

Contribution à la concertation sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports de la Métropole Européenne de Lille

“L’indispensable révolution des mobilités en Métropole Lilloise”

Résumé de notre proposition

Proposition	Objectif
#Vélo / Construction d’un réseau de pistes cyclables sécurisé et efficace.	Développer la pratique du Vélo pour la santé publique et la réduction de la pollution
#Vélo / Création de passerelles cyclables et piétonnes entre le centre de Lille et Fives pour enjamber les voies de chemin de fer.	Fives et Hellemmes directement reliés au centre de Lille
#Marche / Amélioration des espaces publics avec un plus juste partage de l’espace public au profit du piéton	Améliorer les conditions de la marche à pied, l’accessibilité et la santé publique
#Tram / Construction de plusieurs lignes de tramway sur la métropole lilloise	Répondre à la bonne échelle aux enjeux d’accessibilité et d’attractivité de la Métropole et accompagner l’augmentation des mobilités
#Train / Se reposer sur le réseaux de trains en améliorant le cadencement des TER. Développer la fréquence des TGV.	Réduire la thrombose routière de la métropole Améliorer la qualité de l’air
#Tram / Des lignes de tram qui irriguent le centre-ville de Lille.	Une ville apaisée et des espaces publics requalifiés, donc une ville plus attractive.
# Parkings et plan de circulation / des parkings relais démultipliés aux abords de la ville	Les commerces du centre ville plus accessibles. Les quartiers et villes voisines mieux desservies à Lille et requalifiés

Trois propositions phares pour une ville mobile et respirable

1. Trottoirs et voiries 100% accessibles pour les piétons et vélos

De nombreux trottoirs et chaussées sont difficilement praticables à pied, à vélo ou en fauteuil roulant.

Le vieux-Lille, à Wazemmes ou à Moulines, les pavés sont irréguliers et glissants les jours de pluie, y compris dans les secteurs récemment rénovés, c'est un cauchemar pour les piétons et les vélos.

Comme cela se fait dans de nombreuses villes, nous proposons que des bandes non pavées soient créées pour favoriser la circulation des personnes à mobilité réduite, des vélos ou encore des poussettes.



New-York.



Gdansk

2. Développement du réseau de tramway pour recréer du lien entre les villes et les quartiers !

Nous proposons de développer le réseau de Tram de la métropole lilloise.

1. **Prolongement de la ligne actuelle Lille / Roubaix vers Wattlelos**, 5ème ville de la métropole en population.
2. **Prolongement de la ligne actuelle Lille / Tourcoing vers la gare de Tourcoing**, voire au-delà vers Roncq. La gare de Tourcoing localisée à 13 minutes en TER de Lille pourrait ainsi constituer aussi un pôle d'échange stratégique au nord-est de la métropole.
3. **Création d'une ligne desservant Haubourdin, Loos et le centre ville de Lille**, via la rue d'Isly, le Boulevard Vauban et le boulevard de la Liberté, qui pourrait aller jusqu'à Marcq.
4. **Création d'une ligne desservant Wattignies via la rue du Faubourg d'Arras puis entrant au coeur de Lille** sur un tracé à définir, permettant d'irriguer le quartier de Moulins.
5. **Création d'une ligne reliant Lille vers le Sud à Ronchin, Faches-Thumesnil et Lesquin**, desservant le lycée Faidherbe, Gaston Berger, avant de rejoindre éventuellement l'aéroport de Lesquin, et pouvant aussi se poursuivre vers **Saint-André** et **Wambrechies** au Nord.

Ainsi, plutôt qu'une stratégie municipale basée sur le contournement de Lille, nous proposons au contraire une stratégie basée sur des pénétrantes, créant du lien entre le coeur de Lille et son environnement. Cette stratégie met le quartier de Moulins au coeur du dispositif et lui donnera une nouvelle dynamique.



Le tram à Bordeaux, le moyen de requalifier l'espace public.

Précisions : ces propositions reposent sur les flux les plus importants. Néanmoins, le détail de ces tracés devra reposer sur des études fines.

3. Zoom passerelles Fives

Le quartier de Fives demeure mal relié au coeur du centre ville de Lille. Le téléphérique proposé ne constitue pas une solution assez efficace. Le quartier est déjà relié par le métro.

Au contraire, nous proposons de renforcer la liaison piétonne et cycliste par la création d'au moins une passerelle piétonne et cycliste à la fois efficace et esthétique.

Deux passerelles pourraient être envisagées :

- L'une reliant la rue Pierre Legrand à Lille Grand Palais.
- L'autre reliant le boulevard de l'Usine au niveau de Fives Cail à la future piscine olympique.



Passerelle cycliste et piétons à Copenhague

1. Les objectifs de notre contribution

Répondre à une situation de crise !

Crise sanitaire / Notre territoire souffre d'une pollution affolante qui a des conséquences directes pour la santé des habitants (asthme, et autres maladies respiratoires). La métropole lilloise n'a pas le monopole de la pollution, mais les 60 épisodes de pollution de l'année 2018 prouvent que la situation est urgente.

