

## **« La mobilité dans l'aire métropolitaine de Lille »**

*Synthèse des échanges de l'atelier métropolitain du 22 mai 2015 – Lens*

*Proposition de contribution de l'association Aire Métropolitaine de Lille au  
Débat Public Réseau Express Grand Lille – 20 juillet 2015*

# Sommaire

## Contexte et rappel historique

« Connaitre, analyser, informer et partager », les acquis de l’Aire métropolitaine de Lille

**Une implication plus opérationnelle de l'AML sur des axes stratégiques en matière de mobilité  
« Voyageurs » en complémentarité avec les autorités compétentes :**

L'attractivité des transports collectifs métropolitains

Le développement de nouvelles formes de mobilité

## Synthèse des débats

**Une réalité qui s’impose à tous**

Les faits

Les échelles

Les objectifs

**Une méthode à trouver**

**Les enjeux sociaux de la mobilité doivent être au cœur du projet métropolitain**

**Un « bouquet de solutions » à développer pour répondre aux enjeux de la mobilité à l’échelle de l’aire métropolitaine de Lille**

L'aire métropolitaine transfrontalière de Lille est une réalité humaine et sociale vécue par près de 4 millions d'habitants.

Les flux de déplacements des habitants (pour le travail, les loisirs, la santé...) dessinent un bassin de vie qui dépasse les périmètres institutionnels et révèlent les réelles échelles de la mobilité métropolitaine.

Cette question de la mobilité des personnes constitue, dès l'origine de la démarche de coopération métropolitaine en 2006, un des axes de travail prioritaires des partenaires français et belges. L'optimisation du fonctionnement et des services associés d'un système de transport métropolitain assurant une bonne interconnexion entre les territoires est un facteur de cohésion, de qualité de vie et de développement du territoire.

Par ailleurs, l'accessibilité externe de l'aire métropolitaine est une clé de son rayonnement international. Le renforcement de son intégration dans le réseau ferroviaire à grande vitesse nord-européen est un enjeu de première importance.

Cette volonté partagée par l'ensemble des acteurs de mettre en œuvre des solutions concrètes pour optimiser la mobilité à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille trouve aujourd'hui un écho plus opérationnel, comme en témoignent les travaux du SMIRT, le lancement du débat public sur le projet de Réseau Express Grand Lille ou encore la mission d'expertise sur l'accessibilité de la métropole lilloise.

Le temps d'échange organisé, avec l'appui de la Mission Bassin Minier, à la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin sur « la mobilité dans l'aire métropolitaine de Lille » a été l'occasion de revenir sur les éléments-clés du diagnostic et les défis métropolitains en matière de mobilité et présenter les premières réponses apportées par les autorités organisatrices des transports.

Mettant en lumière la question des échelles, de la convergence des stratégies et des enjeux sociaux de la mobilité métropolitaine, la présente synthèse vise à contribuer aux travaux menés actuellement par les différents acteurs pour apporter des réponses concrètes à la demande de déplacements, dans toute sa diversité.

Michel-François Delannoy  
Président de l'association  
Aire métropolitaine de Lille

### « Connaitre, analyser, informer et partager », les acquis de l'aire métropolitaine de Lille

Depuis sa création, l'association Aire Métropolitaine de Lille (AML) s'est mobilisée, avec constance, pour traiter les problématiques liées à la mobilité.

Conduites à une **échelle pertinente**<sup>1</sup>, ces réflexions visent un système de transport efficace répondant aux besoins d'un territoire qui peut légitimement ambitionner le rang européen.

Les travaux réalisés sont de deux ordres : des études, engagées à l'initiative de l'AML, et des contributions à l'élaboration de cadres stratégiques et contractuels.

#### Les études

- 2006 - 2007 : Définition d'une stratégie collective en faveur de l'attractivité métropolitaine.
- 2008 - 2010 : Approfondissement des thématiques prioritaires : « promotion des atouts logistiques métropolitains » et « renforcement de l'attractivité des transports collectifs »,
- 2010 - 2011 : Réalisation de démarches de diagnostic partagé sur les déplacements de personnes et de marchandises (état des lieux de l'activité logistique et du transport de marchandises au sein de l'AML), diffusion de la cartographie de l'offre de transports collectifs structurante (carte de l'offre de transports collectifs de l'AML).
- 2013 - 2014 : Etude d'opportunité visant à approfondir la question du développement et de la diffusion de l'information multimodale à l'échelle métropolitaine

#### Les contributions

- Projet d'actualisation du Schéma Régional des Transports et des Mobilités (SRTM) (février 2013).  
Projet d'actualisation du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) (avril 2013).
- Ecriture des Programmes Opérationnels Européens 2014-2020 (mai 2013).
- Identification des thématiques de travail des axes stratégiques (volet Transport/Mobilité).
- Cadre de cohérence « Aménagement/transport à l'échelle de l'AML » initié par l'Etat (2013).

