

**CONSEIL ECONOMIQUE et SOCIAL REGIONAL
NORD - PAS DE CALAIS**

AVIS

Présenté en séance plénière du 18 mai 2010

Par Lionel GARBÉ

- Adopté par 52 voix « pour », 10 voix « contre » et 37 abstentions -

**Pour une meilleure accessibilité
des grandes agglomérations
du Nord – Pas de Calais**

L'accessibilité des grandes agglomérations est un droit pour l'ensemble de la population régionale. La fonction même des villes est d'être des lieux où s'entrecroisent habitats, culture, travail... Si les grandes agglomérations ne sont pas accessibles, elles ne pourront plus répondre aux attentes des usagers, quel que soit leur motif de déplacement.

L'accessibilité internationale du Nord-Pas de Calais est de bonne qualité, notamment grâce au réseau Grande Vitesse Nord Europe interconnecté, à l'intermodalité ferroviaire-aérien et la proximité de grands hubs aériens.

Les problèmes de congestion routière affectent particulièrement la métropole lilloise, ce qui peut nuire à son rôle de métropole et réduire sa capacité à entraîner le développement de l'ensemble du territoire régional.

Pour répondre à ces difficultés d'accessibilité des grandes agglomérations de la région, sans ignorer les possibilités, même si elles sont réduites, du réseau routier, il convient dans un premier temps d'optimiser les infrastructures ferroviaires existantes. Le développement de liaisons inter-urbaines routières par autocar, en complémentarité du réseau ferroviaire, permettrait également de diminuer significativement l'utilisation des véhicules personnels. Plus généralement, les politiques de transport et d'aménagement du territoire doivent être coordonnées au niveau régional.

Optimiser l'utilisation des infrastructures ferroviaires existantes

- Le Nord-Pas de Calais possède un réseau ferroviaire dense, dont l'utilisation peut encore être optimisée. **Des études relatives à l'optimisation de ce réseau** doivent être menées, afin de déterminer des solutions techniques qui permettront de densifier le trafic actuel et d'augmenter sa capacité, sans nécessairement réaliser des investissements importants (optimisation de la signalisation par exemple...) . Il faut rappeler que des grandes agglomérations de la région, notamment celle de Lille, sont entourées d'une ceinture ferroviaire qui pourrait être réemployée et réaménagée.

- **Le cadencement, qui participe aussi à l'optimisation du réseau, doit s'étendre sur le réseau ferroviaire** du Nord-Pas de Calais. Ce système donne davantage de lisibilité pour les usagers, élément déterminant dans la décision du transfert modal. De plus, le cadencement ferroviaire permet d'améliorer les correspondances, notamment avec les autres modes de transports, gage d'une intermodalité efficace.

- La réussite de la très grande vitesse appliquée au TER (sur les liaisons Arras-Lille, et littoral-Lille) est indéniable. Cette innovation de notre région doit **s'étendre au maximum de liaisons ferroviaires possibles**, afin que le TER soit véritablement « l'épine dorsale » de la région, avec des grandes agglomérations à moins d'une heure de la métropole lilloise.

- **L'utilisation des gares de la région, en particulier celles de la métropole lilloise, n'est pas optimale.** En comparaison avec les gares belges, les gares du Nord-Pas de Calais sont sous-utilisées. Des investissements conséquents ou une amélioration de l'organisation doivent être réalisés dans ces gares et des solutions techniques envisagées.

- **Les grandes agglomérations de la région qui sont desservies par le TGV doivent conserver le bénéfice de ce service.** Ces dessertes permettent ensuite d'irriguer l'ensemble du territoire régional.

Des solutions pour réduire la congestion routière

Comme le montrent les données de trafic et comme le ressentent quotidiennement des milliers d'usagers, la congestion routière affecte la métropole lilloise, mais également de plus en plus les autres agglomérations de la région.

