

SDIT – Concertation préalable

25-03-2022

Proposition de remarques à déposer à la concertation concernant deux nouvelles lignes de TRAM et 2 nouvelles lignes de Bus à Haut niveau de Service (BHNS)

Le projet actuel en concertation concerne la création de 2 nouvelles lignes de TRAM et 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur la métropole Lilloise.

- Tram Roubaix Tourcoing
- Tram Lille et sa couronne
- BHNS Lille Villeneuve d'Ascq
- BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq en Baroeul

Au regard des ambitions que se fixe la MEL sur les enjeux de mobilité :

- Ports de Lille serait favorable au projet de tram car une synergie serait possible sur le volet transport de personnes (employabilité sur le port) et de marchandises (livraison via tram).
- Ports de Lille participe et accompagne le développement de solutions durables et intermodales pour le transport de marchandises (fluvial, ferroviaire).
- Ports de Lille intègre les objectifs de la stratégie bas carbone pour le transport de marchandises.
- Ports de Lille participe à la réduction des émissions de G.E.S.
- Ports de Lille propose des lieux d'accueil pour les activités logistiques, enjeu majeur pour construire et aménager les métropoles durables.
- Etc.

Par ses multiples sites, Ports de Lille est un acteur économique indispensable à la ville et à la métropole. Le transport et la logistique sont en constante évolution et adaptation. La distribution urbaine s'est totalement transformée ces dernières années et de nouveaux développements sont en perspective du fait de l'évolution des besoins sociétaux, de la mise en place de la ZFE, du plan climat, du plan de protection de l'atmosphère etc.

Les services de livraison de marchandises en ville se généralisent, volonté de mutualisation et optimisation afin de réduire sensiblement le nombre de kilomètres parcourus, le nombre de déplacements, et d'augmenter les taux de remplissage des véhicules. Pour ce faire, les plates-formes logistiques se sont rapprochées du cœur des centres-villes, tout en favorisant des modes respectueux de l'environnement, dont un report des trafics routiers vers les modes ferroviaires et fluviaux. Les outils de gestion du transport de marchandises urbain sont améliorés : mise en cohérence des réglementations en matière de gabarit, horaires, livraison des marchandises à vélo

dans les centres-villes, stationnement, aires de livraison et accessibilité du foncier urbain pour les acteurs professionnels.

Aussi Ports de Lille adapte ses infrastructures, ses équipements et ses interventions afin de répondre à ces nouveaux enjeux sociétaux, développer le transfert modal et aussi pour assurer une meilleure intégration dans l'environnement urbain.

Les surfaces portuaires doivent être préservées et développées afin de pouvoir répondre aux besoins existants et anticiper les besoins de demain dans la perspective du développement engendré notamment par le canal Seine-Nord-Europe

Pour toute ces raisons, Ports de Lille serait donc favorable au projet de TRAM qui est un élément de mutualisation des transports de personnes et qui participe donc à la décongestion des routes comme le fait le Port.

Ports de Lille serait également favorable au projet de TRAM qui pourrait participer au transport de marchandises dans le cadre de la distribution urbaine et plus particulièrement à partir du site du Port de Lille.

Le TRAM pourrait s'intégrer totalement avec le projet de développement portuaire « Port 2050 » que nous portons sur les zones 1 et 2 sur le Port de Lille.

PORT 2050

Le port du futur « Port 2050 » sera en effet établi en préservant le développement économique et multimodale dont l'année 2021 a battu tous les records.

La politique RSE de Ports de Lille contribuera à cette impulsion à travers :

- L'intégration du Port dans la ville,
- La poursuite du développement de l'intermodalité, distribution urbaine,
- L'intérêt du Port pour la ville,
- REV3,
- Le monde de demain.

