EXTRAMOBILE: UN MOTEUR DES TRANSFORMATIONS À VENIR

Actes des Rencontres de l'Agence, le 19 septembre 2024 à La Chaufferie Huet – La Madeleine







Adopté par le Conseil métropolitain en juin 2019, le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille prévoit notamment la création de nouvelles lignes de tramway et de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) dont les tracés ont été arrêtés en décembre 2022 après une démarche de concertation préalable.

Si ces projets de transports collectifs, à présent regroupés sous le nom « Extramobile », participent avant tout à la mobilité durable, leur ampleur et leur insertion urbaine en font également de formidables leviers en matière de transformations urbaines et d'aménagement du territoire.

Au cours d'une matinée d'échanges et de partage de retours d'expériences qui s'est tenue le 19 septembre 2024 à la Chaufferie Huet à la Madeleine, l'Agence vous a proposé de voir au-delà des projets de transports, et d'explorer les opportunités offertes pour revisiter la manière de penser la ville.



POUR ALLER PLUS LOIN

Lien vers la rencontre Extramobile : https://www.voutube.com/watch?v=urG3svNA- Y



Région.

PROGRAMME

- Le projet métropolitain Extramobile Élodie DESRY, Directrice Générale Adjointe en charge du SDIT, Métropole Européenne de Lille.
- Les stratégies d'urbanisme orientées vers les transports collectifs
 Stéfan BOVE, Urbaniste, Institut Paris
- Le tramway de Strasbourg, une composante majeure du projet d'agglomération depuis plus de 30 ans

Pierre LAPLANE, Directeur Général, Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin Supérieur, Ancien DGS de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg, grand témoin de la matinée.

- Grands projets de transports collectifs et politiques urbaines : retours d'expériences
- **Jean-Christophe CHADANSON,** Directeur Fabriques urbaines, Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine;
- Élodie SANTACANA, Responsable développement urbain et Jérôme BIBAUW, Chef de projet du tramway n°10 Neder-Over-Heembeek, Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB);
- et Pierre LAPLANE.
- · Regards politiques sur la rencontre
- **Francis VERCAMER,** Président de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole;
- **Sébastien LEPRETRE,** Vice-Président de la Métropole Européenne de Lille, en charge des mobilités et des transports publics.









LE PROJET MÉTROPOLITAIN EXTRAMOBILE

par **Élodie DESRY**, directrice générale adjointe à la MEL, en charge du projet Extramobile

Contexte et objectifs

La Métropole Européenne de Lille s'est dotée, en 2019, d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) qui établit sa feuille de route en matière de grands projets de transports collectifs structurants à l'horizon 2035. Il s'articule autour de deux principaux volets :

- le réseau ferré régional, et son articulation avec les réseaux urbains, en s'appuyant sur l'intégration tarifaire;
- de nouvelles liaisons en transports collectifs urbains structurants, visant à renforcer le maillage avec tous les modes du réseau de transports collectifs existant en complémentarité avec les modes actifs.

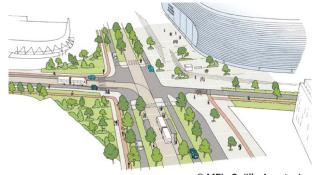


Les multiples dimensions d'Extramobile

Le projet de mobilité métropolitain, nommé Extramobile en 2024, englobe deux projets tramways et deux de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), pour un linéaire total de 75 kilomètres, soit un quasi doublement du réseau métropolitain en site propre actuel (métro et tramway), et un coût prévisionnel de l'ordre de 2 milliards d'euros. Il concerne 26 communes de la MEL et desservira directement 430 000 habitants et 300 000 emplois, aussi bien dans l'agglomération centrale autour de Lille et Villeneuve d'Ascq, que sur le versant Nord Est.

Extramobile dépasse le simple cadre de la mobilité en répondant à d'autres objectifs :

- **social**: rendre la métropole accessible à tous (emploi, études, commerces...) et desservir les quartiers prioritaires en politique de la ville;
- environnemental : contribuer à la lutte contre le changement climatique en apportant une alternative à la voiture utilisée « seul » ;
- aménagement : repenser et apaiser les espaces publics traversés et accompagner les dynamiques territoriales d'aménagement urbain.



© MEL, Gaëlle Anastasio

Les étapes du projet

Extramobile a fait l'objet d'une concertation préalable accompagnée par la Commission nationale du débat public dès 2022 et il est à présent en concertation continue.

