

Juin 2015

Accessibilité de la MEL Quelques réflexions

Généralités

On ne peut pas dire que la MEL soit « enclavée » par un manque d'infrastructures.

Ce qui pose problème c'est la saturation des moyens d'accès, et uniquement à certaines heures.

En outre la saturation est multiple (métro, trains, routes, autoroutes). La saturation des autoroutes est sans doute la plus visible car relayée par les médias, mais ne concerne pas la majorité des déplacements (rappel : 650 000 mouvements « entrants » contre 4 100 000 mouvements « internes » à la MEL)

On notera que dans les classements nationaux, la MEL n'est qu'au 10^e rang des « pires » agglomérations en matière d'encombrements, c'est donc presque une situation enviable.

La MEL subit aussi la politique de l'Etat, qui de fait favorise les déplacements automobiles (prime à la casse, baisse du prix des carburants, ... alors que dans le même temps la TVA sur les TC est passée de 5,5 à 10% en 5 ans, les projets de transports urbains en site propre ont été reportés, etc...)

Trajets grande distance

Autoroutes

Tout d'abord de nombreux bouchons se créent suite à des accidents. C'est donc imparable. **En mesure préventive contre les accidents, on peut réduire uniformément la vitesse à 70 km/h** aux heures de pointe et interdire les dépassements. Cette vitesse est, de plus, la plus économe en carburant et en pollution, et celle qui assure le meilleur débit.

Il suffirait dit-on de réduire de 10 % la circulation pour résorber certains bouchons.

Dans le même temps on sait que 21% des utilisateurs de l'autoroute A1 ont une alternative transports collectifs disponible (et on peut supposer des taux similaires sur les autres autoroutes) . D'où la question (à leur demander par sondage?) : Pourquoi cette alternative est-elle ignorée ?

Et ensuite **avec les réponses obtenues, agir sur l'offre TER (ou autre) pour remédier aux demandes.**

Corollaire : puisque 21% d'automobilistes prennent quand même leur voiture malgré une offre alternative, **c'est que les bouchons ne les gênent pas tant que ça...**

La circulation de transit est soit-disant négligeable mais on envisage un « contournement sud-est » pour elle... **Agir sur la circulation de transit** par exemple en interdisant le transit poids lourds aux heures de pointe (comme on le fait déjà pour le dimanche ou en cas de neige).

Si le contournement sud-est est réalisé, le rendre obligatoire pour la circulation de transit (y compris dans les logiciels GPS!), et à péage.

Les **grandes surfaces** ont aussi un rôle important en matière d' « aspirateur à voitures », notamment en incitant à revenir sans cesse dans leur magasin pour profiter de telle ou telle promotion valable un jour seulement...

Ceci étant, les encombrements sont à ce jour la seule régulation qui existe pour limiter le trafic routier.

Faut-il chercher à les supprimer ?

L'absence de **péage urbain**, l'absence de **péage sur les autoroutes régionales**, la **facilité du stationnement** (ex : Haute Borne) (y compris à la MEL qui, bien que proche du métro, du tram, et des gares, a construit un grand parking aux frais de ses contribuables), l'**absence de sanctions contre les stationnements anarchiques**, ... sont autant d'incitations à utiliser toujours plus la voiture pour n'importe quel déplacement. **Il faut donc agir sur ces leviers pour réduire les déplacements en voiture.**

Ceci a une conséquence lourde (sur le long terme, mais le »long terme« d'il y a 20 ans c'est devenu « aujourd'hui »...) en favorisant l'étalement urbain : pourquoi se gêner pour habiter à 50 km du lieu de travail puisque on peut y aller rapidement et sans péage ?

Train

Il est « facile » d'**allonger les trains pour augmenter la capacité**. Par contre on ne sait plus augmenter le nombre de trains à Lille Flandres aux heures de pointe.