Quelques éléments :

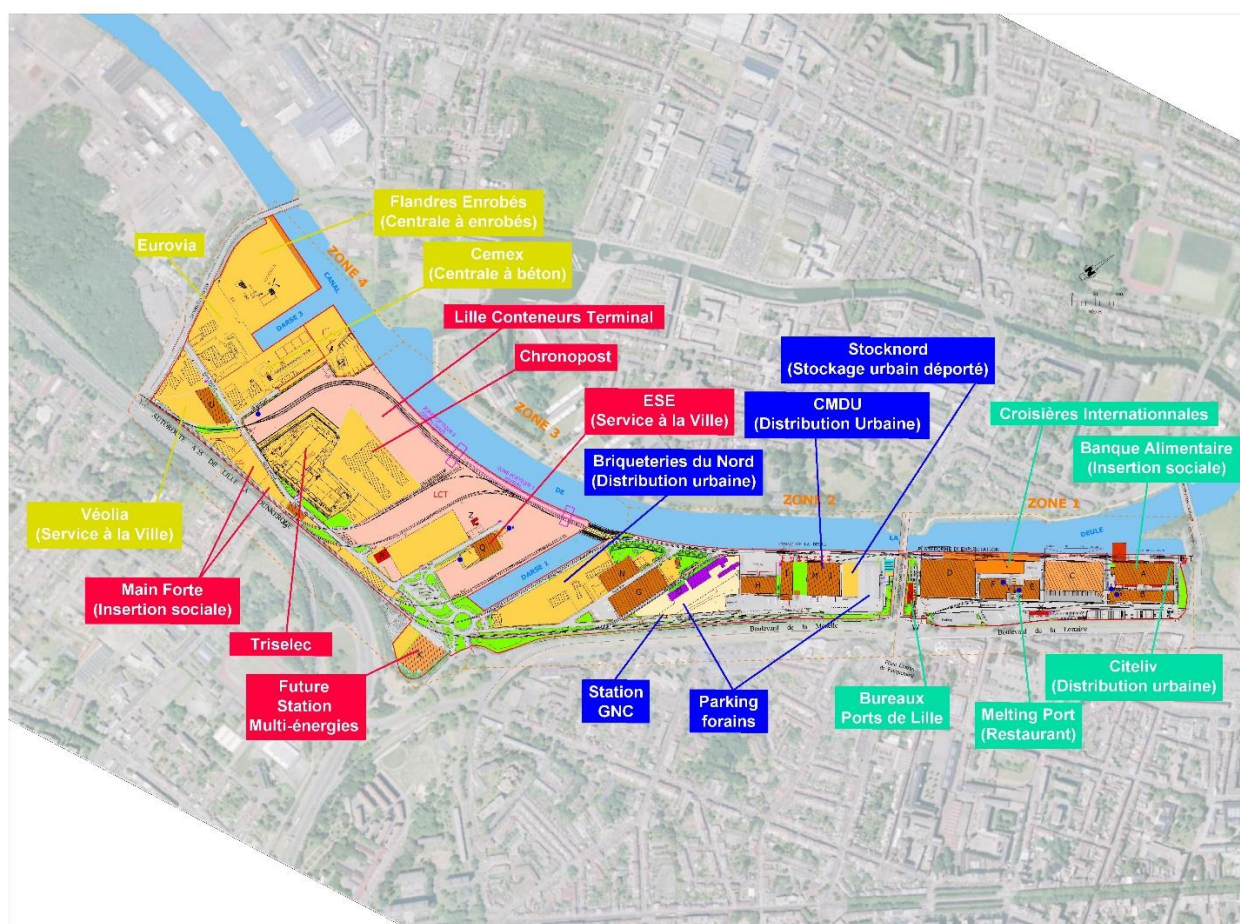
Evolution de la part modale depuis 2014

	2014	2019	2021
Part du fluvial	22.9%	23.3%	25.3%
Part du Ferroviaire	0.7%	5.1%	6.3%
Total du multimodal	23.6%	28.4%	31.6%

Ports de Lille est le principal acteur du report modal dans la métropole Lilloise avec les 31.6% de part multimodal et 85% des flux dédiés à la Grande Métropole Lilloise. C'est ainsi 143 500 camions évités chaque jour sur la route (1 camion = 20 Tonnes de marchandises).

Le Port de Lille au service de la Ville

Emplois directs : 1 174
Emplois indirects : 922
Chiffre d'affaires : 263 M€
Valeur ajoutée : 78 M€



Réflexion « PORT 2050 » :

Aménagement des zones 1 et 2 du port de Lille de manière à réaliser une transition entre la ville et la zone industrielle/logistique et portuaire. Cette orientation donne un statut distinct à chacune des zones.