La mise en place d'un péage urbain autour de Lille impliquerait des problèmes de discrimination sociale pour accéder à la métropole. En outre, son efficacité mérite d'être vérifiée, en s'appuyant sur les bilans-évaluations tirés des systèmes mis en place dans plusieurs grandes métropoles, européennes en particulier. Avec un péage urbain le risque est grand d'un déplacement de la congestion urbaine. Par ailleurs, une taxation des poids lourds, notamment à l'entrée des villes, engendrerait peu de report modal selon les professionnels.

Afin de fluidifier le trafic sur certains axes autoroutiers, l'Etat pourrait contraindre les poids lourds à utiliser les réseaux autoroutiers plus fluides.

Le CESR souhaite que le schéma régional de la logistique soit mis en débat et arrêté dans les meilleurs délais. Ce schéma permettra d'avoir une vision à long terme sur l'organisation spatiale des activités de transport et logistique dans la région.

Pour diminuer le nombre de véhicules particuliers sur les routes, les entreprises et les administrations ont un rôle important à jouer en incitant leurs personnels à faire du covoiturage.

Par ailleurs, il convient de rester vigilant sur l'état du réseau routier en région, et d'envisager des aménagements sur le réseau existant permettant de fluidifier les trafics.

De plus, comme cela a déjà été souligné précédemment, en complémentarité avec le TER, il faut accentuer les efforts concernant **les liaisons interurbaines routières par autocar**. Ces liaisons routières ne doivent évidemment pas s'arrêter aux frontières des départements, et se poursuivre notamment en Belgique.

Une coordination régionale efficace des réseaux de transports

- Le SMIRT : Le temps des actes est venu

Le CESR salue la mise en place du SMIRT, qu'il réclame depuis plusieurs années. Le temps de la prise de décisions est désormais venu. Le CESR adhère aux objectifs annoncés du SMIRT (billettique unique, harmonisation des tarifs, information multimodale). Ces objectifs doivent se concrétiser rapidement par des décisions, avec une volonté politique forte de l'ensemble des acteurs.

Le CESR insiste particulièrement sur **la coordination des horaires** entre les différents modes de transports collectifs. Les lacunes dans ce domaine sont importantes dans la région, alors que c'est un moyen efficace de facilitation d'un déplacement « de bout en bout », sans rupture temporelle pénalisante pour l'utilisateur. Cette coordination des horaires inciterait les usagers à utiliser davantage les transports en commun.

Ces éléments sont de nature à constituer les premières bases d'un éventuel futur pôle public régional de transport.

- Accélérer la mise en place des pôles d'échanges et coordonner les politiques de stationnement

Dans le cadre du SMIRT, **il faut accélérer la création de pôles d'échanges sur le territoire régional, outils indispensables de l'intermodalité.** Certains pôles d'échanges ont été rapidement victimes de leur succès, avec des parkings de voitures saturés dès la mise en service. **La prise en compte du stationnement est une condition décisive pour éviter que les usagers se détournent des transports en commun.** Ces zones de stationnement doivent être prioritairement utilisées par les usagers des transports en commun, et ne pas devenir des zones de stationnement classiques. Par ailleurs, les réflexions relatives au stationnement ne peuvent pas être menées uniquement au niveau local. **Une vision régionale des politiques de stationnement améliorerait leur cohérence.** Par exemple, l'intégration tarifaire [parking+transport collectif] est un dispositif incitatif qui "spécialise" l'usage des parkings. Au niveau local, les problématiques de stationnement doivent être davantage prises en compte dans l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains.

Il convient de poursuivre les démarches engagées afin d'améliorer les conditions d'utilisation du vélo, notamment par la mise en place d'abris vélos sécurisés sur l'ensemble des pôles d'échanges, et par la construction de pistes cyclables sécurisées.

Une meilleure communication des usagers, ou potentiels usagers, des transports collectifs

Un effort d'information en temps réel doit être réalisé pour tous les modes de transport, pour permettre aux usagers de prendre leurs décisions en ayant connaissance de toutes les données nécessaires.