Crise des transports / L'encombrement routier de la métropole lilloise presque permanent entraîne une perte d'attractivité et devient problématique pour l'activité économique. Par ailleurs, les habitants ne sont aujourd'hui pas satisfaits de l'offre de transports en commun et du plan de circulation imposé aux lillois.

Crise environnementale / Les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants rejetés par les voitures sont nuisibles pour les insectes, pour les oiseaux et plus largement pour la biodiversité. Ces émissions participent également au réchauffement climatique.

Retrouver une ambition en matière de transports en commun après des années à l'arrêt

Alors que la métropole lilloise a été pionnière en matière de transports en commun avec la réalisation du premier métro automatique au monde et une ligne de tram la reliant à Roubaix et Tourcoing, son ambition s'est arrêtée à la fin des années 1990.

Depuis, alors que la plupart des autres métropoles françaises se sont équipées de plusieurs lignes de métro ou de tram, la métropole lilloise s'est contentée de proposer des lignes à haut niveau de service trop peu efficaces pour être compétitives par rapport à la voiture. Ainsi, alors que les grandes agglomérations ont vu la part de la voiture se réduire dans les déplacements, la métropole lilloise a vu, au contraire, l'utilisation de la voiture augmenter !

Reprenons ici les éléments chiffrés des objectifs que Ilévia porte au sein de sa contribution au SDIT : "alors que les objectifs du PDU2010>2020 affichaient une part de marché TC cible de 20% en 2020, le réseau ilévia ne capte aujourd'hui effectivement que 11% des déplacements. Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports doit s'inscrire dans une ambition forte de rattraper cet objectif d'ici 2035."

Nous partageons ce constat.

"Au delà d'un renfort nécessaire des offres métro et TER, le développement du réseau doit passer avant tout à la fois par un repositionnement fort du mode tramway au cœur de la métropole (comme de nombreuses agglomérations françaises et européennes en ont fait le choix ces dernières décennies) et par une transformation du modèle des Lianes vers de « vraies » lignes BHNS (aménagements continus, priorité absolue aux feux...). Modes à la fois très attractifs, vecteurs de requalification urbaine et économiquement efficaces, le tramway et le BHNS apparaissent aujourd'hui comme les leviers principaux

pour le réseau structurant de demain. Ils devront s'accompagner de parcs relais facilement accessibles et capacitaires pour favoriser le report modal depuis la voiture."

"Si l'objectif de 20% de part modale TC apparaît aujourd'hui difficilement atteignable d'ici 2020, il reste à portée de main d'ici à 2035, sous réserve d'un effort sans précédent tant sur l'infrastructure Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) que sur l'offre de transports.

Aujourd'hui, le réseau Ilévia transporte près de 200 Millions de voyageurs (2018) pour une part de marché de 11%, si celle-ci venait à doubler, l'offre de transports actuelle ne serait pas suffisante pour absorber l'ensemble du trafic."

Après les grandes décisions structurantes du métro Lillois et des tramways Roubaix/tourcoing, plus aucune décision forte d'infrastructure de transports collectifs n'a été prise.

De nombreuses villes ambitieuses nous montrent l'exemple à suivre

Il existe pourtant des villes qui font figure d'exemples et qui doivent influencer la mobilité dans la MEL : les aires piétonnes de la ville de Montpellier dédiées aux piétons et aux cycles non motorisés, la politique de développement de l'usage du vélo de Strasbourg ou Grenoble, la politique de TC de Bordeaux ou Lyon, la réfection des places publiques pour en faire des espaces agréables et ouverts à tous à Paris... Et plus proche de nous des villes belges (Gand, Courtrai, Ypres) qui ont des politiques de mobilité durable ambitieuses malgré leur étendue moins vaste que celle de Lille.

Du coup, si on compare avec d'autres grandes villes européennes (Bruxelles, Dublin, Copenhague), la MEL se classe dernière en termes de part modale TC, comparée aux 20% à Copenhague, 21% à Dublin et 29% à Bruxelles (en 2010).

Cette forte part modale bruxelloise, qui représente plus du double de la part lilloise, s'explique non seulement par le caractère historique des modes lourds (métro/tram) mais aussi par le choix pour cette agglomération de la modernisation des lignes de tramway dès le milieu des années 90. Aujourd'hui, 18 lignes de tramway maillent le territoire de la capitale européenne, dont 5 lignes de tramway « modernes ».

Proposer des alternatives à la voiture

Alors que notre territoire a été aménagé sur le modèle de la voiture, il n'est pas envisageable d'empêcher les gens de circuler.

Il est par contre urgent de leur proposer des alternatives efficaces et progressives à la voiture et ainsi d'accompagner les changements de comportement. Dans ce cadre, il faut avoir conscience que la situation d'un lillois travaillant à Lille est très différente de celle d'un habitant d'une autre ville de la Métropole.

Pour une nouvelle ambition, commençons par changer de méthode !

La réussite d'un plan de transports en commun ne reposera pas seulement sur sa crédibilité, mais sur un changement de méthode radical dans la manière de construire notre territoire.

