

## Concertation sur le réseau structurant de la MEL Quels transports pour 2035 ? Contribution de UVN-FNAUT

### Analyse succincte des éléments présentés

Outre les déplacements quotidiens à l'intérieur de la MEL, les déplacements « régionaux, nationaux ou internationaux » se terminent souvent par un déplacement urbain, et **il ne sert à rien d'avoir des TER performants ou des TGV si en bout de chaîne le transport urbain se traîne**. Le moindre maillon défaillant conduit à utiliser la voiture.

Or si on excepte le métro et le Mongy, le reste des transports urbains est assuré par des bus lents et peu fiables (11 km/h en centre ville). **Il manque une vraie volonté politique de priorité aux carrefours, de réduction du temps perdu aux arrêts, pour avoir réellement des lignes de bus à haut niveau de service** (ce qui veut dire une vitesse commerciale d'au moins 20 km/h) (ce que les Lianes ne sont pas). Le SDIT doit affirmer cette volonté.

**le temps de trajet (et donc la vitesse) est bien LE critère de choix du mode de transport** (lorsqu'il y a le choix) – et surtout si c'est un trajet quotidien ! C'est pourquoi le T(ER)GV et le métro ont un grand succès, alors qu'on n'aura jamais un report modal significatif avec un bus.

Excellente idée donc que la MEL se penche (enfin) sur des prospectives Transport pour 2035. Rappelons que les précédents PDU (2000, puis 2010) promettaient moult projets qui n'ont pas été réalisés... et que aucun transport collectif en site propre un peu sérieux n'a été mis en place depuis 2000. Le résultat est que **la MEL se retrouve dernière parmi les grande Métropoles... et n'a actuellement aucun projet !**

Réseaux de TCSP Métro + tramway

|                    | <u>2005/2009</u><br><u>Nombre de</u><br><u>lignes</u> | <u>2005/2009</u><br><u>Longueur</u><br><u>des lignes</u> | <u>2016</u><br><u>Nombre</u><br><u>de lignes</u> | <u>2016</u><br><u>Nombre de</u><br><u>stations</u> | <u>2016</u><br><u>Longueur</u><br><u>des lignes</u> | <u>Nb hab</u><br><u>x 1000</u> | <u>Ratio</u><br><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

Qu'est-ce qu'une ligne structurante : à l'échelle d'une agglomération de l'importance de la MEL, seules **des lignes TER desservies comme un S-Bahn allemand, ou le métro, ou des lignes de trams prioritaires, ou des lignes de (vrais) BHNS** peuvent mériter ce qualificatif. En aucun cas des lignes de bus ou de Lianes (simples bus améliorés) ne peuvent mériter ce qualificatif. (Pour rappel la Liane 1 traverse Lille à 12 km/h (20 mn pour parcourir 4 km)...) Depuis 2000 que la MEL a tout misé sur le bus, le report modal n'a pas progressé et c'est normal car le bus n'est pas performant (on ne lui a jamais donné de réelle priorité, on est très loin d'un BHNS à 20 km/h de vitesse commerciale comme partout ailleurs). Ajoutons aussi que, à part le Plan de Circulation de Lille en 2016, rien n'a été fait pour endiguer la marée automobile : laxisme généralisé pour le stationnement, peu de zones piétonnes, etc... La couverture par les transports collectifs n'est pas « globalement bonne ». Etre desservi par des bus ou des Lianes

n'est pas convenable : stoppés dès la moindre neige, souvent déviés, pas fiables, très lents, etc... Ce n'est pas attractif.

Mieux intégrer le TER à la desserte urbaine est nécessaire. Il faut se fixer des objectifs ambitieux du type S-Bahn allemand. Nous avons 50 ans de retard là dessus. Côté tarification on ne peut pas encore parler « d'intégration tarifaire » puisque les supports tickets et les Pass 1 à 7 jours ne sont pas acceptés.

Concernant les « différents types de liaison à imaginer pour 2035 », rappelons qu'il n'existe aucun BHNS sur la MEL (ce terme que vous utilisez pour désigner les Lianes est assimilable à de l'enfumage tellement on est loin de la rapidité d'un vrai BHNS...) et on voit apparaître un concept de « Liane optimisée »... qui serait encore moins bien qu'une Liane... inacceptable. Vous avez beau doper la communication cela reste un bus avec tous ses inconvénients.

