

# REGISTRE NUMERIQUE

---

by PubliLégal

## REGISTRE NUMERIQUE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

**Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille**

**Contributions du 28/02/2023 au 03/04/2023**

Rapport généré le 27/04/2023 à 21:49:41

Nombre d'avis déposés : 241

## **@1 - Winter Simon - Marcq-en-Barœul**

**Date de dépôt :** Le 28/02/2023 à 10:59:25

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Plan vélo cohérent, continu et concerté pour en faire un moyen de transport pour tous

**Contribution :**

Le principal frein à Lille au développement du vélo est la qualité et surtout la qualité des infrastructures cyclables. Surtout, ces infrastructures doivent permettre à CHACUN de les utiliser. Ainsi, au lieu de mesures sporadiques à base de peinture, il serait utile et cohérent de faire des infrastructures que des enfants ou des personnes âgées puissent utiliser. Aujourd'hui par exemple, il est impossible d'aller de Lille à Villeneuve d'Ascq en utilisant uniquement des voies dédiées, le passage par des rues passantes ou la seule protection des cyclistes dépend d'une peinture au sol et du bon vouloir des automobilistes.

Pour cela, il faut initier un partage de l'espace. Entre les voies de circulation et le stationnement résidentiel, la plupart des rues de la métropole ont été offertes à la voiture. Dans bien des rues, 2 voies de circulation + 2 voie de stationnement prennent 90% de l'espace. On a même des mairies qui dessinent en toute illégalité des stationnements sur trottoirs.

Afin de donner de l'espace aux mobilités douces, il ne faut pas en prendre au piéton, mais au stationnement résidentiel. Dans un monde fini et un espace fini, le tout-voiture doit laisser sa place aux autres modes de déplacement, ainsi qu'à la nécessaire végétalisation de ces rues minérales, dont la température en été est insupportable.

Ainsi un réseau séparé de la circulation permettra à la MEL de devenir la Métropole Cyclable qu'elle peut être, si une volonté politique, basée sur une redistribution de l'espace disponible, est mise en œuvre.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @2 - corbanie severine - Hem

**Date de dépôt :** Le 28/02/2023 à 11:57:14

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Plan de mobilité de la MEL

**Contribution :**

Hem est une commune très mal desservie en transport en commun.

La ligne 60 express était à la base expérimentale. Il faudrait maintenant la pérenniser mais avec beaucoup plus de fréquence. Elle permet aux Hémois de rejoindre la station de métro les pres rapidement. Très utile pour les Hémois étudiants sur Lille, les nombreux habitants qui travaillent sur Lille ou dans la zone d'activité de la Piltarie et pour les personnes voulant se rendre à Lille pour faire des courses le week-end.

Pour cela, il faudra un bus toutes les 20 minutes aux heures de pointe (entre 7.15 et 9.15, entre 12h et 14.00 et entre 16.15 et 19.00) puis au minimum u bus toutes les heures le reste du temps et le week-end.

Beaucoup de Hémois doivent utiliser leurs voitures et les axes routiers sont complètement saturés. les étudiants doivent soit acheter une voiture, soit prendre un logement sur Lille, alors qu'en voiture, nous sommes seulement à 20 min, au lieu d'une heure en transport en commun...

Aussi, pour les étudiants qui se rendent à l'université de Lille à 4 Cantons ou à Cité scientifique, il manque un bus qui relie Hem à 4 Canton (en passant par Forest sur Maqrue), cela permettrait également qu'un bus rejoigne le métro. Aussi, de nombreux Hémois travaillent à la Haute Borne, ce qui serait aussi utile pour ces personnes.

Enfin, il faut faire des pistes cyclables plus sécurisées que les Chaussidoux... C'est très dangereux.

Aussi, sur Villeneuve d'Ascq, la partie du côté de Cora (Flers) que les Hémois empruntent en vélo pour aller à Lille est très dangereuse avec les tourne à gauche. Ce carrefour est vraiment pas sécurisé pour les vélos.

Merci de prendre en compte ces remarques

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **R3 -**

**Date de dépôt :** Le 28/02/2023 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :** Consultation- Renseignements

**Contribution :**

Mr est venu se renseigner sur les différentes actions proposées.

Une contribution sur le registre numérique sera faite ultérieurement.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **R4 -**

**Date de dépôt :** Le 28/02/2023 à 11:00:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :** Délibération de la commune de Vendeville

**Contribution :**

Reçu ce jour, l'extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de la Commune de Vendeville.

Mis en pièce jointe et Inséré en annexe 1 au registre de la MEL EURALLIANCE.

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(délibération de la commune de Vendeville.pdf\)](#)

Document : délibération de la commune de Vendeville.pdf, page 1 sur 4

COMMUNE DE VENDEVILLE – DEPARTEMENT DU NORD

Envoyé en préfecture le 28/02/2023

Reçu en préfecture le 28/02/2023

Publié le

ID : 059-215906090-20220929-2022\_09\_06-DE

DELIBERATION N° 2022.09.06

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE VENDEVILLE  
SEANCE PUBLIQUE DU 29 SEPTEMBRE 2022

L'an deux mille vingt-deux, le vingt-neuf septembre à dix-neuf heures, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni à la Salle Paul Buisine en séance publique sous la présidence de Monsieur Ludovic PROISY, Maire

NOMBRE DE CONSEILLERS en exercice	: 19
Présents	: 16
Votants	: 19

Étaient présents :

Ludovic PROISY, Maire ;

Judith TERNIER, Christelle DELEPLACE, Guillaume LIETARD, Denise DUCROUX, Adjoint ;

Charline DECARNIN, Yves MARTIN, Marie-Claire NAESSENS, Olivier MORVAN, Isabelle CANDELIER, Brigitte MAINGUET, Éric TIRLEMONT, Sylvaine DELVOYE, Théo VANENGELANDT, Fabienne MEPLON, Maurice VANDEWALLE, Conseillers Municipaux.

Étaient absents ayant donné procuration :

Fabrice VAN BELLE, ayant donné procuration à Olivier MORVAN

Jorge DOS SANTOS, ayant donné procuration à Judith TERNIER

Michael NUTTEN, ayant donné procuration à Sylvaine DELVOYE

Le quorum étant atteint, le Conseil Municipal a pu valablement délibérer.

Théo VANENGELANDT a été désigné secrétaire de séance à l'unanimité.

DELIBERATION N° 2022.09.06

AVIS SUR LA PLAN DE MOBILITE DE LA MEL

M. LE MAIRE EXPLIQUE qu'en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), la Métropole Européenne de Lille s'est engagée dans la révision de son document de planification dédié à la mobilité, le Plan de Déplacement Urbain (PDU) 2010 – 2020, pour élaborer un nouveau Plan de Mobilité (PDM) comme défini par la loi d'Orientations des Mobilités du 24 décembre 2019.

Ce plan traduit les ambitions en matière de transitions environnementale et énergétique cadrées à l'échelle nationale par la Stratégie Nationale Bas Carbone, et est élaboré en compatibilité avec le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durables et d'Égalité des Territoires (SRADDET), le Schéma de Cohérence Territoriale de Lille Métropole (SCOT) et le Plan Climat Air Énergie Territorial métropolitain (PCAET).

Le Commissaire Enquêteur

Conseil Municipal du 29 septembre 2022

  
Peggy CARTON

Document : délibération de la commune de Vendeville.pdf, page 2 sur 4

Ce projet de plan de mobilité porte à la fois sur les solutions de mobilité des  
s'article autour de trois grands axes d'action :

Envoyé en préfecture le 28/02/2023  
Reçu en préfecture le 28/02/2023  
Publié le 03/04/2023  
ID : 059-215906090-20220929-2022\_09\_06-DE

- Moderniser et optimiser l'existant, compléter le réseau de transports en matière d'infrastructures, et développer de nouvelles offres pour les modes « actifs » et collectifs ;
- Améliorer et développer l'offre de services et sa qualité, en faciliter l'accès et les fiabiliser ;
- Encourager et favoriser les changements de comportements de mobilité des usagers du territoire (pratique accrue de la marche à pied et du vélo, utilisation des transports collectifs et du covoiturage, et évitement de l'usage de la voiture en « solo »).

#### Cadre juridique de la consultation des communes dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains, devenu Plan de Mobilité par la Loi d'Orientation des Mobilités

Considérant le code des transports, article L1214-3, portant obligation à l'établissement d'un plan de mobilité dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci,

Considérant le code des transports, article L1214-14, portant obligation à l'autorité compétente pour l'organisation de la mobilité sur le territoire qu'il couvre, d'associer à l'élaboration du plan de mobilité, les services de l'Etat, les régions, les départements, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme ; et de consulter à leur demande, les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement,

Considérant le code des transports, article L1214-15, portant obligation de l'autorité organisatrice de la mobilité d'arrêter le projet de Plan de Mobilité et de le transmettre pour avis, notamment, aux conseils municipaux,

Considérant le code des transports, article R1214-4, portant le délai dont disposent les collectivités publiques mentionnées à l'article L. 1214-15 pour donner leur avis sur le projet de plan de mobilité à trois mois à compter de la transmission du projet et considérant que l'avis qui n'est pas donné dans ce délai est réputé favorable,

Considérant le code des transports, article L1214-16, portant obligation de l'autorité organisatrice de la mobilité de joindre au projet de plan de mobilité les avis des personnes publiques consultées, en vue de l'enquête publique à tenir conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement et portant éventuellement modification du projet de plan de mobilité pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, Considérant la délibération 22C0175 du Conseil métropolitain, arrétant le projet de plan de mobilité métropolitain,

Considérant les pièces constitutives du projet de plan de mobilité transmises par courrier du 31 aout 2022 et accessibles aux communes à partir du lien dématérialisé sécurisé <https://diffuweb.lillemetropole.fr/plan-de-mobilite/>

#### Avis du Conseil Municipal sur le projet de Plan de mobilité arrêté par le Conseil métropolitain le 22 juin 2022

Il est demandé au Conseil Municipal de donner son avis sur le plan de mobilité de la MEL qui sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

Conseil Municipal du 29 septembre 2022

Commissaire Enquêteur  
  
Peggy CARTON

2

Document : délibération de la commune de Vendeville.pdf, page 3 sur 4

Après en avoir délibéré,

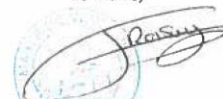


Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 aout 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques, le Conseil municipal émet un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil métropolitain. Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

L'avis de la commune de Vendeville sur le Plan de Mobilité de la MEL est FAVORABLE A L'UNANIMITÉ.

Fait et délibéré en séance les, jour, mois et an, susdits.  
Pour extrait conforme et rendue exécutoire par sa transmission en Préfecture du Nord  
Le 27 février 2023


Le Maire,



Ludovic PROISY

Conseil Municipal du 29 septembre 2022

Le Commissaire Enquêteur



Peggy CARTON

3



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

Document : délibération de la commune de Vendeville.pdf, page 4 sur 4

Envoyé en préfecture le 28/02/2023  
Reçu en préfecture le 28/02/2023  
Publié le   
ID : 059-215906090-20220929-2022\_09\_06-DE

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@5 - Mac Veigh Jean Pierre - Lille**

**Date de dépôt :** Le 28/02/2023 à 17:01:40

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Passages des bus le soir.

**Contribution :**

La fréquence des bus diminue fortement après 20-21 heure, quand ils ne cessent pas totalement de circuler.

La première partie de soirée, (19h30-22h30) est souvent mise à profit pour pratiquer les activités sportives ou culturelles.

Il est important que l'offre de transport reste de très bon niveau dans cette tranche. Le métro qui fonctionne encore à ces heures là est loin de desservir tous les quartiers.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@6 - Cécile - Courrières**

**Date de dépôt :** Le 28/02/2023 à 17:17:16

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Quelles alternatives pour désengorger l'A1 ?

**Contribution :**

L'autoroute A1 est de plus en plus saturée, de plus en plus de travailleurs s'éloignent des centres urbains du fait du coût du logement. Le plan proposé ne fait pas apparaître de réelles alternatives à la voiture sur la partie Sud de la métropole. Le ferroviaire n'est pas fiable, il est lui-même saturé, régulièrement en retard ou supprimé., certes cela ne relève pas de la compétence de la Métropole mais il faut en tenir compte à mon sens.

Il semble nécessaire de trouver un équilibre dans les propositions qui sont faites entre les secteurs et les territoires de la MEL

Il semble indispensable également de lier ce plan mobilité avec les enjeux de développement de l'offre de logement à l'avenir.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@7 - HOMBERT Rémi - Lille**

**Date de dépôt :** Le 28/02/2023 à 17:25:05

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** pistes cyclables

**Contribution :**

Malgré les efforts entrepris pour accélérer le développement des pistes cyclables le compte n'y est toujours pas.

A Lille, plusieurs pistes ont été peintes en rouge. Cela ne réduit pas le danger pour les cyclistes. En effet, la plupart du temps les pistes sont sur la route, au même niveau que les automobiles. Il faudrait qu'elles soient sécurisées par une petite bordure. Je ne suis le premier à évoquer cela, beaucoup de citoyens ont fait cette suggestion. Vous semblez toutefois sourds à cette suggestion !

exemple de dangerosité de piste cyclable : après le point qui lie la porte des postes à la rue du Faubourg des postes : après le pont la piste s'arrête, ni plus ni moins.

Il y a encore beaucoup à faire pour les déplacements doux... un peu de bon sens et de volonté.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@8 - Thomas - Lille**

**Date de dépôt :** Le 28/02/2023 à 17:56:50

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Il est urgent d'agir pour améliorer les déplacements à Lille et aux alentours

**Contribution :**

Beaucoup de projets sont en discussions depuis des années mais maintenant il faut agir et le plus vite possible pour rattraper le temps perdu. Voici une petite liste que vous connaissez déjà !

Créer de nouvelles lignes de métro dans et autour de Lille comme c'est prévu mais rapidement, comme à Paris par exemple,

Créer des parking gratuits et sécuriser autour de Lille avec des transports 24/24h pour rejoindre le centre comme à Amsterdam par exemple,

Créer des stationnements 60 min gratuits dans toutes les villes de Lille et de la région comme au Touquet par exemple,

Créer des "RER" le long des autoroutes A1, A25, A22...,

Augmenter la qualité, la fréquence et l'exactitude des TER ,

Sécuriser les gares,

Plus de stations Vville et un meilleur service,

J'en oublie certainement beaucoup mais voila déjà une partie du "REVE"

Soyez efficace, cordialement, Thomas un Commerçant et habitant de Lille.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@9 - ballot michel - Lambersart**

**Date de dépôt :** Le 28/02/2023 à 18:08:37

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** l'extension du métro prévue depuis des lustres !

**Contribution :**

les études de faisabilité ont-elles été réalisées ?

les travaux vont-ils reprendre prochainement ?

le financement est-il assuré ?

un axe important est couvert par ce mode de transport public qui doit être efficace sur les flux en progression !

il complète le tram en projet dans un autre axe et les BHNS !

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **R10 - Philippe - Armentières**

**Date de dépôt :** Le 28/02/2023 à 18:30:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :**Transport ferroviaire et liaison cyclable

**Contribution :**

A - Favoriser le transport ferroviaire via la gare d'Armentières

1.Améliorer l'accès aux quais avec pour chaque quai, un passage réservé aux entrées sur le quai et un passage réservé aux sorties vers la gare.

2.Elargir les accès avec une rampe à vélo de chaque côté pour permettre une descente et une montée simultanées.

3.Une présence humaine dans la gare durant son fonctionnement

4.Des toilettes publiques pour favoriser la propreté, donc son usage.

B - Favoriser les liaisons cyclables et piétonnières entre Armentières et Erquighem-Lys, rendre à la circulation les 2 berges de la Lys, donc installer une passerelle au dessus de la vieille Lys, côté Nieppe, ainsi qu'une passerelle contigüe au pont de la voie ferré du quartier Salengro, des piétons utilisent directement la voie ferrée pour passer d'une berge à l'autre.

Des schémas ont été dessinés (cf fichier joint).

**Pièce(s) jointes(s) :**

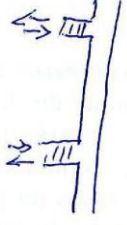
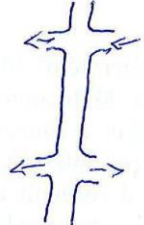


[Télécharger la pièce jointe originale \(Contribution A.1.pdf\)](#)

Document : Contribution A.1.pdf, page 1 sur 2

**A.1** 8681012291 - DRICHMAN & GRANAR.FR  
Vandendriessche Philippe  
13 av<sup>e</sup> Marc Sangnier  
59280 Armentières.

(A) Favoriser le transport ferroviaire via la gare d'Armentières.

(1) améliorer l'accès aux quais avec, pour chaque quai, un passage réservé aux entrées sur les quais, et un passage réservé aux sorties vers la gare.  
Etat actuel :  Etat souhaité, par exemple : 

(2) Elargir les accès avec à chaque côté pour permettre une descente et une montée simultanées.

(3) Une présence humaine dans la gare durant son fonctionnement.

(4) Des toilettes publiques pour favoriser sa propreté donc son usage.

(B) Favoriser les liaisons cyclables et piétonnes. Entre Armentières et Esquiinghem, rendre à la municipalité les 2 berges de la Lys donc installer une passerelle au dessus.

Il est précisé que toute contribution écrite dans le présent registre sera mise en ligne et visible du public sur le site internet <https://www.registre-numerique.fr/pdm-mel>

2  
JHR

Document : Contribution A.1.pdf, page 2 sur 2

de la vieille hwy côté Niappa afin qu'une  
passerelle contiguë au pont de la voie ferrée  
de la route Salengro : des piétons utilisent  
directement la voie ferrée pour passer d'une  
côté berge à l'autre

Esquissés

voies ferrées

passerelle subsaie

vieille hwy

pont

Boulevard P. du H.

passerelle subsaie

Rep  
A2 au niveau

le 28.2.2023

JNR

3

Il est précisé que toute contribution écrite dans le présent registre sera mise en ligne et visible du public sur le site internet <https://www.registre-numerique.fr/pdm-mel>

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@11 - Benoît - Quesnoy-sur-Deûle**

**Organisme** : Aucun

**Date de dépôt** : Le 28/02/2023 à 19:58:14

**Lieu de dépôt** : Sur le registre électronique

**Objet** : Plus de fréquence vers les villes peu desservis

**Contribution** :

Bonjour,

Je souhaiterais qu'il y ait plus de fréquence de transport pour les villes situées en limite de métropole. Par exemple à Quesnoy sur Deule, la ligne 76 relie assez rapidement le métro à saint Philibert. Cependant les fréquences sont assez limitées, notamment en fin de journée. L'augmentation de fréquence rendrait cette ligne bien plus attractive. Je dois parfois prendre ma voiture pour aller travailler à Lille car je n'ai pas d'autre solution de retour le soir (45 minutes d'attente à saint Philibert si je prends les transports en commun). Il existe un parking relais qui pourrait être utile dans mon cas, mais celui-ci est toujours complet dès 8h le matin. Bref, l'augmentation de fréquence permettrait dans mon cas de me passer plus de la voiture. Je pense qu'il faut réfléchir à plus grande échelle que le coeur de la métropole. Le fait d'avoir plus d'offres dans les villes excentrées réduira également la circulation dans Lille intra muros. Les déplacements en transport en commun interne à Lille sont déjà nombreux. Donner plus d'offres dans les villes périphériques peut aussi être bénéfique pour Lille.

**Pièce(s) jointes(s)** : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@12 - ROBIN Bruno - Quesnoy-sur-Deûle**

**Date de dépôt :** Le 01/03/2023 à 06:06:41

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Transports en commun depuis ou vers Quesnoy sur Deule ou Comines

**Contribution :**

L'offre de transports en commun depuis ou vers ces communes en direction de Lille est trop faible.

Le TER qui amenait à Lille en 20mn a été supprimé

A peine un bus toutes les 30 mn en journée, voire toutes les heures après 19h30

Pas de futur Tramway

TER encore, l'arc entre Armentières et la direction de Courtrai est un grand vide.

Nous sommes les oubliés des plans de transport.

Donc voiture, quel dommage

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@13 - Bruno - Quesnoy-sur-Deûle**

**Date de dépôt :** Le 01/03/2023 à 06:14:59

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Les transports en commun convergent vers Lille rendant difficile la circulation en étoile

**Contribution :**

Depuis les communes de la MEL, pour aller de l'une à l'autre il est très difficile de faire un transport en "étoile". Tout converge vers Lille.

Exemple : Quesnoy sur Deule mairie vers Roubaix mairie : distance 15km, durée 01h15 via Lille

Armentières Mairie, Quesnoy sur Deule Mairie, distance 11km, durée 01h15, via Lille

Alors voiture et c'est dommage

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @14 - Cesar Jules - Lille

**Date de dépôt :** Le 01/03/2023 à 06:16:39

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Plan de mobilité de la mel

**Contribution :**

Des sardines contaminées durant le covid

A la Mel c'est open bar pour les bureaux d'études, des commissaires enquêteurs bien patients dans l'attente du chaland, mais qui s'intéresse à vos études dont le sabotage est orchestre comme lors de la réunion publique sur les nouvelles lignes de tram en mairie se lille ( 6 personnes) demandez aux habitants de la métropole s'ils veulent apprendre le russe avant l'arrivée des chars de l'armée rouge ce sera plus passionnant, pourquoi ils se sont entassés sans masques dans les bus de la Mel, que vous n'êtes pas à même de garnir les présentoirs de gel hydrologique, pourquoi à Grenoble ou Brest on dispose de métro câble que c'est macron qui parle de ligne ter, qu'au doigt mouillé à peine 20% des. Entreprises situées sur le territoire de la Mel ont déposé leur plan de mobilité qu'au moins borloo à Valenciennes il a fait son tram bombardier .quant aux dessertes franco belge prevoyez un tunnelier il ira jusqu'à tournoi ou la panne ou nous pourrons manger des frites et boire une bière 1 fois . Par ailleurs que keolis ou transdev fasse l'acquisition de 10000 vehicules electriques mis a disposition des habitants de la mel pour se rendre sur le littoral .qu'il est totalement insupportable que tous les ans il faille s'entasser dans des bus lors des opérations de maintenance qui pourraient être réalisées différemment qu'il faut peut-etre un polytechnicien aux commandes pour avoir la gratuite du transport et pas uniquement lors du carnaval de Dunkerque,,

Que l'on développe le tram train afin que la nouvelle gare ter soit connectée sans rupture de charge au réseau ter région et macron.

Dans le petit prince saint. Ex voulait faire. Dessiner un mouton, , espérons que de cette enquête publique mandrax ne fera pas sortir la fée carabosse.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@15 - TIRMANT Bruno - Quimper**

**Date de dépôt :** Le 01/03/2023 à 10:21:12

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Contribution transport/déplacement

**Contribution :**

Bonjour à toutes et tous,

Je ne suis pas un résident de la Métropole Lilloise mais y travaille 5 jours/7.

Mes déplacements sont effectués en transport en commun et par un vélo mis à disposition par mon employeur.

Si pour autant, les transports en commun répondent à mes attentes, je trouve pour des "petits parcours en aller-retour", onéreux. Dans mon agglomération de résidence personnelle, les transports sont soit payants (1 ticket par jour au prix de 1.5€ ou gratuit).

En revanche, je suis plus réservé sur les déplacements en vélo. L'attention doit être constante, un accident est vite "arrivé" compte-tenu des comportements autant des piétons que des utilisateurs d'engins motorisés. Ne parlons pas de la qualité des espaces de circulations (déplorables). Par expérience, dans d'autres agglomérations visitées, les espaces dédiés aux mode doux sont plus esthétiques.

A votre disposition pour échanger,

Bien cordialement

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## E16 - Jean Paul Lutun

**Date de dépôt :** Le 01/03/2023 à 11:08:52

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :** Participation citoyenne : réinventons nos déplacements !

### **Contribution :**

Bonjour, Participation citoyenne : réinventons nos déplacements ! Ma contribution Avant qu'il y ait la mort d'une personne, je vous remercie vivement de votre intervention auprès de toutes les autorités que vous jugerez indispensables à l'application des LOIS... L'État a pour première responsabilité d'assurer la sécurité de tous, première des libertés. L'effondrement de l'autorité de l'État et la présence en France de territoires largement abandonnés par la République et de populations livrées à elles-mêmes sont inacceptables. Cette décomposition de l'ordre républicain est due en grande partie à la non-application de la loi et au laxisme de l'État. La loi ne peut avoir de valeur que si son application est universelle, et sa violation sanctionnée. Il est très URGENT que les SEULS pouvoirs EXECUTIFS et LEGISLATIFS reprennent entièrement possession de leur pouvoirs confiés par le Peuple de NOTRE REPUBLIQUE Ce principe est d'une importance particulière dans la mesure où les juges ne sont pas autorisés à créer le droit - cette prérogative revient au pouvoir législatif ou au pouvoir réglementaire. Les juges ne sont donc pas autorisés, sous couvert d'interprétation, à faire dire ce que les pouvoirs législatif ou réglementaire n'ont pas prévu. Ainsi lorsque la loi est claire, les juges se doivent de l'appliquer au cas d'espèce qu'ils ont à trancher. Cette règle implique notamment que le raisonnement dit « par analogie » est prohibé en ce que les juges ne sont pas habilités à étendre les dispositions législatives à des cas qu'elles n'ont pas expressément visés, prévus Le principe démocratique veut qu'il n'y ait pas de pouvoir sans responsabilité : à mesure que s'accroît l'importance sociale et politique du pouvoir judiciaire, grandit également la nécessité pour les magistrats de répondre de leurs comportements professionnels. Le système français, s'il permet d'engager de diverses manières la responsabilité personnelle des magistrats, privilégie la mise en œuvre de la responsabilité de l'État en cas de fonctionnement défectueux du service public de la justice. A quoi sert la réglementation si rien n'est appliqué au local !!! Piqûre de rappel de Maignon sur l'application des lois | À la une | Acteurs Publics La Première ministre, Élisabeth Borne, vient d'adresser une circulaire aux ministres où elle les appelle à « veiller à la rapide et complète application de la loi ». Depuis 2003 je me bats contre la construction illégale de mon voisin sur le Domaine Public Départemental, travaux achevés en juin 2015. 2 accidents mettant en cause la construction illégale Je tiens à votre disposition l'ensemble du dossier J'ai déposé plaintes les 30 novembre 2015 et 18 octobre 2017, plainte avec constitution partie civile le 31 mars 2021, TOUTES CLASSEES sans suites. J'ai saisi le Procureur Général de Douai... Par ailleurs j'ai déposé plainte auprès de la CEDH Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne Article 20 - Égalité en droit Toutes les personnes sont égales en droit... MAIS AUSSI l'AGENCE FRANCAISE ANTICORRUPTION et le SGG PM Secrétariat général du Gouvernement (SGG) Le secrétariat général du gouvernement (SGG) est un organisme interministériel placé sous l'autorité du Premier ministre français plan d'alignement en date du 7 juillet 1908 Depuis février 2022, j'ai été transporté 3 fois aux urgences consécutivement à des pertes de connaissances dues à une insuffisance cardiaque , or , il y a quelques jours, un « client » de la minoterie était stationné DEVANT mon entrée, m'empêchant de sortir en urgence !!! j'ai fait remarquer à un automobiliste que le « trottoir » devant chez-moi n'était pas un parking défini aux articles du Code de la Route ci-après... Ce monsieur m'a fait remarqué qu'il était gendarme !!! Je lui ai alors demandé de m'indiquer le panneau de stationnement...IDEM pour le passage piéton et la construction illégale de mon voisin sur le Domaine Public Départemental !!! Reprise illégale d'activité Sté LA CAMPHINOISE (article 642-3 du Code de Commerce) ,PAS DE PARKING pour la clientèle de la minoterie, vente de bière, de Génépi, point de relais MONDIAL RELAY . Le tribunal correctionnel de Lille a condamné Bernard Soinne, important mandataire-liquidateur du Nord et professeur de droit, à un an de prison avec sursis et 75.000 euros d'amende pour corruption passive, complicité de faux et recel de violation du secret professionnel. Il me revient de rappeler que la reprise d'activité, contraire à l'article 642-3 de la Société LA CAMPHINOISE 59133 a été le résultat de la Liquidation de la Société ( liquidée) du Petit Moulin Vert par Maître SOINNE

Page 25 / 580.

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

LES CLIENTS STATIONNENT SUR UNE PARTIE DE LA CHAUSSEE ??? IDEM pour le camion de livraison de MONDIAL RELAY qui stationne pour ses livraisons 2 fois par jour... Question N° 35577  
Titre > Stationnement d'un véhicule devant les entrées carrossables des immeubles Question publiée au JO le : 19/01/2021 page : 450 Réponse publiée au JO le : 23/03/2021 page : 2619 Arrêté d'alignement

16<sup>ème</sup> législature

Question écrite n° 04356 posée par M. Jean Louis MASSON (de la Moselle - NI)

publiée dans le JO Sénat du 15/12/2022 - page 6450 Jp lutun

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(20190327\\_103258.jpg\)](#)



[Télécharger la pièce jointe originale \(20190327\\_103315.jpg\)](#)



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## @17 - Caroline - Lille

**Date de dépôt :** Le 01/03/2023 à 11:42:29

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** avis d'une utilisatrice des transports en commun, de la marche et du vélo... mais qui a encore sa voiture car on ne peut pas (encore) s'en passer

### **Contribution :**

Il faut accélérer les services qui désengorgent Lille et soutiennent les métropolitains à délaissier leur voiture sans attendre l'arrivée des nouvelles lignes de tram et les BHNS :

\* multiplier les pistes cyclables CONTINUES (dans Lille, mais aussi dans les autres communes : pas facile de faire du vélo en sécurité dans certaines petites communes) : encore beaucoup trop de pistes cyclables discontinues, avec des marquages différents (on passe du vert, au rouge, au rien). D'ailleurs le rouge choisi n'est pas visible par mauvais temps (souvent à Lille) ou de nuit, ce qui met en danger les cyclistes (pourquoi vouloir se distinguer à tout prix des autres métropoles qui utilisent, à bon escient, un vert bien visible ?). Seule la couleur utilisée à Lambersart av H Delecaux - rose clair est bien visible (et couleur claire peut-être mieux adaptée pour des question d'adaptation au changement climatique ?). GROS GROS effort à faire sur les carrefours et les ronds points encore très dangereux. Pourquoi ne pas adopter les carrefours hollandais très sécurisants ? Ca marche très bien. ( <https://www.wee-bot.com/blogs/eco-mobilite/carrefour-hollandais>). On a une très belle piste cyclable (le grand bvd entre Lille et Roubaix, mais ça ne marche pas car les vélos sont les plus mal servis en temps de passage. Avez vous essayé une fois de faire le trajet en vélo de roubaix à lille ? BEAUCOUP TROP LONG : vous verrez que vous finirez par griller tous les feux rouges, las d'attendre, même les plus respectueux du code de la route). Il faut donner la priorité aux vélos aux carrefours, SYSTEMATIQUEMENT. Et installer en nombre des stationnements vélos encore trop souvent déficients et insuffisants (box à vélos dans les rues pour les résidents, et arceaux vélos). A Lille (et dans d'autres villes de la MEL), beaucoup de rues trop étroites où on ne peut pas caser trottoirs, pistes cyclables et voies auto ; alors passer en VRAIE zone apaisée (indiquer 30 km/h ne suffit pas) : installer des dispositifs pour faire ralentir les voitures qui roulent encore beaucoup trop vite (ex : rue du Ballon, rue du Buisson...). Vous le faites très bien à Marcq en Baroeul, Villeneuve d'Ascq (rue Louis Constant)... Bref : il faut que dans tous les cas, le piéton et le vélo soient favorisés, pour désinciter à prendre la voiture. Les gens prendront le vélo quand ils verront que c'est le système de transport le plus efficace, le plus rapide et le plus fiable (et enfin le plus économique). On dirait parfois que les voiries sont aménagées par des gens qui ne font pas de vélo. Il faut mieux associer les usagers. Mettre en place un comité d'usager ? un lieu où les cyclistes et piétons puissent signaler des endroits dangereux ? faire des suggestions d'amélioration ?

\* toujours pas de bornes électriques dans notre ville de Lille et peu dans la métropole ! De toutes façons, à Lille, cela va être difficile de posséder une voiture électrique pour les résidents vu le faible nombre de stationnements privés pouvant être équipés de bornes. Donc on pourrait inciter à "lâcher" la voiture en développant davantage les véhicules en libre service. Pourquoi pas les intégrer à l'abonnement Ilevia ? Avec un tarif social pour rendre ce service accessible à ceux qui ne pourront pas se payer une voiture compatible ZFE ? Et plus largement pourquoi ne pas tester un abonnement global mobilités intégrant l'offre actuelle d'Illévia + abonnement Citiz + SNCF (ex : carte liberté ou abonnement MAX jeunes) ?

\* et sans attendre l'arrivée des nouveaux tram : développer à fond le covoiturage (multiplication des parkings relais et parkings covoiturage, pas assez nombreux), les solutions covoiturage, des

nouvelles lignes ou augmentation de fréquence de bus, autant que possible en site propre avec aménagements provisoires.

\* et que faites vous des camions qui traversent notre métropole chaque jour alors qu'ils n'ont rien à y faire ? et de ces camions qui entrent en ville et (parce qu'ils ont des angles morts importants) sont dangereux pour les cyclistes (des morts tous les ans) ? Développez des plateformes logistiques dans la métropole et interdisez aux camions d'y entrer (ou réglemenez les horaires et axes autorisés uniquement pour aller jusqu'à ces plateformes) et les obliger pour les livraisons en ville à recourir à des solutions mutualisées, propres et compatibles avec des milieux habités (piétons, cyclistes) comme une flotte de petits camions propres, le fret (cf anciennes voies ferrées comme la petite ceinture) ou les vélos cargos (se développent beaucoup à Grenoble). Il ne faut plus laisser les privés s'organiser comme ils veulent pour les livraisons au motif qu'ils disent qu'ils "savent faire" et qu'ils "optimisent" (peut être pour leur logique économique propre et individuelle, mais pas pour nous : pollue, engorge les villes et routes et dangereux, ce qui détourne les particuliers du vélo.... Attention, comme vu à Grenoble : le développement des livraisons en vélo cargo suppose d'adapter les pistes cyclables. Car quand le trafic vélo augmente et que les livraisons par vélo cargo augmentent, les pistes cyclables classiques deviennent beaucoup trop petites avec concurrence entre des usages différents. Pour les camions en transit : les interdire purement et simplement ou ne les autoriser que sur certains axes et certains horaires.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **E18 - Florence SUFFYS**

**Date de dépôt :** Le 01/03/2023 à 11:44:31

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :** l'organisation des mobilités

**Contribution :**

Bonjour, J'ai noté que nous pouvions nous exprimer sur l'organisation des mobilités d'ici à 2035 via l'enquête publique entre le 28 février et le 3 avril 2023. Je me permets donc de m'exprimer. J'aimerais qu'il y ait nettement plus de piste cyclable pour nos déplacements. Exemple : Je travaille sur Sarbec à Neuville en Ferrain. L'entreprise est située rue du Vertuquet, sur une large rue. Malheureusement, lors des derniers travaux, une piste cyclable n'a pas été prévue. Par sécurité, je roule sur le trottoir. Il ne semble pas automatique, l'étude des pistes cyclables lors des travaux de voirie. Merci et bien cordialement, Florence SuffysService Export/Export Department

T : +33 (0)3 20 69 26 \*\*\*\*\*@sarbec.com

Laboratoires Sarbec

10 Rue du Vertuquet

59960 Neuville en Ferrain – France

[www.sarbec.com](http://www.sarbec.com)

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **@19 - herve - Linselles**

**Organisme** : prive

**Date de dépôt** : Le 01/03/2023 à 12:41:03

**Lieu de dépôt** : Sur le registre électronique

**Objet** :le voiture encore reine ... et les camions ?

**Contribution** :

l'autoroute tourcoing gand : 2 files, 1 de camions 1 de voitures

cherchez l'erreur

que faire de ces camions ...

**Pièce(s) jointes(s)** : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@20 - sion herve - Linselles**

**Date de dépôt :** Le 01/03/2023 à 12:43:28

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**transport en commun

**Contribution :**

linselles villeneuve d'ascq Hotel de ville : bus et metro en plus d'une heure ...

moitié en véhicule perso

le choix est vite fait

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@21 - herve - Linselles**

**Organisme** : prive

**Date de dépôt** : Le 01/03/2023 à 12:47:00

**Lieu de dépôt** : Sur le registre électronique

**Objet** :vehicule electrique

**Contribution** :

j'ai un VE

quel avantage ? de la part de la MEL

aucun

**Pièce(s) jointes(s)** : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @22 - Corentin - Wervicq-Sud

**Date de dépôt :** Le 01/03/2023 à 14:23:51

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Des transports en communs enfin ambitieux et à la hauteur des enjeux climatiques et sociétaux

**Contribution :**

Il est temps que la MEL propose enfin un plan de transports en commun qui déservent toute la métropole. Des bus ne suffisent pas, et ce n'est pas les malheureuses lignes de tram qu'on ne préfère voir longer des réseaux déjà existants (ligne de Roubaix-Tourcoing) ou s'arrêter à la limite de communes/points importants (Wambrechies au lieu de pousser jusque Comines, voir la Belgique, Neuville-en-Ferrain au lieu d'Halluin-Roncq, l'aéroport non desservi...). La MEL a toujours ses raisons (aka il faut au moins 10 000 passagers/jour pour envisager de prolonger une ligne qui aujourd'hui supprimerait probablement un sacré paquet de stations de métro existantes).

Au rythme actuel, la voiture individuelle a de beaux jours devant elle.

Petite lueur d'espoir, le gouvernement semble avoir compris que seul le train/métro (aka le futur RER local) permet de répondre à la demande, et même si les plans qui ont pu fuiter ignorent encore la vallée de la Lys, éternel oublié, ils montrent la voie à suivre.

Stop aux lignes de bus peu efficaces, qui en plus de ne convaincre que très peu d'automobilistes de changer de moyen de locomotion, participe à la création d'un environnement plus dangereux pour les vélos. Il suffit de regarder les taux de remplissage des différents parkings relais pour comprendre que les gens rejoignent les lignes de métro en peu les bus. Je ne dis pas qu'il faut les supprimer, mais que les tracés d'importance ne doivent pas servir à compenser une offre plus rapide et plus fréquente inexistante (tram/métro/TER) mais à fonctionner en synergie avec celle. Mais bien quand celle-ci n'existe pas, c'est compliqué

Prenez enfin exemple sur nos voisins comme l'Allemagne, où les réseaux de transports en commun sont bien plus efficaces et encouragent bien plus à limiter l'usage de véhicules personnels.

Comprenez enfin qu'en terme de transports en commun, c'est l'offre qui fait la demande et non l'inverse.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **R23 - Jean-Pierre**

**Date de dépôt :** Le 01/03/2023 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :** Visite pour information

**Contribution :**

Je suis venu consulter le dossier avant de m'exprimer sur le registre numérique.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @24 - Véronique - Baisieux

**Date de dépôt :** Le 01/03/2023 à 14:51:35

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Baisieux / Lille

### **Contribution :**

Nous avons la chance d'être frontaliers : les trains belges circulent presque toutes les heures...Sauf malheureusement quand il y a un problème de matériel ...

Quand la SNCF supprime des trains comme depuis le service d'hiver de cet automne, c'est dommage qu'elle ne tienne pas compte de cette fréquence : les trains du soir de 17h30 et 19h08 sont supprimés au départ de Lille et donc plus de train entre 18h08 et 20h08 : recours au métro et bus si on quitte le travail après 18h et là on rallonge le temps de transport : 17 à 20 min en train contre 40 min Minimum car délai d'attente à 4 cantons avec métro et bus entre gare Lille Flandres et Baisieux gare...

Et les travaux, aucune concertation entre la France et la Belgique : Des renouvellements de voies entre Lille et Tournai côté France avec arrêt des circulations il y a 4 ans environ, puis c'était le côté belge il y a 2 ans environ et là on recommence côté belge en avril : <https://www.belgiantrain.be/fr/news/works-mouscron-tournai>

Des bus de remplacement sont prévus avec une temps de parcours de 30 minutes entre Lille et Baisieux !! Sauf qu'aux travaux précédents, les bus n'étaient jamais à l'heure à cause de la circulation et les bouchons...

Bref, Baisieux et les autres communes s'agrandissent et se densifient, on nous demande de moins utiliser notre voiture question écologie et pour protéger la planète mais entre les retards de train, les problèmes matériel, les gens sont fatigués par le temps de transport qu'ils passent sur la route car le train ne passe pas ou a été supprimé...

En 2005 on nous parlait du tram train : projet malheureusement disparu sur le secteur ...Et peut-être fallait-il une 3ème gare à Lille, la gare Lille St Sauveur aurait peut-être permis de désenclaver Lille Flandres pour permettre ce tram train ?

En espérant que ce projet "ressuscite" !

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @25 - WATTECAMPS Laurence - Croix

**Date de dépôt :** Le 01/03/2023 à 18:24:06

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** pmr et trottoirs

**Contribution :**

Bonjour,

Dans ma commune (croix) les trottoirs ne sont pas adaptés a la circulation des Personnes a mobilité réduite, poussettes et personnes âgées.

Les trottoirs sont parfois déformés par des racines d'arbres (sans couper les arbres, il y a peut etre moyen d'y remédier ? ce serait bien car nos feuillus nous apportent fraicheur et oxygene, et abritent pas mal d oiseaux).

Ils sont parfois déformés suite à des travaux effectués préalablement, et au lieu de refaire un beau trottoir bien praticable et uniforme on rebouche avec un goudron qui s'affaisse, se déforme au fil du temps

ils sont parfois squattés par les véhicules mal garés sans que ca soit gérable par la police municipale, tant les infractions sont nombreuses ...

ils sont parfois squattés par les poubelles qu il est impossible de rentrer dans les logements (notamment les quartiers ou les 1930 sont nombreuses) mais ceci devrait etre résolu a court terme puisqu on va devoir aller déposer nos poubelles au PAV désormais.

l éclairage des trottoirs serait nécessaire également. car les réverbères éclairent la chaussée plus que les abords de celle ci. ( éclairage intelligent, led avec détecteur de mouvement par exemple)

Un autre point, le stationnement.

dans ma rue, par exemple, ( rue des ogiers, portion qui va de l arret croix l allumette au pont de l allumette angle de la rue delescluse), il n est pas rare de voir nos voisins se quereller pour une place de stationnement. certaines habitations ont pas moins de 3 véhicules et pas de garage.

rue a sens unique, bordée de deux trottoirs latéraux le long de la voie de chemin de fer ... n y aurait il pas moyen de repenser le stationnement ? par exemple, en épi, en supprimant le trottoir coté sncf, ce qui libérerait du coté habitations la possibilité d y mettre une voie cyclable.

en effet, il y a une bande cyclable rue Delecluse (à contre sens) qui s'arrête net au feu. Or nombre de cyclistes (ou collégiens en trottinettes) qui souhaitent aller vers le bas de ma rue, la prennent à contre sens (logique puisqu'ils sont à contre sens déjà). Or avec les deux rangées de voitures garées de part et d'autre, c'est vraiment ultra dangereux

ma dernière proposition concerne le trafic cycliste enfin :

rouler en vélo à croix, c'est jouer à la roulette russe ...

sans commettre d'infraction, j'ai lors d'une seule sortie risqué ma vie à 3 reprises ... ce n'est qu'un exemple ...

a) en remontant la rue Delecluse sur la bande cyclable, à contresens de la circulation des voitures donc, à l'angle de la rue Marc Sangnier, je suis visible de loin, un véhicule venant de Marc Sangnier pour s'engager dans la rue en face marque un arrêt pour s'assurer qu'il n'y avait pas de voiture venant de sa droite a démarré au moment où j'étais à moins de 2m de lui (il m'avait vue, juste il a dû estimer que me couper la route était normal) évidemment collision ... sans trop de gravité car j'ai anticipé et ralenti en le voyant au ceder le passage et très incertain sur son intention de me laisser passer comme il aurait dû

b) pour me rendre à Croix centre, de chez moi, j'emprunte la rue Delecluse (dans le sens de la circulation donc), jusqu'à la première rue à droite, qui mène à une bande cyclable à contresens ... je m'engage donc sur la bande qui passe derrière le collège Boris Vian, au virage, je suis bien sur la bande. Sauf que les automobilistes venant de la salle de basket n'ont aucune visibilité et, pour le virage, ont tendance à se déporter sur la gauche... je ne dois mon salut qu'à une montée sur le trottoir, heureusement que ce jour-là, toutes les places de stationnement n'étaient pas occupées ! (la pose d'une sorte de miroir donnant une vue sur l'angle caché par le virage serait un plus, ça se fait en Belgique, je n'ai aucune idée de l'efficacité du dispositif, mais ce serait une étude à mener)

c) les nids d'autruche de la rue Kleber sont un mur pour les jantes ! (vu la taille des trous, on ne peut plus appeler cela des nids de poule !) ils ont été rapiécés, mais les trous se reforment aussitôt ... un vol plané par dessus le guidon ! impossible à éviter, car coincée entre les véhicules en stationnement et le véhicule qui m'a dépassée à ce moment-là (en dépassant allégrement les 30km/h au passage) il faut donc repenser et refaire le revêtement de toute cette rue.

il n'y a pas assez de stations v.lille sur le quartier ! il y en a une au métro, mais pas au niveau de l'arrêt de train Croix l'allumette, ce serait pourtant très pratique, utile, et efficace (d'autant plus que vous pourriez solliciter la SNCF probablement propriétaire de la parcelle le long des rails, où il serait possible d'implanter une station sans énormes travaux (d'ailleurs c'est ultra nul de ne pas y avoir pensé lors de la réfection de la passerelle à cet endroit !) voire un endroit sécurisé pour laisser son vélo qd on prend le train.

une autre station v.lille sur la mackellerie serait aussi nécessaire, pratique et utile pour désenclaver ce quartier éloigné du métro et très peu desservi par les bus.



notez que les bandes cyclables le long de chaussées bordées de stationnement des deux cotés c est des portières qu il faut éviter, des automobilistes impatients qui menacent ou ne respectent pas le cycliste vulnérable, des livreurs qui stationnent sur les bandes, obligeant le cycliste a se déporter sur la chaussée ou il n est pas attendu et exposé ainsi inutilement ...

si une verbalisation pécuniaire était envisagée, il me semble que, beaucoup plus pédagogiquement, obliger les contrevenants a effectuer des déplacements a vélo aux heures de pointes éveillerait probablement les consciences, voire leur faire réaliser un parcours en chaise roulante également ... ( et pareil pour les élus, qu ils mesurent les difficultés des plus vulnérables)

une réflexion sur le plan de circulation global en vélo sur la ville s impose en tout cas !

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @26 - Pier - Lille

**Date de dépôt :** Le 02/03/2023 à 14:00:49

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Delester la métropole lilloise de son trafic de transit

**Contribution :**

Bonjour,

Chaque jour la MEL voit passer sur son périph' 650 à 700 k véhicules dont 10 % sont en transit. Sur ces 65 à 70 k véhicules , 25 000 sont des PL .

Afin de dévier ce trafic , le PDM ne tient pas compte de la nécessité d'un axe de contournement lourd à gabarit autoroutier.

Il existe 4 solutions :

> le CSEL pour 450 à 500 millions d'€

ou bien

> un contournement ouest en réutilisant l'axe Lens <> Belgique (N58), par mise au gabarit autoroutier pour 180 à 190 millions d'€ (voir étude en PJ de ce message)

ou bien

> un contournement ouest ET le CSEL

ou bien

> ne rien faire

---

Hormis la création d'un contournement autoroutier lourd, il convient aussi de porter un attention sur les nœuds autoroutiers / échangeurs à réviser :

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

> Revoir la bifurcation A1 / A25 > A27 / N227 , lorsqu'on vient de Paris ou Dunkerque en Direction de la Belgique / Villeneuve d'Ascq. On est face à un cisaillement de flux intempestif.

> Les feux tricolores dans l'échangeurs de Babylone sont en dehors de toutes logiques . Il conviendrait de déniveler les bretelles manquantes comme initialement prévu en 2017 par le CG59.

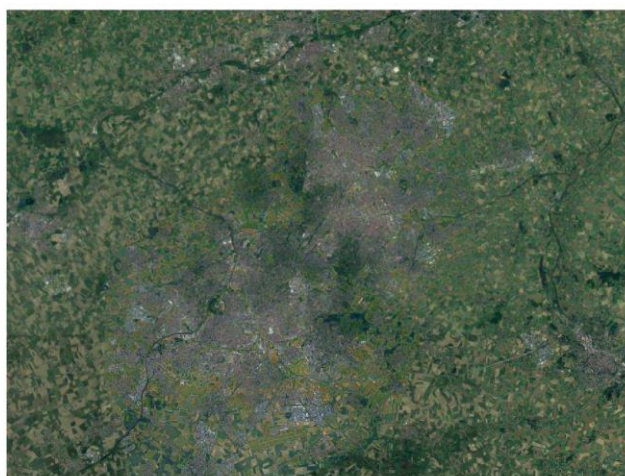
> Créer une bretelle A23 <> A27 pour les échanges entre Tournai et Valenciennes.

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(cгаа.pdf\)](#)

[Télécharger la pièce jointe originale \(rap\\_cont\\_lille\\_FR.pdf\)](#)

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 1 sur 41



Grote ring van Rijsel  
Grand contournement de Lille

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 2 sur 41



Sommaire :

1) Introduction :	3
2) Objectifs du rapport :	4
3) Les acteurs du projet :	5
3)1) Les acteurs directs :	5
3)2) Les acteurs associés :	6
4) Le réseau existant :	7
4)1) Vues générales des périphériques et rocares (carte vierge) :	7
4)2) Vues générales des périphériques et rocares (carte avec numérotation) :	8
5) Les chiffres du trafic :	9
6) Historique des projets autour de Lille :	11
6)1) Vues générales des périphériques et rocares projetées (cartes vierges) :	11
6)2) Vues générales des périphériques et rocares projetées (carte avec numérotation) :	13
7) Les projets abandonnés :	15
7)1) Carte :	15
7)2) Les axes :	16
8) Travaux et réalisations récentes :	18
9) Les projets à l'étude :	19
9)1) Carte :	19
9)2) Les axes :	20
10) Les contraintes autour de Lille :	23
10)1) Contraintes environnementales :	23
10)2) Contraintes sociétales :	25
10)3) Contraintes économiques :	25
10)4) Contraintes géographiques :	26
10)5) Contraintes sociales :	27
10)6) Contraintes budgétaires :	28
11) Les avantages du réseau routier Lillois :	29
12) Les carences et défauts du réseau routier Lillois :	30
13) La question d'un grand contournement de Lille :	33
13)1) Le coût des projets :	34
13)1)1) Le contournement est :	34
13)1)2) Le contournement ouest :	34
13)2) Etude comparative des projets :	37
14) Conclusion :	38
15) Glossaire et informations :	39
16) Contact et réalisation du rapport :	40
Annexe).....	41

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 3 sur 41



1) Introduction :

Le présent rapport est totalement indépendant. Il n'est affilié à aucune institution ni organisation. Il a pour seul but de guider sur des choix à faire en termes d'infrastructures routières. Le présent rapport a pour vocation, de donner diverses pistes de réflexions pour la réalisation d'un contournement routier de Lille. Chaque jour le flux de véhicules convergeant vers Lille, sur les principales autoroutes et voies express, représente entre 650 000 et 700 000 trajets aller-retour. Ce flux comporte à lui seul 10% de transit, dont le tiers est du trafic PL à destination de la Belgique. En moyenne ce flux de véhicules croît de 2% par an côté français et 1% côté belge.

Afin de dévier une circulation en transit, qui croît et passe au sein de l'agglomération Lilloise, se pose la question d'un grand contournement de Lille. Par l'est ou l'ouest ?

\* *sources documentaires*

<http://www.lavoixdunord.fr/archive/recup/region/circulation-les-solutions-pour-faire-sauter-les-bouchons-ia0b0n1888254>

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 4 sur 41



2) Objectifs du rapport :

L'objectif de ce rapport est d'avoir une vision du réseau existant, des contraintes, des défauts, des avantages et des améliorations à apporter au réseau structurant lillois. Le rapport proposera des pistes de réflexions, au vu de la complexité du réseau.

Le rapport va rappeler :

- \* Les acteurs concernés
- \* Le réseau existant
- \* Les chiffres du trafic
- \* L'historique du réseau routier lillois
- \* Les projets abandonnés
- \* Les projets à l'étude
- \* Les contraintes et carences du réseau
- \* Les avantages du réseau
- \* La question du grand contournement de Lille
- \* La conclusion
- \* Le glossaire

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 5 sur 41



3) Les acteurs du projet :

Pour réaliser un grand contournement de l'agglomération lilloise, des acteurs en France et en Belgique doivent se concerter. Il existe 2 catégories d'acteurs. Les acteurs directs, dont le projet passera sur le territoire administratif. L'autre catégorie concerne, les acteurs dit « associés ». Ils ont un intérêt stratégique, car ils se situent sur un axe important convergeant vers Lille ou bien sont des institutions importantes.

3)1) Les acteurs directs :

La liste suivante donne l'ensemble des acteurs directs, concernés par le projet et les tracés du grand contournement :

Logo - Vlag	Représentation - Vertegenwoordiging	Pays - Land
	Etat belge – Belgische staat	Belgique – België
	Etat français	France
	Eurometropool Kortrijk-Rijsel-Doomik Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai	Belgique - België & France
	Ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire	France
	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	France
	Région Hauts de France	France
	Département du Nord	France
	Département du Pas de Calais	France
	Métropole Européenne de Lille	France
	CCI Hauts De France	France
	CCI Grand Lille	France
	CCI Artois	France
	SPF Mobilité et Transports & Fédérale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Belgique – België
	Vlaanderen	Belgique – België
	West-Vlaanderen	Belgique – België
	Wallonie	Belgique – België
	Province de Hainaut	Belgique – België

Les acteurs cités, sont susceptibles d'être des pôles de transit, des pôles générateurs de trafic, des pôles impactés par les nuisances, des financeurs, des acteurs économiques ou institutionnels. Comme il s'agit d'un projet transfrontalier, l'UE peut être associée à ce dossier pour permettre sa réalisation via les projets « MOT » et « Interreg ».

\* sources documentaires

Interreg : <https://www.interreg-fvwf.eu/fr/citoyen>

MOT : <http://www.espaces-transfrontaliers.org>



Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 6 sur 41



3)2) Les acteurs associés :

D'autres acteurs sont indirectement concernés par le projet, ils sont institutionnels. Le tableau suivant les recense :

Logo - Vlag	Représentation - Vertegenwoordiging	Pays - Land
	Département de la Somme	France
	Communauté d'agglomération Amiens Métropole	France
	CCI Amiens Picardie	France

Ces territoires ou acteurs économiques, sont situés sur des axes stratégiques convergeant vers Lille. Au-delà du réseau routier Lillois, ces acteurs sont concernés par les caractéristiques et le statut de la N25. Après l'abandon du projet de l'autoroute A24 en 2011, le projet de doublement de la N25 refait surface. Ce projet peut avoir un impact important en terme de trafic, sur la réalisation d'un contournement routier de Lille. Les flux venant de la N25 (Amiens), sont un facteur non négligeable surtout à l'ouest de Lille.

\* sources documentaires

<https://www.courrier-picard.fr/art/7188/article/2017-01-27/des-soins-pas-de-remedes-pour-la-rn25>

<https://www.lavoixdunord.fr/art/region/l-avenir-de-la-rn-25-entre-amiens-et-arras-en-question-ia29b0n249283>

<https://questions.assemblee-nationale.fr/q14/14-251QOSD.htm>

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 7 sur 41



4) Le réseau existant :

4)1) Vues générales des périphériques et roclades (carte vierge) :



\* sources documentaires Google Maps

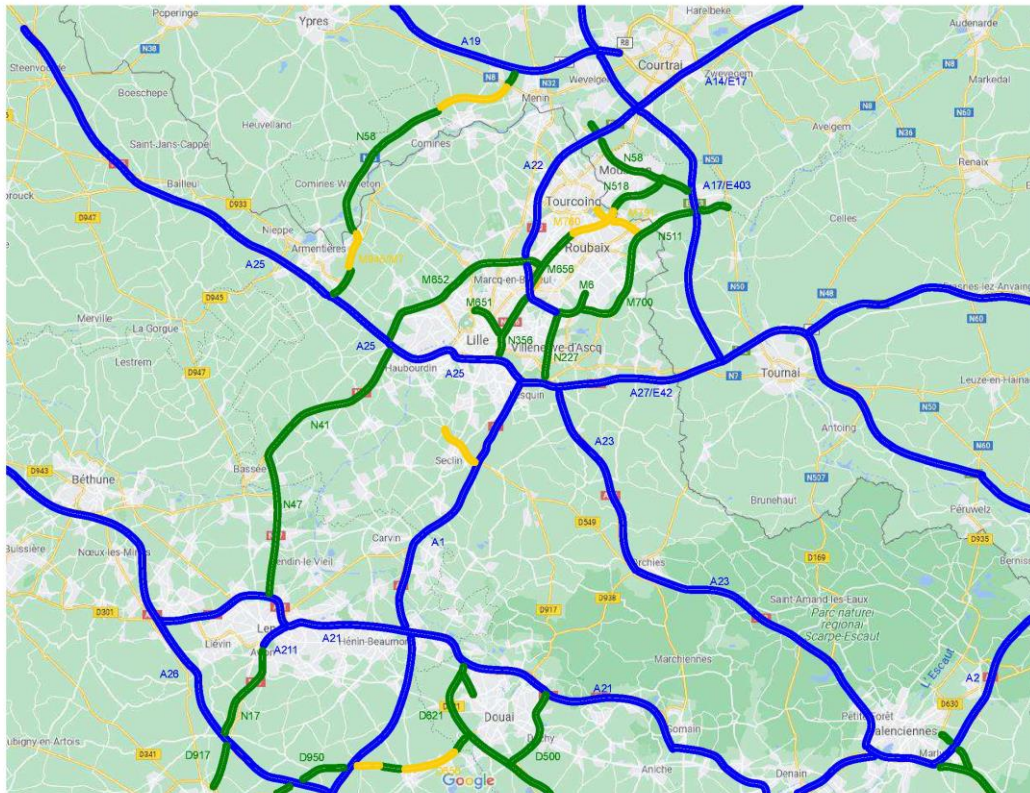
Pierre G. - Grote ring van Rijsel / Grand contournement de Lille

7

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 8 sur 41



4)2) Vues générales des périphériques et rocades (carte avec numérotation) :



\* sources documentaires Google Maps

> bleu : autoroutes

> vert : voies express

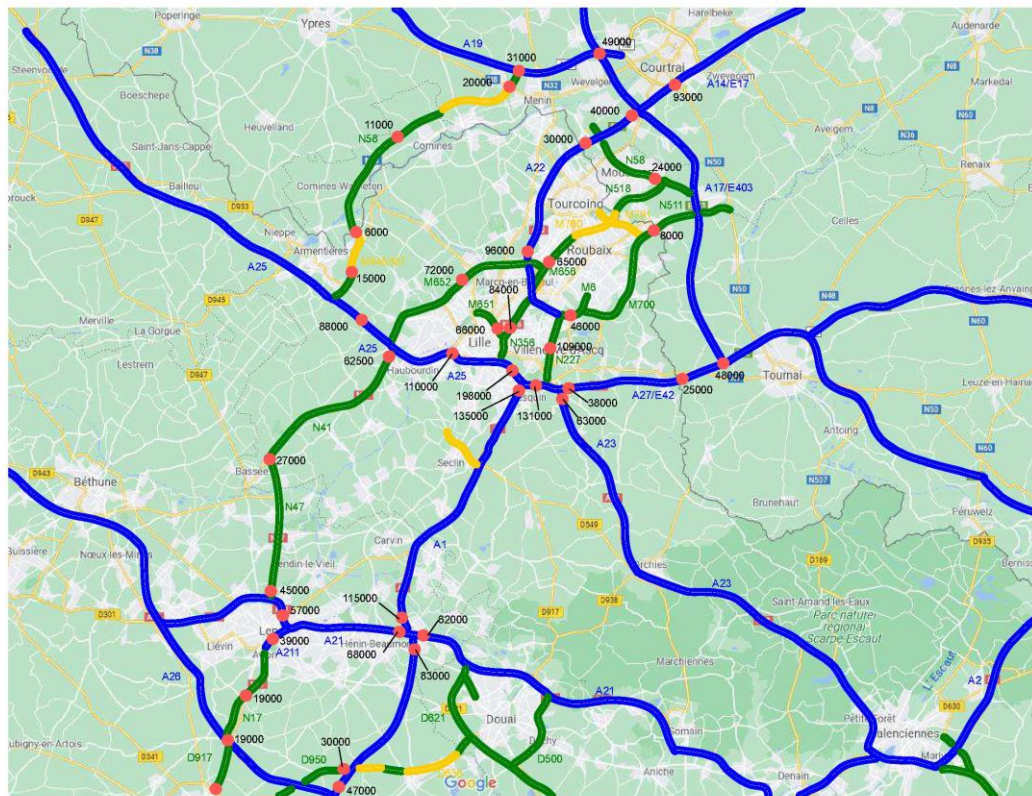
> jaune : boulevards urbains , voiries classiques et axes à grandes circulations

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 9 sur 41



5) Les chiffres du trafic :

La carte suivante, recense les chiffres estimés du trafic (tous véhicules), pour l'année 2018 :



\* sources documentaires Google Maps

<https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/Verkeerstellingen4-FR.pdf>

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Cartes-de-trafics-annuels>

> un point rouge représente un point de comptage.

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 10 sur 41



Méthodologie de calcul :

Dernière année de recensement connue pour la France : 2016, chiffres augmentés de 2% par an > qui correspond à la hausse moyenne annuelle du trafic.

Dernière année de recensement connue pour la Belgique : 2005 ou 2009 selon les sections, chiffres augmentés de 1% par an > qui correspond à la hausse moyenne annuelle du trafic.

\* *sources documentaires*

<https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/Verkeersstellingen4-FR.pdf>

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Cartes-de-trafic-annuels>

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 11 sur 41

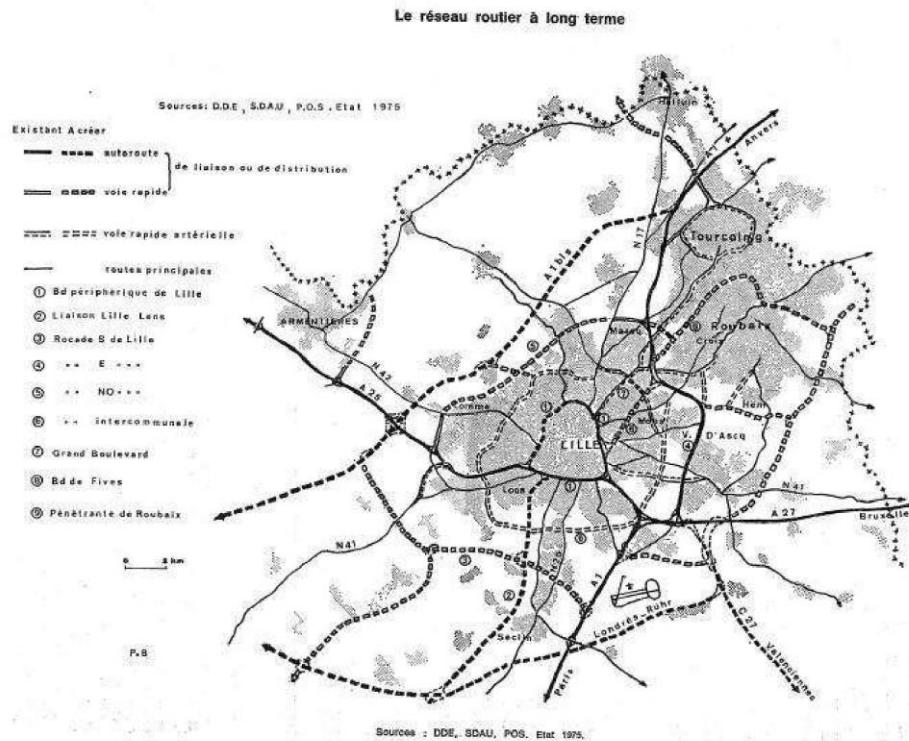


- EU BE FR

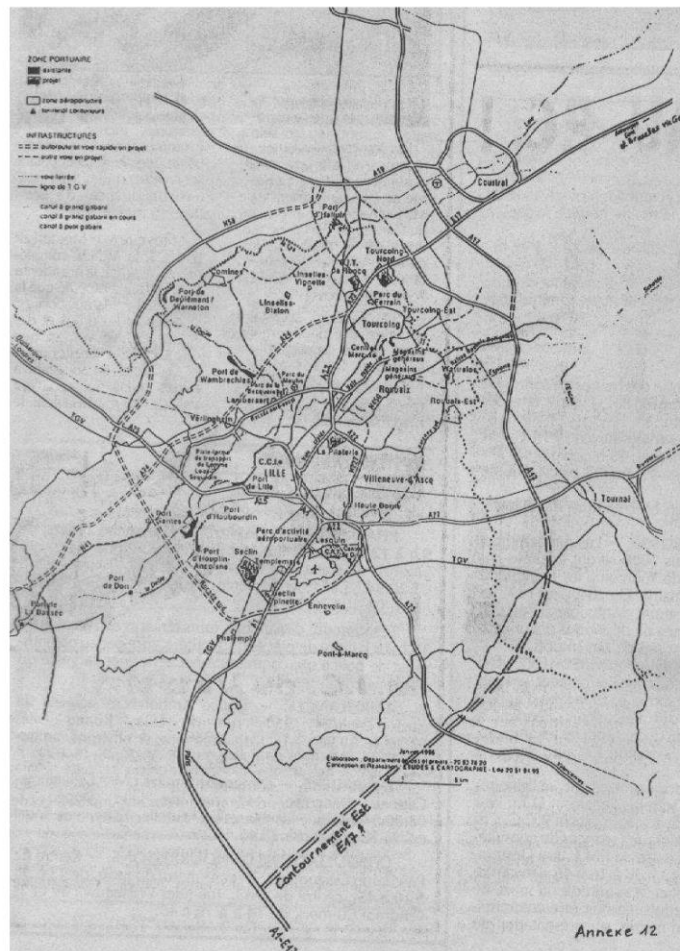
6) Historique des projets autour de Lille :

Historiquement dans les années 1960 et 1970, un schéma directeur avait été établi pour réaliser 3 boucles de périphériques et roclades autour de Lille. Les schémas ci-après, permettent de constater le réseau projeté.

