitat et activité) et aux réalisations de réseaux de transports. L'urbanisation nouvelle maîtrisée autour des réseaux de transports publics existants ou à créer doit remplacer la péri-urbanisation diffuse sans remettre en cause le renouvellement urbain dans les quartiers en mutation.

Au niveau opérationnel, le principe de la réalisation simultanée des réseaux de transports nouveaux (Bus à Haut Niveau de Service, tramway, tram-train) et des zones d'habitat ou d'activité doit faire l'objet de contrats d'axe négociés avec les communes, dans le cadre des contrats de territoire.

Une révision thématique du PLU sera engagée pour prendre en compte les recommandations de l'étude sur la valorisation des axes de transport (DIVAT) autour des axes existants comme de ceux projetés. Il est proposé d'engager un travail opérationnel sur les DIVAT des dix stations de métro qui connaissent l'affluence la plus faible. Quatre sont situées à Tourcoing : Sébastopol, Carliers, CH Dron, Mercure ; deux à Wasquehal : Pavé de Lille et Hôtel de Ville et enfin Alsace à Roubaix, Croix Mairie, Pont Supérieur à Lomme et Lezennes sur la ligne 1. Les normes de Coefficient d'Occupation des Sols, de stationnement et la qualité des accès cyclables et piétonniers seront traitées de façon globale et cohérente pour renforcer la densité autour de ces stations de métro et, par conséquent, améliorer leur attractivité. Les nouvelles zones de développement devront affirmer la nécessité dès le départ d'objectifs ambitieux de parts modales pour les transports collectifs, le vélo et la marche à pied.

Les réseaux routiers comme les réseaux de transports collectifs sont trop souvent calibrés pour absorber les flux lors des heures de pointe du matin et du soir. Sans en avoir conscience l'éducation nationale, comme les employeurs privés ou les administrations territoriales ou d'état en fixant de façon unilatérale leurs horaires produisent un temps de la ville, qui gagnerait à être davantage débattu pour éviter les phénomènes de thrombose, justifiant eux-mêmes de nouveaux investissements. Dans le sens Lille/Villeneuve d'Ascq, un meilleur étalement des heures d'entrée aux universités permettrait un gain de confort le matin pour l'ensemble des usagers de la ligne 1 du métro. Cette réflexion fera l'objet d'études, permettant à la communauté urbaine d'engager un dialogue avec les producteurs de temps.

2.2 - Faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre... Place à l'intermodalité

Autant que les modes de transports eux-mêmes, ce sont les moyens et les endroits permettant de passer d'un mode à l'autre qui deviennent cruciaux. Ces interfaces que sont les parcs relais, les pôles d'échanges, les gares deviennent des endroits stratégiques, où se mesure la qualité d'un réseau de transports.

La billettique fera entrer notre réseau de transports collectifs dans le 21ème siècle. Utiliser le même titre de transports pour prendre le TER, le bus, le métro, emprunter un vélo ou une voiture en libre accès ou encore payer son stationnement à l'horodateur signifie changer les termes et les conditions mêmes de la mobilité. Nous rentrerons aussi en dialogue avec les artisans taxis pour faire bénéficier les détenteurs de ce pass mobilité de tarifs réduits avec comme souci de mieux intégrer les taxis dans la chaîne de mobilité.

Conçue de cette façon la billettique devient une alternative complète à la possession d'une automobile.

Précisons que cette carte aura la possibilité d'héberger des services municipaux comme la cantine, les bibliothèques, l'accès à la piscine. Bien plus qu'une carte de mobilité, c'est un véritable passeport pour la vie quotidienne que les métropolitains pourront utiliser dès la fin 2011. Les téléphones portables pourront aussi être les supports de cette révolution technologique.

Les pôles d'échanges TER/AUTOCAR/BUS/AUTO/VELO constituent de véritables portes d'entrées multimodales de notre métropole. Le succès du pôle d'Armentières atteste de l'utilité de ces points stratégiques intermodaux. Don en phase travaux dès 2009 et La Bassée, Seclin et Pont de Bois, ainsi que le point stratégique de la Porte des Postes riche du croisement des deux lignes du métro seront les prochaines étapes de ce programme. Concernant le pôle d'échanges de Seclin, LMCU souhaite conserver la fonction de la gare Train-Auto.