A ces différents titres, l'AML s'est attachée à

- **connaître** (état des lieux, bases documentaires),
- **analyser** (diagnostics, enjeux),
- **informer**, pour nourrir des débats et éclairer des décisions (stratégies, programmes et actions concrètes).

Dans la plupart des cas, ces travaux, et leur mise en œuvre, reposent sur des partenariats afin d'aboutir à des référentiels et à des projets communs, conditions indispensables de réussite.

<sup>1</sup> Les travaux conduits en matière de mobilité ont démontré que l'échelle des SCOT et des PDU n'est pas suffisante pour traiter des problématiques complexes qui se jouent en partie à l'échelle métropolitaine et transfrontalière. La pertinence du périmètre de l'AML est alors apparue, que ce soit en termes d'observation, d'expérimentation ou de partenariat

Ainsi, l'AML a toujours privilégié un **travail collaboratif**, considérant qu'il fallait **rassembler** tous les acteurs<sup>2</sup> pour traiter les problématiques aux bonnes échelles, dans la diversité des sujets, des attentes et des possibles.

## **Une implication plus opérationnelle de l'AML sur des axes stratégiques en matière de mobilité « Voyageurs » en complémentarité avec les autorités compétentes :**

A l'appui des connaissances acquises, des partenariats noués et du regard qu'elle peut porter sur les questions de mobilité, aux échelles métropolitaine et régionale, l'association Aire Métropolitaine de Lille partage l'objectif de construire un système de transport durable et de réfléchir concrètement aux leviers mobilisables pour y parvenir :

- Un réseau de transport multimodal intégré et cohérent avec l'armature urbaine.
- Une offre de mobilité durable répondant à la diversité des besoins.
- La mise en œuvre d'outils adaptés et intelligents, à l'échelle de l'aire métropolitaine.

Au-delà de ces constats et analyses, l'enjeu est de donner une dimension concrète à ces réflexions. L'Aire métropolitaine de Lille s'est ainsi impliquée dans des démarches opérationnelles, notamment sur des **axes stratégiques en matière de mobilité « Voyageurs »** :

### **L'attractivité des transports collectifs métropolitains**

L'AML s'est mobilisée sur l'information « voyageurs » multimodale avec le lancement, en 2013, d'une étude d'opportunité visant à approfondir la question du développement et de la diffusion de l'information multimodale à l'échelle métropolitaine. Cette démarche, menée en partenariat avec les membres du SMIRT, permet d'enrichir les travaux régionaux pour la mise en place d'une centrale d'information multimodale prévue en 2015. L'approche « territoriale » de cet outil a en effet permis d'identifier des pistes de travail pour aller plus loin, avec un cadre partenarial élargi, dans la réponse apportée aux attentes des usagers.

A nouveau, la mise en œuvre d'un tel projet repose sur un important travail d'animation qui implique fortement un ensemble d'acteurs complémentaires.

### **Le développement de nouvelles formes de mobilité**

L'autre axe retenu concerne le développement des nouvelles formes de mobilité en s'appuyant notamment sur l'innovation dans les usages.

Pour y parvenir, l'AML participe à l'élaboration d'une politique partenariale de covoiturage à l'échelle métropolitaine, dans des registres bien précis :

- Partager les bonnes pratiques et les expériences entre les acteurs (temps d'échanges).
- Accompagner la mise en œuvre du schéma directeur des aires de covoiturage en recherchant les synergies avec les politiques mises en œuvre par les partenaires (appui méthodologique et cartographique).

---

<sup>2</sup> Sans qu'elle soit exhaustive, la liste ci-après permet d'en juger (ordre alphabétique) : Autorités Organisatrices de Transport compétentes françaises et belges, CCI, CRCI, CETE, Conseil Régional Nord – Pas-de-Calais, Delta 3, DIRECCTE, DREAL, Eurométropole, MEL, Offices du tourisme, Pôle d'excellence Euralogistic, Ports de Lille, Service Public de Wallonie, SMIRT.

