

# Cinq questions déterminantes pour les projets de transports de la métropole lilloise

## *Tribune libre*

Il y a 50 ans le choix d'un métro par la Communauté Urbaine de Lille venait flatter notre ego collectif. Ce que l'on ne vit pas alors, c'est qu'il signait pour longtemps un retard en matière de desserte fine des territoires de notre métropole : pendant ce temps, avec un choix différent beaucoup moins onéreux et tout aussi efficace, celui du tramway, nombre d'agglomérations ont supplanté la nôtre en matière d'efficacité des réseaux de transports.

On ne peut donc que se réjouir de voir le tramway figurer enfin au premier plan des projets proposés par la MEL actuellement soumis à la concertation, mais cinq questions majeures apparaissent qui conduisent à se demander si, de nouveau, notre métropole ne fait pas fausse route :

- 1) Un projet de RER est également prévu, qui est appelé à être la colonne vertébrale des transports de la métropole, autour duquel les autres réseaux devraient s'organiser, mais son contenu est laissé dans l'ombre : quelles liaisons rapides, quelles fréquences, quelles gares-pôles d'échanges ? Il est essentiel de le savoir parce que l'on ne construit pas une maison en commençant par les étages !
- 2) Dès lors que l'on veut développer le tramway, on ne peut pas ignorer le tram déjà existant, le Mongy, alors que celui-ci joue déjà un rôle de desserte interne à chacun des deux pôles urbains de la MEL : il faut réfléchir simultanément à son intégration, sa modernisation et sa transformation dans un schéma d'ensemble. Quand on agrandit une maison, on ne se contente pas de rajouter des pièces, mais on regarde aussi comment transformer les pièces existantes !
- 3) Les études de mobilité montrent que les usagers des transports cherchent à diminuer le nombre de rupture de charges qui sont synonymes d'effort physique, d'attente, d'inconfort et d'inquiétude. Une correspondance est assez facilement acceptée, deux beaucoup moins et trois seulement en situation de forte contrainte. Et pour les 30% d'usagers potentiels qui ont des difficultés à se déplacer les correspondances sont encore plus dissuasives. Dans ces conditions le choix non négociable de la MEL d'imposer une correspondance systématique pour se rendre au centre de Lille pour les trois nouvelles branches tramway prévues pour le pôle lillois va réduire la proportion des déplacements susceptibles d'être réalisés par les transports. Aucune grande ville française de la taille de Lille n'a exclu le tramway de son centre comme Lille s'apprête à le faire.
- 4) Un schéma de développement du vélo a été adopté par la MEL, supposé aller de pair avec le développement des transports. Mais il n'y a pas de mise en cohérence réelle des deux approches, que ce soit sur la configuration des pistes cyclables souvent problématique pour les cyclistes le long des axes tramways, sur les parcs de stationnement de rabattement pour les vélos ou encore l'emport des vélos dans les trams.
- 5) Enfin un tel projet se doit d'être soumis au débat de façon très large : la loi d'orientation des Mobilités de 2019 impose la mise en place d'un comité des partenaires des transports, associant usagers, entreprises et partenaires des transports. Quand cette structure sera-t-

elle mise en place et quand débattrait-elle du projet sur la base d'une vision détaillée de l'articulation des différents modes et avec plusieurs variantes pour la desserte de la commune de Lille, point-clé de tout projet?

L'addition des questions précédentes montre qu'un approfondissement des projets transports de la MEL et la rectification de certains aspects majeurs est indispensable avant d'aller plus loin, au risque sinon de prolonger et d'aggraver le retard en matière de transports de la métropole.

Jean-Claude DEGAND

Président du think tank Mobilités 2050

Ancien dirigeant de la SNCF et de Kéolis