Les parcs relais associés au métro seront aussi à redimensionner à l'image du P+R des 4 cantons porté à 2000 places, du nouveau P+R associé au prolongement de la ligne 1 vers Eurasanté ou encore à créer au nord de la ligne 2.

2.3 - Affirmer le rôle urbain du train, mettre en oeuvre deux lignes de tram-train

La métropole lilloise a su conserver le tramway du Grand Boulevard mais contrairement à d'autres agglomérations françaises, elle n'a pas encore réalisé de nouvelles lignes de tramway ; pourtant son potentiel ferroviaire est riche en s'appuyant sur pas moins de 40 gares.

L'avenir du transport collectif se dessinera autour de cette étoile ferroviaire. Préserver l'avenir nécessitera d'acquiescer auprès de RFF, propriétaire des infrastructures des voies ferrées aujourd'hui désertées ou peu utilisées comme Halluin/Tourcoing ou Lille/Comines.

Aujourd'hui le train joue un rôle important et croissant pour les échanges avec l'extérieur conformément au Schéma Régional des Transports mais il est peu utilisé pour les déplacements internes à la Communauté Urbaine. Des liaisons TER comme Lille/Tourcoing ou Lille/Roubaix

disposent pourtant d'un vrai potentiel avec une intégration ferroviaire permettant d'utiliser le train au même prix que le métro.

Un travail avec la SNCB sera aussi à conduire dans le cadre de l'Eurométropole pour supprimer les effets frontières des liaisons avec Tournai ou Courtrai.

Dans le dernier mandat les études confiées au groupement TTK ont été menées en partenariat avec la Région, la SNCF et RFF. Elles ont montré l'intérêt de développer le rôle urbain du train et ont fait la démonstration que le réseau ferroviaire existant constituait une opportunité pour développer un système innovant de tram-train assurant une desserte fine des territoires urbains et périurbains.

En partenariat étroit avec le Conseil Régional, une étude technique va être engagée pour éclairer les choix sur les tracés, l'estimation des coûts d'investissement et de fonctionnement.

Deux axes paraissent prioritaires, un axe Sud - Nord de Seclin à Comines et un axe Sud-Ouest - Est de Don Sainghin à Baisieux en passant par la Porte des Postes. Sur ces deux axes il faudra déterminer avec le propriétaire des infrastructures ferroviaires et l'Autorité Organisatrice les réserves de capacité existantes pour faire rouler notre propre matériel roulant.

La réalisation de ces deux premières lignes de tram-train constitue un engagement inédit pour LMCU dans la prochaine décennie. Un grand volontarisme sera nécessaire sur cet enjeu structurant afin que les aménagements concernant la première ligne de tram-train puissent être engagés avant la fin du présent mandat. L'objectif est d'aboutir à une mise en service de la première ligne en 2016 et de la seconde en 2018.

A moyen et long termes, le réseau ferroviaire de l'aire métropolitaine doit constituer l'armature du développement métropolitain. Des sites majeurs comme celui de l'Union devront organiser leur densité autour des stations de métro existantes tout en intégrant en amont les infrastructures ferroviaires.

Ailleurs, des aménagements de l'infrastructure (suppression de passages à niveau, élargissement à 3 ou 4 voies, création éventuelle de nouveaux arrêts) permettront de concilier les différentes fonctions de ce réseau: liaisons intercités rapides, dessertes fines des territoires périurbains et transport de marchandises.

2.4 - Renforcer la performance des bus

Avec 46 millions de voyages par an, notre seule flotte de bus métropolitains réalise plus de voyages que le TER dans tout le Nord - Pas-de-Calais. Le plan bus 2006/2009 a permis une mise à niveau, en renforçant l'ensemble des fréquences et en créant de nouvelles lignes comme la Citadine ou la première LIANE : Ronchin/Lille/Comines.

Cinq nouvelles Lianes, dont les études opérationnelles sont avancées pourront être mises en oeuvre dans ce mandat : Wattignies/CHR Calmette/Loos ; Roubaix/Hem ; Tourcoing / Roncq / Halluin ; Roubaix/Wattrelos et enfin Marcq Clemenceau/ Villeneuve D'ascq Pont de Bois. A l'instar des comités de ligne pour le TER, LMCU souhaite pour chacune des LIANES organiser des comités de ligne afin d'associer au mieux les usagers du bus à l'évolution du service.

