

DOSSIER DE PRESSE

Point Presse du 29 Janvier 2013

L'Union des Voyageurs du Nord et la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports font le point sur les Transports Urbains et la politique de mobilité de la Métropole Lilloise :

- A l'occasion d'une étude comparative de la mobilité sur plusieurs grandes villes, **Jean Macheras, pilote du groupe de réflexions « Transports Urbains » de la FNAUT**, commente les points forts (les « pieds ») et les points faibles (les « pots d'échappement ») de la politique de mobilité de la métropole lilloise ;
- **Gilles LAURENT, Président de l'UVN et Responsable Régional de la FNAUT**, commente l'actualité locale des transports : Abandon des projets structurants de LMCU, hausse des tarifs, vulnérabilité des bus à la neige, etc... et rappelle les orientations clé pour l'amélioration des transports collectifs de la Métropole.

Créée en 1978, l'Union des Voyageurs du Nord (UVN) agit localement auprès des élus, des autorités organisatrices de transport et des exploitants de réseaux, pour obtenir un meilleur fonctionnement au quotidien et pour élaborer les projets d'avenir. Elle est membre de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, association agréée de consommateurs) et de la MRES (Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités) de Lille.

La Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT), association agréée de consommateurs, rassemble au plan national environ 150 associations très diverses (piétons, cyclistes, handicapés, familles de victimes d'accidents de la route, usagers des transports collectifs urbains, ferroviaires et routiers, citadins et riverains des corridors de transit confrontés aux nuisances de la circulation routière, citoyens soucieux d'environnement global et d'aménagement du territoire), soit plus de 68000 adhérents, qui partagent une même vision de la politique des transports.

Etude de la FNAUT sur la politique de mobilité dans plusieurs agglomérations

L'étude complète est jointe au dossier. Pour retenir les points forts et les points faibles de la Métropole Lilloise :

Les « pieds » :

- pour un urbanisme maîtrisé de type "polycentrique", avec des pôles d'habitat et d'activités bien marqués et différenciés, reliés entre eux par un bon maillage de transports collectifs,
- pour la qualité des liaisons (métro + tram) entre les quatre pôles principaux : Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq (fréquences, rapidité, agrément des stations du VAL),
- pour la qualité (en général) des pôles d'échange métro-bus-tramway : facilité et agrément des correspondances, complémentarité recherchée avec les autres modes,
- pour la multimodalité caractérisant la délégation de service public : le même exploitant gère les transports collectifs, les parcs vélos aux stations, la location de vélos et l'autopartage,

Les « pots d'échappement » :

- pour le manque de performance du réseau de bus, qui ne dispose en général d'aucune priorité sur la voirie, y compris pour les lignes prétendument "à haut niveau de service",
 - pour la timidité de la politique piétonne dans le centre de Lille: réseau piéton peu étendu, le lieu de rencontre emblématique qu'est la Grand Place traversé par les voitures, le Vieux Lille dépourvu d'espaces piétons,
 - pour le manque de visibilité de la politique des déplacements à long terme, avec un calendrier de développement des alternatives à la voiture beaucoup trop lent et des réalisations sur le terrain non cohérentes avec le Plan des Déplacements Urbains. Résultat : la part de l'automobile est encore beaucoup trop forte.
-
-

L'actualité des Transports pour LMCU

Après la mise en place du Plan Bus fin Août 2012, les dernières semaines ont été riches avec successivement la validation d'un budget LMCU qui entérine l'abandon de tout projet de transport structurant, la hausse des tarifs en Janvier, et les graves perturbations dues à la neige.

La mise en place du Plan Bus

Le nouveau plan bus a été plutôt bien pensé mais certains aspects sont à améliorer :

- les lignes longues sont très vulnérables aux encombrements. Les nouvelles lignes Lille-Villeneuve d'Ascq par exemple, subissent en bout de ligne les encombrements lillois, ce qui crée des irrégularités de service et le sentiment d'une moins bonne desserte.
- La bonne idée de créer une Liane 91 express par l'autoroute se trouve plombée par un temps de trajet (tel que prévu dans la fiche horaire !) supérieur à la L91 « omnibus » !! Nous sommes favorables aux lignes express mais celles-ci devraient faire gagner du temps !
- Cinq mois après, des arrêts très importants (comme à Gare Lille Flandres pour les lignes 50,56 et 14 vers St André), n'ont toujours pas d'abribus ni d'information temps réel ! Des dizaines de personnes attendent sous les intempéries.