Elle ne pourra se faire que dans le cadre d'une gouvernance centrée sur l'intérêt des habitants (lillois métropolitains et régionaux) et non sur des stratégies de personnes : nous en sommes loin !

Les transports en commun ne pourront être efficaces que si l'aménagement du territoire est cohérent et si nous implantons les équipements en fonction de leur contribution à une stratégie métropolitaine.

Les transports en commun ne pourront être efficaces que si l'espace public est de qualité, avec des espaces pour les piétons, et d'autres pour les vélos.

Le plan ne pourra être efficace que s'il est élaboré avec les habitants et la réalité de leurs déplacements.

Nous devons porter une ambition eurométropolitaine pour les transports du Grand Lille

Il n'est plus l'heure des ambitions au rabais, et des effets d'annonces de transports à faible débit de voyageurs, comme le téléphérique ou les navettes fluviales, certes intéressantes, mais dont l'enjeu est anecdotique comparé aux flux concernés : nos habitants attendent une nouvelle bouffée d'air frais, dans tous les sens du terme.

Ayons une ambition forte pour notre territoire en mobilisant les moyens qui vont permettre à tous de respirer un air sain, et de laisser sa voiture au garage au profit de transports en commun sûrs, sécurisés et rapides.

Les objectifs sont nombreux ! Les plus essentiels, auxquels notre contribution répond tout particulièrement, sont de :

- 1 - Lutter contre la pollution pour une meilleure qualité de l'air, pour améliorer la santé publique
- 2 - Faciliter, simplifier et fluidifier la mobilité à l'intérieur de la ville de Lille
- 3 - Sécuriser les déplacements en mobilité douce et rendre l'espace public accessible à tous.
- 4 - Redonner de la vigueur commerciale à Lille

2. Les conséquences des choix lillois

Des choix critiquables qui aggravent la crise des transports

Pendant le dernier mandat municipal, les choix d'implantation de grands équipements se sont multipliés et leur localisation pose question.

- ont-ils été pensés avec une réelle étude de l'impact sur le trafic routier ?
- quelle place prend la mobilité aux abords de ces nouveaux équipements ?
- n'y avait-il pas d'autres sites plus favorables sur la métropole lilloise ?

Le **nouveau Palais de Justice** ne se trouvera pas le long d'une ligne de métro ou de tram, ce qui amènera de nombreuses personnes à s'y rendre en voiture.

Le **nouveau siège de la MEL** a été imaginé à l'intérieur de la ville alors qu'il aurait pu être placé à l'extérieur de celle-ci. En effet, même si la station de métro n'est pas loin, le parc de véhicule de la MEL engendrera un supplément de trafic important dans un espace déjà saturé.

La **piscine olympique envisagée à Lille** est certes localisée à 300 mètres d'une station de métro, tout comme le projet Saint-Sauveur, mais cette offre sera-t'elle suffisante pour que les usagers de la piscine et les nouveaux habitants de Saint-Sauveur soient encouragés à utiliser les transports collectifs plutôt que la voiture ou les bus ?

Le **Centre commercial Lillenum**, avec ses 700 places de parking, construit au bord du périphérique sud de Lille, constituera un nouveau générateur de déplacements, tout comme le cinéma voisin.

Des espaces publics de piètre qualité orientés voiture

En matière d'espaces publics, la municipalité manque cruellement d'ambition et cela se ressent au quotidien dans ses projets urbains où la mobilité peine à trouver la place qu'elle mérite : le parvis de Lille Flandres est symptomatique.

Les voyageurs sortant de la gare sont d'abord dirigés vers la voie taxi : le V'Lille, le métro et le bus sont relégués au second plan. Symboliquement, la voiture ressort ainsi comme le mode de transport privilégié à Lille.

Par ailleurs, soulignons que le partage de l'espace public demeure très largement au profit de la voiture avec des piétons et des voies vélos qui ont souvent une place non seulement marginale, mais sont aussi régulièrement squattées par des véhicules en stationnement en raison d'un laxisme des autorités municipales envers ces comportements gênants et dangereux.

- Le Grand Boulevard demeure ainsi une désolante autoroute urbaine.
- La place du Maréchal Leclerc est routière.
- Le Square Morisson est en fait un parking.

— La place Maurice Schuman est un vaste carrefour routier.

Une réflexion Lillo-Lilloise quand les enjeux sont métropolitains et régionaux

Alors que la moitié des actifs vivant à Lille travaille dans une autre commune de la métropole lilloise, alors que les 2/3 des emplois localisés à Lille sont occupés par des personnes qui n'y vivent pas, il est irresponsable de vouloir mener des politiques à l'échelle strictement communale.

Une municipalité qui décide de tout et qui ignore l'expertise des habitants

Le plan de circulation de la ville de Lille va sans doute dans la bonne direction, à savoir la réduction de la place de la voiture en ville et un centre ville plus apaisé.

Mais comment est il possible d'atteindre des résultats satisfaisants en imposant sans concertation préalable, ou avec un simulacre de concertation ?