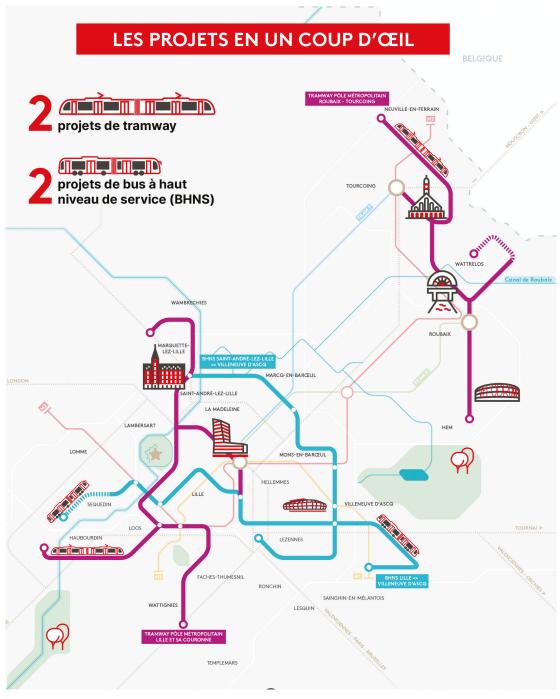
Le projet rentre dans une phase d'études techniques approfondies avec le lancement des études de maîtrise d'œuvre qui devront permettre d'aborder une première phase d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique en 2025. Viendra ensuite le temps des travaux.



POUR ALLER PLUS LOIN

Lien vers le site internet Extramobile :

ttps://www.lillemetropole.fr/extramobile



Source: MEL

LES STRATÉGIES D'URBANISME ORIENTÉES VERS LES TRANSPORTS COLLECTIFS

par Stéfan BOVE, urbaniste à l'Institut Paris Région.

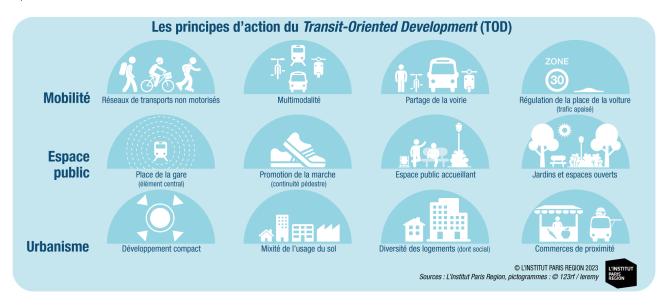
Le concept de Transit-Oriented Development (TOD)

Le concept de Transit-Oriented Development (TOD), qui place les infrastructures de transports collectifs au centre du développement urbain, a été théorisé dans les années 1990 par l'architecte américain Peter Calthorpe. Afin de valoriser l'investissement public réalisé, il vise notamment à développer des interactions vertueuses entre desserte en transport et urbanisme pour générer des bénéfices réciproques entre l'implantation d'un transport collectif en site propre et son environnement. Ce concept se base sur plusieurs principes fondamentaux :

• la densité urbaine autour des stations pour maximiser l'efficacité des infrastructures de transports collectifs implantées. Il s'agit d'intensifier les tissus urbains et les populations à proximité des stations pour un accès direct et facilité aux transports afin de maximiser le nombre d'usagers potentiels. Cette intensité ne doit cependant pas omettre la création d'espaces de respiration et de végétalisation indispensables au cadre de vie;

- la mixité des fonctions : logements, commerces, bureaux, services publics, loisirs, pour favoriser une vie de quartier active et autonome, réduisant les déplacements motorisés et améliorant la qualité de vie ;
- la mixité sociale pour des logements accessibles à toutes les catégories de population, ce qui permet de créer des quartiers inclusifs;
- le rôle stratégique de l'espace public dans ces secteurs qui permet d'augmenter le recours aux modes actifs et de réguler l'usage de l'automobile dans les zones desservies par les transports collectifs.

La mise en œuvre du concept de TOD nécessite une articulation entre différentes échelles de la ville existante et de son développement. À l'échelle régionale, il est essentiel de comprendre l'armature des centralités existantes ou en devenir et les grands équipements du territoire, pour organiser les réseaux de transport en conséquence. À l'échelle d'une ligne ou d'un corridor, il convient d'optimiser les interconnexions entre la ville et les transports en fonction des tissus urbains traversés, des dynamiques de marché de l'emploi et du logement, ou encore des opportunités ou des duretés foncières. Enfin, à proximité directe de chaque station, il est nécessaire de penser l'aménagement de l'espace public, l'animation des lieux et des usages quotidiens, mais ce périmètre de proximité a vocation à être élargi aux espaces situés à une dizaine de minutes à pied (500 à 800 mètres), voire à 10 minutes à portée de rabattement en vélo (2 à 3 kilomètres).