Les orientations LMCU de long terme

La validation du budget 2013 a mis au placard le projet de tram-train, seul projet structurant de développement des transports collectifs ! Exit aussi la navette fluviale et le prolongement du métro vers Eurasanté. **Ainsi, notre Métropole n'a plus aucun projet de développement des transports collectifs structurants**, un exemple unique en France !!

Pendant ce temps de nombreuses autres collectivités locales continuent des plans ambitieux de développement de leurs transports collectifs : Lyon, Montpellier, etc... . **Lille va prendre ainsi un retard considérable.**

Certains diront qu'on investit pour le métro en doublant la capacité de la ligne 1 : le métro ayant été conçu « petit » au départ, et dans un contexte où on ne parlait pas de Plan Climat, ce n'est pas surprenant qu'il faille augmenter ses capacités 30 ans plus tard! De plus il n'en résulte **aucun nouveau service pour les usagers.**

D'autres diront qu'il y a un plan bus : il est nécessaire pour la desserte fine des territoires, mais il n'est pas suffisant pour faire face aux augmentations du trafic ni pour inciter à laisser la voiture au garage. Même les Lianes, que les élus nous présentent abusivement comme des « bus à haut niveau de service » (BHNS), sont, comme les autres bus, **trop lentes et aléatoires** : pas de priorité aux carrefours, perte de temps aux arrêts, encombrements, fréquentes déviations, absence de voirie dédiée, absence de service dès la première neige, etc...

Nombre de communes préfèrent malheureusement donner la priorité aux automobilistes en favorisant le stationnement et la circulation plutôt que d'avoir des transports collectifs efficaces. Tout ceci en contradiction complète avec les objectifs du tout nouveau Plan de Déplacements Urbains !!

Les aménagements cyclables ne sont pas mieux lotis, leur budget baissant d'un quart : moins de 3 euros par an et par habitant !! **Aucun « Plan Vélo » sérieux n'est envisagé**, ce qui est un obstacle au développement souhaité du vélo urbain.

Ce projet de budget est donc le reflet du **double langage de nos décideurs** : réduire les nuisances automobiles sur le papier et dans les colloques, mais ne rien faire de sérieux (ou trop peu) en ce sens sur le terrain. Or tout euro investi dans les transports publics et dans les autres modes doux de transports profite au plus grand nombre et prépare l'avenir, à l'inverse d'autres dépenses non

justifiées pour la collectivité.

Le PDU2010 signé il y a à peine 2 ans est ainsi vidé de ses projets les plus ambitieux. La métropole lilloise s'interdit ainsi d'affronter le double défi du renchérissement inévitable du pétrole et du réchauffement du climat. **Un manque d'ambition regrettable et préjudiciable pour notre avenir.**

Ce n'est pas avec des bus qu'on peut construire un réseau de transport public performant pour une Métropole de plus de un million d'habitants, dont on se plaît par ailleurs à rappeler l'ambition européenne et touristique !

Les usagers ont besoin d'un **réseau de transport public fiable** avec des lignes de qualité desservant les principaux axes du territoire. Seules des technologies de type métro ou tramway peuvent atteindre ces objectifs.

La hausse des tarifs

Début janvier 2013 les tarifs ont fortement augmenté, +10% pour les carnets de tickets par exemple. Les usagers n'ont pas le sentiment que la qualité du service se soit accrue de 10%, même si les nouvelles dessertes du plan bus sont un réel progrès. Lille se trouve ainsi parmi les réseaux les plus chers de France (abonnement mensuel 52€, à comparer avec 45,60 € à Strasbourg, ou 53,70 € à Lyon, dont le réseau métro/tram est bien plus étendu)

Nous demandons que **les tarifs soient suffisamment incitatifs et que la qualité de service (fréquence, amplitude, rapidité) soit suffisante**, pour assurer un report modal de la voiture vers les transports collectifs. On ne peut donc pas augmenter les tarifs alors que l'essence est moins chère qu'en 2008 et que l'Etat subventionne l'automobile (prime à la casse, carburant subventionné, etc...) tout en pénalisant les transports collectifs (TVA passée de 5,5 à 7%, puis prévue bientôt à 10%,...).