6)1) Vues générales des périphériques et roclades projetées (cartes vierges) :



Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 12 sur 41



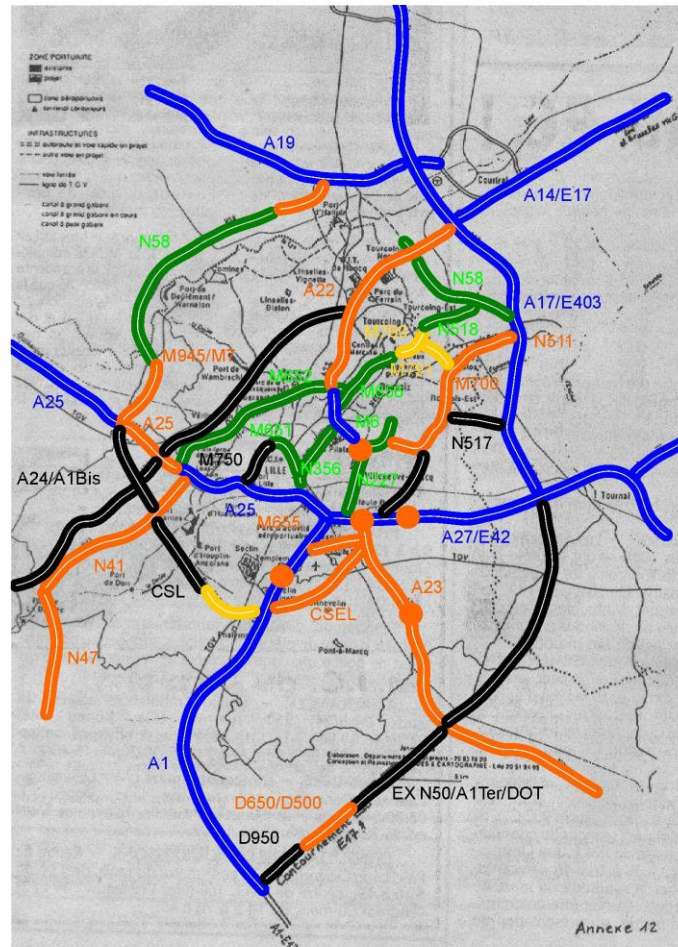
\* sources documentaires sara-infras.fr

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 13 sur 41



6)2) Vues générales des périphériques et rocades projetées (carte avec numérotation) :

\* Fond de carte des années 1960 à 1970 :



\* sources documentaires sara-infras.fr


- > noir : réseau abandonné
- > bleu : autoroutes
- > vert : voies express
- > jaune : boulevards urbains , voiries classiques et axes à grandes circulations
- > orange : les projets projetés

Pierre G. - Grote ring van Rijsel / Grand contournement de Lille

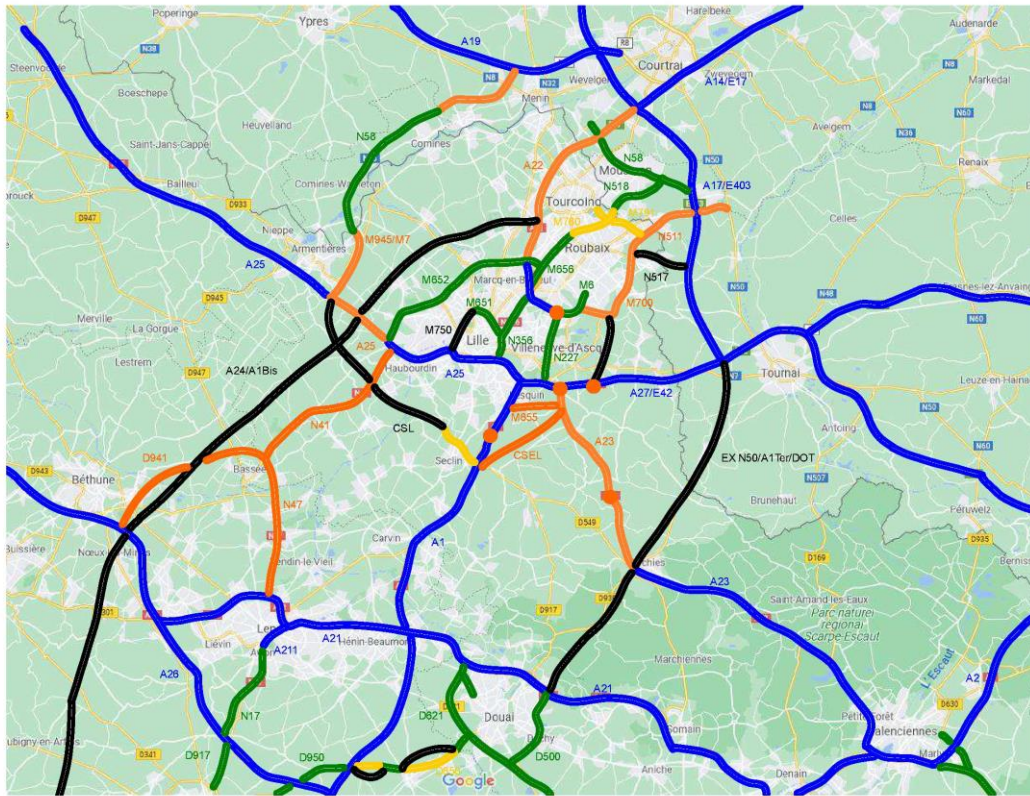
13



Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 14 sur 41

 - EU BE FR

\* Fond de carte actuelle :



\* sources documentaires Google Maps

- > noir : réseau abandonné
- > bleu : autoroutes
- > vert : voies express
- > jaune : boulevards urbains , voiries classiques et axes à grandes circulations
- > orange : les projets projetés

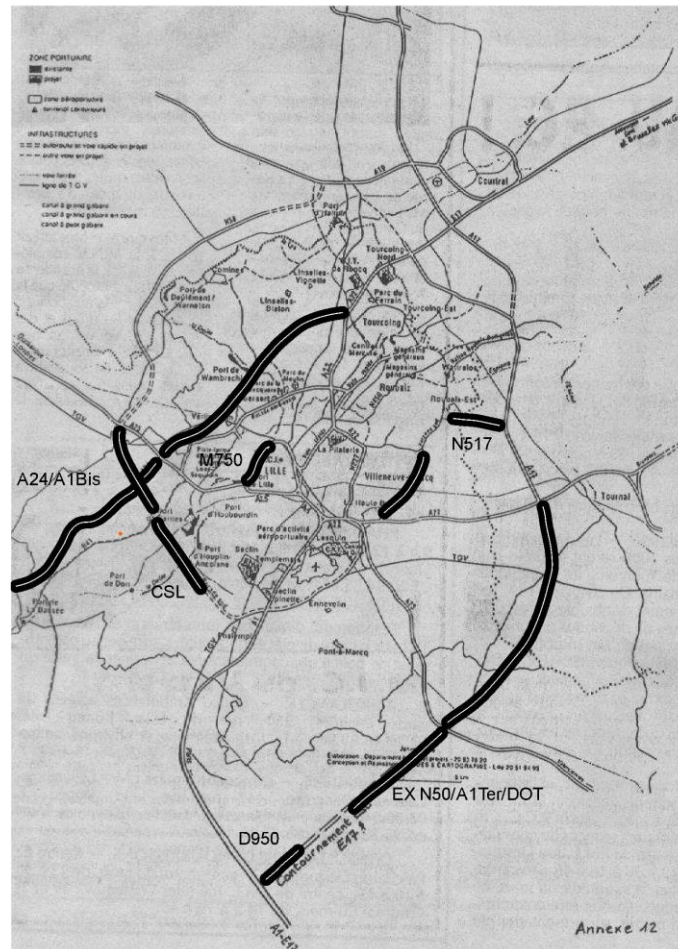
Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 15 sur 41



7) Les projets abandonnés :

Depuis le début des années 2000, un certain nombre de projets routiers autour de Lille, ont été abandonné ou annulé pour divers motifs.

7)1) Carte :



\* sources documentaires sara-infras.fr

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 16 sur 41



7)2) Les axes :

\* L' autoroute A24/A1Bis :

Ce projet a été définitivement abandonné en juillet 2011. Il devait relier en site neuf : Amiens, le bassin minier et la Belgique.

\* *sources documentaires*

[http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcau/files/docs/DIALOGUE-CITOYEN/2014-ModifSimplifieePLU/ModificationSimplifiee\\_Roncq.pdf](http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcau/files/docs/DIALOGUE-CITOYEN/2014-ModifSimplifieePLU/ModificationSimplifiee_Roncq.pdf)

\* Le contournement Sud de Lille/CSL :

Le projet a été abandonné à l'été 2018. Il s'agissait du projet pour dédoubler l'A25. Ceci suite au PLU2, pour cause de passage au-dessus des champs captant l'eau potable de la métropole Lilloise.

\* *sources documentaires*

<http://www.lavoixdunord.fr/424023/article/2018-07-28/le-plu2-vertement-critique-par-le-prefet-vers-l-abandon-de-certains-projets>

<http://www.lavoixdunord.fr/408125/article/2018-07-02/plans-d-urbanisme-des-terres-reservees-pour-le-contournement-de-noyelles-font>

<http://www.lavoixdunord.fr/426675/article/2018-08-03/le-plu2-dans-le-collimateur-du-prefet-vos-reactions>

\* Liaison M651/M750 (ex D651/D750):

Abandon en 2005 :

> du doublement du boulevard de Moselle

> de la création d'un tunnel sous la Citadelle de Lille

> de la liaison express avec la M651 (ex D651)

suite à la démolition du Stade Grimonprez-Jooris, pour le classement de la Citadelle de Lille à L'Unesco.

\* *sources documentaires*

<https://www.lemoniteur.fr/article/lille-grimonprez-jooris-2-enterre-un-grand-stade-a-l-etude.743629>

<https://www.eurovia.com/eurovia-france/agences/5003-cardem-lille/realisations/demantelement-du-stade-grimonprez-jooris>

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/centrale-nucleaire-au-cap-gris-nez-a1-bis-periph-vieux-lille-10-gros-projets-qui-n-ont-jamais-jour-1775067.html>

\* L'A1Ter/DOT :

Abandon du projet d'A1Ter en 2005 (connu aussi sous le nom de N50) entre Douai, Orchies et Tournai.

A noter qu'il subsiste 4 tronçons de ce projet inachevé :

> D950 en voie express entre Arras et l'A1

> D950/D650 avec quelques sections à 2x2 voies entre l'A1 et Douai

> D500 en rocade Est de Douai, avec emprises pour un passage à 2x2 voies

> échangeur ouest de Tournai, E403/E42 avec emprises pour prolongement au sud.

\* M700A/N517 (ex D700A)

Abandon du contournement de Toufflers entre la M700A et la N517, suite à un projet immobilier à Toufflers. Création d'un parc, côté Belge, sur le terrain de l'ancien pensionnat de Néchin.

\* *sources documentaires*

<http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcau/files/docs/DIALOGUE-CITOYEN/Toufflers%20-%20rue%20des%20D%C3%A9port%C3%A9s/Dossier%20Concertation%20Toufflers.pdf>

[http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcau/files/images/Dialogue%20citoyen/EP%20JUN%202016/Doc%20-%20EP1/20160803\\_Toufflers-RPPT.pdf](http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcau/files/images/Dialogue%20citoyen/EP%20JUN%202016/Doc%20-%20EP1/20160803_Toufflers-RPPT.pdf)

[http://www.scot-lille-metropole.org/IMG/pdf/4-03-Bilan\\_de\\_la\\_concertation\\_annexe\\_.pdf](http://www.scot-lille-metropole.org/IMG/pdf/4-03-Bilan_de_la_concertation_annexe_.pdf)

Pierre G. - Grote ring van Rijsel / Grand contournement de Lille

16

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 17 sur 41



- EU BE FR

\* Rocade de la Marque

Abandon du contournement Est de Villeneuve d'Ascq, en raison de la topographie et de la nature des terrains. Une route devait contourner Villeneuve d'Ascq par l'est, entre l'A27 et la M700 (ex D700) jusqu'à Hem.

\* Prolongement du Boulevard du Breucq vers les Grands Boulevards de Roubaix

En 2010, le tronçon sud du prolongement du Boulevard du Breucq, est devenu une voirie communale qui dessert la cité hospitalière de Villeneuve d'Ascq.

Le tronçon nord, longeant le lit de la rivière la Marque, a été rétrocédé pour un projet immobilier à l'été 2019.

\* *sources documentaires*

<https://www.facebook.com/immoferecheval/photos/pcb.3967984613232484/3967984183232527/>

[https://routes.fandom.com/wiki/Contournement\\_de\\_Lille](https://routes.fandom.com/wiki/Contournement_de_Lille)

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 18 sur 41



8) Travaux et réalisations récentes :

\* M791 :

Connue aussi sous le nom de « Liaison Tourcoing - Beaulieu » et « habitat - travail », cette route a ouvert progressivement depuis 2012.

> section 1 : Zone industrielle de la Martinoire, ouverte en décembre 2012

> section 2 : Rue de Mouscron <> M700, ouverte à l'été 2017

> section 3 : Rue Georges Philippot <> Rue de Mouscron, ouvert le 31 mai 2021.

\* *sources documentaires*

<http://www.ville-wattrelos.fr/Cadre-de-vie/Travaux-et-projets-de-quartiers/Travaux-en-cours-et-projets-routiers>

<http://www.lavoixdunord.fr/archive/recup/region/wattrelos-un-premier-troncon-ouvert-pour-la-rd-791-dite-ia24b0n898458>

<https://www.lillemetropole.fr/actualites/de-tourcoing-wattrelos-ca-roule>

\* N518 :

Depuis 2009, la Wallonie a procédé à la réalisation du boulevard de la Laine / Eurozone. Il s'agit d'une voie express entre la M760 et la N58. L'axe est intégralement à 2x1 voies. Suite à un contentieux avec la SNCB, pour le franchissement d'un pont ferroviaire, l'achèvement a pris plusieurs années de retard.

L'ouverture de cet axe, était initialement prévue pour l'été 2020. Finalement l'axe a ouvert le 11 septembre 2021 à la circulation.

\* *sources documentaires*

<https://www.notele.be/list14-1-info-en-continu-media55318-route-de-la-laine-le-spw-installe-une-pompe-pour-assecher-le-chantier.html>

<http://www.mariehelenevelstraete.be/au-coeur-du-chantier-de-la-route-de-la-laine/>

<http://www.cdh-wallonie.be/notre-action-au-pw/questions-orales/2019achevement-de-la-route-de-la-laine>

<https://www.dhnet.be/regions/tourmai-ath-mouscron/mouscron-comines/mouscron-c-est-parti-pour-200-jours-ouvrables-5c8f641a7b50a60724c828a1>

<https://estainpuis.blogs.sudinfo.be/archive/2019/03/18/info-police-modification-circulation-chaussee-de-luingne-275545.html>

<https://nordeclair-mouscron.sudinfo.be/830937/article/2021-09-12/mouscron-la-route-de-la-laine-connu-sa-premiere-journee-dexistence>

\* Echangeur A19/R8 :

En novembre 2018, la région flamande a lancé des études, pour finaliser l'échangeur autoroutier entre l'A19 et le ring R8 de Kortrijk.

\* *sources documentaires*

<https://wegenverkeer.be/werken/herinrichting-complex-a19-r8-kortrijk>

<https://www.k-r8.be/>

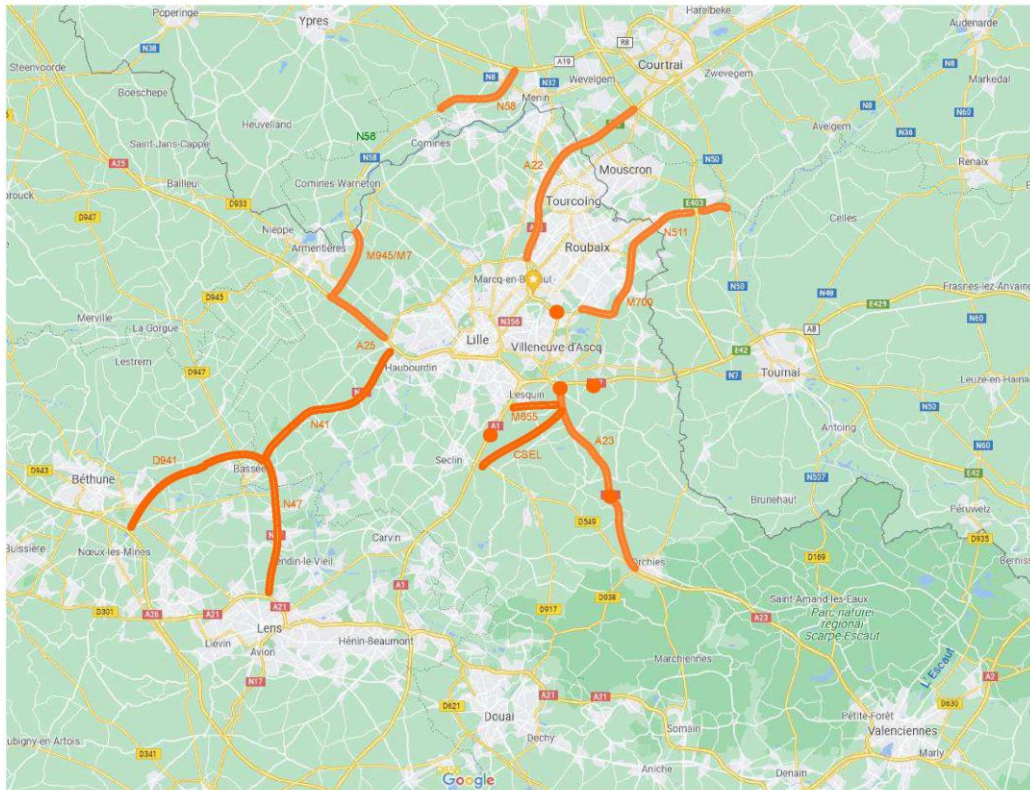
Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 19 sur 41



9) Les projets à l'étude :

9)1) Carte :

La carte suivante, recense les projets routiers actuellement à l'étude, autour de l'agglomération lilloise :



\* sources documentaires Google Maps

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 20 sur 41



9)2) Les axes :

\* N58 :

En Belgique, la Flandre mène des études sur l'opportunité du doublement de la N58 entre l'A19 et la N338. Il s'agirait ici d'une première tranche d'environ 1 km de chaussée.

\* *sources documentaires*

<https://www.hln.be/regio/wervik/drukke-n58-wordt-viervaksaan-aa1035c6/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

<https://menen.edenv.be/nieuws/nieuws/dubbele-rijstroken-op-de-n58-toch-tot-aan-de-ringweg-n38/>

<https://www.focus-wtv.be/nieuws/ontdubbeling-n58-tussen-menen-en-wervik-niet-voor-meteen>

<https://www.martinefournier.be/nieuws/weyts-schijft-ontdubbeling-n58-op-de-lange-baan/>

<http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1270242>

\* A25 :

L'état procède actuellement à des études, pour l'élargissement à 2x3 voies de l'A25 entre Englos et Armentières.

\* *sources documentaires*

<https://www.lemoniteur.fr/article/nord-pas-de-calais-elargissement-de-l-a25-chantier-en-2005.188794>

<http://www.lavoixdunord.fr/467231/article/2018-10-11/creer-une-troisieme-voie-entre-la-chapelle-et-englos-une-bonne-idee-vraiment>

\* N41/N47 :

Des études sont menées par l'état, sur l'opportunité de dénivelier l'ensemble des N41 & N47. A noter ce projet irait de pair avec le triplement des voies de l'A25.

\* *sources documentaires*

[https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/synthese\\_contournement\\_ouest\\_lille.pdf](https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/synthese_contournement_ouest_lille.pdf)

\* M7/M945 (ex D7/D945) :

En décembre 2015, le contournement d'Armentières a ouvert sur 3 kilomètres pour relier l'A25 et le zoning de Houplines. Le trafic actuel est d'environ 15 000 véhicules par jour sur la nouvelle section. Côté belge, le prolongement qu'est la N58 est déjà à 2x2 voies en Wallonie. La Flandre songe également à un élargissement à moyen terme.

La perspective du doublement intégrale côté belge, va amener du trafic supplémentaire sur l'axe côté français vers l'A25. Cette situation, va inévitablement poser la question, de la mise aux normes des M7 & M945.

La présence de zones d'activités, le trafic PL, la géométrie à 2x1 voies sans séparateur, les accès piétons ... vont demander un traitement sur tout le linéaire côté français. L'axe est aussi situé naturellement, sur ce qui est considéré comme le « contournement ouest » de Lille.

La perspective de la mise à 2x2 voies des M7 & M945, entre l'A25 et la N58 s'impose.

\* *sources documentaires*

<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-regl/sites/debat.regl/files/documents/regl-departement-pasdecalais-saturation-reseau-routier.pdf>

[https://armentieres.maville.com/actu/actudet\\_-Le-contournement-Je-comprends-les-riverains-mais-ca-m-inquiete-\\_loc-1760159\\_actu.Htm](https://armentieres.maville.com/actu/actudet_-Le-contournement-Je-comprends-les-riverains-mais-ca-m-inquiete-_loc-1760159_actu.Htm)

<http://www.lavoixdunord.fr/archive/recup%3A%252Fregion%252Fcontournement-de-la-chapelle-d-armentieres-une-partie-ia11b49733n2322139>

<https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/Verkeerstellingen4-FR.pdf>

[http://fr.eurometropolis.eu/fileadmin/user\\_upload/Divers/Documentation/Rapport\\_final\\_Mobilit%C3%A9\\_enjeuxFRNL\\_pages1\\_20.pdf](http://fr.eurometropolis.eu/fileadmin/user_upload/Divers/Documentation/Rapport_final_Mobilit%C3%A9_enjeuxFRNL_pages1_20.pdf)

[http://www.nord.gouv.fr/content/download/5556/29577/file/DUP\\_G\\_EI-1.pdf](http://www.nord.gouv.fr/content/download/5556/29577/file/DUP_G_EI-1.pdf) (voir page 9)

[http://www.nord.gouv.fr/content/download/5555/29573/file/DUP\\_G\\_EI-2.pdf](http://www.nord.gouv.fr/content/download/5555/29573/file/DUP_G_EI-2.pdf)

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 21 sur 41



\* M655 :

Dans le cadre du projet Lille Aéroport, la MEL étudie la possibilité de transformer la M655 en boulevard urbain, pour la desserte du CRT de Lesquin jusqu'à l'A23.

\* *sources documentaires*

[https://www.declie-mobilites.org/images/outils/Rapport\\_diagnostic\\_PDZ\\_CCIGL\\_CRT\\_7f1ba.pdf](https://www.declie-mobilites.org/images/outils/Rapport_diagnostic_PDZ_CCIGL_CRT_7f1ba.pdf)

[https://www.declie-mobilites.org/images/outils/Strategie-plan-daction\\_CRT\\_definitif\\_14431.pdf](https://www.declie-mobilites.org/images/outils/Strategie-plan-daction_CRT_definitif_14431.pdf)

[https://documents-](https://documents-plu2.lillemetropole.fr/PLU2_121219/4_REGLEMENT/Carre%20g%C3%A9n%C3%A9rale%20de%20destination%20des%20sols/20191104_PLU5000_LESQUIN.pdf)

[plu2.lillemetropole.fr/PLU2\\_121219/4\\_REGLEMENT/Carre%20g%C3%A9n%C3%A9rale%20de%20destination%20des%20sols/20191104\\_PLU5000\\_LESQUIN.pdf](https://documents-plu2.lillemetropole.fr/PLU2_121219/4_REGLEMENT/Carre%20g%C3%A9n%C3%A9rale%20de%20destination%20des%20sols/20191104_PLU5000_LESQUIN.pdf)

\* CSEL :

Il s'agit d'un projet de liaison autoroutière nouvelle de 8/9 km, entre l'A1 et l'A23/A27 pour désengorger l'autoroute A1 à l'entrée sud de Lille.

\* *sources documentaires*

<https://docplayer.fr/128177029-01-rapport-de-presentation-de-lille-metropole-livre-ii-evaluation-environnementale-syndicat-mixte.html>

<https://www.lavoixdunord.fr/309385/article/2018-02-01/l-arret-de-mort-du-contournement-sud-est-de-lille-signe>

\* M700/N511 :

Phase 1 : Actuellement la MEL mène une étude pour le doublement entre la M6 et la M952 sur 2,5 km.

Phase 2 : A plus long terme le doublement des M700 et N511 belge se posera. La liaison entre Watrelos et Tourcoing (M791), prévoit un apport de 10 000 véhicules/jour supplémentaire sur l'axe à terme.

\* *sources documentaires*

[https://lenord.fr/jcms/prd1\\_355800/doublement-rd700-objectifs?details=true](https://lenord.fr/jcms/prd1_355800/doublement-rd700-objectifs?details=true)

<http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmciu/files/docs/DIALOGUE-CITOYEN/Hem%20-%204%20vents/8.%20Dossier%20de%20cr%C3%A9ation%20d%27un%20acc%C3%A8s%20%C3%A0%20la%20RD700.pdf>

[http://www.forestsurmarque.fr/fileadmin/Forestsurmarque/02-Vie\\_quotidienne/02-Infocentre/Infocentre\\_103.pdf](http://www.forestsurmarque.fr/fileadmin/Forestsurmarque/02-Vie_quotidienne/02-Infocentre/Infocentre_103.pdf)

<https://participation.lillemetropole.fr/processes/D700>

\* Diffuseur N°2 sur l'A23 :

Actuellement sur l'A23 entre Lesquin et Orchies, la sortie 2 n'existe pas. Celle-ci devrait se trouver entre Templeuve et Genech, à proximité de la station-service Total. Un projet est à l'étude, pour mettre en service ce diffuseur.

\* *sources documentaires*

<http://www.lavoixdunord.fr/362454/article/2018-04-20/et-si-relancait-l-idee-d-un-echangeur-sur-l-a23-templeuvegenech>

\* Echangeur N227/M6 :

Au niveau de la courbe de Babylone sur la N227, les usagers doivent actuellement passer par un feu tricolore, lorsqu'ils viennent du Grand Stade et se dirigent vers Watrelos/Hem (M6). Un délaissé de bretelle, n'a jamais été mis en service à cet endroit. La MEL et l'état, mènent actuellement des études pour reconfigurer l'échangeur.

- liaison directe N227 > M6

- rehausser la bretelle M6 > N227 par une boucle à 360°

- raccorder la N227 au boulevard du Breucq, via un rond-point à côté du siège de l'entreprise Auchan.

\* *sources documentaires*

[https://lenord.fr/jcms/prd1\\_260130/echangeur-de-babylone-direction-2017](https://lenord.fr/jcms/prd1_260130/echangeur-de-babylone-direction-2017)



Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 22 sur 41



- EU BE FR

\* Diffuseur A27 (Haute Bornes) :

Pour desservir le quartier de la Haute Bornes et Baisieux, il existe un projet de nouveau diffuseur sur cette autoroute. Ceci pour diminuer le trafic dans l'échangeur-diffuseur des 4 Cantons. Les études sont actuellement en cours.

\* *sources documentaires*

<https://www.mediacites.fr/complement-denquete/lille/2019/10/18/la-mel-entree-le-projet-conteste-de-la-zad-de-baisieux/>

\* Echangeur A23/A27 (4 Cantons) :

Au niveau de Lesquin, les autoroutes A23 & A27 se rejoignent. Cependant les liaisons Orchies <> Tournai sont impossibles à l'heure actuelle. Il manque 2 bretelles. Il existe des études sur le sujet.

Cet aménagement, dépend partiellement de certains scénarios du projet du CSEL.

\* *sources documentaires*

<https://docplayer.fr/128177029-01-rapport-de-presentation-de-lille-metropole-livre-ii-evaluation-environnementale-syndicat-mixte.html>

<https://www.lavoixdunord.fr/309385/article/2018-02-01/l-arret-de-mort-du-contournement-sud-est-de-lille-signe>

\* Diffuseur Unexpo-A1 (Seclin) :

Pour desservir les ZAC et ZI de Seclin le long de l'A1, il existe un projet de nouveau diffuseur pour desservir la zone Unexpo.

\* *sources documentaires*

<https://www.lavoixdunord.fr/666805/article/2019-11-17/l-echangeur-de-templemars-seclin-renait-de-ses-cendres-en-demi-echangeur-ou>

<https://www.lavoixdunord.fr/927235/article/2021-01-29/seclin-unexpo-mille-emplois-creer-ou-500-perdre>

\* A22/A14/E17 :

Le passage à 2x3 voies des autoroutes A22 et A14/E17 est techniquement possible. Le projet concerne une section de 15 km entre Marcq en Baroeul et Kortrijk. Aussi bien côté belge que français, aucune étude n'existe sur le sujet pour le moment.

\* A23 :

Le passage à 2x3 voies de l'A23 est techniquement possible. Les emprises sont calibrées de Lille à Valenciennes. Ici aussi aucune étude sur le sujet n'existe pour le moment.

\* Liaison N41 <> Béthune :

A l'heure actuelle les N41 et N47, assurent la continuité de l'axe Englos <> Lens. Les N41 et N47 se rencontrent au rond-point de la D941, au nord de La Bassée. Les usagers venant de l'A26 et Béthune, doivent actuellement traverser La Bassée pour rejoindre la N41.

Pour éviter la traversée de cette zone urbaine, il existe plusieurs solutions sur la table :

- > créer une voie de contournement à 2x1 voies de La Bassée, pour relier la rocade de Béthune/A26  
ou bien
- > créer une voie de contournement à 2x2 voies de La Bassée, pour relier la rocade de Béthune/A26  
ou bien
- > raccorder la N41 à la D945 (rocade de la « Lys » dans le Pas de Calais) au nord de Béthune.

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 23 sur 41



10) Les contraintes autour de Lille :

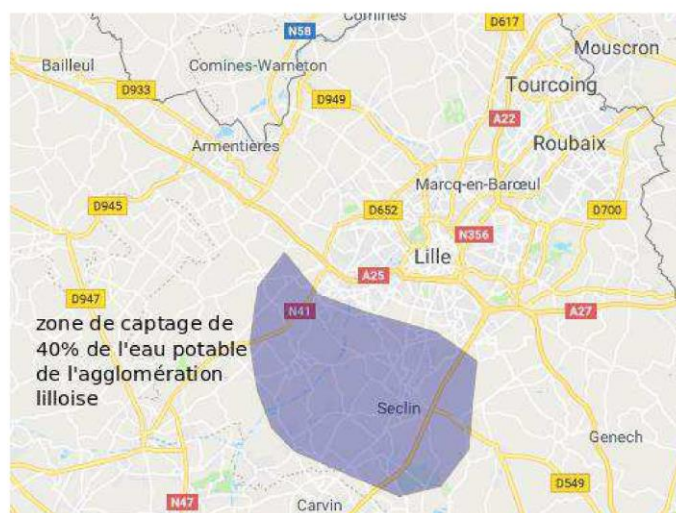
L'extension du réseau routier autour de Lille est exposée à des facteurs multiples. Il s'agit essentiellement de contraintes. Les voici :

- > environnementales
- > sociétales
- > économiques
- > géographiques
- > sociales
- > budgétaires

10)1) Contraintes environnementales :

Les contraintes environnementales sont essentiellement liées à la nature des terrains et au grenelle de l'environnement.

\* Les champs captent 40% de l'eau potable au sud de la métropole (Santes, Haubourdin, Loos, Templemars, Seclin ...).



\* sources documentaires

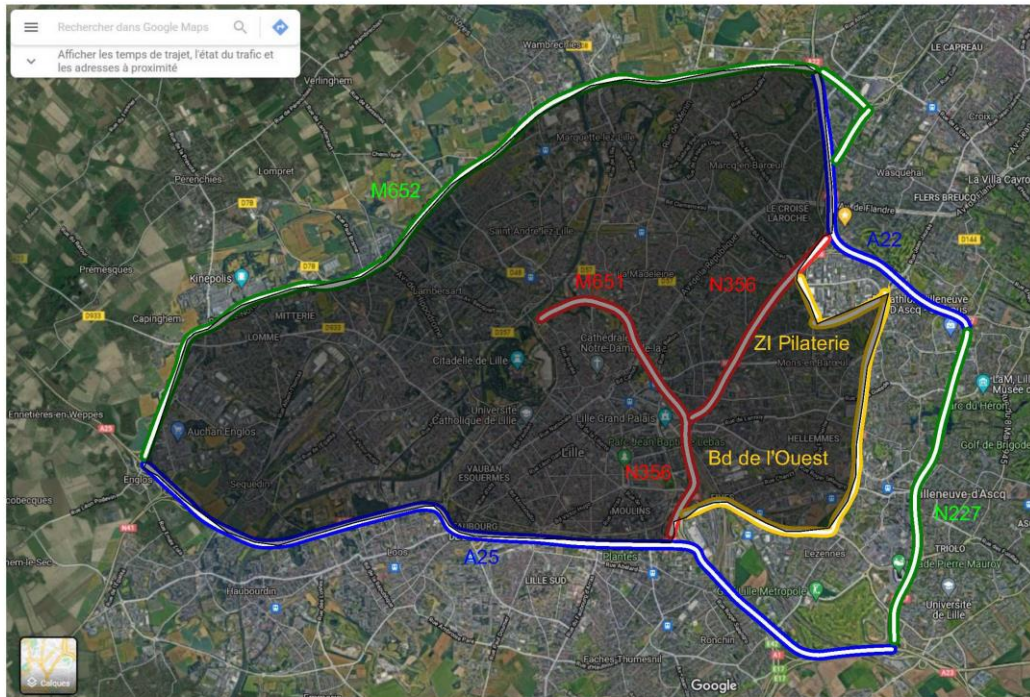
<http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-urbanisme-habitat-et-construction/Amenagement-urbanisme-et-planification/Les-schemas-de-coherence-territoriale-SCoT-du-Nord/SCoT-de-Lille-Metropole/Porter-a-connaissance/Preservation-de-la-ressource-en-eau/Captages-d-eau-potable>

<http://sitesm.lillemetropole.fr/urba/PLU/plucd2/pdf/repreglt/47.pdf>



\* Les poumons « verts » de la métropole que sont : Mélautois, Pévèle, Weppes, Carembault, Val de Marcq, forêt de Phalempin, abords de la Deûle.

\* Zone à faible émission (ZFE) de CO2 au cœur de la métropole lilloise depuis 2017.



> autoroute, voies express et boulevards de contournement de la ZFE.

\* sources documentaires

<https://www.ademe.fr/zones-a-faibles-emissions-low-emission-zones-lez-a-travers-leurope>

<https://www.caissesdesepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/Articles/Articles&cid=1250281478617>

[http://www.atmo-hdf.fr/joomlatools-files/docman-files/Depliants\\_plaquettes/FITransports.pdf](http://www.atmo-hdf.fr/joomlatools-files/docman-files/Depliants_plaquettes/FITransports.pdf)

<https://www.lavoixdunord.fr/543272/article/2019-02-26/la-pollution-se-poursuit-la-circulation-differenciee-decidee-ce-mercredi>

\* PLU2 sur l'occupation des sols du 19 octobre 2017.

\* sources documentaires

<http://www.lavoixdunord.fr/426727/article/2018-08-03/plu2-jean-francois-legrand-anticipe-les-critiques-du-prefet-et-defend-ses>

<http://www.lavoixdunord.fr/426675/article/2018-08-03/le-plu2-dans-le-collimateur-du-prefet-vos-reactions>

<http://www.lavoixdunord.fr/465558/article/2018-10-09/apres-les-critiques-du-prefet-sur-le-plu2-de-nombreux-projets-doivent-evoluer>

\* Cheminement pour la réalisation d'un projet routier, avec les diverses lois à respecter (eau, bruit, pollution, impact environnemental et écologique ...).

\* sources documentaires

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Cheminement%20d%27un%20grand%20projet%20routier%20en%20MOP%20v1.pdf>

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 25 sur 41



10)2) Contraintes sociétales :

Les contraintes sociétales sont liées à des problématiques administratives et linguistiques.

\* La gestion d'un réseau routier à plusieurs échelons (national, régional, départemental, métropolitain, communal).

\* *sources documentaires*

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/l'entretien-du-reseau-routier-en-france>

<http://routes.wallonie.be/struct.jsp?chap=0&page=2>

<http://www.touring.be/fr/articles/qui-gere-les-routes>

[https://www.piarco.org/ressources/documents/82\\_belgique.pdf](https://www.piarco.org/ressources/documents/82_belgique.pdf)

<http://rapportdegestion.sofico.org/la-sofico-gestionnaire-des-autoroutes-et-principales-nationales-de-wallonie-depuis-2009/>

\* La gestion d'un réseau à cheval sur 2 pays.

\* La gestion d'un réseau en 2 langues (néerlandais et français).

10)3) Contraintes économiques :

Les contraintes économiques sont liées à des secteurs d'activités et des activités humaines.

\* Présence de grands entrepôts logistiques, des groupes internationaux (Amazon, Auchan, Décathlon, Géodis ...).

\* *sources documentaires*

<http://www.euralogistic.com/fr/>

\* 3<sup>ème</sup> région logistique de France.

\* *sources documentaires*

<https://www.jobtransport.com/blog-candidats/transport-et-logistique-les-regions-francaises-qui-embauchent-le-plus>

\* 5% des emplois des Hauts de France (90 000 emplois) dépendant du domaine de la logistique.

\* *sources documentaires*

<https://hautsdefrance.cci.fr/content/uploads/sites/6/2020/09/chiffres-cles-hdf-2020-21x21-1.pdf>

\* Importance du trafic PL dû à l'activité logistique (10 000 PL en transit sur l'A1, 13 000 PL à destination de la Belgique...).

\* *sources documentaires*

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Cartes-de-trafic-annuels>

\* Proximité de 8 pôles de flux de marchandises :

- 4 ports de marchandises (Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam)
- 1 port de pêche (Boulogne)
- 2 hub avec le Royaume Uni (port de Calais + tunnel sous la manche)
- 1 pôle logistique (Euralogistic).

\* Part importante de l'activité tertiaire dans la métropole lilloise (82 % des métropolitains travaillent dans le secteur tertiaire).

\* *sources documentaires*

<https://hautsdefrance.cci.fr/content/uploads/sites/6/2017/05/Chiffres-cles-GL-2017.pdf>

\* Forte activité tertiaire dans la métropole lilloise, nécessitant l'harmonisation des heures de travail entre les différents acteurs économiques (8-9h & 16-18h).

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 26 sur 41



10)4) Contraintes géographiques :

Les contraintes géographiques sont liées à la topographie du terrain et l'urbanisation existante.

\* Rareté du foncier au cœur de la métropole lilloise (100 % d'urbanisation à Lannoy, 95 % à Roubaix, 95 % à la Madeleine ...).

\* Préserver un patrimoine culturel riche (guerre de 14-18, Citadelle de Lille, patrimoine industriel, classement Unesco ...).

\* *sources documentaires*

<http://www.hautsdefrance.fr/patrimoine/>

\* Carrefour naturel de transit européen, Lille est naturellement sur les axes nord-sud et est-ouest.

\* *sources documentaires*

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?-Des-transports-a-un-carrefour-europeen->

\* Lille est située aux abords de la « Banane Bleue » dit aussi « Axe rhénan » européen.

\* *sources documentaires*

<https://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M202/Brunet.pdf>

\* Densité de population élevée autour de Lille :

> plus de 370 habitants au km<sup>2</sup> côté belge

> 2<sup>ème</sup> densité de population métropolitaine de France

> plus de 2 millions d'habitants dans l'aire urbaine de Lille

> le Nord est le département le plus peuplé de France, avec 2,5 millions d'habitants.

\* *sources documentaires*

<https://www.populationdata.net/palmares/population/europe/>

<http://www.lillemetropole.fr/mel/institution/territoires.html>

<http://www.lillemetropole.fr/mel/espace-presse/la-metropole-en-chiffres.html>

\* Limitation des nouvelles infrastructures au sud de la métropole au niveau des champs captant, en accord avec le PLU2 acté par la MEL.

\* *sources documentaires*

<http://www.lavoixdunord.fr/424023/article/2018-07-28/le-plu2-vertement-critique-par-le-prefet-vers-l-abandon-de-certains-projets>

<http://www.lavoixdunord.fr/408125/article/2018-07-02/plans-d-urbanisme-des-terres-reservees-pour-le-contournement-de-noyelles-font>

<http://www.lavoixdunord.fr/397331/article/2018-06-15/le-collectif-muchaux-ecrit-au-prefet-pour-denoncer-un-projet-d-un-autre-age>

<http://www.lavoixdunord.fr/426675/article/2018-08-03/le-plu2-dans-le-collimateur-du-prefet-vos-reactions>

[ftp://ftp.cudl-lille.fr/PLU\\_ARRETE\\_15122017/1%20RAPPORT%20DE%20PRESENTATION/Livre-3\\_ExplicationsJustifications/LIVRE-III\\_EXPLICATION-JUSTIFICATIONdesCHOIX.pdf](ftp://ftp.cudl-lille.fr/PLU_ARRETE_15122017/1%20RAPPORT%20DE%20PRESENTATION/Livre-3_ExplicationsJustifications/LIVRE-III_EXPLICATION-JUSTIFICATIONdesCHOIX.pdf)

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 27 sur 41



10)5) Contraintes sociales :

Les contraintes sociales sont liées aux facteurs qui poussent la population à avoir certains comportements.

\* La population évite les quartiers de Lille Sud, Roubaix et Tourcoing classés en zones sensibles, plutôt défavorisés, avec un phénomène de « Ghettoïsation ».

\* *sources documentaires*

<https://sig.ville.gouv.fr/atlas/ZUS/>

[http://www.nord.gouv.fr/content/download/39990/275976/file/170121\\_cp\\_d\\_bilan\\_delinquance\\_2017\\_.pdf](http://www.nord.gouv.fr/content/download/39990/275976/file/170121_cp_d_bilan_delinquance_2017_.pdf)

\* Eloignement de la population et des entreprises, du cœur de la métropole vers les communes périphériques pour bénéficier de « verdure », d'espace et d'accessibilité (Villeneuve d'Ascq, le long de la RNO, Sud & Est de la métropole ....).

\* *sources documentaires*

<http://www.geographie.ens.fr/Population-evolution-demographique>

<http://www.geographie.ens.fr/5-Deplacements-domicile-travail-et.html>

Voir page 13 : <https://www.tostain-laffineur-immobilier.com/photos/tostain-laffineur-etude-1sem2018-bureaux-lille.pdf>

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 28 sur 41



10)6) Contraintes budgétaires :

Les contraintes budgétaires sont liées aux fonds pouvant être alloués pour l'aménagement.

\* Hausse de la dette des collectivités locales (1,5 milliards d'€ pour le Nord, 184% du PIB pour la Wallonie).

\* *sources documentaires*

[https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/statistiques/brochures/bis\\_Jes\\_finances\\_des\\_collectivites\\_locales\\_en\\_2016\\_et\\_2017.pdf](https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/statistiques/brochures/bis_Jes_finances_des_collectivites_locales_en_2016_et_2017.pdf)

<https://www.collectivites-locales.gouv.fr/rapports-observatoire-des-finances-et-gestion-publique-locales-ofgl>

[https://lenord.fr/jcms/prd2\\_381222/encours-de-dette-par-habitant-des-departements-francais?details=true](https://lenord.fr/jcms/prd2_381222/encours-de-dette-par-habitant-des-departements-francais?details=true)

<http://www.observatoiredegaspillages.com/2010/10/endettement-des-departements-le-nord/>

<http://www.lalibre.be/debats/opinions/la-wallonie-en-2025-un-scenario-grec-opinion-589c9490cd703b98151da199>

<http://www.budget-finances.cfwb.be/index.php?id=6100>

\* Baisse des dotations de l'état aux collectivités.

\* *sources documentaires*

<https://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/Articles/Articles&cid=1250281449526>

[https://www.lemonde.fr/politique/article/2018/04/13/collectivites-territoriales-la-baisse-des-dotations-en-question\\_5284982\\_823448.html](https://www.lemonde.fr/politique/article/2018/04/13/collectivites-territoriales-la-baisse-des-dotations-en-question_5284982_823448.html)

<https://www.lagazettedescommunes.com/518381/etat-baisse-les-dotations-des-collectivites-en-2017/>

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 29 sur 41



- EU BE FR

11) Les avantages du réseau routier Lillois :

Bien que disposant d'un grand nombre de carences & défauts, le réseau routier lillois dispose d'atouts non négligeables inexploités.

1) Emprises foncières disponibles, pour des élargissements prévus de longue date :

- > passage de 2x2 à 2x3 voies de l'A22
- > passage de 2x2 à 2x3 voies de l'A23
- > passage de 2x2 à 2x3 voies de l'A25
- > passage de 2x1 à 2x2 voies des M945, M7 et N58 belge
- > passage de 2x1 à 2x2 voies de la M700

2) Terrains plats et peu contraignants en terme de topographie.

3) Coûts limités voire inexistant en cas d'acquisitions foncières, pour des travaux d'élargissements des M945 et M7.

Reprise d'un rayon de courbure de la M945, entre la nouvelle et l'ancienne section d'Armentières. Une ferme et plusieurs bâtisses sont à exproprier.



Pierre G. - Grote ring van Rijsel / Grand contournement de Lille

29



Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 30 sur 41



- EU BE FR

12) Les carences et défauts du réseau routier Lillois :

Comme tout réseau routier, celui de l'agglomération lilloise dispose de manques, de carences et de défauts.

1) Le réseau routier lillois est constitué d'une « ligne » qui voit converger l'ensemble des axes nord-sud et est-ouest.



La ligne en question se compose de :

> l'A25 entre Armentières et Lille

> le tronçon commun A1/A25

> le tronçon commun A1/A27/A23/N227.

> axes convergeant : A25, M945/M7, N41/N47, M652, N356/M651, A1, A23, A27, N227.

2) Le périphérique sud de Lille est composé de l'A25 en milieu urbain dense.

\* sources documentaires

Voir page 56 : [http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcu/files/contributed/Rebecca/Doc/etat\\_des\\_lieux.pdf](http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcu/files/contributed/Rebecca/Doc/etat_des_lieux.pdf)

3) Le transit n'est pas dévié du linéaire, précité en rouge sur la carte.

4) Mélange des flux locaux et de transit sur le linéaire, précité en rouge sur la carte.

5) Absence d'itinéraire de délestage visible pour les flux en transit.

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 31 sur 41



6) Sous dimensionnement de l'itinéraire de délestage, parallèle à l'autoroute A1.

Cet itinéraire se compose de :

- \* A21
- \* N47
- \* N41
- \* A25
- \* M945
- \* M7
- \* N58 belge.

- > 6 ronds-points en 10 km sur les N47 & N41
- > passage de 2 à 1 voies, à l'approche des ronds-points
- > ralentissements aux abords des ronds-points
- > voies cyclables et piétonnes, qui coupent un axe à statut autoroutier
- > 6 ronds-points et 3 carrefours plans en 6 km sur la M945
- > Absence ou bande d'arrêt d'urgence étroite
- > Accès riverains et / ou agricoles sur la M945 & M7.

\* *sources documentaires*

<https://www.google.com/maps/@50.5474714,2.8246788,240m/data=!3m1!1e3>

<https://www.google.com/maps/@50.5328783,2.8343447,240m/data=!3m1!1e3>

<https://www.google.com/maps/place/59116+Houplines/@50.6932487,2.9202066,1411m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47dc5ccc1293fdd:0x40af13e8164657018m2!3d50.69533!4d2.915396>

7) Risque de choc frontal élevé, sur les sections bidirectionnelles du contournement d'Armentières et de Menin.

8) Les seuils de saturation de l'A25 sur la section Armentières - Englos et sur l'A1 au niveau de Lesquin sont atteints.

L'A25 est à 2x2 voies en milieu périurbain. Elle dispose d'un trafic quotidien, estimé à 88 000 véhicules en 2018. Son seuil de saturation est fixé à 80 000. Au-delà un élargissement à 2x3 voies devient nécessaire.

L'A1 est à 2x3 voies en milieu périurbain. Elle dispose d'un trafic quotidien, estimé à 135 000 véhicules en 2018. Son seuil de saturation est fixé à 110 000. Au-delà un délestage devient nécessaire.

\* *sources documentaires*

<https://fr.slideshare.net/ademLoup/neaoua-cours-de-routes-i-chapitre-2-les-tudes-de-circulation-et-de-traffic1>

9) L'activité logistique autour de Lille et la proximité des ports, génère un flux important de camions.

\* *sources documentaires*

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Cartes-de-trafics-annuels>

10) La gestion, l'entretien et la nomenclature du linéaire Lens <> Belgique sont morcelés (autoroutes, voies express, voirie classique ...). Le tout est reparti entre plusieurs acteurs : Etat français, Etat Belge, la MEL, Région Wallonne, Vlaanderen.

11) L'échangeur A23 <> A27 est incomplet, pour les liaisons Tournai <> Valenciennes.

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 32 sur 41



- EU BE FR

12) Déploiement de feux tricolores dans les bretelles d'insertions, de l'A22 et l'A25, avec risque de report de la congestion sur le réseau secondaire.

\* *sources documentaires*

<http://lavdn.lavoixdunord.fr/362283/article/2018-04-20/un-feu-tricolore-pour-reguler-la-circulation-sur-l-a22>

<http://www.dir-nord.developpement-durable.gouv.fr/a22-secteur-bondues-a1412.html>

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/hautes-de-france/a25-comment-fonctionne-le-dispositif-anti-bouchons-964789.html>

13) Absence de résultats, suite à l'abaissement de la vitesse autour de Lille depuis le 14 juillet 2011, sur des axes congestionnés de manière récurrentes.

\* *sources documentaires*

<http://www.lilletransport.com/Reduction-de-vitesse-sur-le.html>

14) L'impact écologique sur la qualité de l'air, aux abords des points de congestion, en particulier à l'approche des troncs communs A1/A25 et A1/A23/A27 est très mauvaise. Sur le long terme, cela a un impact sur la santé.

\* *sources documentaires*

voir page 5 : [http://www.atmo-hdf.fr/joomlatools-files/docman-files/Bilans-territoires/MEL\\_BT2016\\_VF3-min.pdf](http://www.atmo-hdf.fr/joomlatools-files/docman-files/Bilans-territoires/MEL_BT2016_VF3-min.pdf)

15) Le non traitement des points de congestion, est nuisible au développement économique (annulations de projets immobilier, retards à répétition pour les usagers, blocages des marchandises, perte d'habitants dans les quartiers limitrophes, déménagements d'entreprises ...).

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 33 sur 41



13) La question d'un grand contournement de Lille :

Lorsque l'on tient compte des informations & chiffres dont nous disposons, on constate que le transit Nord-Sud n'est pas dévié de l'agglomération Lilloise. Les questions suivantes émergent :

« Ou faire passer le trafic de transit ? » . « A-t-on besoin d'un contournement par l'Ouest ou bien d'un contournement par l'Est ? »

Ceci peut être illustré par la carte suivante :



> vert : le contournement par l'ouest

> rouge : le contournement par l'est

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 34 sur 41



- EU BE FR

13)1) Le coût des projets :

13)1)1) Le contournement est :

Aux dernières estimations de 2018, le coût de construction du CSEL est évalué à minima à 350 millions d'euros selon le journal la Voix Du Nord. Le tout pour une infrastructure neuve d'environ 8 km.

\* sources documentaires

<http://lavdn.lavoixdunord.fr/309385/article/2018-02-01/l-arret-de-mort-du-contournement-sud-est-de-lille-signe>

13)1)2) Le contournement ouest :

La réalisation d'un contournement par l'ouest de Lille demande quelques travaux sur le linéaire suivant :

Axe	Pays	Province / Département	Statut	Nombre de Voies	Kilométrage
N58	Belgique	West Vlaanderen	Voie express	2x1	7,5 km
N58	Belgique	Hainaut	Voie express	2x2	14 km
M7	France	Nord	Voie express	2x1	0,5 km
M945	France	Nord	Voie classique	2x1	2,5 km
M945	France	Nord	Voie express	2x1	2,5 km
A25	France	Nord	Autoroute	2x2	6,5 km
N41	France	Nord	Voie express	2x2	14,5 km
N47	France	Nord	Voie express	2x2	2,5 km
N47	France	Pas de Calais	Voie express	2x2	9 km
A21	France	Pas de Calais	Autoroute	2x2	12,5 km
				Total	72 km

Au vu du caractère périurbain du contournement ouest, la qualité de service recherchée est celle d'une 2x2 voies avec une vitesse optimale de 90 km/h. La configuration recherchée, est celle d'une voie express dénivelée, tel que la M652 ou N41.

\* Voir Annexe

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 35 sur 41



- EU BE FR

La liste suivante, donne les coûts des principales opérations, à mener sur l'ensemble du linéaire :

Axe	Pays	Province / Département	Gestionnaire	Statut	Travaux à prévoir	Quantité	Prix unitaire	Total
N58	Belgique	West Vlaanderen	Vlaanderen	Voie express	Transformer des giratoires en ronds-points tunnel	4	4 millions d'€	16 millions d'€
					Doublement de chaussée	7,5 km	4 millions d'€	30 millions d'€
					Supprimer des accès riverains/agricoles	7	0,15 millions d'€	1,05 millions d'€
N58	Belgique	Hainaut	Wallonie	Voie express	Travaux divers de mise en sécurité	1	5 millions d'€	5 millions d'€
M7	France	Nord	MEL	Voie express	Ajout d'un tablier de pont côté nord pour le doublement du pont de Badou	1	4,8 millions d'€	4,8 millions d'€
					Doublement de chaussée	0,5 km	4 millions d'€	2 millions d'€
					Transformer des giratoires en ronds-points tunnel	1	4 millions d'€	4 millions d'€
M945	France	Nord	MEL	Voirie nouvelle	Création d'un nouveau linéaire	2,5 km	8 millions d'€	20 millions d'€ *
					Rachat de terrains et expropriations	3 % *		600 milles d'€
M945	France	Nord	MEL	Voie express	Transformer des giratoires en ronds-points tunnel	4	4 millions d'€	16 millions d'€
					Ajout d'un tablier de pont côté Est pour franchir la voie ferrée Lille <> Armentières	1	384 milles d'€	384 milles d'€
					Doublement de chaussée	2,5 km	4 millions d'€	10 millions d'€
A25	France	Nord	Etat français	Autoroute	Passage de 2x2 à 2x3 voies	6,5 km	4 millions d'€	26 millions d'€
A25	France	Nord	Etat français	Autoroute	Création d'un échangeur A25/M945	1	45 millions d'€	45 millions d'€
N41	France	Nord	Etat français	Voie express	Transformer des giratoires en ronds-points tunnel	5	4 millions d'€	20 millions d'€
N47	France	Nord	Etat français	Voie express	Transformer des giratoires en ronds-points tunnel	1	4 millions d'€	4 millions d'€
N47	France	Pas de Calais	Etat français	Voie express	R.A.S.			
A21	France	Pas de Calais	Etat français	Autoroute	R.A.S.			
Total								204.834 millions d'€

Le tableau suivant donne la répartition des coûts par collectivité :

Collectivité apportant le financement	Collectivité apportant le financement	Coût en millions d'euros	Cout en millions d'euros
Belgique	Vlaanderen	47,05 M d'€	52,05 M d'€
	Wallonie	5 M d'€	
France	MEL	57,784 M d'€	152,784 M d'€
	Etat français	95 M d'€	
Total		204,834 M d'€	204,834 M d'€

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 36 sur 41



- EU BE FR

A ces coûts il convient d'ajouter :

\* le 1 % paysager

Source :

<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/le-1-paysage-et-developpement-a10965.html>

\* 10 à 25 % de compensations environnementale

Source :

[https://www.yvelines.gouv.fr/content/download/11414/74395/file/08-TGO-Etude\\_d%27impact\\_Volume%20%20-%20Cout%20des%20mesures%20et%20Pr%C3%A9sentation%20des%20m%C3%A9thodes.pdf](https://www.yvelines.gouv.fr/content/download/11414/74395/file/08-TGO-Etude_d%27impact_Volume%20%20-%20Cout%20des%20mesures%20et%20Pr%C3%A9sentation%20des%20m%C3%A9thodes.pdf)

<https://www.agglo-moulins.fr/actions-projets/route-centre-europe-atlantique-rcea/le-projet-d-autoroute.html>

[https://www.contournement-ouest-strasbourg.fr/wp-content/uploads/2020/01/dossier\\_arcos\\_juin2019\\_page\\_a\\_page\\_v1-1.pdf](https://www.contournement-ouest-strasbourg.fr/wp-content/uploads/2020/01/dossier_arcos_juin2019_page_a_page_v1-1.pdf)

\* 5 à 6 % \* pour la signalisation

Source :

<https://www.routesdefrance.com/wp-content/uploads/dossier-de-presse-AG-2015-USIRF.pdf>

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/1809w-rapport2018-Analyse\\_bilans\\_toti.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/1809w-rapport2018-Analyse_bilans_toti.pdf)

\* 1,5 M d'€ à 3 M d'€ pour les études

Source :

[http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Role\\_du\\_MO\\_et\\_du\\_ME\\_cle0f7eb7.pdf](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Role_du_MO_et_du_ME_cle0f7eb7.pdf)

[http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2588\\_couleurs\\_c\\_notice\\_v10.pdf](http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2588_couleurs_c_notice_v10.pdf)

[http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rn164-mur-annexe\\_e6-2-etude\\_infrastructures\\_routieres\\_2018-07-12ind7.pdf](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rn164-mur-annexe_e6-2-etude_infrastructures_routieres_2018-07-12ind7.pdf)

Soit :

\* 1,528 M d'€ pour le budget paysager

\* entre 15,28 M d'€ et 22,92 M d'€ pour les compensations environnementales

\* entre 7,64 M d'€ et 9,17 M d'€ pour la signalisation

\* entre 1,5 M d'€ et 3 M d'€ pour les études.

Total :

\* entre 178,732 et 189,402 M d'€ pour la partie française .

Coûts consolidés hypothétique par collectivité :

Collectivité apportant le financement	Coût en millions d'euros	Total
MEL	entre 67,59 et 71,633 M d'€	entre 178,732 et 189,402 M d'€
Etat français	entre 111,134 et 117,768 M d'€	

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 37 sur 41



- EU BE FR

13)2) Etude comparative des projets :

Le tableau suivant va proposer une étude comparative sur les 2 contournements est et ouest :

Facteur à respecter	Contournement Ouest	Contournement Est	Justification
Réutiliser le réseau existant.	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	A quelques exceptions près, le contournement Ouest à l'avantage de réutiliser quasi exclusivement le réseau existant, en aménageant sur place des axes.
Passage au-dessus des champs captant l'eau potable de la MEL.	<b>Ne passe pas au-dessus</b>	<b>Passe au-dessus</b>	Le CSEL à l'inconvénient de passer au-dessus des champs captants au niveau de Lesquin et Phalempin.
Longueur du contournement	<b>85 km</b>	<b>68 km</b>	Un contournement par l'ouest fait 85 km, contre 68 km à l'est. Actuellement sans le CSEL cela fait 70 km.
Coût du projet.	<b>entre 178,732 et 189,402 millions d'€ pour la partie française</b>	<b>entre 350 et 450 millions d'€</b>	Le coût final du projet d'un contournement est 2 à 3 fois moins cher par l'ouest que par l'est.
Captage du flux de transit.	<b>entre 25 et 35 k véhicules quotidiens</b>	<b>35 et 45 véhicules quotidiens</b>	Le CSEL à l'avantage de capter plus de trafic de transit, car il est plus proche de Lille.
Urbanisation.	<b>faible densité</b>	<b>forte densité</b>	L'urbanisation est moins dense à l'ouest qu'à l'est.
Impact environnemental.	<b>emprises existantes sur un réseau partiellement aménagé</b>	<b>nécessite de construire sur des champs</b>	Un projet comme le contournement ouest, a l'avantage de limiter l'impact environnemental. Il se base sur une infrastructure existante en la faisant évoluer.
Travaux et études	<b>travaux sur des axes existants</b>	<b>axe à créer de toute pièce</b>	Un projet comme le contournement ouest limite le recours aux travaux et études.



Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 38 sur 41



14) Conclusion :

Au vu des éléments que nous avons, un contournement par l'ouest est à privilégier.

Justification :

- > réemploi quasi exclusif des infrastructures existantes
- > emprises déjà disponibles
- > l'itinéraire ne passe pas au-dessus de champs captant l'eau potable
- > le coût du projet est modéré (entre 178,732 et 189,402 millions d'€ pour la partie française)
- > l'urbanisation dans le bassin minier et à l'ouest de la métropole lilloise est modérée
- > le réemploi d'infrastructures existantes limite la destruction de l'environnement (forêts, champs ...)
- > à l'heure actuelle et dans la mesure du possible il faut privilégier l'existant au nouveau

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 39 sur 41



15) Glossaire et informations :

MEL : Métropole Européenne de Lille

VL : véhicule léger

PL : poids lourds

CSEL : Contournement Sud Est de Lille, projet d'autoroute nouvelle entre l'A1 et l'A23/A27

CSL : Contournement Sud de Lille, ancien projet d'autoroute entre l'A25, la N41 et l'A1

COL : Contournement Ouest de Lille, projet de contournement par le réemploi des axes A21, N47, N41, A25, M945, M7, N58 belge et A19 Belge

DOT : Douai Orchies Tournai, ancien projet de contournement autoroutier par l'est de Lille

PLU : Plan Local d'Urbanisme

AX : Autoroute AX

RNX/NX : Route Nationale X/Nationale X

RDX/DX : Route Départementale X/Départementale X

RMX/RX : Route Métropolitaine X/Métropolitaine X

RX : Ring X, voirie de type périphérique ou rocade en Belgique

EX : numérotation des grandes routes Européennes

CRT : Centre Régional de Transport

BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence

*Le présent rapport renvoie vers plusieurs types de liens (rapports, articles ...). La citation des liens n'a aucune vocation commerciale. Les cartes sont utilisées à titre d'illustrations, les sites sources sont systématiquement renseignés après chaque carte. L'utilisation des fonds de cartes Google Maps, sont la propriété de Google. Toutes utilisations commerciales des cartes sans autorisations est interdite.*

Dans le cadre de la loi NOTRe de 2015, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, les routes portant la mention « RD », sur le territoire administratif de la MEL sont devenues des « RM ». Le changement des panneaux est effectif depuis l'été 2019.

Source :

<https://www.lavoixdunord.fr/627461/article/2019-08-22/de-nouveaux-panneaux-bleus-pour-identifier-les-routes-metropolitaines>

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 40 sur 41



*Contact et réalisation du rapport > Pierre G. : [pierg.projurba@laposte.net](mailto:pierg.projurba@laposte.net) .*

Document : rap\_cont\_lille\_FR.pdf, page 41 sur 41



Annexe)

> Pour chiffrer le coût de construction de 1 km de 2x2 voies, nous nous baserons sur un montant moyen de 8 millions d'euros du km. Notre base de calcul est celle de 2006. Elle était de l'ordre de 6 millions d'euros. Nous tiendrons compte d'une hausse des coûts liés aux nouvelles normes, et à la hausse du prix des matières premières

> Au vu de la moyenne utilisée, nous considérerons que 1 km de 2x1 voies coûte 4 millions d'euros. Même chose pour une 2x3 voies, nous compterons 12 millions d'euros du km.

> Le coût de transformation d'un carrefour giratoire ou carrefour classique, en rond-point tunnel, est d'environ 4 millions d'euros l'unité.

*\* sources documentaires*

<https://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/074000038.pdf>, voir page 7 et 8.

<http://www.trba.be/fr/references/mouscron-n58>

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2015347>

> Pour permettre le doublement des M945 et M7, deux ponts doivent être construits. Un franchissement de ligne ferroviaire Lille <> Armentières, ainsi qu'un franchissement du cours d'eau : la Lys.

Le tablier de pont de la M7 pour permettre son doublement doit faire 200 m de long sur 12 m de large :

> 2 voies de 3,5 m

> 1 BAU de 3m

> 2 espaces rambardes de 1 m chacun

soit 2400 m<sup>2</sup> de tablier.

Le tablier de pont de la M945 pour permettre son doublement doit faire 16 m de long sur 12 m de large :

> 2 voies de 3,5 m

> 1 BAU de 3m

> 2 espaces rambardes de 1 m chacun

soit 192 m<sup>2</sup> de tablier.

Les derniers chiffres donnent un coût de construction du pont de 1900 à 2000 € TTC le m<sup>2</sup>.

*\* sources documentaires*

<https://www.infociments.fr/sites/default/files/article/fichier/CT-T87.pdf>, voir page 34.

<http://catalogue.setra.fr/documents/Cataloguesetra/0003/Dtrf-0003332/DT3332.pdf>

[http://www.piles.setra.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/COA95\\_cle2e4287.pdf](http://www.piles.setra.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/COA95_cle2e4287.pdf)

<https://www.matiere-tp.fr/la-construction-dun-pont-un-chantier-en-5-etapes/>

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@27 - Westerlinck Tony - Roubaix**

**Date de dépôt :** Le 03/03/2023 à 13:32:15

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** PLAN DE MOBILITÉ DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

**Contribution :**

Demande de participation à la mairie de Roubaix le Samedi 4 mars 2023

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **E28 - Tony Westerlinck**

**Date de dépôt :** Le 03/03/2023 à 13:42:35

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :** PLAN DE MOBILITÉ DE LA MÉTROPOLÉ EUROPÉENNE DE LILLE

**Contribution :**

Bonjour je m'appelle Tony Westerlinck je vous envoie cette email pour demander mon inscription à la permanence du Mardi 8 mars 2023 à la mairie de roubaix pour l'enquête publique je vous remercie passe une excellente journée

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@29 - Tony - Roubaix**

**Organisme** : Citoyens

**Date de dépôt** : Le 03/03/2023 à 13:47:15

**Lieu de dépôt** : Sur le registre électronique

**Objet** : PLAN DE MOBILITÉ DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

**Contribution** :

Bonjour je m'appelle Tony Westerlinck je vous envoie cette email pour demander mon inscription à la permanence du Samedi 4 mars 2023 à la mairie de roubaix pour l'enquête publique je vous remercie passe une excellente journée

**Pièce(s) jointes(s)** : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **@30 - Westerlinck Tony - Roubaix**

**Date de dépôt :** Le 03/03/2023 à 16:19:15

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** PLAN DE MOBILITÉ DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

**Contribution :**

La Station Roubaix Eurotéléport devient de plus en plus petite

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@31 - Tony - Roubaix**

**Date de dépôt :** Le 03/03/2023 à 16:24:37

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** PLAN DE MOBILITÉ DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

**Contribution :**

Projet pour la L4 pourquoi ne pas la faire la faire continuer dans l'avenue de Nation Unis jusqu'à Mercure puis le nouveau couloir bus puis BD Léon Jouhaux puis le pont de Tilleul pour ensuite récupérer son itinéraire a la gare de Tourcoing jusqu'à Halluin ensuite ?

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **R32 - - Wervicq-Sud**

**Date de dépôt :** Le 03/03/2023 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :** bus de la lévia à Wervicq

**Contribution :**

Madame Dujardin

indique oralement:

-1 que les bus ilévia ne s'arrêtent pas de manière à border le trottoir de leur zonz d'arrêt (pour favoriser un redémarrage plus rapide)

d'ou un risque de chute en franchissant la marche vers le trottoir.