Quelques éléments :

- Zone 1 accessible au public en y développant de nouveaux usages diversifiés en complément des usages actuels en intégrant les problématiques de sécurité et de sûreté.
- Zone 2 avec une restriction d'accès pour le développement d'activités de logistique, de logistique urbaine, et de manutention.
- En établissant une transversalité du projet avec la RSE, REV3, l'intégration urbaine, la multimodalité et la biodiversité.

Zone 1 :

Axe 1 : Repenser les activités de logistique classiques

- Poursuivre le développement d'activités logistiques plus en rapport avec la ville
- Combiner au mieux l'ouverture de la zone au public à l'exploitation des activités actuelles et futures

Axe 2 : Développer une nouvelle offre de services en lien avec le port. A titre d'exemples :

- Assurer une mixité des activités, et mixité dans les bâtiments afin de densifier le site
- Créer des espaces de rencontre, créer un Port Center pour expliquer nos métiers
- Former à la logistique urbaine
- Créer du tertiaire à destination portuaire
- Capitaliser avec le métro et demain avec le TRAM et les navettes fluviales

Axe 3 : Développer la plaisance

- Créer des emplacements pour des navettes fluviales et bateaux de croisière
- Développer le tourisme fluvial

Axe 4 : Offrir davantage de services aux Lillois. A titre d'exemple :

- Commerces divers dont une partie liée à la plaisance,
- Centre de stockage (box) pour le grand public,
- Centre de service : (exemple réparation vélo/trottinette).
- Bar, restaurant type panoramique pour découverte voie d'eau,
- Petit commerce alimentaire / drive,

Axe 5 : Créer une liaison douce vers le parc de la Citadelle et l'esplanade

- Continuité des liaisons douces sécurisées avec la citadelle via le parc Coline et ouverture vers le canal
- Rendre les lieux perméables, plus propices à la balade
- Végétaliser davantage la zone dans la continuité de la Citadelle

Axe 6 : Créer un espace ou un équipement culturel. A titre d'exemple :

- Créer un espace pour des manifestations temporaires sur l'histoire et le patrimoine du port dans un des bâtiments emblématiques,

Zone 2

Axe 1 - Distribution et logistique urbaine

- Donner au CMDU les capacités d'accroître son rayonnement pour la ville
- Répondre à l'évolution des entrepôts logistiques de demain
- Créer une antenne de Euratechnologie dédiée à la logistique urbaine en milieu portuaire
- Utiliser le futur TRAM pour la logistique de distribution urbaine

Axe 2 - Activité de manutention fluviale

- Réaliser une « Lucarne fluviale » mutualisée pour le BTP et autres activités au service de la ville
- Réaliser un « village des matériaux »

Axe 3 - Energie

- Réaliser une station-service multi-énergie (GNC, GNL, hydrogène, bornes électriques) pour PL, VL, bateau, train... Ouverte au public 24/24
- Optimiser nos équipements pour produire de l'énergie renouvelable

Notre besoin impératif quant à l'OAPn°36 sur le port de Lille:

Concernant le site du port de Lille, nous émettons une réserve très forte sur les prévisions d'implantation du TRAM et des autres infrastructures qui sont reprises dans l'OAP 36 mentionné sur le PLU2. En effet cet OAP 36 par son envergure s'étend sur une surface foncière qui empêcherait totalement les possibilités d'exploitation de entrepôts et mettrait en péril l'équilibre économique de la concession portuaire.