Les habitants, les commerçants, les travailleurs, comme les élèves souhaitent dans leur immense majorité une réduction de la place de la voiture, au moins pour des raisons de qualité de l'air, mais en étant acteur de la ville, il ne peuvent pas admettre que les sens de circulation se décident dans un bureau.

Des chamailleries de personnes aux guerres de clochers qui empêchent d'avancer !

Pour rappel, le Conseil communautaire est composé de 9 groupes politiques.

La ville de Lille est en guerre contre la Métropole Européenne de Lille et menace de l'emmener au tribunal concernant la vente du siège de la MEL.

Les élus écologistes, membre de la majorité au Conseil Municipal de Lille sont en guerre contre Martine Aubry concernant Saint-Sauveur.

Le plan de circulation de Lille a été élaboré sans concertation avec les villes voisines.

- Comment est il possible de proposer une vision métropolitaine lorsque les élus de cette métropole ont des visions qui divergent à ce point ?
- Comment est il possible de se mettre d'accord lorsque le pouvoir est morcelé à ce point ?

3. Des propositions au service d'une nouvelle ambition pour le Grand Lille à horizon 2035

#1 DES DÉCISIONS URGENTES DÈS 2020 et 2021

Des Etats généraux de la mobilité à l'échelle du Grand Lille

Nous voulons « de véritables états généraux à l'échelle du Grand Lille, de Courtrai à Valenciennes, de Tournai à Lens en passant par Lille. »

Avant tout, nous demandons que dès la rentrée 2020 soient organisés ces grands Etats Généraux de la Mobilité afin de mettre à plat, avec les différents acteurs de la MEL, de la Région, et nos amis transfrontaliers de Belgique et de l'Eurométropole, les différentes hypothèses de schémas et leurs coûts en pensant la mobilité comme eurométropolitaine et non simplement à l'échelle de la ville de Lille.

Des décisions opérationnelles seront alors prises avant le 31 décembre 2020 pour répondre au plus tôt à la nécessité pressante d'une mobilité ambitieuse et connectée à son environnement géographique et sociologique : **on ne pense pas la mobilité avec des frontières.**

Cette opportunité de changer le visage de la MEL est l'occasion d'irriguer plus largement le département, la région et de la rendre plus forte, plus attractive, plus juste.

Lille Métropole comparée à d'autres villes comme Lyon ou Bordeaux, ouvre le champ des possibles sur lequel peuvent s'inscrire des schémas à ambitions différentes.

Pour formuler nos propositions, nous avons étudié des scénarios divers, avons débattu avec plusieurs spécialistes afin d'élaborer à la fois un plan à court terme et une vision à plus long terme. Nous avons également interrogé les coûts et regardé de plus près les équipements actuels en pensant avant tout à l'optimisation des installations existantes et qui ne méritaient que peu de modifications pour être efficaces.

Améliorer la mobilité à pied et à vélo : un choix rapide

Notre volonté est de développer un réseau cyclable dense et efficace qui permette aux individus de se déplacer efficacement au sein de la métropole lilloise entre les différentes villes, mais aussi au cœur de la ville de Lille.

Plusieurs actions sont à mettre en oeuvre :

- **Créer des vélo-routes sur la métropole et traversant Lille** : concevoir des itinéraires cyclables sécurisés et continus. En privilégiant, dès que c'est possible, une emprise sur voirie ou sur une ancienne bande de stationnement automobile. Sanctuariser des espaces dévolus aux piétons et d'autres pour les cyclistes, séparés, sécurisés, repérables et détectables. C'est-à-dire visibles pour les voyants, et sensibles pour les non-voyants.



la vélo-route de Grenoble

- **Sécuriser les circulations vélo** : Utiliser de la couleur sur les pistes cyclables afin de les rendre plus visibles et identifiables pour les cyclistes, et faire en sorte qu'elles soient mieux respectées de la part des usagers motorisés (conducteurs de voitures et 2-roues motorisés). Renforcer la signalétique des pistes cyclables (panneaux d'indications routières, information sur les distances et temps de parcours) afin de faciliter l'orientation à vélo.
- **Sécuriser les vélos contre les vols** : inciter et aider les détenteurs de vélo à utiliser le marquage Bicycode, et favoriser l'implantation de consignes individuelles pour vélos, et box sécurisés proches de certaines stations de Tramways et de Métros. (Cf photo). En cas de vol, faciliter l'information des pré-plaintes sur internet afin d'accélérer les démarches des assurances.

- **proposer un stationnement** réparti partout et sur toute la métropole pour les vélos, sécurisé, grâce à un mobilier urbain adapté et esthétique en remplacement des potelets actuels présents à Lille.
- **Equilibrer la répartition des Stations VLille** : le plan des VLille doit être élargi pour proposer plus de stations dans les villes de la métropole, et pas uniquement sur la ville centre. L'offre V'Lille doit être plus largement renforcée sur le territoire.



A Rotterdam, le mobilier urbain permet d'accrocher son vélos dans presque toute la ville.