Un nouveau plan bus est nécessaire pour combler notre retard historique, faire face à la croissance du trafic, mieux desservir les zones péri-urbaines et assurer la desserte des nouvelles zones économiques. C'est une priorité de notre politique transport pour renforcer l'attractivité des bus en matière de qualité du matériel roulant et d'aménagements de voirie et de priorité aux feux. L'ampleur de ce nouveau plan réalisé entre 2011 et 2013 intégrera la réalisation du futur tram-train et intégrera la maîtrise des coûts de fonctionnement. Ce nouveau plan sera un puissant outil d'équité entre tous les territoires en matière d'accès au transport public

A l'instar du plan bus 2006/2009 **ce nouveau plan bus se fera en concertation étroite avec les communes et croisera les besoins exprimés lors de l'élaboration des contrats de territoires.**

Si les liaisons vers Lille gardent leur utilité, il faudra également mettre en oeuvre des lignes de contournement de la ville centre, (cf. carte jointe) à l'instar de la LINO pour l'ouest de la métropole. Une Liane de l'arrêt de tramway Clemenceau vers la station de métro Pont de Bois est aussi utile pour éviter le passage systématique vers Lille Flandres. Elle sera en interconnexion avec le tramway, les deux lignes de métro et le TER à Pont de Bois. Elle évitera la convergence des voyageurs de l'Est de la métropole vers la gare Lille-Flandres. Une liaison directe du sud de l'agglomération vers Villeneuve d'Ascq est aussi essentielle. L'objectif est de produire un maillage circulaire éloigné de la ville centre.

Dans les territoires mal desservis, notamment ruraux, l'offre de transport collectif devra être renforcée et adaptée. Les lignes de bus devront s'organiser en rabattement avec les gares et les pôles d'échanges le cas échéant les services de transports à la demande pourront être des compléments utiles aux transports collectifs. LMCU propose un plan de mobilité du territoire des Weppes mobilisant l'ensemble des modes en interconnexion avec les pôles d'échanges de Don Sainghin, La Bassée ou encore la gare de Wavrin. Les pratiques de covoiturage seront développées sur ce territoire en lien étroit avec les communes.

2.5 - Renforcer l'offre du métro

Avec plus de 90 millions de voyages par an, les deux lignes de métro automatique constituent l'épine dorsale de notre réseau en assurant près des deux tiers du trafic voyageur.

Les efforts de sécurisation entrepris dès 2002 et les innovations tarifaires comme l'instauration du ticket ZAP en 2004 ont eu un impact fort sur la croissance, le trafic affiche une progression de 5% par an. A ce rythme les perspectives de thrombose ne sont pas écartées. L'augmentation de l'offre bus augmentant mécaniquement les correspondances vers le métro. La rénovation de la station Gare Lille-Flandres achevée fin 2007 a considérablement amélioré les conditions de transports des voyageurs au sein de ce pôle d'échanges majeur avec le train.

Le doublement de la longueur des rames sur la ligne 1 c'est à dire leur passage à 52 mètres et la mise aux normes de sécurité des stations les plus profondes sont nécessaires pour faire face à la croissance de la demande. Ce chantier s'étalera sur huit ans avec le remplacement du pilotage automatique, qui permettra notamment en cas d'incident l'arrivée des rames en stations. Le remplacement progressif des rames à 26 mètres par des rames à 52 mètres à partir de 2015 s'achèvera en 2018. Le matériel roulant de la ligne 1 sera transféré sur la ligne 2 pour accroître les fréquences de cette ligne dès 2015 et faire face également à la croissance du nombre de voyageurs.

Le développement d'un pôle d'activités dense au sud du CHR et l'intérêt de repositionner un parc relais plus accessible nécessitent la prolongation de la ligne 1 du métro vers le secteur le plus dense en emploi. Parallèlement à ce chantier il conviendra de revoir la signalétique d'ensemble du métro qui n'a pas évolué depuis sa création.

2.6 – Une métropole cyclable exemplaire

Malgré d'importants efforts d'aménagement réalisés depuis quelques années, les conditions de déplacement des piétons et surtout des cyclistes restent souvent compliquées et peu sûres et méritent d'être fortement améliorées. Il faut banaliser l'usage du vélo pour en faire un mode majeur articulé aux transports collectifs. Réaliser en dix ans une métropole cyclable exemplaire, c'est l'ambition de LMCU avec l'objectif de multiplier par cinq la part modale du vélo dans la métropole.

