Discours de Michel Lalande, préfet de région Hauts de France, aux assises de la mobilité de la MEL

Vendredi 22 mai 2018

Monsieur le Président du Conseil régional,

Monsieur le Président de la Métropole Européenne de Lille,

Monsieur le Président de la Chambre régionale de Commerce et de l'Industrie,

Mesdames et Messieurs,

Vous avez souhaité que j'intervienne en introduction de ces assises de la mobilité. Je vous en remercie. La mobilité qu'elle soit urbaine ou rurale change de nature et la réponse attendue par l'usager est sans cesse plus exigeante. Cette double évolution nous pousse aujourd'hui plus qu'hier à développer à une approche rénovée, loin des réponses en tuyaux d'orgue qui ont prévalu depuis toujours. L'État s'y prépare au niveau national avec un projet de loi d'orientation sur les mobilités que nombre d'entre vous ont contribué à enrichir durant les assises nationales de la mobilité cet automne. Il est important que nous déclinions, à intervalle régulier, cette démarche au niveau territorial et singulièrement sur la métropole lilloise.

Le premier message que je souhaite vous rappeler aujourd'hui, est le suivant : **le problème de la congestion routière n'est pas du à un manque d'autoroute.** L'essentiel de ce qui devait être fait en termes d'infrastructures autoroutières a été réalisé. Chacun le sait, nos projets d'aménagements reposent trop souvent sur le tout voiture ou le tout

camion. **Or on ne peut plus aujourd'hui construire un équipement sur le territoire sans en mesurer ses externalités et sans avoir construit l'offre multimodale qui garantit sa bonne intégration.** En clair, on arrête de construire sur les terres agricoles, les milieux humides, les puits de captage. Bref et tant pis pour la rente foncière mais on arrête l'étalement urbain. Et mieux on s'interconnecte.

Je vais vous donner un exemple, qui bien entendu ne fait pas référence à une situation locale, ni de près, ni de loin. Prenez un grand aéroport situé au sud d'une grande métropole, et qui, un demi-siècle après son inauguration n'est toujours pas connecté à cette métropole par une infrastructure ferroviaire. Impensable me direz-vous et pourtant cela s'est bien produit. Les plus avertis dans la salle aurons reconnu ma référence à l'aéroport d'Orly, bien entendu.

J'insiste sur ce premier point car il est fondamental. Nous devons tous changer nos logiciels en termes d'aménagements car nous savons que le modèle de développement que nous avons poursuivi conduit inéluctablement à l'étalement urbain, au grignotage du foncier agricole et naturel, à la fragilisation de nos centres-villes, à la pollution atmosphérique : **le tout voiture et le tout camion est une impasse économique et écologique.**

Nous pouvons réparer certaines erreurs, mais pour lutter contre la trombose routière, il nous faut aller plus loin. **C'est le deuxième message**

que je souhaite vous passer : il ne faut plus seulement répondre à la demande de transport. C'est une erreur.
Il faut la transformer ! Aidez-nous à pouvoir vivre non pas sans nos voitures ni nos camions, mais avec juste ce qu'il faut.

Pour cela, j'ai besoin de vous tous, car ce sont nos efforts conjugués qui vont nous permettre de modifier nos habitudes de transport. Et c'est pourquoi, je souhaite que chacun d'entre vous, dans cette salle, quel que soit son niveau de responsabilité, soit un acteur engagé vers une mobilité plus durable. Vous vous apercevrez que beaucoup d'outils pour vous y aider ont été mis en place. Ils attendent juste le déclic, la prise de conscience et ces assises de la métropole européenne de Lille va nous y aider.

La première bonne nouvelle c'est la révolution numérique qui est à l'œuvre. C'est un allié puissant qui nous donne de nouvelles marges de manœuvre et dont il faut que nous nous emparions collectivement. Pour vous y aider, les Assises nationales de la mobilité ont mené un travail spécifique autour d'ateliers de l'innovation avec l'appui du Cerema et de l'Ademe. Une cartographie des principales innovations a été réalisée et publiée dans les actes des assises. **Il faut vous en emparer !**

Prenez l'exemple de l'application Cmabulle prix de l'innovation 2017 : elle permet à chaque association d'organiser un covoiturage pour les activités périscolaires de nos enfants. **Pourquoi les communes n'en font**

pas la promotion à chaque association qu'elle subventionne en ce domaine ?