### **Les propositions de UVN FNAUT**

Pour assurer une bonne desserte et entraîner de ce fait un report significatif de la voiture vers les transports collectifs (ce qui est le cas à Lyon ou Bordeaux par exemple), **il faut des transports attractifs, donc rapides, donc prioritaires aux carrefours et en voirie, et avec une montée/descente rapide des passagers (donc par toutes les portes). Et il faut simultanément réduire la place de la voiture.**

Il nous paraît donc nécessaire

- de densifier la desserte TER dans la Métropole et au-delà (concerne toute son Aire Urbaine donc y inclus le versant belge et le Bassin Minier) et ce sans attendre l'éventuel REGL : un service cadencé, des trains plus tard le soir, sans creux de desserte en journée. L'intégration tarifaire est en cours. En Allemagne les S-Bahn fonctionnent de 5h à minuit. Le réseau urbain doit être beaucoup mieux connecté aux TER (ex : Pérenchies ou Lesquin : cette dernière gare a une bonne desserte SNCF, mais rien de pratique pour la relier au métro 4 Cantons et l'université de VdA situés à 2 km seulement, et de plus cela s'urbanise entre les deux !! ). Certaines stations absolument indignes doivent être rénovées (ex : Pont de Bois qui dessert une ville de 60 000 habitants, une université, correspondance métro-bus,...)
- De compléter les lignes de métro actuelles par des lignes de tram en site propre dans les diverses directions urbanisées de la MEL.
- D'intégrer les lignes Lille Comines et Ascq Orchies dans le réseau des trams de la MEL (car leur plateforme en site propre existe déjà). La technologie de tram-train n'est pas nécessaire, est plus coûteuse et n'a d'ailleurs pas réussi à émerger depuis 20 ans qu'on en parle.
- Le bus, accéléré autant que possible, doit se limiter à un rôle de desserte fine et de rabattement, ce n'est pas un mode de transport structurant. Soit il est trop lent et aléatoire (bus classique ou Lianes), soit il sera sous dimensionné (BHNS)
- d'assurer une bonne accessibilité piétons et vélos vers les stations.
- De réduire les facilités de circulation et de stationnement dans les zones desservies par les transports collectifs en site propre.

### **Pourquoi la mise à voie normale du Mongy ne présente aucun intérêt ?**

La voie métrique n'est pas un problème en soi : bien d'autres réseaux beaucoup plus importants et performants sont à voie métrique dans le monde et s'en portent très bien. Ce n'est pas un obstacle à des commandes groupées avec d'autres villes : les constructeurs savent faire un écartement différent en option. On ne gagnerait rien en gabarit du fait des souterrains existants. Le chantier serait colossal non seulement en coût mais aussi en durée d'interruption du service. Le dépôt quasi neuf serait à reconstruire.... Il est fort douteux qu'on puisse un jour regagner toute ces dépenses par des économies sur des contrats futurs de matériel roulant ! .

**Nous pensons que l'argent public ne doit pas reconstruire des lignes existant déjà mais doit permettre d'en créer de nouvelles.**

### **Pourquoi nous ne préconisons nous pas de modes de transports novateurs ?**

La mise en place de navettes autonomes sur les lignes de TER en déperdition préconisée par certains reviendrait à construire de la route sur une emprise ferroviaire qui pourrait bien plus efficacement être utilisée pour du tramway interurbain. La vitesse limitée des ces navettes sur des trajets aussi longs, couplée à une rupture de charge, enlève de fait tout intérêt à ces transports jugés « innovants » comme l'ont été bien d'autres échecs (tram sur pneus, Evéole (Douai), etc... qui ont à chaque fois coûté très cher, ont pénalisé les usagers pendant des années, pour finalement être reconstruits.