La modération de la circulation automobile et notamment de sa vitesse est la condition première d'une remontée significative de la pratique des modes actifs. Aussi, la priorité sera donnée à la généralisation des zones 30 au sein des quartiers et partout où la vie locale est prépondérante. La poursuite des aménagements piétonniers et cyclables – notamment sur les artères restées limitées à 50 km/h – complétera le réseau. Cela suppose une affectation plus équilibrée de l'espace public en faveur des cyclistes et des piétons, qu'ils soient valides ou à mobilité réduite. Notre réseau cyclable conjuguera trois principes: continuité, maillage fin et niveau de sécurité homogène.

Pour réduire les effets de coupure des grandes infrastructures en périphérie urbaine (autoroutes, voiries à fort trafic, voies ferrées...) et des grandes emprises, une politique plus systématique de rétablissement des continuités sera engagée: construction de passerelles ou de passages souterrains, ouverture d'îlots...Tous ces principes d'aménagement concerneront aussi les routes départementales. La politique de route durable prônée par le Département constitue une opportunité pour davantage prendre en compte les déplacements à pied et à vélo. Les Véloroutes et Voies Vertes devront être confortées et aménagées pour une pratique continue du vélo, aussi bien de tourisme comme au quotidien.

L'usage de la bicyclette nécessite aussi des solutions de stationnement sécurisé. Si LMCU peut y contribuer par divers dispositifs installés sur l'espace public, de nombreux partenaires publics ou privés devront également s'efforcer de généraliser les garages à vélos dans les équipements dont ils ont la responsabilité.

Pour favoriser la complémentarité des modes actifs avec les transports publics, les accès à pied et à vélo autour des stations seront améliorés et des parcs vélos sécurisés installés à proximité immédiate. Une vélostation située près de la gare de Lille Flandres permettra aux habitants de la périphérie de disposer à l'arrivée de multiples services: gardiennage et location de vélos pour la journée ou bien plus.

De plus, la mise à disposition de vélos en libre service dans le cadre du renouvellement de notre DSP transports collectifs donnera à la bicyclette une nouvelle visibilité. Des Etats généraux du vélo dans la métropole seront organisés par LMCU fin 2009 pour mobiliser et impliquer l'ensemble des acteurs autour de ces objectifs.

2.7 - Développer la marche à pied.

Un tiers de nos déplacements se font à pied dans la métropole. Le développement de la marche contribue à des enjeux de santé publique, notamment de lutte contre le fléau de l'obésité qui touche un nombre croissant de jeunes. Conforter ce mode de déplacement écologique nécessite de protéger nos trottoirs. La loi de 2005 sur l'accessibilité des personnes handicapées devra trouver une traduction concrète dans nos aménagements de voirie. Les différents types de handicap (moteur, cognitif, visuel...) doivent être pris en compte dans la chaîne des déplacements afin que l'intermodalité ne s'accompagne pas de rupture dans l'accessibilité et la capacité des personnes handicapées à se déplacer.

L'attractivité des stations de transport collectif nécessite une grande qualité dans l'accessibilité piétonne. Ces chantiers de voirie sont prioritaires pour donner à nos trottoirs les largeurs requises.

Faire de la marche à pied et du vélo des modes de déplacements à part entière impose de garantir au maximum la sécurité de ceux qui les pratiquent. Des progrès très importants ont déjà été obtenus. Mais il convient de rappeler que le principe est de tendre vers zéro tué ou blessé grave, piéton comme cycliste. Pour s'en rapprocher la Communauté Urbaine combinera des politiques de modération de la circulation, d'aménagement des routes et des rues et des actions de sensibilisation des usagers de ces modes mais aussi des automobilistes.

2.8 - Améliorer l'utilisation du réseau routier existant et la qualité des espaces publics

Une réflexion approfondie associant les acteurs économiques mais aussi des chercheurs et des universitaires sera engagée pour mieux connaître l'impact socio-économique des infrastructures routières dans l'aire métropolitaine de Lille. En effet, la congestion routière est croissante aux heures de pointe, mais elle n'est pas supérieure à celles d'autres grandes agglomérations.

A l'échelle de l'Eurorégion, les maillages routiers devront éloigner les flux de transit des zones urbanisées.

A l'échelle de la métropole, une réflexion est en cours avec l'État, la Région et le Département dans le cadre du volet routier du PDU, elle conduira à mieux hiérarchiser les fonctions des différentes voies et prévoir, là où c'est nécessaire, des aménagements locaux complémentaires.

