

Rapport CGEDD n° 010103-01 Mission sur l'accessibilité de la métropole lilloise.

Suite à des actions du préfet de région et du président de la Métropole européenne de Lille, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a demandé en décembre 2014 la création d'une mission du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Cette mission a été chargée de mener une réflexion globale sur l'accessibilité de la métropole lilloise et d'analyser les politiques déjà engagées avec l'objectif de mettre en place un plan d'ensemble permettant de fédérer les acteurs. La mission a été conduite par Mme Nicole Gontier et M. Jean Lévêque, ingénieurs généraux des ponts, des eaux et des forêts.

La question qui est posée est celle de l'amélioration de l'accessibilité de la métropole par une diminution de la congestion des infrastructures. L'expression de l'attente est souvent exprimée en termes de solutions répressives (péage urbain, interdiction des véhicules poids lourds (PL), ou voie d'autoroute réservée pour les modes « vertueux »,...) et, dans le même temps, les acteurs locaux reconnaissent que le trafic de poids lourds est nécessaire au bon fonctionnement de la métropole économique. Il n'a pas semblé à la mission devoir prendre telles quelles ces expressions d'attente, mais elle a cherché à élargir le champ des possibles.

La mission s'est donc employée à chercher où étaient les « nœuds » des difficultés ressenties sur les déplacements, et à développer des pistes convergentes d'abord incitatives, et ensuite restrictives si les solutions incitatives ne produisent pas de résultat. En effet, la situation de congestion n'est pas d'un niveau tel que seules des mesures restrictives soient nécessaires. Au contraire il convient de travailler sur les pistes incitatives, meilleures pour l'image de la métropole, et moins pénalisantes pour les habitants dans un premier temps.

Les réflexions se sont appuyées sur un fond très riche d'études existantes sur la problématique de l'accessibilité. De plus, un travail partenarial s'est établi avec les divers services de l'État et ceux de la MEL. Enfin des études en cours sont prometteuses, comme l'enquête origine/destination (tous modes) ou l'étude sur les schémas à long terme de service ferroviaire autour de Lille.

Parmi les constats effectués, la mission souligne :

- le positionnement remarquable de la métropole lilloise, véritable carrefour européen
- une situation de congestion à relativiser avec :
 - une saturation de l'ensemble des réseaux modérée et qui ne place pas la métropole lilloise en position défavorable au niveau européen
 - une zone centrale disposant d'un bon niveau de service multi-modal
 - un réseau autoroutier significativement congestionné à partir de quelques points singuliers, ce qui laisse entrevoir des solutions d'amélioration par des mesures de gestion des échanges ou de modification ponctuelle de la géométrie des voies et de leurs accès ;
 - un fonctionnement du transport ferroviaire qui dessert de façon insatisfaisante le territoire du fait des temps de transports et de la fiabilité des horaires. Des pistes d'améliorations existent sur ces 2 points.
- l'absence de mise en commun des données, des études et des outils de modélisation des trafics et d'évaluation des scénarios de report modal ;
- un manque de concertation associant tous les acteurs de la mobilité.

Dans ces conditions, la mission, considérant que le niveau de congestion ne justifiait pas dans un premier temps l'application de mesures contraignantes, a privilégié les solutions incitatives, meilleures pour l'image de la métropole et moins pénalisantes pour les habitants. Les propositions concernent des mesures qui, pour certaines, peuvent être mises en œuvre à court terme, et d'autres qui nécessitent des études lourdes préalablement à leur application.

Parmi les actions de court terme, l'accent est mis sur :

- la nécessité que tous les acteurs en charge de la mobilité établissent conjointement un plan multimodal de déplacement sur un territoire allant au-delà de la métropole lilloise ; ceci peut passer par l'élaboration d'un consensus sur les fonctions privilégiées que doivent assurer, section par section, les infrastructures routières structurantes et leur associer des niveaux de service adaptés ;

- la pérennisation de la coopération qui serait ainsi engagée entre les acteurs français par la création d'une instance ad hoc compétente sur l'ensemble des questions de mobilité ;
- l'amélioration des échanges avec la Belgique sur le fonctionnement des services et les instances de concertation ; la création d'une commission intergouvernementale dans l'esprit de celle existant pour les Alpes-du sud pourrait être examinée ;
- le rapprochement à inscrire dans le SCOT entre l'habitat et l'emploi, en particulier comme critère d'implantation des zones de logistique ;
- l'amélioration du réseau placé sous la responsabilité de l'État en agissant conjointement sur l'exploitation et l'aménagement ;
- les objectifs de report modal que devraient se fixer les responsables des transports collectifs ; à cette fin, les collectivités gestionnaires de réseaux et les autorités organisatrices des transports pourraient convenir de l'utilité de bâtir un modèle multi-modal pour les déplacements des personnes et d'organiser le portage par une structure existante ou à créer du développement de l'outil, sa gestion et son exploitation.

La mission, dans une vision prospective a regardé les différents scénarios possibles dans un futur lointain, où les mentalités auront évolué, le rôle des institutions publiques ou des opérateurs aura changé et les technologies auront ouvert de nouveaux champs. Les propositions portent sur l'exploitation des réseaux existants et sur de nouveaux aménagements à réaliser.

Sur le transport ferré, l'amélioration principale concernera les temps de transport et la régularité.

- Pour améliorer les temps de transport, plusieurs options sont possibles , toutes ferroviaires avec ou sans correspondances, ou encore mixtes, associant des rabattements de qualité par la route sur des gares en nombre limité par rapport à aujourd'hui.
- Il conviendrait également d'étudier avec la SNCF dans ses deux composantes (Réseau et Mobilités) les aménagements qu'il faudrait réaliser dans les futurs CPER pour améliorer la fiabilité et la robustesse du réseau, afin de le rendre apte à supporter des services améliorés, et donc plus attractifs.

Sur la route, les améliorations principales se trouvent dans la régulation des flux, l'information des usagers, la gestion en situation d'incidents d'une part, et d'autre part en remplissant mieux les véhicules circulant sur l'autoroute. Pour le long terme, des investissements lourds sur les infrastructures ne sont pas à écarter.

- Il serait utile, dans une association État / collectivités territoriales, de faire fonctionner un réseau complémentaire au réseau autoroutier pour en réduire les fragilités, avec des itinéraires de délestage pour gérer les incidents graves et exceptionnels et des itinéraires de complément de maillage pour la gestion courante des incidents mineurs.
- Le développement du covoiturage et plus généralement le développement d'actions visant à augmenter le taux d'occupation des véhicules est un axe important pour l'amélioration des la circulation ; cependant, si le covoiturage d'initiative privée est amené à se développer, l'intervention publique reste nécessaire pour polariser son usage au bénéfice de la fluidité de la circulation avec, en particulier, l'amélioration de l'accès aux gares, la mise en place de parkings de regroupement par de la création de lignes de covoiturage virtuelles et l'octroi de facilités offertes aux conducteurs assurant du covoiturage pour stationner leur véhicule ou utiliser des voies particulières sur autoroute.
- L'impact effectif des poids des poids sur les conditions de circulation nécessite une analyse détaillée ; il sera ensuite possible de rechercher l'ensemble des mesures les plus efficaces pour réduire les effets négatifs et enfin d'en tirer des conséquences opérationnelles, en lien avec les acteurs économiques.
- Le projet de contournement sud-est pourrait être retravaillé sur un concept revisité d'aménagement multi-fonctionnel assurant à la fois le trafic de transit, le maillage du réseau de l'agglomération et la desserte des territoires traversés.