### **Tram ou BHNS ?**

Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) séduit beaucoup de décideurs car en apparence son coût est moindre, et il est plus facile à réaliser. Mais comme le montre une étude récente de la FNAUT, son coût à moyen terme est plus élevé (car le matériel et la chaussée s'usent plus vite) et il se sature très vite (comme à Nantes). Les rames d'un tramway peuvent toujours être allongées, ce qui du même coup accroît sa « productivité », alors que les véhicules du BHNS sont limités en longueur. L'étude montrée également que le BHNS est bien moins attractif que le

tramway : une ligne de bus classique remplacée par un BHNS augmente son trafic de 40 à 50% alors que son remplacement par un tramway fait plus que doubler le trafic. **Le tram est donc la solution pour assurer un maximum de report modal.**

Ajoutons à cela que le service rendu par le tramway est nettement supérieur : moindre confort du BHNS soumis aux aléas de la voirie, arrêt du service BHNS à la moindre neige alors que le tramway continue à rouler, etc... Source : étude Trans-Missions et TTK :

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

### **Sans attendre 2035 ....**

La projection à long terme est utile mais l'UVN-FNAUT estime que des améliorations importantes devraient déjà être faites à court terme, comme elle l'avait déjà demandé lors du renouvellement de la DSP :

*La DSP Transpole sera renouvelée fin 2017 et le cahier des charges est donc en cours d'écriture. Nous souhaiterions faire quelques suggestions à ce sujet.*

*Tout d'abord plusieurs **indicateurs de performance** servent au pilotage de cette convention. Nous demandons que la rapidité des bus, sous la forme de « **la vitesse commerciale aux heures de pointe individualisée pour chaque ligne** » soit parmi les indicateurs de performance. En effet, d'une part la rapidité des bus est un élément majeur d'attractivité et de productivité du réseau, et d'autre part la seule mesure de la ponctualité, comme actuellement, conduit à des effets pervers, l'exploitant ayant tout intérêt à prévoir des horaires relâchés, avec de longs arrêts de régulation, pour ne jamais être en retard.*

*De même un indicateur « nombre de PV recouverts » serait plus motivant que « nombre de contrôles ».*

*En prolongement du Plan Bus nous demandons **un « Plan Qualité Bus » concret** dans le but d'augmenter les vitesses commerciales avec une orientation forte et des budgets conséquents.*

*Pour info Liane 1 de Esplanade à Porte de Douai : 4 km en 21 mn soit 11,5 km/h ... (on est loin d'un BHNS!)*

*Pour chaque ligne de bus recherche d'améliorations (ex : L1 Bd Liberté, L14 à la gare, Accès pôle d'Echanges de St Philibert en venant de Sequedin, etc...) avec deux axes principaux :*

*1) Priorité absolue aux carrefours pour les itinéraires bus*

*2) Accélération montée descente des voyageurs*

*Amélioration du service du Mongy : anticipation de la priorité aux feux et priorité au tram dans l'entrée de Tourcoing (entre Pont Hydraulique et le terminus, beaucoup de pertes de temps)*

*De même sur toute la ligne (ex : Romarin...) **l'anticipation de la voie libre pour le tram n'est pas suffisante**, il s'arrête à chaque carrefour, puis redémarre, puis s'arrête à son arrêt : perte de temps + perte d'énergie. (exception, la branche entre Croisé Laroche et Roubaix semble avoir été améliorée).*

*Nous souhaitons également que le futur exploitant soit incité à faire des propositions de **nouveaux Transports Collectifs en Site Propre** : il ne vous aura pas échappé que la Métropole Lilloise, seul cas en France, n'a plus de projet de TCSP depuis la fin de la ligne 2 en 1999, les « Lianes » ne pouvant en aucun cas mériter ce qualificatif (Un TCSP digne de ce nom devrait faire au moins 18 à 20 km/h de vitesse commerciale : c'est le cas des BHNS prévus à Lens ou Valenciennes...).*

*En outre plusieurs points annexes déjà mentionnés à diverses reprises restent à régler, et seraient donc à intégrer dans le cahier des charges :*

### **Déviations bus :**

*Trop fréquentes, trop longues en durée*

*Motif peu sérieux (ex : braderies locales...) (ex : La braderie locale de Marcq ampute la ligne 12 sur 3 km...)*

*Mal indiquées . Nous demandons un plan temporaire du tronçon modifié aux arrêts et dans les bus*