A l'échelle des quartiers, la politique d'aménagement des voies destinée à modérer la vitesse des voitures, et à améliorer la sécurité routière sera poursuivie.

Réduire la place de la voiture, nécessite la mise en place à l'échelle de la métropole d'un service d'autopartage qui s'appuiera sur les expériences existantes. Le passage de la propriété à l'usage d'un véhicule permettra de réduire la motorisation des ménages et d'inscrire la voiture partagée comme un maillon de la chaîne de mobilité. Ce type de service a vocation à trouver assez rapidement leur équilibre économique.

Aujourd'hui, il existe à Lille un service économique réussi d'autopartage avec la SCIC Lilas Autopartage qui compte 750 abonnés pour 25 véhicules.

L'ambition de LMCU est de développer ce service à partir de cette expérience économique réussie pour atteindre l'objectif de 500 véhicules à l'horizon 2015 à l'échelle de la métropole.

LMCU et les communes intéressées détermineront les modalités de leur participation pour le développement de ce nouveau service.

2.9 - Affirmer une cohérence métropolitaine en matière de stationnement

Entre 1987 et 2006 le parc automobile résidentiel stationné sur voirie a explosé de 83800 à 207600. Dans le même temps, le stationnement en parking privé a légèrement diminué (de 250000 à 248900), malgré la construction de milliers de logements neufs dotés de parkings. Aujourd'hui ces emplacements sont sous utilisés, désaffectés ou détournés de leur usage, au détriment de l'espace public.

Pourtant, dans la dernière période (1998-2006) l'usage de la voiture tend à se réduire, et à l'heure de pointe, seuls 15% du parc automobile est en mouvement dans la métropole. Enfin, en 2015, nos espaces publics doivent être mis en conformité avec la loi de février 2005 sur l'accessibilité.

En conséquence :

- Notre règlement d'urbanisme (articles 12 du PLU) devra être révisé.
Pour lier l'obligation de disposer d'un parking non plus au logement mais à la possession d'une voiture dans la conception des "écoquartiers" le stationnement (résidentiel, visiteurs, pendulaire) doit être mutualisé non pas à la parcelle mais à l'échelle des îlots ou du quartier, avec des dispositions inscrites au règlement de la ZAC.
Dans l'existant LMCU interviendra de manière volontariste pour optimiser l'usage des capacités existantes hors voirie, en contribuant à mettre en place des outils de commercialisation et gestion

adaptés. Dans les immeubles locatifs, trop de parkings sont aujourd'hui murés, un programme de travaux spécifiques permettra leur mise sur le marché.

- Les arrêtés de police légalisant du stationnement à cheval sur chaussée/trottoir ne pourront être matérialisés par LMCU que s'il est démontré qu'ils sont conformes avec la loi de 2005 et les objectifs de notre PDU vis à vis des modes doux.

2.10 - Utiliser notre patrimoine fluvial pour transporter des voyageurs.

Le patrimoine fluvial de notre métropole est à valoriser. Dans les secteurs riches en emploi ou à fort potentiel récréatif, des navettes fluviales pourront être des compléments utiles. A l'instar du tram-train pour l'utilisation des voies ferroviaires appartenant à Réseau Ferré de France, nos futures navettes fluviales circuleront sur les canaux gérés par les Voies Navigables de France avec qui il faudra négocier les vitesses de circulation ou encore le passage des écluses. Depuis le pont de la citadelle, la desserte d'Euratechnologies ou du parc Mosaïc apparaît comme pertinent.

Le transport fluvial de voyageur sera donc intégré au renouvellement de la Délégation de Service Public de transport; c'est donc LMCU qui procédera à l'acquisition des navettes et en confiera l'exploitation au futur délégataire dans le cadre d'un cahier des charges qui précisera les dessertes, les fréquences et la tarification de ce nouveau service.