-2 que pour les bus ilévia les horaires indiqués sur les fiches horaires ne correspondent pas toujours avec les horaires affichés numériquement sur les abris-bus d'ou un risque de manquer la correspondance

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **R33 - - Wervicq-Sud**

**Date de dépôt :** Le 03/03/2023 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :** les mobilités douces dans le secteur de Wervicq

**Contribution :**

Madame Cox indique qu'elle rédigera une contribution relative à ce sujet sur registre numérique

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@34 - COX Laurence - Wervicq-Sud**

**Date de dépôt :** Le 04/03/2023 à 18:33:43

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Mobilités douces Vallée de la Lys

**Contribution :**

Habitante de Wervicq depuis 20 ans, la situation du point de vue des mobilités douces s'est soit aggravée (fermeture de la gare de Comines et en particulier de la ligne qui permettait de rallier Lille en 20 mn) ou a stagnée : pas de Liane (contrairement à Comines ou Halluin), 2 fois moins de bus 86 pour se rendre à Lille ( sachant que nous mettons une heure pour y aller) que Linselles par exemple ou Bondues et aucune piste cyclable digne de ce nom. Je travaille sur Tourcoing (45mn en bus par le 82) si je veux me rendre en vélo sur mon lieu de travail je dois risquer ma vie sur la départementale 64 qui traverse Bousbecque / Linselles puis Bondues. Il y a juste une bande en pointillés sur le côté de la chaussée, autrement dit rien sur une route limitée sur certains tronçons officiellement à 70 km/h.

Aussi, il est facile de culpabiliser les habitants du périurbain et de les accuser de polluer en utilisant leurs automobiles quand les solutions de mobilités sont à ce point indigentes sur un territoire.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@35 - Simaeys Frédéric - Lys-lez-Lannoy**

**Date de dépôt :** Le 05/03/2023 à 15:38:08

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Rajouter ligne de métro

**Contribution :**

Bonjour

J'habite Lys Lez Lannoy et je travaille à Villeneuve d'Ascq, si le métro passait dans ma commune je prendrai jamais ma voiture pour aller travailler quotidiennement

Actuellement, en bus, le temps de trajet porte à porte est ingérable.

Je connais énormément de voisins de Lys Lez Lannoy qui arrêtaient la voiture si on avait le métro

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@36 - Lucie - Croix**

**Date de dépôt :** Le 05/03/2023 à 17:29:42

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Croix-HEM

**Contribution :**

Croix est à 5minutes en voiture du centre ville de Hem et à 1h en bus, je trouve ça anormal. Le matin la ligne 36 est bondée par les étudiants de l'edhec, le trottoir est noir de monde. A quand une desserte les près -> hem ou croix -> Hem plus fréquente et qui ne prenne pas 1h, ou qui ne soit pas réduite à 3 bus 60E rapides uniquement tôt le matin et le soir pour un départ de les près. Il faut des bus plus souvent et plus direct vers le centre de HEM qui comprends une zone d'activité avec plusieurs entreprises. En plus avec toutes les voies privées de croix il ne reste que le bus et la voiture pour, depuis croix, rejoindre HEM car les trottoirs rue d'hem ne sont que du gravas, étroits, impraticables et dangereux (si on voulait tenter de rejoindre hem en partant du carrefour du fer à cheval à pied) et je ne parle même pas de la piste cyclable en plein milieu du terre plein qui est dangereuse car elle n'est absolument pas protégée avec pourtant les voitures qui roulent comme des fous sur cette route, et où toute déviation est impossible a cause des voies privées interdites. Je peux comprendre les voies privées, mais de la à marquer une frontière quasi infranchissable entre 2 communes, même à pied ou à vélo, (sauf via une route unique devenue dangereuse) je trouve ça pas normal.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@37 - Isabelle - La Madeleine**

**Date de dépôt :** Le 05/03/2023 à 21:00:53

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Développement des transports en commun

**Contribution :**

Habitant depuis peu la métropole, je constate une offre insuffisante de transports en commun (tramway toutes les 15 à 20 mn le soir après 21 h et le week end et de ce fait des rames de tramway souvent surchargées ) . Comment inciter les habitants à abandonner la voiture si l'offre est insuffisante ?

L'offre crée la demande. Dans une agglomération aussi importante, c'est une évidence. Il suffit de comparer avec d'autres métropoles de la même taille en France ou en Europe.

Le 1er objectif doit être de renforcer l'offre de transports en commun afin que la majorité des habitants n'utilise plus leur voiture pour aller travailler : développer bus, métros, trains, tramway de 5h à minuit avec une fréquence suffisante est indispensable dans une métropole de cette taille. Et cela répond aux besoins de l'ensemble des usagers, quel que soit leur âge et leur revenu et ce sont aussi les moyens de transport qui occupent le moins d'espace afin d'améliorer la qualité de vie en ville, et éviter l'étalement urbain.

Le 2eme objectif doit être de faciliter la marche et l'usage du vélo. Aujourd'hui les trottoirs sont trop souvent en mauvais état, et rendent la marche dangereuse.

Le développement de trottinettes en libre service est un non sens écologique, elles sont dangereuses pour les usagers de la voirie et ce n'est pas la solution qui va inciter les seniors à laisser leur voiture ! À l'heure où de plus en plus de métropoles les abandonnent, la MEL les développe : quelle erreur !

Concernant l'usage de l'automobile, tout doit être fait pour dissuader l'entrée en ville avec le développement de solutions de stationnement non seulement aux entrées routières de l'agglomération avec une bonne connexion transport aux communs mais aussi aux entrées ferroviaires.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **@38 - LAURENCE - Comines**

**Date de dépôt :** Le 06/03/2023 à 13:42:36

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**transport en commun

### **Contribution :**

La ville de Comines est distante de Lille de seulement 18km. Depuis la suppression de la ligne de train qui permettait un LILLE-COMINES en 25 minutes, je me rends au travail en bus en prenant la liane 90 jusque Wambrechies puis la liane 1 jusque l'arrêt république à Lille soit 1h30 min de trajet (aux heures de pointes).

Je comprends que la plupart des habitants de Comines a abandonné les transports en communs pour reprendre la voiture.

Qui ferait aujourd'hui entre 2h30 à 3h00 de bus par jour pour aller travailler ? sans parler des conditions de transports (peu de fiabilité sur le passage des bus aux horaires prévus, bus vieillissants et bondés...).

Quel projet dans ce plan de mobilité pour Comines et les villes voisines ?

Il y aurait pourtant des solutions à proposer : mise en place de ligne express qui réduirait le temps de transport, création de plateforme de covoiturage....

J'espère qu'encore une fois, nous ne serons pas les oubliés.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@39 - Laurence - Wervicq-Sud**

**Date de dépôt :** Le 06/03/2023 à 17:10:24

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Mobilités douces Vallée de la Lys

**Contribution :**

Habitante de Wervicq depuis 20 ans, la situation du point de vue des mobilités douces s'est soit aggravée (fermeture de la gare de Comines et en particulier de la ligne ferroviaire qui permettait de rallier Lille en 20 mn) ou a stagné : pas de Liane (contrairement à Comines ou Halluin), 2 fois moins de bus 86 pour se rendre à Lille ( sachant que nous mettons une heure pour y aller) que Linselles par exemple ou Bondues ; une de mes filles étudie sur Roubaix (Eurotéléport) : temps de trajet en transport en commun 1h20 pour 17 km. Enfin ce territoire ne dispose d'aucune piste cyclable digne de ce nom. Je travaille sur Tourcoing (45mn en bus par le 82) si je veux me rendre en vélo sur mon lieu de travail je dois risquer ma vie sur la départementale 64 qui traverse Bousbecque / Linselles puis Bondues. Il y a juste une bande en pointillés sur le côté de la chaussée, autrement dit rien sur une route limitée sur certains tronçons officiellement à 70 km/h et où peu d'automobilistes respectent cette vitesse (ligne droite, rase campagne...).

Aussi, il est facile de culpabiliser les habitants du périurbain et de les accuser de polluer en utilisant leurs automobiles quand les solutions de mobilités douces sont à ce point indigentes sur un territoire.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@40 - Lucile - Péronne-en-Mélantois**

**Date de dépôt :** Le 07/03/2023 à 07:12:04

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Carrefour 4 cantons

**Contribution :**

Le carrefour des 4 cantons est saturé aux heures de pointe. Prendre le métro est facile, mais arriver et surtout sortir du parking et passer ce carrefour le soir peut prendre 10/15 minutes !

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@41 - Anne - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 07/03/2023 à 14:22:52

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** ligne Lille-Orchies via Ascq

### **Contribution :**

Je suis très étonnée que partout soit mentionnée la ligne Ascq -Orchies au lieu de de la ligne ,historiquement Lille-Orchies via Ascq sans changer de de moyen de transport.

Cette ligne de train permettait il y a quelques années de relier efficacement Lille depuis Villeneuve d'Ascq mais aussi Tressin, Anstaing Bouvines , Cysoing, Orchies , etc.. avec les avantages d'un trajet direct, régulier, sans embouteillage.

Depuis l'arrêt de cette ligne ferroviaire qui a commencé par des suppressions de trains puis par la scission en ligne Ascq-orchies puis arrêt pour raisons de rentabilité ( effectivement si des trains sont supprimés, cela ne risque pas d'en maintenir la rentabilité..) et de non entretien de la voie, les usagers se sont tournés très majoritairement vers la route (soit par le transport à la demande mis en place par la sncf mais très contraignant car sur réservation à l'avance et avec peu d'horaires soit par l'utilisation de véhicule personnel), ce qui occasionne allongement du temps de transport , embouteillages et pollution et frais supplémentaires.

La mise en place d'un tram-train,comme il en avait été question, permettrait désengorger les structures routières et du métro tout en améliorant les dessertes à l'extérieur de Lille, de faire reprendre les transports en commun aux personnes qui en ont perdu l' habitude ou d'améliorer la mobilité des publics non motorisés mais aussi de limiter l'empreinte énergétique ( ce qui ne semble pas être le cas des solutions apportées récemment telles que la mise en place de lignes de bus à haut niveau de desserte).

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@42 - Philippe - Comines**

**Date de dépôt :** Le 07/03/2023 à 18:14:54

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Trajet de Comines à Lille

**Contribution :**

Je travaillais à Marcq jusqu'en 2022 et ancien usager du TER ligne Comines-Lille, cela permettait d'une part de se rendre à Lille rapidement 30 min et en plus de pouvoir prendre le vélo pour se rendre au travail. Hélas la ligne a fermé fin 2019. Dommage car la fréquentation du TER repartait à la hausse liée en partie à la hausse des carburants mais également aux problèmes de circulation aux entrées de Lille. ( Rappel historique: la boucle ferroviaire de la vallée de la lys existait au 19ème y compris vers la Belgique)

De ce fait j'ai investi dans un vélo électrique afin de me rendre au travail. Et c'est là qu'on s'aperçoit que les infrastructures ne sont pas prévues pour faire du vélo en toute sécurité entre Comines et Lille (trajet au plus court): ne parlons même pas de la M308 non équipée en piste cyclable (sauf partie St Marguerite) et dangereuse aussi en voiture ! . Le trajet n'a guère plus sécurisé par les routes de campagnes peu entretenues et manque d'éclairage . Idem pour le pont frontière avec la Belgique non sécurisé pour les cyclistes (Quid des projets passerelles...) Pourtant la ville de Comines va demander une faisabilité à la MEL pour la mise en place de vélos électriques et trottinettes en LS !! On met une fois de plus la charrue avant les bœufs. Je continue de croire que le nord ouest de Lille ainsi que la vallée de la Lys restent les parents pauvres de la MEL en termes de mobilité.

Le tramway aurait été une solution mais non prévu...Un bus express bloqué dans les bouchons .... il serait également intéressant de se concerter avec nos voisins belges en particulier pour la vallée de la lys...

Une contribution pour l'avenir des enfants voire petits-enfants !

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@43 - Lucile - Péronne-en-Mélantois**

**Date de dépôt :** Le 07/03/2023 à 22:19:03

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Grand place de Lille

**Contribution :**

La grand place de Lille est un lieu de rencontre, rassemblement, culture... les voitures n'y ont absolument pas leur place !

Regardons ce qui se fait ailleurs, en Belgique par exemple. Rendons le centre historique aux piétons !

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @44 - Charlemagne Martel - Lille

**Date de dépôt :** Le 09/03/2023 à 06:47:48

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**Keolis transdev ou un partenaire innovant

### **Contribution :**

Quand on vit sur de vertes prairies grasses sachant que le marché est toujours dans la poche il n'est nul besoin d'imagination , les usagers seront toujours aux heures de pointe serrés comme des sardines à faire touche touche dans les rames , la gratuite,du matériel performant, du gel , des salles d'attentes bien éclairées , dommage que pattou ait disparu il aurait pu redessiner toutes les gares, quant a cette nouvelle enquête c'est pour le fun , Keolis SNCF va a nouveau se nourrir sur la bête MEL pour combler ses déficits abyssaux, peut être pour payer les travaux de la nouvelle gare TER , espérons que durant ces travaux vous ne chargerez pas le bétail , pardon les usagers dans des bus surcharges et a l'attention de Madame la technicienne de l'environnement , dans les deal. retrouvez la documentation. Transports a la rubrique climatisation, dans les bus de la MEL ou le métro des odeurs de Channel numero 5 seraient fortement appréciées, ce serait bien de se rapprocher du gouvernement belge pour que les transports de la MEL (la SNCF,) mettent en liaison le métro en TRAM train avec le kustram belge, le dimanche a la Panne , des moules et des frites, ce n'est pas dans les locaux de la MEL que se tiennent les travaux de l'eurometropole?

Aucune approche pour un métro câble ou de l'acquisition de sous marins de la MEL pou permettre le transport par la DEULE; la SNCF a plus d'immagination pour mettre en service Ouigo entre Barcelone et Madrid que pour nous apporter un réel confort a la MEL, pas mal les portiques guillotine comme vous avez le montant de la fraude en tête , ces derniers utilisent les carrés d'accès des pompiers achetés a Bricomarché ( au lieu de les effrayer avec une pénalité de 200euros ) évitez d'engorger le tribunal de police de Lille et mettez en place la gratuite dans les plus brefs délais.

Quant aux commissaires enquêteurs pour les rencontrer puisque incidemment ils ne siègent pas dans les locaux de la MEL, il aurait été intelligent de prévoir des navettes gratuites pour participer à cette sollicitation environnementale avec les bus de la MEL repeints en vert pour l'occasion et de les avoir déplacés en fanfare avec plusieurs Big Bang mobilisés sur les marchés a la sortie des écoles ou devant les hôpitaux.

Quant aux lignes de tram que nos élus de la MEL essayent de nous proposer qu'ils prennent un BUS en fauteuil roulant avec des trottoirs qui ne sont pas a niveau c'est une expérience a connaitre dans son existence,

N'ayant plus beaucoup d'immagination je voudrais que l'on pense a celui qui va a nouveau empocher le marché, je joue Keolis place, quant a la concertation vous la menez de telle manière à ne pas concerter les usagers , mais heureusement qu'il existe un deuxième tour , celui du parcours TA ,CAA ,CE, cour de justice des communautés europeennes et ce sera enfin la présentation des moyens que vous n'avez pas voulu entendre au niveau metropolitain.

Peut être qu'un élu de la MEL a d'autres préoccupation que les transports public mais une dernière suggestion que le président prenne un jour le métro et le bus aux heures de pointe il comprendra la

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

réelle détresse des usagers au quotidien , car cet investissement c'est aussi nos contributions matérielles abonnements achats de tickets et impôts versés

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **@45 - Héloïse - Sainghin-en-Weppes**

**Date de dépôt :** Le 09/03/2023 à 18:26:31

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Voiture VS transports en commun Sainghin-en-Weppes

**Contribution :**

Bonjour,

Arrivés à Sainghin en Weppes en 2013 et travaillant à Lille nous étions satisfaits de pouvoir prendre le train. 4 trains par heure aux heures de pointe, toutes les 15-20 minutes, pleins mais pas surchargés. Au fur et à mesure, le service et l'offre se sont dégradés. Certes, il reste 3 trains par heure mais 2 sont à 3 minutes d'écart donc 2 créneaux horaires. Aucune souplesse n'est possible dans l'organisation du travail.

Les trains sont désormais trop petits pour le nombre de personnes qui le prennent. Régulièrement des trains de 2 wagons aux heures de pointe : de qui se moque-t-on ? Le minima serait de voyager dans des conditions correctes. Les personnes souhaitant voyager avec leur vélo ne le peuvent pas manque de place.

Les dessertes de bus ne sont pas non plus adaptées aux horaires.

Un parking géant a été construit, juste avant la réduction du nombre de trains. De la dépense inutile,...

Bref, rien ne semble cohérent dans le plan de mobilité actuel, comme si chacun décidait de son côté. Aucune réelle ambition de réduire les gaz à effet de serre.

De plus, le manque de fiabilité contribue au choix ou non de prendre le train. Défaillance de matériel, train non prêt, personnel manquant,... de nombreux motifs. Depuis quelques mois la fiabilité s'est améliorée après de nombreuses périodes catastrophiques.

Conclusion, nos camarades de train l'ont abandonné un à un au profit de la voiture malgré le coût, le stress,... Je suppose que notre situation n'est qu'un exemple parmi tant d'autres. Pas de quoi s'étonner que les gens délaissent les transports en commun. Nous continuons plus par conviction que par praticité.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@46 - Bastin Etienne - Roubaix**

**Date de dépôt :** Le 09/03/2023 à 19:15:15

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** liaisons avec les villes Belges

**Contribution :**

malgré le libellé "métropole Européenne de Lille" rien ou presque n'est prévu pour améliorer et développer les relations avec les villes Belges voisines. %Même sans faire de gros investissements il devrait être possible d'étendre la tarification Ilevia (et les abonnements) à Courtrai et Tournai ou au moins Mouscron, et par ailleurs rétablir les liaisons ferroviaires directes existantes autrefois de Lille vers Anvers, Namur ...

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@47 - Bastin Etienne - Roubaix**

**Date de dépôt :** Le 09/03/2023 à 19:20:35

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** sécurité ressentie du métro le soir

**Contribution :**

Actuellement l'ambiance du métro au delà de 19:00 est ressentie comme anxiogène en particulier par les femmes seules qui, de ce fait, privilégient la voiture. De nombreux jeunes stationnent dans les escaliers et les stations en fumant des joints. Même si ils sont tout à fait inoffensifs, ils font peur. Il faudrait créer une présence humaine dans ces lieux à ces heures (alors qu'elle est parfois surabondante en journée !)

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@48 - GRIMAULT Didier - Ennevelin**

**Date de dépôt :** Le 10/03/2023 à 16:46:22

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis sur le plan de mobilité

### **Contribution :**

Le plan mobilité présenté par la MEL affiche des ambitions majeures en matière de lutte contre le réchauffement climatique et contre les pollutions locales, atmosphériques et sonores. Il vise aussi à garantir à tous la possibilité de se déplacer, tout en agissant en faveur de l'environnement.

Ces objectifs clairement affichés, amènent à prendre en compte les constats et propositions émis par le Conseil de développement de la MEL : PLAN DE MOBILITE METROPOLITAIN 2035 qui aborde pertinemment tous les aspects de la politique des transports et ses répercussions sur l'urbanisme et l'environnement.

### **FUTURE DE LIGNE DE TRAMWAY NORD - SUD**

A la page 9 du document, le Conseil de Développement souligne à juste titre « que les nouvelles lignes de TCSP retenues ne concernent que les zones urbaines au détriment de l'aire métropolitaine et du versant Belge de l'Euro métropole ».

C'est notamment le cas du futur tramway axe Nord – Sud cantonné comme son prédécesseur des années soixante (ancienne ligne C) entre Wambrechies et Wattignies, alors que la prise en compte des nouveaux besoins territoriaux et notamment des difficultés de transport subies par les usagers les plus éloignés, militent pour une prolongation de ce tramway tant sur Comines (voire Comines Belgique) que sur Seclin qui vient d'ailleurs pour sa part d'être arbitrairement exclu du tracé. La présence du TER à Seclin ne saurait d'ailleurs servir de prétexte, dans la mesure où ce mode de transport déjà bien saturé ne peut en aucune façon se substituer à la fréquence offerte par un tramway

### **EMPRISE FERROVIAIRE ASCQ - ORCHIES**

L'existence de la plateforme ferroviaire ASQ – ORCHIES située en partie sur la MEL offre de son côté une véritable opportunité pour la réhabilitation de cette ligne. Comme l'indique la Voix du Nord du dimanche 5 mars 2023 « l'année 2022 s'est terminée avec l'engagement pris par la MEL de cofinancer une étude pour la mise en circulation d'un car à haut niveau de service sur l'emprise de la voie ferrée ».

L'émergence de nouvelles techniques d'exploitation ferroviaire légère élargit cependant le créneau de pertinence du rail qui mériterait donc, en toute équité, d'être intégré dans cette étude, s'agissant en cela de nourrir la réflexion sur ce que sera le volume de clientèle dans dix ou vingt ans, en raison de la hausse inéluctable des prix du carburant, et des mesures coercitives prises pour limiter le trafic automobile, la voiture électrique ne réglant en rien les problèmes de saturation des voiries. Dans le Sud Est de la France, un projet de réouverture de ligne (Digne – St Auban) envisage la mise en place

Page 108 / 580.

d'un train très léger dont l'expérimentation pourrait être menée d'ici deux ou trois ans. Donc affaire à suivre par la MEL qui pourrait s'en inspirer.

Bref, ce projet de réhabilitation Ascq – Orchies nous engage pour les décennies à venir. Il n'y a donc pas lieu de se tromper de débat entre le fait de disposer d'un autobus, ce qui est une chose, ou d'un système ferroviaire mieux à même, pour sa part, d'appréhender l'avenir.

Nous sommes donc bien à l'heure des choix. Comme le disait le regretté Alfred SAUVY (économiste démographe et sociologue) « On ne dépense son argent qu'une fois », alors autant bien le dépenser, s'agissant d'ailleurs ici pour le mode ferroviaire plus d'un investissement sur l'avenir que d'une dépense.

## GENERALITES

Il y aurait encore beaucoup à dire, mais dans l'attente de toutes ces améliorations envisagées par la MEL (créations de BHNS, nouvelles lignes de tramway etc.) l'accent doit être mis sur l'amélioration de l'existant : priorité absolue aux bus, accès facilité pour tous, entrée et sortie par toutes les portes des bus afin d'accélérer le service, fréquence, renforcement de la sécurité et de la sûreté, lutte contre le sexisme et les harcèlements dans les transports, soit autant de points déjà évoqués par de nombreuses personnes qui interviennent dans cette enquête.

La liste est donc encore longue et tellement diverse si l'on considère aussi la nécessité de remettre en œuvre la ceinture ferroviaire de Lille, lutter contre l'étalement urbain et prendre en compte les justes revendications émises par les associations de défense du vélo. Le plan de mobilité revêt donc bien de multiples aspects.

GRIMAUULT D. Membre de la Fédération Nationale

des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **R49 - Jean Dominique - Wervicq-Sud**

**Date de dépôt :** Le 10/03/2023 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :** contact avec C.E et prise de connaissance du dossi

**Contribution :**

Venu me renseigner sur le projet P.D.M.

Je déposerai une contribution sur le site.

En résumé déjà, je souhaite parler du manque de place pour les déplacements doux (pistes cyclables) sur la vallée de la LYS.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **R50 - Emmanuel - Wervicq-Sud**

**Date de dépôt :** Le 10/03/2023 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :** contact avec C.E et prise de connaissance du doss

**Contribution :**

Je suis venu me renseigner sur le projet.

Je déposerai un avis sur le site.

Manque de lignes directes vers les grandes villes et stations métro. Manque d'alternatives.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@51 - Geraldine - Lille**

**Date de dépôt :** Le 10/03/2023 à 17:27:04

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Des équipements pour les cyclistes dignes d'une métropole européenne

### **Contribution :**

La métropole européenne de Lille est très en retard en termes d'aménagements cyclables. La sécurité tout comme la facilité de circulation des cyclistes, ces usagers de la voie publique qui prennent peu de place et ne polluent pas sont très insuffisamment prises en compte. C'est indigne d'une métropole comme Lille, qui plus est située très près de villes beaucoup plus avancées dans la facilitation des transports à vélo, comme Anvers ou Rotterdam, La Haye, Utrecht, etc.

À Lille et dans sa métropole, la facilitation des trajets à vélo n'est qu'un vague affichage politique. À part de la peinture rouge sur le sol, quasiment RIEN n'est fait pour faciliter et sécuriser les déplacements.

Les aménagements adaptés sont rares, les continuités de parcours ne sont pas travaillées entre les voies cyclables, les revêtements ne sont pas entretenus, jamais nettoyés de leurs feuilles ou morceaux de verre, beaucoup de voies ne sont pas éclairées la nuit alors qu'elles sont couvertes de trous et de racines.

Les contresens cyclistes sont des coupes gorges : les automobilistes qui arrivent à pleine vitesse en face de nous en nous mettant en danger ne sont JAMAIS punis. La vitesse de 30km/h instaurée dans de nombreuses rues n'est JAMAIS respectée et les automobilistes qui la dépassent ne sont JAMAIS verbalisés. Les camions qui circulent dans la métropole ne sont pas obligés de disposer des équipements de sécurité qui existent (radars de présence, portes vitrées...) et que la ville de Londres a pourtant rendus obligatoires.

Avec des équipements à la hauteur des enjeux, la métropole ne compterait pas autant de cyclistes morts. Ce ne sont pas des « cyclistes morts », d'ailleurs, ce sont des jeunes, des adultes, qui avaient toute une vie à mener, qui étaient aimés de leur famille et de leurs amis, voire de leurs enfants, à qui ils manqueront pour toujours. On ne peut pas se cacher derrière des « plans mobilité douce » à l'horizon de 20 ans. C'est aujourd'hui qu'on vit et qu'on prend notre vélo et qu'on veut le faire en sécurité pour continuer de vivre avec les personnes qu'on aime et de faire des projets. Nous sommes, cyclistes, DES VIES, aussi précieuses que la vôtre.

Comme vous, nous n'avons pas envie de perdre notre vie parce que des politiques trouvent que cette vie, la nôtre, est secondaire par rapport à la -dérisoire, oui, dérisoire - liberté des automobilistes ou à la difficulté d'empêcher certains camions d'entrer dans les villes. Et je ne parle pas de l'enjeu climatique. Comment une métropole telle que Lille, qui connaît des niveaux de pollution très élevés, ce qui a des conséquences directes sur la santé des habitants mais aussi sur le climat, peut-elle si peu pour favoriser la pratique, non polluante, du vélo ?

Après ce nouveau décès, insupportable, abominable, atroce, sur le pont de Tournai : FAITES VRAIMENT des aménagements pour les cyclistes. Allez à Rotterdam et faites pareil et qu'on n'en



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

parle plus ! Pas besoin de réinventer la roue : on sait ce qu'il faut faire ! et tant pis si vos électeurs automobilistes vous lâchent. Vous aurez sur la conscience le sentiment d'avoir fait quelque chose pour sauver des vies.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@52 - GRIMAULT Didier - Ennevelin**

**Date de dépôt :** Le 10/03/2023 à 21:20:55

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis sur le plan de mobilité

### **Contribution :**

Le plan mobilité présenté par la MEL affiche des ambitions majeures en matière de lutte contre le réchauffement climatique et contre les pollutions locales, atmosphériques et sonores. Il vise aussi à garantir à tous la possibilité de se déplacer, tout en agissant en faveur de l'environnement.

Ces objectifs clairement affichés, amènent à prendre en compte les constats et propositions émis par le Conseil de développement de la MEL : PLAN DE MOBILITE METROPOLITAIN 2035 qui aborde pertinemment tous les aspects de la politique des transports et ses répercussions sur l'urbanisme et l'environnement.

### **FUTURE DE LIGNE DE TRAMWAY NORD - SUD :**

A la page 9 du document, le Conseil de Développement souligne à juste titre « que les nouvelles lignes de TCSP retenues ne concernent que les zones urbaines au détriment de l'aire métropolitaine et du versant Belge de l'Euro métropole ».

C'est notamment le cas du futur tramway axe Nord – Sud cantonné comme son prédécesseur des années soixante (ancienne ligne C) entre Wambrechies et Wattignies, alors que la prise en compte des nouveaux besoins territoriaux et notamment des difficultés de transports subies par les usagers les plus éloignés, militent pour une prolongation de ce tramway d'un côté sur Comines (voire la gare SNCB de Comines Belgique) et de l'autre sur Seclin qui vient d'ailleurs d'être arbitrairement exclu du tracé.

### **EMPRISE FERROVIAIRE ASCQ - ORCHIES :**

L'existence de la plateforme ferroviaire ASQ – ORCHIES située en partie sur la MEL offre de son côté une véritable opportunité pour la réhabilitation de cette ligne. Comme l'indique la Voix du Nord du dimanche 5 mars 2023 « l'année 2022 s'est terminée avec l'engagement pris par la MEL de cofinancer une étude pour la mise en circulation d'un car à haut niveau de service sur l'emprise de la voie ferrée ».

L'émergence de nouvelles techniques d'exploitation ferroviaire légère élargit cependant le créneau de pertinence du rail qui mériterait donc, en toute équité, d'être intégré dans cette étude, s'agissant en cela de nourrir la réflexion sur ce que sera le volume de clientèle dans dix ou vingt ans, en raison de la hausse inéluctable des prix du carburant, et des mesures coercitives prises pour limiter le trafic automobile, la voiture électrique ne réglant en rien les problèmes de saturation des voiries. Dans le Sud Est de la France, un projet de réouverture de ligne (Digne – St Auban) envisage la mise en place d'un train très léger dont l'expérimentation pourrait être menée d'ici deux ou trois ans. Donc affaire à suivre par la MEL et autres collectivités concernées qui pourraient s'en inspirer.

Bref, ce projet de réhabilitation Ascq – Orchies nous engage pour les décennies à venir. Il n'y a donc pas lieu de se tromper de débat entre le fait de disposer d'un autobus, ce qui est une chose, ou d'un système ferroviaire mieux à même d'appréhender l'avenir.

Nous sommes donc bien à l'heure des choix. Comme le disait le regretté Alfred SAUVY (économiste démographe et sociologue) « On ne dépense son argent qu'une fois », alors autant bien le dépenser, s'agissant d'ailleurs ici pour le mode ferroviaire plus d'un investissement sur l'avenir que d'une dépense.

#### GENERALITES :

Il y aurait encore beaucoup à dire, mais dans l'attente de toutes ces améliorations envisagées par la MEL (créations de BHNS, nouvelles lignes de tramway etc.) l'accent doit être mis sur l'amélioration de l'existant : priorité absolue des bus aux carrefours, accès facilité pour tous, entrée et sortie par toutes les portes des bus afin d'accélérer le service, fréquence, renforcement de la sécurité et de la sûreté, lutte contre le sexisme et les harcèlements dans les transports, tarification adaptée, soit autant de points déjà évoqués par de nombreuses personnes ayant pris part à cette enquête.

La liste est donc encore longue et tellement diverse si l'on considère aussi la nécessité de remettre en œuvre la ceinture ferroviaire de Lille, la lutte contre l'étalement urbain et la prise en compte des justes revendications émises par les associations de défense du vélo. Le plan de mobilité revêt donc bien de multiples aspects.

GRIMAUULT D. membre de la Fédération Nationale

des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@53 - GRIMAULT Didier - Ennevelin**

**Date de dépôt :** Le 10/03/2023 à 21:30:50

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis sur le plan de mobilité

### **Contribution :**

Le plan mobilité présenté par la MEL affiche des ambitions majeures en matière de lutte contre le réchauffement climatique et contre les pollutions locales, atmosphériques et sonores. Il vise aussi à garantir à tous la possibilité de se déplacer, tout en agissant en faveur de l'environnement.

Ces objectifs clairement affichés, amènent à prendre en compte les constats et propositions émis par le Conseil de développement de la MEL : PLAN DE MOBILITE METROPOLITAIN 2035 qui aborde pertinemment tous les aspects de la politique des transports et ses répercussions sur l'urbanisme et l'environnement.

### **FUTURE DE LIGNE DE TRAMWAY NORD - SUD :**

A la page 9 du document, le Conseil de Développement souligne à juste titre « que les nouvelles lignes de TCSP retenues ne concernent que les zones urbaines au détriment de l'aire métropolitaine et du versant Belge de l'Euro métropole ».

C'est notamment le cas du futur tramway axe Nord – Sud cantonné comme son prédécesseur des années soixante (ancienne ligne C) entre Wambrechies et Wattignies, alors que la prise en compte des nouveaux besoins territoriaux et notamment des difficultés de transports subies par les usagers les plus éloignés, militent pour une prolongation de ce tramway d'un côté sur Comines (voire Comines Belgique) et de l'autre sur Seclin qui vient d'ailleurs d'être arbitrairement exclu du tracé.

### **EMPRISE FERROVIAIRE ASCQ - ORCHIES :**

L'existence de la plateforme ferroviaire ASQ – ORCHIES située en partie sur la MEL offre de son côté une véritable opportunité pour la réhabilitation de cette ligne. Comme l'indique la Voix du Nord du dimanche 5 mars 2023 « l'année 2022 s'est terminée avec l'engagement pris par la MEL de cofinancer une étude pour la mise en circulation d'un car à haut niveau de service sur l'emprise de la voie ferrée ».

L'émergence de nouvelles techniques d'exploitation ferroviaire légère élargit cependant le créneau de pertinence du rail qui mériterait donc, en toute équité, d'être intégré dans cette étude, s'agissant en cela de nourrir la réflexion sur ce que sera le volume de clientèle dans dix ou vingt ans, en raison de la hausse inéluctable des prix du carburant, et des mesures coercitives prises pour limiter le trafic automobile, la voiture électrique ne réglant en rien les problèmes de saturation des voiries. Dans le Sud Est de la France, un projet de réouverture de ligne (Digne – St Auban) envisage la mise en place d'un train très léger dont l'expérimentation pourrait être menée d'ici deux ou trois ans. Donc affaire à suivre par la MEL et autres collectivités concernées qui pourraient s'en inspirer.

Bref, ce projet de réhabilitation Ascq – Orchies nous engage pour les décennies à venir. Il n'y a donc pas lieu de se tromper de débat entre le fait de disposer d'un autobus, ce qui est une chose, ou d'un système ferroviaire mieux à même, pour sa part, d'appréhender l'avenir.

Nous sommes donc bien à l'heure des choix. Comme le disait le regretté Alfred SAUVY (économiste démographe et sociologue) « On ne dépense son argent qu'une fois », alors autant bien le dépenser, s'agissant d'ailleurs ici pour le mode ferroviaire plus d'un investissement sur l'avenir que d'une dépense.

#### GENERALITES :

Il y aurait encore beaucoup à dire, mais dans l'attente de toutes ces améliorations envisagées par la MEL (créations de BHNS, nouvelles lignes de tramway etc.) l'accent doit être mis sur l'amélioration de l'existant : priorité absolue des bus aux carrefours, accès facilité pour tous, entrée et sortie par toutes les portes des bus afin d'accélérer le service, fréquence, renforcement de la sécurité et de la sûreté, lutte accrue contre le sexisme et les harcèlements dans les transports, tarification adaptée, soit autant de points déjà évoqués par de nombreuses personnes ayant pris part à cette enquête.

La liste est donc encore longue et tellement diverse si l'on considère aussi la nécessité de remettre en œuvre la ceinture ferroviaire de Lille, la lutte contre l'étalement urbain et la prise en compte des justes revendications émises par les associations de défense du vélo. Le plan de mobilité revêt donc bien de multiples aspects.

GRIMAUULT D.

Membre de la Fédération Nationale

des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@54 - JEAN-MARIE - Loos**

**Date de dépôt :** Le 12/03/2023 à 15:14:16

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Contribution Plan de Mobilité MEL

### **Contribution :**

1 : La première Priorité, avant le Plan de Mobilité, devrait concerner un Plan de transports des Marchandises FRET à créer de toute urgence sur la Métropole avant de créer un Plan de transports des Voyageurs. Les poids lourds sont une véritable « plaie » et nuisance pour toutes les villes (pollution, encombrements, rues non compatibles, accidents, pas d'itinéraires de détournements prévus et respectés, etc...). Tous les gros camions doivent être exclus de toutes les rues. Dans le cadre d'une vision plus élargie, et en changeant quelque peu de paradigme, la M.E.L. devrait réfléchir autrement en se posant différentes questions, notamment pour la priorité FRET afin de remettre en cause les décisions imposées aujourd'hui pour les voyageurs.

Le grand projet de déplacements de la M.E.L. devrait d'abord s'inscrire dans une démarche d'amélioration d'aménagement du territoire pour le FRET contribuant à une métropole volontairement durable. Des voiries dédiées au FRET sont à prévoir et à créer avant tout autre projet.

2 : La deuxième Priorité, avant le Plan de Mobilité, devrait concerner le Plan Climat Air Énergies Territorial, que la M.E.L. a adopté. Elle a oublié deux idées à mettre en place de toute urgence : Comment se protéger immédiatement des canicules ? : la M.E.L. ne pourrait-elle pas lancer un vaste plan métropolitain d'aides de mise en blanc de toutes les toitures pour réfléchir les rayons du soleil : selon le secrétaire de l'énergie des États-Unis, M. Steven Chu, prix Nobel de physique, cette option qui, appliquée aux toits et aux routes de la planète aurait le même impact que d'éliminer toutes les voitures du globe pendant 11 ans ! Un programme métropolitain pour rendre seules les toitures plus réfléchissantes aurait un impact similaire à éviter de brûler des centaines de millions de litres d'essence, selon l'article du Guardian. Ceci reviendrait à ne pas utiliser de voitures dans toute la métropole pendant au moins 4 ans. Ce qui devrait vraiment de quoi faire réfléchir les autorités publiques, afin d'optimiser la lutte à la progression de la hausse des températures du globe. La M.E.L. pourrait y voir une façon d'améliorer la qualité de vie des citoyens.

Perméabiliser les îlots de chaleur : Le changement climatique affecte déjà de nombreux territoires avec pour conséquences des sécheresses, des épisodes pluviométriques et des phénomènes d'îlots de chaleur urbains appelés à devenir de plus en plus intenses et fréquents. La M.E.L. et les villes devraient rapidement s'adapter à ces changements majeurs de notre environnement. Le recours à des solutions fondées sur la nature pour la gestion des eaux pluviales contribuera à rendre nos villes plus résilientes face à ces phénomènes : la végétalisation des espaces crée des îlots de fraîcheur, l'infiltration des eaux permet de rétablir le cycle naturel des eaux et une meilleure régulation de leurs écoulements, ainsi toutes les nouvelles surfaces asphaltées des rues et avenues devraient être construites afin d'être perméables.

Soucieux de vous éclairer et espérant vous avoir convaincu par cette contribution, nous espérons en avoir un retour favorable et nous vous prions d'agréer l'expression de notre considération distinguée.

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @55 - JEAN-MARIE - Loos

**Date de dépôt :** Le 12/03/2023 à 15:30:49

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Contribution Plan de Mobilité

**Contribution :**

3 : Il faut s'attaquer à ce qui ne marche pas, plutôt que changer ce qui fonctionne.

La desserte actuelle en BHNS de LOOS et d'HAUBOURDIN est très satisfaisante et assure aujourd'hui un très bon service de transport. et évolutive en capacité. LA LIANE 5 qui dessert nos deux villes est souple et formidable. Il faut la garder. Si besoin, sa capacité liée à sa fréquence peut augmenter sans problème dans les vingt ans à venir. Son évolution en capacité et souplesse ne poseront pas de problèmes particuliers par rapport à un tramway qui sera un transport guidé, rigide et dangereux. La voirie, qui vient d'être refaite, a une durée de vie de 25 à 30 ans. Les nouvelles lignes de transports voyageurs ne devraient pas remplacer des services de bus qui fonctionnent très bien mais plutôt les compléter pour réduire les zones non desservies en transports collectifs comme dans les WEPPEES. Les nouvelles offres de transports voyageurs doivent étendre les périmètres des besoins des habitants, des entreprises et de tous les acteurs du territoire pour Décongestionner (et pas le contraire) les villes du contour de Lille.

4 : La M.E.L. devrait adopter une règle d'or concernant les travaux, à savoir : pas de nouveaux chantiers concernant le même sujet quand les précédents chantiers n'ont pas atteints leur durée de vie. La population de LOOS et d'HAUBOURDIN sort tout juste de gigantesques travaux (qui ont coûté plus de 50 millions d'euros) et qui ont duré plus de deux ans : Début des travaux le 8 octobre 2017 : <https://www.lavoixdunord.fr/236351/article/2017-10-08/la-rue-principale-va-etre-completement-reamenagee> Inauguration de la fin des travaux et de LA LIANE 5 le 8 février 2020 : <https://www.loos.fr/fr/actualites/la-liane-5-petite-nouvelle-des-grands-axes-metropolitains>. Les citoyens en sont encore traumatisés et ne comprendraient pas et n'accepteraient pas que toute la voirie soit remplacée 6 ans plus tard... Pourquoi le SDIT (dont le projet de Tramway) adopté par la M.E.L. en juin 2019 avec l'accord des mairies n'a-t-il pas été repris dans les professions de foi des élections municipales de 2020 ?

Combien d'élus ayant votés favorablement le projet de la M.E.L. sont riverains dans les rues de tous ces futurs travaux et résidents dans des logements près du tramway ?

5 : Pourquoi doubler le temps de parcours à correspondances avec un tramway ? : Actuellement de LOOS le trajet continu en bus dure 25 minutes pour rejoindre LILLE centre, demain le double avec les multiples ruptures de charge avec le tramway. LOOS et HAUBOURDIN ont la chance d'avoir des gares SNCF trop méconnues. En semaine 21 TER qui sont cadencés vers LILLE FLANDRES en 13 minutes (de LOOS) ! En semaine 25 TER cadencés vers Don Sainghin et même au delà : Béthune, St Pol sur Ternoise, Lens. Le TER, c'est le confort et il est utilisable avec un billet de bus ILEVIA !

6 : Peut-on prévoir un autre tracé pour le tramway ? : Le MONGY inauguré le 11 décembre 1909 fonctionne bien car il a été conçu dès la création du Grand Boulevard. « Les contraintes géographiques sont très fortes car l'axe principal (rues Foch et Potié à LOOS ; Sadi-Carnot et Vanderhaeghen à HAUBOURDIN) est trop étroit. A LOOS, la rue Foch serait mise en sens unique de



circulation (on ne l'emprunterait plus que dans le sens Lille vers Haubourdin, alors que le sens HAUBOURDIN vers LILLE serait beaucoup plus pertinent). Pour aller dans l'autre sens, les véhicules emprunteraient les petites rues Gambetta, du Bazinghien et de Londres d'un côté, et les trop petites rues déjà encombrées Calmette et Faidherbe de l'autre. Les riverains de ces rues n'ont rien demandé mais ils devront subir... Beaucoup d'inquiétudes ont été relevées : d'abord celles liées aux travaux qui pénaliseront encore les commerçants, notamment ceux du centre-ville de Loos qui ont déjà énormément souffert ces dernières années. Inquiétudes également des riverains pour les conséquences sur la circulation (à LOOS) et sur le stationnement"... la largeur de la rue FOCH est trop étroite comme dans toutes les villes déjà construites. Comme vous en convenez, l'insertion du tramway se fera effectivement sur des voiries trop contraintes sur le secteur de LOOS et d'HAUBOURDIN (plus étroites que la rue d'Isly qui a été reconnue inapte au tramway). Pourquoi le tracé du tramway est-il refusé dans LILLE Centre et devrait être accepté dans les villes adjacentes ? Le tramway devra emprunter les boulevards extérieurs. Pourquoi ne pas créer plutôt un tramway pour desservir l'aéroport de LESQUIN ? De plus, le tramway devra nécessiter une Infrastructure lourde, un décaissement important de la chaussée avec risques de dé consolidation des habitations. Un tramway n'a pas la souplesse du bus, il ne permet pas les déviations Comment gérer les fêtes locales rue Foch comme la Braderie, Saint Nicolas, la Fête des commerçants, les installations de Noël (Sapin et guirlandes) et lors des incidents divers ? Le tramway n'est-il pas bruyant (boggies, klaxons) et les rails dangereux (piétons, cyclistes) ? En hiver, nécessite-t-il pas un système de déglacage des voies et des aiguillages. Au quotidien, comment pourront circuler et stationner les ambulances, les pompiers, la police, le SAMU et tous les personnels à domicile qui soignent les personnes dépendantes. Et les livraisons, les éboueurs, les déménageurs, etc... ? A terme, si le sens Loos – Haubourdin était maintenu, dans l'autre sens, l'envoi des circulations automobiles Haubourdin–Lille par l'A25 est une véritable utopie (A25 saturée et c'est la raison même pour la LINO). Ce sera l'asphyxie de toutes les rues de LOOS. Proposition : Si ce mode de transport était inéluctable, le tramway ne devrait-il pas plutôt longer la nouvelle transversale LINO du CHR à EuraTechnologies en desservant Loos, Emmerin (avec un parking relais), Les Oliveaux, Sequedin et Lomme ? Ce tramway incorporé à la LINO n'aurait il pas une ambition sociétale et d'aménagement plus apaisée du territoire avec une ouverture vers les WEPPEs (avec un parking relais à la place de l'ancienne prison) ?

Soucieux de vous éclairer et espérant vous avoir convaincu par cette contribution, nous espérons en avoir un retour favorable et nous vous prions d'agréer l'expression de notre considération distinguée.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @56 - JEAN-MARIE - Loos

**Date de dépôt :** Le 12/03/2023 à 15:52:52

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Contribution Plan de Mobilité

### **Contribution :**

7 : Trop cher : Le renouvellement des rames (en fin de vie de 40 ans) du Mongy et du métro coûtera déjà 1 milliard d'euros. Face à toutes les crises actuelles (Climatiques, Sanitaires, Économiques, Énergétiques, Etc....) comment la M.E.L. pourra rajouter 2 milliards d'euros pour son plan de mobilité voyageurs ? A la fin de tout, c'est toujours le contribuable qui paie... Plus de 800 millions d'euros pour ne gagner que 10 minutes de trajet (sans accès direct au centre de Lille), alors que le TER actuel et cadencé, fait déjà gagner 20 minutes de temps de parcours. Lorsqu'il s'agit d'étendre le réseau, le rapport (coûts du tramway / performances) apparaît rapidement excessif. Une rame de tramway de 30-40 mètres coûte 3 millions d'euros et un bus à deux caisses 300 000 à 500 000 euros, et d'autre part, l'infrastructure tramway coûte 25 millions d'euros/kilomètre contre 7 à 8 millions pour un aménagement bus. Ainsi par exemple à AMIENS, le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) d'Amétis a coûté 80 millions d'euros sur 37 km, à opposer aux 200 millions du tramway pour une ligne envisagée de 10,2 km, soit 6 fois plus cher pour le tramway ! En mai 2019, le réseau Ametis a été refondu et Keolis a mis en service les quatre lignes de BHNS Nemo, avec 43 bus électriques Irizar de 18m de long. D'autre part, le tramway coûte 4 fois plus cher à l'exploitation que les Bus à Haut Niveau de Service. Avec les 2 milliards, la MEL ne devrait-elle pas plutôt prolonger le métro CHR sur 20 Kilomètres, comme à RENNES, par exemple ?

8 : Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) n'est pas composé que des projets de nouvelles lignes de tramway et BHNS, Il prévoit également le prolongement de la ligne 1 de métro du CHR jusqu'à Eurasanté. A la place du projet de tramway ouest (4,9 km), pourquoi donc ne pas prolonger le métro un peu au-delà d'Eurasanté vers la faculté de médecine et Les Oliveaux dans un premier temps, puis plus tard vers les WEPPEES ? Le métro automatique permet la plus grande offre de transport et la plus grande fréquentation attendue dans une vision à long terme. Les frais d'exploitation du métro automatique seront toujours 4 fois moins chers que ceux du tramway. Il serait intéressant de revoir le projet en collaboration avec les Municipalités de LOOS et d'HAUBOURDIN pour remplacer la non faisabilité de l'éventuel tramway par un prolongement futur de la ligne de métro automatique au fur et à mesure des possibilités financières.

9 : A l'horizon 2035, l'offre TER sera renforcée par la mise en œuvre du projet de Service Express Métropolitain, porté par l'État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau, dont l'objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains de l'étoile et de la ceinture ferroviaire de Lille (Loos, Lille CHR, Lille Porte des Postes, Lille Porte de Douai, Lille Flandres, La Madeleine, St André, Lomme, Sequedin, Hallennes, Haubourdin Halte, Haubourdin) pour évoluer vers une forme de RER métropolitain (comme le Réseau Express Métropolitain Européen de Strasbourg inauguré le 11 décembre 2022 et étoffé à l'été 2023) et une desserte à moins du quart d'heure. Le Président de la République Emmanuel MACRON a annoncé une enveloppe de 100 milliards d'euros pour la grande ambition nationale : un réseau RER dans 10 métropoles dont Lille, avec des dessertes toutes les 5 minutes en périurbain. En effet, sur des territoires comme ceux de LOOS et HAUBOURDIN, la continuité urbaine et la densité justifient particulièrement la présence des deux offres de transport, TER et LIANE 5, qui permettent des types de déplacements différents et complémentaires. Vous avez indiqué que Le futur tram « Lille et sa couronne » n'ira pas à SECLIN : Le tracé vient d'être annulé du fait de la bonne implantation du TER qui réduit les temps de parcours par deux, N'est ce pas la même meilleure solution et la plus

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

raisonnable pour LOOS et HAUBOURDIN (qui ont une desserte ferroviaire identique à celle de SECLIN) en attendant l'extension du Métro ?

Soucieux de vous éclairer et espérant vous avoir convaincu par cette contribution, nous espérons en avoir un retour favorable et nous vous prions d'agréer l'expression de notre considération distinguée.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@57 - JEAN-MARIE - Loos**

**Date de dépôt :** Le 12/03/2023 à 16:16:25

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Contribution Plan de Mobilité MEL

### **Contribution :**

10 : Le tramway, ce n'est pas la panacée : Le Bus apparaît fréquemment comme un bon choix puisqu'il est aussi rapide et bien moins coûteux qu'un tramway. La capacité du bus est inférieure à celle d'un tramway, mais il est beaucoup plus facile de resserrer les fréquences de passage, et le coût de l'opération sera toujours plus faible. Au quotidien, un tramway peut être facilement paralysé par un incident qui bloque une ligne, et parfois de bout en bout, alors qu'un bus peut contourner un obstacle inopiné. Dès que le tramway fait face à un obstacle ou lorsqu'un dommage survient, tout le réseau peut être paralysé. Favorable au tramway, l'argument de la pollution s'effrite année après année avec les progrès des motorisations que proposent tous les constructeurs (hybridation, électricité, et surtout l'hydrogène qui représente l'avenir). Le tramway n'est pas silencieux. Il est plus bruyant qu'un autobus diesel moderne ! Habiter juste à côté peut devenir un enfer dans le sens où les multiples klaxons des trams sont quand même super bruyants. Les conducteurs klaxonnent dès qu'ils voient un piéton au loin ou une voiture qui s'engage sur leur voie (il faut du temps pour arrêter un tram). De plus si l'alimentation du tramway est effectuée par ligne électrique aérienne avec un retour de terre à travers les rails en acier, la source du bruit du tramway proviendra des boggies et de son pantographe. Le tramway devrait fluidifier le trafic. C'est tout le contraire qu'il faut craindre. Une rame du tramway est plus longue que 4 autobus. Quelque soit la manière dont on régule le trafic, la circulation sera plus difficile avec ces géants sur la route ! Le tramway est fragile dans son exploitation, la ville de Bordeaux a montré qu'il n'était pas exemplaire avec un manque total de fiabilité. On enfouit les câbles électriques et de communications pour embellir notre ville. Est-ce qu'un méli-mélo de fils électriques du tramway avec ses nombreux poteaux est esthétique? Le tramway laisse de fines particules de composite de graphite dans l'air produites par la bande de frottement du pantographe. En hiver, il nécessite un système de déglacage des voies et des aiguillages. À la fin d'un spectacle par exemple, le tramway est vite rempli et part rapidement, parfait! Si à mi-parcours le tramway est complètement vide, il ne peut pas faire demi-tour comme un autobus peut le faire, il doit poursuivre son trajet... Le tramway, les rails et l'alimentation électrique font appel à des domaines spécialisés, ce qui implique du personnel mieux rémunéré qui travaille souvent de nuit pour l'entretien, et les composantes sont dispendieuses. L'exploitation reste beaucoup plus coûteuse que celle du bus. Pour agrandir rapidement l'offre de service par autobus, il faut simplement acheter un nouvel autobus, par contre, pour le tramway ça nécessite un trop gros investissement pas immédiat. Le m<sup>2</sup> est rare et cher sur la Métropole. C'est un gaspillage inouï que de donner une telle surface du sol métropolitain à des véhicules qui ne circulent qu'au rythme d'un toutes les 6 minutes. Et encore ce rythme n'est atteint qu'aux heures de pointe, en temps normal, c'est un tramway toutes les 20 minutes. Entre ces 20 minutes, la surface dédiée au tramway, l'équivalent de presque 3 voies de circulation, est vide, inutilisée. Des autobus à hydrogène, à un rythme effréné, un toutes les minutes aux heures de pointe, auraient beaucoup mieux tiré profit de cette ressource si rare qu'est le sol métropolitain.

Soucieux de vous éclairer et espérant vous avoir convaincu par cette contribution, nous espérons en avoir un retour favorable et nous vous prions d'agréer l'expression de notre considération distinguée.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@58 - JEAN-MARIE - Loos**

**Date de dépôt :** Le 12/03/2023 à 16:29:11

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Contribution Plan de Mobilité MEL

### **Contribution :**

11 : Afin d'éviter la colère des populations, il serait peut être intéressant que la M.E.L. organise un référendum local afin de connaître réellement l'adhésion des habitants concernés de près par le projet du tramway LILLE-LOOS-HAUBOURDIN. Ce serait une formidable occasion de consulter, de manière simple, toute la population concernée et de faire effectuer un référendum populaire sur le tramway dont les premières mises en service sont prévues à l'horizon 2028.

Tous les citoyens contribuables ont le droit et le devoir de pouvoir s'exprimer de façon simple sur leurs adhésions ou pas à ce projet démesuré et inadéquat pour notre secteur. Cette démocratie participative serait à l'honneur de la M.E.L.

12 : Faut-il gâcher l'argent du contribuable dans un projet archaïque ? : la M.E .L.,. qui a adopté son Plan Climat Air -Énergies Territorial, ne devrait-elle pas investir immédiatement dans des bus à hydrogène dans toute la métropole (comme pour le projet à Denain) et ne développer que des nouvelles lignes transversales BHNS (Des villes comme Amiens, Nancy, Caen, etc... ont suspendu leurs projets de tramway) ?

13 : Il n'est pas trop tard pour être innovant et amender la branche ouest du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, Il en va de l'intérêt général de la branche Ouest :

Par exemple par des Modes de Transport de pointe et d'avenir : Métro, Tram-Train (Le Tramway empruntant les voies SNCF) comme à Karlsruhe, Sarrebruck, Sarreguemines, Sassari, Cadix, Mulhouse, Nantes, l'Ouest Lyonnais, Les lignes Parisiennes T2, T11 et T13 de Saint-Cyr-l'Ecole à Saint Germain en Lay, etc...).

Pierre de Saintignon et Eric Quiquet étaient des grands visionnaires : il prévoyaient un Tram-train 1 : de Seclin à Lille vers Comines et surtout le Tram-train 2 de Don-Sainghin à Lille vers Tournai avec un tronçon TER : de Don-Sainghin à Haubourdin puis un tronçon tramway : de Haubourdin à Loos puis Porte des Postes (Métro 1/Métro 2) puis Bd Victor Hugo puis Parc Lebas / St Sauveur (Tram-train 1/Métro 2) puis rue de Cambrai puis Mont de Terre à Lille puis Hellemmes puis un tronçon TER de Lezennes vers Pont de Bois (Métro 1) vers Annapes vers Ascq vers Baisieux à Tournai en Belgique. Pourquoi ne pas réactiver cette grande vision de mobilité métropolitaine ?

La réflexion sur le Transport Urbain par Câbles est à concrétiser également comme à Brest, Saint Denis, Créteil, Grenoble, Toulouse, bientôt Nice et Lyon, etc...

14 : Pourrait-on donner la priorité absolue, comme aux pompiers, aux ambulances, etc... aux bus ? Cela permettrait des parcours plus rapides. Dès que les automobilistes constatent un bus dans leur

rétroviseur ou dès qu'un conducteur de bus met son clignotant pour reprendre sa place dans la circulation, les conducteurs devraient s'arrêter afin de céder la priorité au bus.

Si toutes les circulations accordaient au bus la priorité et faciliter leur passage, il ne serait plus nécessaire de créer des lignes de tramway à la place de lignes de bus existantes. la M.E .L,. devrait méditer cette idée.

Soucieux de vous éclairer et espérant vous avoir convaincu par cette contribution, nous espérons en avoir un retour favorable et nous vous prions d'agrèer l'expression de notre considération distinguée.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@59 - JEAN-MARIE - Loos**

**Date de dépôt :** Le 12/03/2023 à 16:43:08

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Contribution Plan de Mobilité MEL

**Contribution :**

15 : Afin que tous les publics puissent s'exprimer, Il est Urgent que la M.E .L. et toutes les mairies accentuent la connaissance, par tous les moyens actuels de communication, numériques et papiers, le lien pour déposer une contribution avant le 3 avril 2023 au Plan de Mobilité de la M.E .L., : <https://www.registre-numerique.fr/pdm-mel>. Ce lien est beaucoup trop méconnu...

Nous vous prions d'agréer l'expression de notre considération distinguée.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@60 - Demeyer Eric - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 12/03/2023 à 19:42:31

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Rénovation gare SNCF Pont de Bois Villeneuve d'Ascq

**Contribution :**

Les escaliers pour accéder à la passerelle est en piteux état (risque de chute). Il y a un composteur direction Lille mais pas en direction Baisieux.

Si possible, gratuité des transports comme à Calais, Dunkerque en profitant de l'appel d'offre en 2025 pour faire une régie publique

**Pièce(s) jointes(s) :**



[Télécharger la pièce jointe originale \(escaliers Pont de Bois.jpg\)](#)



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## @61 - Jean Pierre - Marquillies

**Date de dépôt :** Le 13/03/2023 à 15:21:51

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** suggestions pour le plan de mobilité

### **Contribution :**

Prioritairement nous insistons sur l'amélioration substantielle du réseau ferroviaire (fréquence, gratuité incitative pour le moins-voiture, les accès faciles..) le ferroutage, l'aménagement du transport fluvial pour les marchandises et pourquoi pas comme certaines propositions lues sur le PM des navettes voyageurs vers Lille plus rapides..

\*bien sûr l'aménagement d'un plan de circulation modérée dans les centres des communes avec un partage des voies sécurisé entre autos, vélos et piétons doit rester une priorité

Il faut inciter les communes rurales à remettre en état les anciennes voyettes pour les marcheurs et les enfants pour se rendre à l'école

\*la revitalisation des communes passe aussi par l'existence en leurs seins des commerces et services locaux de proximité indispensables pour maintenir un lien social et humain (boucher, boulanger, épicier). La commune de Marquillies, par exemple, ne dispose d'aucun de ces commerces de proximité alors que la population vieillit.

Il est nécessaire de construire des passerelles pour relier les villages des deux côtés de la N41 dans les Weppes. En effet il est actuellement très difficile et dangereux de traverser la nationale aux ronds-points pour se rendre à la piscine d'Herlies ou chez les spécialistes médicaux ou autres installés dans cette localité et d'en autres (Fournes, Beaucamps...) en raison de l'intensité de la circulation et ce à n'importe quelle heure de la journée.

Il n'est pas fait mention dans le projet de l'impact sur la mobilité de la création des zones à faible émission (ZFE) dans les grandes villes. Beaucoup de nos concitoyens ne pourront se permettre l'achat onéreux d'une voiture électrique d'où l'intérêt de développer au plus vite les modes de circulation alternatifs.

Spécifiquement pour Marquillies nous réclamons la création d'une piste cyclable reliant le village à Salomé et La Bassée. La possibilité est réelle car les bas-côtés de la route sont larges. La promesse a été faite depuis longtemps....

La création de la zone logistique à proximité de notre village va grandement impacter la mobilité dans notre campagne et favoriser la création de nouvelles voies routières, contrairement au plan de modération annoncé. De même, envisager la construction d'une zone industrielle dite « remarquable », et ses accès, en plein champ, dans le prolongement de l'entrepôt n'apparaît pas conforme à la volonté affichée dans le plan de mobilité de ne pas développer les infrastructures routières et de réduire les impacts négatifs sur le climat ( pollution multiformes)

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

Le projet prévoit des connections avec les autorités belges en tant que pays frontalier, qu'en est il des connections avec le département du Pas de Calais, tout proche ?

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@62 - Patou Philippe - Frelinghien**

**Date de dépôt :** Le 13/03/2023 à 22:05:00

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Tramway / Metro

**Contribution :**

Le tramway, ce n'est pas la bonne solution, car il va générer des bouchons à chaque croisement, (je travaille actuellement à Valenciennes, le tramway est la cause des bouchons aux heures de pointes et dégrade l'immobilier ex: la ville de Anzin le long du tramway )

Il faudrait créer une ligne de métro sur un axe nord/sud, de Comines à Seclin en passant par l'aéroport de Lesquin, cela diminuera les bouchons sur l' A1, les 4 cantons, l'entrée de Lille et remplacerait le train de Comines/Lille qui a été supprimé.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **E63 - jacques courquin**

**Date de dépôt :** Le 15/03/2023 à 12:06:42

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :**PROJET D UN NOUVEAU TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE DE LA MEL

**Contribution :**

Madame Monsieur Responsables du Projet de Transport Je m'insurge contre le projet de TRAMWAY qui est un retour en arrière . Il faut certainement intervenir pour le futur en diminuant la pollution etc... Mais je souhaite vivement que le tramway ne serra pas retenu . Néanmoins s' il devait revenir il faudrait prendre l' avis des habitants concernés (tramway aux abords du domicile) et surtout ne pas le réaliser sur des trajets contestés par une majorité d' habitant qui le refusent . Le contraire serait une erreur capitale "style dictature" . Salutations Jacques Courquin

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@64 - GRIMAULT Didier - Ennevelin**

**Date de dépôt :** Le 15/03/2023 à 14:03:49

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Plan de mobilité MEL 2035 : Le tramway une valeur sûre.

### **Contribution :**

Afin de répondre aux objectifs du plan de mobilité (amélioration des conditions de la circulation générale, redéfinition de l'usage de la voirie, attractivité accrue des transports publics, préservation de l'environnement, lutte contre les émissions de gaz à effet de serre etc.) la MEL a décidé, comme bon nombre de ses homologues Européennes, de s'équiper de nouveaux modes de transport en site propre (TCSP) sous forme de bus à haute qualité de service (BHNS), mais aussi de tramways destinés pour leur part à desservir les axes à fort potentiel.

Si le tramway suscite encore dans sa phase projet quelques réserves et appréhensions de la part de personnes probablement mal informées, force est de constater que son retour en France, à commencer par Nantes dès 1985, s'est dans tous les cas de figure traduit par un très grand succès désavouant ainsi tous ses détracteurs. Partout les arguments hostiles se sont effacés devant le saut qualitatif qu'il a apporté, tant du point de vue de la rénovation urbaine, que du service rendu à l'utilisateur. Nous y verrons aussi un véritable élément de requalification des quartiers traversés, dont savent tirer parti les agences immobilières sous l'argument bien connu : « Appartement à vendre proche tramway ».

Le tramway est ainsi perçu comme un transport fiable, confortable, régulier, très accessible, revalorisant, c'est aussi un véritable équipement d'agglomération et un symbole de modernité, notamment pour les jeunes qui sont les usagers de demain, et qu'il s'agit donc de fidéliser au transport public. Il offre également pour l'exploitant un très bon ratio de productivité et s'avère pour la collectivité source d'économie, dans la mesure où son coût reste trois à quatre fois inférieur à celui du métro. C'est bien pour cela, que le projet initial de quatre lignes de métro prévues dans l'agglomération Lilloise n'a jamais pu être mené à terme en dépit de son succès technique.

Enfin atout non négligeable, le tramway constitue aussi en raison de la forte demande mondiale dont il fait l'objet, une source d'exportation très appréciable pour notre industrie ferroviaire nationale. On peut donc dire que le tramway est à bien des égards une valeur sûre.

On regrettera cependant que la logique retenue par la MEL soit celle d'un rabattement systématique sur le métro, impliquant ainsi une rupture de charge, là où les usagers bénéficieraient par contre d'un parcours direct pour se rendre dans le centre et les gares de Lille. C'est notamment le cas de la future ligne de tramway Haubourdin – Loos – qui sera limitée à la Porte des Postes, alors que la liane 5 offre actuellement une desserte directe vers le centre de Lille dont la suppression pénaliserait les usagers.

Pourtant, rien ne s'oppose techniquement à ce que le futur tramway reprenne intégralement l'itinéraire actuel de la liane 5, apportant ainsi ses améliorations de service dans des zones non desservies par le métro. Un passage pourrait aussi être étudié via la rue d'Isly naguère parcourue par les tramways de la ligne H. Les solutions sont multiples. Il conviendrait donc que les usagers

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

concernés, notamment les habitants de Haubourdin et de Loos, soient consultés sur l'itinéraire et les terminus à adopter.

Il importera également que les TCSP amenés à passer Place de la République à Lille ne soient pas régulièrement bloqués par des manifestations récurrentes, le droit de manifester ne devant pas s'opposer au droit au transport.

D. GRIMAUULT Membre de la Fédération

Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **@65 - Stefani Thomas - Marcq-en-Barœul**

**Date de dépôt :** Le 15/03/2023 à 20:58:36

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avenir du chemin Pierre Clément - Marcq-en-Barœul - Sécurité des piétons et cyclistes

**Contribution :**

Le maire de Marcq-en-Barœul souhaite la création d'une continuité cyclable en site propre entre les Rouges Barres et la Deûle. Pour cela, une bande ou une piste cyclable serait réalisée chemin Pierre Clément pour faire le lien entre la piste nouvellement créée le long des jardins familiaux de la rue Robert-Schuman et celle qui traversera la friche Carambar le long de la voie ferrée à l'horizon 2025.

L'association Riverains Unis de Marcq-en-Barœul soutient le développement des transports doux dont le vélo, et est donc favorable au projet de renforcer le caractère cyclable du chemin Pierre Clément, voie qui est aujourd'hui une zone de rencontre limitée à 20 km/h avec priorité aux piétons.

L'association Riverains Unis s'interroge néanmoins sur le caractère réaliste de pouvoir faire cohabiter les cyclistes, les piétons et toujours davantage de voitures sur ce chemin Pierre Clément. De nombreux logements pourraient en effet voir le jour en lieu et place du siège de la Banque Populaire du Nord mais aussi du côté de la rue Charcot, où la Mairie exproprie pour construire plusieurs dizaines de logements. Au total, ces constructions pourraient mettre plusieurs centaines de voitures supplémentaires par jour sur ce chemin.

Au vu de la densification à marche forcée du quartier, cette piste cyclable chemin Pierre Clément a-t-elle donc une chance d'être un jour concrétisée ou n'est-elle qu'une promesse qui n'engage que ceux qui la croiraient ? Etant donné le nombre d'établissements scolaires du quartier et donc d'enfants et d'adolescents qui fréquentent cet axe, il serait grandement regrettable que la sécurité des piétons et cyclistes soit détériorée dans le futur.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@66 - Frouard joelle - Lille**

**Date de dépôt :** Le 16/03/2023 à 12:04:58

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** construction d'un immeuble ou projet avenue Duray

**Contribution :**

- Stationnement : Il y a un terrain de foot avenue Duray. Ce terrain est très fréquenté, et le parking est souvent plus que plein, les parents se garent alors là où ils peuvent, sur les trottoirs de chaque côté de la rue. Le quartier ne peut pas accueillir davantage de stationnement.