Approche TOD Usage du sol étalé Résidentiel de densité faible Usage du sol centré autour de la gare Résidentiel de densité faible Résidentiel de densité modérée Résidentiel de densité forte Zone commerciale Zone d'usage mixte Parc Gare Voie ferrée --- Zone accessible en 10 mn à pied © L'INSTITUT PARIS REGION 2023 Source : L'Institut Paris Region

Les conditions de réussite du TOD

Les nombreux exemples de TOD à travers le monde illustrent ce qu'il est possible de faire en la matière, mais aussi ce qui a bien ou moins bien fonctionné. Le concept est donc applicable sur tous les territoires mais nécessite une adaptation à chaque contexte et une stratégie au cas par cas.

d'après E. Barnett (2013)

Les conditions de réussite d'un projet de TOD nécessitent une coordination efficace à plusieurs échelles géographiques entre les acteurs de la mobilité et de l'urbanisme (publics, privés) ainsi qu'une planification cohérente entre les documents stratégiques (SCOT, PDM, PLU...) et les projets opérationnels.

Pour un projet réussi, il est indispensable d'agir à différents niveaux sur les leviers de mobilité et l'aménagement de l'espace public. Le transport collectif est au cœur du projet, mais il nécessite d'être accompagné par un partage de l'espace public en faveur des modes alternatifs. Pour être pleinement efficient, des mesures permettant de réguler l'usage de la voiture doivent être prises dans ces secteurs : allant de la maîtrise du stationnement « à destination » aussi bien dans les espaces privés attenants, que dans l'espace public, ou encore de l'adaptation progressive du stationnement résidentiel vers une moindre motorisation, voire même à des réflexions plus larges sur l'accessibilité automobile à certains secteurs.

La densification est essentielle pour déployer le concept de TOD, mais doit être qualitative et prendre en compte la qualité de vie des habitants. Il est à la fois essentiel d'intensifier les espaces bâtis, mais aussi non bâtis en intégrant des espaces verts et des aménités dans les aménagements développés. Un travail fin et contextualisé doit être effectué pour développer la ville selon des formes urbaines qui soient localement adaptées et acceptées, la hauteur n'étant pas synonyme de densité.

Enfin, il apparaît pertinent d'ouvrir le débat sur les mécanismes financiers ou opérationnels permettant un retour sur l'important investissement public réalisé dans les quartiers desservis. Il pourrait s'agir d'innover en matière de financement des infrastructures, de taxation spécifique liée à l'aménagement autour de ces projets ou encore de mieux équilibrer les investissements entre acteurs publics et privés.



Quelques exemples concrets d'urbanisme orienté vers les transports

Curitiba, Brésil: face à une très forte explosion démographique dans les années 1960, la ville de Curitiba a structuré son développement avec une importante densité autour de quatre axes principaux desservis par des lignes de Bus Rapid Transit (équivalents à des BHNS). Cette stratégie a également permis de libérer des espaces pour de grands parcs publics, ce qui en a fait une des villes les plus vertes du Brésil, mais elle a également montré les limites d'un développement urbain trop dense et homogène.

Singapour: pour faire face à une demande de mobilité très intense, cette cité-état d'Asie du sudouest, qui connaît une géographie, une densité et un contexte géographique très spécifiques, a développé une coordination entre urbanisme et transports dès ses premières stratégies de planification dans les années 1960 face à de premiers signes d'encombrement routier. Elle a depuis fait évoluer son système avec une gestion dynamique de la demande de mobilité, incluant des incitations à éviter les heures de pointe dans le métro et des mesures coercitives telles que du péage urbain routier. Cela a contribué à réduire la congestion routière, tout en promouvant et en lissant l'utilisation des transports collectifs.

Île-de-France, France: la planification régionale en Île-de-France remonte aux années 1960, mais ce n'est qu'en 2013 que le lien entre urbanisme et transport est réellement entré dans la stratégie francilienne. Dans le schéma actuel (SDRIF-E) qui a pour horizon 2040, le développement urbain est notamment conditionné à la desserte en transports collectifs.