Par ailleurs, l'AML travaille en partenariat avec la plate-forme d'innovation i-viaTIC sur la mise en œuvre de solutions innovantes comme le service de mobilité partagée LIVICOTE (Lignes de Covoiturage et Service Complet de mobilité).

### Une réalité qui s'impose à tous

#### Les faits

Les constats formulés lors de précédents travaux sur les questions de mobilité (aux échelles métropolitaine et régionale) sont confirmés par les observations et analyses les plus récentes, parfois avec une intensité accrue. Ils renforcent la **nécessité de construire un système métropolitain de transport durable et de mobiliser, au plus tôt, l'ensemble des acteurs** – dans leur diversité (AOT, EPCI, Etat, région, départements, monde économique...) – pour y parvenir.

#### Quelques constats :

- ➔ Une organisation multipolaire et une tendance à la dissociation entre lieu de résidence et lieu de travail qui implique des besoins de déplacement croissant (phénomène de métropolisation)
- ➔ Une forte sollicitation des réseaux routiers et autoroutiers liés à un usage prédominant de la voiture
- ➔ Malgré la saturation du réseau autoroutier (+ 8 mn de saturation par an sur l'A1), les trafics continuent à croître
- ➔ Un allongement des déplacements domicile-travail : 21km aller-retour par jour en moyenne
- ➔ Seul 19% des ZAE desservies en TC à horizon 2020
- ➔ Une offre de transport riche et diversifiée (route, fer, réseaux urbains et interurbains) pouvant être optimisée

Compte tenu de la "*mise en mouvement de l'ensemble du territoire régional*" et d'une structure urbaine qui n'est pas toujours favorable aux transports collectifs, cette démarche implique non seulement d'**agir sur l'offre de transport mais aussi sur la stratégie d'aménagement du territoire** qui vise à limiter les effets d'une dissociation croissante entre lieux d'emplois et lieux de résidence.

#### Les échelles

- Les données actualisées confirment aussi **l'aire métropolitaine en tant qu'échelle de référence pour relever les défis de la mobilité** et, ainsi, assurer son développement. Toutefois, on ne saurait se limiter à ce seul périmètre : nombre de déplacements quotidiens se font à l'intérieur de chacun des territoires qui la composent.
- **La dimension transfrontalière** demeure un enjeu prioritaire pour gommer l'effet frontière encore trop marqué (notamment en termes de modalité d'exploitation et de tarification).
- **La nouvelle « donne » territoriale** (périmètre, compétences de la grande Région) ouvre des champs de réflexion et d'action. A ce titre, la question du lien avec le littoral et l'amiénois est à approfondir.
- Les enjeux liés à l'optimisation de **l'accessibilité externe de l'aire métropolitaine** doivent aussi être pris en compte afin de conforter son positionnement sur les réseaux de transport nord-européens ; en particulier sur le réseau ferroviaire à grande vitesse, afin que la métropole se trouve en position de hub ferroviaire grande vitesse.

Néanmoins, si la question des échelles est centrale, il est à noter que l'exercice des compétences soit d'une importance comparable pour faire aboutir des projets.

## Les objectifs

- La **recherche d'une plus grande cohérence, d'une meilleure lisibilité, d'une optimisation de l'offre de transports collectifs à l'échelle métropolitaine**, y compris dans sa dimension transfrontalière, demeurent prioritaires pour construire un territoire multipolaire, irriguer l'ensemble de ses composantes et garantir à tous la possibilité de « bien voyager ».
- Cette stratégie conduit à privilégier la notion de **maillage et l'optimisation de l'ensemble des liaisons radiales et transversales connectant les pôles urbains métropolitains** (relation Nord/ Sud et Est/Ouest), y compris les liaisons transfrontalières (vers Tournai comme vers Kortrijk).

## Une méthode à trouver

Dans la diversité des fonctions, des territoires et des expériences, tous les intervenants s'accordent pour penser que **seule l'action concertée de tous les acteurs de l'aire métropolitaine permettra de relever les défis** collectifs qui se présentent.

*"Travailler ensemble à la bonne échelle ; privilégier les partenariats, conditions indispensables de réussite, rechercher des synergies entre les politiques portées par les différents partenaires, sachant que l'émergence d'une stratégie partagée est une des clés de la réussite du projet métropolitain",* sont autant de formulations pour exprimer une même attente.

