



Hauts de France

**Fédération Nationale
des Associations d'Usagers des Transports**

MEL : Evaluation PDU 2010-2020

Que prévoyaient les PDU en matière De Transports Collectifs ?

Le PDU 2000-2010 prévoyait déjà :

- le lancement du tram-train (SD : 6 lignes pour 2008!)
- L'amélioration de l'info ferroviaire vers la Belgique
- 3 lignes de bus express
- La création de 12 Lianes pour ... 2006 !

Le PDU 2010 – 2020 prévoyait pour sa part ...

- 3 lignes de tram train (toujours)
- 4 nouvelles Lianes en 2015 et 3 autres pour 2020 !!

Quelles réalisations ?

Le bilan concret 2000 – 2016 se résume à :

La mise en œuvre des Plans Bus successifs
(réaménagements, lignes fortes, dessertes) très utile
Mais pas de quoi entraîner du report modal

Liane 4 ; projet Liane 5

Projet de tram-train enterré

Bilan : aucun nouveau TCSP lourd de 1999 à 2017 !

Les autres métropoles avancent ...

Réseaux de TCSP Métro + tramway

	<u>2005/2009</u> <u>Nombre de</u> <u>lignes</u>	<u>2005/2009</u> <u>Longueur</u> <u>des lignes</u>	<u>2016</u> <u>Nombre</u> <u>de lignes</u>	<u>2016</u> <u>Nombre de</u> <u>stations</u>	<u>2016</u> <u>Longueur</u> <u>des lignes</u>	<u>Nb hab.</u> <u>x 1000</u>	<u>Ratio</u> <u>km/hab</u>
<u>Lyon</u>	6	50	9	40+96	32+62/79	1354	69
<u>Montpellier</u>	1	15	4	84	62	434	142
<u>Strasbourg</u>	4	24	6	77	45/64	493	91
<u>Bordeaux</u>	0	0	3	116	66	761	87
<u>Nantes</u>	3	38	3	83	44	619	71
<u>Grenoble</u>	2	20	5	81	40/46	444	90
<u>Lille</u>	4	66	4	60+36	44+19/22	1140	55

Lyon : + 2 lignes de funiculaires
source : Wikipedia

Les Lianes

ne sont pas des BHNS

Exemple : Liane 4 Hem-Roubaix :

Sens Villeneuve > Roubaix

Seul tronçon « BHNS » : 100m avant « Laennec »

Dunant-Hauts Champs couloir mais non prioritaire

Av Motte : rien !!

Av Verdun couloir Central mais feux non prioritaires

Galon d'Eau : non prioritaire + attente voitures en face

Bd Nations Unies : 2x2 voies, aucun couloir !

Fosse aux Chênes – Tourcoing : rien.

Ligne longue + aléas nombreux = irrégularité

Un vrai BHNS = 20 km/h et peu d'aléas

BHNS = Couloir + priorité absolue + montée rapide

Nantes 21 km/h, Metz 20 km/h, Rouen 19 km/h...

Le Projet de la Liane 5 (Ligne 12 actuelle)

Objectif annoncé : passer de 13 à 15 km/h....

Des aménagements « a minima » au sud
(embryons de couloirs...)

Des aménagements conséquents dans Lille :
couloirs (mais sans priorité absolue?)

Aucun aménagement au nord ...

Et pour limiter les automobiles ?

Constat général :

Pour désengorger les villes il faut du report modal

Ce qui nécessite

Des transports en commun performants

Une politique de développement du vélo urbain

ET

Un usage de la voiture dissuadé

Politique nationale favorable à la voiture (primes à la casse, diesel détaxé, etc...)

Politiques locales favorables aussi

(parkings en ville, autoroutes gratuites, ...)

Exception : Plan de Circulation Lille 2016

Plan de circulation Lille 2016

Enfin un effort décisif après des années d'immobilisme

Rappel Av Léon Jouhaux, Bd JB Lebas : années 2000 ...

Idée louable : supprimer l'inutile trafic de transit
Sans empêcher l'accès de ceux qui en ont besoin

Bilan très positif :
baisse des nuisances et de la pollution, vélo facilité

Mais reculades (Rue Nationale, Pl du Lion d'Or,...)
Et manque d'ambition (secteur piétonnier insuffisant)

Enquête déplacements 2006 - 2016

Bilan logique : voitures 55 > 56%

Une enquête qui reflète l'absence de report modal
Résultat direct de
l'absence de nouveau TCSP efficace depuis 1999

Contrairement aux autres métropoles par exemple Lyon :
Voitures 48 > 42 %, TC 15 > 19% sur 10 ans

Pistes pour l'avenir

Des mesures simples à court terme

Le bus n'est pas une réponse suffisante

Tram / BHNS (étude FNAUT)

Lille-Comines

Un schéma directeur ?