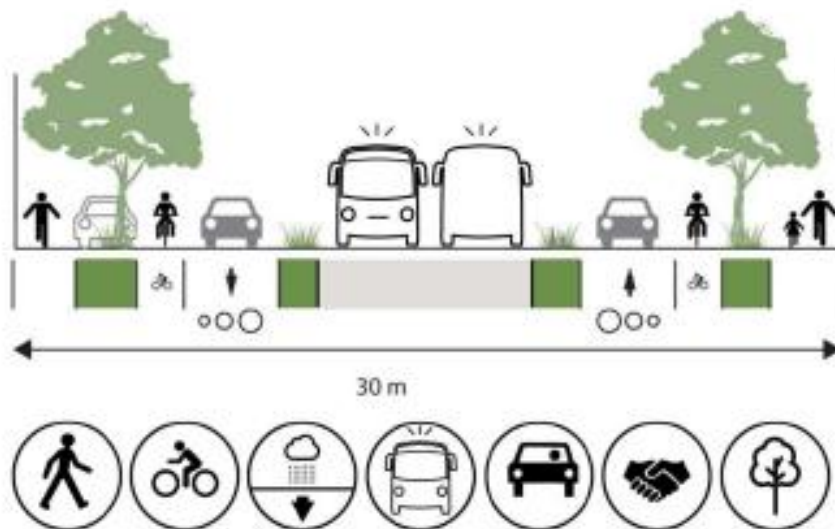
Un tel projet modifierait totalement les possibilités d'usage du port. Les bâtiments ne seraient plus accessibles et leur exploitation ne serait plus possible. Une cour camion nécessite en effet 35 m afin de réaliser une mise à quai en sécurité.

Ainsi, le site du port de Lille ne permettrait plus de répondre aux besoins de distribution urbaine, à la ZFE et au développement engendré par le canal Seine-Nord-Europe. Ceci serait en totale contradiction avec les volontés politiques actuelles.

Aussi, Ports de Lille propose que le projet d'OAP 36 soit revu afin que son emprise reste sur le périmètre public actuel.

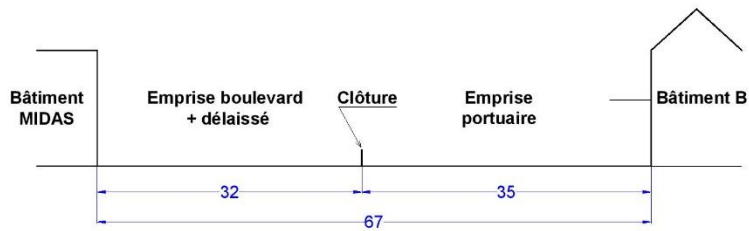
Il nous semble que l'emprise actuelle disponible des boulevards qui est de 32 m minimum permettrait de positionner les besoins de mobilité dont le TRAM. En effet l'emprise type donnée dans les documents de concertation donne une largeur d'emprise de 30 m.

Coupe type extraite du document de concertation.

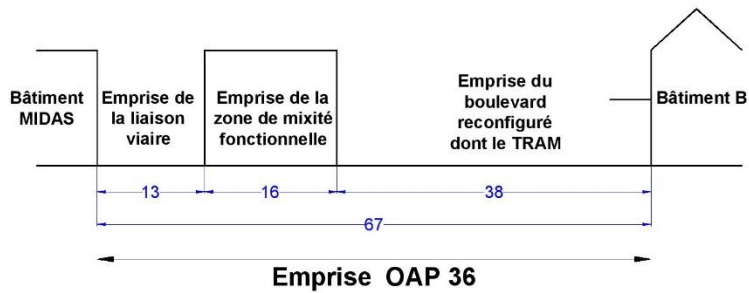


Grande largeur d'emprise
Chaque fonction à sa place

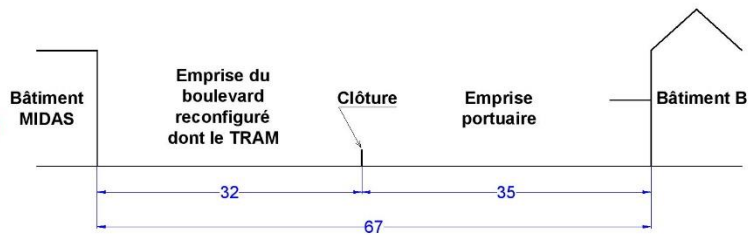
Existant



PLU2



Proposition Ports de Lille



Chaussée circulaire : 2 fois 1 voie
 Une plateforme TCSP
 2 bandes cyclables
 2 largeurs de trottoir (2m chacun)
 2 bandes de stationnement
 2 bandes de plantations

Conforme à la coupe type
 du dossier de concertation du
 "Projets de nouvelles lignes de transports"

Emprise OAP 36