

SONDAGE

THROMBOSE LES DÉCIDEURS PROCHES DE LA CRISE DE NERFS

Un chauffeur lillois perd en moyenne 50 heures par an dans les bouchons - soit l'équivalent d'une semaine et demi de travail ! Nous avons souhaité interroger les chefs d'entreprise sur cette problématique récurrente dans le débat public. Les résultats révèlent une crispation suraiguë

Près de 6 dirigeants interrogés sur dix estiment le problème crucial. Si on y ajoute ceux qui le considèrent « sérieux », on arrive à un ensemble de 90%, proche du plébiscite. Ils sont moins de 1% à trouver accessoire ou sans importance ce sujet. Cette affirmation est confortée par la réponse des décideurs sur l'impact économique de l'embolie routière. Là encore, c'est une majorité écrasante (81,3%) qui déplore un « coût économique significatif », (rendez-vous ratés, marchés perdus, pénalités...). Seuls 10,4% considèrent le contraire.

Spécificité lilloise

Il est intéressant de constater que si les bouchons sont perçus comme une scorie classique du développement des métropoles et grandes villes, il existe une spécificité lilloise pour près de 6 décideurs sur dix.

Les entreprises sont-elles passives face à cette situation grave ? Bien au contraire, elles anticipent les difficultés de circulation très tôt, dès leur implantation. Près de 7 dirigeants sur 10 (78,2%) soulignent avoir tenu compte de la problématique pour localiser leur entreprise. Très frappant aussi, ils sont près d'un sur deux à envisager de déménager (ou à l'avoir déjà fait) pour des motifs de transports.

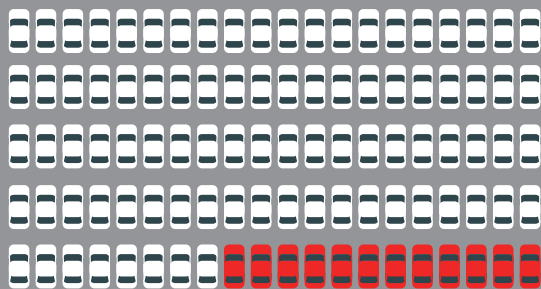
Les chefs d'entreprise semblent de plus en plus nombreux à conscientiser non seulement la problématique mais aussi leur rôle individuel. 37% indiquent ainsi avoir déjà mis en place des actions spécifiques pour apporter des réponses. Et près de 20% supplémentaires sont prêts à sauter le pas. Seuls 44% des répondants indiquent ne pas avoir travaillé la question. Quelles mesures ont-ils mises en place ? Massivement, la première réponse qui émerge est la mise en place d'horaires décalés. Un dirigeant nous indique avoir réduit d'une demi-heure l'heure d'arrivée. « Mais c'est encore insuffisant ! », écrit-il. Un autre renchérit : « J'ai mis en place les horaires décalés, mais ce n'est valable qu'un temps, car tout le monde décale ! » Beaucoup de dirigeants évoquent aussi le développement du covoiturage. Mais la deuxième réponse la plus nombreuse porte sur le télétravail en très fort développement. Certains le mettent en place en cas de grève, d'autres le systématisent dès que possible, en l'adossant à des vidéoconférences (avec certaines plaintes en parallèle sur la mauvaise qualité du haut débit informatique). Parmi les actions mises en place, notons aussi cette entreprise qui a instauré une navette entre son siège et le métro pour favoriser les transports en commun. Certains ont institué une prime pour l'utilisation du vélo, l'un évoque le financement de vélos électriques. D'autres sont plus radicaux en indiquant vouloir quitter le centre de Lille pour l'une, ne plus travailler sur Lille pour l'autre et donner ses rendez-vous à ses interlocuteurs hors centre ville pour une troisième.

Le tram Lille-Lesquin plébiscité

Et quelle mesure les chefs d'entreprises attendent-ils aujourd'hui ? Deux projets recueillent la majorité des suffrages, à commencer par le futur tramway entre Lille centre et l'aéroport de Lesquin. auquel adhèrent les deux tiers de nos répondants. L'autre sujet consensuel est l'augmentation des places dans les parkings relais à l'entrée de la métropole ■ O.D.

Considérez-vous que, pour votre entreprise, les bouchons ont un **coût économique significatif** (rendez-vous ratés, heures de travail perdues, marchés perdus...)