Des exemples comme celui-là, mis en place par des start-up, il y en a plusieurs centaines qui ont été recensés dans le cadre des ateliers de l'innovation des assises nationales de la mobilité dont les actes sont sur internet et qui n'attendent plus que vous vous en saisissiez pour accompagner les évolutions d'usages.

Plus près de nous, le syndicat mixte régional des transports Hauts-de-France Mobilités vient de déployer tout comme son homologue de l'Oise un site de covoiturage pour le domicile travail : **Pass-Pass Covoiturage.** Nous y avons créé une communauté des agents de l'État et nous en faisons même la publicité sur les panneaux à messages variables sur nos autoroutes. **Avez-vous créé une communauté Pass-Pass dans votre entreprise ou dans votre administration ?**

La CCI de Région organise depuis plusieurs années maintenant à l'occasion de la semaine de la mobilité **un challenge de la mobilité entre entreprises et administrations dans lequel mes services prennent une part active – y participez-vous** ?

Croyez-moi, les employeurs publics et privés ont un grand rôle à jouer, et il nous faut aider la CCIR dans cette démarche. C'est pour cela que j'ai réuni en septembre dernier les DRH des grandes entreprises lors de la journée qualité de l'air. Je vais renouveler l'exercice cette année. Il nous faut faire la promotion des démarches exemplaires, sinon c'est l'État

régalien qui va vous rattraper : **si vous ne voulez pas en effet que je vous impose de trop lourdes restrictions de circulation sur les autoroutes, il faut vous mobiliser pour être plus sobre en consommation d'espace et d'infrastructures routières**.

Dans vos choix d'implantation : privilégiez la proximité de la voie d'eau ou des voies ferrées qui doivent aujourd'hui peser plus fort que celle d'un échangeur autoroutier. Privilégiez également la proximité de l'habitat et des services de transports collectifs, ouvrez vos entreprises au télétravail, aux visioconférences, au covoiturage, à la prime kilométrique vélo, décaler les horaires de travail quand cela est possible et diminuer l'intensité des déplacements contraints de vos salariés.

Je vous en conjure, n'attendez pas de recevoir un courrier de la préfecture vous mettant en demeure de mettre en œuvre les mesures réglementaires attendues pour votre plan de déplacement d'entreprise ou d'administration. Vous maudiriez le technocrate qui a rédigé le courrier, mais c'est sur vous même, je le sais, que vous allez médire.

N'attendez pas le prochain pic de pollution pour vous apercevoir que vous n'avez pas un des 637 000 véhicules dotés d'une vignette Crit'air, ni de plan de covoiturage, ni de solution de télétravail – qui vous permettra de pouvoir assurer votre activité ce jour-là. Ne m'obligez pas à déployer les forces de l'ordre que ce soit la peur d'un procès verbal qui vous oblige à changer de comportement.

En un mot : aidez-vous sinon le bâton vous contraindra. Et la contrainte vous fera doublement mal : au portefeuille mais aussi à votre propre sûreté parce que la police sera mobilisée sur le bord de nos routes. L'écologie n'est pas la punition. Elle mérite mieux que cela.

Évidement l'évolution des usages de mobilité et le numérique **va aussi concerner les services de l'État et des collectivités. La gouvernance de** l'accessibilité de la métropole lilloise dit être interrogée. Et l'initiative du Comité Grand Lille, il y a quelques jours l'a clairement montré. **Il faut s'y préparer – c'est la mon troisième message.**

La métropole lilloise a ceci de particulier en France qu'elle ne fonctionne pas comme les autres métropoles autour de sa ville centre mais elle forme un réseau de pôles métropolitains que sont Lille, Tourcoing, Roubaix, Armentières, Béthune, Lens, Douai et Valenciennes. Ces pôles interagissent et profitent de leur proximité pour s'enrichir mutuellement. Elle a également la singularité d'être transfrontalière avec Tournai et Courtrai qui font partie de la même Eurométropole.