LE TRAMWAY DE STRASBOURG, UNE COMPOSANTE MAJEURE DU PROJET D'AGGLOMERATION

Par Pierre LAPLANE, directeur général de l'Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin Supérieur.

Le retour du tramway à Strasbourg : un choix historique

Le tramway strasbourgeois est fortement ancré dans le développement du territoire strasbourgeois. Jusqu'en 1960 et son arrêt au profit du bus et de la voiture, jugés plus flexibles et mieux adaptés aux besoins de l'époque, un réseau de tramways dense desservait à la fois la ville de Strasbourg et ses environs.

Le renouveau du tramway est très lié à une réflexion d'ensemble concrétisée dans le schéma directeur (SDAU) de 1973, qui prévoyait à la fois de développer transports collectifs en site propre et infrastructures routières pour emmener l'agglomération vers un destin « millionnaire ».

Par ailleurs, le cœur de Strasbourg (grande île, petite France), classé au patrimoine mondial de l'humanité, connaît des premières piétonnisations dès les années 1970, et une culture du vélo très forte se développe en parallèle. Avec l'appui de la société civile, le traitement de l'espace public connaît ses premiers aménagements visant à réduire la pression automobile dès cette époque.

Dans les années 1980, autour de la nécessité de réintroduire un système de transport en commun structurant à Strasbourg, un débat émerge entre VAL et tramway. Celui-ci connaît son point d'orgue lors de la campagne municipale de 1989, qui a vu l'élection de Catherine Trautmann à la mairie de Strasbourg, avec le tramway comme élément central de son programme.

Le choix du tramway plutôt que le VAL marque dès lors un tournant décisif pour Strasbourg optant pour « un projet de rupture en matière d'aménagement de l'espace public, plutôt que de ménagement de celui-ci. » selon Pierre LAPLANE. L'inauguration de la première ligne en novembre 1994 ouvre une nouvelle ère pour la ville, en lui permettant de réorganiser ses espaces publics, de réduire l'espace alloué à la voiture, en s'appuyant notamment sur la mise en œuvre de l'autoroute A35 en contournement du centre-ville.

Les effets du tramway sur le territoire

Le retour du tramway à Strasbourg à partir de 1994 et ses différentes extensions jusqu'à aujourd'hui ont eu des impacts profonds sur la mobilité et l'aménagement de l'agglomération.

La redistribution du réseau bus, sans réduction de l'offre, en parallèle du déploiement du tramway, a permis de proposer une desserte en transports collectifs très performante dans l'ensemble de l'agglomération.

La requalification de l'espace public de façade à façade a transformé en profondeur l'espace public. Les secteurs traversés ont été requalifiés avec le plus souvent un positionnement du tramway en site central, un partage de la voirie plus favorable aux modes actifs et l'accompagnement dès que possible par une végétalisation des projets.

En réponse à cette politique de mobilité incluant une politique de stationnement volontariste, l'évolution des pratiques des habitants a été très forte avec une réduction sensible de l'utilisation de la voiture. Elle est passée de 50% de part modale à environ un tiers entre 1988 et 2019, grâce à une politique active de report modal vers les transports en commun et les modes actifs. Celle-ci a également généré un maintien, et même un renforcement de la pratique des modes actifs. Strasbourg est aujourd'hui la première métropole française pour la part modale du vélo.



POUR ALLER PLUS LOIN

Lien vers le film « 30 ans de tram » de l'Eurométropole de Strasbourg :

https://www.voutube.com/watch?v=mi3hHrCS6n8











La tarification sociale et solidaire introduite en 2010 a permis à des publics plus modestes d'accéder à des transports collectifs performants en élargissant la clientèle initiale du tramway.

Enfin les corridors desservis sont devenus autant de supports de projets urbains, à travers des montages opérationnels de type « ZAC », qui ont permis de développer des grands projets et équipements amenant une densification importante de la ville dans ces espaces.

Les conditions de la réussite du projet de tramway

La concertation et l'implication des habitants dès les premières phases du projet ont permis de mieux comprendre leurs attentes et de limiter les oppositions, voire même dans certains cas, d'adapter et d'aller plus loin dans le projet en matière de partage de l'espace.

L'égalité de traitement entre les quartiers est également un point fort de la démarche strasbourgeoise. Le tramway dessert aussi bien les quartiers centraux que périphériques, assurant une répartition équitable des bénéfices en termes de mobilité, de développement urbain et d'espace public de qualité y compris avec présence d'interventions artistiques.