- sécurité et trafic: le club de foot est très fréquenté par des enfants, des adolescents, des supporters qui s'installent le long de l'avenue

- Bétonisation: les sols ont besoin de respirer, encore plus de la bétonisation plutôt qu'un espace vert qui pourrait accueillir les familles, les enfants. Nous manquons d'espaces verts, d'arbres, d'oiseaux, la pandémie nous l'a appris.

je suis opposée à la construction de nouveaux immeubles dans mon quartier. Je vote pour des espaces verts

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@67 - DELEBECQ Baptiste - Lezennes**

**Date de dépôt :** Le 16/03/2023 à 14:12:23

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Ligne de bus et établissements scolaires

**Contribution :**

Bonjour,

Est-il prévu que les lignes de bus permettent un accès direct aux établissements scolaires (collège principalement)? En effet actuellement les enfants qui entrent en 6ème à triolo et qui habitent Lezennes sont obligés de prendre le bus puis le métro, ce qui est beaucoup pour des enfants de cet âge qui n'ont pas l'habitude de prendre les transports en commun seuls.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @68 - COPPENS LUCAS - Lille

**Date de dépôt :** Le 16/03/2023 à 15:06:20

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis sur l'amélioration de la mobilité dans la MEL

**Contribution :**

Bonjour,

Je souhaitais vous faire part de mon avis en tant que cycliste et piéton régulier car je suis confronté à beaucoup de problèmes qui, je pense, doivent être pris en compte dans ce cadre ainsi que des pistes d'amélioration.

Tout d'abord, en tant que piéton et résident de Lille, je trouve qu'il manque de verdure dans chacune des rues de Lille, qu'il y a trop de voiture, que les trottoirs sont trop abîmés et sales ce qui ne donne pas du tout envie de se balader dans la ville (j'habite à Gambetta). De plus, les vélos et trottinettes vont dans tous les sens sur les trottoirs ce qui n'est pas rassurant non plus.

En tant que cycliste, j'en ai marre des piétons qui traversent sans regarder, qui traversent au rouge, qui traversent autre part que sur des passage piéton ou qui se promènent volontairement sur les pistes cyclables. J'en ai marre des vélo / automobilistes / trottinettes / camions / bus qui ne respectent pas les feux rouges, ne regardent pas les angles morts et ne mettent pas les clignotants et donc nous tournent dessus sans même nous prévenir. J'en ai marre gens qui conduisent des véhicules motorisés qui ouvrent leur portière sans vérifier s'il y a un vélo sur la piste cyclable, qui nous collent et qui nous klaxonnent nous mettant en situation de grand stress et donc en danger. J'en ai marre aussi de risquer de perdre mon vélo à chaque sortie

C'est pour cela que je pense qu'il faut améliorer :

- piétonisation de rues dans Lille (rue Gambetta par exemple car actuellement j'ai pas du tout envie d'aller dans les resto de cette rue car il n'y a pas de terrasse à cause de l'omniprésence de la voiture alors que j'habite dans cette rue, cela permettrait de dynamiser cette rue à coup sûr)

- l'implantation massive d'espaces verts / verdure partout dans la ville

- le développement de pistes cyclables rouges, séparées des voitures, des piétons, des bus et des voitures stationnées pour pas se prendre leurs portières

- la formation des individus / autorités aux dangers du non respect des règles citées ci-dessus

- la verbalisation systématique et de façon beaucoup plus importantes pour le non respect des règles citées ci-dessus

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

- soutenir financièrement l'achat d'équipements de vélo car il faut beaucoup d'équipements vu la météo du Nord

- développer les garages à vélo sécurisés

Merci de prendre le temps de recueillir tous nos avis

Bonne journée,

Lucas Coppens

**Pièce(s) jointes(s)** : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@69 - Fabrice - Orchies**

**Date de dépôt :** Le 16/03/2023 à 17:00:47

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** AUTOPARTAGE

**Contribution :**

Bonjour,

parmi les outils intéressant pour limiter l'emprise de la voiture sur le domaine public, l'autopartage est une solution correspondant aux attentes des habitants des grandes ou moyennes ville. sachant qu'une seule voiture d'autopartage en remplace 8 car son usage est optimisé et celle ci ne passe pas 90 % du temps à l'arrêt et permet à plusieurs familles de se déplacer en rationalisant leurs déplacements. de plus c'est économique et écologique.

donc service à développer et encourager.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @70 - Marine - Wambrechies

**Date de dépôt :** Le 17/03/2023 à 09:47:29

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** BUS WAMBRECHIES-LILLE/ WAMBRECHIES ROUBAIX

**Contribution :**

Bonjour, j'habite Wambrechies et suis une grande utilisatrice des transports en commun, ainsi que ma compagne.

Et depuis quelques années.

Ma première remarque est qu'on prend le métro ou le bus quand

-soit on n'a pas de voiture,

-soit on met plus ou ou moins le même temps qu'en voiture,

-soit on est très écolo et pensons que le transport en commun est le seul avenir pour une planète viable mais parfois faut s'accrocher pour continuer à l'être vu la difficulté dans les transports...

J'ai plusieurs remarques

1- la ponctualité des bus. personnellement de la liane 1 qui parfois ne passe pas, ou est en retard (voir en avance et on attends le prochain donc on est en retard...). Quand on a un rendez vous, cela devient très peu fiable. Et très irritant. Je vois régulièrement des gens qui retroune prendre leur voiture ou subisse, tout simplement. J'ai arrête de faire des réclamations. ça ne fait pas changer les choses.

2- depuis le Déplacement de parcours de la L90- Donc maintenant La gare est à 30 MIN

(par la ligne 1 ou 90). La gare est un lieu stratégique. Elle était à 15 min de train TER mais il a été supprimé. Remplacée (20min) par un bus que peu de personne prenne, car il y a un gros manque d'information sur ce pauvre car de remplacement.

La gare à 30 min, quand on en met 15 en voiture, c'est vraiment rageant.

Quand une ligne de TER pourrait continuer à fonctionner. Ou être remplacé par ce fameux tramway.

franchement quel gâchis.

D'ailleurs ce n'est pas pour tout de suite, mais j'espère que le tram va réduire ce temps, le ramenant au maximum à 20 min. Sinon en fait, on n'y gagne rien...

### 3- WAMBRECHIES- Villeneuve d'ASQ

Ma compagne prend régulièrement le bus+ le métro = entre 45 et 1h de trajet

contre 12 min en voiture hors embouteillage. 20 avec embouteillage.

Je pense aussi à tous les étudiants en fac.

### 4- WAMBRECHIES- ROUBAIX

(je dis Wambrechies, mais toutes les zones autour, bien sur)/

59 min avec illevia/ 13 min en voiture

La aussi, vous pouvez être sûr que la voiture est choisie majoritairement. Ça ne fait pas le poids. Cet axe n'est absolument pas couvert. Du coup il embouteille beaucoup sur l'autoroute... Pensez aussi à tous les étudiants aussi qui vont dans les nouvelles écoles numériques de Roubaix, notamment

Je pense que si on pense un tout petit peu à l'avenir de notre cité, mais aussi de la planète, il faut TRES VITE, faire quelque chose. On sent que tout mets des années à se décider. A mon niveau local, cette ligne de tram, de tram/train etc... j'en entends parler depuis au moins 10 ans... franchement c'est une honte. Si on veut faire venir les gens sur les transports en commun, il faut des trajets FIABLES pour être à l'heure et un minimum INTERESSANT/ à la voiture. 10 min de plus, OK, quand ça dépasse 20 min franchement, ça devient militant. ça ne devrait pas.

En vous remerciant de l'écoute et espérant de vraies réflexions et investissements, ce secteur ne peut pas être lieu de bénéfices, il y a de gros investissements à faire si l'on veut avancer réellement

**Pièce(s) jointes(s)** : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## @71 - Zoé - Lille

**Date de dépôt :** Le 17/03/2023 à 11:02:14

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Importance de la qualité des axes piétons et cyclistes

**Contribution :**

Bonjour,

Je souhaite insister à titre personnel sur l'importance de la qualité des axes piétons et cyclistes pour favoriser leur utilisation. (1) La présence de zones cyclables séparées du trafic routier est essentiel pour inciter des nouveaux usagers à prendre le vélo pour des déplacements urbains, ou pour sortir de la ville à vélo (plutôt que de prendre la voiture). (2) La présence d'arbres et de petits parcs est un facteur particulièrement important pour la qualité des déplacements à pieds et à vélo.

(1) J'ai remarqué ces dernières années l'augmentation des balisages pour cyclistes sur la chaussée à Lille+Villeneuve d'Ascq, ce qui est mieux que rien. Si cela est apprécié par des cyclistes confirmés, le fait de partager la route avec les voitures fait peur à certaines de mes connaissances qui aimeraient faire plus de vélo mais ne se sentent pas en sécurité sur une chaussée partagée avec des voitures. Des voies dédiées permettent de réduire le stress à vélo et ainsi inciter des cyclistes non confirmés à prendre le vélo plus régulièrement.

(2) Depuis quelques mois, je constate que des arbres sont plus souvent plantés dans des zones auparavant dénuées d'arbres. C'est une tendance que j'apprécie, et qui devrait être grandement accentuée. Dans mes déplacements à vélo ou à pieds à Lille+Villeneuve d'Ascq, c'est trop souvent un déplacement dans des rues sans végétation. Les rares parcs croisés sont une bouffée d'oxygène, mais c'est très urbain tout autour. Je peux difficilement encourager mes connaissances à faire régulièrement des trajets à vélo ou à pieds lorsque ces trajets sont aussi peu agréables à vivre. Il faudrait à mon sens une systématisation de la plantation d'arbres, arbustes et plantes dans les rues : remplacer des places de parking dans les rues par des arbres (même si cela pose problème pour les possesseurs de voiture), installer dans les trottoirs très larges des arbres ou a minima des bacs végétaux, de même pour les angles parfois démesurément grands pour les piétons. Séparer les vélos et piétons des voitures au moyen de haies ou bacs végétalisés. Si le déplacement à vélo et à pieds est agréable, il sera plus pratiqué et il sera possible de dire que le trajet pour aller au travail est une promenade (et ainsi inciter ses connaissances à s'y rendre à pieds ou à vélo), ce qui n'est pas du tout le cas. Tous les terrains vagues devraient être ouverts et transformés en petits parcs. Cela constituerait des niches de verdure ici et là, ouvrant l'espace urbain si fermé et goudronné. Les terrains de sport pourraient avoir des arbres autour, de l'autre côté des filets/grilles (qui évitent que les ballons aillent dans la rue), ou au moins des haies basses à l'intérieur. En l'état, beaucoup des terrains sont sans végétation, l'herbe même étant synthétique. Tous ces endroits pourraient être revégétalisés pour rendre le cadre plus agréable et donc plus attractif.

(3) Enfin, la plus grande présence de boxes à vélo permettrait de stocker un vélo et l'utiliser plus facilement.

Je vous remercie de votre attention.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Page 145 / 580.

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## @72 - Magali - Provin

**Organisme** : particulier

**Date de dépôt** : Le 17/03/2023 à 11:44:14

**Lieu de dépôt** : Sur le registre électronique

**Objet** :Densifier les transports dans les communes péri-urbaines et rurales

**Contribution** :

Bonjour,

Habitant en "frontière" du territoire de la MEL, dans une petite commune, je ne dispose pas de l'ensemble des services de vie quotidienne dans ma commune et ma famille et moi devons nous déplacer quotidiennement.

> mon premier fils est au lycée à Lille (26 kilomètres). Il prend le train quotidiennement. Malheureusement, il manque de train de mercredi après-midi pour lui permettre de rentrer. Heureusement, il y a un bus qui l'oblige à suivre un trajet de plus d'une heure.

> mon second fils est au lycée à Gondecourt (7,2km). Il prend le bus chaque jour mais les horaires l'obligent à rentrer tard ou à partir tôt car il n'y a pas assez de bus. Lorsqu'il commence à 10h30, il pourrait prendre son vélo pour compenser. Malheureusement, il n'y a pas de voies cyclables et certains passages en campagne ne sont pas suffisamment sécuriser pour qu'il puisse le faire (les routes sont déjà trop étroites pour permettre aux voitures de se croiser sereinement entre Annoeullin et Carnin par exemple et entre Carnin et Gondecourt). Cela nous oblige à le conduire ou à aller le rechercher... et à générer de la pollution. En plus, il n'est pas rare que le bus ne pas et que nous devons le conduire ou aller le rechercher.

> ma fille est étudiante à Valenciennes et rentre tous les week-end. Il y a bien trop peu de trains le dimanche et ceux-ci sont généralement comblent. Elle finit donc son week-end à 15H15 pour rentrer à sa collocation à plus de 18h (longue escale à Lille) alors qu'il n'y a que 67 km à parcourir.

> Je travaille à Lille est suis obligée de prendre ma voiture chaque jour car les trains sont systématiquement incertains (au moins 1 annulé par semaine aux heures de pointe) et que mes horaires de travail sont flexible. De plus, il est très difficile de prendre un vélo dans le train pour mes déplacements sur Lille au regard du monde.

Quand il m'arrive de travailler le week-end ou de vouloir me rendre à Lille pour les loisirs, il n'y a pas de trains aux horaires adaptés.

> Enfin, le réseau est en étoile. Il est compliqué de se rendre à proximité en transports collectifs sans repasser sur Lille. Ex. pour faire Bauvin > Marquillies ou Provin > Fournes-en-Weppes. Je ne vous parle pas d'aller à Armentières...

Bref, il est nécessaire, pour l'avenir de la Métropole, de densifier les lignes, les horaires, la multimodalité et le stationnement à proximité des gares ou arrêts. Sinon, la voiture restera le choix n°1. Malgré tout ce qui est fait pour nous dégoutter de la voiture (réduction de la vitesse sur les autoroutes et les routes pour automobiles, le coût du stationnement dans les urbanités, etc.), il reste le moyen le plus sûr pour nous déplacer. Proposez-nous également des outils nous permettant de suivre en direct les transports pour garantir notre adhésion (affichage dynamique aux arrêts de bus par exemple).

A vous de nous faire aimer les transports collectifs pour engager nos changements de comportements afin qu'ils soient en accord avec nos valeurs.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@73 - JONVILLE Stéphanie - Wambrechies**

**Date de dépôt :** Le 17/03/2023 à 15:40:31

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**Projet de Tramway sur Wambrechies

**Contribution :**

Bonjour ,

Je souhaite déposer une contribution au sujet du projet de Tramway sur la commune de Wambrechies.

Je suis en effet favorable au développement des offres de transports en commun mais si les trajets prennent en compte la densité de population et préservent l'environnement.

Je m'oppose donc à un tracé avec un terminal à l'ancienne halte ferroviaire.

J'ose espérer que la MEL prendra en compte ces questions, le cout financier et l'impact environnemental dans sa décision.

La proposition de situer le terminus rue OBERT, sur le site de l'ancien supermarché Carrefour, à proximité du centre ville semble la plus pertinente.

Cordialement

stéphanie Jonville

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@74 - VILLETTE Xavier et Christine - Capinghem**

**Date de dépôt :** Le 17/03/2023 à 15:45:31

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** PDM

**Contribution :**

Pour nous situer, nous sommes retraités et usagers en majeure partie du vélo et des transports en commun (métro, bus et trains). Notre voiture reste le plus possible dans son parking souterrain.

Nous reconnaissons le gros travail effectué et la cohérence de l'ensemble du PDM. Nous félicitons l'équipe qui a travaillé sur ce plan.

Nous avons regretté que les plans les plus signifiants ne soient pas reproduits en grand et accrochés au mur. L'espace accordé à l'enquête à Armentières était vraiment très restreint. Mais nous avons été très bien accueillis.

Nous n'avons pas consulté l'ensemble des pièces du dossier, nous avons visé surtout la commune où nous habitons, Capinghem, et ce qui concerne la mobilité à vélo.

Pour ce qui est de Capinghem, nous avons été choqués de lire dans la délibération "Le conseil municipal rappelle l'importance de la réalisation de la voie douce Bourg - Becquerie avant la fin de mandat".

Aux habitants du quartier Humanité de Capinghem, le maire parle de la réalisation avant la fin du mandat de la liaison voie douce entre le Bourg et Humanité.

Becquerie n'est qu'à mi-chemin.

Il y a donc un double langage, assorti d'un manque de volonté politique de relier rapidement le quartier Humanité, qui compte nombre d'enfants scolarisés à Capinghem, au centre-ville (bourg) où se trouve l'école. Pour les habitants du quartier Humanité, et notamment les familles avec de jeunes enfants scolarisés, la réalisation d'au moins un chemin piéton reliant Humanité au bourg est absolument primordiale et relève de notre point de vue d'une utilité publique.

Pour le vélo, nous sommes bien conscients d'être en période de transition, et que l'usage de la voiture encore dominant par les habitants doit être pris en compte par le PDM. Nous reconnaissons aussi que des cyclistes ne sont pas suffisamment éclairés et/ou ne respectent pas le code de la route.

Bravo pour les 75% de voies en séparatif, c'est un bel effort, absolument nécessaire pour sécuriser l'usage du vélo. En effet, l'insécurité est un frein au développement de ce mode de transport.

Nous attirons l'attention sur le danger pour les cyclistes lorsque la bande cyclable est coincée entre une rue/route pour les véhicules à moteur, et les places de parkings pour ces mêmes véhicules : voiture se garer ou ouverture de portière, sans vérifier que la voie cyclable n'est pas empruntée à ce moment-là. Il y a eu de graves accidents provoqués ainsi, et nous-mêmes réduisons fortement notre pratique du vélo l'hiver, où les conditions d'usage du vélo sont encore plus difficiles.

Nous exprimons pour les mêmes raisons beaucoup de réticence envers les "chaucidou".

Mais visiblement le plan vise à réduire au maximum la part de ce type de voie, même s'il nous semble qu'on les retrouve dans des zones où la circulation automobile est la plus dense.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@75 - EMAILLE Léa-Marie - Camphin-en-Carembault**

**Date de dépôt :** Le 17/03/2023 à 18:40:08

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** TER

**Contribution :**

Bonjour,

Je n'habite pas la MEL mais je travaille à LILLE. Je suis sensible à l'impact de ma mobilité sur l'environnement.

Malheureusement, la taille des TER passant par la gare de Phalempin n'incite pas à prendre le TER. (les rames peuvent s'apparentées à des bétailières) Les retard restent fréquents. J'aimerais plus de fiabilité, plus de confort dans le TER.

Vu que j'ai perdu confiance dans le TER, je prends la voiture. Je constate de plus en plus les 2 roues qui ne respectent pas le code de la route. et qui ne prennent pas soin de leur sécurité ( parfois aucun dispositif lumineux par luminosité faible) . Je comprends pourquoi le nombre d'accident augmente! Le partage de la route est de plus en plus compliqué.

Voiture comme 2 roues n'ont pas le monopole de la route. Tous les 2 ont droit de l'emprunter, d'être sécurisé et d'être respecté. Aujourd'hui, c'est loin d'être le cas. Malheureusement, les années " Tout voiture" ne permettent pas une transition sereine et facile de nos routes existantes.

Comment avoir une vélo-route CONTINUE et sécurisante pour les 2 roues n'empiétant pas l'espace voiture ou piétonnier?

J'espère que les ambitions de ce plan de mobilités permettront de résoudre ces problématiques.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **@76 - Demeyer Eric - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 18/03/2023 à 09:45:54

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** création piste cyclable

**Contribution :**

Bonjour,

Je remarque qu'il n'y a pas de bandes cyclables rue Jules Ferry entre le Boulevard de l'Ouest et le rond-point métro Fort de Mons.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@77 - Demeyer Eric - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 18/03/2023 à 09:50:08

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** finition piste cyclable

**Contribution :**

Bonjour,

Je constate que la piste cyclable de la rue Baudouin IX au niveau du Métro pont de Bois n'est pas fini et la partie cyclable au niveau du feu rouge n'est pas praticable car les voitures sont garées sur le trottoir (lieu de deal).

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@78 - Demeyer Eric - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 18/03/2023 à 09:54:43

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** passage sous pont mauvais état

**Contribution :**

Bonjour,

Le trottoir sous le pont RN227, rue Baudouin IX est en mauvais état.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@79 - Demeyer Eric - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 18/03/2023 à 10:00:24

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** stationnement sauvage

**Contribution :**

Bonjour,

Tous les vendredis, à l'heure de la prière à la mosquée, beaucoup de voitures se garent sur les trottoirs et cela occasionne beaucoup de désagrément pour le quartier, surtout au niveau de la circulation des bus, des vélos et des piétons. Le code de la route et le civisme doit être respecté !

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@80 - Lateur Anne - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 18/03/2023 à 16:26:41

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis Plan de mobilité / suggestions

**Contribution :**

Bonjour,

Je fais désormais partie des "séniors". Récemment retraitée, j'ai revendu ma voiture avec l'intention d'utiliser davantage vélo et transports en commun, mais il manque de stationnements sécurisés pour les vélos ou de stations VLille. J'habite le secteur d'Ascq (V d'Ascq) et prends le métro à la station Triolo lorsque je me rends à Lille ou à Fives (bénévolat assos), mais je ne peux me rendre à cette station à vélo car il est impossible d'y laisser un vélo sans se le faire voler. Le bus pour aller à Fives me prend une heure.

Toutes les stations de métro devraient être équipées en stationnements vélos sécurisés gratuits.

D'autre part, une de mes filles qui habite Lille Sud ne se déplace qu'à vélo et transports en commun. Elle ne veut pas de voiture, mais elle a une chienne de taille moyenne et se retrouve donc coincée lorsqu'elle doit se rendre à un endroit trop éloigné pour y aller à pied, les chiens n'étant pas acceptés dans les bus ou métros à Lille, alors qu'ils le sont à Paris et dans d'autres villes.

Nous avons du par exemple la conduire tôt un matin à Tourcoing pour prendre le train, ce qui implique des trajets en voiture de Vd'A à Lille, puis Lille à Tourcoing et retour Vd'A, trajets polluants qui devraient pouvoir être évités.

Pourquoi interdire les chiens dans les transports en commun, ce qui pénalise leurs propriétaires dans leurs déplacements ? Muselés au besoin, il n'y a aucun danger.

Ensuite, je trouve qu'il manque de parkings gratuits (P+R) aux différentes entrées de Lille. Davantage de parkings permettrait certainement à plus d'usagers de prendre les transports en commun.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@81 - Jean-Marie - Loos**

**Date de dépôt :** Le 19/03/2023 à 13:09:57

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Contribution Plan de Mobilité MEL

**Contribution :**

La première vulnérabilité des déplacements : le Tramway : Les deux lignes de tramways seront totalement à l'arrêt toute la journée du lundi 20 mars 2023. Par contre, les bus Ilévia circuleront, eux, mais avec des perturbations sur les lignes urbaines. C'est ce qui résulte de l'appel à l'arrêt de travail des syndicats sur le réseau Ilévia, sur la métropole lilloise. Le tramway reste donc toujours le premier impacté en cas de grèves. Il ne faut surtout pas remplacer les bus actuels par ce mode de transport pénalisant et paralysant.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @82 - Flora - Marquette-lez-Lille

**Date de dépôt :** Le 19/03/2023 à 13:48:20

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Une métropole qui se doit d'être ambitieuse

**Contribution :**

L'urgence climatique doit nous obliger à avoir une politique de transport ambitieuse mais aujourd'hui la MEL n'est pas au rendez-vous :

- Le réseau de bus est bien maillé mais sa fiabilité est très faible. Très souvent, un bus prévu ne passe pas ce qui a un impact important sur la vie des gens qui l'utilise.

- Le réseau de transport en site propre doit être développé car les transports en commun ne seront plus attractifs que s'ils sont plus efficaces que la voiture et moins cher. On gagnerait à rendre moins cher voire gratuit les transports pour un véritable changement d'usage. Comme on le voit à Dunkerque, les gens prennent plus le bus et les incivilités ont même diminué

- S'il faut réduire au maximum la place de la voiture, celle-ci reste encore nécessaire pour certains trajets. Cependant, le réseau d'autopartage est beaucoup trop peu développé sur la MEL. Par ailleurs, l'obligation de rendre son véhicule à l'endroit où on l'a pris rend ce mode de partage encore trop peu attractif surtout quand il y a peu très peu de "borne" dans le MEL

- Enfin, la politique de transport en commun doit être accompagnée d'une véritable politique cyclable avec un développement de piste cyclable systématique dans les travaux de voirie. Faire une passerelle pour faciliter le passage du BHNS au rond point pasteur c'est bien, mais c'est très dommage qu'on en ait pas profiter pour réaménager cet espace qui est un des points noirs des parcours cyclistes sur la MEL. On devrait également pouvoir monter avec son vélo ou sa trottinette dans le bus, le tramway ou le métro pour favoriser les trajets sans voiture.

Une dernière chose, qu'il ne soit plus possible d'acheter un ticket de bus au chauffeur est inacceptable quand la seule solution proposée est un ticket qui est plus cher et qui en plus ne permet pas de prendre le métro derrière.

Bref, il est temps d'avoir une politique qui développe des alternatives efficaces à la voiture utilisée seule pour réduire considérablement la voiture, sa pollution et sa place dans l'espace public. Avec une action véritablement métropolitaine, pas une demi mesure comme les VAE et trottinettes qui vont se développer selon le bon vouloir des communes. Soyons un peu ambitieux et rappelons nous que c'est un enjeu de santé publique et pas une énième démarche électoraliste.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@83 - Antoine - Marquette-lez-Lille**

**Date de dépôt :** Le 19/03/2023 à 13:56:56

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** A bas la voiture personnelle

### **Contribution :**

Je pense que la voiture personnelle prend toujours trop d'importance dans la métropole. Notamment en terme d'espace public et de priorité qu'on lui donne. Par exemple le chemin de halage en bord de Deûle est à peine plus large qu'une route à sens unique de voiture pourtant elle accueille quotidiennement des vélos des promeneurs des sportifs des animaux des enfants des pêcheurs etc. Par ailleurs son état est lamentable notamment la portion entre Marquette-Lez-Lille et Wambrechies. Quand je vois la vitesse à laquelle le moindre nid de poule sur les chaussées destinées aux voitures sont réparés je me demande comment on a pu en arriver là. Concernant les transports en commun, je suis usager régulier du bus. Si son itinéraire me convient c'est davantage les bus qui ne passent jamais ou les temps affichés qui ne sont pas en direct qui me posent problème. Je ne peux pas faire confiance aux bus pour des déplacements importants ! Dommage car je trouve sinon le service de qualité et les chauffeurs très cordiaux. Enfin je pense qu'il faudrait s'inspirer des métropoles qui ont rendu l'usage des transports en commun gratuit. Ça tombe bien Dunkerque qui est très proche l'ai fait avec succès ! D'ailleurs combien de l'installation des portiques de sécurité va t'il coûter aux administrés ? Pas plus tard qu'hier j'ai encore vu un fraudeur passer tranquillement par les issues de secours. Ce genre de portique ne fait que punir davantage les gens qui paient déjà leur titre de transport. A quoi bon donc ? La gratuité des transports éviteraient ces frictions à la multimodalité et ferait enfin entrer la MEL dans le XXIème siècle en ce qui concerne les transports.

Concernant le vélo, si il y a eu des progrès depuis quelques années, il reste encore trop de zones très dangereuses pour les vélos et pourtant très empruntées: par exemple le rond point Pasteur où j'ai vu plusieurs vélos manquer de se faire renverser par les automobilistes arrivant du périphérique et tournant à droite vers le grand boulevard. Il faut que la MEL dans ses nouveaux aménagements redonne la priorité aux modes doux (vélos et piétons).

Enfin nous essayons dans notre foyer de nous passer de voiture. Néanmoins pour certains usages elle est indispensable (par ex aller à la déchèterie). Nous serions des utilisateurs réguliers d'un service d'auto partage si les véhicules étaient plus proches. Le citiz le plus proche nécessite que l'on fasse 10 minutes de vélo et que nous laissions ces vélos à l'extérieur tout le temps de la location. Un emplacement parfait pour accueillir un espace d'auto partage citiz serait devant la mairie de Marquette lez Lille.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **@84 - ALICIA - Marcq-en-Barœul**

**Date de dépôt :** Le 20/03/2023 à 15:18:37

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Développement de l'autopartage dans la MEL

**Contribution :**

Je pense que l'autopartage doit être au centre des réflexions concernant le plan de mobilité de la MEL.

L'autopartage se développe de plus en plus et est, selon moi, un axe intéressant de développement concernant la mobilité.

Pour qu'il soit plus accessible et simple à intégrer dans nos démarches quotidiennes, il est possible d'accorder à l'autopartage plus de places en ville, de faciliter son développement dans toutes les villes de la MEL, notamment celles qui ne font pas encore partie de ce processus.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@85 - SERURIER - Lille**

**Date de dépôt :** Le 20/03/2023 à 15:27:25

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Voitures partagées Citiz

**Contribution :**

Bonjour,

Afin de diminuer le nombre de voitures en ville et favoriser l'usage des transports et des modes doux, il faudrait encourager le développement de nouvelles stations Citiz de voitures partagées pour que les citoyens puissent facilement se passer d'une voiture individuelle.

Plus les stations seront nombreuses, plus les habitants s'intéresseront et se tourneront vers cette solution durable.

De plus, c'est une coopérative locale qui existe depuis plus de 10 ans, qui a l'expérience et une belle notoriété partout en France

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@86 - Ny Aina - Lille**

**Date de dépôt :** Le 20/03/2023 à 15:44:43

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** AUTOPARTAGE et Mobilité urbaine

**Contribution :**

\* Développer d'avantage l'autopartage afin que moins en moins de voiture de particuliers encombre le centre ville.

\* La gratuité du transport public en centre ville pour inciter les personnes désirant s'y rendre à laisser leur voiture.

\* En tant qu'utilisateur de l'autopartage, j'ai remarqué que les places dédiées à l'autopartage ne sont pas nombreux dans la métropole; de plus elles ne sont pas respectées par les autres usagers et les autorités en charge de les faire respecter n'agissent pas.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@87 - Delannoy Elodie - Lille**

**Date de dépôt :** Le 20/03/2023 à 16:35:25

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Un plan de mobilité à penser avec les habitants et de façon systémique

**Contribution :**

- Développer les transports en commun (fréquence, zones desservies) en particulier le tramway et le métro.

- Améliorer la qualité des transports ferroviaires (fréquence, fiabilité, développer le fret pour limiter les camions...). Développer une sorte de réseau RER pour desservir plus de villes avec une fréquence élevée.

- Plus d'aménagements cyclables sécurisés (pistes cyclables, box à vélo....) et rendre l'usage du vélo plus "sexy" (le vélo est souvent victime d'une mauvaise image liée à l'insécurité)... Mettre des aménagements qui séparent vraiment la route de la piste cyclable (ne pas se contenter de peinture...).

- Aller vers plus de mobilités partagées : autopartage, vélos partagés (cargo, électrique ou simple dans les entreprises, ilots d'habitations...) covoiturage avec des systèmes incitatifs (financiers) et collaboratifs (permettre la possibilité d'ouvrir de nouvelles stations d'autopartage en réunissant un certain nombre de signatures par exemple, limiter le nombre de personnes qui voyagent seules via des amendes ... sauf dérogations à travailler avec les employeurs... ).

- limiter le plus possible l'autosolisme (péage urbain)

- Aller vers des voitures moins lourdes et moins émissives de CO2 (interdire ou limiter des véhicules trop lourds pour une seule personne)

- Plus de places aux piétons avec des aménagements plus attractifs (plus d'espace, plus d'arbres pour l'ombre, plus d'art, plus de jeux, plus de parcours sportifs, plus d'espaces festifs...)

- Moins de place au stationnement et plus de stationnement payant en centre-ville

- S'appuyer sur les villes : mutualisation de leurs voitures avec les habitants (autopartage), idem pour les parcs de vélos... Les collectivités doivent donner l'exemple et être inspirantes pour les habitants...

- Attention à la façon de faire, aller vers plus de co-construction, de gouvernances partagées et de vision à long terme

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@88 - Mispelon Jean Pierre - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 20/03/2023 à 18:28:34

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Juste une question de priorité

**Contribution :**

Planifier la mobilité consiste à composer avec des flux mais également et surtout avec des pratiques de mobilité.

Un plan de mobilité vise à coordonner les comportements d'acteurs divers, mais il se doit d'abord d'aligner l'action publique sur quelques priorités claires.

La voiture automobile individuelle a de nombreux atouts pour une société consumériste individualiste. Elle permet de se déplacer tout en restant dans sa bulle, confortablement et sans efforts.

Mais les collectivités publiques lui ayant longtemps donné l'exclusivité, son omniprésence a contribué à détruire l'idée même de ville comme espace de synergie, de mixité sociale et fonctionnelle, allant même jusqu'à promouvoir un étalement inurbain.

Aujourd'hui l'urgence climatique nous impose un sevrage radical, mais le mal de l'omnipotence de la voiture individuelle touche aussi la question de la cohésion sociale.

Développer un diagnostic sur les pratiques des populations en oubliant d'afficher les superficies ou les montants d'investissement public consacrés aux différents modes ne contribue-t-il pas à biaiser l'enjeu ? On dit de la MEL qu'elle est agricole. Pourtant près de 30 millions de m<sup>2</sup> y sont consacrés à stationner des véhicules.

Focaliser sur le quantitatif et oublier le qualitatif, évoquer la congestion routière et omettre les saturations de l'offre de transport public, voilà autant de biais qui induisent une cécité stérilisante.

Constater une réalité multipolaire, et ne pas pointer l'absence de connexion rapide entre les polarités, ou oublier l'étendue du territoire quand on se targue d'une bonne offre TC en la quantifiant en km par habitant...

Certes la décennie écoulée a vu se réaliser quelques aménagements par-ci par-là. Un investissement non négligeable en infrastructure TC lourde à horizon de 10 ans est engagé.

Mais tout ceci ne saurait exonérer d'un changement immédiat de perspective.

Non un éventuel accroissement de la population de la métropole n'est pas nécessairement synonyme d'accroissement du flux des voitures. Oui la collectivité a une grande part de responsabilité dans l'accroissement du recours à l'automobile pour les achats et les loisirs (47% selon le diagnostic) en ayant démultiplié les offres commerciales périphériques.

Nous nous sommes mis collectivement dans un sacré pétrin ! Et ce n'est pas en donnant deux euros aux riverains de l'A1 ou de l'A23 à certaines heures que l'on va s'en sortir, si dans le même temps il faut attendre sous la pluie un bus hypothétique et payer 4 euros pour faire un aller-retour dans une boîte à sardines.

Illévia a plus de trente offres tarifaires, un cycliste est susceptible d'être renversé à chaque intersection et même en ligne droite à l'ouverture des portières, les piétons doivent composer avec les poteaux, panneaux et potelets sur des espaces exigus quand ils ne sont pas occupés par le stationnement des véhicules... Tout ceci n'est même pas une question budgétaire, juste une question de mise en ordre des priorités.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@89 - Portebois Nicolas - Tourcoing**

**Date de dépôt :** Le 21/03/2023 à 06:57:39

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Davantage de vélos partagés en périphérie

**Contribution :**

Pour réduire les coûts et la pollution des transports, je pense qu'il faudrait davantage de vélos partagés (VLille ou autres)

Il y en a beaucoup à Lille, mais l'offre est plus rare dès qu'on s'éloigne. L'argument de certains décideurs, "trop peu de demande", est fallacieux car il est normal qu'il y ait peu d'abonnés lorsqu'il y a peu de stations et peu de trajets possibles.

Le VLille est très pratique et rapide pour des distances de 1 à 5 kilomètres, et complète donc très bien le métro, les Lianes ou le TER. Mais dès qu'on arrive dans les villes moyennes (Bondues Mouvaux Wasquehal mais aussi Tourcoing, Roncq, Neuville-en-Ferrain...) l'offre devient rare et inutile. A Tourcoing les stations sont très rapprochées et donc pas très utiles.

J'habite le Nord de la métropole mais j'ai l'impression que c'est la même chose ailleurs.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **@90 - LUCAS GUY - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 21/03/2023 à 09:32:45

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** TRANSPORTS MEL

**Contribution :**

REMETTRE EN SERVICE LES VOIES FERREES LILLE CYSOING ORCHIES

ET LES PISTES CYCLABLES

DOUBLER LES LIGNES DE METRO

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@91 - LAURENCE - Marcq-en-Barœul**

**Date de dépôt :** Le 21/03/2023 à 10:24:19

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** DEVELOPPER LES OFFRES MUTILMODALES

**Contribution :**

DEVELOPPER LES SERVICES D'AUTOPARTAGES DANS TOUTE LA MEL, PLUS DE PLACES DEDIEES ET NOTAMMENT DANS LA VILLE DE MARCQ EN BAROEUL (SERVICE QUASI INEXISTANT).

DEVELOPPER PLUS DE PISTES CYCLABLES SECURISEES DANS LA VILLE DE LILLE ET AUX ALENTOURS.

PLUS DE TRANSPORTS EN COMMUN (BUS, TRAMWAY) DANS LE SECTEUR DE MARCQ EN BAROEUL ( AUGMENTATION DE LA FREQUENCE, HEURES TARDIVES, SERVICE DE BUS LE DIMANCHE)

FAVORISER LE CO VOITURAGE (PLATEFORME DEDIEE, POINT DE RENDEZ VOUS COVOITUREUR)

DEVELOPPER L'INSTALLATION DE BORNES ELECTRIQUES

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **E92 - SUFFYS Patrick - Neuville en Ferrain**

**Date de dépôt :** Le 21/03/2023 à 11:49:00

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :**Registre Numérique Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille

**Contribution :**

Bonjour,

Je souhaite faire part de 3 sujets concernant la mobilité au sein de la métropole:

1) la circulation sur les voies urbaines des poids lourds une "interdiction" de transit des poids lourds par la métropole lilloise est en place depuis plusieurs années. Le constat est qu'elle n'est pas appliquée et qu'il n'y a pas d'action pour la faire appliquer. Un des leviers d'un premier désengorgement est de faire respecter cette obligation. Le réseau autoroutier de la région peut le permettre.

2) les aménagements cyclables Passer la frontière belge et on constate que le vélo y est pris en compte à part entière comme un véritable véhicule, avec les infrastructures adéquates.

Pour favoriser les mobilités douces, il est indispensable que les cyclistes se sentent en sécurité. De vraies zones réservées et non franchissables par les voitures sont un des points indispensables pour assurer ce sentiment de sécurité.

3) Relier les extrémités de la métropole entre elles par des modes de transport en commun "rapide" Personnellement, relier mon domicile (Neuville en Ferrain) à mon lieu de travail (Iomme saint philibert) me prend 30 minutes en voiture, et avec les bouchons quotidiens. En transport en commun, je mettrai .... 1h05.

Un réseau ferré SNCF existe dans la métropole entre Lille-Roubaix-Tourcoing-Armentières... Il mérite d'être exploité et développé pour assurer des liaisons rapides inter-villes durant les heures de pointe.

Cordialement

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@93 - STAELEN HELENE - Saint-Laurent-Blangy**

**Date de dépôt :** Le 21/03/2023 à 14:34:41

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis de la Chambre d'agriculture

**Contribution :**

En pièce jointe, la contribution de la Chambre d'agriculture portant sur le plan de mobilités

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(contribution enquete publique PDM 2103223.pdf\)](#)

Document : contribution enquete publique PDM 2103223.pdf, page 1 sur 2



Métropole Européenne de Lille  
Monsieur le Président Damien Castelain  
2, boulevard des Cités Unies  
CS 70043  
59040 Lille Cedex

Service : Aménagement territorial  
Nos références : CD / TAJ / IM / HS/ 2023 - 155  
Dossier suivi par : Hélène STAELEN  
[helene.staelen@npdc.chambagri.fr](mailto:helene.staelen@npdc.chambagri.fr), 06 79 34 82 43  
Vos références :  
Objet : Contribution Enquête publique, Plan de Mobilités de la MEL

*Saint-Laurent-Blangy, lundi 20 mars 2023*

#### Siège administratif

56 avenue Roger Salengro  
BP 80039  
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

Monsieur le Président,

Le projet de plan de mobilités de la Mel, arrêté par délibération du Conseil communautaire du 24 juin 2022 est actuellement en cours de concertation publique. La Chambre d'agriculture, soucieuse d'une bonne adéquation entre développement des territoires et maintien d'une activité économique attractive dont fait partie l'agriculture, se permet de faire quelques remarques.

Nous soulignons qu'à travers son projet de mobilité à échéance 2035, la Métropole a pour ambition une mobilité qui allie qualité du cadre de vie et développement du territoire.

Nous tenons à préciser que la Chambre d'agriculture sans s'opposer au développement des territoires, se positionne dans l'accompagnement des projets, dans le respect des intérêts du monde agricole qu'elle représente.

- Prise en compte de l'activité agricole dans les projets d'aménagement

Notre Etablissement demande que, dans les différents projets, qu'ils soient liés au schéma cyclable ou à un projet répondant à l'amélioration de la qualité de vie (liaisons douces), soient :

- Privilégiées des liaisons qui permettent l'utilisation de chemins existants
- Minimisés les linéaires en espace agricole afin de limiter l'artificialisation des sols, limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels et la déstructuration du parcellaire.

#### Siège social

299 Boulevard de Leeds  
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE  
Établissement public  
Loi du 31/01/1924  
Siret 130 013 543 00033  
APE 9411Z

[www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr](http://www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr)

Document : contribution enquete publique PDM 2103223.pdf, page 2 sur 2



Pour ce qui est des projets de plus grande envergure concernant des infrastructures gérées par la Mel ou l'Etat, (projets routiers, nouvelles liaisons structurantes), la Chambre d'agriculture demande et veillera à ce que soient limités voire même supprimés les impacts des projets d'aménagements sur l'espace agricole.

En effet, l'agriculture est bien souvent la première victime, avec les emprises foncières mais aussi la déstructuration parcellaire, allant jusque parfois la remise en cause des systèmes d'exploitation.

Ainsi, nous demandons à être informés des projets, le plus en amont possible afin que puissent être mesurés les impacts sur l'activité agricole et que puisse être appliquée la séquence E.R.C.

- Prise en compte des circulations agricoles

Nous tenons également à rappeler que la prise en compte, en amont, des circulations agricoles (notamment du gabarit agricole) dans l'élaboration des projets d'aménagements, permet de mettre en place des solutions techniques adaptées, répondant aux attentes de la profession agricole et d'atteindre les objectifs souhaités par la collectivité.

En effet, le gabarit des engins agricoles, réglementé, est soumis au code de la route. Au-delà d'un certain gabarit, c'est l'arrêté du 4 mai 2006 relatif à la circulation des véhicules et matériels agricoles et forestiers, qui régit les conditions de circulation.

La circulation des engins agricoles est rythmée par la nature des travaux et varie selon les saisons et les productions concernées.

Ainsi les exploitants agricoles doivent pouvoir accéder à leurs exploitations ainsi qu'à leur parcellaire en toute sécurité, tout comme leurs prestataires (entreprise de travaux agricoles, etc...)

La Chambre d'agriculture tient à souligner le travail partenarial qui a été engagé avec les unités territoriales, permettant ainsi d'échanger sur les programmations de travaux préalablement au démarrage de ceux-ci.

Il nous semble nécessaire et judicieux de poursuivre dans ce sens afin de pouvoir anticiper au mieux les problématiques de circulation agricole.

Espérant une bonne prise en compte de ces remarques,

Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information et vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Président,

Christian DUREN



**Siège administratif**

56 avenue Roger Salengro  
BP 80039  
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

**Siège social**

299 Boulevard de Leeds  
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE  
Établissement public  
Loi du 31/01/1924  
Siret 130 013 543 00033  
APE 9411Z

[www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr](http://www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr)

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## @94 - Loïc - Verlinghem

**Date de dépôt :** Le 21/03/2023 à 14:41:48

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis sur le SDIT Tramway et BHNS

### **Contribution :**

Le projet de Tramway et de BHNS tel qu'il est à l'heure actuelle est désastreux et mort-né. C'est dommage car il a beaucoup de potentiel et pourrait servir à beaucoup de monde, mais les tracés actuels sont coûteux pour peu de praticité. Voici mes propositions pour potentiellement l'améliorer.

Pour le BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq, il me paraît essentiel de desservir plus assiduellement le quartier du Marais de Lomme. Le tracé actuel ne dessert que la limite de ce quartier qui est dense et sérieusement ignoré actuellement. Je propose aussi d'envisager un second terminus à Sequedin, car actuellement, pour rejoindre Lille, les sequedinois n'ont pas d'autre choix que de passer par Saint-Philibert ou par CHU-Eurasanté, un trajet très chronophage. En addition à cela, faire passer cette ligne par Bois Blancs, Port de Lille ET Cormontaigne est inutile ; certes il est possible de créer des aménagements pour les bus sur cette ligne, mais à quoi bon si tout le monde prend le métro à la place. Pourquoi ne pas plutôt récupérer le trajet de la ligne 18 actuelle pour rendre cette ligne plus utile.

Quant à la ligne de BHNS Marcq - Villeneuve d'Ascq, je remets en question l'utilité de desservir Lezennes (petite ville déjà desservie par le premier BHNS) et la ZI du Hellu sachant que la route qu'emprunterait le BHNS n'existe pas et serait coûteuse alors qu'il est possible de traverser la zone industrielle en 8 à 10 minutes à pieds. Le fait que cette ligne esquivé inexplicablement le hub de transport qu'est pont de bois est incompréhensible, d'autant plus que passer par pont de bois (par le trajet de la CO3 ou la L6) ne ferait perdre au bus qu'une à deux minutes. Pourquoi ne pas choisir de faire passer cette ligne par l'Avenue René Coty ou le boulevard Mendès France à Mons-en-Barœul plutôt que de suivre la ligne 2 du métro entre Mairie de Mons et Fort de Mons. Enfin, au sud-est de Marcq-en-Barœul, l'avenue du Château d'Eau et la rue de la Pilaterie entre autres sont difficile d'accès pour les bus et donc très mal desservies. Je proposerais d'implanter un arrêt de bus juste avant le pont qui serait accessible via un escalier ou une rampe entre le pont du boulevard Clémenceau et l'Avenue du Château d'Eau.

Ensuite concernant le Tramway. Je ne vois pas l'intérêt d'allonger la ligne T jusqu'à la gare de tourcoing sachant qu'à l'heure actuelle, un bus toutes les deux à trois minutes relie Tourcoing Centre à la gare. Passer ce tronçon en tramway descendrait cette desserte à un passage toutes les 8 minutes sans raccourcir le temps de trajet. Quitte à l'allonger autant le faire en suivant la rue d'Havre et le boulevard de l'Égalité, afin de remplacer la CITT sur cette partie.

La ligne de tramway Hem - Roubaix - Tourcoing est clairement la moins problématique. Le seul souci est le terminus à Schuman Hauts de France, car il est trop loin de la ville Neuville-en-Ferrain pour la desservir correctement et trop loin de la Promenade de Flandre pour que les clients du centre commercial rejoignent cette station lorsqu'ils ont toutes leurs courses à porter. Surtout que rejoindre la Promenade de Flandre avec le tramway ne représente pas tant de rails à poser en plus et donnerait un réel intérêt à ce terminus. Sans cela, autant terminer la ligne de tramway à Tourcoing Pont de Neuville.



Enfin vient le plus gros problème de ce projet : Le tramway de Lille et sa couronne. Je le répèterai car apparemment on ne l'a pas assez entendu, mais la desserte du centre de Lille est ABSOLUMENT ESSENTIELLE. Cela permettrait non seulement de relier correctement les villes cibles de ce tramway à Lille même plutôt qu'au boulevard Périphérique, mais permettrait aussi de ne plus faire reposer la desserte du centre de Lille entièrement sur le bus (L1, L5, CITL, 14, 18). En faisant passer le tramway par le centre de Lille, son attrait est démultiplié, mais ferait aussi en sorte que la quasi-totalité de la desserte du centre se fasse en site propre, ce qui ferait de Lille une ville encore plus agréable et respirable, mais ferait aussi des quartiers du centre des quartiers ultra-propres. Par ailleurs, le boulevard Vauban, et le boulevard de la liberté n'auraient aucune difficultés à accueillir le passage du tramway.

Cet élément n'est absolument pas optionnel. Surtout qu'avec le projet actuel, les lignes vers Wambrechies et Haubourdin n'ont AUCUNE CORRESPONDANCE avec la ligne 1 du métro. Complètement impensable. Aussi, je doute que les usagers, rejoignent Wattignies en passant par le Pré catelan, à la place cette ligne de tramway resterait dépendante du métro jusque Porte d'Arras notamment. Avec le projet actuel, le tronc commun des trois lignes, où passeraient un tramway toutes les deux à trois minutes, serait aussi la partie la moins utilisée du tramway. C'est du gâchis total.

De plus, passer par le centre permettrait de fusionner les lignes de Wambrechies et de Wattignies, la rendant plus pratique à utiliser et moins coûteuse à construire et exploiter. Quant à la ligne vers Haubourdin, elle pourrait terminer à Lille Flandres (ou Lille Europe) en passant par la Rue du Molinel ou par le Pont de Flandres (si la desserte du Grand Palais et de l'Hôtel de Région est si importante) et permettrait de garder à l'idée qu'à l'avenir, cette ligne pourrait être amenée à être allongée vers La Madeleine, Marcq-en-Barœul (à l'image de la L5) voire même jusque Bondues.

Par rapport aux lignes lorsqu'elles quittent Lille, je n'ai rien à ajouter pour les tronçons Lille - Wambrechies et Lille - Haubourdin. En revanche je n'arrive pas à comprendre le tracé au niveau de Wattignies. Tout d'abord, petit aparté par rapport à Seclin, même si l'abandon de sa desserte est décevante, elle est compréhensible et ce n'est pas sur cela que je m'attarderai. Ce qui me frustre c'est qu'après l'abandon de Seclin, le tracé entre le centre commercial et la gare de Wattignies - Templemars soit conservé. Ce tracé ne fait passer le tramway que par les quartiers les moins denses de Wattignies. C'était acceptable lorsque Seclin faisait partie du projet, mais ça ne l'est plus. Avec ce tracé, Wattignies resterait dépendante de la L2, et donc, la ville n'est pas desservie par le Tramway. À la place, pourquoi ne pas offrir l'avenue Charles Guillaumin au tramway. Avec les voies de bus il serait aisément possible d'y faire passer le tramway et donnerait à Wattignies une véritable desserte. De plus, cela permettrait à l'avenir d'étendre le tramway vers le quartier du Marais de Wattignies.

Pour finir, je trouve très triste que Roncq et Halluin soient exclus du projet, sachant que leur population est significative. Même si je doute que ces idées soient prises en compte, je propose une extension de la ligne de tramway Hem - Roubaix - Tourcoing vers Halluin en empruntant le tracé de la L4 actuelle. Ou bien, au vu de la population concernée, il serait aussi possible de dédoubler la ligne 2 du métro à Tourcoing Centre afin de rejoindre Halluin par Roncq et Tourcoing Ouest.

Cela représente l'essentiel de ce que j'avais à dire. J'espère seulement que cela pourra être utile à l'anticipation de l'évolution du réseau de transports en commun.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **E95 - Helene STAELEN**

**Date de dépôt :** Le 21/03/2023 à 14:43:57

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :**Contribution de la Chambre d'agriculture

**Contribution :**

A l'attention de Madame la Présidente de la Commission d'enquête relative au Plan de Mobilité,  
Madame, Nous vous prions de trouver en pièce jointe la contribution de la Chambre d'agriculture sur  
le Plan de Mobilité de la Mel. Nous vous en souhaitons bonne réception Bien cordialement, Hélène  
STAELEN Chargée de Missions Référente Service Aménagement territorial Chambre d'agriculture du  
Nord-Pas de calais 06 79 \*\* \*\* \*\* ZA la Creule 59190 HAZEBROUCK

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(image001.png\)](#)



[Télécharger la pièce jointe originale \(contribution enquete publique PDM 2103223.pdf\)](#)

Document : contribution enquete publique PDM 2103223.pdf, page 1 sur 2



Métropole Européenne de Lille  
Monsieur le Président Damien Castelain  
2, boulevard des Cités Unies  
CS 70043  
59040 Lille Cedex

Service : Aménagement territorial  
Nos références : CD / TAJ / IM / HS/ 2023 - 155  
Dossier suivi par : Hélène STAELEN  
[helene.staelen@npdc.chambagri.fr](mailto:helene.staelen@npdc.chambagri.fr), 06 79 34 82 43  
Vos références :  
Objet : Contribution Enquête publique, Plan de Mobilités de la MEL

*Saint-Laurent-Blangy, lundi 20 mars 2023*

#### Siège administratif

56 avenue Roger Salengro  
BP 80039  
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

Monsieur le Président,

Le projet de plan de mobilités de la Mel, arrêté par délibération du Conseil communautaire du 24 juin 2022 est actuellement en cours de concertation publique. La Chambre d'agriculture, soucieuse d'une bonne adéquation entre développement des territoires et maintien d'une activité économique attractive dont fait partie l'agriculture, se permet de faire quelques remarques.

Nous soulignons qu'à travers son projet de mobilité à échéance 2035, la Métropole a pour ambition une mobilité qui allie qualité du cadre de vie et développement du territoire.

Nous tenons à préciser que la Chambre d'agriculture sans s'opposer au développement des territoires, se positionne dans l'accompagnement des projets, dans le respect des intérêts du monde agricole qu'elle représente.

- Prise en compte de l'activité agricole dans les projets d'aménagement

Notre Etablissement demande que, dans les différents projets, qu'ils soient liés au schéma cyclable ou à un projet répondant à l'amélioration de la qualité de vie (liaisons douces), soient :

- Privilégiées des liaisons qui permettent l'utilisation de chemins existants
- Minimisés les linéaires en espace agricole afin de limiter l'artificialisation des sols, limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels et la déstructuration du parcellaire.

#### Siège social

299 Boulevard de Leeds  
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE  
Établissement public  
Loi du 31/01/1924  
Siret 130 013 543 00033  
APE 9411Z

[www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr](http://www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr)

Document : contribution enquete publique PDM 2103223.pdf, page 2 sur 2



Pour ce qui est des projets de plus grande envergure concernant des infrastructures gérées par la Mel ou l'Etat, (projets routiers, nouvelles liaisons structurantes), la Chambre d'agriculture demande et veillera à ce que soient limités voire même supprimés les impacts des projets d'aménagements sur l'espace agricole.

En effet, l'agriculture est bien souvent la première victime, avec les emprises foncières mais aussi la déstructuration parcellaire, allant jusque parfois la remise en cause des systèmes d'exploitation.

Ainsi, nous demandons à être informés des projets, le plus en amont possible afin que puissent être mesurés les impacts sur l'activité agricole et que puisse être appliquée la séquence E.R.C.

- Prise en compte des circulations agricoles

Nous tenons également à rappeler que la prise en compte, en amont, des circulations agricoles (notamment du gabarit agricole) dans l'élaboration des projets d'aménagements, permet de mettre en place des solutions techniques adaptées, répondant aux attentes de la profession agricole et d'atteindre les objectifs souhaités par la collectivité.

En effet, le gabarit des engins agricoles, réglementé, est soumis au code de la route. Au-delà d'un certain gabarit, c'est l'arrêté du 4 mai 2006 relatif à la circulation des véhicules et matériels agricoles et forestiers, qui régit les conditions de circulation.

La circulation des engins agricoles est rythmée par la nature des travaux et varie selon les saisons et les productions concernées.

Ainsi les exploitants agricoles doivent pouvoir accéder à leurs exploitations ainsi qu'à leur parcellaire en toute sécurité, tout comme leurs prestataires (entreprise de travaux agricoles, etc...)

La Chambre d'agriculture tient à souligner le travail partenarial qui a été engagé avec les unités territoriales, permettant ainsi d'échanger sur les programmations de travaux préalablement au démarrage de ceux-ci.

Il nous semble nécessaire et judicieux de poursuivre dans ce sens afin de pouvoir anticiper au mieux les problématiques de circulation agricole.

Espérant une bonne prise en compte de ces remarques,

Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information et vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Président,

Christian DUREN



**Siège administratif**

56 avenue Roger Salengro  
BP 80039  
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

**Siège social**

299 Boulevard de Leeds  
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE  
Établissement public  
Loi du 31/01/1924  
Siret 130 013 543 00033  
APE 9411Z

[www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr](http://www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr)

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## @96 - Loïc - Verlinghem

**Date de dépôt :** Le 21/03/2023 à 14:48:24

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis sur le SDIT Tramway et BHNS

**Contribution :**

Loïc - Verlinghem - 21/03/2023 14h41 - Registre numériqueAVIS SUR LE SDIT TRAMWAY ET BHNSLe projet de Tramway et de BHNS tel qu'il est à l'heure actuelle est désastreux et mort-né. C'est dommage car il a beaucoup de potentiel et pourrait servir à beaucoup de monde, mais les tracés actuels sont coûteux pour peu de praticité. Voici mes propositions pour potentiellement l'améliorer.

Pour le BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq, il me paraît essentiel de desservir plus assiduellement le quartier du Marais de Lomme. Le tracé actuel ne dessert que la limite de ce quartier qui est dense et sérieusement ignoré actuellement. Je propose aussi d'envisager un second terminus à Sequedin, car actuellement, pour rejoindre Lille, les sequedinois n'ont pas d'autre choix que de passer par Saint-Philibert ou par CHU-Eurasanté, un trajet très chronophage. En addition à cela, faire passer cette ligne par Bois Blancs, Port de Lille ET Cormontaigne est inutile ; certes il est possible de créer des aménagements pour les bus sur cette ligne, mais à quoi bon si tout le monde prend le métro à la place. Pourquoi ne pas plutôt récupérer le trajet de la ligne 18 actuelle pour rendre cette ligne plus utile.

Quant à la ligne de BHNS Marcq - Villeneuve d'Ascq, je remets en question l'utilité de desservir Lezennes (petite ville déjà desservie par le premier BHNS) et la ZI du Hellu sachant que la route qu'emprunterait le BHNS n'existe pas et serait coûteuse alors qu'il est possible de traverser la zone industrielle en 8 à 10 minutes à pieds. Le fait que cette ligne esquivé inexplicablement le hub de transport qu'est pont de bois est incompréhensible, d'autant plus que passer par pont de bois (par le trajet de la CO3 ou la L6) ne ferait perdre au bus qu'une à deux minutes. Pourquoi ne pas choisir de faire passer cette ligne par l'Avenue René Coty ou le boulevard Mendès France à Mons-en-Barœul plutôt que de suivre la ligne 2 du métro entre Mairie de Mons et Fort de Mons. Enfin, au sud-est de Marcq-en-Barœul, l'avenue du Château d'Eau et la rue de la Pilaterie entre autres sont difficile d'accès pour les bus et donc très mal desservies. Je proposerais d'implanter un arrêt de bus juste avant le pont qui serait accessible via un escalier ou une rampe entre le pont du boulevard Clémenceau et l'Avenue du Château d'Eau.

Ensuite concernant le Tramway. Je ne vois pas l'intérêt d'allonger la ligne T jusqu'à la gare de tourcoing sachant qu'à l'heure actuelle, un bus toutes les deux à trois minutes relie Tourcoing Centre à la gare. Passer ce tronçon en tramway descendrait cette desserte à un passage toutes les 8 minutes sans raccourcir le temps de trajet. Quitte à l'allonger autant le faire en suivant la rue d'Havre et le boulevard de l'Égalité, afin de remplacer la CITT sur cette partie.

La ligne de tramway Hem - Roubaix - Tourcoing est clairement la moins problématique. Le seul souci est le terminus à Schuman Hauts de France, car il est trop loin de la ville Neuville-en-Ferrain pour la desservir correctement et trop loin de la Promenade de Flandre pour que les clients du centre commercial rejoignent cette station lorsqu'ils ont toutes leurs courses à porter. Surtout que rejoindre la Promenade de Flandre avec le tramway ne représente pas tant de rails à poser en plus et donnerait un réel intérêt à ce terminus. Sans cela, autant terminer la ligne de tramway à Tourcoing Pont de Neuville.

Enfin vient le plus gros problème de ce projet : Le tramway de Lille et sa couronne. Je le répèterai car apparemment on ne l'a pas assez entendu, mais la desserte du centre de Lille est ABSOLUMENT ESSENTIELLE. Cela permettrait non seulement de relier correctement les villes cibles de ce tramway à Lille même plutôt qu'au boulevard Périphérique, mais permettrait aussi de ne plus faire reposer la desserte du centre de Lille entièrement sur le bus (L1, L5, CITL, 14, 18). En faisant passer le tramway par le centre de Lille, son attrait est démultiplié, mais ferait aussi en sorte que la quasi-totalité de la desserte du centre se fasse en site propre, ce qui ferait de Lille une ville encore plus agréable et respirable, mais ferait aussi des quartiers du centre des quartiers ultra-propres. Par ailleurs, le boulevard Vauban, et le boulevard de la liberté n'auraient aucune difficultés à accueillir le passage du tramway.

Cet élément n'est absolument pas optionnel. Surtout qu'avec le projet actuel, les lignes vers Wambrechies et Haubourdin n'ont AUCUNE CORRESPONDANCE avec la ligne 1 du métro. Complètement impensable. Aussi, je doute que les usagers, rejoignent Wattignies en passant par le Pré catelan, à la place cette ligne de tramway resterait dépendante du métro jusque Porte d'Arras notamment. Avec le projet actuel, le tronc commun des trois lignes, où passeraient un tramway toutes les deux à trois minutes, serait aussi la partie la moins utilisée du tramway. C'est du gâchis total.

De plus, passer par le centre permettrait de fusionner les lignes de Wambrechies et de Wattignies, la rendant plus pratique à utiliser et moins coûteuse à construire et exploiter. Quant à la ligne vers Haubourdin, elle pourrait terminer à Lille Flandres (ou Lille Europe) en passant par la Rue du Molinel ou par le Pont de Flandres (si la desserte du Grand Palais et de l'Hôtel de Région est si importante) et permettrait de garder à l'idée qu'à l'avenir, cette ligne pourrait être amenée à être allongée vers La Madeleine, Marcq-en-Barœul (à l'image de la L5) voire même jusque Bondues.

Par rapport aux lignes lorsqu'elles quittent Lille, je n'ai rien à ajouter pour les tronçons Lille - Wambrechies et Lille - Haubourdin. En revanche je n'arrive pas à comprendre le tracé au niveau de Wattignies. Tout d'abord, petit aparté par rapport à Seclin, même si l'abandon de sa desserte est décevante, elle est compréhensible et ce n'est pas sur cela que je m'attarderai. Ce qui me frustre c'est qu'après l'abandon de Seclin, le tracé entre le centre commercial et la gare de Wattignies - Templemars soit conservé. Ce tracé ne fait passer le tramway que par les quartiers les moins denses de Wattignies. C'était acceptable lorsque Seclin faisait partie du projet, mais ça ne l'est plus. Avec ce tracé, Wattignies resterait dépendante de la L2, et donc, la ville n'est pas desservie par le Tramway. À la place, pourquoi ne pas offrir l'avenue Charles Guillaïn au tramway. Avec les voies de bus il serait aisément possible d'y faire passer le tramway et donnerait à Wattignies une véritable desserte. De plus, cela permettrait à l'avenir d'étendre le tramway vers le quartier du Marais de Wattignies.

Pour finir, je trouve très triste que Roncq et Halluin soient exclus du projet, sachant que leur population est significative. Même si je doute que ces idées soient prises en compte, je propose une extension de la ligne de tramway Hem - Roubaix - Tourcoing vers Halluin en empruntant le tracé de la L4 actuelle. Ou bien, au vu de la population concernée, il serait aussi possible de dédoubler la ligne 2 du métro à Tourcoing Centre afin de rejoindre Halluin par Roncq et Tourcoing Ouest.

Cela représente l'essentiel de ce que j'avais à dire. Je joins à cette contribution un plan qui synthétise les idées que je propose. J'espère seulement que cela pourra être utile à l'anticipation de l'évolution du réseau de transports en commun.

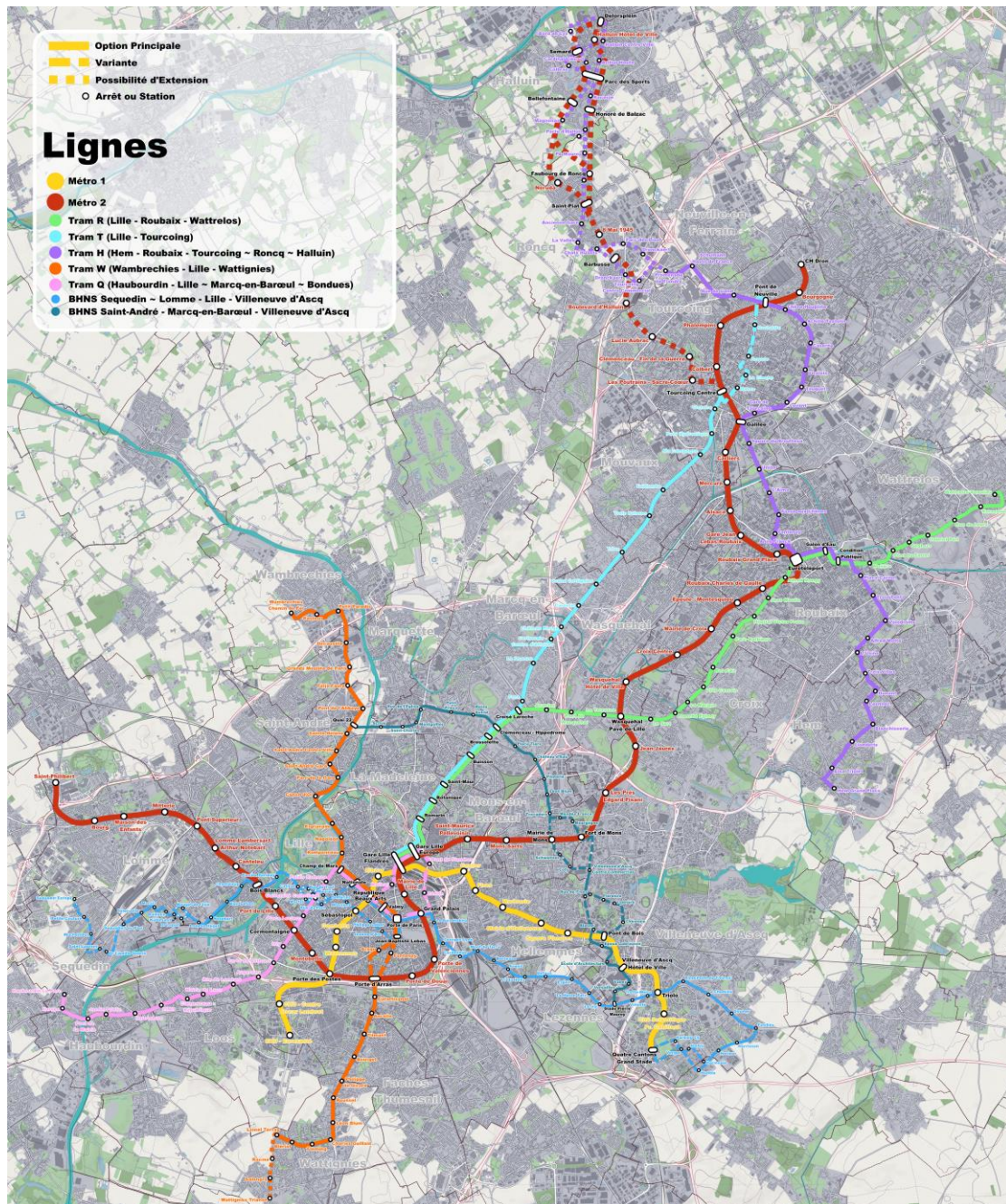
**Pièce(s) jointe(s) :**

Page 184 / 580.