### **Information des usagers : \_affichage TV**

*Les départs ne sont pas toujours classés pareil :*

*Dans la gare SNCF Lille Flandres sortie voie 9, c'est "dans l'ordre des horaires" ; écran fixe ; on sait tout de suite si on doit se dépêcher ou pas.*

*A Pont de Bois, ou à Porte des Postes, c'est "dans l'ordre des lignes". Il faut trouver l'heure qu'il est, puis calculer combien de minutes il reste. De plus défilement trop rapide, difficile de lire*

***Il nous semble que ce serait beaucoup mieux "dans l'ordre des horaires"**, ce qui est l'usage général (gares, aéroports, etc...), en indiquant directement « départ dans xx minutes » pour les départs proches.*

### **Affichage aux abribus**

Souvent en panne. Très peu lisible (cristaux liquides) surtout de nuit. Gêne des personnes assises juste en dessous. Pourquoi ne pas mettre des panneaux lumineux en diodes jaunes très lisibles (comme en Allemagne).

### **Balisage des correspondances pédestres**

Certains arrêts distants de 100 ou 200 m ne sont pas du tout signalés. Marquage au sol à voir ? Exemple typique : « Jean Jaurès » Métro et ligne 32 distants de 200 m à travers les maisons.

### **Lignes transfrontalières**

Souvent aucune info Transpole aux arrêts belges

terminus des lignes belges mal dessinées sur la carte (contrairement aux cartes routières, la Belgique « n'existe pas » sur la carte Transpole)

Aucune information TEC, DeLijn, (et même Arc-en-Ciel) disponible aux points d'info Transpole.

### **Des bus express**

Sur l'exemple de la L91 on pourrait accélérer des liaisons par bus express (exemple Liane 4 entre Roubaix et Villeneuve d'Ascq, connexion St Philibert -Tourcoing, etc...)

### **Ligne de nuit**

Il y a aussi des étudiants à Roubaix/Tourcoing.

Etendre le principe de la ligne de nuit Lille/VdA pour les retours tardifs sur Lille/Roubaix/Tourcoing

### **Passpass**

Il paraît nécessaire de clarifier quels sont désormais les objectifs en termes de services à l'utilisateur :

transparence (seul Transpole « sait tout ») ? Post-paiement ? ZAP Bus ?

Pourquoi un pass journée valide n'est il pas automatiquement détecté ?

Pourquoi rechargement des pass journée un seul à la fois ?

Quel est le plan de résorption des anomalies diverses ?

### **Contrôles/ Règlement**

Contrôles abusifs par exemple au niveau bus de la station Hotel de Ville en sortie d'ascenseur, rien n'oblige à avoir un ticket validé !

Refus de vélo pliant dans l'enceinte du métro... (PV pour un vélo déplié dans un escalier !)

Blocage du bus ou du métro pendant le temps de contrôle pas acceptable (Faire le contrôle en ligne).

Règlement intérieur à mettre à jour : Bagages encombrants, vélos pliants, etc...

L'opérateur doit également informer sur les modalités de règlement des litiges et notamment l'existence de la Médiation Nationale Tourisme et Voyage, qui a en charge les transports urbains depuis le 1er janvier (tout comme il y a un médiateur SNCF et un médiateur RATP).

### **Nettoyage**

Trop souvent en fin de journée les rames de métro sont sales (vieux papiers, canettes, épiluchures...). Pourquoi un nettoyage sommaire n'est il pas effectué pendant la dernière interstation à chaque terminus ?

### **Tarifs**

Il manque un tarif « mini-groupe » pour concurrencer la voiture.

(ex Toulouse ou Nantes : on voyage avec un pass « tribu » pour 5 pour 50% plus cher qu'un pass journée.)

Pourquoi n'y a t il pas un tarif réduit pour enfants de 4 à 12 ans comme sur la SNCF et d'autres réseaux ?

### **Nuisances**

Réduire le bruit de freinage des bus, ne pas laisser tourner les moteurs aux terminus,.. (par rapport aux gênes des riverains).

### **Gouvernance**

Nous avons demandé et obtenu des comités de lignes similaires à ceux du TER.

Mais aucun n'a été organisé depuis 2014. En outre les associations d'utilisateurs ne sont plus associées aux évolutions du réseau.