C'est ce qui rend la question de l'accessibilité ici à la fois centrale et complexe : **elle oblige les différents pôles à partager une vision stratégique commune** et adaptée aux enjeux de l'aire métropolitaine.

Chacun de vous l'a compris, contrairement à ce que l'on a trop longtemps cru, comme d'ailleurs l'histoire des CPER le révèle, la mobilité ne peut se résumer à une question d'infrastructures ou de grands projets. La mobilité est d'abord et avant tout un enjeu d'usages et de services qui lie entre elles non seulement nos politiques routières, ferroviaires ou de transport collectif mais aussi, et je veux insister sur ce point, les politiques de stationnement, de circulation en ville, d'information multimodale partagée. Pour toutes ces raisons, j'ai la profonde conviction que nous ne ferons pas

l'économie de nous doter d'outils de gouvernance à l'échelle de la métropole lilloise.

A l'appui de cette nouvelle gouvernance, un constat et quatre questions. Un constat : on s'aperçoit aujourd'hui que l'optimisation d'une autoroute dépend de notre capacité à mobiliser à bon escient une politique municipale sur sa voirie, avec une politique de ressources humaines dans une entreprise, une politique des temps dans une université, ou à celles des ouvertures des crèches.

La première question concerne les transports en commun et le covoiturage qui doivent bénéficier de facilité par rapport aux autres voitures. L'État va étudier avec les collectivités les axes pertinents pour la réalisation de voies dédiées sur le réseau autoroutier. C'est un premier pas, mais pour qu'il soit efficace, il faut que nous puissions raisonner à une échelle plus large, en intégrant avec les territoires concernés, non seulement les stratégies adaptées d'implantation de parcs-relais ou d'aires de covoiturage, mais également et c'est essentiel les avantages données aux covoitureurs sur l'espace public et dans les entreprises. **Le covoiturage exige de nous que nous soyons ensemble stratèges.**

Deuxième question, celle des Poids lourds : les nouvelles technologies permettent aux entreprises de réfléchir à l'optimisation du coût du transport des marchandises – mais nous sommes-nous emparés de ces technologies pour optimiser la circulation des poids lourds aux heures de congestions ? Avons-nous réfléchi à l'implantation d'entrepôts de

proximité, connectés aux différents modes d'approvisionnements, fluviaux ou ferrés notamment, ou à la réglementation sur les heures de livraisons en villes, discutées avec la profession pour ne plus subir autant de congestion ? **La gestion des Poids lourds exige de nous que nous soyons ensemble stratèges.**

Troisième question, celles des modes doux ou actifs comme la marche ou le vélo. C'est une question d'aménagement de trottoirs, de voiries, de panneaux, de feux de signalisation, de places de parking sur l'espace public et privé, avec une attention particulière aux abords des établissements d'enseignement … C'est une nouvelle conception de l'espace public qui doit nous conduire à mieux partager l'usage de cet espace rare et précieux. **La mise en place d'un véritable système vélo, combinant tous ces leviers, exige de nous que nous soyons stratèges ensemble.**

Quatrième question celle de la réelle interopérabilité des nos transports collectifs : si vous venez du bassin minier et que vous souhaitez aller travailler à Mouscron, vous devrez avoir un abonnement auprès de « Tadao » si vous venez de Lens, « évéole » si vous partez de Douai, « Transvilles » depuis Valenciennes, puis « SNCF » via le Conseil régional pour le TER et « Transpole » pour la MEL et même peut-être un billet de l'offre « trampoline » pour l'Eurométropole. Tout ceci est parfaitement incompréhensible pour les clients des transports collectifs. Les différentes autorités organisatrices de mobilité l'ont bien compris et se sont rassemblées dans un syndicat mixte, Hauts-de-France mobilités, qui propose et déploie un produit collectif la carte Pass-Pass.