Une réelle priorité pour les bus (priorité immédiate aux carrefours, gain de temps aux arrêts) permettrait d'accélérer leur vitesse, donc d'améliorer la productivité des chauffeurs et des véhicules, tout en captant de nouveaux clients. Le bilan financier serait meilleur sans nécessité d'augmenter les tarifs.

La communication officielle de LMCU laisse à désirer : On peut lire page 3 du dernier Lille Métropole Infos, que « depuis plusieurs années, les tarifs n'ont pas augmenté » ce qui est faux (+17% en moyenne depuis 2009). De plus Transpole et LMCU ont jugé bon de culpabiliser l'utilisateur, « qui ne paye que 1/3 du prix de son billet », se dépêchant de compléter que « LMCU paye les 2/3 restants », ce qui est faux : c'est **le Versement Transport des entreprises** qui finance largement les transports collectifs, pas LMCU.

De plus **l'utilisateur des transports collectifs est le seul dont on se demande combien il coûte !!** Combien paye le piéton ou le cycliste pour avoir le droit de se déplacer ? Et surtout combien l'automobiliste coûte-t-il à la collectivité ? Nombre d'études convergent pour estimer que **l'automobiliste en ville paye moins de 15 % des coûts qu'il engendre (1).**

Quand bien même l'utilisateur ne payerait qu'un tiers du coût de son déplacement, ce n'est pas illogique car l'utilisateur n'a pas à payer pour les pertes de temps causées par le trafic automobile et car une bonne part des bénéfices retombe sur la collectivité : cela bénéficie :

- aux automobilistes : moins de véhicules donc moins d'encombrements
 - aux contribuables : moins de voitures c'est moins de routes à construire, moins de parkings, etc..
 - à l'agriculture : moins d'espace à goudronner
 - aux habitants : moins de bruit, moins de pollution
 - à l'attraction touristique de la ville : moins de voitures donc ville plus agréable
 - aux commerçants plus faciles d'accès qu'en voiture
-
-

- au commerce extérieur du pays (pas d'achat de pétrole, efficacité énergétique)
- à des emplois non délocalisables (conducteurs, entretien)
- à la santé publique (moins de pollution, marche à pieds,...)
- au climat (moins de CO²)

Au global donc c'est plus la collectivité qui est bénéficiaire, que les usagers eux mêmes.

Vulnérabilité des bus aux intempéries

Au moment où LMCU nous souhaite une bonne année « en toutes mobilités », voilà que tous les bus ont été paralysés par 3 centimètres de neige le lundi soir 14 janvier dès 20 heures. Des centaines d'usagers grelottant sous les abribus se sont retrouvés sans moyen pour rejoindre leur domicile ou leur travail !!

Ce n'était guère plus brillant à l'aube du lendemain, où le site Transpole annonçait à peine une dizaine de lignes en service très partiel. Même chose les jours suivants, chaque chute de neige supplémentaire entraînant l'arrêt et éventuellement une reprise très lente du service.

On ne peut que s'étonner que le service public de transport soit ainsi à la merci de quelques centimètres de neige largement prévisibles, vu les annonces de Météofrance. Pourquoi aucun traitement préventif des axes de transport ? Pourquoi aucun équipement neige sur les bus ? Pourquoi le « retour au dépôt » en laissant les usagers patager dans la neige, devrait-il être la seule solution ?

Pour le plus long terme cela montre le manque de clairvoyance des décideurs de LMCU qui ont quasiment décidé de mettre le projet de tram-train au placard. Une fois de plus **en cas de neige seul le métro et les trams fonctionnent**. Même en temps normal, les bus sont vulnérables aux encombrements, aux nombreuses déviations, et n'ont même pas de priorité aux carrefours.

(1) Les coûts du trafic automobile comprennent l'usure des chaussées, la congestion, l'insécurité, le bruit et la pollution locale de l'air, la contribution à l'effet de serre.

Selon le Conseil Général du Développement Durable (les chiffres cités datent de 2005, ils n'ont pas évolué de manière significative depuis 5 ans), les coûts de la voiture urbaine se montent à 12,2 milliards d'euros (MM€) pour les voitures à essence et 19,0 MM€ pour les voitures diesel, soit au total 31,2 MM€. Les recettes fiscales sont respectivement de 1,9 MM€ et 1,8 MM€, soit total 3,3 MM€.