Par ailleurs, le caractère progressif et continu du déploiement du réseau de tramway avec des extensions successives tous les 4 à 5 ans est une des raisons de l'engouement pour le tramway des usagers, pour qui la nouveauté se répète.

D'autre part, la flexibilité induite par le statut de SPL de la Compagnie des transports strasbourgeois a également permis un travail continu et agile entre acteurs de la mobilité et de l'aménagement.

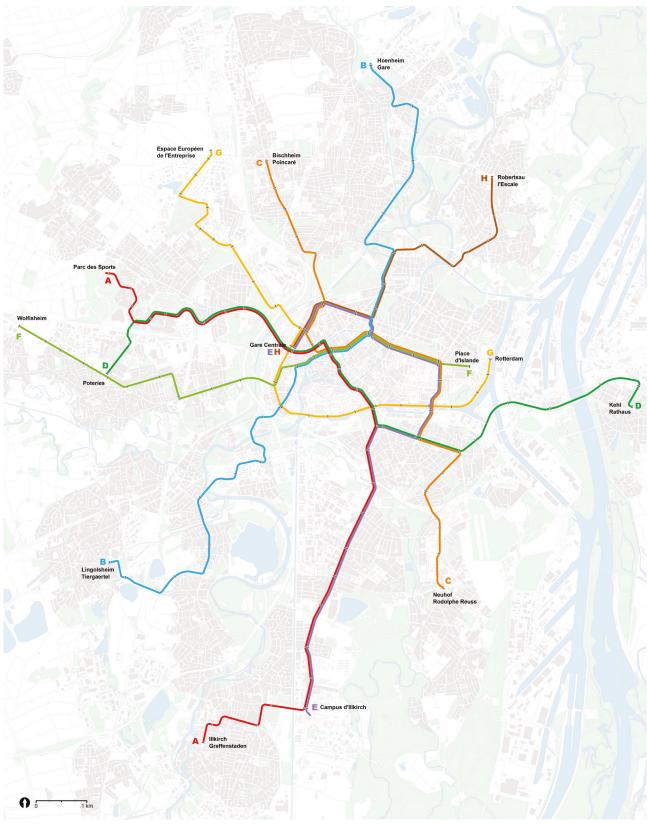
Enfin, le point le plus important a été le portage politique fort et soutenu des différents maires de Strasbourg avec un alignement institutionnel entre la ville et l'Eurométropole pendant plusieurs décennies. Ceci a permis de garantir la continuité du projet, malgré les changements de mandature. A Strasbourg, il n'existe par ailleurs plus de débats sur le tramway, mais uniquement sur le tracé de ses extensions à venir.

Les enjeux de demain

Le réseau strasbourgeois est déjà très performant mais il le sera encore plus demain à travers son maillage et sa robustesse en introduisant des lignes de rocade et en desservant plus loin dans la 2ème couronne.

D'autre part, la réflexion mérite à présent de s'étendre à l'échelle plus large d'une « grande » agglomération strasbourgeoise couvrant tout le Bas-Rhin. Ceci pose la question de la gouvernance à construire sur cet espace élargi afin de mobiliser tous les acteurs pour une mobilité toujours plus intégrée et multimodale, ce qui a déjà commencé dans le cadre du réseau ferroviaire et du projet de Réseau Express Métropolitain dont le déploiement est déjà bien entamé.

RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS (TRAMWAY, BHNS) DE L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE (Y COMPRIS PROJETS EN COURS)



Sources : ADEUS, Eurométropole de Strasbourg.

GRANDS PROJETS DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET POLITIQUES URBAINES - RETOURS D'EXPÉRIENCES

Table ronde : Jean-Christophe CHADANSON (Directeur équipe projet urbain, Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine), Élodie SANTA-CANA (Responsable développement urbain, Société des transports intercommunaux de Bruxelles), Jérôme BIBAUW (Chef de projet du tramway n°10 Neder-Over-Heembeek, Société des transports intercommunaux de Bruxelles) et Pierre LAPLANE (Directeur général de l'Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin Supérieur).

Le tramway : un outil d'aménagement impulsé par un portage politique fort

Que ce soit à Strasbourg, Bordeaux ou Bruxelles, le choix de développer un grand projet de transport en commun relève d'une décision politique forte et d'un portage continu dans le temps. Il s'adosse également à un projet d'aménagement et de structuration du territoire :

Un projet de transport est au service d'un projet de territoire, ce n'est pas le projet.