EXTRAIT

Du Registre aux délibérations
Du Conseil de la Communauté

Réunion du CONSEIL du 17 AVRIL 2009

Nombre de membres en exercice : 170
Date de la convocation à la réunion : 10 avril 2009

Présidente : Mme Martine AUBRY

(Secrétaire de Séance : M. Sébastien COSTEUR)

Présents : (149) MM. ADYNS, AISSI, AMIELH, ANDRE, Mme AUBRY, MM. BAERT, BAILLOT, BARRET, BELIN, BENABBOU, BERNARD, BEZIRARD, Mme BIENCOURT, MM. BLOT, BOCQUET, BODIOT, BOSSUT, Mme BOUCHART, MM. BOUREL, BRAND, BREHON, Mme BRESSON, MM. CACHEUX, CAMBIEN, CASTELAIN, CAUCHE, CAUDRON, CHARLET, CODRON, COISNE, COLIN, COSTEUR, Mme CULLEN, M. DARMANIN, Mme DARNEL, MM. DAUBRESSE, DAVOINE, DE SAINTIGNON, DEBREU, DECOCQ, DEFFONTAINE, DELABY, Mme DELACROIX, MM. DELAHOUSSE, DELANNOY, DELEBARRE Patrick, Mme DEMESSINE, MM. DERONNE, DEROO, DERUYTER, DESMARECAUX, DESPIERRE, DOJKA, DROART, DUBUISSON, DURAND Yves, DUSAUSOY, DUVAL, DUWELZ, ELEGEEST, Mmes FABER, FILLEUL, MM. FOUCART, FREMAUX, GABRELLE, GADAUT, GAUTHIER, GERARD, Mme GOUBE, MM. GRIMONPREZ, GRUSON, HAESBROECK, HAYART, HENNO, HERBAUT, HOUSSIN, HUYGHE, IFRI, JACOB, Mme JACQUOT, MM. JANSSENS, JEGOU, Mme KRIEGER, MM. LANNOO, LEBAS, LEDOUX, LEFEBVRE, LEMAHIEU, LEMOISNE, LEPRETRE, LESAFFRE, LESERRE, LIEVEQUIN, Mme LINKENHELD, MM. LOOSVELT, MACQUET, MAIMOUNI, Mme MASSIET-ZIELENSKI, MM. MERTEN, MOLLE, MUNCH, MUTEZ, OLSZEWSKI, OURAL, PACAUX, PASTOUR, PAU, PICK, Mme PINCEDE, M. PLANCKE, Mme PLOUVIER, M. PLUSS, Mme POLIAUTRE, MM. QUEVERUE, QUIQUET, RABARY, Mme REIFFERS, MM. REMORY, RENARD, RICHIR, Mmes RINGOTTE, ROCHER, M. RONDELAERE, Mme RUSQUART, M. SANTRE, Mme SCHARLY, MM. SEGARD, SERHANI, Mme SIX, M. SPRIET, Mme STANIEC WAVRANT, MM. TARDY, TIR, TURPIN, VAN TICHELEN, VANBELLE, VANDIERENDONCK, VERBRUGGE, VERDONCK, VEROONE, VERSPIEREN, VICOT, VIGNOBLE, WALLART, WATTEBLED, WAYMEL, Mme WILLOQUEAUX, MM. WOOD, ZOUTE.

Excusés ayant donné pouvoir : (21) Mme BOUDRY (*pouvoir à M. DESMARECAUX*), M. COUSIN (*pouvoir à Mme KRIEGER*), Mme DE CLERCQ (*pouvoir à M. BOCQUET*), MM. DELEBARRE Jean (*pouvoir à M. CASTELAIN*), DELRUE (*pouvoir à M. BERNARD*), DUBOIS (*pouvoir à M. VANDIERENDONCK*), Mme DUHEM (*pouvoir à M. FOUCART*), MM. DUJARDIN (*pouvoir à M. LEMAHIEU*), DUQUENNE (*pouvoir à Mme PINCEDE*), DURAND Eric (*pouvoir à M. GERARD*), Mme HUVENNE (*pouvoir à M. LANNOO*), MM. LEGRAND (*pouvoir à M. HAYART*), MARCHAND (*pouvoir à M. MUTEZ*), Mmes MAUROY (*pouvoir à M. HUYGHE*), MULLIER (*pouvoir à M. OURAL*), MM. PARGNEAUX (*pouvoir à M. DE SAINTIGNON*), PROVO (*pouvoir à M. DUBUISSON*), Mmes SARTIAUX (*pouvoir à M. AISSI*), TELALI (*pouvoir à M. CAUDRON*), MM. VERCAMER (*pouvoir à Mme PLOUVIER*), WILLOCQ (*pouvoir à M. GABRELLE*).

SERVICES TECHNIQUES – TRANSPORTS COLLECTIFS STATION

Délibération cadre Mobilité – Engager la Métropole Lilloise vers la mobilité du 21^{ème} siècle