La communication sur l'offre de transport collectif doit s'améliorer, notamment celle des réseaux de transports interurbains routiers qui sont souvent mal connus par la population. Les entreprises devraient mettre à disposition de leurs salariés l'ensemble des informations disponibles pour pouvoir accéder à leur lieu de travail par les transports en commun .

Les différents acteurs (entreprises, syndicats, collectivités, AOT) doivent davantage communiquer sur le droit des salariés à être remboursés de 50% du coût du titre d'abonnement aux transports publics.

La mise en place, dans le cadre du SMIRT, d'une plateforme d'information, disponible sur l'ensemble des supports technologiques modernes, permettant d'avoir l'ensemble des horaires et des trajets des transports publics en région est très attendue par la population. Des innovations techniques en développement notamment au sein du pôle i-trans sont à même de fournir des systèmes performants en matière d'information multimodale en direction des usagers. Dans ce domaine, le CESR accueille avec satisfaction l'expérimentation actuellement menée par la SNCF dans une rame TER entre Lens et Lille, avec un nouveau système d'information des voyageurs. Ce système qui donne l'horaire des correspondances pour les trains, mais également pour les bus et les métros, mériterait d'être élargi non seulement à l'ensemble du réseau de TER, mais également aux autres modes de transports en commun de la région.

Une réflexion sur les horaires scolaires et universitaires

En prenant exemple sur les universités de Montpellier, il serait intéressant d'envisager un décalage des horaires des établissements d'enseignement supérieur de la métropole lilloise afin de diminuer la congestion des réseaux de transports.

Cette réflexion pourrait également être menée au niveau des établissements scolaires.

Pour un aménagement du territoire régional cohérent

- L'implication des partenaires dans l'élaboration du cadre de cohérence et d'aménagement sur l'Aire métropolitaine de Lille :

L'ensemble des collectivités concernées doit participer à l'élaboration du cadre de cohérence et d'aménagement sur l'Aire métropolitaine de Lille. Il est noté avec satisfaction que l'Etat ne souhaite nullement imposer le cadre de cohérence aux acteurs territoriaux. Afin que cette démarche soit efficace, l'implication de chacun doit être réelle, notamment avec la mise à la disposition de tous des différentes études réalisées.

- Des outils d'aménagement prescriptifs pour limiter la périurbanisation

La directive régionale d'aménagement (DRA) relative à la maîtrise de la périurbanisation, démarche engagée par le Conseil régional, peut être un élément essentiel pour réduire les déplacements domicile-travail, et les problèmes de congestion à l'entrée des grandes agglomérations.

L'objectif de cette directive est que l'ensemble des acteurs concernés par l'aménagement du territoire se concertent et se fixent des règles communes afin de maîtriser l'étalement urbain des agglomérations de la région.

Le CESR a soutenu à plusieurs reprises cette initiative et **réitère sa demande afin que la DRA relative à la maîtrise de la périurbanisation devienne prescriptive**. La loi doit permettre cette expérimentation au niveau régional.

Les SCOT doivent devenir des outils d'urbanisme plus directifs permettant de lutter efficacement contre l'étalement urbain, comme cela est envisagé dans le projet de loi Grenelle II. De plus, une coordination entre les SCOT est indispensable pour avoir une cohérence régionale et limiter le phénomène de périurbanisation.

- Des zones d'activités accessibles, notamment par les transports en commun

Lorsqu'une zone d'activité est créée, les différentes autorités organisatrices de transport doivent étudier la faisabilité de la mise en place d'une desserte par les transports en commun appropriés. Par ailleurs, la proximité de transports en commun doit devenir un des éléments décisifs dans la décision de créer une zone d'activités sur un territoire. De même, devrait être systématiquement favorisée l'implantation d'entreprises à proximité des voies d'eau et ferrées.

Les plans de déplacements inter-entreprises doivent se généraliser dans les zones d'activités.