Je souhaite que vous alliez plus loin et qu'à l'image des domaines skiables composées de plusieurs stations de sports d'hiver, les Autorités Organisatrices des Transports acceptent de confier à **Hauts-de-France mobilités** la responsabilité de construire des forfaits favorisant une chaîne modale des transports collectifs mobilité sans couture. Je dis bien tous les modes à l'échelle de l'aire métropolitaine, avec toutes les Autorités Organisatrices de Transports, mêmes pourquoi les communes de l'Eurométropole, car après tout, il y a 3 % de chômage de l'autre côté de la frontière : **je vous le dis : il est temps aujourd'hui que vous acceptiez de construire le Syndicat des Transports du Grand Lille** car ce qui fait une grande métropole internationale ce n'est pas seulement la force de ses pôles ; c'est aussi leur mise en convergence sur des compétences stratégiques. La mobilité en est une : la Métropole de Lille fut la première à se doter d'un métro entièrement automatisé, bien avant toute les autres. Notre territoire a le devoir de redevenir le territoire précurseur des nouvelles mobilités qu'il n'aurait jamais du cesser d'être.

Avec un Syndicat des Transports du Grand Lille, vous pourriez créer sans difficulté la grande agence de la mobilité que vous avez tous appelée de vos vœux. **Je souhaite que vous preniez l'engagement solennel de construire cette agence pour être enfin pleinement stratège ensemble.** Elle exigera de vous que vous acceptiez de confier à l'agence des compétences aujourd'hui relevant des communes, telles que le stationnement, les voiries, la police de circulation afin qu'elle dispose de tous les leviers pour organiser les mobilités à l'échelle du Grand Lille et

avec qui l’État pourrait efficacement interconnecté son système de gestion des trafics sur son réseau autoroutier.

*
* *

Je ne voudrais pas vous quitter sans vous parler aussi de la contribution de l’État qui est l’opérateur sur le réseau autoroutier. Ce réseau magistral doit remplir trois missions :

- permettre la circulation à longue distance des personnes et des biens,
- offrir à la Métropole une infrastructure qui lui garantisse le développement économique lié à sa position stratégique de carrefour entre trois régions capitales et de porte d'entrée française des flux des ports du Nord de l'Europe ;
- permettre aux différents systèmes urbains de l'aire métropolitaine d'être reliés entre eux efficacement pour favoriser les échanges.

Ces trois missions constituent une réponse indispensable dans l'offre de mobilité. Mais elles ne sont pas suffisantes. Elles doivent être articulées avec la desserte locale. Cette desserte locale doit pouvoir disposer d'un réseau routier performant, mais qui avant tout encourage le recours aux transports collectifs.

Alors que faire ? D'abord afficher une ambition routière raisonnée ! Si on peut comprendre qu'une autoroute doit permettre d'aller de Calais à Reims à 130km/h, mais il n'est pas déraisonnable de circuler à 70km/h voire 50km/h aux abords de Lille durant les heures de pointes.

Pour cela, il faut d'abord optimiser le réseau existant et en réguler les vitesses et les accès. **C'est mon quatrième message de ce matin : je prendrai très vite l'initiative d'organiser un tour de table avec l'ensemble des gestionnaires concernés sur les questions de trafic sur les axes structurants de la métropole, en lien avec les autres pôles générateurs que constituent Lens-Liévin et Valenciennes et de nos voisins Belges**. Il s'agit de partager et mettre en œuvre les stratégies visant à limiter la congestion récurrente, à optimiser l'usage des infrastructures existantes et à favoriser le report modal. A ce titre, plusieurs axes seront abordés pour :

- poursuivre l'équipement des voies rapides pour les doter d'un système de régulation des accès et de modulation des vitesses avec des radars couplés, sur le modèle des premières réalisations déjà conduites sur l'autoroute A 25. Ce programme a permis de gagner 2 minutes 30 sur un trajet de 8 minutes. Ce n'est pas rien. Je me réjouis de l'engagement du Conseil Régional de nous aider dans cette direction pour un montant de 1,5 millions. **Un cofinancement de ces opérations à hauteur de 2 millions d'euros par an, nous permettrait de terminer ce programme très concret en 2021 ;**

- expérimenter dès que possible et évaluer les effets d'une limitation de la vitesse à 70 km/h sur une partie du périphérique lillois ;

- réguler les poids lourds en transit et en échange sur l'aire métropolitaine. Pour cela, j'ai pris l'attache des Gouverneurs en Belgique

pour que ce dossier soit examiné avec eux, et que nous trouvions des solutions à la bonne échelle dans la cohérence de développement de notre métropole internationale ;

- déterminer les solutions pour lever les points noirs de congestion sur l'ensemble des réseaux, qu'il s'agisse des autoroutes ou bien des voies qui leur sont connectées ;

- étudier l'opportunité et la faisabilité de voies réservées aux transports en commun, voire à d'autres catégories d'usagers, de véhicules ou modalités de transport, comme le covoiturage sur notre réseau autoroutier ou dans ces échangeurs.