- **Tester les piétonisations** : expérimenter des espaces piétonisés en co-construction avec les commerçants & les habitants le coeur de ville, d'abord le soir et les week-end pour aller progressivement vers une large piétonisation du coeur de ville (Grand Place et une partie du Vieux Lille par exemple). Accompagner les lilloises et les lillois dans ce changement d'habitude, et face aux offres alternatives de transports.

Eléments de constat

« En milieu urbain, pour les trajets de moins de 5 km, le vélo est le plus rapide des moyens de transport. »

« Parlons Vélo » est la plus grande enquête ayant été réalisée auprès des cyclistes français, avec 113 000 réponses. Elle permet l'analyse des points forts et points faibles de chaque ville, ainsi que des comparaisons entre des villes similaires.

Lille se situe en milieu de tableau par rapport aux villes de plus de 200 000 habitants (6ème sur 11).

On peut déplorer qu'elle arrive uniquement à faire mieux que les villes considérées comme très orientées autour de la voiture (Marseille, Nice, Toulouse, Montpellier), et que Paris.

Lorsqu'on regarde les notes détaillées, on voit que les points faibles concernent (comme partout, mais Lille fait plutôt pire que la moyenne des villes de plus de 200 000 habitants) :

- La sécurité et la cohabitation avec les véhicules motorisés, en particulier pour les publics fragiles (enfants, personnes âgées)
- Le risque de vol
- Le manque de prise en compte du vélo lors des travaux (pas d'itinéraire provisoire matérialisé)

La sécurité étant une priorité, si nous portons le souhait de faire choisir aux habitants la mobilité douce, alors il faut construire des pistes cyclable sûres et avoir une logique d'interconnexion avec les transports en commun. Il faut par ailleurs avoir une facilité de déplacement à pied et/ou en vélo sur le dernier kilomètre après l'arrivée en transports en communs.

Développer et encadrer le Free Floating

Depuis plus d'un an, les vélos partagés sans stations d'attache et les trottinettes électriques en libre-service se multiplient sur les trottoirs des grandes villes françaises. Ces nouvelles mobilités en vogue ne sont pas sans poser quelques problèmes sur le partage de l'espace public, qu'il s'agisse de déplacements ou de stationnements.

Ce sujet est un sujet d'avenir car il se développe fortement dans les villes et sera bientôt encadré sur le plan légal grâce à la loi sur les mobilités en cours de vote.

Nous avons la conviction que la ville de Lille et la métropole doivent s'inscrire dans ce qui devrait sortir de la LOM avec une charte rédigée avec les opérateurs dans un climat de confiance réciproque sur le degré de déploiement des flottes, les problématiques de stationnement, de circulation sur des voies dédiées, de tarification, de redevance et non pas dans l'unilatéral de la collectivité qui décide de tout.

L'idée est de ne pas freiner le développement de ces nouvelles offres plébiscitées par les usagers, avec des règles qui n'empêcheront ni les incivilités, ni les accidents, ni les trottinettes de rouler sur les trottoirs, mais de fixer un cadre sûr et responsable pour permettre à chacun de partager l'espace public dans le respect de l'autre.



#2 VERS UNE EXTENSION DES INFRASTRUCTURES ET DISPOSITIFS DÉJÀ EXISTANTS (2020-2025)

En 2018, selon des données officielles, notre Métropole a dépassé au moins 60 fois le seuil journalier maximum de particules fines alors que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande de ne pas le dépasser plus de 3 fois par an.

Cela a des conséquences directes et graves sur notre santé : on estime à environ 1700 le nombre de personnes qui sont décédées prématurément pendant l'année 2018, rien que dans la métropole lilloise, la pollution provoquant ou aggravant des pathologies respiratoires ou cardio-vasculaires.

Les transports en commun se réfléchissent à long terme, or cette sur-pollution nécessite de tout mettre en oeuvre pour agir maintenant et réduire au maximum les déplacements en voiture.

En parallèle nos sociétés sont victimes d'une épidémie de sédentarité et de manque d'activité physique. Permettre au gens d'augmenter leur niveau d'activité physique par un recours facilité à la marche et au vélo est un des moyens les plus efficaces d'améliorer leur santé et par là-même d'améliorer la santé de la ville.

Plusieurs actions sont à mettre en oeuvre :

Vélos et piétons

- **prioriser des trottoirs et les cheminements 100 % accessibles et abaissés**, pour les futurs travaux de voiries : les pavés resteront sur la route en mémoire du patrimoine cependant il sera étudié un pavage plat sur une partie des nouveaux trottoirs facilitant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, de nos plus anciens et des jeunes parents avec poussettes, en discussion et en accord avec les ABF. De nombreux trottoirs et routes sont trop difficilement praticables à pied, à vélo ou en fauteuil roulant.

Le Vieux-Lille par exemple avec ses pavés irréguliers et glissants les jours de pluie, y compris dans les secteurs récemment rénovés, est un cauchemar pour les piétons et pour les vélos.

Comme cela se fait dans de nombreuses villes, nous proposons qu'une bande non pavée soit créée pour favoriser la circulation des personnes à mobilité réduite, des vélos ou encore des poussettes.