Des objectifs ambitieux pour le Nord-Pas de Calais

- Concevoir et mener un développement plus équilibré et mieux maîtrisé du territoire

Le développement du territoire régional doit être réalisé en prenant en compte la notion de polycentrisme. Elle permet de conjuguer le développement de la métropole lilloise tout en favorisant l'essor des autres agglomérations de la région. Un développement polycentrique de la région peut permettre de réduire les difficultés d'accessibilités pour la métropole.

- A moyen terme, la métropole lilloise doit approfondir les réflexions sur le besoin et la faisabilité d'une troisième gare. Les réflexions concernant cette infrastructure devront être en cohérence avec un véritable projet d'aménagement du territoire et une vision à long terme.

- Des solutions innovantes doivent être imaginées pour améliorer l'accessibilité de Lille, notamment pour la population du Bassin minier.

Le CESR encourage ainsi la réalisation d'études de faisabilité d'une liaison rapide en site propre entre Lille et le Bassin minier.

Le **C**onseil **E**conomique et **S**ocial **R**égional
du Nord-Pas de Calais

Analyser le présent, lancer des débats,
faire émerger des idées, pour éclairer l'avenir.



RÉGION
Nord-Pas de Calais

Séance Plénière du CESR du mardi 18 mai 2010

Position de vote des groupes « Milieux économiques », « Artisanat » et « Agriculture et ruralité » sur le projet d'avis « Pour une meilleure accessibilité des grandes agglomérations du Nord – Pas de Calais »

Comme la grande majorité des rapports du CESR, ce rapport traite d'un sujet très vaste et complexe le rapporteur et la commission se sont investis avec force conviction afin de proposer à l'Assemblée des documents complets et très documentés.

Toutefois rappelons que la vocation de notre institution est d'éclairer, voire initier, les réflexions et actions du Conseil Régional.

Ces travaux, pour autant qu'ils soient effectivement très fouillés, ne doivent pas nous faire oublier que notre mission doit aboutir à des propositions concrètes et opérationnelles, dont l'objectif est de fournir aux élus politiques une matière directement exploitable.

La composition et la qualité de notre Assemblée légitime indiscutablement nos visions et propositions.

Le projet d'avis, sur le rapport de l'accessibilité de la métropole lilloise et des grandes agglomérations, nous apparaît fortement obéré de l'essentiel de sa problématique, les grandes agglomérations et les axes routiers...

En effet le plus grand frein à l'accessibilité à la métropole lilloise est constitué par l'engorgement des voies routières et autoroutières. Or, l'essentiel du rapport et de l'avis porte sur les infrastructures ferroviaires et sur les transports collectifs.

Par ailleurs, il y aurait lieu de considérer le cas de la métropole lilloise de façon spécifique. Donc, à vouloir traiter de façon globale cette problématique régionale complexe, on en arrive très logiquement à formuler un avis trop diffus pour permettre de proposer des mesures très spécifiques qui pourraient être suivies et évaluées.

Nous regrettons donc un traitement trop focalisé sur certains aspects tout en omettant des thèmes qui nous paraissent sources de préconisations pour notre assemblée.

Il aurait été pertinent de prendre en compte certaines remarques (Axes routiers, transports inter urbain comme moteur de solidarité entre les territoires, périphériques qui contournent les grandes villes, le tram-train à l'aube du Louvre-Lens...).

En conséquence, nous nous abstenons sur le présent avis, tout en considérant l'importance et la qualité du travail effectué.



NORD - PAS DE CALAIS

Nous partageons l'avis du rapporteur sur l'optimisation des infrastructures ferroviaires existantes, attention à ne pas se débarrasser d'installations qui pourraient redevenir d'actualité demain (Saint-Sauveur).

Le SMIRT se doit de coordonner les actions des différentes autorités, de développer les pôles d'échanges avec une mise en place de politiques régionales du stationnement et du vélo. Le co-voiturage se doit aussi d'être mieux organisé pour donner des résultats tangibles.

Afin d'aider les usagers du transport collectif, des efforts sont nécessaires pour leurs informations : sur l'offre transport, sur la situation des trafics, sur leurs droits (remboursement de 50% des abonnements transport public).