Cette recherche de cohérence doit aussi se trouver dans les documents de prospective et de planification. Ainsi, à l'échelle métropolitaine, la **coordination des SCOT** et la mise en place d'une **gouvernance adaptée** sont des pistes à explorer.

Forte de son expérience dans la pratique partenariale, l'AML a vocation à jouer un rôle majeur dans la **recherche de synergie** entre les politiques portées par les différents partenaires, sachant que **l'émergence d'une stratégie partagée est une des clés de la réussite du projet métropolitain**.

## Les enjeux sociaux de la mobilité doivent être au cœur du projet métropolitain

Les habitants doivent être au cœur du projet, notamment ceux qui sont le plus soumis à une mobilité contrainte, dans les moins bonnes conditions. Les études menées dans le cadre de l'AML sur la précarité énergétique et les impacts sociaux de la métropolisation mettent en évidence cette problématique et les risques qui se profilent.

De manière plus générale, il faut prendre en compte la diversité de situations sociale, économique, culturelle, géographique, des habitants de l'aire métropolitaine et les réponses appropriées qu'ils attendent. Afin de permettre à tous d'accéder aux ressources métropolitaines, une attention particulière doit porter sur ceux qui ne se déplacent pas faute d'être motorisés ou qui rencontrent des difficultés pour accéder à l'information : **la communication reste un défi**.

Forts de ces constats, tous les intervenants s'accordent pour attribuer une valeur particulière à l'action sur l'offre de transport : *"il faut viser un accès équitable à l'offre de transport, notamment pour réduire les inégalités sociales"*.

Cela est source d'interrogations : Apporte-t-on les réponses appropriées ? Prend-on assez en compte la diversité des territoires et des populations ? Existe-t-il un besoin de mieux adapter l'offre aux attentes des habitants ?



L'attractivité des transports collectifs métropolitains, enjeu majeur, doit ainsi être « revisitée » à l'aune de ces réalités : elle doit être performante, de qualité, pratique, non seulement au plan technique mais aussi pour apporter de véritables solutions aux populations et aux territoires.

Au-delà des intentions et des méthodes, cela pose la question des modalités d'action qui peuvent amener un **changement des mentalités, des comportements** en faveur d'une diversification des modes de déplacements.

Considérant qu'une **prise de conscience collective constituait un point de départ utile**, diverses hypothèses sont envisageables, telles : lancer un débat sur les questions de mobilité via l'instance régionale du débat public, accompagner la diffusion de bonnes pratiques, notamment au sein des entreprises (en lien avec la démarche *Déclic Mobilités*) voire s'engager vers l'élaboration d'une *charte de la mobilité métropolitaine*...

## **Un « bouquet de solutions » à développer pour répondre aux enjeux de la mobilité à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille**

### **La valorisation et la coordination des offres existantes : l'apport du SMIRT**

Le SMIRT (Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports) était un outil attendu pour répondre aux questions qui précèdent. Les objectifs qui lui ont été fixés visent ainsi la coordination de l'offre de transport et des tarifs ainsi que la mise en place d'une centrale d'information. S'y ajoute l'ambition d'aider les autorités organisatrices à être plus performantes, plus coordonnées, pour répondre aux besoins de mobilité et à leurs évolutions.

Le SMIRT entre aujourd'hui dans une **phase opérationnelle** avec deux actions majeures, en cours, relatives à la demande en matière de services de mobilité : la carte « Pass Pass » et la centrale d'information « Pass Pass Info ».

Les attendus vis-à-vis de cette centrale sont multiples et concernent différentes cibles : promotion et visibilité de l'offre ; préparation de voyage, achat de titres de transport, aide dans les déplacements pour les utilisateurs ; observation et adaptation de l'offre aux usages pour les autorités organisatrices.

Répondant aux enjeux énoncés précédemment sur le développement des liaisons transfrontalières, la démarche sur la billettique pourrait s'étendre, à moyen terme, à des offres de transport belges compatibles avec le système « Pass Pass ».

Par ailleurs, le SMIRT mène des réflexions sur le développement de nouvelles formes de mobilité, notamment :

- Le développement du covoiturage, en intervenant, à l'échelle régionale, sur la mutualisation des plates-formes web de mise en relation, l'animation de la démarche et une communication adaptée.
- Le transport à la demande en lien avec la centrale d'information (à l'exemple de ce qui est pratiqué dans l'Oise).