- **Etablir un schéma directeur de la Marche à Lille** : améliorer les conditions de pratique de la marche partout dans la ville, avec notamment : des itinéraires plus agréables (plats, présence d'arbres...), des bancs pour que les personnes âgées puissent se reposer, parfois des élargissements de trottoirs, une signalisation renforcée (panneaux indicateurs, plans de quartiers qui sont trop peu présents aujourd'hui)... Cette stratégie globale pourrait être formalisée dans un schéma directeur de la marche à pied comme ont fait certains territoires (Strasbourg ou Plaine Commune par exemple)
- **envisager la construction d'une passerelle piéton/vélo** pour relier Fives Cail et Saint-Sauveur à la place d'un téléphérique, trop lent, gadget et peu ancré dans le patrimoine de Lille. Le quartier de Fives demeure mal relié au cœur du centre ville de Lille. Le téléphérique proposé ne constitue pas une solution assez efficace. Le quartier est déjà relié par le métro. Au contraire, nous proposons de renforcer la liaison piétonne et cycliste par la création d'au moins une passerelle piétonne et cycliste à la fois efficace et esthétique.

Deux passerelles pourraient être envisagées :

- L'une reliant la rue Pierre Legrand à Lille Grand Palais.
- L'autre reliant le boulevard de l'Usine au niveau de Fives Cail à la future piscine olympique.

Bus et Métros

- **Expérimentation de la gratuité des transports** en horaires décalés, le soir et le weekend, également pour les moins de 12 ans et création d'une carte famille avantageuse à l'essai avec évaluation en fin d'expérimentation.

Dunkerque a franchi le Rubicon de la fin des tickets après une longue période de test. Depuis 2015, les véhicules étaient accessibles gratuitement uniquement les week-ends et les jours fériés... Selon la mairie de Dunkerque, la fréquentation a crû de 30 % le samedi... et de 80 % le dimanche. « Les choses ont changé et de plus en plus de villes de tailles respectables réfléchissent à ce type de mesure et lancent des études, dit Maxime Huré. C'est le cas à Paris, Grenoble, Amiens, ou encore Clermont-Ferrand. Mais l'Allemagne aussi teste la mesure dans trois cités et l'Estonie voudrait l'élargir à toutes ses villes. » Selon le spécialiste, la réflexion ne se limite plus au financement ou à la rentabilité des transports. « Les responsables envisagent la gratuité dans une politique globale, dit-il. On veut ainsi lutter contre la pollution, favoriser la mobilité des plus

précaires, renforcer l'attractivité des centres-villes et des territoires. L'effort financier est vu à cette aune. »



- **Elargissement des horaires de métros** toutes lignes confondues jusqu'à 2h du matin

Circulation et stationnement

- **Remise à plat du plan de circulation** grâce aux retours des commerçants & des habitants, et passage en zone 30 de toute la ville.
- **Des parkings Relais renforcés**, et de nouveaux créés en périphérie de Lille. Les capacités des P+R existants comme St Philibert, Porte d'Arras, Les Prés et CHR B.Calmette seront augmentées (sous la forme de parking en silo pour une faible emprise au sol), avec la possibilité de monter jusqu'à 2 000 places, notamment autour des stations de Métro, et de 400 à 800 places autour des stations de tramway proches des grands axes de circulation
- **Négociation du prix des parkings** en ouvrage à 2€ le soir de 19h à 1h du matin en contrepartie d'une facilité d'accès à ces mêmes parkings
- **Utilisation de panneaux d'informations sur les grands axes** (autoroute, voie express) avec information en temps réel des places de parkings disponibles, comme c'est le cas avec les informations trafic ou pour les parkings en ouvrage
- **Rendre propres (électrique ou hybride)** toutes les voitures des flottes des institutions (Mairie, MEL,...)
- **Développement des Taxi-bus** notamment la nuit avec un titre de transport Ilévia

Un aménagement de la multimodalité des gares repensé

Autour des Gares de Lille-Europe, en cours de rénovation, et de Lille-Flandres, les aménagement urbains doivent se transformer en véritable plateforme multimodale, à l'image de Lyon par exemple.

- **Des zones réservées aux stationnements taxis et VTC** doivent permettre une prise en charge des clients en toute sécurité sans dégrader l'espace public et la circulation des piétons et vélos par des stationnements sauvages.
- **Une zone spécifique de prise en charge des clients des bus longue distance** doit être pensée aux abords des gares, zone "quick and go" spéciale pour les Bus, positionnée rue du Luxembourg, avec une zone d'attente confortable et sécurisée pour les voyageurs.
- **Une zone de gare routière** située aux extérieurs de Lille permettra le stationnement de plus longue durée des Bus longue distance ou des autocars de tourisme et devra être aménagée pour le confort et la sécurité des voyageurs comme des chauffeurs.