- accompagner le projet de la MEL de « péage positif » dit Ecobonus Mobilité, qui vise à rétribuer des usagers de la route de façon à les inciter à changer de comportement. Cette solution, qui est chère à Damien Castelain est déjà mise en œuvre à Rotterdam où elle réduit le trafic routier de 5% environ aux heures de pointe sur les grandes voies pénétrantes et devrait donc contribuer à améliorer l'accessibilité à la Métropole. Ce système, n'est pas légal aujourd'hui. **Nous avons travaillé à ce qu'il puisse être intégré dans la Loi d'Orientation des Mobilités que prépare le Gouvernement –** et nous espérons qu'il sera retenu à l'issu du débat parlementaire. Avant que ce projet soit légalement faisable, il nous reste du travail à faire pour en définir précisément les modalités techniques et le périmètre car **pour être pleinement efficace il doit être étendu au bassin minier et couplé avec l'offre interurbaine portée par le Conseil**

régional. Ce point mérite d’être mis à l’agenda politique de l’aire métropolitaine.

L’ensemble de ces discussions me permettra de formaliser une stratégie d’ensemble partagée avec les collectivités au sein d’un schéma directeur d’agglomération de la gestion du trafic (SDAGT). Cela me permettra également d'être candidat à tous les dispositifs expérimentaux construit par la ministre chargée des transports et le ministère de l’intérieur sur les nouveaux dispositifs de radars qui permettent de contrôler les covoitureurs et de déployer plus de radars, et pas seulement aux endroits où ils sont nécessaires pour sauver des vies mais également là où ils sont nécessaires pour garantir les conditions de circulation limitant la congestion ou la pollution.

*
* *

Il est temps maintenant pour moi de conclure : les nouvelles technologies nous ouvrent de nouveaux horizons pour aménager autrement, et vivre autrement nos modes de déplacements. Les gains pour nous tous sont significatifs pour peu que nos politiques soient de plus en plus intégrées. Il nous faut nous y atteler car, à défaut de pouvoir partager une telle démarche, je serai amené à réglementer la circulation sur les autoroutes pour limiter la congestion et ses conséquences sanitaires.

Car il y a maintenant urgence : notre déni a conduit la France à être poursuivie par l'Europe devant la Cour de Justice de l'Union Européenne pour non-respect des normes de qualité de l'air. Il faut maintenant aller vite car, dans 10 ans, nos routes seront connectées, intelligentes et

communiqueront avec les voitures, dont une partie seront autonomes et décarbonées. Pleinement intégrée à l'offre de transport, la voiture sera collective, bénéficiera d'accès privilégiée à l'autoroute. Grâce au programme européen expérimental Intercor piloté par la DIR Nord, les voitures échangeront des informations avec l'infrastructure et aussi entre elles. Elles pourront être gérées comme un service de mobilité. Les voitures pourront réserver une place sur cette voie dédiée et une place de parking, avoir un temps de trajet plus fiable, confortable et durable. Cette voiture sera automatique et fera d'autres trajets dans la journée. Elle récupérera son propriétaire avec d'autres covoitureurs regroupés dans le TER depuis Hazebrouck le soir. Cette voiture – elle pourrait aussi servir à faire du transport à la demande et compléter le réseau de transport collectif si le propriétaire en est d'accord – propriétaire qui n'aura peut-être pas le permis de conduire. **Mes amis, le XXIe siècle avec sa technologie embarquée frappe à notre porte : ouvrons-lui sinon il le fera à notre place et mettons en œuvre la gouvernance intelligente qui permettra de réguler les nouveaux usages.**

Je vous remercie.