Oui 89%



Non 11%

Un sondage derrière le sondage

Si notre métier consiste à recueillir des données et à les analyser, il y a en réalité un sondage derrière le sondage : le nombre, la vitesse de réaction et la qualité des réponses données sont autant de résultats indirects riches d'enseignements. Ici, il s'agit presque d'un cas d'école : un sondage lancé auprès des chefs d'entreprises – cible déjà fortement sollicitée, un lundi matin qui suit une semaine où les jours fériés se disputaient les jours chômés, il est clair que nous nous attendions à devoir faire une ou deux relances pour obtenir un échantillon significatif.

Lundi soir, soit moins de 8 heures après le lancement du sondage, les premiers chiffres tombent : déjà plus de 200 responsables ont répondu. Rarement un sujet avait mobilisé autant et aussi fortement !

Et qualitativement, le compte y est : la question ouverte en fin de questionnaire, dont on sait qu'elle est souvent peu remplie, est là extrêmement riche. Plus de 200 personnes nous ont donné leur avis sur le sujet, et chacun en s'exprimant sur un texte de près de 200 caractères !

Alors, si les résultats de l'étude sont sans appel, la mobilisation et l'intérêt des chefs d'entreprise pour cette enquête démontre, s'il le fallait par ailleurs, l'ampleur du problème qui y est posé.

Suffira-t-il d'une énième assise de la mobilité pour répondre à leurs attentes ? En tous cas, le problème est véritablement d'envergure.

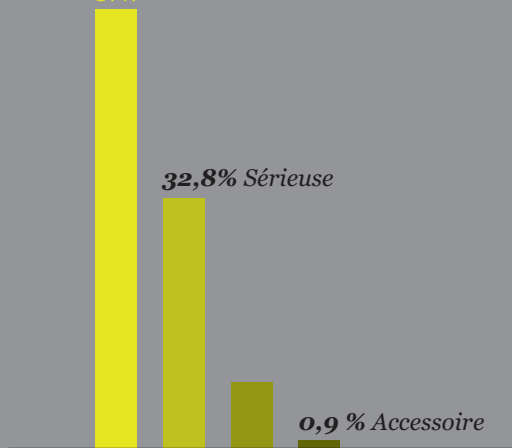
Peter Van Vliet, Market Audit

Considérez-vous que la question des embouteillages sur la Métropole Lilloise soit :

57,7 % *Cruciale*

32,8 % *Sérieuse*

0,9 % *Accessoire*



Pour la localisation géographique de votre entreprise avez-vous intégré la problématique des transports comme critère de choix ?

Non 21,8%

Oui 78,2%



NOTRE SONDAGE

Voici une liste de projets pour **améliorer la circulation sur la Métropole Lilloise**. Pouvez-vous nous indiquer ceux qui retiennent en particulier votre attention ?

67,9 % Une ligne de tramway entre Lille et l'aéroport de Lille

57,1 % Augmenter le nombre de places dans les parkings relais

42,2 % La gratuité des transports en commun

37,3 % Un développement des lignes Liane

33,1 % Améliorer la sécurité du vélo

21,8 % Augmenter le nombre de vélos en libre-service, et de stations sur l'ensemble de la Métropole

19,2 %

17,2 %

12 %

6,2 %

5,8 %

Une voie réservée, sur l'autoroute, au co-voiturage
Le développement des véhicules en libre-service
Créer un péage à l'entrée de la Métropole
Limiter la vitesse de circulation
Interdire le centre-ville à tous les véhicules

Par quel moyen vous rendez-vous à votre travail, le plus fréquemment ?

82,5 %

1,2 %

3,1 %

4,9 %

6,7 %

Etude réalisée par Market Audit entre le 14 et le 17 mai 2018, par internet, sur un échantillon de chefs d'entreprises. 326 répondants ayant répondu à l'intégralité des questions posées.

CE QUE VOUS EN PENSEZ...

Notre questionnaire a suscité un nombre de commentaires et propositions jamais vu depuis 8 ans que nous organisons des sondages avec Market Audit. Un très grand merci pour vos contributions très riches dont nous publions ici un « best of ». L'intégralité des commentaires sera mis en ligne.