#3 CONSTRUIRE DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS POUR UN EFFET DE 2025 - 2035

Il est nécessaire de penser la mobilité avec pragmatisme sans faire l'impasse sur les différentes dimensions qu'elle mobilise. C'est pourquoi les grands Etats Généraux de la Mobilité, que nous souhaitons dès 2020, doivent obligatoirement intégrer la dimension humaine et le cadre de vie, la connexion à l'Europe et aux Pays qui nous entourent, la reconquête de l'espace public et sa re-qualification aux abords des nouveaux transports en commun, l'impact sur l'air que l'on respire et enfin inviter à notre table des métropoles Française et Européennes qui ont l'expérience de transports en commun de qualité et qui nous aideront à projeter une ambition réaliste pour notre Métropole.

Trois nouvelles lignes de tramway et le prolongement des actuelles

Nous proposons de développer le réseau de Tram de la métropole lilloise.

- **Prolongement de la ligne de tram actuel Lille / Roubaix vers Wattrelos** et la Belgique, 5ème ville de la métropole en terme de population.
- **Prolongement de la ligne de tram actuel Lille / Tourcoing vers la gare de Tourcoing**, voir au-delà vers Roncq. La gare de Tourcoing localisée à 13 minutes en TER de Lille pourrait ainsi constituer un pôle d'échange stratégique au nord est de la métropole.
- **Création d'une ligne de tram desservant Haubourdin, Loos et le centre ville de Lille.**
La création de ligne de tramway entre Lille et Haubourdin, en passant par le centre de Lille, le boulevard Vauban, le faubourg de Béthune et Loos, sera l'opportunité de doter ces zones d'un mode lourd et d'une offre très attractive. Les principaux générateurs desservis seront l'hypercentre de Lille, l'Université Catholique, les centres-villes de Haubourdin, Loos ainsi que les gares de Lille. Elle permettra par ailleurs de répondre au besoin fort de connexion directe avec le métro : République, Cormontaigne et Gare Lille Flandres.
- **Création d'une ligne de tram desservant Wattignies via la rue du Faubourg d'Arras puis entrant au coeur de Lille** sur un périmètre à définir, permettant d'irriguer le quartier de Moulins à Lille.
- **Création d'une ligne de tram desservant Lille à Ronchin et Faches-Thumesnil voire Lesquin, avec un prolongement vers Saint-André et Wambrechies :**

La création de la ligne de tramway entre Lille et Faches-Thumesnil permettra une liaison Nord-Sud rapide. Le tramway desservira le centre de Lille et d'autres pôles générateurs de l'agglomération, comme le centre commercial de Faches Thumesnil, des pôles d'enseignement secondaire (Lycées Faidherbe, César Baggio et Gaston Berger), les universités (Faculté des Sciences Juridiques, Politiques et Sociales, Ecole Supérieure des Affaires, Institut de Préparation à L'administration Générale), le Parc Jean Lebas, le Parc de la Citadelle, et le centre-ville de Ronchin. Le projet permettra par ailleurs de mener des actions de renouvellement urbain dans les quartiers entourant la Porte d'Arras.

Ainsi, plutôt qu'une stratégie municipale basée sur le contournement de Lille, nous proposons au contraire une stratégie basée sur des pénétrantes, créant du lien entre le coeur de Lille et son environnement. Cette stratégie met le quartier de Moulins au coeur du dispositif et permet à ce quartier en difficulté de retrouver une nouvelle dynamique.



L'optimisation du réseau TER du Grand Lille

La métropole européenne de Lille compte un nombre très important de gares TER avec des dessertes très efficaces (Lille Seclin se fait par exemple en 13 minutes) qu'il conviendrait de valoriser, en améliorant les cadences, voire en créant de nouveaux arrêts sur des sites stratégiques, comme la jonction entre la ligne Lille / Armentière et le Grand Boulevard reliant Lille à Roubaix et Tourcoing.

La valorisation du réseau TER permettrait de faire émerger un véritable RER métropolitain à l'échelle du Grand Lille.

En effet, la modernisation et l'amélioration du service TER sont des moyens pour :

- améliorer les liaisons internes à la Métropole Européenne de Lille ;
- renforcer les liaisons entre Lille et les grandes villes du bassin minier car, pour rappel, chaque jour 100 000 personnes viennent de ces territoires pour travailler sur la MEL ;
- renforcer les liaisons avec nos voisins belges, Tournai, Courtrai et Ypres.

Quelques exemples d'un réseau très riche à valoriser

Si la desserte TER régionale est déjà forte, les gares TER de la métropole lilloise, pourtant nombreuses (37 gares dans le périmètre de la MEL sans compter Lille-Flandres et Lille-Europe), ne sont pas assez sollicitées.

Le nombre de lignes TER et le nombre de liaisons sont importants : on compte 110 liaisons journalières entre Lille et Libercourt (soit 55 dans chaque sens), ainsi que 95 entre Armentières et Lille et entre Don-Sainghin et Lille (données 2014).

Cependant, les horaires sont très variables, limitant leur usage aux voyageurs pendulaires vers Lille-Flandres. Il n'est pas aisé de prendre spontanément le train pour envisager une correspondance sur une autre ligne et un retour à n'importe quel moment de la journée et notamment le soir.