RER Lille

Des mesures simples à court terme :

Priorité absolue aux carrefours

accélérer montées/descentes aux arrêts

Un indicateur « vitesse commerciale » par ligne

Des audits réguliers « qualité bus » par ligne

Intégration tarifaire TER pour tickets et pass

Tarif minigroupe / retour autorisé

Connexions Transpole – Gares périphériques (ex : Lesquin)

Déviations à encadrer (à réduire, info usagers, ...)

Affichages : lumineux, lisibles ; ordre des départs

Info lignes transfrontalières

Le bus n'est pas suffisant

L'amélioration des Plans Bus successifs était nécessaire et est une bonne chose

Mais ce n'est pas suffisant pour obtenir un report modal.

Des TCSP performants et bien connectés sont nécessaires

La commodité des TC doit être supérieure à celle des voitures

Tram ou BHNS ? :



Investissement TCSP = pour le long terme
BHNS moins cher à court terme mais plus cher ensuite
(moindre longévité du matériel et de la voie)

Tram :

Plus confortable, moins bruyant

Plus extensible avec la fréquentation (longueur rames)
(et donc meilleure productivité)

Meilleur report modal (tram > +100 % ; BHNS < +50%)

Coût moyen par passager meilleur pour le tram

> Le tram est à privilégier

Source : étude Trans-Missions et TTK <http://fnaut.fr/images/docs/communiqués/161004btrerapport.pdf>

Lille Comines :

L'opportunité d'une plateforme ferroviaire existante

Donc des coûts d'établissement moindres (env 13 M€/km)

Un secteur de la MEL engorgé

Une possibilité de desserte du Vieux Lille

UVN – FNAUT et Axe Culture présenteront prochainement
Un dossier prospectif à ce sujet

Un schéma directeur TCSP à créer :

L'objectif n'est pas de faire une ligne symbolique

Mais de voir où sont les besoins

Analyse des flux

Densité de population

Equipements publics, Etc..

Aéroport ?

Lille-Comines ?

Orchies- Pont de Bois ?

Wattrelos ?

Loos-Haubourdin ?

Vieux Lille ?

Etc...

Connexion au réseau ferroviaire :

Les transports urbains doivent être connectés au réseau ferroviaire (ex. Lesquin)

Maillage du réseau

Densification des dessertes SNCF

Principe S-Bahn allemand

Un pilotage (ou une étroite collaboration) de la MEL Avec la Région pour le territoire concerné.

Connexion au réseau ferroviaire :

DÉBAT PUBLIC
RÉSEAU EXPRESS
GRAND LILLE
(REGL)

CAHIER D'ACTEUR
N°1 Avril 2015

Arras
Roubaix Courtrai
Lesquin Lille-Flandres Tourcoing
Lens Carvin Cambrai
Seclin Douai Stade Pierre-Mauroy Hénin-Beaumont
Armentières