« Créez une carte circulation entreprise-artisan, sinon nous déclinerons les chantiers lillois ... »



« Circuler dans Lille est devenu totalement chaotique depuis la mise en place du nouveau plan de circulation anarchique. C'est un vrai frein à l'envie de faire son shopping ou d'aller au restaurant. De plus en plus de gens préfèrent les magasins de la périphérie. »



« Et le train ? Il n'encombre pas les routes et s'il y avait plus de fréquences, je le prendrais plus souvent en y mettant mon vélo ! »



« Il faut améliorer la situation des cyclistes... je viens du sud de la métropole. Il n'y a pas de trajet direct sécurisé par une piste cyclable pour rejoindre Lille »

« Améliorer la sécurité à vélo est crucial ! »

« Enfin faire respecter l'interdiction des poids lourds "de passage" à l'approche de Lille en provenance ou à destination du Benelux ! »



« Prévoir des horaires où les camions n'ont pas le droit de traverser Lille en proposant un itinéraire alternatif (avec péage pour ceux qui ne respectent pas) »

« L'enjeu n'est pas la circulation. Celle-ci n'est que la résultante d'une politique d'aménagement du territoire inexistante. »



« L'exagération générale autour de ce sujet est une très mauvaise publicité pour le territoire et nuit à son attractivité. »

« La Rocade Nord Ouest est devenue un véritable enfer le matin. »



ROUTES

“Hormis la VRU et la rocade nord-ouest, rien n'a été réalisé dans la métropole depuis les années 70. Il serait judicieux de créer de nouvelles voies, afin de fluidifier la circulation”

« C'est de pire en pire année après année, de plus en plus de monde et de bouchons sur des plages horaires de plus en plus larges ! Comment ça va évoluer si rien ne se passe ? »

« Il est impératif d'arrêter de penser au tout voiture ! L'avenir est simplement dans le développement des transports en commun. »



TRANSPORTS EN COMMUN

« Utiliser les parkings inoccupés autour du stade Pierre Mauroy et créer des navettes »

« Le questionnaire est biaisé ! Le tram n'est pas la meilleure solution (rupture de flux et perte de temps!) il faut allonger la ligne de métro jusqu'à l'aéroport et la prolonger au sud jusqu'à un grand parking gratuit au niveau du croisement avec la rocade minière »



QUESTIONS À
PHILIPPE HOURDAIN,
PRÉSIDENT DE LA CCI DE RÉGION

"La solution, c'est l'appropriation par l'ensemble des acteurs"

Le monde consulaire alerte depuis des années sur la congestion routière. Apparemment sans grand succès...

Cela fait des années en effet, depuis Bruno Bonduelle, et j'ai porté le dossier moi aussi. On peut dire que ça n'a pas avancé et que ça a même reculé jusqu'à ces temps derniers. Mais j'ai senti que le sujet est devenu tellement prégnant que désormais il y a non seulement écoute, mais volonté d'agir. On a eu une réunion à la CCIR avec Xavier Bertrand, Damien Castelain et le Préfet de région, puis le lendemain une séance du Comité Grand Lille consacré au sujet, où on a senti publiquement un état d'esprit commun.

La CCI a apporté sa propre réponse logistique de centre ville

il y a quelques années avec le CMDU. Est-ce que ça marche ?

Ca n'intéresse strictement personne alors qu'on a investi près de 7 M€ ! La logistique du dernier kilomètre demande des infrastructures. Nous on travaille seuls. On a créé au port de Lille la trimodalité. Avant, les conteneurs arrivaient par camions. On a gagné 100 000 camions en moins sur les routes grâce aux lignes directes Marseille-Lille, Bordeaux-Lille, Toulouse-Lille. Il y a une activité débordante sur le port et on parle de trains qui viendraient d'Allemagne. C'est une réponse rationnelle, objective.

Les chefs d'entreprise jouent-ils assez le jeu ?

Eux aussi poussent à utiliser le train, le vélo pour leurs salariés. Ce qui fait

que ça bouge, c'est que le Préfet annonce des mesures de régulation en cas de pollution. Tout le monde se dit qu'on peut arriver à la coercition. Ça provoque l'électrochoc chez les acteurs économiques.

En attendant, l'embolie routière est récurrente. Etes-vous optimiste sur la résolution du problème, notamment grâce à l'intelligence artificielle ?

J'ai de l'espoir mais on est quand même dans l'urgence. Pour de grandes infrastructures comme le contournement sud est de Lille, c'est foutu. Mais il faut des pistes cyclables, le train Lille-Lesquin, le CMDU... L'intelligence artificielle ou la technique comme les péages positifs peuvent améliorer l'existant, mais elle ne font qu'aider l'intelligence collective. On peut aussi réguler ou encore travailler sur des voies réservées... Mais la solution, c'est l'appropriation par l'ensemble des acteurs et l'intelligence collective. Je relève par exemple que très peu de collectivités ont un PDE (plan de déplacement d'entreprise), c'est quand même un comble ! Il faut pousser les salariés à pratiquer la multimodalité, le tout voiture, c'est fini. Le monde économique doit s'approprier ces sujets et être acteur ■ Recueilli par O.D.