Pour la mise en œuvre de réponses concrètes, **l'articulation avec les travaux du SMIRT** représente pour l'AML un enjeu majeur.

### **L'enjeu du covoiturage : une priorité partagée et de premières initiatives**

L'action de la Région, traduite dans le Schéma Régional des Transports et des Mobilités (SRTM), intègre les notions de nouvelles mobilités.

Parmi elles, le développement de l'usage du covoiturage représente un potentiel qui mérite une attention particulière au regard des perspectives offertes pour l'optimisation du réseau routier et de l'offre de stationnement (notamment pour l'accès aux gares).

S'inscrivant dans un partenariat entre les acteurs de la mobilité, de l'aménagement et du monde économique, ce développement repose sur un accompagnement de l'évolution des pratiques de déplacements (animation, communication, mesures incitatives...).

Les travaux déjà réalisés et les initiatives en cours confortent **l'AML en tant que territoire d'expérimentation pour le développement du covoiturage.**

**Une initiative à tester : LIVICOTE**

L'AML travaille en partenariat avec la plate-forme d'innovation i-viaTIC sur la mise en œuvre de solutions innovantes comme le service de mobilité partagée LIVICOTE (Lignes de Covoiturage et Service Complet de mobilité).

Au sein de l'Aire Métropolitaine de Lille, cette initiative a pour finalité d'expérimenter un service de mobilité visant à favoriser le partage des trajets en voiture sur les axes métropolitains très fréquentés en accompagnant l'usage du covoiturage et de l'auto-partage. Il s'agit d'apporter une réponse nouvelle - fonctionnelle, soutenable et solidaire - basées sur les usages.

**Un programme à mettre en œuvre : le schéma directeur de covoiturage des Départements du Nord et du Pas-de-Calais**

Le schéma a été élaboré à une échelle interdépartementale. Sa mise en œuvre sera progressive et s'appuiera sur une évaluation de ses résultats.

Il présente un réel intérêt pour une prise en compte de la dimension métropolitaine d'autant que la moitié des places prévues pour le développement du covoiturage est située sur le territoire de l'AML. Pour autant, le covoiturage est aussi déterminant pour les territoires ruraux qui sont pleinement intégrés à la démarche.

La **mutualisation** avec les parkings des centres commerciaux est un enjeu, notamment financier. Ils suscitent la même approche en Wallonie. Ce peut être une occasion concrète d'échange de méthode et de pratique pour tirer le meilleur parti de ce type d'espaces

## **Le projet REGL : un élément du renforcement du maillage métropolitain**

S'inscrivant dans la volonté « d'unir la région par le rail » affirmée dans le Schéma Régional des Transports et des Mobilités, le projet REGL vise à consolider le maillage métropolitain et, plus particulièrement, la liaison entre l'agglomération lilloise et le centre du Bassin minier. Aujourd'hui fragilisé par l'intensité des flux qui y convergent quotidiennement, cet axe Nord-Sud constitue un « **point dur** » du système de transport métropolitain qui **pénalise la fluidité des échanges** entre les territoires. Le renforcement de ce maillon représente un enjeu-clé.

Cependant, pour offrir aux usagers un **service attractif à l'échelle de leurs déplacements**, les solutions à mettre en œuvre reposent également sur la performance des liaisons ferroviaires transversales et des autres radiales vers l'agglomération lilloise ainsi que sur leurs interconnexions avec les réseaux urbains. Les initiatives en cours telles que le développement des pôles d'échanges ou les projets de lignes de bus à haut niveau de service sont des dynamiques à valoriser.

## Les changements des pratiques de mobilité : de nouveaux usages à accompagner

Un certain nombre de **mutations sont en cours**. Elles soulignent un changement d'époque. A titre d'exemple, il convient de prendre en compte :

- La « diversité des temps » de la vie (vie familiale, vie professionnelle, loisirs...).
- La « non-mobilité » et son organisation, tel le télétravail, sa place actuelle et son développement.

Ces nouveaux enjeux doivent pouvoir s'inscrire dans un **dialogue territorial** entre les acteurs publics en charge de la mobilité et les pôles générateurs de mobilités (entreprises, universités, équipements publics...) à l'échelle de l'aire métropolitaine.

Par ailleurs, à côté des avancées technologiques, des **innovations organisationnelles** peuvent permettre de faire émerger de nouvelles formes de mobilité.