Ainsi, par exemple, alors que Haubourdin (15.000 habitants) est dépourvue de transports en communs lourds, 15 arrêts sont bien programmés par jour, mais à des horaires très variables. Entre 8h02 et 13h01, aucun train ne s'y arrête vers Lille. Sur le même sillon, 12 arrêts sont programmés pour Loos (21.000 habitants), dans le meilleur des cas avec un cadencement d'une heure, mais souvent avec des attentes de 2 heures.

Des bus et des Bus à Haut Niveau de Service sur plus de sites propres

Il faut redonner l'envie à nos habitants de prendre le bus, même si la fréquentation augmente (+ 26% depuis 2016) on voit trop souvent des bus vides passer. Il y a matière à les rendre plus attractifs et plus sûrs.

Cela passe forcément par de l'aménagement de sites propres, de feux tricolores spéciaux et de priorités retrouvées, ingrédients nécessaires pour que les bus soient à l'heure et ne soient pas eux-même bloqués dans les embouteillages. De vrais BHNS, c'est un choix à assumer (ce qui fait souvent défaut aujourd'hui sur les lignes actuelles). Assumer ce choix et faire de vrais BHNS, c'est réduire la place de la voiture.



Un système BHNS doit approcher les services garantis par un système de transport de type tramway français ou métro. Pour cela, le BHNS doit avoir une haute fréquence de passage comprise entre 5 et 10 min en heures pleines et moins de 15 min en heures creuses, un temps de trajet garanti, une vitesse commerciale relativement élevée plus ou moins 20 km/h, une amplitude horaire étendue, un accès plain pied ainsi qu'une qualité de conduite (notamment pour les personnes à mobilité réduite et un système d'information de qualité annonçant entre autres le temps de parcours, l'attente en station, la fréquence, etc.)

Une grande vitesse internationalisée

Nous pensons que Lille doit renforcer son positionnement et son accessibilité au cœur de l'Eurométropole, notamment par le Train à Grande vitesse national et international. Le projet en cours d'étude entre SNCF et la Région Hauts-de-France doit se réaliser, pour permettre de renforcer les relations intra-régionales, et d'améliorer l'accès à la grande vitesse via les hubs ferroviaires de Arras et Lille (vers toute la France et le nord de l'Europe). Il crée de nouvelles dessertes intra-régionales en TER-GV, comme Amiens-Arras-Lille-Dunkerque ou Arras-Lille-Calais-Boulogne, qui sont bénéfiques pour le dynamisme de l'ensemble du territoire.

En permettant une augmentation de l'offre de déplacement grande vitesse entre les villes des Hauts-de-France, avec le développement de 43% du TER-GV en km.trains, le projet en cours propose aussi un développement de l'offre Paris-Lille, avec une augmentation de +11% de la capacité globale offerte. C'est une nécessité que le TGV Paris-Lille devienne une sorte de navette cadencée et régulière, pour favoriser les liens professionnels avec la capitale dont la fréquence augmente sensiblement. Le développement de OUIGO au départ de Lille est aussi souhaitable pour favoriser les mobilités pour tous.

De même, l'offre Thalys et Eurostar entre Lille, Bruxelles et Londres doivent être maintenues et même développées d'ici 2035, pour favoriser les échanges internationaux et le rôle du Hub Lillois.



Un aéroport de nouvelle génération, pour connecter Lille au Monde

A deux millions de passagers par an, l'aéroport de Lille-Lesquin s'est certes développé depuis sa création mais il reste un «nain» aéroportuaire, notamment face à Beauvais (3,6 millions) et Charleroi (7,7 millions).

Il n'est pas normal que l'aéroport le plus pratique pour une bonne partie des gens du Nord et leurs visiteurs soit Charleroi ou Roissy...

Nous pensons que l'aéroport de Lille-Lesquin peut encore se développer davantage, mais que l'aérogare actuelle a atteint ses limites.

Le futur gestionnaire de l'aéroport dans le cadre de la délégation de service public devra réaliser les investissements nécessaires pour mieux connecter Lille au reste du Monde, en limitant l'impact carbone et les nuisances liées à son activité, notamment par la limitation drastique des vols nocturnes.

CONCLUSION

Nous voulons donc porter pour la Métropole lilloise un projet de mobilités ambitieux, pour une métropole **“mobile”, fluide et respirable**.

Le chiffrage de la MEL (autour de 850 M - 1 milliard d'€) pour les transports nous semble insuffisant au regard des enjeux évoqués plus haut : environnement, santé publique, attractivité. Il mériterait d'être renforcé en partenariat avec la Région et l'Europe. Il existe des sources de financement additionnels, comme par exemple la rationalisation du stationnement payant, ou les aides à l'innovation, que la MEL devra aller chercher dès 2020 auprès de partenaires.

Un travail commun ouvert et partagé avec toutes les communes de la métropole devra être initié au plus vite dès le prochain mandat.

Violette Spillebout et **Mathieu Mommeja**, pour le Collectif LilleC
Thomas Werquin, Président d'Axe Culture