Pierre LAPLANE

Les motivations qui poussent à opter pour ce type d'infrastructure dépassent donc la simple ambition d'améliorer la performance de l'offre de transport, elles font écho à un projet politique plus vaste : revitalisation du centre-ville et desserte des quartiers populaires à Bordeaux, désenclavement et densification d'un quartier isolé administré par le Bourgmestre à Bruxelles, pacification du centre-ville historique, reconquête de tissus industriels ou encore souhait d'incarner le caractère transfrontalier de la métropole à Strasbourg.

Si l'importance du portage politique est largement soulignée, la nécessité d'une coopération étroite entre les services impliqués dans le projet s'impose comme un élément clé pour une parfaite intégration de celui-ci au projet d'aménagement du territoire. À Bordeaux, la création d'une synergie entre les services d'urbanisme et de transports via notamment une maitrise d'œuvre globale interservices a été cruciale pour assurer la cohérence du projet de tramway avec les grands programmes d'aménagement (PDM, PLU, PLH...). Cette simultanéité des projets et la coordination associée a permis de planifier les grandes opérations d'aménagement autour du réseau de tramway, assurant ainsi une meilleure intégration des infrastructures de transport dans le tissu urbain. A Bruxelles, à l'inverse, la fragmentation des compétences entre la Région de Bruxelles-Capitale et les Régions flamande et wallonne peut complexifier la gouvernance de ce type de projets.



Tramway, BHNS : un choix guidé par la capacité à transformer les territoires



Passés les critères mathématiques, un des points forts qui a guidé le choix final c'est l'opportunité de requalification urbaine.

Élodie SANTACANA



Faire le choix d'un tramway ou d'un BHNS permet d'agir à la fois sur l'offre de transport, sur l'aménagement du territoire et sur la requalification des espaces publics. A Bordeaux, au milieu des années 1990, c'est bien la capacité du tramway à transformer la ville qui a ancré ce choix plutôt que celui d'un métro. Bruxelles, qui n'a jamais abandonné son réseau de tramways, adosse habituellement le développement du réseau à une réponse à la saturation d'une offre bus existante. Néanmoins, dans le cadre du projet NOH, en parallèle des besoins liés au développement du quartier, c'est bien l'opportunité de transformer les espaces publics dans le cadre d'un projet urbain ambitieux qui a fait pencher la balance vers le tramway.

Lorsqu'il est majoritairement développé en site propre, comme ce fut le cas pour les premières générations de BHNS strasbourgeoises, il n'y a pas de distinction de principe sur les impacts et potentiels induits par un tramway ou par un bus à haut niveau de service.



Il est très important qu'on combine l'efficacité du transport avec la pertinence urbaine de son insertion.

Pierre LAPLANE



Espace public et partage de la voirie au cœur des projets

La requalification de l'espace public induite ou permise par la mise en œuvre de projets de transports en site propre de surface est un puissant moteur de développement.

L'arrivée de ces projets est une formidable opportunité pour redistribuer le partage de la voirie en faveur des transports en commun, mais aussi de la marche et du vélo, ce qui contraint en parallèle l'usage de la voiture. En France comme en Belgique, des référentiels accompagnent les équipes projets dans la projection du partage de la voirie. Pendant de nombreuses années, Bordeaux s'est appuyé sur une stratégie visant à dédier au moins 50% de l'espace réaménagé aux transports collectifs, vélos et aux piétons. Si cette stratégie n'est aujourd'hui plus appliquée stricto sensu, notamment dans les secteurs les plus étroits, il en reste néanmoins des automatismes acceptés par tous dans la manière de fabriquer l'espace public.

Cependant, dans certains cas, entre la norme, l'accumulation de contraintes, et la recherche de consensus entre les différentes parties prenantes, parfois contradictoires, une approche pragmatique au cas par cas permet de converger vers une solution adaptée.



Parfois, la théorie s'efface pour se coller à la réalité du terrain.

Élodie SANTACANA



Véritable levier pour transformer les espaces publics et améliorer le cadre de vie, ces projets peuvent également servir d'appui à la végétalisation des centres urbains à l'image du projet de plantation de 1 000 arbres prévus sur le tracé du projet bruxellois NOH, la végétalisation de la plateforme ou encore de ses abords pour permettre l'infiltration de l'eau. Les bénéfices sur l'espace public peuvent être de natures différentes : en témoigne l'exemple de Bordeaux qui a su profiter du développement de son réseau de tramway pour révéler son patrimoine architectural qui participe désormais à la réputation et à l'attractivité de la ville. L'aménagement des places et des sites stratégiques à valoriser s'y est appuyé sur des concours d'urbanisme, démarches complexes mais dont les résultats sont de grande qualité.