Le taux de couverture de l'ensemble des coûts de la circulation automobile urbaine par la fiscalité automobile est donc de 12%. Le rapport du CGDD parle à ce sujet de « sous-tarifcation massive » et propose une taxation spécifique de l'automobile en milieu urbain.

Le taux de couverture est de 73% pour les déplacements interurbains, et de 36% en moyenne pour l'ensemble des déplacements automobiles.

Les actions clé à entreprendre pour améliorer les transports collectifs de la Métropole :

L'Union des Voyageurs du Nord avait établi ce programme lors de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains en 2010. Il est évidemment toujours d'actualité, vu qu'aucune action dans ce sens n'a encore été engagée par LMCU à l'exception des Comités de Lignes !

Point 1 : Une culture du transport urbain

Le transport urbain est étroitement lié à l'urbanisme, au logement, aux lieux de travail,.. La pensée d'« aménagement du territoire urbain » doit être globale. Il n'y a pas que les sites économiques qui doivent être pensés « au coeur du transport urbain » : tout lieu public, tout événement ou regroupement de personnes doit être accessible en transport en commun, et une communication appropriée et incitative doit être faite en ce sens (comme on sait très bien le faire à chaque fois pour l'accessibilité en voiture !). **Les transports collectifs doivent être pensés à l'avance pour chaque nouveau quartier et s'adapter à l'urbanisation.**

Point 2 : Grands projets

Même si le PDU prévoit certaines infrastructures, nous trouvons regrettable le **manque d'ambition de long terme** comme par exemple un RER Lillois (sur le modèle des S-Bahn allemands), des projets de tram-train complémentaires, etc.... Il est encore plus regrettable que, 2 ans après la validation du PDU, les quelques projets structurants qui s'y trouvaient soient déjà remis en cause !

Point 3 : Lianes et Plan bus

Les Lianes lilloises ne sont pas réellement des Bus à Haut Niveau de Service : la soi-disant priorité aux feux est de fait inexistante, trop de temps est perdu aux arrêts, et leur vitesse commerciale est beaucoup trop faible (à peine supérieure à 10 km/h en centres villes selon les horaires théoriques). Le calendrier proposé (par le PDU) est beaucoup trop lent : en 2020 on n'aura même pas les 12 Lianes qui étaient prévues dans le PDU précédent pour 2006 !

Plus généralement, **avoir des bus beaucoup plus efficaces est indispensable.** Les bus doivent être intégrés dans un système (véhicule + voirie + services), et ne pas seulement être un véhicule de plus noyé dans la circulation automobile. Pour l'ensemble des bus, les aménagements des voiries doivent être faits en fonction des besoins des bus pour assurer leur efficacité. Priorité aux carrefours et gain de temps aux arrêts sont à généraliser.

Point 4 : Implication des usagers, comités de ligne

Nous souhaitons l'implication des usagers dans des structures similaires aux Comités de Lignes TER. Chaque ligne de bus, prise une à une ou avec les lignes proches, peut à coup sûr faire l'objet d'un grand nombre d'améliorations pour son efficacité, souvent à coût réduit. Nous souhaitons donc la création de **comités par secteur** de la métropole (ce qui est en cours de mise en place).

Point 5 : Tarification

Il faut préciser qu'il est tout à fait normal que la collectivité paie une part importante, sans doute même supérieure à 70%, des transports collectifs, car l'utilisateur n'en est pas le principal bénéficiaire et n'a pas à en supporter le manque d'efficacité, causé par la circulation automobile et le manque d'ambitions dans la priorité à donner aux transports collectifs. **La tarification doit être incitative.** Une vraie priorité aux bus baissera les coûts d'exploitation. De plus, il nous paraît indispensable de clarifier la présentation budgétaire en imputant sur les budgets sociaux les tarifs réduits, et non sur les budgets des transports collectifs.

Point 6 : Liaisons transfrontalières

La situation actuelle est problématique, aussi bien pour les trains que pour les transports urbains : informations quasi inexistantes, impossibilité d'acheter des titres pour de nombreuses relations, trains aléatoires, ... **En matière de transports collectifs la frontière n'a jamais été aussi fermée !!**