> **Sondage**

MOBILISATION GÉNÉRALE CONTRE L'ASPHYXIE ROUTIÈRE

Les acteurs économiques comme les collectivités ont conscience de l'acuité du sujet. Ils multiplient les initiatives. Entre eco-bonus et scooter électrique pliant, petit tour d'horizon.

« Embolie : interruption soudaine d'un liquide circulant de l'organisme. L'embolie cause des obstructions du réseau vasculaire dont la conséquence est l'oxygénation diminuée ou nulle des tissus. » Le tissu économique lillois est lui aussi directement affecté par une embolie routière devenue banale. Pas une journée sans bouchon, le moindre incident entraînant le chaos. Malgré une offre enrichie tous les ans (pistes cyclables, bus à haute densité, parkings relais...), le niveau des embouteillages ne faiblit pas. « On ne peut pas être un grand territoire de l'Europe si on n'est pas accessible », jugeait Jean-Pierre Letartre, président du Comité Grand Lille, lors d'une récente plénière sur ce thème. « On ne pourra pas faire grand-chose si on ne s'y met pas tous ensemble », répond Fabien Derville, patron de Mobivia. Pour le dirigeant nordiste, « à horizon 10 ans, le véhicule autonome viendra impacter nos usages. D'ici là, on a le temps de se transformer ». Mais en attendant que la fée intelligence artificielle résolve tous nos

problèmes, le quotidien relève souvent de la quadrature du cercle.

« Nous devons travailler à un bouquet de solutions. Nous ne négligerons aucun mode et aucun usage », assurait Damien Castelain, président de la MEL, lors des deuxièmes assises des mobilités, le 22 mai. Le patron de la métropole lilloise, qui vient de renouveler la délégation de service public pour sept ans (un enjeu de 2 mds€), souligne un bilan déjà significatif : 36 nouveaux kilomètres de voies cyclables en deux ans et une aide à l'achat de vélos accordée à 10 000 personnes ; l'optimisation du réseau des bus Liane ; la résorption des points noirs à l'articulation entre réseaux autoroutier et locaux ; s'y ajoutent les aménagements de voirie, la MEL évitant soigneusement tout discours anti-voiture. Il faut dire que le nouveau plan de circulation de la ville de Lille a cristallisé les mécontentements. C'est d'ailleurs dans une logique incitative et non punitive que la MEL compte installer en 2019 -si la CNIL donne le feu vert- un « éco-bonus », prime donnée aux conducteurs qui délaissent leur voiture aux heures de pointe, un système déjà expérimenté avec succès à Rotterdam.

Il faudra attendre davantage pour les nouvelles infrastructures. A commencer par le futur tramway reliant Lille à Lesquin, puis vers Comines. Le dossier bloqué du

doublage des quais de métro devrait, lui, se résoudre en octobre via un avenant avec Alstom. Pour se donner de la visibilité, la MEL veut écrire un schéma métropolitain des infrastructures d'ici la fin du mandat. Contrairement au passé où chacun gère son pré carré, le temps de la convergence et de l'intelligence collective semble venu. Xavier Bertrand annonce qu'il financera de nouvelles aires de covoiturage et des pôles d'échanges multimodaux. Tout en lâchant vivement : « pour faire choisir le train, il faudrait moins de grèves mais aussi des trains qui arrivent à l'heure »...

Mais au-delà des grandes décisions collectives, la réponse devient aussi très largement individuelle. « La question de la mobilité n'est pas qu'une question de gouvernance. C'est aussi l'affaire de chacun d'entre nous », relève Jean-Pierre Letartre. Si les entreprises instaurent le télétravail, les horaires décalés, le dernier kilomètre individuel prend aussi des formes nouvelles. La startup varoise Neosmart a fait le choix d'un showroom éphémère dans la métropole pour présenter des produits de plus en plus professionnels tel ce mini scooter électrique pliant de 15 kilos capable de rouler à 25 km/h. « C'est une évolution majeure et durable de la micromobilité électrique », juge son dirigeant Laurent Vittecoq, ce qui fera son succès sera sa capacité à permettre la connexion avec les transports en commun » ■ **Olivier Ducuing**