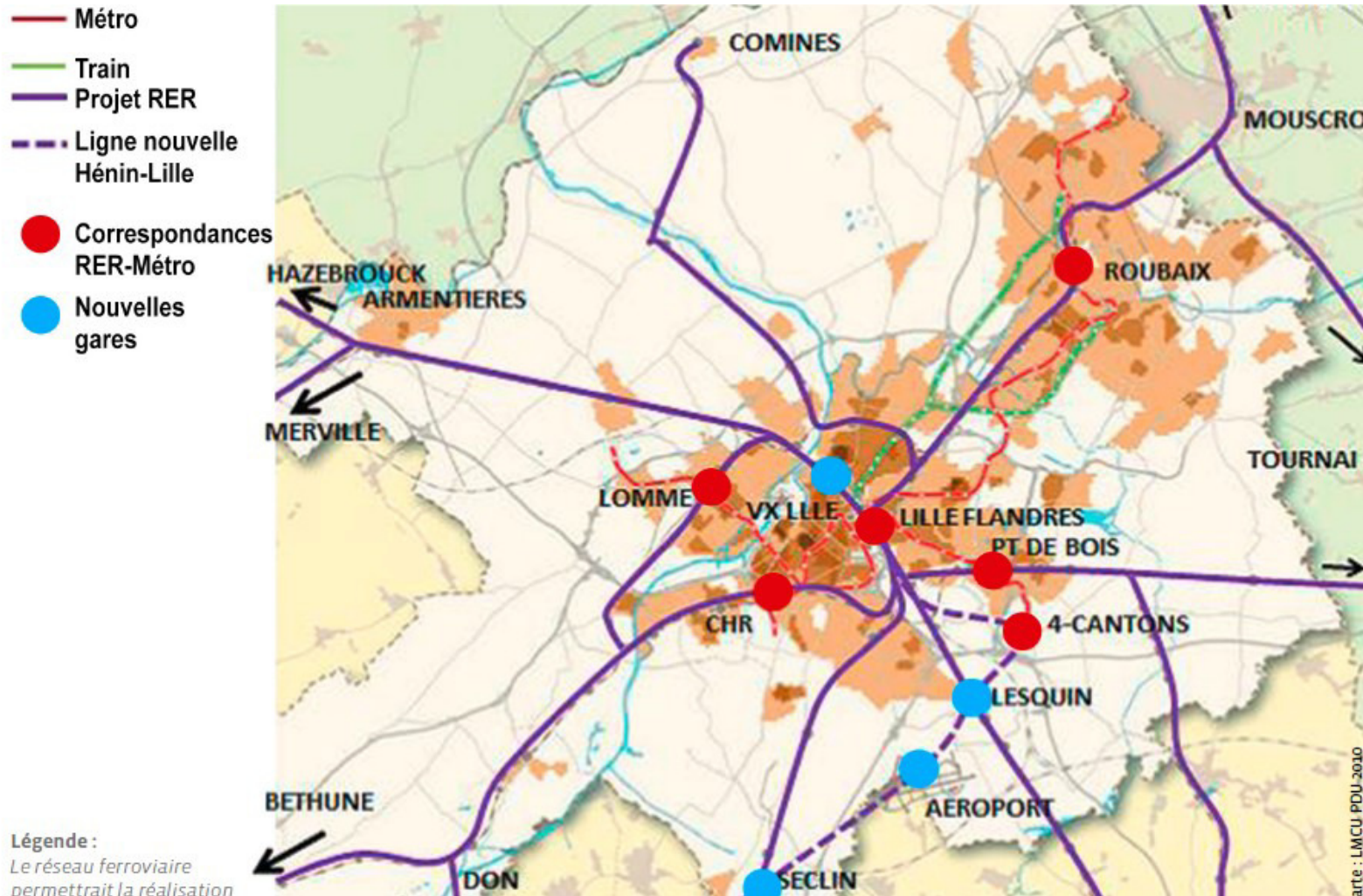
The graphic features a speech bubble shape on a teal background. Inside the bubble, a map of the Grand Lille region is shown with several station names: Arras, Roubaix, Courtrai, Lesquin, Lille-Flandres, Tourcoing, Lens, Carvin, Cambrai, Seclin, Douai, Stade Pierre-Mauroy, Hénin-Beaumont, and Armentières. A high-speed train is depicted on a yellow track at the bottom of the bubble. To the right of the bubble, there is a photograph of a woman with blonde hair, wearing a dark jacket, speaking into a microphone in what appears to be a public meeting or debate setting.



CAHIER D'ACTEUR

Vers un Réseau Express Régional pour le Grand Lille pour des transports ferroviaires de qualité

Connexion au réseau ferroviaire :



Documents disponibles :

Les observations de l'UVN – FNAUT sur le projet PDU 2010

Les observations de l'UVN – FNAUT sur le projet de SCOT

Le cahier d'acteurs UVN – FNAUT REGL

L'étude comparative tram-BHNS

<http://fnaut.fr/images/docs/communiqués/161004btrerapport.p>

Thèmes du questionnaire :



Le PDU répond(ai)t il aux enjeux actuels ?

Les enjeux actuels sont les mêmes qu'il y a 10 ou 20 ans mais aggravés... donc plus que jamais pertinent...

Adéquation avec qualité de l'air, qualité de vie, attractivité ?

Sans hésitation oui.

20% TC en 2020 ?

Une progression comme Lyon aurait permis déjà 17 ou 18%

L'objectif était donc jouable à condition ...

34% voiture, 35% marche, 10% vélo ?

35% marche ? accessible (zones piétonnes, trottoirs...)

10% vélo ? Bien moindre qu'à Strasbourg ou villes nordiques

Le 34% voitures en découle...

Nouvelles orientations du SCOT ?

Bonnes orientations mais pour dans 20 ans !

Aucune mesure de limitation trafic routier (péage urbain?)₂₀

Les thèmes du questionnaire (suite) :

Résultats enquête déplacements ?

Conséquence de l'absence de nouveau TCSP 2006-2016

Objectifs développement TC atteints ?

Pas du tout : tram train, nombre de Lianes...

TC offre concurrentielle voiture ?

Oui pour métro et Mongy

Non pour les bus et les Lianes

Usage de la voiture trop facilité.

TC réponse partout ? Quelles autres alternatives ?

Vélo comme rabattement sur TC (16 fois plus d'accessibilité)

Multimodalité à développer train-TC, vélo-TC

Priorités du prochain PDU ?

Schéma directeur TC et RER, avec de réelles priorités