Des outils d'aménagement du territoire existent (DRA, SCOT). Donnons leurs une véritable efficacité afin en autres de limiter la périurbanisation.

La création de zones commerciales et d'activités se doivent d'être mieux réfléchis avec un regard particulier sur leur accessibilité par les transports collectifs (les plans de déplacement interentreprises doivent se généraliser).

Les effets de manche du Grenelle de l'Environnement doivent se traduire par des faits : favoriser l'implantation d'entreprises à proximité des voies d'eau et ferrées et mise en place d'un Schéma Régional de la logistique.

L'idée d'une troisième gare lilloise prend de l'ampleur, la réalisation mais aussi les projets de TCSP fleurissent. Tous méritent d'être étudiés mais ils doivent l'être dans le cadre d'une cohérence territoriale régionale. Le SMIRT a certainement là un rôle fondamental à jouer, SMIRT dont la composition se doit de donner la place aux usagers et aux représentants des salariés du transport.

Enfin, une région polycentrique peut permettre de réduire les difficultés d'accessibilité à la métropole lilloise tout en participant à son développement ainsi qu'à l'essor des autres agglomérations du Nord-Pas-de-Calais.

La CGT votera l'avis.



**Projet d'avis du CESR sur le thème
« L'accessibilité de la métropole lilloise et des
grandes agglomérations de la région
Nord Pas de Calais »
Séance plénière du 18 mai 2010**

En préambule, il convient de rappeler que l'accessibilité des grandes agglomérations est un droit pour l'ensemble de la population régionale. Le travail que nous est présenté aujourd'hui ne traite pour l'essentiel que de l'accessibilité de la métropole lilloise. Ce choix en tant que tel n'est pas critiquable, mais alors pourquoi annoncer autre chose ? C'était inutile dans la mesure où l'accès de la métropole constitue en lui-même une question d'intérêt régional.

La CFDT votera les préconisations qui lui sont présentées dans le projet d'avis mais elle souhaite revenir sur quelques points.

Tout d'abord l'avis est essentiellement consacré aux transports et très secondairement, en fin d'avis, il traite d'aménagement du territoire. Cette lacune est très révélatrice du fonctionnement actuel du CESR qui se refuse de traiter cette problématique de manière transverse étroitement liée à la prospective.

Par ailleurs un certain nombre de propositions sont souvent trop vagues ou incomplètes.

A titre d'exemples : "Contraindre les poids lourds à utiliser les réseaux autoroutiers plus fluides ". Le CESR a déjà adopté un avis qui était plus précis en évoquant des pistes concrètes (portiques, péages...) et en ciblant des parcours en particulier à partir de Calais.

Sur le covoiturage, il aurait été intéressant d'auditionner des personnes le mettant en œuvre et d'en tirer les enseignements.

En ce qui concerne la réflexion sur les horaires scolaires et universitaires, pourquoi se limiter à cette seule population alors que des collectivités ont déjà essayé de réfléchir plus largement et que le Conseil Régional mène une réflexion sur les temps...

Enfin dernier exemple, en ce qui concerne une troisième gare : s'agit-il d'une gare TER ? D'une gare TGV ? Et quelle en sera la localisation.

En conclusion ce rapport et cet avis nous ouvre un certain nombre de perspectives dont le CESR aurait tout intérêt à se saisir.



UNION REGIONALE DES SYNDICATS
FORCE OUVRIERE
DU NORD ET PAS-DE-CALAIS

103, rue Barthélémy Delespaul - B.P. 2023 - 59013 LILLE CEDEX - Tél: 03.20.52.29.67 - Fax :03.20.88.22.13

CCP 1822.40 G LILLE

Adresse INTERNET : <http://www.udfo.org> – e-mail : fo.nord.pdc@wanadoo.fr

Séance Plénière du 18 mai 2010
Pour une meilleure accessibilité des grandes agglomérations
du Nord – Pas-de-Calais
Déclaration du Groupe FO

Pour le groupe Force Ouvrière, la politique de développement de transports publics doit être maintenue et accentuée pour les habitants et usagers. La question des moyens pour y parvenir est cruciale et déterminante.