Le décor était là, mais il y a eu une réinterprétation, ça a été très puissant.

Jean-Christophe CHADANSON



La politique de stationnement associée aux projets : un incontournable, même si sa mise en œuvre est complexe

Les liens étroits qui existent entre le stationnement motorisé et le développement des transports en commun (mobilisation de places de stationnement pour l'insertion des projets, réduction volontaire du nombre places « à destination » pour inciter à l'usage des TC...) imposent une indispensable coordination des politiques pour des projets réussis et efficients.

Strasbourg a ainsi toujours mené, en parallèle du déploiement de son réseau de transports en commun, une politique très volontariste de stationnement associant une diminution drastique du nombre de places dans l'espace public à une réglementation contraignante pour optimiser le fonctionnement des places conservées.

Sujet au cœur des préoccupations des automobilistes, le stationnement est un sujet complexe qui possède un écho électoral important. Dans ce contexte, Bruxelles anticipe et adapte sa politique de stationnement avant même le déploiement de ses projets, notamment dans les quartiers périphériques où la transition vers les modes alternatifs n'est pas encore effective et où la motorisation est encore forte.



Ce n'est pas le seul déploiement du réseau de tramway qui va régler la question de l'allocation optimale de l'espace public, enfin de l'allocation souhaitée ou désirable de l'espace public. Il faut l'articuler avec la politique du stationnement et le plan de circulation. Je ne le cache pas, à Strasbourg, une certaine forme de radicalité a été initiée en son temps par l'équipe de Catherine TRAUTMANN.

Pierre LAPLANE



Souvent associé au développement des projets de tramway ou BHNS, la mise en œuvre de parkings relais nécessite quant à elle une réflexion propre à chaque projet sur l'opportunité de leur développement : trop proches des secteurs de destination, les automobilistes achèveront leur trajet en voiture, et bien situés, en amont de la congestion, des problématiques liées aux limites administratives et aux compétences peuvent émerger en région bruxelloise. A titre d'illustration, aucun parking relais n'est prévu dans le cadre du projet NOH, qui est certes situé en première couronne bruxelloise.



Commerces, prix du foncier et des logements : le tramway, un accélérateur de tendances

L'arrivée d'une infrastructure de transport telle qu'un tramway agit sur les dynamiques commerciales comme un catalyseur des transformations. Elle ne vient pas, à elle seule, briser ou inverser une tendance mais participe à son accélération, au même titre, et parfois dans une moindre mesure, que d'autres éléments extérieurs. En témoignent par exemple les conséquences de l'essor du e-commerce sur les commerces classiques. Sans en nier les impacts, les intervenants invitent donc à la nuance quant aux effets du tramway sur les dynamiques commerciales.



Ce n'est pas le tramway qui va résoudre tous les problèmes, mais ce n'est pas lui non plus qui va les créer.

Pierre LAPLANE

Un point de vigilance est cependant mis en avant dans le cas du développement de lignes rendant facilement accessibles des centres-villes ou pôles commerciaux majeurs à des territoires qui s'appuyaient jusqu'alors sur leur centre-bourg et ses commerces de proximité. Face à cette nouvelle mise en concurrence, une politique de confortation semble nécessaire pour maintenir une offre commerciale de proximité.

Un parallèle peut être fait avec les dynamiques foncières et immobilières. En effet, l'impact d'un tramway sur les prix du foncier est très complexe à appréhender, car il est difficile à dissocier d'autres effets externes. L'exemple de Bordeaux, qui connaît une forte hausse des prix de l'immobilier, nuance et relativise l'effet inflationniste du tramway. La production de logements neufs à proximité du tramway a initié des prix de vente et de location élevés qui ont eu tendance à faire augmenter les prix de l'ensemble des logements. Néanmoins, cette envolée des prix à Bordeaux ne peut être décorrélée de son attractivité très élevée et de sa très forte croissance démographique (+ 10 000 habitants par an) qui démultiplie les besoins, et pour lesquels la politique de transport en commun semble finalement jouer un rôle secondaire par rapport au cadre de vie, à la situation géographique, l'accessibilité et la connexion avec les gares et depuis Paris ou encore la proximité avec le littoral.