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

[Télécharger la pièce jointe originale \(Avis Concertations.png\)](#)



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@97 - LAURENCE - Hem**

**Date de dépôt :** Le 22/03/2023 à 10:49:21

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** PLAN DE MOBILITE

### **Contribution :**

Le Plan de mobilité prévoit une ligne tramway de Hem à Neuville-en Ferrain. Or il y a déjà un bus-Liane pour ce trajet ou le métro sur une grande partie et pas un besoin important de cet axe, de plus ce tracé "oublie" le quartier Hem-Beaumont, desservi seulement par un bus allant vers Roubaix. Mais de Hem vers Villeneuve d'Ascq ou Lille, rien n'est prévu, c'est pourtant une destination plus usitée, ne serait-ce que pour se rendre à la gare.

Il me semble plus judicieux de prévoir un axe passant par Hem, desservant l'Hôpital privé de Villeneuve d'Ascq, et reliant la station de métro 2 "Jean Jaurès" puis "Les prés Edgard Pisani". Cette ligne pourrait longer la voie rapide.

Il est aussi prévu un nouveau moyen de transport de Lille à L'aéroport de Lesquin. Prolonger en aérien la ligne de métro 1 de la station "4 Cantons" jusqu'à l'aéroport serait un réel avantage et décentraliserait les passages vers Lille.

Un autre point qui me semble très important. On nous parle de plus en plus de favoriser les transports en commun. Lille, Villeneuve d'Ascq, Roubaix... beaucoup de villes sont bien pourvues. Notre Ville Hem semble oubliée, notamment le quartier Hem Beaumont. Pour nous, c'est la double peine: pour utiliser un transport en commun, nous devons d'abord prendre un autre moyen de transport, si nous prenons notre voiture, les stationnements proches des stations de tramway ou de métro sont tous en zone bleue et ne nous permettent donc pas de les utiliser pour une journée de travail. Il manque de parking.

Concernant les pistes ou voies cyclables aménagées dans notre secteur, les tracés comprennent trop de virages dangereux (90° pour accéder à la piste cyclable ou en fin de piste, voire plus de 90°), sources de risques de chute.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@98 - Vincent - Tressin**

**Date de dépôt :** Le 22/03/2023 à 20:34:03

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** REACTIVATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE ASCQ – ORCHIES

**Contribution :**

Le plan mobilité présenté par la MEL affiche des objectifs ambitieux en matière de lutte contre le réchauffement climatique et contre les pollutions locales Il veut garantir à tous la possibilité de se déplacer tout en agissant en faveur de l'environnement.

Ces objectifs clairement exposés correspondent aux constats et propositions émis par le Conseil de développement de la MEL

L'existence de la ligne ferroviaire Ascq – Orchies, située en partie sur la MEL, offre une véritable opportunité pour atteindre ces objectifs dans le territoire Est, sous équipé en matière de transport public et subissant des embouteillages quotidiens, longs de plusieurs kilomètres,.

Rappelons que 18 communes pétitionnent depuis 4 ans contre l'enclavement imposé par ces engorgements routiers. Un collectif AscqOrchies vient d'être créé par des citoyens de ces territoires.

L'émergence de nouvelles techniques d'exploitation ferroviaire légère élargit le créneau de pertinence du rail qui mérite une étude sérieuse, intégrant la réflexion sur ce que sera le volume de clientèle dans dix ou vingt ans, au regard de la hausse inéluctable des prix du carburant, et des mesures coercitives prises pour limiter le trafic automobile.

La voiture électrique ne règle en rien les problèmes de saturation des voiries.

Cinq premiers lauréats du volet trains légers de l'appel à manifestation d'intérêt "Digitalisation et décarbonation du transport ferroviaire", ont été choisis par le gouvernement, le 15 mars 2023, dans le cadre du plan d'investissement France 2030,

Et, en Région Normandie, le prototype autonome Taxirail sera expérimenté en 2024.

Le projet de réhabilitation de l'emprise ferroviaire Ascq – Orchies engage pour les décennies à venir. Il y a lieu de ne pas se tromper de débat entre un autobus qui subira les engorgements routiers récurrents à partir de Tressin et un système ferroviaire bien mieux à même, d'ouvrir un avenir au désenclavement des communes rurales ou périphériques, grâce à l'évolution technologique évoquée en amont.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **R99 - Esther - Wervicq-Sud**

**Date de dépôt :** Le 23/03/2023 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :** Piste cyclable et Transport en commun

**Contribution :**

1 - Aménager une piste cyclable rue de l'industrie : Actuellement, en sens unique, seule une auto peut l'emprunter et est obligée de suivre le vélo si il est présent.

2 - Améliorer les transports en commun en fréquence et échanges avec les villes afin que les transports soient plus directs, plus rapides (exemple ligne 84, 1h15 pour aller à Tourcoing; ligne 86, 1h pour aller à Lille et 1 bus toutes les 40mn, voir toutes les heures.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@100 - BRUNEEL Lucie - Wervicq-Sud**

**Date de dépôt :** Le 23/03/2023 à 11:29:34

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Enquête publique déplacements

**Contribution :**

Habitant Wervicq-Sud, le trajet en bus pour se rendre à Lille est très long (1 heure). En voiture, le trajet prend 30 minutes. De plus, les horaires sont peu respectés et le nombre de passages très peu élevés. Pour rendre le bus plus attractif, il faudrait plus de passages et proposer des trajets plus express, desservant peut-être moins d'arrêts, notamment en arrivant vers La Madeleine puisque ces arrêts sont desservis par d'autres bus qui en plus passent fréquemment. Un autre sujet est celui de la durée de vie du ticket qui est d'une heure. Si mon bus arrive légèrement en retard à Lille Flandres, je dois, si je veux emprunter le métro pour poursuivre mon trajet, acheter un deuxième ticket car le portique considère que mon premier ticket est arrivé à expiration (et c'est le cas de ce fait). Cela revient cher et c'est rageant, d'autant plus que le retard est parfois provoqué par un voire deux contrôles des contrôleurs Ilevia sur un même trajet.

Le système actuel n'est pas du tout incitatif à prendre le bus, le prennent finalement surtout ceux qui n'ont pas de mode alternatif comme les enfants scolarisés, les étudiants et les plus précaires par exemple.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **R101 -**

**Date de dépôt :** Le 23/03/2023 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :** Transports collectifs, circulation automobile, cyc

**Contribution :**

Groupe municipal « Unis pour La Chapelle d'Armentières »

Réunion du Conseil municipal du 23 novembre 2022

Intervention sur le point n°6 Plan de Mobilité Métropolitain

La MEL nous propose une réflexion sur son Plan de Mobilité en insistant pour que « son élaboration émane d'une large concertation ». Le dossier a été transmis en Mairie le 31 août 2022. Il est regrettable qu'on nous le transmette il y a quelques jours seulement... Ce projet aurait pu être discuté dans plusieurs Commissions en associant le maximum d'élus intéressés par ce sujet. Dommage que cette occasion de faire vivre la démocratie et la concertation ait été oubliée....

Aujourd'hui la MEL nous propose un Plan de Mobilité alors que nous subissons l'immobilité !

Les transports collectifs sont souvent insuffisants et inadaptés. L'accès aux RER en gare d'Armentières reste difficile notamment faute de parking côté chapellois et inadapté pour les personnes handicapés. L'amélioration du cadencement et l'adaptation des horaires sont également demandés par les usagers. Pour les lignes de bus il convient également de revoir un maillage du territoire communal pour assurer des liaisons avec tous les pôles d'emploi ainsi qu'une extension des horaires en fonction des besoins des usagers. Enfin dans ce domaine des transports collectifs, il est plus qu'urgent de moderniser le métro, vieux serpent de mer métropolitain, et d'assurer une véritable accessibilité à la station St Philibert dont le parking est complet tous les matins en semaine avant 8h depuis plus de 10 ans... Enfin l'aire de covoiturage de la place de Birchington reste presque vide notamment à cause de sa mauvaise localisation. Dommage qu'elle n'ait pas fait l'objet d'une réelle réflexion avec les utilisateurs potentiels...

En ce qui concerne la circulation automobile à La Chapelle, la situation est devenue infernale. Le diffuseur sur l'A25 pour desservir l'Armentierois reste dans les cartons depuis des décennies... Les chicanes, allongements de parcours et limitation de vitesse à 30kms/h ne satisfont que quelques intérêts particuliers influents au détriment des actifs et augmentent la pollution automobile pour tous... Et je pourrais évoquer les difficultés de stationnement qui pénalisent les commerçants chapellois.

Les cyclistes se plaignent du manque de pistes cyclables sur un grand nombre d'itinéraires. Quand ces pistes existent, elles sont rarement nettoyées. Nous constatons que les dispositifs pour garer les vélos sont absents ou en trop petit nombre autour des bâtiments ou espaces communaux.



Enfin pour les piétons, il convient de faire respecter l'accès aux trottoirs trop souvent encombrés par des véhicules et de leur assurer des itinéraires sécurisés. Depuis des années nous réclamons une liaison piétonne sécurisée entre le Bourg et Wez-Macquart.

Ce constat non exhaustif est affligeant et m'est les responsabilités à plusieurs niveaux. Nous demandons que par son Plan de Mobilité, la MEL engage concrètement et rapidement des opérations pour améliorer la vie quotidienne des Chapellois.

Sous ces réserves nous pouvons nous associer aux propositions qui sont indiquées à condition qu'elles débouchent sur des réalisations effectives et concertées.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@102 - CHRETIEN MARINE - Hallennes-lez-Haubourdin**

**Date de dépôt :** Le 25/03/2023 à 11:35:01

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**Déplacement bus hallennes lez haubourdin/armentieres

**Contribution :**

Développer le réseau de transport entre hallennes lez haubourdin = porte des weppes et armentieres  
= porte de la Flandre intérieure

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@103 - Timelli Valérie - Saint-André-lez-Lille**

**Date de dépôt :** Le 26/03/2023 à 17:02:49

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Tramway

**Contribution :**

Nous regrettons que les demandes des habitants concernés par le tramway sur la commune de Saint-André ne soient pas entendus. 2 tracés ont été proposés et en dépit de l'avis majoritaire de faire passer le tramway dans le centre, là où l'emprise est la plus grande et les travaux moins coûteux, la MEL a décidé de faire passer le tramway rue Carnot. Ce passage est très étroit et contraint nos pompiers à déménager (et détruire une caserne faisant partie du patrimoine historique de la ville), raser des maisons (des préemptions sont déjà faites) et forcer les habitants du tracé à se débarrasser de leur véhicule car ils n'auront plus de place pour se stationner.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @104 - Jean-Marie - Loos

**Date de dépôt :** Le 26/03/2023 à 17:52:43

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**Contributions Plan de Mobilité MEL

### **Contribution :**

1 : La première Priorité : Créer un Plan de transports des Marchandises FRET avant de créer un Plan de transports des Voyageurs. Tous les poids lourds doivent être exclus de toutes les rues. Des voiries dédiées au FRET sont à prévoir et à créer avant tout autre projet.

2 : La deuxième Priorité, Amender le Plan Climat Air Énergies Territorial, que la M.E .L. avec des aides de mise en blanc de toutes les toitures pour réfléchir les rayons du soleil et

Perméabiliser les îlots de chaleur urbains avec la végétalisation des espaces et favoriser l'infiltration qui permet de rétablir le cycle naturel des eaux.

3 : Il faut s'attaquer à ce qui ne marche pas, plutôt que changer ce qui fonctionne.

La desserte actuelle de LA LIANE 5 en BHNS de LOOS et d'HAUBOURDIN (Inauguration le 8 février 2020) est très satisfaisante. Si besoin, sa capacité liée à sa fréquence peut augmenter sans problème dans les vingt ans à venir. La voirie, qui vient d'être refaite, a une durée de vie de 25 à 30 ans. Les nouvelles lignes de transports voyageurs ne doivent pas remplacer des services de bus qui fonctionnent très bien mais plutôt les compléter pour réduire les zones non desservies en transports collectifs comme dans les WEPPES.

4 : Pourquoi le SDIT (dont le projet de Tramway) adopté par la M.E.L. en juin 2019 avec l'accord des mairies n'a-t-il pas été repris dans les professions de foi des élections municipales de 2020 ? Combien d'élus ayant votés favorablement le projet de la M.E.L. sont riverains dans les rues de tous ces futurs travaux et résidents dans des logements près du futur tramway ? Combien d'élus n'utilisent jamais la voiture ?

5 : Pourquoi doubler le temps de parcours à correspondances avec un tramway ? : Actuellement de LOOS le trajet continu en bus dure 25 minutes pour rejoindre LILLE centre, demain le double avec les multiples ruptures de charge avec le tramway. LOOS et HAUBOURDIN ont la chance d'avoir des gares SNCF trop méconnues. En semaine 21 TER qui sont cadencés vers LILLE FLANDRES en 13 minutes (de LOOS) ! En semaine 25 TER cadencés vers Don Sainghin et même au delà : Béthune, St Pol sur Ternoise, Lens. Le TER, c'est le confort et il est utilisable avec un billet de bus ILEVIA !

6 : Peut-on prévoir un autre tracé pour le tramway ? : Le MONGY, inauguré le 11 décembre 1909, fonctionne bien car il a été conçu dès la création du Grand Boulevard. L'axe principal (rues Foch et Potié à LOOS ; Sadi-Carnot et Vanderhaeghen à HAUBOURDIN) est trop étroit (moins large que la rue d'Isly qui a été reconnue inapte au tramway et refusé par LILLE). Les riverains des petites rues parallèles de LOOS et d'HAUBOURDIN devront subir en plus toutes les circulations Poids lourds et voitures de transit alors qu'ils n'ont rien demandé... Proposition : Si le mode de transport Tramway

était inéluctable, il devrait plutôt longer la nouvelle transversale LINO du CHR à EuraTechnologies en desservant Loos, Emmerin (avec un parking relais), Les Oliveaux, Sequedin (avec une ouverture vers les WEPPEs par la création d'un parking relais à la place de l'ancienne prison) et Lomme ?

7 : Beaucoup trop cher : Comme l'ETAT, la M.E.L. n'a plus assez d'argent : Le renouvellement des rames (en fin de vie de 40 ans) du Mongy et du métro coûtera déjà 1 milliard d'euros. Face à toutes les crises actuelles (Climatiques, Sanitaires, Économiques, Énergétiques, Etc....) comment la M.E.L. pourra rajouter 2 milliards d'euros pour son plan de mobilité voyageurs ? C'est toujours le contribuable qui paie... Le renoncement du tronçon LOOS-Haubordain permettrait de ne pas dépenser plus de 800 millions d'euros pour ne gagner que 10 minutes de trajet (sans accès direct au centre de Lille), car les services en Bus et en TER actuels et futurs resteront de bonne qualité. L'infrastructure tramway coûte 6 fois plus au kilomètre qu'un aménagement bus. D'autre part, le tramway coûte 4 fois plus cher à l'exploitation que les Bus à Haut Niveau de Service.

8 : Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) prévoit le prolongement de la ligne 1 de métro du CHR jusqu'à Eurasanté. A la place du projet de tramway ouest (4,9 km), pourquoi donc ne pas prolonger le métro un peu au-delà d'Eurasanté vers la faculté de médecine et Les Oliveaux dans un premier temps, puis plus tard vers les WEPPEs ? Les frais d'exploitation du métro automatique seront toujours 4 fois moins chers que ceux du tramway.

9 : A l'horizon 2035, l'offre TER du Service Express Métropolitain, aura plus que doublé et la ceinture ferroviaire de Lille (Loos, Lille CHR, Lille Porte des Postes, Lille Porte de Douai, Lille Flandres, La Madeleine, St André, Lomme, Sequedin, Hallennes, Haubourdin Halte, Haubourdin) sera un RER métropolitain. LOOS et HAUBOURDIN ayant une desserte ferroviaire identique à celle de SECLIN, le Tramway y est inutile.

10 : Le tramway, ce n'est pas la panacée : Au quotidien, un tramway peut être facilement paralysé, il est fragile dans son exploitation, il n'est pas silencieux. Habiter juste à côté peut devenir un enfer. Le tramway laisse de fines particules de composite de graphite dans l'air. Le Bus reste vraiment le bon choix.

Soucieux de vous éclairer et espérant vous avoir convaincu par cette contribution, nous espérons en avoir un retour favorable et nous vous prions d'agréer l'expression de notre considération distinguée.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@105 - FRANCOISE - Quesnoy-sur-Deûle**

**Date de dépôt :** Le 26/03/2023 à 18:15:58

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** plan mobilite

**Contribution :**

Le plan de mobilité ne doit pas laisser les petites communes rurales au nord de Wambrechies "sans solution".

Aller en bus de QUESNOY SUR DEULE A LILLE demande 1 heure aux heures de pointe ! les Quesnoysiens utilisent donc leur véhicule...

Si dans l'avenir, nous n'avons pas un moyen de transport performant, les bouchons aux abords des grandes villes continueront...car la voiture sera toujours le mode de transport privilégié.

De plus, de nouvelles réalisations sont en construction sur la commune, la population va donc augmenter dans les années à venir.!

Au niveau "du vélo", il est indispensable d'avoir des pistes fiables et sécurisées, ce qui n'est pas le cas actuellement partout.

Pour la marche, Quesnoy sur Deûle / Lille : 18 voire 20 kms , donc cela paraît difficile.

Quant à la trottinette, il faut que l'utilisation soit "réglementée" pour éviter des accidents comme cela a été le cas à PARIS ou ailleurs.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@106 - Barbier Barbier - Lille**

**Date de dépôt :** Le 26/03/2023 à 19:59:32

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Se déplacer en vélo sans risquer sa vie

**Contribution :**

Il est nécessaire de prendre en compte la réalité quotidiennes des cyclistes sur la métropole lilloise:

De nombreux morts cette année, cela ne peut plus durer. Merci de prendre en compte dans cette concertation

cette pétition qui a recueilli 5968 signatures. Nous invitons les élus, toutes les personnes qui prennent

part à cette concertation, les agents de la MEL à utiliser quotidiennement le vélo afin de prendre la mesure des dangers

et des agressions dont sont victimes les cyclistes chaque jour.

De nombreux citoyens demandent DES PISTES CYCLABLES SEPARÉES ET PROTÉGÉES.

<https://www.change.org/p/lettre-ouverte-adress%C3%A9e-%C3%A0-toutes-et-%C3%A0-tous-les-maires-de-la-m%C3%A9tropole-europ%C3%A9enne-de-lille-pour-une-pratique-s%C3%BBre-du-v%C3%A9lo-sur-lille-et-sa-m%C3%A9tropole>

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@107 - Didier - Wambrechies**

**Date de dépôt :** Le 26/03/2023 à 21:24:47

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Favoriser les transports en commun

**Contribution :**

Faire comme à Dunkerque ...pour que les gens ne prennent plus la voiture pour se rendre à Lille...rendre gratuits tous les transports en communs de la Mel...bus, tramways et métro. Sans cela, ce sera toujours un coup d'épée dans l'eau et des mesurette au rabais.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **@108 - Eve - Loos**

**Date de dépôt :** Le 26/03/2023 à 22:09:24

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Réseau de bus

**Contribution :**

Je réside dans le centre ville de Loos et travaille à Porte d'Arras.

J'ai tenté plusieurs fois de prendre les transports en commun mais j'ai renoncé. A 8h00 le matin, la journée à peine commencée et à 18h00 le soir quand on en a plein la tête, le bus Liane 5 est bondé. Il m'est même déjà arrivé de ne pas pouvoir monter dedans à Porte des postes pour rentrer chez moi.

J'ai repris ma voiture...

Il faudrait encore plus de bus aux heures de pointe sur ces grandes lignes, au moins sur les tronçons les plus utilisés.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@109 - Leclercq Pascal - Santes**

**Date de dépôt :** Le 26/03/2023 à 23:08:49

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Améliorer les aménagements cyclables sur la M941 à Loos et Haubourdin

**Contribution :**

Dans le prolongement de la rue d'Isly à Lille inscrite au réseau vélo+. Il faudrait améliorer les aménagements cyclables en centre ville à Loos et Haubourdin, le long de la M941. L'aménagement de l'EuroVélo 5 peut aider mais il constitue un détour pour les habitants du centre ville. cf. la ligne en rouge sur la carte ci-joint.

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(LoosHaubourdin.png\)](#)



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@110 - Hugo - Lille**

**Date de dépôt :** Le 27/03/2023 à 00:14:16

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** PDM - MEL

**Contribution :**

le prochain PDM devrait vraiment faire la part belle aux mobilités douces dans les zones les plus urbaines de la MEL.

faire du vélo sur la métropole lilloise reste très dangereux, rien n'est fait pour réellement changer de paradigme : peu d'infrastructures indépendantes de la route pour les voitures, bande cyclable ultra dangereuse car très étroite par endroit et une impunité totale pour les voitures, camions, etc., qui se garent sur les pistes cyclables.

le réseau de BHNS est insuffisant pour vraiment faire la différence avec les voitures.

la sécurité du réseau de transport est pas optimale ce qui décourage beaucoup de personnes, surtout en soirée, de les prendre.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@111 - FAUCOGNEY François - Lille**

**Date de dépôt :** Le 27/03/2023 à 08:34:25

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**réouverture de la halte ferroviaire du Champ du Chêne à Ronchin

**Contribution :**

Les alentours de l'ancienne halte ferroviaire du champs du chêne à Ronchin ne cesse de se développer. Ladite halte avait été fermée en 2007 suite à la fermeture du magasin de la CAMIF. Désormais, ses locaux ont été repris par l'entreprise ADEO qui accueille désormais près de 3000 employés. A proximité se trouvent également de nombreuses entreprises dont le siège de Leroy Merlin.

Enfin, notre établissement (la MEL) vient d'inaugurer Biotope 2 sur le site de l'UTLS. Ce bâtiment accueille près de 200 agents qui apprécieraient de disposer d'une offre en transports plus diversifiée.

Bien cordialement,

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@112 - VEROONE ODILE - Saint-André-lez-Lille**

**Date de dépôt :** Le 27/03/2023 à 11:16:12

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** valorisation des transports en commun

**Contribution :**

Bonjour, mon inquiétude quant à l'avenir de ma planète que je partage avec mes co-locataires me font réfléchir sur de nouvelles habitudes de déplacement. J'ai donc choisi de supprimer le véhicule personnel depuis des années. Je voyage en transports en commun.

Je souhaiterais donc que l'on incite les citoyens à utiliser les transports en commun plutôt que leur(s) véhicule(s). Pour cela, j'aimerais que vous réfléchissiez à :

- la possibilité de la gratuité des transports comme dans certaines villes des Hauts de France. ILEVIA propose un tarif (sauf tarif spéciaux) qui est beaucoup trop cher : presque 2 euros le ticket...

- l'autorisation pour les personnes ayant accueilli un chien, de se déplacer avec lui. A l'heure où de sérieuses avancées sur le bien-être animal sont constatées, ILEVIA refuse toujours les chiens à bord (sauf moins de 10 kgs dans un panier). Cela revient à rejeter les passagers qui n'ont que ce moyen pour se déplacer (moyens financiers réduits ou engagement écologique).

Merci pour votre attention,

Bien à vous,

Odile Veroone

06 27 \*\* \*\* \*\*

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@113 - Marin Rafael - Lila**

**Date de dépôt :** Le 27/03/2023 à 11:56:50

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Proposition plan de mobilité de la MEL

**Contribution :**

Bonjour,

Je pense qu'une priorité pour les années à venir serait d'essayer d'améliorer la connexion avec l'aéroport de Lille.

Une possibilité serait de faire arriver la ligne jaune du métro à l'aéroport de Lille. Cette ligne s'arrête actuellement

à 4 Cantons-Stade Pierre Mauroy, c'est à dire à moins de 5 km. de l'aéroport.

L'extension pourrait être (presque) complètement extérieure ; ça veut dire que son coût serait similaire à celui

d'une ligne de tram.

D'un autre côté, j'ai entendu qu'il y a le besoin de faire une autre gare pour le TGV. Cette gare pourrait être placée

aussi à l'aéroport. La ligne TGV actuelle passe vraiment à côté de l'aéroport.

Merci d'avance.

Cordialement,

Rafael Marin

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## @114 - Timothy - Wasquehal

**Date de dépôt :** Le 27/03/2023 à 17:36:39

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Un plan conçu pour une majorité d'usagers

**Contribution :**

Je constate que la plupart des aménagements entrepris se font au détriment des automobilistes qui constituent pourtant la majorité des usagers dans la métropole lilloise. A mon sens le plan de mobilité doit répondre aux attentes du plus grand nombre plutôt que répondre à un agenda militant.

Il ne faudrait pas que le plan mobilité ne devienne un énième plan anti voiture.

Réduire la place de la voiture dans la MEL pour sauver le climat ? C'est faire l'impasse sur la décision de l'Union Européenne d'autoriser uniquement la vente de véhicule zéro émission à l'horizon 2035, oublier qu'à 3h de Lille se trouve l'Allemagne et ses centrales au charbon qui constituent la source principale de pollution aux particules fines dans le Nord et enfin c'est omettre que la métropole lilloise est traversée du Nord au Sud par des milliers de camions étrangers en transit. En quelques mots, cela revient à pénaliser les habitants sans pour autant leur apporter un quelconque bénéfice environnemental ou climatique.

Certains aménagements à la marge comme par exemple la suppression de la double voie au rond-point des Prés (Villeneuve d'Ascq), remplacée par une voie de bus, peut avoir des conséquences considérables sur le temps de parcours (jusqu'à 15 min pour s'engager sur le rond point aux heures de pointe contre 5min avant) et cela pour un bénéfice quasiment nul pour le bus compte tenu de la fréquence de passage familiale de celui-ci. Quel est l'intérêt de rallonger les distances de parcours en rendant la circulation moins fluide si ce n'est brûler du carburant pour rien et dégrader la qualité de vie dans la MEL ?

Il est crucial que la MEL améliore les infrastructures routières pour soutenir la croissance du trafic routier et améliore la fluidité des déplacements plutôt que d'essayer de les brider. Par ailleurs, la traversée de la MEL par des poids lourds en transit ne devrait pas être autorisée et le contournement devrait être la priorité absolue de la métropole.

Concernant les mobilités douces, je plébiscite les centre-villes totalement piétons à l'image de Ljubjana ou encore Varsovie, dès l'instant où on favorise la circulation routière autour de la ville et qu'on puisse s'y garer facilement. De plus, je suis favorable à la création de pistes cyclables séparées dès l'instant qu'il s'agit d'un axe stratégique où il a été prouvé que de nombreux cyclistes vont emprunter cette infrastructure. En revanche, il m'apparaît important que pour des raisons de sécurité que des aménagement de type chaussidou, bande cyclable en partage de voirie trop étroite ( et parfois en sens inverse) soient proscrits.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@115 - véronique - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 27/03/2023 à 17:44:10

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Développement des transports alternatifs

**Contribution :**

Se déplacer dans la métropole sans la voiture, aujourd'hui peu d'alternatives sécurisées à la voiture.

Nous habitons loin d'une station de métro :

- se garer à la station de métro : celle-ci n'offre pas assez de places pour garer son véhicule et n'offre pas la sécurité pour s'y déplacer, à toute heure. (Triolo)

- se rendre à Lille en vélo, les pistes cyclables de villeneuve d'Ascq sont sécurisées parce que en dehors de la chaussée ou protégées jusqu'au rond point d'Hellemmes (ex rond point Castorama). A partir de ce rond point, il devient très difficile de partager la route avec le bus, les voitures puisque la piste cyclable se trouve au même niveau que les voitures, quand celles ci ne sont pas garées sur la piste cyclable. Ensuite le pont de qui passe au dessus des voies ferrées dit pont de Tournai est extrêmement dangereux (un mort encore ce mois de mars 2023) parce que la piste est trop étroite et non sécurisée.

Ensuite circuler dans Lille à Vélo : pistes cyclables sur la chaussée non sécurisées, derrière les places de stationnement. Régulièrement les jonctions de voies ne sont pas matérialisées, il faut se débrouiller pour traverser dans le flux de circulation, véhicules garés sur les pistes cyclables.

Franchement c'est le parcours du combattant de prendre les transports en commun à Lille. Au lieu de restreindre les accès voitures, posez vous réellement la question du pourquoi la population continue prendre son véhicule : pas assez de rotation de transports, pas assez de sécurité dans les transports, pistes cyclables trop dangereuses.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **E116 - HAUSSAIRE Mlissa**

**Date de dépôt :** Le 27/03/2023 à 18:24:49

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :** contribution du groupe MECS au PDM

**Contribution :**

Bonjour, Dans le cadre de l'enquête publique sur le Plan de Mobilité de la MEL, le groupe Métropole Écologiste Citoyenne et Solidaire, élus écologistes à la Métropole Européenne de Lille, souhaite déposer sa contribution. Vous trouverez le document en pièce jointe. Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie de recevoir mes meilleures salutations, Mélissa Haussaire Collaboratrice – groupe Métropole Écologiste Citoyenne et Solidaire Métropole Européenne de Lille 0320\*\*\*\*\* 0626\*\*\*\*\* Site : <https://groupemecs.wordpress.com> Twiter : @MECS\_MEL

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(Contribution du groupe MECS - PDM .pdf\)](#)

Document : Contribution du groupe MECS - PDM .pdf, page 1 sur 7



#### Contribution du groupe Métropole Écologiste Citoyenne et Solidaire au Plan de Mobilité de la MEL

Le groupe Métropole Écologiste Citoyenne et Solidaire considère avec inquiétude le PDM livré à la concertation.

Ses objectifs manquent d'ambition à tel point qu'ils sont pour certains inférieurs aux objectifs nationaux. C'est pourtant bien dans les territoires denses que la marge de progression liée au vélo et aux transports en commun est la plus importante. Si les métropoles ne dépassent pas les objectifs nationaux en la matière, comment ces derniers seront-ils atteints ?

Le dernier PDM affichait des objectifs bien plus volontaristes, notamment 10 % de part modale pour le vélo en 2020. S'ils n'ont pas été atteints, ce n'est pas parce qu'ils étaient trop ambitieux : la ville de Gand, à 70km de chez nous, a su passer de 14 à 33% de part modale pour le vélo en 20 ans. Mais cela a été rendu possible par des moyens importants et de la volonté politique. Le Plan n'est qu'un début, et la MEL devra mettre en œuvre tous les moyens disponibles pour atteindre les objectifs – bien trop faibles- qu'elle s'y fixe.

En l'état, le PDM liste de belles intentions, mais le plan d'actions pour les atteindre reste vague, avec des indicateurs de suivi peu détaillés, sans état initial ni objectifs cible, non territorialisés et non budgétés, des calendriers de mise en place inexistantes ou déjà caducs. Il fait la synthèse de délibérations adoptées depuis le début du mandat, mais ne tire pas les leçons des insuffisances qui se font déjà sentir, ni n'enclenche aucune nouvelle impulsion. C'est la poursuite d'un scénario tendanciel, alors que la situation nécessite une rupture.

Les réalisations du SDIT ne seront effectives qu'à la fin du PDM, autour de 2030-35. C'est évidemment insuffisant pour atteindre les objectifs fixés. Pourtant, nous ne voyons pas, dans ce PDM, d'autres actions ou moyens structurants pour le faire. Nos propositions visent à améliorer le PDM en ce sens :

- Revaloriser le budget du plan vélo à la hauteur des besoins, développer le stationnement vélo et intégrer une offre de vélo en location longue durée dans la CSP transport.
- Revoir l'offre tarifaire des transports en commun, renforcer l'offre de bus et créer des voies réservées aux BHNS sur l'ensemble de leur parcours
- Réserver la ZFE aux villes centre desservies par les transports en commun et les infrastructures cyclables, mettre en place des Zones à Trafic limité dans tous les cœurs des villes principales de la MEL
- Acter d'un moratoire sur les constructions de nouvelles infrastructures routières pour réserver le budget voirie à l'entretien et à l'adaptation de la voirie existante

Document : Contribution du groupe MECS - PDM .pdf, page 2 sur 7

### Territorialiser le PDM, ses actions et ses objectifs

Le PDM le mentionne : les territoires de la MEL sont très divers, il faut donc « adapter la stratégie globale ». Nous réitérons notre demande de territorialiser les objectifs du PDM et de spécifier pour chaque fiche-action la manière dont elle peut être déclinée selon les territoires. L'État fait, dans son avis sur le PDM, la même demande. Comment, sinon, piloter les politiques localement ?

### Consacrer la politique vélo

Le PDM fixe un objectif de 8% de part modale de vélo en 2035. C'est absolument insuffisant au regard de la situation de la MEL en 2021 et incohérent avec la Stratégie Nationale Bas Carbone. Cette dernière fixe un objectif de 12% de part modale pour le vélo en courte distance dès 2030. Nous réaffirmons la nécessité de fixer un objectif pour le vélo clairement ambitieux, en accord avec cette stratégie.

Dans son diagnostic, le PDM mentionne les 1% de part modale du vélo en 2016. Mais l'utilisation du vélo a largement augmenté depuis, comme le montrent les comptages réalisés par la MEL au quotidien ou lors des challenges annuels de la mobilité. En février 2021, les services de la MEL annonçaient une évolution du nombre de cyclistes journaliers de +25% entre 2016 et 2019 et estimait la part modale « entre 1,5 et 2% ». Le PDM doit prendre en compte ces données les plus récentes, qui incitent à revaloriser l'ensemble des objectifs pour le vélo.

Les chiffres du nombre de km de voies cyclables ne sont pas cohérents et annoncent dans le diagnostic « un réseau cyclable de 899 km de longueur (...) constitué à 19% de pistes cyclables et 29% de bandes cyclables », en 2022, et plus loin « 416 km de réseau intercommunal déjà aménagé ». Ces indicateurs sont primordiaux pour comprendre, suivre et évaluer la politique cyclable de la MEL et méritent donc d'être les plus clairs et les plus fins possibles.

Par ailleurs, il nous semble très hasardeux de comptabiliser les doubles sens cyclables ou les zones apaisées comme des infrastructures cyclables. Nous réitérons notre demande de privilégier les pistes séparées du trafic automobile et piéton, gage de sécurité pour toutes et tous, y compris en ville. Ces pistes séparées sont ce qui a fait le succès des politiques cyclables dans les Flandres, aux Pays Bas ou dans de grandes villes françaises. La MEL doit suivre ces exemples éprouvés. Le traitement de couleur rouge ne suffit pas pour qualifier une infrastructure de « séparative ». Le PDM rappelle que 80% des cyclistes estiment qu'il est important d'être séparé du trafic motorisé. L'accident mortel qui a eu lieu tout récemment sur le pont de Tournai leur donne raison. La MEL doit en tirer les conséquences.

Dans cette optique, nous réitérons notre demande de revoir à la hausse le budget consacré à la politique cyclable. Le plafond de 100 millions d'euros, dont 25 sont destinés aux voies vertes, est insuffisant pour construire des infrastructures de qualité en nombre suffisant, qui plus est quand les voies vertes ne sont pas considérées comme la MEL comme des axes majeurs mais comme des voies de loisir. Le Grand Lyon prévoit de mobiliser 280 millions d'euros pour le vélo, sur un territoire plus petit.

Toujours pour des enjeux de sécurité, un autre axe de travail est la limitation du trafic des poids lourds en ville, qui sont à l'origine de nombreux accidents, notamment du dernier en date. Le PDM devrait présenter un travail détaillé sur leurs trajets et se fixer des objectifs en la matière.

## Document : Contribution du groupe MECS - PDM .pdf, page 3 sur 7

Les axes « vélo + » sont, dans toutes les métropoles, des infrastructures plébiscitées qui rencontrent un grand succès, et ils sont bienvenus dans la métropole. Le PDM cartographie enfin ces itinéraires, jusqu'à maintenant inconnus. Il annonce « qu'au-delà de la qualité des infrastructures proposées, le concept Vélo+ s'appuiera fortement sur la mise en place d'une communication vers les habitants ». Nous restons persuadés que ce n'est pas la communication mais bien la qualité des infrastructures et leur tracé qui reste leurs meilleurs atouts. Ces itinéraires devraient être des pistes cyclables séparées, en totalité. Ces axes doivent desservir le centre-ville de Lille et ne pas s'arrêter en périphérie, pour que les cyclistes puissent accéder rapidement et en toute sécurité aux services qu'ils recherchent dans la ville centre. Le nombre d'itinéraires vélo+ ouvert ainsi que les comptages de cyclistes les utilisant devrait être des indicateurs de suivi de l'action. Enfin, le calendrier est extrêmement flou : pour quand sont prévus les premiers itinéraires ?

Le PDM renvoie également à la délibération cadre sur la politique cyclable métropolitaine et au PPI voirie, adoptés par la MEL en juillet et décembre 2021. Si cette programmation pluri-annuelle est nécessaire, nous réitérons notre demande d'adopter une méthode claire pour son élaboration. Pour cela, les itinéraires devraient être mis en regard avec les générateurs de trafics, afin de prioriser les projets de meilleure qualité et ceux qui bénéficient aux plus grand nombres de cyclistes.

Le PDM annonce que « le PLU devra générer des espaces publics et privés plus favorables aux cyclistes » : le PLU3 étant arrêté, il serait intéressant que le PDM détaille comment, précisément, il réalise cette ambition, car aucune modification par rapport au PLU2 n'a été apportée, à l'exception d'une recommandation prévoyant des stationnements adaptés aux vélos cargos, insérée d'ailleurs grâce à l'un de nos amendements.

Le manque de stationnement vélo est un frein important à l'utilisation de ce mode de transport dans notre métropole, comme le montre notamment le baromètre des villes cyclables. Si la MEL reconnaît cet enjeu, elle renvoie la balle à la Région et à la SNCF pour créer du stationnement en gare. Cette solution n'est pas à la hauteur, la Région spécifie d'ailleurs clairement que cela ne relève pas de ses compétences. Nous demandons à ce que la MEL prenne en charge cette action, en imposant des règles plus strictes en matière de stationnement vélo dans le PLU3 et en prévoyant le développement du stationnement vélo près des stations de métro, de tram et des gares.

Enfin, si le PDM évoque l'évolution à venir de l'offre Vville, nous réitérons notre proposition d'intégrer une offre de vélo en location longue durée dans la CSP. Ce type de service connaît un succès important dans plusieurs métropoles dont, une fois encore, la MEL devrait s'inspirer.

### [Revoir l'offre tarifaire des transports en commun](#)

Le diagnostic du PDM montre que les habitants des QPV utilisent peu les transports en commun. Il présente également la tarification solidaire dont ces habitants peuvent bénéficier, qui diminue le coût d'un abonnement « jusqu'à 8 fois par rapport au tarif mensuel classique ». Pour plus de précision et pour mieux suivre les évolutions possibles de cette tarification, il est nécessaire de mentionner le coût de cet abonnement mensuel classique et celui du premier QF, parmi les plus chers de France.

Nous réitérons notre demande de gratuité pour les plus précaires, et a minima mise à jour des seuils de QF donnant accès aux réductions, dans l'esprit de la fixation des tarifs initiaux. Par ailleurs, un large travail de lutte contre le non recours à ces tarifs est à mener : le PDM devrait l'envisager.

### Développer l'offre de bus

Dans son diagnostic, le PDM mentionne le nombre de lignes de bus (140 dont 12 Lianes dites « à haut niveau de service »). Les lianes ne sont pourtant pas des BHNS. Un haut niveau de service, c'est la fiabilité des horaires, de larges plages horaires, une vitesse commerciale soutenue. Ce n'est pas le cas des Lianes et cette confusion inquiète pour le niveau d'exigence de la MEL pour les prochaines lignes.

Le diagnostic mentionne également le nombre de km de voirie où les lianes circulent (550 km), le nombre de communes desservies (95) et de points d'arrêts (3 300). Cela ne dit rien de la performance du service. Pour plus de pertinence et un bon suivi des évolutions à venir, le PDM doit mentionner la vitesse commerciale, le nombre de km parcourus à l'année, la fréquence, et bien sûr se fixer des objectifs en la matière.

La MEL a-t-elle abandonné son projet d'optimiser des lignes existantes pour les transformer en BHNS ? À la lecture du PDM, ce point n'est pas clair et l'avis de l'État, qui le relève également, est préoccupant. Les investissements ne sont pas les mêmes, puisque la MEL évoque 5 M€/km pour des bus optimisés contre 10 M€/km pour des BHNS. Pour un projet semblable la métropole du grand Lyon prévoit des investissements de 17 M€/km de ligne. Or, ces lignes de bus ordinaires ne pourraient pas bénéficier des mêmes aides financières de la part de l'État.

Nous réitérons notre demande que ces lignes disposent de voies réservées sur l'intégralité de leur parcours. Le site propre est nécessaire pour pouvoir parler de haut niveau de service. Sans lui, les bus sont freinés par les bouchons, notamment en heure de pointe, ne peuvent garantir la fiabilité de leurs horaires et, dès lors, ne peuvent être une alternative solide face à la voiture individuelle.

Le PDM mentionne que pour les territoires ruraux le bus constitue « une offre de service publique nécessaire à la desserte fine du territoire, ainsi qu'en rabattement vers les lieux d'intermodalité. » Ce constat est juste. Pourquoi, dans ce cas, ouvrir la possibilité de réduire cette offre de bus dans la prochaine CSP ? A l'heure où la MEL a élaboré le cahier des charges et pour garantir la transparence de ses politiques, le PDM devrait à minima assumer cette orientation et l'expliquer clairement.

La CSP, qui nous projette à 2031, doit pourtant attirer de nombreux nouveaux utilisateurs pour atteindre l'objectif fixé de 20 % de part modale pour les transports en communs en 2035. Le doublement du métro ne fera pas tout. Plutôt qu'un affaiblissement de l'offre de bus, nous défendons donc son renforcement, par la création de nouvelles lignes et, pour les lignes existantes, le renforcement des fréquences et le pilotage plus étroit permettant d'accélérer la vitesse commerciale en heure de pointe, notamment avec la généralisation des voies réservées et des priorités aux carrefours. De plus, la MEL pourrait réfléchir à l'extension des horaires en soirée le week-end avec des lignes de nuits vers Roubaix et Tourcoing, et à la coordination des horaires des bus, métro et tram avec celles des trains notamment en matinée.

Le PDM ne donne également que peu d'indication sur la stratégie de la MEL relative au verdissement de la flotte de bus, conformément à la loi LOM.

Le PDM mentionne que l'offre de transport à la demande, sur réservation, est une offre adaptée et remporte un succès. Sur quelles données s'appuie le PDM pour faire ce jugement ? Le diagnostic ne présente aucun chiffre quant à cette offre, qui souffre aussi de critiques.

Enfin, le PDM mentionne les deux branches Comines-La Madeleine et Orchies-Ascq dont la SNCF a arrêté l'exploitation, mais n'apporte aucune stratégie ou début de réponse aux habitants privés de solution de mobilité. Il est incompréhensible que les délibérations actant l'ouverture d'études sur ces

## Document : Contribution du groupe MECS - PDM .pdf, page 5 sur 7

lignes ne soient pas mentionnées. Nous réitérons notre demande que la MEL remplace ces dessertes en tirant partie de l'emprise des voies ferrées désaffectées, conformément au SDIT adopté.

### Affirmer le rôle du tramway

Nous réitérons notre demande que les futures nouvelles de tramway desservent le centre de Lille au lieu de le contourner. Le diagnostic du PDM et les cartes montrant que le centre-ville de Lille est le lieu concentrant les activités confirme, encore une fois, la pertinence d'un tel tracé. Un projet à plus d'un milliard d'euros doit répondre aux attentes des métropolitains et bénéficier au plus grand nombre, ne serait-ce que pour supporter en partie les coûts d'exploitation qui seront énormes. Nous ne nous résignons pas au choix d'un trajet plus cher, moins rapide, pour moins d'usagers.

Au-delà du tracé, le PDM laisse dans l'ombre, la question du phasage des travaux et mises en services. Nous réitérons notre demande d'un calendrier précis pour les différentes lignes, ainsi que celle de ne pas fermer les possibilités d'extension à plus long terme. En particulier, laissons ouverte la possibilité d'utiliser le tronçon de voie SNCF vers Comines et de desservir Seclin par une voie unique.

Le PDM annonce un renouvellement des rames de tramway arrivant en fin de vie en 2024. Nous nous inquiétons du respect de ce calendrier, aucun marché n'ayant été conclu à ce jour.

Sur les lignes existantes, des améliorations sont à apporter avec la systématisation de la priorité aux carrefours et surtout, le renforcement de la fréquence. Avec un tram toute les demi-heures pour relier Lille à Roubaix le dimanche, on s'approche de la fréquence des TER ou lignes TGV vers Paris ! C'est loin d'être suffisant pour un tramway.

### Voir clair dans la marche à pied

Le PDM fait référence au Plan marche adopté par la MEL. Malheureusement ce dernier ne comporte aucun objectif précis, aucun budget, aucun dispositif d'évaluation. Le PDM gagnerait en opérationnalité en détaillant ces points. La fiche action « une métropole marchable pour tous » mentionne notamment de points durs piétons qui gagneraient à être identifiés sur une carte, ou à minima précisément comptabilisés, sans quoi il paraît difficile de suivre leur résolution.

### Donner une place de choix à la Zone à Faibles Émissions

La zone à faibles émissions est une mesure majeure pour améliorer la qualité de l'air puisqu'elle permettrait de diminuer les émissions de polluant liés aux déplacements. C'est une obligation légale pour la MEL, et c'est un sujet qui touche au quotidien de nombreux métropolitains. À ce titre, le sujet doit être largement annoncé, expliqué et concerté. Il est donc inquiétant qu'elle n'occupe qu'une place très faible dans le PDM.

Sa mise en place devrait être mentionnée dès les orientations, mais aussi dans plusieurs fiches actions : action 4 - mutation du parc automobile ; action 3 - dynamique de moindre équipement automobile des ménages ; et surtout action 7 - « sensibiliser et concerter pour promouvoir les modes moins émissifs ». En effet étant donné la sensibilité de cette mesure et l'ampleur du changement demandé aux métropolitaines et métropolitains, sa mise en place est le sujet principal de concertation à envisager dans le mandat.

Nous réitérons notre demande que la création de la ZFE soit précédée d'une concertation d'ampleur, qui dépasse les obligations de consultation légale et qui permettent réellement de prendre en compte les remarques des métropolitains sur sa mise en place opérationnelle, y compris sur la question du périmètre concerné.



## Document : Contribution du groupe MECS - PDM .pdf, page 6 sur 7

Pour sa part, le groupe MECS s'oppose à une ZFE à 95 communes. La ZFE ne doit pas viser que le remplacement des véhicules anciens mais doit viser à changer les habitudes de mobilités. En cela, elle n'a de sens que si des solutions de mobilités alternatives (vélo, transports en commun) permettent ce changement d'habitude, et ce n'est pas le cas dans les communes rurales ou périphériques. La MEL n'a pas non plus les moyens de mettre en place des aides financières pour les habitants de l'ensemble de son territoire. Nous réitérons donc notre demande de revenir à un périmètre resserré sur les communes bien desservies. Par ailleurs, nous souhaitons la mise en place d'une exception pour les petits rouleurs.

Pour que la concertation se passe le mieux possible et en toute transparence, il est important de diffuser des informations justes et récentes. Le diagnostic du PDM sur le parc automobile s'appuie sur des données de 2016. En diffusant des chiffres datés, la MEL exagère les efforts à mettre en œuvre pour la mise en place de la ZFE et le renouvellement du parc. Pour n'induire personne ne erreur nous demandons que le PDM utilise les données par les plus récentes possible (2022), disponibles sur [le site du ministère du développement durable](#).

Le calendrier de la mise en place de la ZFE pourrait être plus détaillé. Nous nous inquiétons d'ors et déjà de n'avoir, en mars 2023, aucune information sur les résultats de l'étude engagée en 2022 concernant les scénarii possibles, les dérogations, la communication et les accompagnements envisagés par la MEL. Mais surtout, la MEL doit préciser ce qu'elle envisage après 2024 et l'interdiction des vignettes Crit'R 4 et 5, comme le font les autres métropoles qui affichent d'ors et déjà un calendrier à long terme vers l'interdiction des vignettes Crit'R 3.

Le suivi de la ZFE et de ses effets sur les émissions de polluants doivent être précisément suivi, y compris par des mesures de la qualité de l'air à proximité des axes routiers concernés. Le comptage des jours de pics de pollution que prévoit le PDM n'est pas un indicateur adapté : comme on l'a vu durant le confinement ces épisodes sont liés à des sources de pollution diverses.

Enfin, au delà de la ZFE, la MEL doit ouvrir la réflexion sur l'instauration de Zones à Trafic Limité, tel qu'il en existe par exemple à Rennes depuis 2013. Le groupe MECS défend l'instauration de telles zones, qui réservent le passage aux riverains, dans le cœur des villes principales de la métropole ou diminuer l'usage de la voiture améliorerait la qualité de vie des habitants.

### Réduire la place de la voiture

Il manque dans ce PDM des décisions réellement engageantes pour réduire la place de la voiture. La première serait un moratoire sur toute construction de nouvelle infrastructure routière, et un budget voirie limité à la maintenance et l'adaptation du réseau existant. En particulier, le projet archaïque de la LINO, qui traverse les champs captants, doit être abandonné, qui plus est dans un contexte de restrictions budgétaires. Nous nous inscrivons en faux contre la théorie datée du « barreau manquant » qui justifie la construction de routes par le besoin de fluidification du trafic, facteur de statu quo (à quoi bon changer de mode de transport si on m'assure que le trafic automobile sera plus fluide ?). La solution aux congestions routières n'est pas l'augmentation de l'offre d'infrastructures routières mais bien sa réduction. La construction de nouvelles routes maintient voire augmente les émissions de polluants qui nuisent à la santé des habitants. Elle consomme également des dizaines de millions d'euros qui pourraient être mobilisés ailleurs.

Au moins par souci de transparence, la MEL se devrait de présenter clairement ses projets routiers plutôt que de les insérer étonnamment dans une fiche-action sur la « sécurité pour tous ». Le PDM devrait détailler les conséquences de ces nouvelles voies (notamment la LINO et la N700) en terme d'imperméabilisation, de trafic induit et de pollution.

## Document : Contribution du groupe MECS - PDM .pdf, page 7 sur 7

L'évaluation à mi-parcours du dernier PDU montre que la restriction du stationnement est un vecteur de limitation de l'usage de la voiture. Le stationnement automobile sur le lieu de travail, dans les zones bien desservies en transports en commun (métro, tramway, gares TER) mérite d'être strictement contraint. Sur ce point, le PDM annonce que des mesures seront prises dans le PLU, mais le PLU3 ne prévoit rien de nouveau en la matière : on attend donc du PDM qu'il fixe un objectif clair de nombre de places de stationnement sur voirie. En l'état, aucune action n'est précisée pour contraindre le stationnement. Voilà encore une lacune que relève l'État dans son avis sur le PDM.

### Compenser les approximations du PLU3

Le PDM se doit d'être cohérent avec le PLU et le PLH. Malheureusement, la MEL a refusé de fusionner ces trois documents, ce qui rend difficilement lisibles ses orientations : le PDM renvoie au PLU qui renvoie au PDM, et au final la MEL n'affiche rien de précis. Pire, le PDM annonce certaines mesures que le PLU arrêté ne prévoit finalement pas. Alors que le PLU et le PLH sont désormais arrêtés, leur cohérence avec le PDM doit être démontrée précisément.

Contre l'étalement urbain, le PDM annonce que la ville sera construite autour des modes de transports lourds. Malheureusement le PLU3 prévoit de trop nombreuses exceptions au coefficient de densité minimale qui doit permettre de construire davantage à proximité de ces lignes.

En matière d'urbanisation le PDM annonce « la recherche de cohérence entre aménagement et mobilités en articulant au mieux les calendriers respectifs » (orientation 1). Malheureusement le PLU3 fait l'inverse, en supprimant les dispositions interdisant les constructions en zone à urbaniser lorsque les conditions de desserte fixées dans le PDM ne sont pas réunies. L'exécutif a refusé d'introduire dans le PLU3 la possibilité de construire des parkings de surface temporaires, permettant de sortir les opérations en amont des lignes de transports prévues tout en limitant le stationnement une fois ces lignes en service. Si nous devons construire des logements avant que les lignes de transport soient en service, ayons de l'agilité en prévoyant des équipements transitoires et non définitifs.

Pour le stationnement, le PDM annonce dans le PLU « l'instauration de normes maximales dans les DIVAT pour les nouvelles constructions de bureaux/bâtiments tertiaires. » ainsi qu'une « norme maximale de stationnement de 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de surface plancher pour les bureaux et activités tertiaires pour les secteurs de qualité de desserte très performante » ou encore « dans les secteurs de bonne desserte, des normes maximales pour d'autres types de constructions ». En l'état, c'est faux. Malheureusement, le PLU3 n'a pas changé sa réglementation concernant le stationnement. Le stationnement pour les bureaux reste non réglementé en S0 et il n'existe aucune règle contraignante en terme de stationnement pour les DIVAT et secteurs de bonne desserte. Nos propositions visant à améliorer le stationnement vélo et à limiter celui des voitures ont été refusées ou ne font l'objet que de recommandations. Ces incohérences méritent d'être corrigées.

Nous demandons donc que le PDM assume les orientations réelles de la MEL en s'appuyant précisément sur le règlement du PLU pour le stationnement et sur les prévisions du PLH en matière d'étalement urbain.

### Du concret pour la logistique urbaine !

Bien que la MEL annonce dans le PSTET vouloir valoriser les circuits courts et la consommation locale, le PLU3 autorise des drives et prévoit l'implantation d'un incubateur sur le e-commerce à Blanchemaille. Pour faire bonne mesure, il est nécessaire que le PDM avance une politique concrète sur la logistique urbaine, plutôt que de ne prévoir que des études.

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@117 - Demaison Odile - Lille**

**Date de dépôt :** Le 27/03/2023 à 19:33:26

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Plan de mobilité

**Contribution :**

J'observe que beaucoup de monde rechigne désormais à venir à Lille. Les gens préfèrent se retrouver à Douai, Arras, ou en Belgique. Pourquoi? Parce qu'il est difficile de se déplacer à Lille.

Les transports en commun ne sont pas assez développés et trop chers (navette gratuite dans le centre d'Arras, transports gratuits à Dunkerque...).

Les pistes cyclables sont dangereuses (exemple: celle de la rue Armand Carrel qui passe ensuite dans la rue Jean Jaures de Ronchin. Les cyclistes doivent rouler à droite, puis passer devant les automobilistes pour rouler au milieu avec les bus, puis changer à nouveau. 2ème exemple: la piste cyclable du boulevard de la Liberté passe sur le trottoir lorsqu'elle arrive à l'esplanade, mais ce passage est précédé d'un arrêt de bus et très souvent les bus bloquent le passage.)

Enfin, il n'y a pas assez de parkings. Pour les non Lillois venant à Lille, où se garer? Dans la rue? Hors de question: pourquoi payer pour voir sa voiture fracturée quelques minutes plus tard? C'est bien le cas dans le quartier de la Porte de Valenciennes (je ne m'écarterai pas du sujet en parlant des problèmes de drogue)

Donc il faudrait des Park + Ride comme dans les villes de nos pays voisins. De vrais P+R. A Lille, il n'y a quasiment rien. Il faudrait que les gens puissent se garer et ensuite prendre le métro (pas un bus, c'est décourageant) Les villes des Pays-Bas ont très bien développé ce système.

Pour les pistes cyclables, il faudrait de vraies pistes cyclables, comme celle qui a été faite rue de Cambrai. C'est un bon début.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@118 - Céline - Lille**

**Date de dépôt :** Le 27/03/2023 à 21:09:12

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Plan de mobilité de la MEL

**Contribution :**

-Gratuité des transports en commun

-Élargir le réseau des bus/métro/tramway, ainsi que leurs horaires, plus tôt le matin et plus tard la nuit.

-Réfléchir intelligemment à la circulation des voitures dans et au abord de Lille afin d'éviter les interminables bouchons qui entraîne de la pollution (ex: mettre le bout de la rue Valmy en double sens, afin de fluidifier le trafic et éviter que la seule rue pour sortir soit la rue Jeanne d'Arc, remettre 2 voies pour les voitures au pont Jussieu, remettre 3 voies à la sortie d'autoroute de Fâches Thumesnil/porte d'Arras quand on voit actuellement les embouteillages alors que la cité administrative n'est pas terminé, je n'ose imaginer le jour où elle le sera avec les allers/retours des agents qui y travailleront).

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **E119 - Stephane**

**Date de dépôt :** Le 27/03/2023 à 21:41:23

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :**Probleme acces enquête version numérique

**Contribution :**

Bonsoir Madame, Monsieur, J'ai voulu consulter de façon numérique l'enquête Sur votre site : <https://www.registre-numerique.fr/pdm-mel> Concernant le projet de plan de mobilité de la MEL , mais on ne trouve pas le dossier d'enquête en version numérique sur votre lien ? Pouvez-vous me transmettre le lien me permettant d'avoir accès à cette enquête ? Dans l'attente de votre retour avant la clôture de l'enquête. Sincères Salutations. Stéphane LAURIDANT

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@120 - Tristan - La Madeleine**

**Date de dépôt :** Le 27/03/2023 à 22:14:44

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Pistes cyclables ou option transport en commun

**Contribution :**

Bonjour nous habitons rue roger salengro à la madeleine et ma compagne travaille chez Lemahieu à Saint André Lez Lille. Hors la quasi totalité n'est pas couverte pas une piste cyclable pour commencer la rue roger salengro puis tout le pont rejoignant Saint André ensuite une toute petite portion est disponible après le feu jusqu'au Macdonald à côté du o terra et à nouveau aucunes pistes cyclables sur toute la fin du trajet à part quelques mètres au rond point du burger King. Elle faisait le trajet à vélo mais après avoir failli se faire renverser à la fois par des bus de villes et des automobilistes elle est à nouveau obligé de prendre la voiture... son entreprise n'est pas non plus desservi par les bus, le plus proche s'arrêtant à 1km5 de son entreprise. Nous souhaiterions qu'il y ai des pistes cyclables dans chaque rue ou l'option bus n'existe pas. Payant des impôts et impots locaux je trouve que c'est la moindre des choses. Si vous pouviez également donner des instructions aux conducteurs de bus qui sont à la fois irrespectueux des autres usager de la route en particulier des vélos, une sensibilisation de ces derniers au bon partage de la route serait je pense indispensable. J'espère que notre avis sera écouté et que des pistes cyclables équiperont un jour là totalité de la métropole lilloise. Pour un futur sans voiture pour réduire la pollution pour tous, je pense que c'est indispensable.

Bonne journée.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @121 - Guillaume Cécile - Wattignies

**Date de dépôt :** Le 27/03/2023 à 22:19:19

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Priorité aux mobilités actives

**Contribution :**

Les mobilités actives (vélo, marche) présentent de nombreux avantages :

- réduction de la pollution de l'air
- réduction des risques cardio-vasculaires et des effets liés à la sédentarité
- villes plus apaisées
- moins de consommation des énergies fossiles et lutte contre la crise climatique
- économies financières

Favoriser les mobilités actives c'est aussi un choix de société fort : l'espace public est accaparé par les voitures. Quelle place on accorde aux plus fragiles, quelle autonomie dans leurs déplacements on accorde à ceux qui n'ont pas de voiture ?

Pour favoriser les mobilités actives, il est nécessaire de :

- renforcer/créer des itinéraires continus et sécurisés
- créer des lieux de stockage/stationnement, en particulier pour les vélos cargo, pour permettre d'effectuer les conduites avec les enfants, faire des courses...
- favoriser l'intermodalité, avec notamment parkings et stationnements sécurisés à côté des grands nœuds de transports (gares, stations de métro...)

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **E122 - orokeno orokeno**

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 07:26:22

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :**Enquête

**Contribution :**

Bonjour, J'ai essayé de lire les document pour l'enquête mais j'y arrive jamais. Je ne peux donc pas vous donner mon avis. Cordialement Coeuignart nicolas de saint andré lez lille

Envoyé à partir de Outlook pour Android

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@123 - BRUNEEL JEAN RENE - Wattrelos**

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 08:36:39

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**SECURISATION DES VELOS

**Contribution :**

Bonjour, l'un des principaux obstacles à l'utilisation du vélo, c'est le problème de sa sécurisation. Peu de communes sont dotées d'un abri vélo sécurisée et les modalités sont peu pratiques. C'est visé sur l'inter modalité, il faut avoir une carte pass, s'identifier sur le site llevia, faire la demande, aller sur une borne de rechargement pour charger les droits, et au résultat, ça ne marche pas toujours. Bref, même si certains employeurs ont équipés leur parking d'abris vélos, il faut que tout le monde puisse l'utiliser pour faire ses courses ... Et pourquoi pas, pour les VAE, les charger à l'instar des véhicules électriques.

Bref, généraliser les abris sécurisés et améliorer les modalités d'accès.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@124 - Simon Pierre-Alain - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 09:00:03

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis du Conseil Citoyen d'Urgence Climatique de Ronchin sur la mobilité

**Contribution :**

Cette instance, composée de 7 Ronchinoises et 7 Ronchinois volontaires, est notamment en charge de rendre des avis consultatifs sur des thématiques en lien avec la transition écologique. Le conseil s'est organisé en trois groupes thématiques dédiés à la mobilité et le bien-être en ville, la nature, la biodiversité et l'engagement citoyen, et l'énergie et la consommation responsable.

La commission en charge des mobilités a rendu un avis sur ces questions et a formulé trois préconisations pour améliorer la qualité de l'air tout en préservant le cadre de vie des habitants.

Le conseil citoyen de l'urgence climatique propose ainsi : de passer l'ensemble de la ville en zone 30 km/h, de passer la portion d'autoroute sur le périmètre de la commune à 70 km/h, de mettre en place des vélo-rues.

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(Avis du CCUC 30 sept 2022.pdf\)](#)

Document : Avis du CCUC 30 sept 2022.pdf, page 1 sur 12

AVIS  
du  
CONSEIL CITOYEN D'URGENCE CLIMATIQUE  
de la  
VILLE DE RONCHIN  
sur  
LES QUESTIONS DE MOBILITÉ

*30 Septembre 2022*

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

Document : Avis du CCUC 30 sept 2022.pdf, page 2 sur 12

Document : Avis du CCUC 30 sept 2022.pdf, page 3 sur 12

Rédacteurs (Groupe thématique Mobilité - Bien-être en ville):

Vincent Boulanger  
Annie Dumont  
Léo Gualano  
Pierre-Alain Simon  
Guillaume Vanhove

Composition du CCUC:

Vincent Boulanger  
Stéphanie Curnelle  
Annie Dumont  
Marie Foulon  
Léo Gualano  
Jean-Paul Heyman  
Nathalie Izzouzi  
Céline Jenard  
Patricia Johnson  
Eric Makusa  
Tedjany Origlia  
Pierre-Alain Simon  
Eloah Van Houcke  
Guillaume Vanhove

Document : Avis du CCUC 30 sept 2022.pdf, page 4 sur 12

#### Présentation du CCUC

Le conseil citoyen d'urgence climatique est composé de 7 femmes et 7 hommes tirés au sort parmi 40 candidat.e.s habitant.e.s de Ronchin. La mise en place du conseil citoyen fait suite à la déclaration d'état d'urgence climatique prise en conseil municipal en octobre 2020. Installés depuis octobre 2021, les membres sont amenés à donner des avis consultatifs sur les sujets liés à la transition écologique. Le conseil s'est organisé en trois groupes thématiques dédiés à la mobilité et le bien-être en ville, la nature, la biodiversité et l'engagement citoyen, et l'énergie et la consommation responsable.

#### **Avis du CCUC sur les pratiques de mobilité:**

Le contexte économique, social et environnemental impose une réflexion pour remettre en cause le monopole radical<sup>1</sup> de la voiture individuelle dans les modes de déplacement et ainsi favoriser un meilleur partage de la route et redonner du sens et de la convivialité dans l'acte de se déplacer à Ronchin.

#### Au niveau mondial

Le sixième rapport du GIEC paru en février 2022 appelle la mise en place d'actions concrètes et concertées avec la population: "Les preuves scientifiques cumulées sont sans équivoque : Le changement climatique est une menace pour le bien-être humain et la santé de la planète. Tout retard supplémentaire dans l'action mondiale concertée et anticipée sur l'adaptation et l'atténuation manquera une brève fenêtre d'opportunité qui se referme rapidement pour assurer un avenir vivable et durable pour tous"

L'Agence européenne pour l'environnement estime que les activités de transport représentent un quart des émissions de CO<sub>2</sub> de l'UE en 2019. Afin d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, comme le stipule la feuille de route du Pacte vert européen, le secteur des transports doit voir ses émissions de CO<sub>2</sub> diminuer de 90% par rapport au niveau de 1990. Selon les estimations actuelles, la tendance est à une diminution de seulement 22% d'ici 2050.

Les voitures individuelles représentent 60% des émissions dues au transport routier<sup>2</sup>.

Au delà des impacts sur les émissions de CO<sub>2</sub> et donc le changement climatique, les polluants émis par les voitures individuelles ont des effets sur la santé: 48 000 décès chaque année en France sont imputables aux particules fines émises par les moteurs thermiques<sup>3</sup>.

Aussi, les incertitudes sur l'approvisionnement en énergie bon marché et notamment en carburant ont des conséquences directes sur le pouvoir d'achat des français (progression de l'inflation estimée à 10% en août 2022 sur un an). A terme, cela aura des conséquences sur le pouvoir d'achat, sur les arbitrages des foyers entre se chauffer, se déplacer et se nourrir. Il y a un fort risque de

précarisation accrue des personnes à faible revenus et de voir des foyers basculés dans la précarité.

#### Au niveau de la MEL

Depuis 2010, la métropole européenne de Lille a mis en place un plan de déplacement urbain. Le projet de plan mobilité horizon 2035 prévoit notamment une approche globale et complémentaire des modes de déplacement.

Le dossier de concertation du SDIT à horizon 2035<sup>4</sup> nous délivre quelques caractéristiques sur les déplacements des habitants de la MEL :

- “Des motifs de déplacements variés à l'image de la société actuelle : 1/3 des déplacements liés au travail ou aux études et près de la moitié pour les motifs « achats – services – loisirs »
- L'utilisation de la voiture reste dominante dans les déplacements (57,5 %), même sur des distances très courtes, et augmente, l'usage des transports collectifs est en légère hausse (11%), la marche à pied reste élevée (30%) mais tend à baisser et l'usage du vélo stagne globalement (1,5 % même s'il augmente dans le cœur lillois)
- Un taux de motorisation d'environ 500 voitures pour 1000 habitants, avec près de la moitié des véhicules possédés qui stationnent dans la rue”

Au-delà des projets de transports collectifs, essentiels au quotidien, il convient de favoriser le développement de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle notamment sur les trajets courts où le vélo et la marche peuvent être utilisés. Il est à noter que l'usage des vélos à assistance électrique permet d'envisager des usages plus nombreux : plus de 80% des usagers de VAE parcourent jusqu'à 20 km par jour, pour 10 km avec un vélo classique<sup>5</sup>.