Limiter et réduire l'usage de la voiture, optimiser l'organisation des réseaux de déplacement pour faire face au nombre croissant de voyageurs sont des enjeux essentiels.
Pour autant, il serait utopique de croire que l'on pourrait empêcher la prédominance de la route.

Dans ce contexte, faut-il prendre des mesures incitatives et/ou coercitives à l'égard de l'utilisateur de la route, faut-il pénaliser ou mieux réglementer l'usage de la route et peut-on tout miser sur le ferroviaire et le transport public ?

S'agissant du transport public, le SMIRT, qui rassemble toutes les autorités territoriales organisatrices, a un rôle déterminant à jouer :

- dans le développement des pôles d'échange
- au niveau de l'intégration tarifaire en matière de stationnement
- en informant pleinement les usagers, y compris étrangers, à la fois sur les horaires des différents modes de transport mais aussi sur les possibilités d'un déplacement « seamless »
- sur la mise en place de la billetterie unique

Le groupe F.O. souhaite des décisions rapides de sa part.

Parallèlement, FO n'est pas hostile à une meilleure utilisation des autoroutes par les poids lourds qui pourraient faciliter l'écoulement des flux, à certaines heures, en s'abstenant de doubler.

De même, FO est favorable au développement du covoiturage qui ouvre des voies de négociation dans les entreprises et s'organise de jour en jour dans le cadre de politiques de développement durable. On peut se demander si une centrale régionale de co-voiturage ne pourrait pas émerger.

L'implantation de zones d'activité à proximité de voies d'eau et ferrées doit être effectivement priorisée, de façon à réutiliser quand faire se peut, des friches industrielles et freiner la consommation de terres agricoles.

Les réflexions sur la gestion des temps, l'utilité d'une troisième gare, la réalisation du contournement routier de la métropole et la question du transport fluvial de voyageurs doivent se poursuivre.

Séance plénière du CESR du mardi 18 mai 2010

Position de l'intergroupe CFE-CGC/UNSA

Nous tenons d'abord à remercier le rapporteur et toute l'équipe qui a participé à ce travail. L'accessibilité de nos agglomérations aux heures de pointe est un réel handicap. La recherche de solutions pour en désengorger les accès s'imposent.

Nous souscrivons à la création d'outils d'aménagement limitant la périurbanisation, à condition de s'en donner les moyens pour une mise en œuvre rapide

Une mise en évidence des distinctions suivantes auraient été cependant souhaitable:

- entre transports individuels et transports collectifs
- et entre transports de personnes et transports de marchandises.

Même si des traces de ces distinctions existent dans le document, une présentation plus axée sur ces différenciations aurait gagné en lisibilité.

Il ressort par ailleurs de ce projet que :

- la politique de transports actuelle peut être améliorée
- la répartition très urbaine de sa population devrait être plus prise en considération, sans négliger pour autant les territoires éloignés de la métropole
- ce projet ne traite pas des moyens aéroportuaires régionaux malgré la forte hausse du trafic passagers de l'aéroport de Lille entre 2008 et 2009.
- des formes d'incitation à l'utilisation des transports collectifs sont à imaginer.
- les utilisateurs des moyens de transports n'ont pas tous les mêmes besoins. Ces diverses aspirations devraient être prises en compte.
- la politique de transports doit donner lieu à une réflexion globale régionale pour en harmoniser les contenus.
- l'optimisation des moyens existants, permettraient la réussite d'une politique de transports respectueuse de l'environnement.

A ce propos, nous approuvons les propositions concernant une troisième gare sur la métropole, mais comme hub international.

Nous préconisons un état des lieux des entreprises de logistique en région afin d'évaluer leur impact sur l'encombrement des accès des principales agglomérations de la région

Le groupe CFE-CGC/UNSA votera cet avis.