Consultation, concertation, participation citoyenne: des outils pour favoriser l'acceptabilité sociale des projets

L'adhésion des usagers est une des clés de réussite des grands projets de transport. Pour aller au-delà des consultations publiques obligatoires, Bruxelles a associé les usagers tout au long du projet, en offrant la possibilité à un panel de 6 usagers aux profils variés de participer à l'ensemble des temps forts (réunions techniques, instances politiques...), depuis les études d'impacts jusqu'aux projets d'aménagement. Ce type d'initiative revêt des intérêts multiples :

- favoriser l'acceptabilité sociale des projets,
- bénéficier de relais citoyens,
- légitimer certaines décisions,
- orienter des choix à partir de l'expertise de terrain que seuls des usagers du quotidien détiennent.



Le biais, c'est peut-être l'utilisation du mot participation, qui est un peu galvaudé dans le sens où les gens qui s'engagent au départ s'attendent à avoir un véritable pouvoir de décision, mais dans la réalité et à juste titre, celui-ci revient aux élus

Jérôme BIBAUW



Si les effets d'une plus grande implication citoyenne dans les projets sont positifs, **des points de vigilance sont à souligner** tant dans la gestion de la motivation des participants tout au long des projets que dans la transparence vis-à-vis de leurs rôles et pouvoirs dans le process décisionnel.



En conclusion

Destinée à venir éclairer les débats autour du projet métropolitain Extramobile, cette rencontre a permis de mettre en lumière les principales problématiques liées à la mise en œuvre de grands projets de transports collectifs en site propre, tramway ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Les grands enjeux de l'urbanisme orienté vers les transports collectifs ont ainsi été mis en exergue par l'Institut Paris Région et illustrés par des exemples concrets de projets conduits à Strasbourg, Bordeaux et Bruxelles.

Les exposés et échanges de cette matinée ont montré qu'un tel projet n'est pas seulement un projet de mobilité, mais un véritable levier de transformation du territoire, capable de structurer le développement d'une agglomération, de promouvoir les modes actifs et de contribuer à la lutte contre le changement climatique. A la fois le projet est une formidable opportunité d'agir sur la ville et ses espaces publics, mais pour l'accompagner au mieux et l'optimiser, les autres politiques urbaines associées, en particulier d'aménagement et de mobilité, doivent être pensées « pour » et « par » le projet à l'instar de la politique de stationnement ou de la valorisation foncière des corridors concernés par le projet.

Ces exemples montrent également que chaque territoire doit développer ses propres solutions en fonction de ses spécificités locales, tout en s'appuyant sur des principes communs :

- l'intégration des infrastructures de transport dans la planification et la fabrique urbaines;
- · la promotion des mobilités actives ;
- la requalification des espaces publics ;
- · la réduction de la place de la voiture en ville.

Les pistes de réflexion évoquées ont enfin souligné l'importance d'une vision politique continue et d'une gouvernance intégrée, associées à une concertation étroite avec les acteurs locaux et habitants pour assurer la réussite de ces projets ambitieux.

REGARDS POLITIQUES SUR LA RENCONTRE



Francis VERCAMER, Président de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



Le partage des retours d'expérience de Bordeaux, **Bruxelles et Strasbourg nous** montre en quoi les projets de tramway et de BHNS sont déterminants à de multiples échelles et sur des suiets en matière de mobilité, mais aussi et surtout en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire. **Cette rencontre est l'occasion** pour nous d'observer ce qui se passe ailleurs, mais également de commencer à engager des réflexions communes pour se fixer un cap et définir où l'on va.



Sébastien LEPRETRE, Vice-Président de la Métropole Européenne de Lille, en charge des mobilités et des transports publics



Après des voyages « apprenants » qui nous ont conduits à Lyon, Metz, Nantes, et Nice, nous avons pu aujourd'hui profiter de retours d'expérience qui sont venus jusqu'à nous pour nous éclairer et nous enrichir. En effet, le projet Extramobile, qui rentre dans sa phase préopérationnelle, n'est pas qu'un projet de transport, mais un projet urbain, environnemental et un projet social qui nécessite de dialoguer avec les habitants et usagers de demain pour répondre à leurs interrogations, impatiences et inquiétudes. A ce titre, les échanges qui se sont tenus ce matin nous permettent d'engranger de la matière pour convaincre et embarquer les habitants et futurs usagers dans notre projet.





L'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

+33 (0)3 20 63 33 50 / agence@adu-lille-metropole.org Centre Europe Azur / 323 Avenue du Président Hoover / 59000 Lille