La loi d'orientation des mobilités a créé les Zones à Faible Émissions - mobilité (ZFE-m) pour limiter la circulation des véhicules les plus polluants sur un territoire. La loi Climat et Résilience rend **obligatoire** la mise en place de ZFE-m dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants au 31/12/2024. Il reste donc deux ans à la MEL pour présenter les modalités de mise en application de la ZFE-m. Les métropoles qui ont déjà mis en place ce dispositif l'ont fait sur la base de la vignette Crit'Air des véhicules avec généralement une possibilité d'utiliser les véhicules qui ont une vignette Crit'Air 1 à 3 dans le périmètre de la ZFE-m sur une plage horaire dédiée ou non (ex en métropole du Grand Paris où l'interdiction est de 8h à 20h) avec une interdiction pour les Crit'Air 3 à partir de 2023.

Concernant la MEL, le portail Dataviz<sup>6</sup> nous apprend que les véhicules détenus par des particuliers se répartissent ainsi:

- Crit'Air 1: 29,2%
- Crit'Air 2: 36,5%
- Crit'Air 3: 23,2%
- Crit'Air 4: 7,1%
- Crit'Air 5: 1,4%



Document : Avis du CCUC 30 sept 2022.pdf, page 6 sur 12

- Non classés: 1,8%

34,3% des véhicules de la MEL seront donc potentiellement en interdiction de circuler à partir du 31/12/2024, selon les modalités d'application de la ZFE-m sur le territoire qui ne sont pas encore connues. Les modalités de déplacement de nombreux habitants de la MEL et donc d'habitants de Ronchin seront impactés avec la mise en place de la ZFE-m.

*Composition du parc automobile de Ronchin<sup>7</sup> :*

Crit'Air 1			Crit'Air 2		Crit'Air 3		Crit'Air 4	Crit'Air 5	Electriques	Non classés			Total
Essence	Gaz	Hybride rechargeable	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Diesel	Electrique et Hydrogène	Autres énergies	Diesel	Essence	
2230	66	19	2387	760	1689	748	734	176	36	2	56	151	9053
		2315		3147		2437						209	
		25,57%		34,76%		26,92%	8,11%	1,94%	0,40%			2,31%	

A Ronchin, la composition du parc automobile est légèrement différente de celle de la MEL. 39,68% des véhicules possédés par des particuliers (soit 3592 véhicules) seront probablement en interdiction de circuler à partir du 31/12/2024.

Il convient dès à présent de mettre en place des actions pour favoriser les modes de déplacements doux pour que chacune et chacun puisse continuer à se déplacer.

#### A l'échelle communale

La mairie de Ronchin mène depuis quelques années des actions pour réduire la part des voitures individuelles dans les déplacements et favoriser les mobilités alternatives par la mise en place d'un agenda 21: sas-vélos, cédez-le-passage cycliste, mise en place d'arceaux sur la voie publique et dans les écoles<sup>8</sup>. Cependant, l'usager des voies à Ronchin peut constater régulièrement des conflits d'usages entre automobilistes, cyclistes et piétons. Le partage de la route peut donc être amélioré via la mise en œuvre de solutions qui ont fait leur preuve.

Le conseil citoyen d'urgence climatique de Ronchin propose donc pour répondre aux évolutions à venir:

- de passer l'ensemble de la ville en zone 30 km/h
- de passer la portion d'autoroute sur le périmètre de la commune à 70 km/h
- de mettre en place des vélo-rues

## 1. Passage de la ville en zone 30

Les leviers à disposition des villes pour réduire la pollution atmosphérique sont limités mais ils existent, notamment en jouant sur la réduction des limitations de vitesse.

Document : Avis du CCUC 30 sept 2022.pdf, page 7 sur 12

La première concerne le passage de la ville en Zone 30. Cette mesure a déjà été prise dans de très nombreuses villes en France mais surtout au sein de la MEL. On peut citer par exemple la ville de Lezennes qui a fait ce choix il y a maintenant plusieurs années. Plus récemment, la ville de Fâches-Thumesnil a fait le choix de mettre en place cette mesure. La ville de Lesquin est également majoritairement en zone 30.

Voici les raisons pour lesquelles nous pensons que cette solution est une des clés de la ville pour gérer l'urgence climatique.

#### Limitation de la pollution atmosphérique

*Selon le Cerema<sup>9</sup>, la généralisation des 30 km/h à Grenoble en 2016 a entraîné une diminution du trafic motorisé de 9 % des véhicules légers et de 20 % des poids lourds.*

Il s'agit ici évidemment de la raison principale pour laquelle nous proposons cette mesure dans le cadre de nos missions. La lutte contre la pollution atmosphérique en ville est un enjeu environnemental mais également de santé publique.

Bien qu'il soit difficile d'être formel sur l'impact de cette mesure sur la pollution atmosphérique, il apparaît qu'elle peut apporter un réel bénéfice dans les cas où la proportion de poids lourds est faible<sup>10</sup>, comme c'est le cas à Ronchin. S'agissant de la pollution directe, il s'agit d'autant plus de prendre en compte l'accélération et pas uniquement la vitesse moyenne. La différence de vitesse moyenne est relativement limitée entre une zone à 30 km/h et une zone à 50 km/h.

En effet, c'est lors des phases d'accélération que la voiture va émettre le plus de polluants. Et ces phases sont évidemment moins longues pour atteindre 30 km/h que 50 km/h.

Cela est d'autant plus vrai en ville où les phases de freinage sont très nombreuses (feux, passages piétons, stop,...) et où le nombre d'accélération est donc décuplé.

Il faut malgré cela également prendre en compte les impacts indirects :

- Favorise les modes de transport "doux".
- Baisse du trafic.

#### Limitation de la pollution sonore

*A Londres, suite à la réduction de la vitesse, une baisse de 2 à 4 dB en moyenne a été observée<sup>11</sup>.*

Un autre avantage du passage en Zone 30 est l'effet sur la pollution sonore. En effet, le confinement de Mars 2020 nous a tous permis de nous rendre compte

Document : Avis du CCUC 30 sept 2022.pdf, page 8 sur 12

que les véhicules motorisés étaient une énorme source de pollution sonore. Apaisement et meilleure cohabitation entre les différentes mobilités

Il s'agit ici également d'encourager le report vers des mobilités plus douces, afin de réduire le trafic motorisé. Cela fait partie des effets indirects sur la pollution de la mise en place de la Zone 30.

En effet, la Zone 30 favorise le partage de la route. Ainsi, piétons et cyclistes se sentent plus en sécurité et les gens sont plus enclins à adopter d'autres modes de déplacements. Cela n'empêche cependant pas de développer en parallèle des infrastructures adaptées notamment pour les cyclistes. Concernant ces derniers, il est à noter que le double sens cyclable devient la norme.

On notera enfin une baisse de l'accidentologie : il faut 27 m pour s'arrêter à 50 km/h contre 13 m à 30 km/h. A Grenoble, cela a permis de réduire le nombre d'accidents de 140 à 34 par an, et le nombre de piétons blessés ou tués de 28 à 14 par an<sup>12</sup>.

Pas de surconsommation et peu de temps perdu

*Perdre 18 secondes par kilomètre, soit 6 minutes sur 20 km, ce n'est pas vraiment perdre du temps...*

Les arguments qui reviennent le plus souvent en défaveur de la zone 30 sont les suivants : on consomme plus et on perd du temps.

Pour la perte de temps, les études montrent qu'en milieu urbain :

- quand la limitation de vitesse est fixée à 50 km/h, on roule en moyenne à 18,9 km/h
- quand la vitesse est limitée à 30 km/h, on roule en moyenne à 17,3 km/h

D'autant qu'en ville 1 trajet sur 2 fait moins de 3 km !

Concernant l'argument de la surconsommation, il revient souvent notamment dans la presse automobile. Ces articles se sont basés sur une étude du CEREMA, avec notamment des graphiques qui ont été mal interprétés. Le CEREMA a mis en ligne un document expliquant les tenants et les aboutissants de cette "polémique"<sup>13</sup>.

## 2. Réduction de vitesse de l'A1 à 70 km/h sur le périmètre de la ville

*Selon le CEREMA, pour un véhicule particulier, les émissions de NOx, de PM 10 et de GES sont minimales pour des vitesses proches de 70 km/h<sup>9</sup>.*

Dans une logique globale de réduction des limitations de vitesse, il nous semble judicieux de s'attaquer à la problématique de l'autoroute A1. En effet, la ville de Ronchin est encadrée par cette voie rapide, ce qui pose de nombreux problèmes de qualité de l'air, mais également en termes de pollution sonore. Cette mesure s'inscrit également dans la suite logique de mesures similaires prises par la ville de Lille, sur l'A25 et plus récemment sur la RN356.

Les exemples de villes prenant la décision de passer le périphérique à 70 km/h sont nombreux. Le plus connu est celui de la ville de Paris. Ce dernier est à relativiser car les bouchons sont plus importants qu'à Lille, notamment en journée, cependant les chiffres sont sans appel :

- Baisse de 36% en moyenne des embouteillages
- Vitesse plus régulière donc moins d'effet accordéon (et moins de pollution résultante).

Une étude de l'ADEME<sup>10</sup> sur ce sujet a pour conclusions :  
*Sur les voies rapides de type route/autoroute (130-120 km/h à 110-90 km/h / 90-80 km/h à 80/70 km/h), la majorité des études montre un effet plutôt positif sur les émissions et les concentrations de polluants. La baisse des émissions peut atteindre 20% pour les oxydes d'azote et les PM10 et celle des concentrations de polluants dans l'air ambiant pouvant atteindre 8% selon les polluants. La limitation de vitesse permet d'agir sur le trafic en le fluidifiant et en réduisant la congestion. Le passage de 80 à 70 km/h d'une voie congestionnée favorise généralement la fluidité du trafic.*

Concernant le niveau sonore, à Paris, près de 100 000 riverains vivent près du périphérique. Le niveau sonore en journée a diminué de 0,5 décibel le jour et de 1,2 décibel la nuit. Cela est dû à la réduction des bruits de freinage et d'accélération le jour, et des bruits de roulement la nuit.

Cette mesure apporte enfin une meilleure fluidité, notamment par l'insertion facilitée des véhicules (différentiel de vitesse moins élevé).

### 3. Mise en place de vélo-rues

#### Intérêt des vélo-rues pour un meilleur partage des voies

*L'inadaptation de l'espace public à la pratique des modes actifs est identifiée comme le principal frein à l'utilisation du vélo<sup>14</sup>.*

Les vélo-rues (ou rues cyclables) sont des dispositifs dédiés à la co-existence pacifique entre cycles et véhicules motorisés. Ils répondent ainsi à l'inquiétude du conflit avec les automobilistes, un des principaux obstacles à l'utilisation du vélo par les habitants de la métropole.

Par leur implantation réfléchie, les vélo-rues peuvent apporter des bénéfices concrets, tels que :

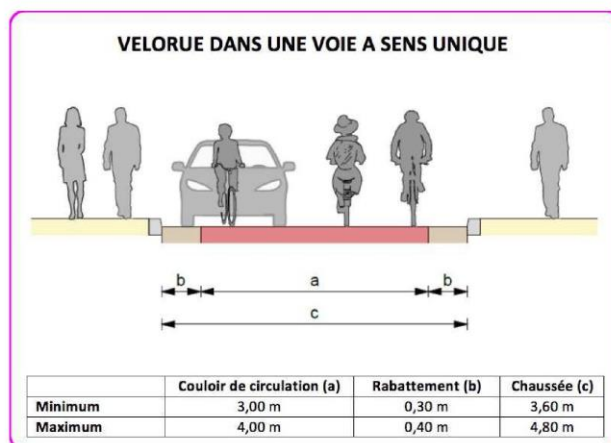
- Augmentation de la sécurité des cyclistes, résultant en une augmentation de l'usage du vélo,
- Facilitation de l'usage de cycles encombrants, comme les vélo-cargos ou les vélos équipés de remorques. Le port de charges lourdes, ou le transport d'enfants vers l'école, est lui aussi un frein important au report modal vers le vélo,
- Sécurisation accrue des double-sens cyclables.

La ville de Ronchin est d'ores et déjà équipée de pistes cyclables sécurisées sur certains de ses axes principaux, comme l'avenue Jean Jaurès ou dans un futur proche la rue De Lattre De Tassigny. Les rues connexes sont souvent des axes étroits pour lesquels des double-sens cyclables existent. Ceux-ci sont une des mesures qui marquent la place des cyclistes dans la ville, et favorisent la cohabitation entre différents modes de déplacements, tout en créant des raccourcis pour les cyclistes. Cependant, dans un cas de dépassement de cycle par un véhicule motorisé, ces double-sens cyclables peuvent engendrer un sentiment d'insécurité pour les cyclistes circulant à contre-sens. En effet, le code de la route impose une distance de sécurité d'un mètre lors du dépassement d'un vélo en zone urbaine. Celle-ci s'ajoute à la distance d'un mètre que les cyclistes sont autorisés à mettre entre eux et les véhicules en stationnement, qui est destinée à éviter les possibles collisions causées par l'ouverture brusque de la portière d'un de ces véhicules, et qui sont des causes récurrentes d'accident<sup>15</sup>. Nombre des rues qui rejoignent les grands axes de Ronchin ne permettent pas le respect de ces distances de sécurité.

#### Implantation de vélo-rues : recommandations

Les vélo-rues sont d'efficaces dispositifs pour parfaire le maillage cyclable d'une ville et fournir des itinéraires sûrs aux usagers qui hésitent à se reporter sur l'usage du vélo<sup>16</sup> en assurant la continuité du réseau cyclable. Cela fait partie des leviers identifiés par l'ADEME pour la mise en place d'un système vélo performant et

attractif<sup>17</sup>. Il est à noter que puisqu'il s'agit avant tout de la mise en place de signalisation au sol et par le biais de panneaux, ce ne sont pas des aménagements aussi coûteux que la construction de pistes séparées de la chaussée.



Source: CROW, adapté par <sup>16</sup>

Il ne s'agit par ailleurs pas ici d'empêcher la circulation des automobiles dans ces axes, mais à travers une signalétique adaptée d'indiquer que le dépassement est déconseillé pour les véhicules motorisés. On peut en revanche la coupler à des mesures destinées à limiter le trafic automobile dans ces rues à un trafic de desserte, par une modification du plan de circulation si nécessaire. Les rues converties en vélo-rues doivent aussi correspondre à des axes à l'écart des lignes de transport en commun, comme indiqué par le CEREMA<sup>18</sup>.

Plusieurs rues de Ronchin sont de bons candidats pour la mise en place de telles vélo-rues, de par leur situation au carrefour d'axes importants et équipés (ou en passe d'être équipés) d'aménagements cyclables comme les rues Anatole France, De Lattre de Tassigny, ou Louis Braille. Parmi celles-ci, le CCUC souhaite attirer l'attention des élus sur les rues Gustave Delory, Désiré Verhaeghe, et l'une des trois rues suivantes : Rue Notre Dame, Montois, ou du Général Leclerc. Elles correspondent au profil décrit par le CEREMA pour une implantation efficace : circulation réduite à de la desserte principalement, trop étroites pour la mise en place de voies de circulation séparées, et non parcourues par des lignes de bus. Le CCUC émet donc un avis favorable à la mise en place de tels aménagements.

## Références

1. Ivan Illich, La convivialité, Seuil, 1973.
2. [Émissions de CO<sub>2</sub> des voitures : faits et chiffres \(infographie\) | Actualité | Parlement européen](#)
3. [Six chiffres pour comprendre l'ampleur de la pollution automobile](#)
4. [Quel réseau de transports collectifs structurants à horizon 2035 pour la Métropole Européenne de Lille ?](#)
5. [Utilisation du vélo sur le chemin du travail: enquête | Agoria](#)
6. [Parc automobile des zones à faibles émissions 2021](#)
7. [38,2 millions de voitures en circulation en France | Données et études statistiques](#)
8. [Mobilité active | Ville de Ronchin](#)
9. [Émissions routières des polluants atmosphériques : Courbes et facteurs d'influence | Cerema](#)
10. [Impacts des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit - La librairie ADEME](#)
11. [Speed, emissions & health](#)
12. [CEREMA Grenoble Métropole Apaisée](#)
13. [Le rapport sur les émissions routières produit par le Cerema ne permet pas d'évaluer une zone 30 km/h](#)
14. [Le vélo en ville : une pratique qui se développe, des freins à desserrer](#)
15. [Une jeune femme à vélo meurt écrasée par un camion dans le centre de Loos - La Voix du Nord](#)
16. [Les vélorues, un dispositif très utile – mais négligé en France](#)
17. [Développer le système vélo dans les territoires / Ressources climat / Changement climatique / Parcours thématiques](#)
18. [Concevoir sa vélorue : pour des cyclistes en nombre dans une circulation apaisée | Cerema](#)

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023



## @125 - courouble laurent - Lille

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 09:11:59

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Développement de l'autopartage

**Contribution :**

Bonjour,

La MEL a soutenu dès son démarrage une solution d'autopartage coopératif dans une logique non lucrative à travers la coopérative Lilas Autopartage/CITIZ. Après plus de 15 ans de fonctionnement, cette coopérative a pu démontrer tout son intérêt et voit son modèle d'avant garde enfin plébiscité par une fort développement et l'ouverture de nouvelle station. Parallèlement, la MEL promotionne un modèle de plateforme dont la gouvernance n'est pas sur notre territoire et qui est dans un logique d'hyper-lucrativité pour des actionnaires à l'autre bout du Monde. La MEL est une collectivité territoriale dont une des compétence obligatoire est le développement économique de son territoire et des acteurs économiques qui le composent. Ce soutien intempestif à Getaround alors qu'une solution locale, performante et non lucrative existe me parait aller contre la mission d'appui à l'économie locale et solidaire. La "solution" Getaround me semble par ailleurs périlleuse car on a vu l'écroulement de solutions basées uniquement sur des plateformes et sans ancrage local (Vélos géolocalisés, trottinettes en livre service....). Des juristes de la MEL m'objecteront que la "libre concurrence" doit s'exercer mais ce principe de tient pas. De nombreuses jurisprudences et, même un principe de SIEG sur lequel la MEL avait travaillé dans le passé, existent et permettent à la MEL de favoriser une réponse locale et solidaire à l'enjeu du partage de solutions de mobilité. Doit-on y voir un manque d'inventivité des services de la MEL ? Ou une perméabilité aux lobbies de l'économie numérique ? J'espère que la MEL saura être plus à même de favoriser des solutions qui ne pénalisent pas la collectivité à long terme à l'avenir.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@126 - Martine - Lille**

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 10:41:07

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Citiz

**Contribution :**

Depuis plusieurs années, la MEL s'engage dans une démarche de sensibilisation et de

diversification des modes de déplacement, tout en favorisant une mobilité douce et durable.

Alors que la société d'autopartage Citiz vise les mêmes objectifs, force est de constater que

les récentes résolutions en matière d'ouverture à la concurrence compromettent le

développement de cette coopérative.

Certains stationnements situés en territoire métropolitain (Gare Lille Europe, St Maurice,

Lille Porte de Valenciennes, Mairie de Mons, Peuple Belge, Rihour, Romarin, St Maur,

Sébastopol, St Michel, Croix Mairie, Croix Centre, Lomme Lambersart, Villeneuve d'Ascq

Hôtel de Ville, ...) sont confrontés à des occupations illégales. Et, depuis le 1er avril

2022, la MEL permet à la startup américaine GetAround d'utiliser les places de

stationnement jusqu'à présent réservées à Citiz.

Suite à cette décision, Citiz n'a plus aucune flexibilité pour ajouter des véhicules

supplémentaires sur certaines stations à forte demande, ce qui bloque son développement

et génère de l'insatisfaction de ses utilisateurs (dont je fais partie), pourtant en nette augmentation.

Je vous rappelle que GetAround repose sur un modèle économique nocif avec des

Page 242 / 580.

emplois délocalisables et surtout précaires. Ce modèle ne valorise ni l'entrepreneuriat ni les

filières économiques françaises et vous lui avez octroyé le privilège de s'installer et

d'exploiter, sans le moindre effort, des places jusqu'à présent réservées à Citiz.

Sans compter que Getaround ne propose pas une offre accessible à tous, comme Citiz,

notamment sur les courts trajets dont le tarif est très élevé et donc rédhitoire, envers un

public fragile, qui ne dispose pas de 300€ de franchise sur le compte bancaire pour valider

une réservation. Cet acteur n'est rien d'autre qu'un loueur classique à qui la MEL met à

disposition des places sur le domaine public.

Citiz, à l'opposé, est une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) qui relève de

l'économie sociale et solidaire. Citiz est un acteur local, dont la MEL est sociétaire en tant

que membre fondateur, comptant 4500 abonnés sur la métropole et qui affiche un taux de

croissance très encourageant pour l'année 2021 (+16%).

D'autre part Citiz s'engage à respecter les paramètres d'émissions de CO2 imposés par les

administrations locales, dans un territoire qui manque cruellement de bornes de recharges

pour véhicules électriques.

C'est pour cela que je vous demande de vous

engager afin de :

- Réserver des places en voirie distinctes pour chaque société d'autopartage, à

hauteur de 2 % des places disponibles

- Mettre 50% des flottes de collectivité en partage (ce qui permettrait d'arriver à 30%

de réduction des véhicules à terme de la flotte et 200 de CO2 en moins/an et

/personne utilisant l'autopartage)

- Installer ou réserver des bornes de charge dédiées à l'autopartage pour permettre

une conversion massive vers la motorisation électrique

- Élargir la prime à la conversion aux nouvelles mobilités et à l'autopartage afin

d'encourager les Français à abandonner leur voiture individuelle

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@127 - Mizrahi Ariane - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 11:16:02

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Encourager le développement de l'autopartage éthique

**Contribution :**

L'année 2022 a vu l'arrivée sur la métropole d'un nouvel acteur de l'autopartage, GetAround, qui est une startup américaine reposant sur un modèle économique agressif. Cet acteur agit en prédateur et bénéficie du travail entrepris depuis plus de 10 ans par Citiz, société coopérative d'intérêt collectif, soutenu de longue date par la MEL.

Il est anormal que GetAround bénéficie de ce qui a été entrepris par Citiz et ceci au détriment des usagers et coopérateurs de Citiz, qui rencontrent encore plus qu'auparavant des difficultés de stationnement sur les places dédiées à l'autopartage. En effet, les places auparavant surnuméraires par rapport à la flotte Citiz ont été attribuées à GetAround. Ainsi, il n'y a plus de "marge" quand les places sont occupées par des automobilistes "privés". et la flotte de Citiz ne peut plus se développer aussi facilement, alors que la demande existe.

Ceci va à l'encontre du développement d'une offre d'autopartage éthique sur le territoire de la MEL.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@128 - Ariane - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 11:23:52

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Développement de la pratique cycliste urbaine en sécurité

**Contribution :**

La pratique du vélo comme mode de déplacement urbain a dernièrement pris de l'ampleur. Cependant, il y a encore loin pour cela puisse être pratiqué dans de bonnes conditions de sécurité pour tous les usagers, qu'ils soient cyclistes, piétons ou automobilistes.

Pour cela, il faudrait :

- construire des pistes cyclables séparées des voies dédiées aux voitures et aux bus, et des piétons ;
  
- proposer des stationnements pour les vélos qui soient sécurisés, ce qui encouragerait les cyclistes qui en ont les moyens de rouler avec un bon équipement ;
  
- offrir et accompagner l'achat et l'entretien des vélos, avec des aides financières ;
  
- former, re-former et informer les usagers (piétons, cyclistes et automobilistes) aux règles élémentaires de sécurité, en rappel du code de la route notamment, et sous la forme de formations sur le terrain (apprendre à circuler à vélo en ville)

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@129 - Pierre - Faches-Thumesnil**

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 11:55:11

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**Métro

**Contribution :**

Une Eurométropole de 2 millions d'habitants ne comportant que 2 lignes de métro ? Trouver l'erreur. Qui s'y est opposé ? Qui n'a pas fait son boulot ? Il est encore temps !

Le vélo c'est surement bien. Toutefois, la métropole n'a pas été construite pour cela à l'inverse de certaines villes comme aux Pays-Bas. Alors, on rase tout et on reconstruit ? On en profiterait pour faire des constructions BBC raccordées à un réseau de chaleur urbaine.

Chiche ?

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@130 - Milon FRANCK - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 13:59:17

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Mobilité ronchin

**Contribution :**

Le plan de mobilité doit être amendé sur sa partie ronchinoise par:

- restructuration complète de la rue Jean Jaurès pour réduire les risques permanents d'accidents vélos/ bus/voiture dus à une mauvaise conception initiale de la multimodalité.
  
- développer les stations de ville sur l'axe principal de Ronchin au-delà de la mairie mais aussi dans le quartier prioritaire de la comtesse et proximité écoles
  
- développer les cheminements piétons grâce aux nombreuses venelles et voyettes de Ronchin
  
- développer les zones d'autopartage citiz ou autre dans les quartiers denses Ronchinois
  
- développer des zones de covoiturage aux zones stratégiques (axes vers Lille et vers Lesquin)

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## @131 - FELIX Théo - Villeneuve-d'Ascq

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 15:05:37

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Un plan vélo constitué de vraies pistes cyclables

**Contribution :**

Bonjour,

Dans les plans successifs comme en tant que mesure d'urgence sanitaire en réponse à la crise du Coronavirus, la création d'itinéraires cyclable accrue est plébiscitée.

Nous espérons, cyclistes quotidiens, occasionnels ou potentiels, la constitution d'un réseau dense, sécurisé et efficient comme celui en cours de mise en place dans la métropole lyonnaise.

Cependant, pour que la nature efficiente et pertinente du réseau soit réelle, il est important qu'il s'agisse de vraies pistes cyclables. Moins coûteuses, les bandes ou simples marquages au sol ne servent pas à grand chose, si ce n'est d'un point de vue visuel ou pour être en capacité d'affirmer fièrement par pure communication que des kilomètres de lignes sont mises en place. Ces bandes cyclables sont dangereuses, soumises à la dangerosité des dépassements, des changements de direction des voitures, aux ouvertures de portières, au très mauvais état fréquent de la chaussée, etc.

Il est plus que nécessaire de mettre en place de vraies pistes, distinctes tant de la route dédiée aux voitures que des piétons, afin que le cyclisme puisse être un mode de déplacement qui ne donne une peur de mourir par trajet quotidien. Alors peut-être la MEL pourrait être un cadre pour cycliste digne d'Amsterdam ou de Copenhague : elle en a le potentiel.

Merci de votre attention.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@132 - Beate - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 18:23:20

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Promouvoir les modalités de déplacement douces et collectives

**Contribution :**

Bonjour,

je souhaite que le PDM de la MEL puisse favoriser les modalités de déplacement douces :

- pistes cyclables sécurisées dans toute la métropole, y compris au sein des centre-villes, et sur des chemins reliant les villes entre elles

- présence de stations V'Lille dans un rayon de 10-15min de marche pour les habitants des villes de +20 000 habitants de la métropole, permettant p.ex. de rejoindre plus facilement le métro, les centres commerciaux, écoles, administrations...

- présence de parking vélo sécurisé à proximité de chaque station de métro (y.c. Triolo, cité scientifique...)

- mise en place de prime pour l'achat d'un vélo comme cela se faisait dans d'autres métropoles métropolitaines

- pour les piétons (notamment PMR et piétons avec poussette etc) : veiller avec obligation de résultat à ce que les trottoirs leur restent accessibles (respect des horaires de sortie des poubelles, interdiction de stationner des véhicules...).

ainsi que des modalités de déplacement collectives :

- mettre en œuvre le réseau de bus à haut niveau de service entre Villeneuve d'Ascq et Lille

Merci pour votre attention.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@133 - Parès Muriel - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 18:44:57

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Mobilité ronchin

**Contribution :**

Le plan de mobilité doit être amendé sur sa partie ronchinoise par:

- restructuration complète de la rue Jean Jaurès pour réduire les risques permanents d'accidents vélos/ bus/voiture dus à une mauvaise conception initiale de la multimodalité.
  
- développer les stations de ville sur l'axe principal de Ronchin au-delà de la mairie mais aussi dans le quartier prioritaire de la Comtesse et proximité écoles
  
- développer les cheminements piétons grâce aux nombreuses venelles et voyettes de Ronchin
  
- développer les zones d'autopartage citiz ou autre dans les quartiers denses Ronchinois
  
- développer des zones de covoiturage aux zones stratégiques (axes vers Lille et vers Lesquin)

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@134 - CALVO Iratxe - Lille**

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 20:44:06

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Autopartage

**Contribution :**

Depuis plusieurs années, la MEL s'engage dans une démarche de sensibilisation et de diversification des modes de déplacement, tout en favorisant une mobilité douce et surtout durable.

Alors que la société d'autopartage Citiz vise les mêmes objectifs, force est de constater que les récentes résolutions en matière d'ouverture à la concurrence compromettent le développement de cette coopérative. Certains stationnements situés en territoire métropolitain (Gare Lille Europe, St Maurice, Lille Porte de Valenciennes, Mairie de Mons, Peuple Belge, Rihour, Romarin, St Maur, Sébastopol, St Michel, Croix Mairie, Croix Centre, Lomme Lambersart, Villeneuve d'Ascq Hôtel de Ville...) sont déjà confrontés à des occupations illégales. Et, depuis le 1er avril 2022, la MEL permet à la startup américaine GetAround d'utiliser les places de stationnement jusqu'à présent réservées à Citiz. Suite à cette décision, Citiz n'a plus aucune flexibilité pour ajouter des véhicules supplémentaires sur certaines stations à forte demande, ce qui bloque son développement et génère de l'insatisfaction de ses utilisateurs, pourtant en nette augmentation.

Nous vous rappelons que GetAround repose sur un modèle économique nocif avec des emplois délocalisables et surtout précaires. Ce modèle ne valorise ni l'entrepreneuriat ni les filières économiques françaises et vous lui avez octroyé le privilège de s'installer et d'exploiter, sans le moindre effort, des places jusqu'à présent réservées à Citiz. Sans compter que Getaround ne propose pas une offre accessible à tous, comme Citiz, notamment sur les courts trajets dont le tarif est très élevé et donc rédhibitoire, envers un public fragile, qui ne dispose pas de 300€ de franchise sur le compte bancaire pour valider une réservation. Cet acteur n'est rien d'autre qu'un loueur classique à qui la MEL met à disposition des places sur le domaine public. Citiz, à l'opposé, est une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) qui relève de l'économie sociale et solidaire. Citiz est un acteur local, dont la MEL est sociétaire en tant que membre fondateur, comptant 4500 abonnés sur la métropole et qui affiche un taux de croissance très encourageant pour l'année 2021 (+16%). D'autre part Citiz s'engage à respecter les paramètres d'émissions de CO2 imposés par les administrations locales, dans un territoire qui manque cruellement de bornes de recharges pour véhicules électriques.

C'est pour cela que, à l'approche des élections législatives, nous vous demandons de vous engager afin de :

- Réserver des places en voirie distinctes pour chaque société d'autopartage, à hauteur de 2 % des places disponibles
- Mettre 50% des flottes de collectivité en partage (ce qui permettrait d'arriver à 30% de réduction des véhicules à terme de la flotte et 200 de CO2 en moins/an et/personne utilisant l'autopartage)

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

- Installer ou réserver des bornes de charge dédiées à l'autopartage pour permettre une conversion massive vers la motorisation électrique

- Élargir la prime à la conversion aux nouvelles mobilités et à l'autopartage afin d'encourager les Français à abandonner leur voiture individuelle

Nous vous prions, Madame ou Monsieur, de bien vouloir agréer l'expression de notre plus haute considération.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@135 - Nathalie - Linselles**

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 23:06:54

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Transports en commun Ilévia Kéolis

### **Contribution :**

Les communes telles que Linselles et Bousbecque sont très mal desservies par les transports en commun. De Lille il n'y a que la ligne 86 qui dessert la ville de Linselles, or trop peu de bus aux heures d'affluence, beaucoup de bus qui ne passent pas, ce qui oblige les usagers de ces communes à devoir attendre très longtemps. De plus dans le sens Lille-Comines, aux heures de pointes il arrive que le bus 86 soit rempli dès l'arrêt Lille Flandres et donc certains usagers ne peuvent monter dans ce bus ou alors le bus ne peut pas s'arrêter aux arrêts suivants laissant ces usagers de Linselles à l'arrêt alors que sont montés dans le bus des usagers de villes telles que La Madeleine ou Marcq qui auraient pu prendre une autre ligne contrairement aux Linsellois qui n'ont que cette ligne! Des lignes directes pour desservir Linselles, Bousbecque, Wervicq devraient être envisagées toutes les demi-heures en plus du 86 déjà existant! De plus le site Ilévia est rarement à jour ce qui ne permet pas d'avoir les informations correctes à l'avance (exemple mettre une information sur le site à 15h56 pour les bus de 16h10 et 16h50 est inutile car les usagers sont déjà à attendre à l'arrêt).

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@136 - Breneur Famille - Lille**

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 23:07:46

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Suggestions vélo

**Contribution :**

En tant que cyclistes, nous apprécions grandement les travaux déjà effectués en terme de pistes cyclables sur la ville mais remarquons que nous nous sentons régulièrement en insécurité. Serait-il possible de sécuriser plus encore les pistes, d'opter pour un marquage / une signalétique plus clairs, de verbaliser les automobilistes qui ne les respectent pas (double file ou voiture garées), de trouver une façon d'informer les usagers de la route qu'elle n'est pas consacrée qu'aux voitures, de rappeler aux automobilistes que les zones 30 ne sont pas un mirage etc.

merci par avance !

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @137 - Vasseur Quentin - Lambersart

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 23:27:14

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Plan de mobilité

**Contribution :**

Le plan de mobilité devrait se structurer à l'instar des métropoles Danoises en "étoile".

Depuis le coeur de Métropole des dessertes vers toutes les directions Nord / Nord-Est / Est / Sud-Est / Sud / Sud-Ouest / Ouest / Nord-Ouest.

De manière égale : Voirie / espace dédié transports en commun / espace dédié mobilités douces / espace piéton.

Les itinéraires piétons et mobilités douces doivent être continus et connectés aux espaces de vie : zones d'emplois, zones scolaires, zones sportives via des cheminements dédiés (à l'écart des voirie)

Un support connectique commun bus / métro / V'Lille / TER / Autopartage citiz devrait être créé et subventionné pour inciter les habitants qui le peuvent à se détourner de la voiture individuelle.

La gratuité des transports en commun devrait être envisagé à l'horizon 2035 après avoir d'abord recruter des usagers en proposant la gratuité les week-end sous réserve d'avoir un support (carte d'abonnement) à jour et potentiellement rechargeable pour les jours de la semaine hors Week-end.

La gratuité du V'Lille devrait également être envisagé (tout en maintenant une caution) dans le plus brefs délais ainsi que l'extension du réseau pour mailler le territoire, notamment les zones les plus dense.

Les gares devraient également progressivement ré-ouvrir et être connectées aux transports en commun métropolitain (bus / métro / tram).

Une attention toute particulière devrait être réalisée aux secteurs de rupture de connexion : ce que l'on peut appeler des périphériques urbains comme le grand boulevard (Av de la République) ou les grandes avenues : avenue de Dunkerque à Lomme-Lambersart ; Rue du Maréchal Foch à Loos ; Rue du Faubourg d'Arras à Faches ; Rue Roger Salengro à Hellemes qui enclavent les quartiers de part et d'autre de ces "périphériques urbain" bien trop inadaptées à la déambulation piétonne ou à la mobilité active.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@138 - Vasseur Quentin - Lambersart**

**Date de dépôt :** Le 28/03/2023 à 23:32:18

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Gratuité des transports en commun comme évolution des habitudes de déplacement

**Contribution :**

Proposition d'évolution de la gratuité des transports en commun : gratuité le week-end

Constat :

- Application au 1er janvier 2021 de la gratuité pour les moins de 18 ans en possession d'un abonnement . (La gratuité des transports en commun pour les moins de 18 ans représente un coût estimé à 8,5 millions d'euros HT par an, le public visé serait 300.000 jeunes)

- Doublement des rames prévu en 2016 reporté en 2023 (potentiel abandon du projet par Alstom)

Objectif de la proposition :

- Augmenter le nombre d'usager du service de transport en commun

- Réduire les conséquences écologiques de la non utilisation des transports en commun (augmentation de la part modal de la voiture cause covid, baisse de la part modal des transports en commun)

- Amélioration de la qualité de l'air

L'une des raisons politiques évoquée de la gratuité aux seuls moins de 18 ans est l'impossibilité pour le réseau d'absorber un trop grand nombre d'usager.

Hors, on constate que pour une majorité des agglomérations passées à la gratuité, le choix de la gratuité le week-end semble être une étape incontournable.

Elle permet de sensibiliser plus largement les métropolitains à un mode de déplacement différent de celui qu'ils utilisent quotidiennement.

Se servir de « l'abonnement » pour un service gratuit permet de recruter et d'inciter les nouveaux usagers à changer leur mode de déplacement de manière définitive tout en maintenant un financement de celui-ci la semaine.

La gratuité le week-end permet, en association avec la gratuité des moins de 18 ans, de poursuivre et d'accentuer l'effet de sensibilisation des métropolitains à l'usage des transports en communs.

Cette association de gratuité nécessite une évolution de la tarification pour les usagers hors gratuité (usagers la semaine non métropolitains de plus de 18 ans)

On pourrait imaginer une simplification de la tarification, plus chère pour les non abonnés (non métropolitains, touristes...) et plus avantageuse pour les métropolitains.

Exemple :

#### 1. abonnement simple

\* jeunes -18ans = 0€

\* week-end tous publics MEL = 0€

\* + autre situation type carte invalidité, Quotient Familial CAF à 537€ (ancien QF2 de la tarification sociale) = 0€

#### 2. abonnement soft (en gros, l'abonnement intermédiaire)

\* Transports (Bus-métro-tram) pour tous public = 25€/mois (un peu équivalent au montant du tarif sénior à 30€ ou au tarif jusqu'à 25 ans mais pour tous )

#### 3. abonnement XXL

\* toute mobilité à 60€/mois (30€ avec remboursement dom-trav) = le service "prémium" avec transports en commun (Bus-métro-tram) + V'Lille + Citiz + accès à certains parking + covoiturage

\* (à voir pour l'usage de cet abonnement sur les réseaux voisins Tadao, Transvilles, Eveole et TER de l'aire métropolitaine, c'est faisable techniquement ==> très grosse incitation !!)

#### 4. non abonnement : augmentation du tarif unitaire :

\* suppression du ticket ZAP

\* titre unité à 2€

\* titre journée à 6€

\* titre journée pour 3 personnes 15€

\* 20€ pour 15 trajets unité

L'objectif étant bien « le recrutement d'usagers » car on sait que ce n'est pas le coût qui freine l'usage, mais les habitudes de déplacement. On imagine qu'avec ce type d'incitation, l'usager du week-end « parce que c'est gratuit » pourrait passer par la suite à un autre type d'abonnement.

Il aura été séduit par ses expérimentations du week-end :

- Rapidité du trafic

- Coût économique moins important que l'achat / l'entretien d'un véhicule et que le carburant

- Gain écologique

- Amélioration de la sécurité (grâce à l'augmentation du nombre d'usager « plus on est nombreux plus on se sent en sécurité »)

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@139 - Emilie - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 00:54:02

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Plan mobilité Ronchin

**Contribution :**

Nécessité de mettre en place des voies cyclables sécurisées (avec bordures par exemple) ; éviter qu'elles soient au milieu des voitures et des bus cf voies qui se croisent avenue Jean Jaurès.

Proposer des transports en commun plus diversifiés et rapides pour les habitants de Ronchin Champ du Cerf et Faches-Thumesnil qui doivent gagner le centre de Lille. Actuellement il est plus rapide de prendre la voiture...

Cela pourrait être un grand parking relai proche de l'aéroport de Lesquin avec une navette directe vers la gare.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@140 - Kheira - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 08:49:58

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Réfection Ronchin

**Contribution :**

- restructuration complete de la rue Jean Jaurès pour réduire les risques permanents d'accidents vélos/ bus/voiture dus à une mauvaise conception initiale de la multimodalité

- développer les cheminements piétons grâce aux nombreuses venelles et voyettes de Ronchin

- plus de pistes cyclables

Plus de verdure et ombrage grâce aux arbres

- réfection durable de certaines rues ronchinoises marquées des rafistolages qui ne durent pas

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@141 - DEBAECKE Emilien - Quesnoy-sur-Deûle**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 09:58:22

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** avis plan de mobilité

**Contribution :**

- Développer un réseau d'infrastructure de transport collectif vraiment ambitieux et résolument moderne couvrant TOUTE la MEL. C'est à dire couvrant l'intégralité de la MEL et pas uniquement les communes fortement urbanisées du centre de la MEL, les communes plus "rurales" doivent être considérées pour ne pas que ce projet soit "élitiste" et déconnecté de la réalité "des franges non urbanisées". Ce réseau doit utiliser les potentiels existants pour se développer, comme par exemple, les voies ferrées désaffectées. Un usager doit pouvoir partir du centre vers les franges rurales sans changer de wagon. Prendre exemple sur le réseau de transport collectif d'Oslo en Norvège qui permet à tous les citoyens de partir du centre ville vers les périphéries éloignées sans changer de wagon.

Il faut concevoir ce système de transport dans une logique d'intérêt général. Une MEL moderne sera une MEL entièrement connectée par un transport collectif unique desservant l'intégralité de son territoire. Ce système deviendra le symbole de sa modernité. L'épisode COVID a montré la nécessité de se reconnecter à la nature, le transport en commun sera le lien entre le centre et sa périphérie et permettra de sortir rapidement de l'ambiance minérale qui marque le noyau urbain de la MEL vers l'ambiance de nature qui l'entoure. Un véritable investissement doit être fait pour porter cette vision et il ne faut pas s'arrêter à des logiques uniquement comptables. Aucun pays n'a jamais progressé sans investissement notable. De plus le développement de telles infrastructures participera à développer l'économie (voir modèles de mobilité) en plus du lien social. Concrètement, un tramways qui reliera (on parle bien de recréer du lien) l'ensemble des communes de la MEL sans s'arrêter aux "portes de la ville" sera probablement le projet le plus symbolique et le plus ambitieux depuis la création du premier tramways à Lille.

- Renforcer l'existant et développer une véritable politique d'appui et de suivi de la maintenance du patrimoine cyclable, il est parfois en mauvais état, inadapté voire dangereux, manque d'équipements. Accélérer la prise en compte de ce sujet, à portée court terme, la durée séparant ces constats de l'action est beaucoup trop grande (voir PJ), les administrés constatent puis attendent des années la résolution de problèmes qui à priori semblent pouvoir être réglés rapidement (maintenance: régler en priorité l'incident puis le traiter de façon plus structurelle sur le long terme).

- Concevoir des nouvelles pistes cyclables facilitant la pratique du vélo ou d'autres modes de transport doux

- Le fichier en PJ établit un ensemble de constats et propose des pistes de résolutions, il est le fruit de 15 ans de pratique du vélo dans la MEL, dans le noyau urbain comme dans sa périphérie urbaine ou rurale.

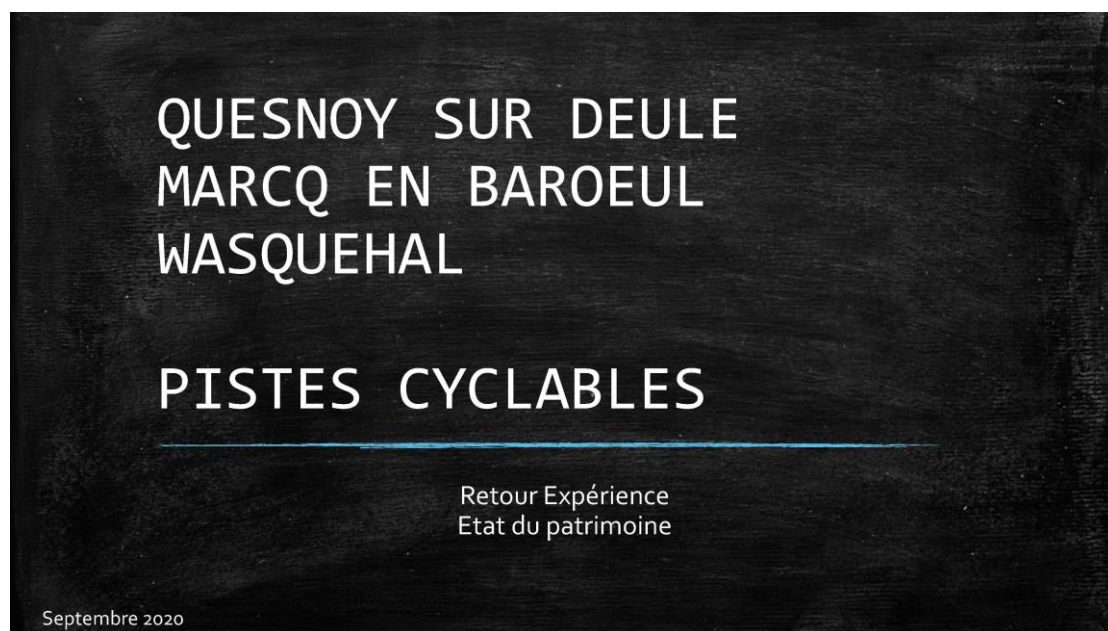
**Pièce(s) jointes(s) :**

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023




[Télécharger la pièce jointe originale \(QUESNOY SUR DEULE\\_PISTES\\_CYCLABLES\\_15092020.pdf\)](#)

Document : QUESNOY SUR DEULE\_PISTES\_CYCLABLES\_15092020.pdf, page 1 sur 28



**Auteur: Emilien Debaecke**  
**conseiller municipal délégué à l'énergie**



---

- **15 ans de pratique du vélo pour 4 circuits domicile / travail sur le territoire de la MEL.**
  - Rue Gambetta Lille >>> Place Rihour Lille (1 an)
  - Rue de jardins Lille >>> Rue des Stations Lille (4 ans)
  - Quartier du Plouich Marcq-En-Baroeul >>> avenue de la Marne Wasquehal (8 ans)
  - Hameau de la belle promenade Quesnoy sur Deûle >>> EELM Marcq en Baroeul >>> Avenue de la Marne Wasquehal (2 ans)

## Les motivations d'un cycliste

---

- **On fait du vélo en mode domicile / travail pour une ou plusieurs de ces raisons**
  - Raison économique (peu de frais après l'achat)
  - Raison écologique (pas d'émissions de matières polluantes et de carbone, pas de bruit)
  - Raison physique (pratique d'une activité physique régulière, impact positif sur la santé)
  - Raison idéologique (ne pas déplacer 1 tonne d'acier alors qu'un adulte pèse en moyenne 77 kilos)


## La foi du cycliste

---

- **Le cycliste fait face à de nombreuses contraintes**
  - On ressent fortement les gaz d'échappement à vélo (on est au cœur de la circulation)
  - On doit faire face aux variations météorologiques (froid, vent, pluie)
  - Tout ralentissement nécessite un regain d'énergie sur le parcours (conception des parcours)
  - La sécurité de l'intégralité du parcours n'est souvent pas garantie (pistes cyclables)
  - Pour un domicile / travail une douche est nécessaire sur le lieu de l'entreprise

Document : QUESNOY SUR DEULE\_PISTES\_CYCLABLES\_15092020.pdf, page 5 sur 28

**ITINERAIRE EMPRUNTE : QSD > EELM > WASQUEHAL > QSD**



Le cycliste fournit un effort pour se déplacer...sans polluer (air et sonore)

Il est composé à 60 % d'eau, il emprunte le chemin le plus court

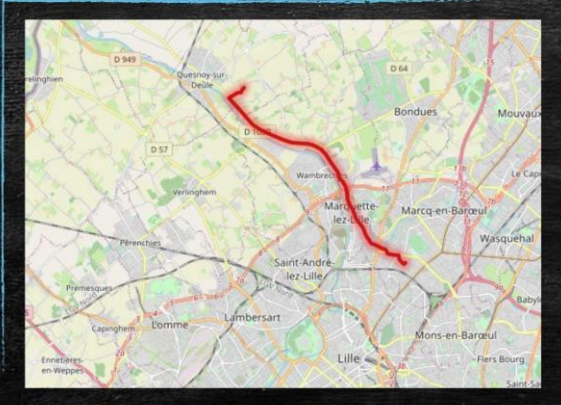
Pour aller de Quesnoy-sur-Deule à EELM (école européenne Lille Métropole) puis Wasquehal et revenir

Le chemin le plus court\* est de 13 Km ALLER / RETOUR

Il traverse 6 communes de la MEL

\* On évite au maximum Av République, MEB (trop de gaz d'échappement) – détours parfois possible bords de Marcq (ambiance paysagère++)

### ITINERAIRE D'ETUDE: QSD >>>> EELM



Pour aller de Quesnoy-sur-Deule à EELM (école européenne Lille Métropole)

Le chemin le plus court est de 8,5 Km

Il traverse 4 communes de la MEL

En 2019, 3 enfants Quesnoysiens étaient inscrits à EELM

Document : QUESNOY SUR DEULE\_PISTES\_CYCLABLES\_15092020.pdf, page 7 sur 28







## 2ème Tranche de l'itinéraire



Entrée de Wambrechies  
>>>  
EELM – Marcq-En-Baroeul  
4,6Km  
Pas de pistes cyclables  
Pas de signalisation au sol  
Densité élevée de véhicules

The image shows a map of the Wambrechies area with a red line indicating a specific route. The route starts at the 'Entrée de Wambrechies' and ends at 'EELM – Marcq-En-Baroeul'. The map includes labels for various streets and landmarks, such as 'Le Centre Commercial', 'Mairie de Wambrechies', and 'Marcq-En-Baroeul'. The route is highlighted in red, and the surrounding area is shown in a standard map style with green for parks and grey for buildings.



2ème Tranche de l'itinéraire - variante +1,5 Km




La voie en bord de Deûle est bien fréquentée le matin par les cyclistes en domicile / travail mais l'état du revêtement est déplorable...  
C'est dangereux pour un enfant !

- ⇒ Investir dans un plan de rénovation du segment Marcq / Wambrechies
- ⇒ Dédier une piste aux cyclistes
- ⇒ Déployer une signalisation adaptée

[PLAN FINANCEMENT VELO 2020 > Gouvernement MACRON](#)

## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



Le cyclisme permet de méditer...


Tout patrimoine doit avoir son plan d'entretien

Les pistes cyclables de la tranche 1 ne sont pas correctement entretenues

1. Lors du désherbage des abords, les déchets ne sont pas préalablement ramassés, éparpillement des déchets

⇒ Revoir les méthodes d'entretien

REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



2. Lors du désherbage des abords, les déchets ne sont pas ramassés, éparpillement des déchets

⇒ Revoir les méthodes d'entretien

REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



3. Lors du désherbage des abords, les déchets ne sont pas ramassés, éparpillement des déchets

verre = crevaisons

⇒ Revoir les méthodes d'entretien

## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



Les pistes cyclables de la tranche 1 ne sont pas correctement entretenues

#### 4. Délimitation des abords de piste

- ⇒ Plan d'entretien avec tournées d'entretien
- ⇒ Possibilité de remonter d'information des usagers à la MEL

REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE




5. Les haies sécurisent le cycliste mais il faut les tailler ou elles deviennent dangereuses

- Plan d'entretien avec tournées d'entretien
- Possibilité de remonter d'information des usagers à la MEL



## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



6. L'asphalte est altérée à de nombreux endroits

Présence de « nids de poules », dangereux pour les cyclistes

- ⇒ Plan d'entretien avec tournées d'entretien
- ⇒ Possibilité de remonter d'information des usagers à la MEL

## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



7. L'asphalte est altérée à de nombreux endroits  
Présence de fissures longitudinales (affaissement des pistes)

- ⇒ Plan d'entretien avec tournées d'entretien
- ⇒ Possibilité de remonter d'information des usagers à la MEL

## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



8. L'asphalte est altérée à de nombreux endroits particulièrement aux croisements

Manque de signalisations aux croisements pour les voitures et les vélos

- ⇒ Plan d'entretien avec tournées d'entretien
- ⇒ Possibilité de remonter d'information des usagers à la MEL

## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



g. L'asphalte est altérée à de nombreux endroits particulièrement aux croisements

Ces endroits sont réellement dangereux, le manque de signalisation génère des incompréhensions entre usagers


- ⇒ Plan d'entretien avec tournées d'entretien
- ⇒ Possibilité de remonter d'information des usagers à la MEL

## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



- 10. La signalisation au sol est altérée à de nombreux endroits
- ⇒ Plan d'entretien avec tournées d'entretien
- ⇒ Possibilité de remonter d'information des usagers à la MEL

REFLEXIONS >>> AMELIORATIONS POSSIBLES



11. Le rôle des haies aux abords des pistes cyclables

- ⇒ Continuer l'implantation de haies partout où cela est possible
- ⇒ Renforce le sentiment de sécurité
- ⇒ Participe à l'ambiance paysagère

## REFLEXIONS >>> LACUNES DU PATRIMOINE




La tranche 2 ne dispose de presque aucune signalisation au sol ou verticale or des vélos empruntent ces rues

Dès que le cycliste quitte la piste cyclable, le danger augmente...

⇒ Renforcer la signalisation horizontale et verticale

REFLEXIONS >>> AMELIORATIONS POSSIBLES




Ci-contre, à Bondues, on constate des pistes à l'asphalte et à la signalisation toutes neuves !

⇒ Etendre ces aménagements sur d'autres segments



REFLEXIONS >>> AMELIORATIONS POSSIBLES

A photograph showing a paved path with a white bicycle symbol on the ground. A dark wooden bench is placed on the grassy shoulder of the path. In the background, there is a large open field under a clear sky, with some trees and a distant building visible on the horizon.

Pouvoir s'arrêter et observer le paysage

⇒ Développer l'implantation de bancs là où un point de vue s'y prête


REFLEXIONS >>> AMELIORATIONS POSSIBLES



Présence de poubelles le long du parcours, ci-contre à Bondues

⇒ Développer l'implantation de poubelles

REFLEXIONS >>> AMELIORATIONS POSSIBLES

A white icon of a person standing under a showerhead, set against a blue circular background. The showerhead is at the top, and the person is in the center. The background of the entire slide is black.

Après 10 Km à vélo, l'idéal est de disposer d'une douche au travail.

=> Aide au financement de vestiaires / douches pour les entreprises dans lesquelles il y a des cyclistes en domicile / travail

## REFLEXIONS >>> AMELIORATIONS POSSIBLES



Proposer une application smartphone pour que les cyclistes puissent remonter des problèmes sur les pistes de la MEL et obtenir des informations de la MEL sur la mobilité (événements, travaux, projets, etc)

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **E142 - Emilien Debaecke**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 10:03:06

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :** contribution PDM MEL

### **Contribution :**

- Développer un réseau d'infrastructure de transport collectif vraiment ambitieux et résolument moderne couvrant TOUTE la MEL. C'est à dire couvrant l'intégralité de la MEL et pas uniquement les communes fortement urbanisées du centre de la MEL, les communes plus "rurales" doivent être considérées pour ne pas que ce projet soit "élitiste" et déconnecté de la réalité "des franges non urbanisées". Ce réseau doit utiliser les potentiels existants pour se développer, comme par exemple, les voies ferrées désaffectées. Un usager doit pouvoir partir du centre vers les franges rurales sans changer de wagon. Prendre exemple sur le réseau de transport collectif d'Oslo en Norvège qui permet à tous les citoyens de partir du centre ville vers les périphéries éloignées sans changer de wagon. Il faut concevoir ce système de transport dans une logique d'intérêt général. Une MEL moderne sera une MEL entièrement connectée par un transport collectif unique desservant l'intégralité de son territoire. Ce système deviendra le symbole de sa modernité. L'épisode COVID a montré la nécessité de se reconnecter à la nature, le transport en commun sera le lien entre le centre et sa périphérie et permettra de sortir rapidement de l'ambiance minérale qui marque le noyau urbain de la MEL vers l'ambiance de nature qui l'entoure. Un véritable investissement doit être fait pour porter cette vision et il ne faut pas s'arrêter à des logiques uniquement comptables. Aucun pays n'a jamais progressé sans investissement notable. De plus le développement de telles infrastructures participera à développer l'économie (voir modèles de mobilité) en plus du lien social. Concrètement, un tramways qui reliera (on parle bien de recréer du lien) l'ensemble des communes de la MEL sans s'arrêter aux "portes de la ville" sera probablement le projet le plus symbolique et le plus ambitieux depuis la création du premier tramways à Lille.

- Renforcer l'existant et développer une véritable politique d'appui et de suivi de la maintenance du patrimoine cyclable, il est parfois en mauvais état, inadapté voire dangereux, manque d'équipements. Accélérer la prise en compte de ce sujet, à portée court terme, la durée séparant ces constats de l'action est beaucoup trop grande (voir PJ), les administrés constatent puis attendent des années la résolution de problèmes qui à priori semblent pouvoir être réglés rapidement (maintenance: régler en priorité l'incident puis le traiter de façon plus structurelle sur le long terme).

- Concevoir des nouvelles pistes cyclables facilitant la pratique du vélo ou d'autres modes de transport doux

- Le fichier en PJ établit un ensemble de constats et propose des pistes de résolutions, il est le fruit de 15 ans de pratique du vélo dans la MEL, dans le noyau urbain comme dans sa périphérie urbaine ou rurale.

DEBAECKE EMILIEN Conseiller municipal délégué à l'énergie

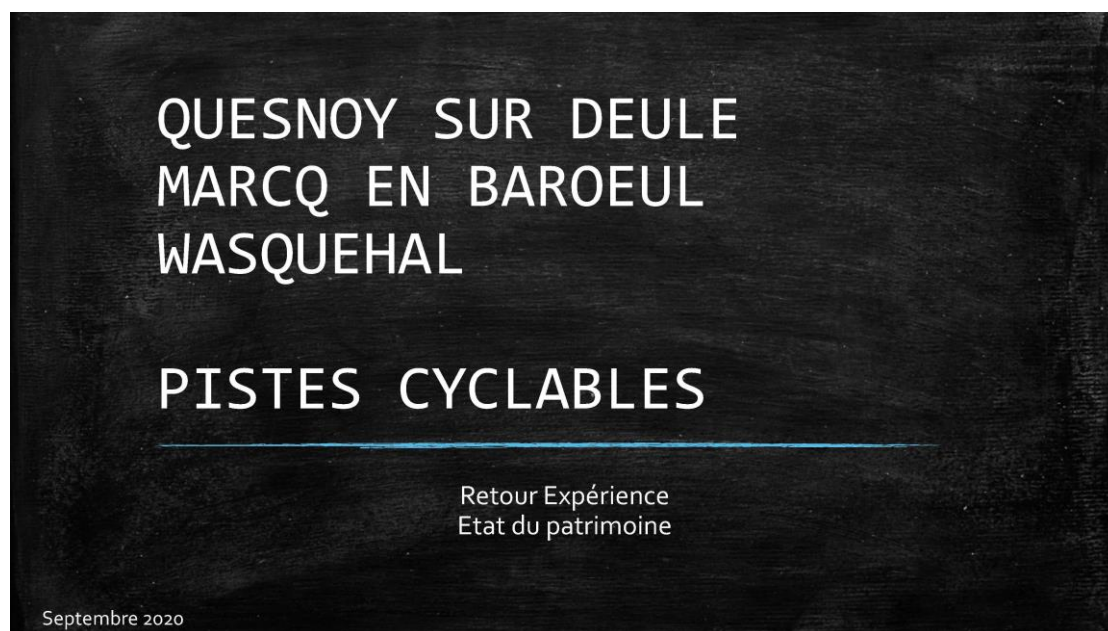
\*\*\*\*\*@quesnoysurdeule.fr07.54.36\*\*\*\*\*

Please consider the environment before deciding to print this email.


**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(QUESNOY SUR DEULE PISTES CYCLABLES 15092020.pdf\)](#)

Document : QUESNOY SUR DEULE\_PISTES\_CYCLABLES\_15092020.pdf, page 1 sur 28



**Auteur: Emilien Debaecke**  
**conseiller municipal délégué à l'énergie**



---

- **15 ans de pratique du vélo pour 4 circuits domicile / travail sur le territoire de la MEL.**
  - Rue Gambetta Lille >>> Place Rihour Lille (1 an)
  - Rue de jardins Lille >>> Rue des Stations Lille (4 ans)
  - Quartier du Plouich Marcq-En-Baroeul >>> avenue de la Marne Wasquehal (8 ans)
  - Hameau de la belle promenade Quesnoy sur Deûle >>> EELM Marcq en Baroeul >>> Avenue de la Marne Wasquehal (2 ans)



## Les motivations d'un cycliste

---

- **On fait du vélo en mode domicile / travail pour une ou plusieurs de ces raisons**
  - Raison économique (peu de frais après l'achat)
  - Raison écologique (pas d'émissions de matières polluantes et de carbone, pas de bruit)
  - Raison physique (pratique d'une activité physique régulière, impact positif sur la santé)
  - Raison idéologique (ne pas déplacer 1 tonne d'acier alors qu'un adulte pèse en moyenne 77 kilos)


## La foi du cycliste

---

- **Le cycliste fait face à de nombreuses contraintes**
  - On ressent fortement les gaz d'échappement à vélo (on est au cœur de la circulation)
  - On doit faire face aux variations météorologiques (froid, vent, pluie)
  - Tout ralentissement nécessite un regain d'énergie sur le parcours (conception des parcours)
  - La sécurité de l'intégralité du parcours n'est souvent pas garantie (pistes cyclables)
  - Pour un domicile / travail une douche est nécessaire sur le lieu de l'entreprise

Document : QUESNOY SUR DEULE\_PISTES\_CYCLABLES\_15092020.pdf, page 5 sur 28

**ITINERAIRE EMPRUNTE : QSD > EELM > WASQUEHAL > QSD**



Le cycliste fournit un effort pour se déplacer...sans polluer (air et sonore)

Il est composé à 60 % d'eau, il emprunte le chemin le plus court

Pour aller de Quesnoy-sur-Deule à EELM (école européenne Lille Métropole) puis Wasquehal et revenir

Le chemin le plus court\* est de 13 Km ALLER / RETOUR

Il traverse 6 communes de la MEL

\* On évite au maximum Av République, MEB (trop de gaz d'échappement) – détours parfois possible bords de Marcq (ambiance paysagère++)

### ITINERAIRE D'ETUDE: QSD >>>> EELM



Pour aller de Quesnoy-sur-Deule à EELM (école européenne Lille Métropole)

Le chemin le plus court est de 8,5 Km

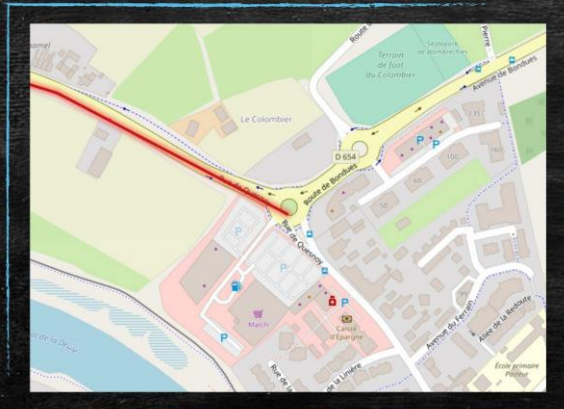
Il traverse 4 communes de la MEL

En 2019, 3 enfants Quesnoysiens étaient inscrits à EELM

Document : QUESNOY SUR DEULE\_PISTES\_CYCLABLES\_15092020.pdf, page 7 sur 28



## 1<sup>ère</sup> Tranche de l'itinéraire - zoom



En arrivant au rond point de Wambrechies, soit le cycliste rallonge son itinéraire, soit il emprunte une voie sans signalisation pour vélos

Un cycliste en domicile/travail évite de rallonger son itinéraire

L'état de la piste en bord de deule n'est pas satisfaisant, ce n'est donc pas une option envisageable

## 2ème Tranche de l'itinéraire

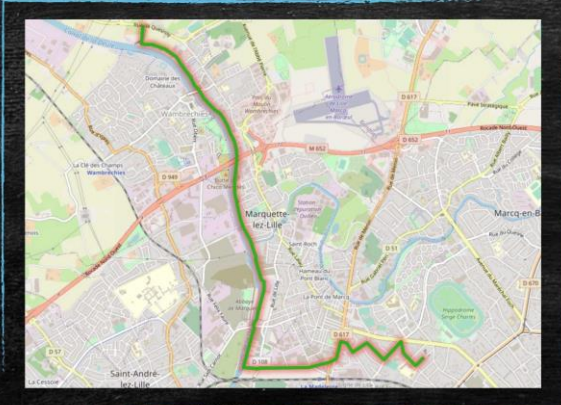


Entrée de Wambrechies  
>>>  
EELM – Marcq-En-Baroeul  
4,6Km  
Pas de pistes cyclables  
Pas de signalisation au sol  
Densité élevée de véhicules

The image shows a map of the Wambrechies area with a red line indicating a cycling route. The route starts at the 'Entrée de Wambrechies' and ends at 'EELM - Marcq-En-Baroeul'. The map includes labels for various streets and landmarks, such as 'Le Centre Commercial', 'Mairie de Wambrechies', and 'EELM'. The route is 4.6 km long and is characterized by a lack of dedicated cycling lanes and ground signage, and a high density of vehicles.

Document : QUESNOY SUR DEULE\_PISTES\_CYCLABLES\_15092020.pdf, page 10 sur 28

2<sup>ème</sup> Tranche de l'itinéraire - variante +1,5 Km



- >>> Entrée de Wambrechies
- EELM - Marcq-En-Baroeul
- ⇒ Région du halage de 6,72 Km
- ⇒ 85 % de l'itinéraire OSD > EELM parfaitement utilisable en mode sécurisé
- ⇒ Piste vélo dédiée (pour garantir le multi-usage du halage)



2ème Tranche de l'itinéraire - variante +1,5 Km




La voie en bord de Deûle est bien fréquentée le matin par les cyclistes en domicile / travail mais l'état du revêtement est déplorable...  
C'est dangereux pour un enfant !

- ⇒ Investir dans un plan de rénovation du segment Marcq / Wambrechies
- ⇒ Dédier une piste aux cyclistes
- ⇒ Déployer une signalisation adaptée

[PLAN FINANCEMENT VELO 2020 > Gouvernement MACRON](#)

## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



Le cyclisme permet de méditer...