Les solutions pour augmenter la capacité et l'attractivité du transport collectif passent par la réalisation d'une **gare souterraine à Lille Flandres**, prévue dans le cadre du projet REGL, mais qui peut se réaliser indépendamment de la ligne nouvelle Lille-Hénin. Ceci permettra un débit plus grand, des liaisons traversantes, un accès plus rapide en venant de l'ouest, et la mise en place d'un vrai réseau express ferroviaire en étoile autour de Lille.

Opération séduction (réalisée en région Picardie avec 40% de succès) :

Cibler la population habitant ou travaillant dans des lieux faciles d'accès par les transports collectifs (proches des gares ou du métro), **offrir un mois gratuit d'abonnement transports, et inciter à renouveler** (exemple : est-ce bien nécessaire d'utiliser sa voiture pour venir travailler au centre de Lille?)

Les critiques les plus fréquentes sur l'offre TER sont les **creux de dessertes** (en milieu de journée ou tard le soir), les **fréquences insuffisantes sur certaines gares**, et une **fiabilité insuffisante** (retards ou suppressions de trains). Des **actions sont donc à mener en ce sens** (en lien MEL et Région)

Une **implication plus forte de la MEL dans le fonctionnement TER** de l'Aire Urbaine de Lille. Par exemple sur le projet REGL on a l'impression que la MEL est en retrait ?

Trajets courte distance (cela ne concerne pas que Lille mais aussi les autres agglomérations...)

Voiture

Comme les rues ne sont pas extensibles, la seule solution est de **réduire la quantité de véhicules en circulation**, donc en compliquant l'usage de la voiture et en facilitant les déplacements par les autres modes. Ce qui est le contraire de la politique suivie par la plupart des communes (transit sur la grand place de Lille, stationnement au centre de Tourcoing, ...)

TC

A part des projets lourds (extension métro, tramways) où l'on constate que **la MEL est la seule agglomération de France à n'avoir aucun projet**, les actions de court terme devraient porter sur **l'augmentation de la vitesse commerciale des bus**.

En général un bus passe 25% de son temps arrêté aux arrêts, 25% arrêté aux carrefours. Et ne roule que 50% du temps. Résultat une vitesse moyenne de 11 km/h en centre ville, hors aléas, à peine plus que les omnibus à chevaux en 1890 (9km/h) !

C'est vrai aussi pour les Lianes, qui ne sont que des bus améliorés et **en aucun cas des Bus à Haut Niveau de Service** (qui eux ont la priorité absolue aux carrefours et des voies réservées : voir le Busway à Nantes, Téor à Rouen, Mettis à Metz, etc...)

N'importe quel utilisateur des bus peut constater leur lenteur et leur absence de priorité dans le trafic.

Vélo

Le vélo peut couvrir une part importante des déplacements à courte distance, jusque 3 à 5 km. Les villes qui mènent des politiques cyclables ambitieuses ont des résultats.

Cela suppose un budget « voirie vélo » d'au moins 15 €/an et par habitant sur une assez longue durée pour créer un changement des comportements. A la MEL c'est moins de 2 €/an et par habitant, en baisse de

62% cette année....

Il s'agit de résorber les nombreuses coupures et points noirs (franchissement des grandes voies routières par ex.), de réaliser des double sens cyclables dans les rues en sens unique, de créer des voies cyclables, d'intégrer les voies vertes aux déplacements quotidiens, faciliter les déplacements à vélo vers les écoles, collèges, lycées lieux publics (ce qui évite de devoir conduire les enfants en voiture...) , de prévoir des arceaux de stationnement (notamment dans les commerces),...

Piéton

rendre praticable les trottoirs – lutter contre le stationnement anarchique
étendre les zones piétonnes et les zones à trafic limité en centre ville.

Conclusion générale :

Que ce soit en longue ou courte distance, la congestion « sans solution » est surtout routière en raison d'un usage disproportionné de la voiture individuelle.

La seule amélioration des transports « alternatifs » ne suffit pas à réaliser un report modal.

Il est donc nécessaire simultanément de compliquer l'usage de la voiture pour qu'elle cesse d'être « la bonne à tout faire » de la mobilité.