Tout patrimoine doit avoir son plan d'entretien

Les pistes cyclables de la tranche 1 ne sont pas correctement entretenues

1. Lors du désherbage des abords, les déchets ne sont pas préalablement ramassés, éparpillement des déchets

⇒ Revoir les méthodes d'entretien


REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



2. Lors du désherbage des abords, les déchets ne sont pas ramassés, éparpillement des déchets

⇒ Revoir les méthodes d'entretien

REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



3. Lors du désherbage des abords, les déchets ne sont pas ramassés, éparpillement des déchets

verre = crevaisons

⇒ Revoir les méthodes d'entretien

## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



Les pistes cyclables de la tranche 1 ne sont pas correctement entretenues

4. Délimitation des abords de piste

- ⇒ Plan d'entretien avec tournées d'entretien
- ⇒ Possibilité de remonter d'information des usagers à la MEL


## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



5. Les haies sécurisent le cycliste mais il faut les tailler ou elles deviennent dangereuses

- Plan d'entretien avec tournées d'entretien
- Possibilité de remonter d'information des usagers à la MEL

## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



6. L'asphalte est altérée à de nombreux endroits

Présence de « nids de poules », dangereux pour les cyclistes

- ⇒ Plan d'entretien avec tournées d'entretien
- ⇒ Possibilité de remonter d'information des usagers à la MEL

## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



7. L'asphalte est altérée à de nombreux endroits  
Présence de fissures longitudinales (affaissement des pistes)

- ⇒ Plan d'entretien avec tournées d'entretien
- ⇒ Possibilité de remonter d'information des usagers à la MEL



## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



8. L'asphalte est altérée à de nombreux endroits particulièrement aux croisements

Manque de signalisations aux croisements pour les voitures et les vélos

- ⇒ Plan d'entretien avec tournées d'entretien
- ⇒ Possibilité de remonter d'information des usagers à la MEL

## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



g. L'asphalte est altérée à de nombreux endroits particulièrement aux croisements

Ces endroits sont réellement dangereux, le manque de signalisation génère des incompréhensions entre usagers


- ⇒ Plan d'entretien avec tournées d'entretien
- ⇒ Possibilité de remonter d'information des usagers à la MEL

## REFLEXIONS >>> ENTRETIEN DU PATRIMOINE



- 10. La signalisation au sol est altérée à de nombreux endroits
- ⇒ Plan d'entretien avec tournées d'entretien
- ⇒ Possibilité de remonter d'information des usagers à la MEL

## REFLEXIONS >>> AMELIORATIONS POSSIBLES



11. Le rôle des haies aux abords des pistes cyclables

- ⇒ Continuer l'implantation de haies partout où cela est possible
- ⇒ Renforce le sentiment de sécurité
- ⇒ Participe à l'ambiance paysagère

## REFLEXIONS >>> LACUNES DU PATRIMOINE




La tranche 2 ne dispose de presque aucune signalisation au sol ou verticale or des vélos empruntent ces rues

Dès que le cycliste quitte la piste cyclable, le danger augmente...

⇒ Renforcer la signalisation horizontale et verticale


REFLEXIONS >>> AMELIORATIONS POSSIBLES



Ci-contre, à Bondues, on constate des pistes à l'asphalte et à la signalisation toutes neuves !

⇒ Etendre ces aménagements sur d'autres segments

REFLEXIONS >>> AMELIORATIONS POSSIBLES



Pouvoir s'arrêter et observer le paysage

⇒ Développer l'implantation de bancs là où un point de vue s'y prête

REFLEXIONS >>> AMELIORATIONS POSSIBLES




Présence de poubelles le long du parcours, ci-contre à Bondues

⇒ Développer l'implantation de poubelles



REFLEXIONS >>> AMELIORATIONS POSSIBLES



Après 10 Km à vélo, l'idéal est de disposer d'une douche au travail.

=> Aide au financement de vestiaires / douches pour les entreprises dans lesquelles il y a des cyclistes en domicile / travail

## REFLEXIONS >>> AMELIORATIONS POSSIBLES



Proposer une application smartphone pour que les cyclistes puissent remonter des problèmes sur les pistes de la MEL et obtenir des informations de la MEL sur la mobilité (événements, travaux, projets, etc)

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## @143 - Demeestere Antoine - Lille

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 11:47:39

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Faire de la Lille un endroit qui donne envie à tous de faire du vélo.

**Contribution :**

Lille, et sa métropole, partent de loin en termes d'infrastructures cyclistes.

Quel dommage quand on pense qu'il suffit de traverser la frontière belge pour trouver des pistes cyclables en excellent état, sécurisées, équipées, séparées de la route, et en trajets continus. A 15km de Lille. On a ce qui se fait de meilleur en la matière en Europe à 2 pas de chez nous, et pourtant nous continuons à considérer en France le vélo comme un loisir, et non pas comme un moyen de locomotion.

A titre personnel, je n'ai pas d'enfant, je suis célibataire et jeune. J'ai aussi la volonté de faire changer les choses, en n'employant que le vélo à Lille, malgré la difficulté que cela représente. J'ai le physique pour savoir éviter les voitures, les portes qui s'ouvrent à la dernière seconde, pour sauter les bordures qui jonchent les bandes cyclables, et si je meurs écrasé par un camion ou une voiture qui me fait une queue de poisson pour se garer sur la bande cyclable, je ne laisserai pas d'orphelin ou de veuve. Ce sont des situations que je vis tous les jours. Tous les jours.

Mais comment souhaitez-vous inciter à l'usage du vélo pour les personnes âgées, les réticents, et les parents accompagnés d'enfants, si rouler à vélo à Lille est un parcours du combattant, et dans le pire des cas, une roulette russe quotidienne? J'étais ravi d'entendre que Lille investissait pour favoriser le vélo à Lille, et quand j'ai vu les travaux commencer. Mais j'ai déchanté quand j'ai vu l'ambition que la Métropole avait. La peinture sur le bord de la route ne change rien. C'est de la peinture, pas de la sécurité.

- Les scooters roulent dessus

- les voitures se garent dessus

- Les portes des conducteurs continuent d'être un danger à s'ouvrir au hasard

- Tous les véhicules roulent dessus dans les virages en coupant au plus près, nous mettant gravement en danger

- Les livreurs se garent dessus

- Les camions s'y deportent

- Les poubelles y sont déposées

- Les débris issus de la circulation (vis, jantes, huiles), des effractions (verre de vitres) des poubelles (verre, métaux, débris divers) s'y retrouvent régulièrement

etc etc

Et quand nous devons partager la voie des bus, c'est partager un être humain sur un vélo, avec un engin de 10 tonnes qui a peu de vision sur ce qui se passe autour de lui.

Comment voulez vous que le citoyen Lambda ait un minimum d'envie de se mettre au vélo dans ces conditions?

J'ai du mal à croire que la personne qui a décidé ces infrastructures soit cycliste, ou dans le cas échéant, se soit renseigné sur la réalité des choses.

A l'heure de devoir changer les choses pour désengorger les rues, assainir l'air à respirer, et faire changer les modes de transports, il y a des décisions à prendre, et à 200%, pas à mi mot.

J'ai vécu plusieurs années à Barcelone. Le vélo y est roi. Sécurité, facilité, densité, entretien, y sont les maîtres mots. Je joins deux photos de ces infrastructures, j'ai des doutes sur le fait que ça demande un budget exorbitant, et pourtant je vous assure que les voitures n'ont pas envie de s'y frotter. J'espère que cela alimentera vos réflexions.

Cyclisment votre,

Antoine Demeestere

**Pièce(s) jointe(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(200211\\_Zebra\\_carril-bici-plastico-reciclado-pere-iv.jpeg\)](#)



[Télécharger la pièce jointe originale \(XarxaCarrilsBici.jpeg\)](#)



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023



## **@144 - ANNIE - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 12:41:19

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**Création d'une plateforme par la MEL d'une application de Covélo (Blablacar du vélo) Pour renforcer la sécurité des cyclistes moins expérimentés

**Contribution :**

Comme Une Start-up Lyonnaise :COVELO

<https://www.le-tout-lyon.fr/covelo-la-nouvelle-plateforme-pour-rassurer-les-neo-cyclistes-lyonnais-14319.htm>

la plateforme Covelo a été créée pour la sécurité des utilisateurs.

L'objectif de cette application est d'aider certains Lyonnais à se remettre à faire du vélo grâce à des trajets en groupe.

Pour apprendre à rouler en ville, les nouveaux cyclistes seront accompagnés par des accompagnateurs habitués de la circulation en ville

Ils pourront ainsi , aller au travail, faire des courses etc...

comment ça marche?

Pour les cyclistes, l'application est simple d'utilisation, qu'ils soient accompagnateurs ou débutants. Pour les accompagnateurs, il suffit de renseigner un trajet sur lequel ils proposent d'accompagner des cyclistes débutants sur le site internet de Covelo.

Pour faciliter l'accès des néo-cyclistes, l'accompagnateur peut ensuite ajouter des remarques pour décrire le trajet (jours, horaires, difficulté...).

Une fois l'annonce postée, les nouveaux cyclistes lyonnais vont pouvoir choisir le trajet qui leur correspond le mieux.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@145 - laville Bertrand - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 13:18:10

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** plan de mobilité de la ville de Ronchin

**Contribution :**

Je souhaite faire un signalement sur la dangerosité de l'avenue Jean Jaurès qui est l'artère principale de la ville de Ronchin due principalement à une mauvaise conception initiale de la multimodalité. Le croisement des différents moyen de locomotions : bus, voitures, vélos et piétons rendent cette artère difficile à appréhender. De plus cette avenue est un axe important vers Lille, via Lesquin ou l'autoroute, il génère un flux important de travailleurs le matin/midi et soir ainsi que vers et depuis la zone commerciale de Fâches-Thumesnil. Il y a une réflexion importante à faire pour un changement rapide.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@146 - COPPENS LUCAS - Lille**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 13:35:44

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis sur l'amélioration de la mobilité dans la MEL

**Contribution :**

Bonjour

J'ai déjà fait un premier retour sur votre consultation publique et aujourd'hui j'aimerais vous faire la liste la plus exhaustive des infractions que je rencontre sur mes trajets à vélos.

Tout d'abord il faut savoir que tous les jours ou presque je vais de Gambetta à Cité scientifique en vélo et je rencontre beaucoup de problèmes et chaque soir j'ai peur de mourir alors que je fais très attention

Voici les problèmes auxquelles je fais face :

- trop de bouts de verre tout au long du trajet (j'ai crevé encore 2 fois hier à cause d'un bout de verre)

- sur la piste cyclable le long de la M146 du grand stade au grand rond point du vertical'art il y a beaucoup de vélo à contresens sur les pistes cyclables et des piétons qui marchent sur la piste cyclable ce qui peut être très dangereux à certaines occasions (je recommande, ici comme ailleurs, des pistes cyclables bien séparées, assez larges, en rouge comme ça commence à se faire et avec une signalétique encore plus forte pour que les néo cyclistes comprennent qu'il y a un sens sur les pistes cyclables)

- le bus 18 entre Fives et Lezennes doublent régulièrement des vélos pour se rabattre sur eux et s'arrêter 50m plus loin. De plus quand il tourne dans Lezennes lorsqu'il vient de Fives, il ne met souvent pas son clignotant et ne vérifie pas qu'il y a des vélos qui vont traverser

- ça m'est arrivé plusieurs fois que des véhicules, sur la M146, tournent sans regarder la piste cyclable ni mettre leur clignotant (d'où l'importance de pistes rouges et de panneaux lumineux)

- sur la M146 entre Lezennes et Fives les véhicules sortent de stationnement sans mettre de clignotant et sans regarder la piste cyclable

- sur cette route ça m'arrive très souvent d'être à côté de véhicule qui tourne Rue Maurice Berteaux une fois de plus sans mettre de clignotant et sans regarder

- pour tourner rue Maurice Berteaux, rue des Pavillons et rue Mattéotti, les automobilistes n'hésitent pas à rouler sur la piste cyclable et à s'y arrêter dessus pour tourner plus vite, toujours sans se soucier des cyclistes

- sur la piste cyclable rue de Cambrai, tous les jours il y a des piétons (et beaucoup) qui marchent sur la piste

- la rue brûle maison et de littré est la plus dangereuse car il n'y a pas de pistes, les voitures qui doivent sortir de stationnement ne voit pas les cyclistes

- rue brûle maison il y a un bout de piste et bim on nous renvoi sur la route comme ça (d'ailleurs les fins de pistes cyclables sont un très gros problème, souvent il y a une belle piste et elle s'arrête brusquement donc on arrive vite et on doit se jeter sur la route)

- rue de littré je me fais toujours insulter car je ne roule pas sur la pistes cyclables car les automobilistes sortent sans regarder la piste, énormément de monde marchent sur la piste cyclable, au carrefour avec la rue Louis Faure les voitures ne s'arrêtent pas au stop mais sur la piste cyclable et les voitures dépassent des stationnement et stationnent sur la piste

- rue du marché, il y a toujours des vélos à contresens alors que c'est interdit

- rue du marché, rue de littré, bd JB Lebas notamment il y a des énormes hyper dangereux à vélo (surtout la nuit quand on les voit pas)

- tout le long beaucoup de cyclistes ne respectent pas les feux, les voitures me klaxonnent parce que je roule pas collé aux voitures (car c'est hyper dangereux si une voiture sors de stationnement ou ouvre sa porte sans regarder, cela nous fait faire au mieux un écart ou pire voler et mourir)

- tout le long les automobilistes et voitures de policiers stationnent sur la piste, les cyclistes et trottinettes roulent sur le trottoir, etc

- tout le long, les piétons n'en ont rien à faire de traverser sur les passages dédiés mais traversent partout sans regarder (je comprends pas comment c'est possible de se mettre en danger comme ça) et on les voit pas sortir à vélo, on est les premiers à se prendre puisque la piste est avant la route et on ne nous entend pas arriver

Je pense qu'il faudrait beaucoup plus séparer les vélos de tout le reste (voitures, portières de voiture, bus, piétons), améliorer la signalétique pour que les vélos respectent les contresens etc et renforcer les contrôles et la formations

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

Je pense qu'il faut aussi s'intéresser à ce que font les hollandais et les flamands (pistes en rouge bien séparées, les carrefours sont aussi différents, les vélos font tout le tour sur une piste rouge sur un carrefour séparé du carrefour routier)

Je pense qu'il faut repenser tout l'espace pour les voitures : garder juste les grands axes et mettre plus de rue piétonne, on peut aussi juste garder les grands axes et les grandes rues les passer à sens unique pour mettre plus de place pour les autres (on garde par exemple rue Solferino d'un sens et on a la rue du marché dans l'autre sens)

S'intéresser à ce que veut faire Carlos Moreno, ce qui s'est fait à Copenhague où on a réduit la place de la voiture etc

Globalement réduire la place de la voiture (pour ça avoir un grand parking comme citadelle avec des bons transports en commun) sans impacter les livreurs

Merci et bonne journée

Lucas Coppens

**Pièce(s) jointes(s)** : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@147 - Armand - Lille**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 13:46:21

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Bien plus de piste cyclable

**Contribution :**

Il nous faut bien plus de piste cyclable et bien plus qualitative.

C est à dire sans discontinuer ( notamment au carrefour) mais aussi séparé de la voie automobile par une limite physique ( terre plein, voie sur élevé,etc ... )

Faire de la prévention et de l'éducation au prêt des véhicules lourd ( Bus et camion ) car ils sont très dangereux pour les cyclistes. Notamment les bus d ilevia .

Il faut investir massivement pour préserver la vie des cyclistes. De plus en plus nombreux, mais toujours aussi vulnérables.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@148 - Richard Grégoire - Namur**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 15:44:17

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis SPW/région wallone

**Contribution :**

Bonjour,

Le 12 décembre, nous vous avons envoyé un courrier qui n'a apparemment pas été prise en compte.

Nous nous permettons de vous le renvoyer ainsi que le document avec les remarques sur le plan MEL. La partie B du document word est la partie qui émet des suggestions ou remarques sur le PDM.

Merci

Grégoire Richard

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(AvisRW Plan mobilité Lille Metropole.docx\)](#)

Document : AvisRW Plan mobilité Lille Metropole.docx, page 1 sur 19

## Avis sur le Projet de plan de mobilité de la Métropole européenne de Lille

### Sommaire

Présentation synthétique du projet de plan de mobilité de la MEL à l'horizon 2035	
Introduction	2
<b>A. Cadre général</b>	
A.1 Plans de Mobilité et politiques territoriales à l'échelle des agglomérations françaises	2
A1.1. Une approche coordonnée des politiques à composante territoriale et des mobilités	3
A1.1.2 Lien juridique entre le plan de Mobilité et les autres documents sur la Métropole Européenne de Lille	4
A.2 Carte d'identité de la MEL	4
A.2.1 Un territoire multipolaire combinant espaces urbains et espaces ruraux	5
A.2.2 Budget de la MEL	5
A.2.3 Comparabilité avec la réalité wallonne	5
A.3 Une méthodologie encadrée d'étude des plans de mobilité, et de leur mise en œuvre	6
A.4. Un projet d'aménagement du territoire en soutien à la mobilité durable	7
A.5. La MEL dans son contexte transfrontalier; un point d'attention spécifique pour la Wallonie	8
A.6 Pour conclure cette présentation globale du cadre, et le comparer avec la situation prévalant de Wallonie	10
A.6.1 Un cadre d'action solidement coordonné	10
A.6.2 Des ressources techniques, humaines et budgétaires conséquentes	10
<b>B. Les points d'attention wallons à prendre en considération dans le projet de PDM de MEL</b>	11
B.1 Actions du Plan de Mobilité	
B.1.1 Chapitre 1 : changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement	11
B.1.2 Chapitre 2: Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire	12
B.1.3 Chapitre 3: la rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacements	14
B.1.4 Chapitre 4 : agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique	16
<b>C. Projet d'avis wallon à communiquer à la Métropole européenne de Lille</b>	17

## 1. Présentation synthétique du projet de plan de mobilité de la MEL à l'horizon 2035



## Introduction

La Wallonie est sollicitée pour remettre un avis dans le cadre de la consultation sur le projet de plan de mobilité (PDM) de la Métropole Européenne de Lille (MEL), qui guidera cette politique pour une période d'une dizaine d'années.

Avant d'aborder les points d'attention que l'Administration suggère de faire remonter vers la MEL, portant principalement sur les incidences transfrontalières du PDM de la MEL, il nous a semblé utile de décrire très brièvement le cadre dans lequel est développé le PDM, et de le comparer à la situation prévalant en Wallonie.

## A. Cadre général

### A.1 Plans de Mobilité et politiques territoriales à l'échelle des agglomérations françaises

Ce projet de plan de mobilité répond au prescrit de la loi française, qui depuis près de 30 ans et avec des modifications successives, impose aux villes et Communautés urbaines de se doter tous les 10 ans d'un plan de mobilité (puis plus récemment d'accessibilité).

En France, les plans de déplacements urbains (PDU) ont été formalisés pour la première fois dans la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) en 1982. Ils prennent un caractère obligatoire avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) en 1996. La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), votée en décembre 2000, renforce encore le rôle des PDU.

L'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci. Ce plan est établi pour une durée de 5 à 10 ans et doit être révisé en cas de modification du périmètre de transport urbain.

Élaborés par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM, autrefois autorité organisatrice des transports urbains - AOTU), les PDU s'intègrent dans une logique urbaine globale. La loi SRU insiste sur la cohérence territoriale, donc sur l'articulation entre la planification urbaine et les politiques de déplacements. Les documents d'urbanisme doivent désormais tenir compte des conséquences de l'urbanisation sur les trafics et donner la priorité au développement des zones desservies par les transports publics. Les plans locaux d'urbanisme (PLU) doivent être compatibles (au sens juridique du terme) avec les PDU, qui eux-mêmes doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriaux (SCOT) lorsqu'ils existent.

La loi Grenelle II de 2010 précise que le PDU fait partie des plans ou documents qui doivent être - «s'il y a lieu»- juridiquement compatibles avec le document d'orientation et d'objectifs des schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les schémas de secteur.

Si le SCOT est approuvé après l'approbation d'un programme local de l'habitat ou d'un plan de déplacements urbains, ces derniers sont, le cas échéant, rendus compatibles dans un délai de trois ans.

La loi impose pour chaque élaboration ou révision d'un PDU d'évaluer la nature et la quantité des GES et autres polluants atmosphériques émis par tous les modes de transports urbains (PTU).

Un décret (9 juin 2016) précise comment évaluer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air dans le cadre du PDU qui est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants, et qui est intégré dans le PLU si celui-ci est intercommunal (loi Grenelle 2). Un mode de calcul spécifique a été appliqué à la région Île-de-France. Et si le PLU tient lieu de PDU, il doit faire l'objet de la même évaluation<sup>8</sup> lors de son élaboration et lors de l'analyse des résultats du plan. Tous les PDU faits ou en révision depuis 1er janvier 2017 sont concernés, de même que les PLU en tenant lieu.

Cette évaluation environnementale vaut «pour la situation au moment de sa réalisation ainsi qu'à l'horizon des deux budgets carbone les plus lointains (soit à t + 5 ans ou t + 10 ans environ), selon les mêmes méthodes que pour les plans climat-air-énergie territoriaux [PCAET]»

Après sa création par la LOTI en 1982, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est devenu obligatoire en 1996 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants et a progressivement intégré de nouvelles préoccupations sociétales : lien entre urbanisme et mobilité, prise en compte des personnes à mobilité réduite, enjeux environnementaux locaux et globaux, concertation publique. Le Plan De Déplacements urbains, puis le plan de mobilité, est ainsi devenu au fil du

Document : AvisRW Plan mobilité Lille Metropole.docx, page 3 sur 19

temps un outil de planification de plus en plus ambitieux dans ses objectifs en réponse aux enjeux de mobilité et d'accessibilité des grandes agglomérations.

C'est en juin 2000 que la Métropole Européenne de Lille approuve son premier Plan de Déplacements Urbains (PDU).

La Communauté urbaine de Lille est pionnière puisqu'elle fut créée sur base volontaire en 1967, avant que la loi n'en crée d'autres (cadre dans lequel s'est alors coulée la CUDL) ; la Communauté urbaine de Lille, parmi les plus peuplées, a reçu en 2015 le statut particulier de Métropole.

*« La métropole est un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave au sein d'un espace de solidarité pour élaborer et conduire ensemble un projet d'aménagement et de développement économique, écologique, éducatif, culturel et social de leur territoire afin d'en améliorer la cohésion et la compétitivité et de concourir à un développement durable et solidaire du territoire régional. Elle valorise les fonctions économiques métropolitaines, ses réseaux de transport et ses ressources universitaires, de recherche et d'innovation, dans un esprit de coopération régionale et interrégionale et avec le souci d'un développement territorial équilibré. »*

— Article L. 5217-1 I du Code général des collectivités territoriales

Les Métropoles (et ailleurs les Communautés urbaines) sont donc des entités politiques au sens plein du terme, dotées de moyens humains et budgétaires conséquents, et de compétences (souvent exclusives) sur lesquelles elles rendent des comptes.

Elles sont, dans le domaine de la mobilité, autorités organisatrices (à l'exception du rail, dont l'AO est la région Hauts-de-France) et ont donc intérêt à mener des politiques efficaces, car elles en supportent les conséquences financières.

Les Métropoles, sont également le gestionnaire quasi unique de voiries (à l'exception des autoroutes, restées sous l'autorité de l'État).

#### **A1.1. Une approche coordonnée des politiques à composante territoriale et des mobilités**

L'entrée en vigueur de la LOM (loi la plus récente, décembre 2019 ou « loi d'orientation des mobilités ») vise deux objectifs :

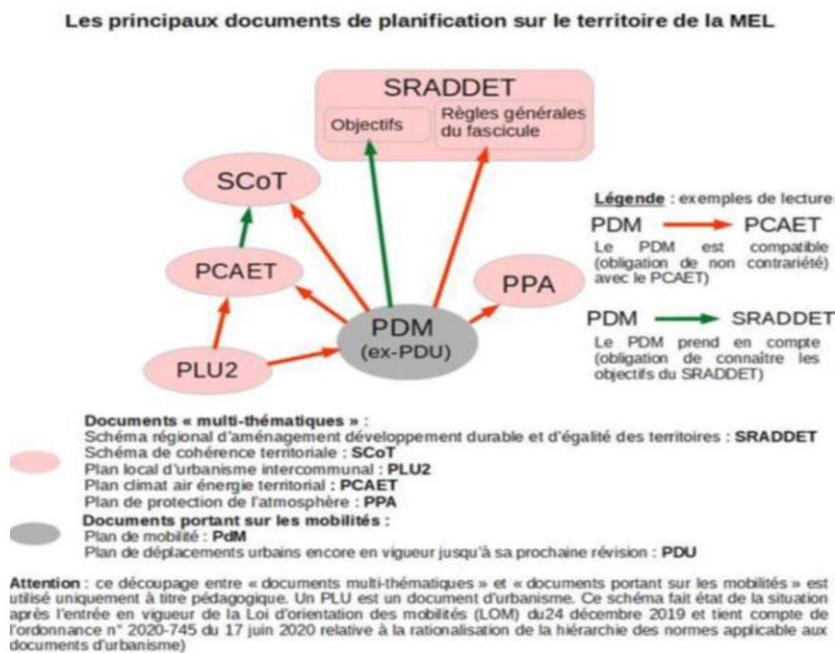
- démocratiser l'adoption du plan d'une part, et
- élargir son champ d'application à de nouvelles problématiques d'autre part.

Pour renforcer sa légitimité démocratique, y compris en dehors de son strict ressort territorial, le Plan De Mobilité doit désormais être soumis pour avis aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) limitrophes.

La LOM réaffirme par ailleurs le rôle du Plan De Mobilité dans l'atteinte des objectifs de réduction de gaz à effets de serre, et la contribution des Plans De Mobilités aux engagements de la France en matière de lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, de préservation de la biodiversité et du climat.

Dans cet esprit, la loi a créé une relation entre le Plan De Mobilité et le Plan Climat, Air, Énergie Territorial (PCAET). Le Plan De Mobilité doit ainsi être compatible avec le PCAET.

La LOM a créé également l'obligation d'intégrer un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables au sein du Plan De Mobilité. Ce volet contribue au développement des modes actifs. Dans le domaine de la logistique, le Plan De Mobilité peut être enrichi d'un schéma volontaire de desserte fluviale ou ferroviaire afin de préserver les infrastructures et garantir la capacité future à agir et à développer l'intermodalité. Enfin, en matière de mobilité électrique, le Plan De Mobilité peut tenir lieu de Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge ouvertes au public (SDIRVE) pour les Véhicules Électriques et les véhicules hybrides rechargeables lorsque les communes ont transféré à l'AOM<sub>2</sub>, soit la Métropole Européenne de Lille, la compétence correspondante.



### A1.1.2 Lien juridique entre le plan de Mobilité et les autres documents sur la Métropole Européenne de Lille

Le Plan de Mobilité (PDM) est compatible avec le Plan Climat-Air-Énergie Territorial mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement lorsque le PCAET recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'AOM : c'est le cas de la Métropole Européenne de Lille.

Le PDM **prend en compte** les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales.

Le Plan De Mobilité **est compatible** avec les orientations des SCoT et avec les objectifs pour chaque polluant du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'AOM : c'est le cas de la Métropole Européenne de Lille.

Le PCAET **prend en compte** le SCoT.

Le PLU2 **est compatible** avec le PCAET prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement et est compatible avec le Plan De Mobilité.

### A.2 Carte d'identité de la MEL

95 communes ; 672 km<sup>2</sup> ; 1,2 M habitants (4<sup>ème</sup> agglo française en nombre d'habitants) ; 1765 hab/km<sup>2</sup> (2<sup>ème</sup> plus denses de France) ; 27% d'habitants de < 20 ans (contre 24,2 en moyenne française) ; 25,5 % des hab > 55 ans (23,8% moyenne française) ;

### A.2.1 Un territoire multipolaire combinant espaces urbains denses et espaces ruraux

La Métropole Européenne de Lille est une métropole qui a comme particularité unique en France d'avoir une ville centre qui ne compte qu'à peine 20 % de sa population. Elle est structurée par un pôle urbain Lille-Roubaix-Tourcoing composée d'une trentaine de communes caractérisées par une continuité du bâti, dont la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq (créée en 1970), des pôles secondaires en périphérie du pôle central (Armentières, La Bassée, Halluin, Seclin) et de petites communes. Sa structuration autour de plusieurs centralités urbaines la distingue des autres métropoles : on parle de « multipolarité » ou de « polycentrisme ». Ainsi, les agglomérations de Lille, Roubaix et Tourcoing forment un cœur métropolitain qui interagit quotidiennement avec des espaces à forte composante naturelle et agricole situés à proximité. Cette particularité a des conséquences fortes en matière de mobilité, d'autant que la Métropole Européenne de Lille concentre de multiples équipements de rayonnement régional et métropolitain (universitaires, hospitaliers, culturels, sportifs, commerciaux, etc.). Les territoires de la Métropole Européenne de Lille n'ont jamais eu des profils de mobilité aussi différenciés qu'aujourd'hui : pour les habitants de Lille, la part des déplacements réalisés

COMPÉTENCES : La Métropole Européenne de Lille agit pour ses habitants en matière de transports et mobilités, logement, économie, espace public et voirie, aménagement et urbanisme, politique de la ville, eau, assainissement, déchets ménagers, accessibilité handicap, nature et cadre de vie, culture, sport.

#### TRANSPORTS & MOBILITÉS :

- 2 lignes de métro automatique (45 km - 60 stations)
- 2 lignes de tramway (22 km - 36 stations)
- 140 lignes de bus dont 12 Lianes (lignes BHNS), circulant sur 550 km de voirie, 95 communes desservies, 3 300 points d'arrêts
- 1 réseau « Transport express régional ferroviaire » (TER) doté de 6 branches (34 gares)
- 2200 vélos en libre-service (223 stations)
- 5445 km de voies routières
- 899 km d'aménagements cyclables
- 5240 km de trottoirs.

### A2.2 Budget de la MEL

1,625 milliards € par an, dont 364 M €/an en investissements

### A2.3 Comparabilité avec la réalité wallonne

	Superficie	Population	Densité	# emplois totaux	Revenu médian par ménage
LEM	672 km <sup>2</sup>	1,170 M	1765 h/km <sup>2</sup>	512 000	19 500 €
Lg M	797 km <sup>2</sup>	0,625 M	784 hab/km <sup>2</sup>	240 000	22 812 €
Ch M	2000 km <sup>2</sup>	0,580 M	285 hab/km <sup>2</sup>	155 000	23 680 €
RBC	161 km <sup>2</sup>	1,240 M	7700 hab/km <sup>2</sup>	735 000	20 100 €

La MEL n'est donc pas réellement comparable avec les métropoles wallonnes ; elle l'est davantage avec la Région de Bruxelles-Capitale, même si cette dernière est nettement plus densément peuplée.

Il serait instructif de procéder au calcul des moyens budgétaires disponibles dans les deux entités wallonnes à périmètre de compétences équivalent à celui de la MEL. Cet exercice, mêlant compte régionaux, communaux, fédéraux (équivalent de l'offre TER) voire de la Fédération W-B est évidemment bien trop complexe pour être réalisé ici.

### A.3 Une méthodologie encadrée d'étude des plans de mobilité, et de leur mise en œuvre

Le projet de Plan de Mobilité de LEM est donc le troisième du genre.

- Le premier (PDU 2000) avait notamment inscrit des actions fortes sur le réseau de bus, les efforts s'étant concentrés par ailleurs, sur la réalisation de la ligne 2 du métro. Ce document avait inscrit un schéma directeur de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui se concrétise aujourd'hui à travers le réseau des Lianes, ainsi qu'un développement de l'offre bus organisé par les différents plans bus. Il s'est également concrétisé par la prise en compte du partage de la rue et des espaces publics dans les projets de voirie, en particulier dans la modération de la vitesse automobile à travers la généralisation de zones 30 et de doubles sens cyclables.
- Le deuxième (PDU 2010>2020) avait été élaboré autour de grands projets de transport en commun : le doublement de la longueur des rames de métro de la ligne 1, le renforcement de la ligne 2 (retardé par des problèmes techniques), et le projet d'un réseau de tram-train. Au cours de la dernière mandature (2014-2020), un changement de braquet a été réalisé au profit des infrastructures cyclables. L'accent a également été mis sur le développement du rôle urbain du train à travers l'intégration tarifaire TER/Ilévia sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille et l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux et parc relais. Et si le projet de réseau de tram-train a été abandonné en 2012, un schéma directeur des infrastructures de transport a, quant à lui, été voté en juin 2019. Il prévoit notamment la réalisation de nouvelles lignes de tramway et de bus à haut niveau de services.

Parmi l'encadrement méthodologique réglementaire des PDU figure l'obligation de mener une enquête ménage de mobilité tous les 10 ans de manière à disposer d'une vision fine et à jour des évolutions des comportements de mobilité. L'enquête sur laquelle se base l'actuel projet de Plan a été réalisée en 2015-2016, en associant les partenaires flamands et wallons (la zone Wapi en Wallonie). Cette enquête (budget d'environ 1,1 M €) livre des enseignements très précieux, y compris sur les singularités observées en Wapi. En effet, la MEL, moyennant une contribution wallonne très modeste de l'ordre de 35 000 € pour la zone Wapi, a élargi ses observations aux territoires des entités belges associées au sein de l'Eurométropole. Cette enquête est disponible au SPW.

Ces enquêtes comportementales permettent de dessiner sur 22 ans les évolutions suivantes

	MARCHE	VELO	TC	VOITURE
Situation 1998	31%	2%	7%	60%
Objectifs PDU 2000	-	4%	14%	60%
Situation 2006	32%	2%	10%	56%
Objectifs PDU 2010>2020 S1	34%	5%	25%	45%
Objectifs PDU 2010>2020 S2	35%	10%	20%	35%
Situation 2016	30%	2%	11%	57%

... où on voit que les parts modales du vélo et de la marche sont grosso modo stables (contrairement à la situation en Wallonie où, sur la même période de temps, elles décroissent), alors que les TC augmentent leurs parts modales de 50% (de 7 à 11%) au détriment de la voiture.

Au-delà, de nombreux outils, méthodologies mais aussi moyens humains (au premier rang desquels le Cerema) appuient les équipes de la MEL et des opérateurs de transport dans la préparation et le suivi des Plans de mobilité, des actions qui y sont développées, de leur suivi de mise en œuvre et de collecte d'indicateurs.

Le Plan peut donc s'appuyer sur des données très riches liées aux évolutions, depuis 20 ans, des comportements de mobilité ; modes de déplacements utilisés, motifs des déplacements... sont autant d'information dont ne disposons pas ou partiellement à l'échelle des métropoles wallonnes.

#### A4. Un projet d'aménagement du territoire de la MEL en soutien à la mobilité durable

Le SCoT de Lille Métropole montre qu'en 2013, un peu plus de 40% de la surface de la Métropole lilloise est artificialisée. Le constat en matière d'extension de la zone artificialisée démontre que le phénomène d'étalement urbain s'est poursuivi ces dernières années. Il s'est traduit par le développement en périphérie de tissus urbains, notamment d'habitations individuelles caractérisées par une architecture standardisée et s'inscrivant souvent en rupture des tissus environnants.

Le SCoT de Lille Métropole impose que le **développement urbain, en renouvellement et en extension, soit prioritairement localisé à proximité du réseau de transport en commun**, en offrant une bonne accessibilité piétonne aux stations et arrêts, ainsi qu'aux pôles de services des communes.

Ainsi, l'articulation entre urbanisation, pôles de services, transports en commun et centralité doit permettre d'assurer la vitalité aux centres des villes et des villages, ainsi qu'une utilisation des équipements essentiels à la qualité de vie des habitants. Le SCoT rappelle qu'il appartient aux PLU de définir des outils permettant d'atteindre les objectifs de localisation des opérations d'aménagement à proximité des transports et de niveaux à atteindre en termes de densités pour limiter l'étalement urbain.

Concernant la mobilité de **voyageurs**, le SCoT de LEM ambitionne d'ici à 20 ans de :

- réduire le trafic automobile interne pour une part modale de la voiture à près de 40 %
- privilégier les transports collectifs afin de doubler leur part modale pour atteindre près de 20 % de parts modales
- développer l'utilisation des modes doux avec un objectif de 40 % de part modale dont environ 8 % pour le vélo.

Pour les **marchandises** le SCOT poursuit des objectifs ambitieux de part des modes ferroviaire :

- passer de 10 % à 20 % pour le trafic d'échange de marchandises
- et de 20 % à 30 % pour le trafic de transit.

Le PLU à 95 communes aura à préciser, notamment, la délimitation des zones de densification au regard de l'analyse de la qualité de desserte en transports collectifs.

De plus, les orientations d'aménagement du SCoT précisent que les opérations d'aménagement doivent prendre en compte les innovations (nouvelles mobilités, développement de la mobilité électrique...) et doivent encourager les déplacements alternatifs à la voiture individuelle (autopartage en milieu urbain, espaces et aires de covoiturage...).

L'élaboration du PLU à 95 communes, devra donc permettre le développement futur de la Métropole Lilloise en respectant des principes :

- Celui de construire prioritairement au sein des espaces urbains existants, à partir d'opérations de renouvellement urbain (c'est-à-dire utiliser les terrains déjà construits, les « dents creuses » qui sont des terrains encore constructibles dans les espaces déjà urbanisés...)
- Celui qui consiste à « encadrer les extensions urbaines » (c'est-à-dire à limiter les constructions en dehors des zones déjà urbanisées afin de respecter les espaces à protéger), notamment en périphérie et identifier les infrastructures qui établissent les limites de l'urbanisation

- Celui de rendre prioritaires les opérations d'aménagement autour des transports en commun lourds (train, métro, tramway, BHNS), des espaces déjà accessibles et des centralités (espaces concentrant services, commerces et équipements publics) ;
- Et enfin celui de « définir les densités adaptées », ce qui veut dire : trouver les règles pour construire plus là où c'est possible dans les espaces déjà urbanisés et de construire moins (voire pas du tout) dans les espaces à préserver. Mais également définir des objectifs de densités adaptées au contexte particulier de la performance de la desserte en transports collectifs.

Planification urbaine, aménagement du territoire et régulation de la mobilité apparaissent plus que jamais comme étroitement liés. Il en va de même du transport de marchandises, notamment du point de vue des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers. Le code de l'environnement impose une évaluation environnementale du Plan de Mobilité (art. L 122-4 et suivants et R122-17 du code de l'environnement).

L'évaluation environnementale est une démarche à mener en lien avec l'élaboration du Plan De Mobilité. Elle doit conduire à élaborer un document dont les actions auront l'impact négatif le plus faible possible sur l'environnement. Il sera composé de 9 enjeux que sont le climat et les changements climatiques, le contexte énergétique, la qualité de l'air, les nuisances sonores, le milieu humain, le patrimoine naturel et la biodiversité, le paysage et le patrimoine culturel, l'eau et les risques.

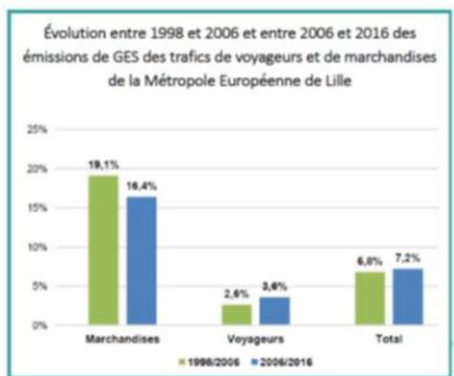
#### **A5. La MEL dans son contexte transfrontalier ; un point d'attention spécifique pour la Wallonie**

La MEL occupe une place fondamentale au sein du système urbain régional et transfrontalier. Son poids démographique (1,2 millions d'habitants, au sein de la communauté plus vaste de 2,1 millions d'habitants de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai), son importance économique et sa position de premier pôle d'emploi régional (plus de 530 000 emplois), la concentration de plusieurs fonctions internationales et régionales, confèrent à la Métropole lilloise un rôle moteur à l'échelle des Hauts-de-France.

Carrefour d'échanges et de transit connecté à l'ensemble des réseaux structurants de transport à de multiples échelles (régionale, nationale, internationale), l'attractivité et le dynamisme de la Métropole Européenne de Lille en matière économique, commerciale, culturelle, événementielle, (etc.), engendrent quotidiennement une activité intense.

Lille dispose de gares TGV en connexion directe avec Londres, Bruxelles et Paris, l'infrastructure grande vitesse étant aussi utilisée par des services TER-GV pour relier les autres pôles régionaux. Un aéroport international, un port intérieur avec deux plateformes trimodales, ainsi qu'une gare routière d'envergure régionale, nationale et européenne connectent la Métropole avec le reste de l'Europe et du territoire national.

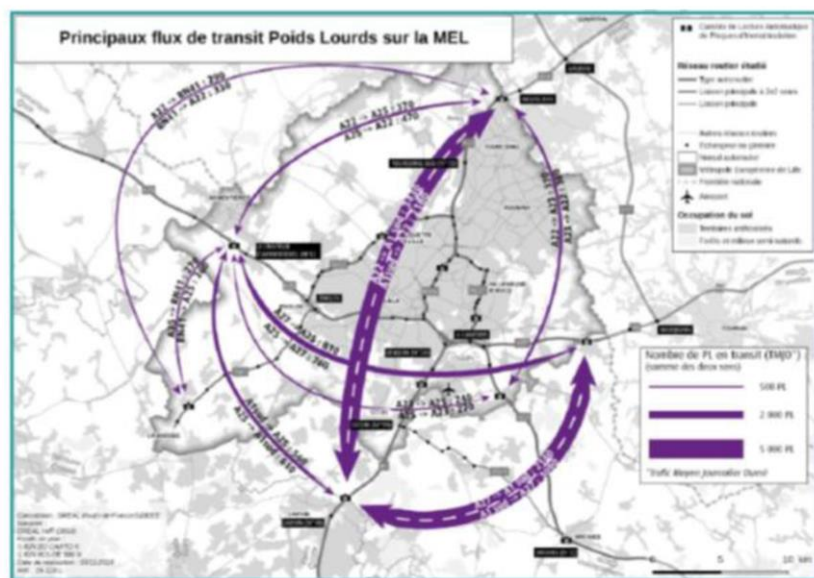
La MEL est au cœur d'un bassin de mobilité transfrontalier avec des relations intenses – et en croissance – avec les agglomérations voisines, françaises comme belges. Les mobilités d'échanges (c'est-à-dire entre la MEL et les territoires voisins) représentent 15 % du nombre total de déplacements des habitants de la MEL mais 25 % des consommations énergétiques du transport de voyageurs.



Répartition des flux de transport de marchandises				
Type de flux	en tonne.km		répartition des volumes par mode	
	volume	répartition	fer/fluvial	route
Interne	2 100 000	13%	0,40%	99,60%
Échange	6 000 000	37%	8%	92%
Transit	7 900 000	49%	22%	78%
Ensemble	16 000 000	100%	14%	86%

Les flux routiers : répartition par type de véhicules		
Type de flux	en véhicule.km	
	Poids lourds (PL)	Véhicule Utilitaire Léger (VUL)
Interne	26%	51%
Échange	35%	41%
Transit	39%	8%





Comme on le voit, les enjeux du trafic lourd en transit depuis l'A1 (Paris) vers la Wallonie (A27 puis, en Wallonie, A8 vers la dorsale wallonne) sont importants.

#### **A.6 Pour conclure cette présentation globale du cadre, et le comparer avec la situation prévalant de Wallonie**

##### **A.6.1 Un cadre d'action solidement coordonné**

On l'a vu, les différences avec le cadre de gestion territoriale, environnementale et de mobilité en place en France et en Wallonie sont très forte puisque :

- La supracommunalité (à l'échelle des agglomérations urbaines en tout cas) ne fait plus débat ; ce sujet a été tranché il y a longtemps déjà par la loi, qui confère aux Communauté urbaines (ici à la Métropole) une existence politique s'appuyant sur des compétences (et donc des responsabilités) exclusives, assorties de budget et d'une certaine capacité fiscale.
- Cette supracommunalité se décline sur une articulation obligatoire des planifications et des stratégies en matière de développement territorial, d'environnement et de mobilité.

##### **A.6.2 Des ressources techniques, humaines et budgétaires conséquentes**

En matière de mobilité, les ressources de connaissances disponibles s'appuient, conformément à la loi, sur des outils solides permettant suivre l'évolution des comportements de mobilité (enquêtes ménages décennales ; la dernière, celle de 2016, pour un budget de 1,1 M€, à laquelle la Wallonie a été associée) et avec un soutien technique et méthodologique d'organes parastataux efficaces (dont le CEREMA).

Il en ressort des observations qui peuvent être politiquement incorrectes (la diminution des déplacements effectués à pied par exemple, ou l'observation de comportements de mobilité par les étudiants de plus en plus dépendants de la voiture même si la majorité n'en est pas encore utilisateur assidu) mais qui précisément permettent de sélectionner les

actions adaptées à tenter de renverser la vapeur, au détriment éventuellement de mesures considérées automatiquement comme vertueuses.

Enfin, les budgets disponibles, mais aussi la simplification du paysage institutionnel (la métropole comme gestionnaire quasiment unique des voiries par exemple) ainsi que le rôle d'autorité organisatrice des mobilités responsabilisent la MEL, lui inspirent des décisions basées sur des besoins constatés plutôt que sur des théories plus ou moins inspirées, et lui donnent des conditions d'action permettant une meilleure efficacité.

## **B. Les points d'attention wallons à prendre en considération dans le projet de PDM de MEL**

La Direction de la planification de la mobilité a invité les acteurs suivants à partager leur avis sur le projet de PDM de MEL, plus spécifiquement sur le volet 'actions' et dans les thématiques les concernant :

- L'Autorité organisatrice du Transport
- La Direction du Transport et de l'intermodalité des marchandises
- La Direction Territoriale des Routes de Mons
- Le District des Routes de Tournai
- La Direction des déplacements doux du SPWMI
- Les intercommunales IEG et IDETA

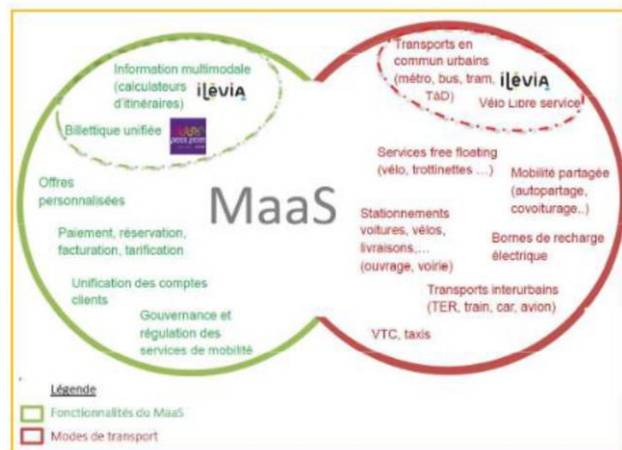
De plus, la DPM a également eu l'occasion de discuter de certaines thématiques avec la Ville de Mouscron et la commune de Comines-Warnezon ainsi qu'avec le bureau d'étude BRAT-IRCO en charge des plans communaux de mobilité en cours de ces deux communes.

### **B.1 Actions du Plan de Mobilité**

#### **B.1.1 Chapitre 1 : changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement**

Sur l'initiation d'un système de 'services de mobilité' MaaS, la stratégie lilloise de développement en plusieurs étapes semble la plus appropriée pour travailler efficacement à la mise en place au fil du temps de services de plus en plus fournis. Sur le développement tel que présenté au sein de l'action 6 (p. 69), il convient de rajouter une intégration avec les services de mobilité des usagers venant de l'extérieur de la zone MEL, utilisant par exemple les supports Mobib belges.

Document : AvisRW Plan mobilité Lille Metropole.docx, page 12 sur 19

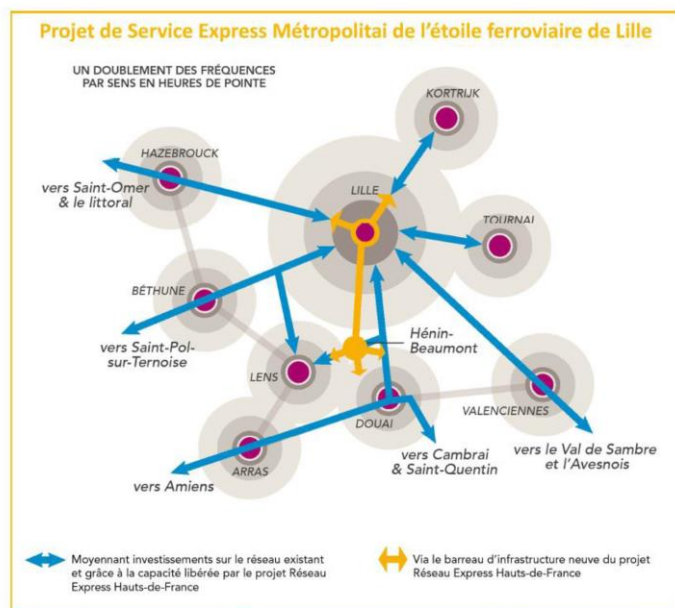


Source : Métropole Européenne de Lille

Sur la mise en place d'une zone à faible émission visant à décourager l'accès au territoire métropolitain de Lille l'accès aux véhicules thermiques, la plupart des remarques détaillées dans les chapitres suivants sont intrinsèquement liés à cette action. La volonté de tirer les réseaux cyclables structurant jusqu'à la frontière, d'améliorer la desserte ferroviaire sur les axes Mouscron/Lille et Tournai/Lille participent à cet ensemble de mesures visant à diminuer le recours/la nécessité de recours à la voiture pour accéder au territoire métropolitain. Un message principal à faire passer est que la mise en place d'une ZFE passe également par des mesures du PDM qui viseront les territoires qui ne pourront plus accéder à la MEL en voiture thermique.

#### B.2.2 Chapitre 2 : Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitair

- Sur la proposition d'une nouvelle hiérarchie du réseau bus métropolitain (p 96). Bien rappeler que pour répondre aux ambitions, cette étude visant une refonte globale devra inclure les opérateurs externes présents sur la MEL comme l'OTW, l'AOT côté wallon et les acteurs côté flamands.
- Sur l'ambition ferroviaire du PDM, il est fait référence au Service Express Métropolitain (SEM) qui marque notamment l'inclusion de Tournai. C'est un élément positif d'avoir dorénavant ce schéma de référence pour la MEL et la SNCF qui soit approuvé et acté.



Source : plaquette de présentation «le service express métropolitain de l'étoile ferroviaire de Lille - construire ensemble les futures mobilités» - SNCF - 2022

- Sur la valorisation du réseau ferroviaire en lien avec les territoires extérieurs et sur la qualité de service aux usagers (p 102), il convient de rappeler que les différents points identifiés et commentés ci-dessous sont soumis à des décisions du fédéral et de la SNCB. De plus, des contraintes matérielles et/ou de personnel peuvent freiner à la concrétisation de ces demandes et objectifs.
  - Sur le 'choc d'offre ferroviaire' afin d'effectuer un report modal massif vers le train), nous appuyons l'ambition en rappelant que deux liaisons principales méritent d'être améliorées au regard du rayonnement de la MEL : Tournai-Lille et (Kortrijk)-Mouscron-Lille
  - Dans les deux situations, la fréquence actuelle d'un train par heure ne rencontre pas l'ambition d'inciter aux déplacements alternatifs dans la MEL et son rayonnement. Situés à 18 km (Mouscron, 20 min en train) et Tournai (25km, 30 min en train) les deux lignes sont extrêmement compétitives par rapport à la voiture. Au-delà de la desserte des gares de départ/destination, toute une série de gares profitent également de ces deux liaisons.
  - Concernant l'axe Tournai – Lille, les précédentes décisions du GW relatives aux Plans de Transport SNCB mentionnait la volonté d'avoir 1 « vrai » IC/h/s + 1L/h/s (càd 1 relation directe/rapide + 1 omnibus desservant les gares intermédiaires)
  - L'opération conjointe par TER français et IC belges des deux lignes ne les rendent pas lisibles pour les usagers. Selon l'heure et le type de train utilisé, les arrêts ne sont pas les mêmes sur toute la ligne (Tournai-Lille, 4 à 7 arrêts selon l'heure de la journée). De plus, en souhaitant valoriser l'intermodalité, l'utilisation combinée et non prévisible de voitures françaises et de voitures AM96 de la SNCB dissuadent à faire du vélo+train (à bord). La voiture AM96 de la SNCB étant la moins appropriée à accueillir des vélos à bord. A noter que la liaison

- Mouscron-Lille est également opérée conjointement avec rames différentes selon l'heure et avec des arrêts variables selon l'heure et le sens.
- L'ambition du SEM de doubler la fréquence aux heures de pointe sur toutes les branches ferroviaires actives semble trop peu ambitieuses sur les deux axes abordés ci-avant (l'amélioration de la fréquence doit être étendue sur une amplitude horaire nettement plus large et concernerait également les w-e).
  - Pour finir, le SPW tient à être impliqué et collaborer dans les démarches SEM à venir
- Sur la création de nouvelles lignes de tramway (p.105). L'étude visant à prolonger la nouvelle liaison tram 'Roubaix-Wattrelos' jusque-là gare belge d'Herseaux a été présentée et celle-ci a conclu au non-intérêt d'investir dans ce type de transport au-delà de Wattrelos. Il est toutefois important de souligner que la ligne MWR reliant Mouscron/Herseaux à la MEL devra être pérennisée et servir d'alternative attractive à cette prolongation non retenue du tramway.
  - Pour le territoire de Comines-Warneton, la fermeture de la ligne ferroviaire Comines (FR) – Lille a été remplacée par un bus depuis 2019 sans perspective de réouverture. Le PDM confirme que cette liaison sera abandonnée et ferait l'objet d'une liaison velo+ structurante sur l'emprise.
  - Création de lignes express en bus ou en car (p109), l'étude sur l'opportunité de créer une liaison express le long de la Lys de la métropole pourrait améliorer la compétitivité des transports collectifs pour les zones desservies par la liaison envisagée 'Armentières/comines/Halluin/Tourcoing' le long de la Lys
  - Sur les pôles d'échanges multimodaux (p. 120), prendre en compte les projets actés dans le PDM pour anticiper les éventuels autres endroits appropriés aux PEM. Comme pour la nouvelle liaison tram à Wattrelos, à quelques kilomètres de la frontière belge pour la création d'un PEM de proximité facilitant les échanges entre plusieurs modes de déplacements (vélo, bus, tram) semble correspondre aux ambitions de l'action.
  - Sur la billettique et la tarification des transports en commun (p 129), il serait opportun de tester une interopérabilité permettant de charger les titres de transports MEL sur la carte Mobib bien présente en Belgique. En effet, la technologie derrière la carte Mobib est la même que celle derrière la carte PassPass de Lille (Calypso). Une coopération entre BMC et la MEL serait pertinente pour atteindre les objectifs présentés. Cela permettrait également de mettre au point un tarif transfrontalier le plus accessible possible.

### **B.1.3 Chapitre 3 : la rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacements**

#### Routes

Au sujet de la hiérarchie du réseau routier proposé, l'ambition de résoudre le secteur de congestion des 4 cantons améliorera les déplacements longue distance empruntant les axes autoroutiers du sud de Lille et se dirigeant vers l'ouest de la France.

Au niveau de l'A27 et de la N7, deux infrastructures dédiées initialement aux voitures relient Tournai à Lille en parallèle. La N7 a naturellement une fonction de desserte plus locale sur l'itinéraire complet mais sur la distance totale, l'A27 est l'alternative appropriée et adaptée aux déplacements voitures. Suivant la définition du réseau cyclable structurant Velo+ détaillé plus loin, il conviendrait d'acter une déclassification de cet axe depuis Lille jusqu'à la frontière afin de garder son rôle de desserte locale et intercommunale non structurante tout en facilitant la mise en place d'un réseau cyclable de type velo+ sur la longueur de l'axe. La réduction des vitesses et sa moindre attractivité pour les voitures permettront d'encourager le choix de l'A27 par les automobilistes et véhicules lourds et d'ainsi pacifier les différents villages traversés par la chaussée.

## Document : AvisRW Plan mobilité Lille Metropole.docx, page 15 sur 19

Côté belge, au vu des investissements réalisés sur l'E42 à hauteur de Tournai-Ouest, il semble évident que c'est l'E42/A27 qui joue également le rôle de liaison structurante majeure entre les deux entités.

Au niveau des grands projets d'aménagements routiers, il est question sur la A22/E17 de la création d'une voie réservée aux transports collectifs. Toutefois, l'information quant à son impact ne ressort pas à la lecture de l'action. Il est demandé d'étudier l'impact de la mise en place de celle-ci (et dans quel sens) sur les charges de trafic du réseau structurant gravitant autour du tripôle Roubaix-Tourcoing-Mouscron. Actuellement, l'autoroute étant caractérisée par du 2x2 bandes.

Sur l'action 27 relative à la mise en place d'une 'ville 30 km/h', l'opportunité d'élargir celle-ci avec la Ville de Mouscron (réflexion en cours dans le PCM) s'intégrerait dans cette action si les communes adjacentes suivent les recommandations du PDM (Roubaix, Tourcoing).

### Modes actifs

Un plan du réseau cyclable supra-communal métropolitain est présenté dans le PDM, avec une douzaine d'itinéraires structurants appelés vélo+. Ce type de réseau cyclable correspond en partie à la définition du réseau de cyclostrades de la wallonie.

- La liaison vélo+ identifiée comme Lille-Baisieux est tracée jusqu'à la frontière belge, sur la N7/chaussée de Lille en connexion vers Tournai. La N7 est en effet un axe à privilégier pour relier Tournai à Lille avec un itinéraire répondant aux critères des cyclostrades. À noter que côté français, des portions sont relativement proches du niveau attendu pour le réseau vélo+. Côté wallon, la N7 devra faire l'objet d'investissements majeurs pour la mettre au niveau d'une cyclostrade. Situé à 25km de Lille, il s'agit de l'axe le plus intéressant à aménager pour les citoyens wallons afin de leur permettre de relier la périphérie et le centre de Lille à vélo. Certaines sections seront plus compliquées à aménager et nécessiteront des investissements importants et d'éventuelles expropriations. De plus, un des zonings les plus importants de wallonie (Tournai-ouest) sera desservi, au sud, par ce futur projet. Afin d'être cohérent sur l'intérêt et le potentiel de cette liaison, il serait opportun de directement la nommer 'Lille/Tournai' dans la communication du plan.
- La liaison vélo+ 'Lille/Comines' s'arrête au centre de la commune de Comines (FR) et reprendrait le tracé de la liaison ferroviaire arrêtée en 2019. Il paraît justifié de tirer cette liaison cyclable jusqu'à la gare de Comines-Warneton en Belgique, située à 1,5 km seulement. En effet, l'inscription de ce prolongement jusqu'à Comines-Warneton permettrait d'identifier et d'investir massivement sur la liaison cyclable entre ces deux communes avec toutefois de grosses contraintes au niveau du pont enjambant la Lys, nécessitant d'envisager une passerelle pour modes actifs à cet endroit. Ces investissements permettront aux cominois belges de pouvoir se rendre facilement jusque Comines pour ensuite atteindre leurs destinations finales en bénéficiant de l'offre TC de Comines FR et de la liaison jusque Lille via le vélo+. Dans l'autre sens, une liaison cyclable structurante permettra aux cominois français de se rendre à la gare de Comines (BE) pour profiter de l'offre TC offerte par cette gare. Pour finir, la liaison permettrait de rejoindre le halage et son réseau longeant la Lys.
- La Ville de Mouscron, faisant pourtant partie presque intégrante du bi-pôle Tourcoing-Roubaix situé au Nord-Est de la MEL, ne semble pas faire l'objet d'une vision ambitieuse pour le vélo. Seule des liaisons intercommunales non structurantes sont identifiées sur le plan. La liaison vélo+ ceinture tourquinnoise pourrait être connectée à la Belgique via la N516a/Grand Rue ou la N516/rue de la Marlière via la rue des Trois Pierres. Cette dernière étant représentée comme une variante potentielle sur le plan. La N518 est également une autre entrée à privilégier pour un itinéraire cyclable structurant entre Mouscron et la MEL. Moyennant l'inscription de ces éléments, des investissements en ce sens pourraient être prévus pour accompagner le développement de ces infrastructures.

- Connexion à la futur cyclostrade de la N512 à Herseaux.

#### **B.1.4 Chapitre 4 : agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique**

Les chiffres d'évolution du report modal (2019-2035) sont assez ambitieux (20% de report modal vers le fer et la voie d'eau pour les flux d'échanges, 30% pour les flux de transit), avec une prévision d'augmentation de +33% des flux de marchandises par rapport à 2016. Par ailleurs, la Stratégie nationale du fret ferroviaire est aussi ambitieuse : passer d'une part modale de 9% pour le transport de marchandises par train en 2019 à 18% en 2030 et 25% en 2050

Le Plan propose des actions concrètes et précises dans plusieurs domaines liés au transport de marchandises. Néanmoins, il serait intéressant d'avoir plus d'objectifs chiffrés dans le Plan d'action proposé.

Le document mentionne le projet du Canal Seine-Nord. Il serait judicieux d'établir des prévisions plus concrètes en termes d'évolution du transport de marchandises sur le territoire de la MEL suite à la finalisation de cette voie navigable, notamment en s'appuyant sur l'étude socio-économique réalisée pour le projet.

La MEL semble avoir déjà pris à cœur les thématiques du transport de marchandises : organisation de démarches collaboratives sur la logistique urbaine et de l'e-commerce dès 2018..

La volonté de réaliser un inventaire du foncier situé à en bordure de voie d'eau ou connecté au chemin de fer avec pour objectif de réserver ces terrains pour le transport de marchandises est à souligner. Le SPW-MI possède le même objectif.

La cyclo-logistique et l'usage du vélo-cargo semble un peu mis de côté. En tous cas, son développement ne fait pas l'objet d'actions précises dans le Plan. Il serait pertinent d'y prêter une attention particulière. Il serait (en autres) intéressant de relever l'ensemble des opérateurs chargés de livraisons à l'aide de vélo-cargos, d'avoir une analyse chiffrée de leurs activités, de recueillir leurs avis concernant leurs besoins ou leurs obstacles pour leur développement futur, etc. Dans une même optique, il serait pertinent d'analyser la possibilité de développer une intermodalité voie d'eau – vélo cargo (pour quel type de marchandises ?, pour quels volumes ?, quelle localisation pour ce lieu d'intermodalité ?).

Sur la question du stationnement des poids lourds, ce chapitre amène les constats partagés quant au manque d'options pour le stationnement des poids lourds dans la zone de la MEL et des territoires adjacents. L'offre étant largement en-dessous de la demande générée par les activités et l'économie de la MEL. Le chapitre évoque les enjeux, met en évidence des problématiques mais ne propose pas de solutions concrètes à ce stade. Le SPW souligne dès lors une forte demande pour la réalisation d'une étude sur la stratégie à mettre en place pour répondre à cet enjeu (action 42, p 189).

#### **B.1.5 Chapitre 5 : mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du plan de mobilité**

Pas de remarque spécifique

## **C. Projet d'avis wallon à communiquer à la Métropole européenne de Lille**

Le Service Public de Wallonie a pris connaissance du Projet de Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille et de ses objectifs ambitieux afin de répondre aux grands enjeux de mobilité de la Métropole.

L'administration, après analyse du document, souhaite partager les avis suivants sur différentes thématiques du volet 'Actions' du PDM :

### Sur le chapitre 1, relatif au changement de comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement

Sur l'ambition de la mise en place d'un système Maas, la stratégie en plusieurs étapes semble la plus appropriée pour travailler efficacement à la mise en place au fil du temps de services de plus en plus fournis. Au vu des objectifs repris également dans la partie 'billettique et intégration tarifaire', il serait opportun de tester une interopérabilité permettant de charger les titres de transports MEL sur la carte Mobib belge. En effet, la technologie derrière la carte Mobib semble compatible avec celle de la carte PassPass de Lille (Calypso). Une coopération entre BMC et la MEL serait pertinente pour atteindre les objectifs présentés. Cela permettrait également de mettre au point un tarif transfrontalier le plus accessible possible.

Sur la mise en place de la zone à faible émission (ZFE) sur le territoire de la MEL, les conséquences ne seront pas uniquement pour les citoyens de la MEL mais également pour les territoires adjacents. C'est pourquoi il est important que les mesures du PDM visant à diminuer le recours/la nécessité de recours à la voiture touchent les différents territoires adjacents.

### Sur le chapitre 2, ayant pour objectif un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire

Sur le projet d'une nouvelle hiérarchie de réseau bus métropolitain, nous tenons à vous partager le planning de l'Autorité Organisatrice du Transport qui compte travailler également sur la zone en 2023/2024. Il serait intéressant de prendre contact avec l'AOT pour synchroniser ces études qui impacteront le territoire wallon.

L'étude de nouvelle ligne express dans le long de la Lys Armentières/Comines/Halluin/Tourcoing pourrait permettre d'améliorer la compétitivité des transports collectifs dans la zone et d'offrir des liaisons autres que 'périphérie vers Lille' au bénéfice des pôles secondaires de la MEL.

Sur la création de nouvelles lignes tram, le SPW et la Ville de Mouscron ont pu consulter l'étude qui a démontré un intérêt très limité d'investir dans une prolongation de la ligne 'Roubaix-Wattrelos' jusqu'à la gare d'Herseaux. Nous souhaitons dès lors réaffirmer que la ligne de bus MWR devra être pérennisée et servir d'alternative attractive à cette prolongation non retenue du tramway. De plus, les actions portant sur les pôles d'échanges multimodaux (PEM) pourraient intégrer dans leur plan les futurs sites concernés par le nouveau tramway de sorte que le terminus à Wattrelos, situé à quelques kilomètres de la frontière, puisse faire également l'objet d'investissements favorisant les différents modes de déplacements (tram, vélo, bus, piéton) et d'une accessibilité améliorée.



Document : AvisRW Plan mobilité Lille Metropole.docx, page 18 sur 19

Le chapitre présentant de nombreuses actions portant sur le transport par train, il convient de rappeler que les avis présentés sur ce volet sont dépendants, côté belge, de décisions venant du fédéral. A ce titre, les éléments suivants sont sous réserve d'accord avec le fédéral et SNCB tout en ne pouvant assurer que du matériel et du personnel pourra être mis à disposition pour les prochaines évolutions de l'offre ferroviaire.

Sur ce volet ferroviaire :

- Afin d'atteindre l'objectif de report modal massif vers le train, nous appuyons la nécessité que deux liaisons principales doivent être améliorées au regard du rayonnement de la MEL : Tournai-Lille et (Kortrijk)-Mouscron-Lille
- Le Schéma Express Métropolitain (SEM), identifiant notamment Tournai comme un des axes principaux, correspond aux attentes régionales. Le SPW est ouvert à être associé aux discussions avec les acteurs concernés afin de faciliter et encourager la mise en œuvre de ce plan. Toutefois, l'ambition du SEM décrite de doubler la fréquence aux heures de pointes uniquement nous semble peu ambitieuse compte tenu de l'objectif détaillé ci-dessus.
- Dans les deux lignes, la fréquence actuelle d'un train par heure ne rencontre pas l'ambition d'inciter aux déplacements alternatifs dans la MEL et son rayonnement. Situés à 18 km (Mouscron, 20 min en train) et Tournai (25km, 30 min en train) les deux lignes sont extrêmement compétitives par rapport à la voiture. Au-delà de la desserte des gares de départ/destination, toute une série de gares profitent également de ces deux liaisons.
- Concernant l'axe Tournai – Lille, les précédentes décisions du Gouvernement wallon relatives aux Plans de Transport SNCB mentionnait la volonté d'avoir 1 liaison 'express' type IC/h/s et une liaison plus locale desservant les nombreux points d'arrêts secondaires du tracé par heure et par sens également.
- L'opération actuelle conjointe entre les TER français et IC belges ne les rendent pas lisibles pour les usagers en termes d'arrêts qui varient selon l'opérateur, le sens et la période mais également au niveau matériel roulant qui ne sont pas tous adaptés à accueillir et favoriser des trajets vélo+train.

Sur le chapitre 3, intitulé 'la rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacements'

Sur le principe de hiérarchie routier proposé, le SPW rejoint la hiérarchie proposée et les différents projets visant à solutionner différents points noirs du réseau routier de la MEL.

Au niveau de l'A27 et de la N7, il conviendrait d'acter dans le plan la déclassification de la N7 au profit de l'A27 : l'axe est identifié comme 'velo+' et l'A27 joue mieux la fonction d'itinéraire structurant adapté pour les voitures entre Tournai et Lille. Acter ce changement permettra de conforter le rôle de desserte locale et intercommunale non structurante de la N7 et de faciliter la mise en place du réseau cyclable velo + envisagé. De plus, cela permettra la rendre la N7 moins attractive pour les véhicules et de pacifier les différentes localités traversées. Côté belge, les investissements consentis sur l'E42/A27 à hauteur de Tournai-Ouest vont dans le sens de renforcer le rôle structurant de cette autoroute entre Tournai et Lille.

Sur la création d'une voie réservée sur l'A22/E17, nous soulignons l'importance de bien évaluer sa mise en place et son impact concret. En effet, peu de détails indiquent dans quel sens et de quelle façon serait mise en place cette voie réservée sur cet axe autoroutier de 2x2 bandes, notamment sur les charges de trafic projetées gravitant autour du tri-pôle Roubaix-Tourcoing-Mouscron.

Sur la mise en ville '30 km/h', nous allons proposer d'évaluer l'opportunité d'intégrer cette mesure à Mouscron, dont le Plan communal de Mobilité est en cours d'étude, pour assurer une cohérence avec Tourcoing et Roubaix.

Document : AvisRW Plan mobilité Lille Metropole.docx, page 19 sur 19

Au niveau cyclable, le réseau cyclable magistral avec ses itinéraires 'velo+' s'apparente à la logique des cyclostrades qui se met en œuvre en Wallonie. Sur la définition du réseau sur le territoire de la MEL, nous souhaitons attirer votre attention sur trois liaisons :

- L'itinéraire indiqué 'Lille – Baisieux' sur la chaussée de Lille est positionné adéquatement sur cet axe à requalifier au profit des déplacements alternatifs et locaux. Nous allons tenir compte de ce choix dans la définition en 2023 du réseau cyclable structurant afin d'y prévoir des aménagements de qualité. En plus de liaisonner de manière directe vers Lille, cet itinéraire dessert le zoning industriel majeur de Tournai-Ouest. Toutefois, nous pensons qu'il conviendrait dans le PDM de faire référence à une liaison 'Lille-Tournai' plutôt que 'Lille-Baisieux' afin de mieux faire ressortir l'ambition de l'itinéraire hors des frontières administratives de la MEL.
- La liaison vélo+ 'Lille/Comines' s'arrête au centre de la commune de Comines (FR) et reprendrait le tracé de la liaison ferroviaire arrêtée en 2019. Il paraît justifié de tirer cette liaison cyclable jusqu'à la gare de Comines-Warneton en Belgique, située à 1,5 km seulement. En effet, l'inscription de ce prolongement jusqu'à Comines-Warneton permettrait d'identifier et d'investir massivement sur la liaison cyclable entre ces deux communes avec toutefois de grosses contraintes au niveau du pont enjambant la Lys, nécessitant d'envisager une passerelle pour modes actifs à cet endroit.. Ces investissements permettront aux cominois belges de pouvoir se rendre facilement jusque Comines pour ensuite atteindre leurs destinations finales en bénéficiant de l'offre TC de Comines FR et de la liaison jusque Lille via le velo+. Dans l'autre sens, une liaison cyclable structurante permettra aux cominois français de se rendre à la gare de Comines (BE) pour profiter de l'offre TC offerte par cette gare. Pour finir, la liaison permettrait de rejoindre le halage et son réseau longeant la Lys.
- La Ville de Mouscron, faisant pourtant partie presque intégrante du bi-pôle Tourcoing-Roubaix situé au Nord-Est de la MEL, ne semble pas faire l'objet d'une vision ambitieuse pour le vélo. Seule des liaisons intercommunales non structurantes sont identifiées sur le plan. La liaison vélo+ ceinture tourquinnoise pourrait être connectée à la Belgique via la N516a/Grand Rue ou la N516/rue de la Marlière via la rue des Trois Pierres. Cette dernière étant représentée comme une variante potentielle sur le plan. La N518 est également une autre entrée à privilégier pour un itinéraire cyclable structurant entre Mouscron et la MEL. Moyennant l'inscription de ces éléments, des investissements en ce sens pourraient être prévus pour accompagner le développement de ces infrastructures.

Sur le chapitre 4, focalisé sur le transport de marchandise et la logistique

Les ambitions du PDM en termes de report modal du transport de marchandises sont ambitieuses à l'horizon 2035. L'administration souligne que l'impact du projet de canal Seine-Nord ne fait pas l'objet de prévisions en termes d'évolution du transport de marchandises.

L'identification de terrains aptes à accueillir des infrastructures facilitant l'intermodalité dans le transport des marchandises, en bordure de voie d'eau ou de chemin de fer, est en cours côté wallon. Un partage sur cette thématique devrait être envisagée lors de la mise en œuvre de cette démarche côté MEL.

Au niveau du stationnement des véhicules lourds, les constats présentés dans le PDM sont partagés côté wallon, dont les zones d'activités économiques et les aires de repos sont situés dans l'aire d'influence de la MEL. Le chapitre dédié à cette thématique ne propose pas de solutions concrètes relatives au manque d'offre adéquate à rencontrer la demande réelle générée par les activités de la MEL.

[Télécharger la pièce jointe originale \(Courrier Lille - signé par EDR.pdf\)](#)

Document : Courrier Lille - signé par EDR.pdf, page 1 sur 1



Métropole européenne de Lille  
Préfecture du Nord  
Madame Fabienne DECOTTIGNIES  
Secrétaire générale  
Rue Jean Sans Peur – 12-14  
CS 20003  
59 039 LILLE

Agent traitant : Céline LUCAS  
E-mail : [celine.lucas@gov.wallonie.be](mailto:celine.lucas@gov.wallonie.be)

Namur, le

09 DEC. 2022

Nos réf. (à rappeler svp) :  
PHH/GRC/MOB/AUM/CEL/JUG/ISD/S22-008378

**Objet : Avis – Projet de mobilité de la Métropole européenne de Lille**

Madame la Secrétaire Générale,

Conformément à l'article 7 de la directive n°2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, vous trouverez en annexe l'avis de la Région Wallonne sur le projet de mobilité de la Métropole européenne de Lille.

Nous vous souhaitons le meilleur dans la réalisation de ce beau projet.

Nous vous prions de croire, Madame la Secrétaire générale, en l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Elio DI RUPO  
Ministre-Président

Philippe HENRY  
Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Energie,  
de la Mobilité et des Infrastructures

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@149 - Deletombe Delphine - Sequedin**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 16:05:37

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Transports publics ville de Sequedin

**Contribution :**

A ce jour, une seule ligne de bus traverse la ville. Un étudiant, un salarié travaillant sur Lille a 2 solutions :

1 - rejoindre le métro à St Philibert ( seule station desservie)

2- direction Haubourdin pour CHR ou changement pour récupération de la L 5

Je vous laisse calculer les temps de route que cela représente. Pourtant, nous sommes à 3 kms de Loos et de Lomme. Il suffirait que la ligne 10 prolonge légèrement son parcours jusque Sequedin ( pour rejoindre la station Lomme Lambersart avec un peu de marche) ou mieux encore, une ligne de Sequedin mairie à Loos ( récupération de la L5). Chaque jour nous voyons des dizaines de bus se rendre au dépôt de Sequedin et faire ce parcours en ligne droite de 5 minutes . Je trouve cela inadmissible de parler de politique de mobilité et de transport quand des villes comme Sequedin sont isolées du projet. Je suis maman de 3 étudiants scolarisés sur Lille. Beaucoup de jeunes Sequedinois sont concernés par ma requête. J'ai pensé mettre en ligne une pétition afin que vous preniez conscience du nombre d'habitants impactés.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@150 - Fanny - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 17:50:46

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Remise en état des routes /voie cyclable

**Contribution :**

Bonjour ,

Afin de limiter les risques d'accidents vélo et d'inciter la population Ronchinoise à circuler en vélo , il serait essentiel de repenser/restructurer les routes rue Roger Salendro et rue Sadi Carnot

Ou rue Francisco Ferrer et rue Louis braille en provenance de la rue Clemenceau.

Le sens de circulation des vélos est très dangereux et parfois il n'y a pas de piste cyclable où la délimitation des pistes cyclables n'est pas visible.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@151 - Boulanger Vincent - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 18:08:11

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avenue Jean Jaurès de porte de douai à Lesquin

**Contribution :**

Bonjour,

Veillez trouver, en pièce jointe, une proposition complète de réaménagement de l'avenue Jean Jaurès.

Qui sommes nous :

Le Conseil Citoyen d'Urgence Climatique est composé de 7 femmes et 7 hommes tirés au sort parmi 40 candidat.e.s habitant.e.s de Ronchin.

La mise en place du conseil citoyen fait suite à la déclaration d'état d'urgence climatique prise en conseil municipal en octobre 2020.

Installés depuis octobre 2021, les membres sont amenés à donner des avis consultatifs sur les sujets liés à la transition écologique.

Pourquoi il est plus que nécessaire de réaménager l'avenue Jean Jaurès :

- Constat des pratiques des usagers de l'avenue, de son insécurité et de l'accidentologie ;
- Plan de mobilité de la MEL ayant pour ambition d'augmenter par 8 la pratique du vélo, et qui classe l'avenue Jean Jaurès comme artère principale pour les mobilités actives « vélos+ » ;
- Obligation d'agir de la mairie de Ronchin pour donner suite à la déclaration d'urgence climatique de la ville lors du conseil municipal du 13 octobre 2020 ;
- Données collectées par l'ADAV et CEREMA sur la pratique du vélo dans la métropole lilloise incitant à réaménager la voirie en sécurisant les mobilités dites "actives"

En effet, les conflits des différents modes de déplacements ajoutés à l'incitation à prendre des modes de déplacements actifs montre que l'avenue Jean Jaurès a besoin d'une profonde mutation.

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

Pour ce faire, voici un résumé de nos propositions détaillées dans notre document en pièce jointe

-Agrandissement des espaces piétons sur les trottoirs

-Sécurisation des passages piétons (signalisation, éclairage, déplacement)

-Aménagement cyclable sécurisé et séparé du trafic motorisé

-Voie de bus uniquement à partir de 50m d'une intersection avec feux tricolores dans le sens de circulation

-Déplacement au maximum des arrêts de bus sur ces nouvelles voies de bus

-Suppression du stationnement voiture le long de ces nouvelles voies de bus

-Rétrécissement de la largeur des voies de circulation motorisés

-Installation de feux dit « récompenses »

Dans cet avis, la partie de l'avenue Jean Jaurès de l'intersection de l'avenue Charles Saint Venant jusqu'à Lesquin n'a pas été étudiée.

Néanmoins, le conseil citoyen d'urgence climatique propose aussi sur cette portion, un aménagement cyclable sécurisé et séparé du trafic motorisé.

Bien cordialement

Le conseil citoyen d'urgence climatique de Ronchin.

**Pièce(s) jointes(s) :**



[Télécharger la pièce jointe originale \(Avis Av Jean.Jaurès CCUC Ronchin.pdf\)](#)

Document : Avis Av Jean.Jaurès CCUC Ronchin.pdf, page 1 sur 9



Avis du CCUC de Ronchin sur l'avenue Jean Jaurès

### Avis du Conseil Citoyen d'Urgence Climatique de Ronchin sur l'avenue Jean Jaurès

Rédacteurs (Groupe thématique Mobilité - Bien-être en ville) :

Vincent Boulanger  
Annie Dumont  
Pierre-Alain Simon  
Eloah Van Houcke

Composition du Conseil Citoyen d'Urgence Climatique :

Vincent Boulanger  
Annie Dumont  
Marie Foulon  
Vanessa Guignandon  
Jean-Paul Heyman  
Patricia Johnson  
Pierre-Alain Simon  
Lucile Rouxel  
Eloah Van Houcke  
Guillaume Chapron

#### Sommaire

1	Introduction .....	1
1.1	Présentation du Conseil Citoyen d'Urgence Climatique : .....	1
1.2	Contexte .....	2
1.3	Au niveau mondial .....	2
1.4	Au niveau de la MEL .....	2
1.5	Au niveau communal .....	4
2	Constat .....	4
2.1	L'avenue .....	4
2.2	Constat général .....	7
3	Solutions/Propositions .....	7
3.1	Piétons .....	8
3.2	Mobilités actives .....	8
3.3	Bus et voitures .....	8
4	Synthèse .....	9

## 1 Introduction

### 1.1 Présentation du Conseil Citoyen d'Urgence Climatique :

Le Conseil Citoyen d'Urgence Climatique est composé de 7 femmes et 7 hommes tirés au sort parmi 40 candidat.e.s habitant.e.s de Ronchin.

La mise en place du conseil citoyen fait suite à la déclaration d'état d'urgence climatique prise en conseil municipal en octobre 2020.

Installés depuis octobre 2021, les membres sont amenés à donner des avis consultatifs sur les sujets liés à la transition écologique.

Le conseil s'est organisé en trois groupes thématiques :

- Mobilité et bien-être en ville
- Nature, biodiversité et engagement citoyen
- Energie et consommation responsable.

## 1.2 Contexte

Le contexte économique, social et environnemental impose une réflexion pour remettre en cause le monopole radical de la voiture individuelle dans les modes de déplacement et ainsi favoriser un meilleur partage de la route et redonner du sens et de la convivialité dans l'acte de se déplacer à Ronchin.

## 1.3 Au niveau mondial

Le sixième rapport du GIEC paru en février 2022 appelle la mise en place d'actions concrètes et concertées avec la population : "Les preuves scientifiques cumulées sont sans équivoque : Le changement climatique est une menace pour le bien-être humain et la santé de la planète. Tout retard supplémentaire dans l'action mondiale concertée et anticipée sur l'adaptation et l'atténuation manquera une brève fenêtre d'opportunité qui se referme rapidement pour assurer un avenir vivable et durable pour tous"

L'Agence européenne pour l'environnement estime que les activités de transport représentent un quart des émissions de CO2 de l'UE en 2019. Afin d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, comme le stipule la feuille de route du Pacte vert européen, le secteur des transports doit voir ses émissions de CO2 diminuer de 90% par rapport au niveau de 1990. Selon les estimations actuelles, la tendance est à une diminution de seulement 22% d'ici 2050. Les voitures individuelles représentent 60% des émissions dues au transport routier.

Au-delà des impacts sur les émissions de CO2 et donc le changement climatique, les polluants émis par les voitures individuelles ont des effets sur la santé : 48 000 décès chaque année en France sont imputables aux particules fines émises par les moteurs thermiques.

Aussi, les incertitudes sur l'approvisionnement en énergie bon marché et notamment en carburant entraînent des conséquences directes sur le pouvoir d'achat des Français (progression de l'inflation estimée à 10% en août 2022 sur un an). A terme, cela aura des conséquences sur le pouvoir d'achat, sur les arbitrages des foyers entre se chauffer, se déplacer et se nourrir. Il y a un fort risque de précarisation accrue des personnes à faible revenus et de voir des foyers basculés dans la précarité.

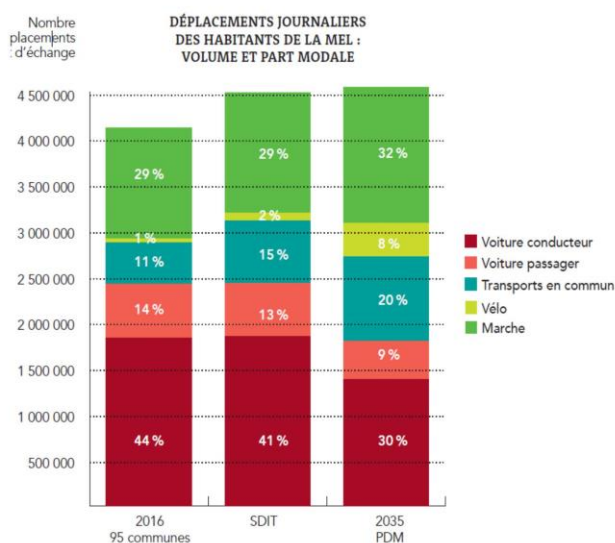
## 1.4 Au niveau de la MEL

La Métropole Européenne de Lille a mis en place un plan de déplacement urbain en 2010 qui est amendé aujourd'hui par le projet de Plan De Mobilité horizon 2035. Ce PDM a été expliqué puis voté positivement par le conseil municipal de Ronchin le 18 octobre 2022.

Les enjeux décrits dans la synthèse du plan de mobilité sont les suivants :

- Organiser une mobilité pour tous
- Préserver l'environnement
- Développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique
- Proposer une mobilité pour tous, moyennant un prix abordable

Avis du CCUC de Ronchin sur l'avenue Jean Jaurès



Ce PDM prévoit notamment de laisser une place bien plus importante aux modes actifs (vélos, marche à pied, transports en commun) avec en outre le développement de la marche, la multiplication par 2 de l'usage des transports en commun et la multiplication par 8 de l'usage du vélo entre 2016 et 2035 comme le montre ce graphique repris du Plan De Mobilité

Afin d'atteindre ces objectifs, il convient dès à présent de mettre en place des actions pour favoriser les modes de déplacements « actifs ».

Pour cela, un plan d'action de ce PDM est décliné en 3 axes dont 2 sont directement liés à la proposition de modernisation de l'avenue Jean Jaurès :

- Moderniser et optimiser l'existant, compléter le réseau de transports en matière d'infrastructures, et développer de nouvelles offres pour les modes « actifs » et collectifs
- Encourager et favoriser les changements de comportements de mobilité des usagers du territoire (pratique accrue de la marche à pied et du vélo, utilisation des transports en commun).

4 chapitres ressortent de ces axes et l'un d'eux est aussi directement lié au sujet de modernisation de l'avenue Jean Jaurès :

*La rue pour tous, support de tous les usages de mobilités et de toutes les fonctions de déplacements.* Ce chapitre aborde les actions en matière de la sécurité du réseau routier, de la modération des vitesses, des aménagements d'espaces publics partagés pour tous, de schéma cyclable, d'actions de communication et sensibilisation, et enfin de politique de stationnement.

Dans ce chapitre, des pages 167 à 169 de ce PDM, une carte du schéma cyclable métropolitain indique le maillage des voies cyclables avec comme artère, 12 axes dits « vélo+ » dont l'avenue Jean Jaurès fait partie

Le but des voies « vélo+ » est décrit comme suit :

- Améliorer la sécurité réelle et ressentie, proposer un trajet facile.
- Proposer une vitesse moyenne compétitive et garantie
- Montrer que le vélo est un mode de déplacement sérieux et accessible

L'enjeu est de convaincre ceux qui hésitent encore à faire du vélo par peur de l'accident, en proposant des infrastructures sécurisées

Les principes d'aménagement retenus sont la piste cyclable séparée du trafic motorisé et la vélorue



Avis du CCUC de Ronchin sur l'avenue Jean Jaurès

quand le niveau de trafic et les vitesses pratiquées le permettent.  
Aux carrefours, les aménagements Vélo+ seront toujours traités de manière prioritaires sur le trafic automobile sécant.  
Enfin, les liaisons Vélo+ posséderont deux attributs complémentaires et non négociables :  
- La continuité de la liaison et son identification par une identification visuelle propre (signalisation, mobilier...)  
- Des services dédiés (aire de services vélo+, cartographie de réseau...).

Ainsi, au-delà de la qualité des infrastructures proposées, le concept Vélo+ s'appuiera fortement sur la mise en place d'une communication vers les habitants et les visiteurs de la Métropole Européenne de Lille pour faire valoir ce réseau amélioré comme un service de mobilité au même titre qu'un axe structurant de transport collectif.  
Destiné à recruter de nouveaux cyclistes, l'aménagement de ce réseau magistral vélo+ devra focaliser les efforts opérationnels.  
Concernant l'entretien, les communes organiseront le balayage et le salage du réseau Vélo+.  
Le réseau vélo+ aura aussi une identification visuelle des liaisons Vélo+ (numéro, lettre, couleur...) et sa déclinaison sur plusieurs supports : jalonnement horizontal et vertical, gamme de mobilier d'agrément et d'aires de services « Stations Vélo+ » apportant un complément d'agrément aux cyclistes (totem d'orientation, espace de repos, station de gonflage...).

### 1.5 Au niveau communal

- La commune de Ronchin a déclaré, lors du conseil municipal du 13 octobre 2020, l'état d'urgence climatique et écologique en réponse à la menace qui pèse sur notre territoire, notre région, notre État, notre civilisation, l'humanité et le monde naturel. Elle s'engage dans un effort de mobilisation d'urgence pour faire face à la crise climatique et à la perte de biodiversité, avec pour objectif, en association avec les efforts régionaux et nationaux, d'atteindre la neutralité carbone sur son territoire le plus rapidement possible. Elle s'engage également dans l'accélération des stratégies d'adaptation et de résilience face aux intensifications des impacts climatiques.
- La mairie de Ronchin mène depuis quelques années des actions pour réduire la part des voitures individuelles dans les déplacements et favoriser les mobilités alternatives par la mise en place d'un agenda 21: sas-vélos, cédez-le-passage cycliste, mise en place d'arceaux sur la voie publique et dans les écoles.

Cependant, les usagers de l'avenue de Jean Jaurès à Ronchin constate régulièrement des conflits d'usages entre automobilistes, bus, cyclistes et piétons. Le partage de la route doit être amélioré via la mise en oeuvre de solutions concrètes

## 2 Constat

### 2.1 L'avenue

L'usager de l'avenue Jean Jaurès à Ronchin constate régulièrement des conflits d'usages entre automobilistes, bus, cyclistes et piétons et l'insécurité routière qui en découle.

Un questionnaire sur l'avenue Jean Jaurès a été émis par le conseil citoyen d'urgence climatique puis validé et diffusé par la ville de Ronchin sur son site internet du 11 janvier au 06 mars 2023. Pas moins de **504** usagers de l'avenue y ont répondu. Il confirme ces conflits d'usage et cette insécurité en circulant sur cette avenue où près de **89%** des usagers, quel que soit le mode de déplacement, considèrent l'avenue comme dangereuse.

Document : Avis Av Jean.Jaurès CCUC Ronchin.pdf, page 5 sur 9



Avis du CCUC de Ronchin sur l'avenue Jean Jaurès

Nous pouvons le constater sur des situations prises en photos ci-dessous :



Vélo et voiture s'entrecroisent à plusieurs endroits de l'avenue

Vélo devant céder la place au bus et se mettre sur la voie des voitures puisque la voie partagée bus/vélo n'est pas assez large à cet endroit



Bus frôlant un vélo dû à la voie partagée bus/vélo trop étroite

40% des personnes constatant l'avenue dangereuse dans le questionnaire l'expliquent en outre par cette problématique de **voies partagés entre les mobilités actives et les véhicules motorisés.**

Avis du CCUC de Ronchin sur l'avenue Jean Jaurès



Bus utilisant la voie de circulation voiture



Stationnement sur voie de circulation voiture et voie de circulation bus/vélo. La voiture blanche slalome d'une voie à l'autre pour circuler

Stationnement sur voie de circulation voiture. Les voitures circulent sur la voie bus/vélo

**16%** des personnes constatant l'avenue dangereuse dans le questionnaire l'expliquent en outre par **le stationnement en double file et stationnement sur voies de bus.**

D'autres problématiques non prises en photo ont été exprimées dans le questionnaire :

**17%** des personnes constatant l'avenue dangereuse dans le questionnaire l'expliquent en outre par **la vitesse excessive des voitures et bus**

**14%** des personnes constatant l'avenue dangereuse dans le questionnaire l'expliquent entre autres par **des passages piétons mal situés, mal signalés ou trop longs** (traversée de 4 voies de circulation)

**12%** des personnes constatant l'avenue dangereuse dans le questionnaire l'explique en outre par le



#### Avis du CCUC de Ronchin sur l'avenue Jean Jaurès

comportement des conducteurs de voitures (en excluant la vitesse). Ex (**demi-tours intempestifs, dépassements, non-respect de la priorité piéton...**)

L'avenue Jean Jaurès avec ses 4 voies de circulation (dont 2 voies pour les bus) permet à la voiture d'y être à l'aise et donc de s'adonner à des manœuvres dangereuses et à des infractions aux codes de la route décourageant les mobilités actives de l'emprunter.

Ceci est conforté par les chiffres des accidents de la route avec blessé à Ronchin (source Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière). En effet, sur les 89 accidents répertoriés dans notre agglomération entre 2011 et 2020 (incluant la portion d'autoroute A1 située dans la commune), 18 se sont déroulés sur l'avenue Jean Jaurès de Ronchin, soit 20% des accidents avec blessé dans l'agglomération.

Le partage de la route est donc à améliorer impérativement sur cette avenue.

#### 2.2 Constat général

La pratique du vélo sur la métropole lilloise augmente de 10% de 2018 à 2021 et a doublé entre 2015 et 2021. Selon ce même comptage réalisé par l'ADAV et CEREMA (données accessibles sur le journal du dérailleur n°97 de novembre 2021 de l'ADAV), nous remarquons un engouement conséquent de + 40%/an en 2016 et en 2017 de la pratique du vélo à la suite de l'instauration du plan de déplacement au 2<sup>e</sup> semestre 2015.

L'augmentation de la sécurité des cyclistes est donc l'un des leviers principaux viable et prouvé pour une augmentation de l'usage du vélo.

Autre constat, c'est lors des phases d'accélération que la voiture va émettre le plus de polluants. Cela est d'autant plus vrai en ville où les phases de freinage sont très nombreuses (feux, passages piétons, stop, ...) et où le nombre d'accélération est donc décuplé.

Par ailleurs, il ne s'agit pas ici d'empêcher la circulation des automobiles mais d'apaiser la route en permettant au maximum, une conduite plus souple et moins polluante en modérant les accélérations et les ralentissements.

Dernier point, les usagers ont aussi émis l'envie de **végétalisation** pour l'avenue : **7%**.

### 3 Solutions/Propositions

S'appuyant sur le constat des pratiques des usagers de l'avenue, de son insécurité et de l'accidentologie ;

S'appuyant sur le plan de mobilité de la MEL ayant pour ambition d'augmenter par 8 la pratique du vélo, et qui classe l'avenue Jean Jaurès comme artère principale pour les mobilités actives « vélos+ » ;

S'appuyant sur l'obligation d'agir de la mairie de Ronchin pour donner suite à la déclaration d'urgence climatique de la ville lors du conseil municipal du 13 octobre 2020 ;

S'appuyant sur les données collectées par l'ADAV et CEREMA sur la pratique du vélo dans la métropole lilloise ;

Le conseil citoyen d'urgence climatique de Ronchin émet les propositions d'évolutions suivantes de la rue du faubourg de Douai intersection avec l'avenue Gaston Berger (Lille) jusqu'à la résidence Lavoisier/supermarché Match incluant aussi la portion de l'avenue Jean Jaurès de la mairie jusqu'à l'intersection avec l'avenue Charles Saint Venant :

### 3.1 Piétons

**Agrandissement des trottoirs** pour les piétons : 2% des usagers répondant au questionnaire le souhaitent. **10%** des usagers souhaitent aussi une **signalisation accrue des passages piétons** de jour comme de nuit.

Réflexion sur le déplacement du passage piéton de l'école Notre Dame de lourdes/La Poste très accidentogène est aussi à prévoir.

### 3.2 Mobilités actives

Instauration d'**un aménagement cyclable sécurisé et séparé du trafic motorisé** sur le bord du trottoir (proposition la plus largement plébiscité lors du questionnaire avec **38%**)

Possibilité d'ajouter des espaces végétalisés entre stationnement des voitures. Voici un exemple de faisabilité :



L'aménagement cyclable devra être prioritaire sur les carrefours non signalisés par des feux tricolores. Des aménagements pour le parking des vélos seront à développer.

La liaison avec la piste cyclable/bus de la rue du faubourg de Douai de Lille à l'intersection avec l'avenue Gaston Berger devra être pratique pour les vélos et sans conflit avec les voies motorisées. La liaison avec la passerelle de la gare de Ronchin devra aussi être facilitée et sans conflit avec les voies motorisées.

Cela permettrait de répondre efficacement à l'inquiétude du conflit avec les automobilistes, un des principaux obstacles à l'utilisation du vélo par les habitants de la métropole.

### 3.3 Bus et voitures

Pour pouvoir agrandir la place des piétons et vélos, il sera impératif de la réduire pour les autres moyens de déplacement.

On peut remarquer que l'avenue Jean Jaurès est globalement fluide. C'est lors des croisements de rue avec feux tricolores mais aussi lors des arrêts des bus que des congestions de trafic apparaissent. En effet, les voies de bus disparaissent lors des arrêts des bus mais aussi lors des intersections avec feux tricolores, les bus ne profitent donc pas de leurs voies pour passer rapidement les intersections. La proposition serait de supprimer les voies de bus existantes et de créer de nouvelles voies uniquement à partir de 50 m d'une intersection avec feux tricolores dans le sens circulant. Les arrêts de bus seront à déplacer le plus possible dans ces zones afin de ne pas ralentir les voitures.



Cette proposition permet à la fois d'augmenter la vitesse commerciale des bus (pouvant passer au feu avant les voitures) et réduire les arrêts des voitures (qui ne seront plus derrière les bus aux arrêts) ayant pour effet de limiter les accélérations et freinage.  
Cela permet aussi aux passages piétons d'être plus court (traversée de 2 voies au lieu de 4) et donc d'être moins dangereux.  
Cela apporte un gain conséquent de place : à minima 1 voie de circulation proche d'une intersection avec 1 voie de bus et de 2 voies de circulation dans les autres cas.

De plus il est envisageable d'enlever le stationnement sur le côté lorsqu'il y a une voie de bus afin de garder ce gain de 2 voies sur toute l'avenue et de ne pas polluer cette voie de bus par des entrées et sorties de stationnement voiture.

Tout cela aura pour conséquence de diminuer la vitesse des voitures avec une chaussée pour les véhicules motorisés moins large (2 voies au lieu de 4).

Afin de continuer dans ce sens, la diminution de la largeur des 2 voies restantes est une solution pour donner une sensation de vitesse plus importante avec pour effet de faire ralentir.

De plus, il est important d'envisager l'installation de feux tricolores dits récompenses pour respecter la vitesse de 30km/h qui a été adopté au conseil municipal du 18 octobre 2022. C'est-à-dire que le feu est de base au rouge. Le feu passe au vert si la limitation de vitesse est respectée. Si ce n'est pas le cas, le feu passera au vert lorsque la voiture aura baissé sa vitesse.

#### 4 Synthèse

Les conflits des différentes modes de déplacements ajoutés à l'incitation à prendre des modes de déplacements actifs montre que l'avenue Jean Jaurès a besoin d'une profonde mutation. Cette avenue gagnera aussi en apaisement et en quiétude.

Pour ce faire, voici le résumé de nos propositions :

- **Agrandissement des espaces piétons sur les trottoirs**
- **Sécurisation des passages piétons (signalisation, éclairage, déplacement)**
- **Aménagement cyclable sécurisé et séparé du trafic motorisé**
- **Voie de bus uniquement à partir de 50m d'une intersection avec feux tricolores dans le sens de circulation**
- **Déplacement au maximum des arrêts de bus sur ces nouvelles voies de bus**
- **Suppression du stationnement voiture le long de ces nouvelles voies de bus**
- **Rétrécissement de la largeur des voies de circulation motorisés**
- **Installation de feux dit « récompenses »**

Dans cet avis, la partie de l'avenue Jean Jaurès de l'intersection de l'avenue Charles Saint Venant jusqu'à Lesquin n'a pas été étudiée.

Néanmoins, le conseil citoyen d'urgence climatique propose aussi sur cette portion, un aménagement cyclable sécurisé et séparé du trafic motorisé.

Le conseil citoyen d'urgence climatique de Ronchin

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## @152 - OPHELIE - La Madeleine

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 21:15:56

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** idées sur la mobilité

**Contribution :**

Bonjour,

Je suis tout à fait d'accord avec le constat sur l'usage de la voiture réflexe comme moyen de déplacement quotidien. Tellement réflexe, que la majorité des gens ne se demandent même plus s'ils n'avaient pas pu se rendre à pied vers leur lieu de destination. On est vraiment dans une certaine "american way of life", du tout voiture, c'est le réel constat de ce qui passe. Et si possible avec des voitures de plus en plus imposantes, inadaptées à la taille de nos rues, des places de stationnement, de la route partagée avec les vélos. En fait, c'est un constat terrible, pessimiste, je ne sais pas comment on va réussir à faire marche arrière là-dessus. Plus d'essence ? Pour trouver cependant des solutions, réduire les places de parking en effet, mais, sur la MEL, on voit bien qu'on en enlève d'un côté, mais on en crée des nouvelles d'un autre, avec la construction de tel ou tel nouveau bâtiment. Non il va falloir aller jusqu'au bout de la démarche, et oser proposer des bâtiments de bureaux, mais aussi des logements sans aucune place de stationnement. Pour le logement, à partir du moment où les résidents continueront à avoir leur voiture au pied de leur immeuble, il est illusoire de penser qu'ils prendront leur voiture qu'à bon escient. Cela pourrait devenir un grand changement de pratique et un modèle pour d'autres collectivités si la MEL se lançait dans une proposition forte de ce type. Je pense que le but de la vie en ville a complètement été dévoyé depuis plus de 50 ans. On aurait pu, mais on peut encore le réaliser, imaginer un contrat de vie en métropole urbaine pour ses habitants, c'est-à-dire, par exemple sur la mobilité, vous subirez des mesures coercitives d'empêchement d'utilisation de la voiture (peu de stationnement, aménagement des rues et boulevards pour que la vitesse y soit impossible, élargissement des trottoirs, taxes pour les possesseurs de voitures trop grandes, trop polluantes...), mais en contrepartie on vous fournit tout ce qu'il faut à proximité (magasins, loisirs, écoles, travail, médical, gares ...), vous aurez accès à une offre bon marché ( ce qui n'est pas le cas actuellement pour la MEL) de transports en commun, une offre bon marché de locations de voitures, une offre bon marché de taxis (avec un système de carte pour les habitants de la MEL, une offre bon marché de taxis pour les déplacements du soir et de la nuit par exemple), et une offre qualitative et accessible de logements.

Les zones commerciales excentrées ont non seulement fait du tort aux commerces de centre ville, mais ont aussi augmenté les déplacements en voiture. Donc, il va falloir sans doute prendre une décision par rapport à l'existence de toutes ces zones. Il faut remettre des magasins alimentaires discount (Lille l'a fait récemment avec ALDI) dans les centres des villes pour éviter l'utilisation de la voiture pour se rendre dans ce type de supermarchés.

Pour les transports en commun, je ne suis pas pour la gratuité, il faut participer à l'entretien et à l'amélioration des réseaux, mais par contre, il faut absolument baisser les tarifs, que tout le monde paye, selon ses moyens, mais moins (surtout sur l'abonnement mensuel).

Il y a un grand déficit d'image positive sur les transports en commun, mais je ne suis pas sûre que la gratuité pour les moins de 18 ans l'améliore. En effet, cela peut renforcer l'image que les transports en commun c'est bon pour les jeunes, mais quand on est adulte et sérieux, on doit se déplacer avec sa propre voiture (de même il y a une toute une symbolique sur l'image positive de la voiture à modifier).  
Page 371 / 580.

Je ressens aussi de plus en plus que les transports en commun sont vus, en ville, comme le moyen de transport des gens défavorisés, ou inaptes à la conduite ou/et à la possession d'une voiture et même des gens qui n'ont pas des moyens importants, préfèrent continuer à dépenser beaucoup pour leur voiture, et se déplacer avec, comme pour montrer qu'ils n'ont pas "toucher le fond" des transports en commun.

Je pense que la MEL pourrait prendre des mesures innovantes et un peu iconoclastes, ou provocantes, pour change ces images caricaturales.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@153 - OLIVIER - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 21:23:19

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** couloirs de bus lille-ronchin

**Contribution :**

Apposer des panneaux de priorité à chaque rétrécissement sur l'axe bus vélo Lille-Ronchin.

En effet , lors d'un rétrécissement c'est le moyen de locomotion le plus petit qui a la priorité et les chauffeurs prétendent qu'ils ont priorité dans leur couloir .

Ils ont priorité par rapport aux véhicules qui coupent le couloir mais pas par rapport à ceux qui ont le droit d'emprunter ce couloir .

Le plus gros problème est le comportement des gens .

Des rappels sur le respect des règles de circulation y compris pour les piétons (le piéton a priorité s'il traverse régulièrement : s'être assuré de la vitesse des véhicules arrivant avant de traverser perpendiculairement et non à l'aveugle et en diagonale comme beaucoup )

Une présence policière est souhaitable .Beaucoup de personnes se croient seules sur la chaussée . ( vélos et trottinettes qui changent de trajectoires sans se retourner avant ,pas d'indicateurs de changement de direction )

Eviter aussi la surenchère sur le code de la route : lorsque l'on peut rouler à 50 et que la circulation le permet ,rouler en dessous de 30 est un excès de lenteur . on ne doit pas monopoliser la route et nuire à la fluidité du trafic sans raison .

Circulant à vélo ,je double régulièrement des voitures qui sont visiblement en dessous de 25 pour 50 autorisé .

Les voitures qui refusent la priorité en coupant la route des vélos . Pédalant en général entre 25 et 30 ,je suis souvent contraint à des freinages d'urgence (heureusement que j'ai de bons freins )

Voiture garée au milieu des rétrécissements voie de bus . piétons marchant en plein milieu de cette même voie dans le sens de circulation

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@154 - Eugénie - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 21:31:56

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**Restructuration axe porte de Douai -Ronchin

**Contribution :**

Revoir l'aménagement multimodale entre Ronchin centre et porte de Douai (axe très emprunte le matin , nombreux véhicules , bus , et cyclistes /autre)

Tous ces véhicules se croisent via des pistes qui se chevauchent

Axe très fréquenté avec des centaines d étudiants (lycée faidherbe /Gaston Berger) piétons pour la plupart (passages piétons non sécurisés : voitures qui doublent les bus à l'arrêt sans prendre gare aux piétons et cyclistes )

Personnellement je suis cycliste pour mes déplacements travail domicile et je ne me sens absolument pas en sécurité

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@155 - MASSCHELEIN - Comines**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 21:59:26

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Devenir de la ligne TER Lille-Comines

**Contribution :**

Il est regrettable que la réhabilitation de la ligne TER Lille-Comines en ligne de tramways (terminus Comines) ne soit pas inscrite dans le projet. En effet, le Plan de Déplacement Urbain adopté en 2011 stipulait que « deux lignes de tramways seront étudiées en priorité : un corridor Nord-Sud de Seclin à Comines et un corridor Ouest-Est de DonSainghin à Baisieux ». Ce projet semble aujourd'hui abandonné alors que les réserves foncières existent (ancienne voie ferrée) et que cette zone transfrontalière ne cesse d'accueillir de nouveaux habitants. Le territoire de la Lys semble être le grand oublié du SDIT. Un comparatif des coûts d'aménagement d'une liaison site propre / prolongement du tramways a t'il été effectué ? Aucun mode de transport ne sera plus rapide, régulier et écologique que le tramways.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **@156 - Anne - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 22:36:57

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Le plan de mobilité doit être amendé sur sa partie Ronchinoise

**Contribution :**

Contributions :

- restructuration complète de la rue Jean Jaurès pour réduire les risques permanents d'accidents vélos/ bus/voiture dus à une mauvaise conception initiale de la multimodalité.

- restructuration du quartier de Ste Rictrude afin de réduire les temps de trajet de maison de 2km pour les habitants de la rue Delory, Abbaye, Sadi Carnot, mais aussi et surtout de réduire les embouteillages interminables les matin et soirs qui sont empirés à chaque blocage de Lesquin et don CRT.

- développer les stations de ville sur l'axe principal de Ronchin au-delà de la mairie mais aussi dans le quartier prioritaire de la comtesse et proximité écoles

- développer les cheminements piétons grâce aux nombreuses venelles et voyettes de Ronchin

- développer les zones d'autopartage citiz ou autre dans les quartiers denses Ronchinois

- développer des zones de covoiturage aux zones stratégiques (axes vers Lille et vers Lesquin)

- développer le réseau de transport en commun afin de réduire le temps de route pour rejoindre Lille lorsque l'on habite Ste Rictrude.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@157 - ANNE - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 29/03/2023 à 23:07:04

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**Contribution

**Contribution :**

- améliorer le cadre de vie, et ajouter de verdure et ombrage grâce aux arbres... il n y en a pas sur les routes Ronchinoises...

- Penser a la réfection durable de certaines rues ronchinoises : marre des rafistolages qui ne durent pas. L'accès au rond point rue de Lesquin, la rue Delory, St Venant, ...

- ajouter des bus.... ou mieux : 1 metro ou 1 tramway !!!!

Lyon est un exemple à suivre... le maillage est impressionnant de bon sens !

Arrêtez de vouloir supprimer les voitures sans avoir anticipé les transports en commun rapides et avec un reel maillage !!!

À Ronchin.... On veut aussi 1 tramway (métro) qui couvre le Sud de Lille... on veut aussi être 1 ville attrayante et attractive... marre d'être le tiers monde de la MEL !

- pensez aussi à développer la police dans notre commune !!!! C'est mieux !!!!

Merci

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@158 - Magalie - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 07:02:38

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Dangersité de l'avenue Jean Jaurès pour les cycliste

**Contribution :**

Il faudrait créer une voie cyclable sécurisée et réservée aux vélos pour arrêter l'alternance avec voie de bus/voie des voitures. L'aménagement actuel est un frein pour bon nombre de familles qui voudraient prendre leurs vélos mais qui trouvent l'aménagement actuel trop dangereux.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@159 - Chauveau Marine - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 07:06:54

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Lille sud et Ronchin

**Contribution :**

Restructurer l'aménagement de l'avenue Jean Jaurès à Ronchin. La fluidité vélo/bus/voiture/piéton bien que récente est catastrophique et dangereuse. Les arrêts de bus sont au niveau de la réduction des largeurs de voies ce qui crée des attentes polluant inutilement et des dépassements hasardeux des bus par les voitures au péril des piétons

Absence d'accès handicapé/poussette pour la gare sncf Lille porte de Douai

Sur un plus long terme désenclaver Lille sud et Ronchin en proposant un enfouissement du périphérique sud de Lille (de porte des postes au lycée Baggio) assez facile en tunellisant le périphérique (moins de pollution / végétalisation en surface + nouvel axe rue abelard vers boulevard de Metz afin de désengorger la circulation matinale rue du faubourg d'Arras et avenue Jean Jaurès )

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@160 - Liliana - Tourcoing**

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 08:04:45

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Stationnement à Lille

**Contribution :**

Ma fille habite Lille, elle est handicapée, son fils est âgé de 6 ans. Régulièrement je me déplace en voiture pour aller l'aider en dehors des jours de classe. J'habite à Tourcoing et je suis âgée de 73 ans. Les transports en commun nécessitent 3 changements avec 2 roulants différents ( bus, métro ) ainsi que de la marche à pieds pour les accéder. C'est impossible pour moi, suite aux séquelles d'un talon cassé. Dans ces conditions, pourquoi dois je payer des journées entières de stationnement devant son domicile? Existe t'il un dégrèvement particulier? Si je devais arrêter cette aide en raison de la politique de la ville de Lille, les conséquences seraient très préjudiciables, pour ma fille et mon petit fils et moi même. Bravo au parti socialiste!

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@161 - Destombes christophe - Quesnoy-sur-Deûle**

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 11:54:40

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** voie ferrée de Comines à Lille

**Contribution :**

Il faut très vite enlever les rails et billes de chemin de fer puis remettre des graviers pour en faire une piste cyclable et piétonne de loisirs sans voiture

en y mettant quelques poubelles aux intersections avec les routes pour les vider

ce genre de transformation est très courant dans d'autres régions et très agréable

il ne faut pas croire que l'on reverra un jour des trains ou tram sur cet axe

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@162 - #OSONS - Saint-André-lez-Lille**

**Organisme :** Collectif d'élus et d'habitants

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 12:06:59

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis #OSONS Saint-André pour un plan de mobilité plus ambitieux

### **Contribution :**

Le collectif d'élus et d'habitants #Osons l'Alternative Citoyenne à Saint-André, formule les remarques suivantes sur Plan de Mobilité (PDM) de la Métropole Européenne de Lille dans le cadre de l'enquête publique (28 février 2023 et jusqu'au 3 avril 2023 inclus).

1-Notre groupe d'étonne que, dans la commune de Saint-André, malgré les enjeux majeurs en matière de mobilité, ce plan de mobilité a fait l'objet d'aucune réunion publique, n'a pas été présenté en commission et n'a pas été soumis au Conseil Municipal. Il en résulte un avis indigent (page 426 du document recensant l'avis des communes) signé par Mme le Maire de Saint-André sans aucune mesure avec les enjeux.

2-De manière générale, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour la décennie 2010-2020 a fait la démonstration de l'échec des politiques métropolitaines de transport. Alors que l'objectif était de réduire la part modale de l'automobile de 56% à 35%, celle-ci a encore augmenté (57%). Sur le secteur de la MEL, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique ont augmentées entre 2006 et 2016 avec une hausse respective de 7,2 % et 5,6 %. Ce constat d'échec appelle une remarque : les objectifs ambitieux votés dans les « plans » se révèlent complètement factices dans l'orientation des politiques publiques. Un maire peut très bien voter la multiplication par 5 de la part modale du vélo à la MEL (objectif 2020 : passer de 2 à 10% de part modale) et ne jamais prendre la mesure de l'objectif et au quotidien refuser la mise en œuvre de politiques cyclables ou dénaturer les projets d'infrastructure pour le vélo. Alors même que les objectifs du plan de mobilité révisent certaines ambitions à la baisse (1), peu d'éléments dans ce nouveau plan (par rapport au précédent) et dans la gouvernance de la MEL nous incite à avoir confiance en la tenue des objectifs.

(1) l'objectif 2035 est de 8% pour la part modale vélo, alors que l'objectif 2020 du précédent plan était de 10% ; les engagements européens de réduction des GES fixent l'objectif à -55% en 2030 ; le plan climat de la MEL (PCAET) vise la réduction des émissions de gaz à effet de serre à - 45 % d'ici 2030, et le PdM à -44% pour les déplacements internes à 2035.

3-Au contraire de nous rassurer dans la tenue des objectifs, ce plan présente presque aucun projet structurant de mobilité à moyen terme. L'atteinte des objectifs apparaît complètement dépendante de la réalisation du SDIT à l'horizon 2035. Il manque selon nous, un phasage des grands projets, par exemple avec la réalisation de voies bus sur les grandes artères routières (Exemple de la Liane 1 et 90, sur les boulevards de l'Esplanade et Schuman). De plus, la conduite du projet de tramway nous inspire la plus grande méfiance. A l'heure actuelle, ce projet d'infrastructure fait l'impasse sur un véritable projet de mobilité (Voir avis sur la concertation continue du SDIT annexé). Cette situation est directement liée à l'incapacité de la métropole de mener des projets ambitieux qui ne soient pas l'addition des volontés de chacune des communes.

4-En matière d'investissement, la présentation des budgets alloués à chaque politique ne marque pas suffisamment une bifurcation en faveur des mobilités actives : 120 M€ pour la route par an contre 100 M€ pour le vélo... sur le mandat 2022-2026. Le vélo ne représente que 12% des dépenses annuelles de voirie, ce qui est nettement insuffisant pour rattraper le retard de la MEL en matière d'investissement cyclable.

5-Nous formulons une liste de propositions pour renforcer la portée du Plan de mobilité, en particulier à Saint-André (voir document joint)

**Pièce(s) jointes(s) :**



[Télécharger la pièce jointe originale \(Avis\\_Osons\\_Plan de Mobilité MEL 2023.pdf\)](#)

Document : Avis\_Osons\_Plan de Mobilité MEL 2023.pdf, page 1 sur 10



## Avis #Osons sur le Plan de Mobilité de la MEL

<https://www.registre-numerique.fr/pdm-mel>

Le collectif d'élus et d'habitants #Osons l'Alternative Citoyenne à Saint-André, formule les remarques suivantes sur Plan de Mobilité (PDM) de la Métropole Européenne de Lille dans le cadre de l'enquête publique (28 février 2023 et jusqu'au 3 avril 2023 inclus).

- 1- Notre groupe d'étonne que, dans la commune de Saint-André, malgré les enjeux majeurs en matière de mobilité, **ce plan de mobilité a fait l'objet d'aucune réunion publique, n'a pas été présenté en commission et n'a pas été soumis au Conseil Municipal.** Il en résulte un avis indigent (page 426 du document recensant l'avis des communes) signé par Mme le Maire de Saint-André sans aucune mesure avec les enjeux.
- 2- De manière générale, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour la décennie 2010-2020 a fait la démonstration de l'échec des politiques métropolitaines de transport. Alors que l'objectif était de réduire la part modale de l'automobile de 56% à 35%, celle-ci a encore augmenté (57%). Sur le secteur de la MEL, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique ont augmentées entre 2006 et 2016 avec une hausse respective de 7,2 % et 5,6 %. Ce constat d'échec appelle une remarque : les objectifs ambitieux votés dans les « plans » se révèlent complètement factices dans l'orientation des politiques publiques. Un maire peut très bien voter la multiplication par 5 de la part modale du vélo à la MEL (objectif 2020 : passer de 2 à 10% de part modale) et ne jamais prendre la mesure de l'objectif et au quotidien refuser la mise en œuvre de politiques cyclables ou dénaturer les projets d'infrastructure pour le vélo. Alors même que les objectifs du plan de mobilité révisent certaines ambitions à la baisse (1), **peu d'éléments dans ce nouveau plan (par rapport au précédent) et dans la gouvernance de la MEL nous incite à avoir confiance en la tenue des objectifs.**

(1) l'objectif 2035 est de 8% pour la part modale vélo, alors que l'objectif 2020 du précédent plan était de 10% ; les engagements européens de réduction des GES fixent l'objectif à -55% en 2030 ; le plan climat de la MEL (PCAET) vise la réduction des émissions de gaz à effet de serre à - 45 % d'ici 2030, et le PdM à -44% pour les déplacements internes à 2035.



Mars 2023,

contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

- 3- Au contraire de nous rassurer dans la tenue des objectifs, ce plan présente presque aucun projet structurant de mobilité à moyen terme. L'atteinte des objectifs apparaît complètement dépendante de la réalisation du SDIT à l'horizon 2035. Il manque selon nous, un phasage des grands projets, par exemple avec la réalisation de voies bus sur les grandes artères routières (Exemple de la Liane 1 et 90, sur les boulevards de l'Esplanade et Schuman). De plus, la conduite du projet de tramway nous inspire la plus grande méfiance. A l'heure actuelle, ce projet d'infrastructure fait l'impasse sur un véritable projet de mobilité (Voir avis sur la concertation continue du SDIT annexé). **Cette situation est directement liée à l'incapacité de la métropole de mener des projets ambitieux qui ne soient pas l'addition des volontés de chacune des communes.**
- 4- En matière d'investissement, la présentation des budgets alloués à chaque politique ne marque pas suffisamment une bifurcation en faveur des mobilités actives : 120 M€ pour la route par an contre 100 M€ pour le vélo... sur le mandat 2022-2026. **Le vélo ne représente que 12% des dépenses annuelles de voirie, ce qui est nettement insuffisant pour rattraper le retard de la MEL en matière d'investissement cyclable.**
- 5- Nous formulons une liste de propositions pour renforcer la portée du Plan de mobilité, en particulier à Saint-André :
- **Impliquer en amont les habitants dans les projets de voirie** et améliorer la transparence des choix : aujourd'hui à Saint-André, les riverains sont invités à une réunion publique présentant les choix opérés, sans information préalable ni possibilité d'amendement. Nous demandons que le PdM intègre la participation des habitants dans la réflexion sur les évolutions de la rue.
  - En lien avec l'action 2 (Accompagner la mobilité des actifs), nous demandons la généralisation des Plans de mobilité pour les employeurs & les municipalités. Une discussion doit être systématiquement menée sur **les parcs de véhicules des communes parfois affectés sans justification aux élus** (ex. à Saint-André). En outre, les sites accueillant des activités ou des entreprises, en pleine ville renouvelée (ex. Pôle Filature à Saint-André), ne peuvent plus se traduire uniquement par la création d'immenses surfaces de parking.
  - En lien avec l'action 3 (Amorcer une dynamique de moindre équipement automobile des ménages) : **nous demandons d'intégrer obligatoirement l'autopartage dans tous les projets urbains.** A Saint-André, une station d'autopartage devrait être installées systématiquement dans tout programme de plus de 50 logements (Hestia, Dalkia, Quai 22, Caby...) à la charge de l'aménageur



Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

avant l'arrivée des premiers habitants pour générer de nouvelle pratique. Nous demandons d'inscrire cette ambition dans le plan de mobilité.

- En lien avec l'action 13 (Améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus) : le plan de mobilité est très lacunaire sur la perspective d'un véritable saut qualitatif du réseau de bus ; en particulier, **il convient d'engager l'amélioration de la performance lignes de bus Liane par la multiplication des kilomètres de voies réservées**. Par exemple, il faudrait aménager des voies bus intégrales sur les routes à 2x2 voies comme la façade de l'Esplanade (Liane 1) et le boulevard Schuman (Liane 90), en préfiguration du tracé du tramway. On promet une amélioration du réseau dans 15 ans avec le SDIT, mais avant ?
- En lien avec l'action 14 (Mieux connecter les arrêts de bus à leur environnement) : **nous proposons l'idée de systématiser l'affichage associatif dans les arrêts de bus** en remplacement de l'excès de publicité. La station de bus pourrait ainsi devenir un lieu d'information sur la vie de la commune et du quartier.
- En lien avec l'action 21 (Aménager de nouveaux pôles d'échanges multimodaux) : la gare de Saint-André est identifiée comme un pôle d'échanges de proximité à créer avec une aire relais. Si la création d'un pôle d'échanges est intéressant comme porte d'entrée de métropole, **nous sommes opposé à la création d'une parking relais**. Les voiries d'accès étant déjà saturé, il n'est pas pertinent d'imaginer des pratiques de rabattement automobile au cœur du tissu urbain andrésien.
- En lien avec l'action 26 (La sécurité pour tous : la lisibilité du réseau). Malgré ses objectifs de décarbonation des mobilités et de report modal, la MEL continue de vouloir construire des nouvelles routes. Nous sommes opposés à l'aménagement de la LINO Nord qui risque de constituer un nouveau maillage routier attirant le trafic pour l'accès à la rocade. Ce projet est totalement contradictoire avec la volonté de mieux desservir en mobilité active et transport collectif ce secteur. Par ailleurs, **nous demandons un moratoire sur les nouveaux investissements routiers tant que les infrastructures existantes ne garantiront pas un niveau minimal de qualité et de sécurité pour les cyclistes et autres mobilités actives**. Dans une action dédiée à la sécurité, c'est la sécurité des modes les plus fragiles qui doit être évoqué, pas la création de nouvelles routes.
- En lien avec l'action 27 (Une « ville à 30 », des vitesses de circulation modérées) : nous demandons de monter le niveau d'ambition de cette mesure et avoir l'objectif de **passer à la « ville 30 » dans les différentes zones urbaines en particulier à Lille et première couronne**.



Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

- En lien avec l'action 30 (Améliorer l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite) : nous demandons de **clarifier le rôle des Commissions communales d'accessibilité** (souvent des coquilles vides dans de nombreuses communes) ainsi que d'inciter et d'accompagner à la réalisation de Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).
- En lien avec l'action 32 (Pratiquer le territoire pour bien grandir, bien vivre et bien vieillir) : nous demandons de **généraliser les Plans de Déplacements des Établissements scolaires (PDES)** et d'accompagner les communes dans la pacification des abords des écoles.
- En lien avec l'action 35 (Se doter d'un schéma cyclable) : nous rappelons le **besoin d'aménager l'ancienne voie ferrée Lille-Comines en voie verte sous forme d'occupation temporaire** afin d'assurer la maîtrise de l'intégralité de la ligne en cas de projet ferroviaire ultérieur. En outre, nous demandons plus d'ambition pour aménager des passerelles piétons/vélo pour résorber les coupures pénalisantes pour les modes actifs : à Saint-André, il est nécessaire de travailler à une meilleure connexion entre la rue Leclerc (centre-ville) et le quartier Saint-Hélène (1000 logements récents) ainsi que des traversées de la Deûle (au niveau de l'entrée de ville « Cabby » et entre Quai 22 et La Madeleine).
- En lien avec l'action 46 (Animer une instance métropolitaine de suivi de la mise en œuvre du PDM) : **nous demandons plus de transparence et d'ouverture des instances de suivi**. La territorialisation des actions évoquée dans le cadre de Micro-Plan de Mobilité est une bonne chose mais nous rappelons que le précédent plan appelait aussi à la réalisation de Micro-PDU qui n'ont pas été suivi d'effet. La manière dont la MEL compte tenir ses engagements sur ce point aussi n'est pas clair.



Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

## Annexe

### Avis #Osons à la concertation continue sur le projet de tramway branche nord\* de Lille.

\*branche nord de Lille = corridor de Lille à Wambrechies puis Comines, en passant par La Madeleine (22 000 hab.), Saint-André (13 000 hab.), Marquette (11 000 hab.), Wambrechies (11 000 hab.), Quesnoy (7 000 hab.) et Comines (13 000 hab.) = un corridor « direct » de 77 000 habitants, sans axe routier majeur permettant de se rendre sur Lille. La moitié des actifs de ce corridor (travaillant en dehors de leur commune) travaillent à Lille ou dans une autre commune de la branche nord (6200 sur 12000 actifs).

#### Point d'accord

Le tramway ferroviaire est un mode efficace pour améliorer les transports en commun ; il est pertinent (et même urgent) de le développer sur ce secteur en pleine transformation.

#### Points de tension

- 1- Le tracé à Saint-André : pourquoi choisir une rue étroite pour éviter le centre de la commune ?
- 2- L'argument technique : l'absence d'étude de 3 scénarios ne permet pas de valider le choix par la rue Carnot à Saint-André.
- 3- Choix du terminus à Lille-Europe : contre les études techniques, le choix de la pénibilité.
- 4- Un risque de saturation du principal pôle d'échanges métropolitain minimisé.
- 5- L'absence de projet de mobilité : on pose des rails et on verra après ?

#### 1- Le tracé à Saint-André : pourquoi choisir une rue étroite pour éviter le centre de la commune ?

Dans sa genèse, le SDIT vise à améliorer les principaux axes des Bus-lianes en tramways. Ainsi, les réflexions initiales sur la branche nord proposaient une desserte sur le tracé de la ligne de bus Liane 1 entre Wambrechies et République à Lille en passant par la rue



Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

Leclerc à Saint-André (cf. Liaison « S » Lille-Wambrechies, février 2019) ; même principe pour les axes vers Haubourdin (Liane 5) et Seclin (Liane 2 et 92) ;

La MEL, avec l'accord des maires, a fait le choix d'un tracé passant par le boulevard Schuman entre Lille et La Madeleine ; rue Gambetta, Carnot et Faure à Saint-André ; Decauville et av. Industrielle à Marquette ; avant un terminus probablement au début de la rue Obert à Wambrechies. Hors desserte de Lille (voir par ailleurs), ce tracé comporte deux grosses limites :

- D'abord, il évite le centre de Saint-André (Mairie, arrêt Foch et Lommelet). **Ce tracé emprunte une rue plus étroite (11 m de large rue Sadi Carnot) pour éviter le centre-ville** et la rue Leclerc (principalement entre 15 et 20 m, plus rarement entre 20 et 25 m). Il rend aussi plus complexe la gestion de la circulation puisque la rue Carnot est la seule sur plusieurs centaines de mètres à permettre des connexions Est-Ouest à Saint-André. Envisager son passage en sens unique provoquera des détours importants.
- Ensuite **ce tracé ne permet pas le branchement au passage à niveau de Marquette avec l'ancienne voie ferrée** pour un prolongement ultérieur vers Quesnoy et Comines. Le SDIT (délibération du 28 juin 2019) mentionne pourtant « le renforcement du lien radial entre Wambrechies et le cœur lillois, en articulation et en complémentarité avec la ligne express Lille-Comines » ; cette articulation supposerait des matériels compatibles ; la première phase du SDIT doit ainsi laisser la possibilité d'un prolongement en tramway vers Comines.

Le tracé alternatif proposé par le groupe #Osons lors de la concertation préalable, peut desservir le centre de Saint-André, offrir un branchement au PN de Marquette puis desservir les Moulins de Paris par la rue Pasteur à Marquette.

## 2- L'argument technique : l'absence d'étude de 3 scénarios ne permet pas de valider le choix par la rue Carnot à Saint-André.

La MEL, avec l'accord des maires, n'a pas répondu à la demande des garants, suite à la concertation préalable en 2022. Les garants proposaient « *d'étudier la faisabilité et d'analyser les avantages et inconvénients de cette alternative [rue Leclerc à Saint-André puis desserte des Moulins de Paris à Marquette], permettant d'apporter une réponse argumentée à l'encontre ou au profit de cette proposition de tracé* » (bilan des garants du 5 mai 2022). **La réunion de lancement de la concertation préalable, la réunion publique à St André, les avis déposés, une pétition, les débats au Conseil municipal avaient pourtant largement mobilisés les habitants en faveur d'un tracé alternatif.**



Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

La réalisation d'étude technique entre 3 scénarios\* aurait permis d'éclairer les débats. En leur absence, le choix par Carnot ne s'appuie –à ce jour- sur aucune donnée technique. En outre, ces scénarios auraient pu être appréciés en fonction de leur possibilité de prolongement vers Comines.

\*Les 3 scénarios qui auraient pu nourrir un débat

- Le tracé de l'ancien projet de « tram-train » : une ligne de tramway entre les gares à Lille, la rue De Gaulle à La Madeleine puis la réutilisation des anciennes voies ferrées entre La Madeleine, Wambrechies (puis Comines).
- Le tracé « Leclerc » : une ligne de tramway entre les gares à Lille et Wambrechies en passant par Leclerc à Saint-André et les Moulins de Paris à Marquette
- Le tracé « Carnot » : une ligne de tramway entre les gares à Lille et Wambrechies en passant par Carnot/Faure à Saint-André et les Moulins de Paris à Marquette

### 3- Choix du terminus à Lille-Europe : contre les études techniques, le choix de la pénibilité.

La MEL a confirmé son choix de la desserte de Lille Europe. Les études montrent pourtant un différentiel majeur en faveur de Lille-Flandres (+20% de fréquentation sur le réseau de tramway) et en particulier pour la branche nord : **le choix de Lille-Europe ou de Lille-Flandres fait osciller la fréquentation potentielle de 12 800 à 20 700 voyages/jour soit un différentiel de +62 % en faveur de Lille-Flandres** (page 18 du rapport détaillé). Cette différence s'explique par l'importance de l'accès au métro 1 pour la branche nord qui permet de desservir les grandes zones d'emploi (Université, centre de Lille et CHR).

Dans l'hypothèse d'un arrêt à Lille-Europe, c'est une correspondance de 450 mètres pour prendre le métro 1 : ça paraît peu si on est en pleine forme, qu'il fait beau et qu'on effectue le trajet ponctuellement. Mais au quotidien, c'est une pénibilité pour les usagers, notamment à mobilité réduite, et donc ça diminue sensiblement l'attractivité du réseau : c'est ce que montre ces résultats.

En outre, la modélisation de l'étude complémentaire indique qu'il y a 8200 voyages de moins sur le reste du réseau (hors tram) avec l'hypothèse Lille Flandres (13500-5300) : ça veut dire un report sur le bus et sur le métro si le tram ne dessert pas Lille-Flandres. Or, vu la saturation du métro, les difficultés du doublement de la ligne 1 et la méconnaissance du futur réseau de bus, **c'est assez risqué de miser sur une hypothèse qui ne maximise pas le nouveau tramway et qui reporte des hausses de fréquentation sur d'autres modes... !**



Mars 2023,

contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

- Comment noyer le poisson ? La MEL argumente les études techniques sur le différentiel entre Lille-Flandres et Lille-Europe en signalant qu'il s'agit d'un "écart d'uniquement de 5300 voyages par jour à l'échelle du réseau des transports en commun Ilévia dans son ensemble, ce qui représente uniquement 0,7% de différentiel de fréquentation". L'écart de +20% en faveur de Lille-Flandres (+13500 voyages) se transforme, dans l'argumentation de la MEL, en un différentiel de +0,7% (+5300 voyages) en prenant en compte tout le réseau. **Un résultat logique quand on additionne un tram dans un réseau de métro... mais complètement malhonnête et inutile pour juger de la pertinence d'une ligne.** Imaginez combien d'usagers supplémentaires pour un projet tramway à Paris ou à Lyon si on rapportait les scénarios à l'ensemble des voyages du réseau ? Bref, ça n'a aucun sens ! Les chiffres qui doivent être retenus sont ceux à l'échelle du nouveau réseau (+20% en faveur de Lille-Flandres) et de la ligne Lille-Wambrechies (+62% en faveur de Lille-Flandres).
- Références : Plusieurs études scientifiques pointent la pénibilité des correspondances sur le réseau de transport collectif. L'analyse du cas Bruxellois montre que la promotion de l'intermodalité par les exploitants de transport public se heurte à la perception des usagers. Sur certains déplacements nécessitant une correspondance suite à une réorganisation du réseau de transport public, le temps réel a augmenté de moins de 10% pendant que le temps perçu par les usagers a augmenté de 40 à 50%. **Plusieurs travaux confirment la pénibilité des correspondances.** Ces mesures du « coût » de la rupture de charge, analysées à travers les perceptions subjectives des usagers, attirent l'attention sur le côté généralement éprouvant et répulsif des correspondances. Ref : Dobruskes F., Hubert M., Laporte F., Veiders C., Réorganisation d'un réseau de transport collectif, ruptures de charge et mobilités éprouvantes : l'expérience bruxelloise, revue Articulo, 2011, <https://journals.openedition.org/articulo/1844>

#### 4- Un risque de saturation du principal pôle d'échanges métropolitain minimisé.

Actuellement le versant Saint-André-Marquette-Wambrechies est desservi par les Bus Liane 1 (desservant Lille par l'avenue de la liberté) et Liane 90 (direction Gare Lille Europe en passant par Lycée Pasteur et Gare Lille Flandres). Actuellement le versant Nord peut accéder à Lille directement par une douzaine de stations dont 3 sont directement connectées au métro (Lille-Flandres, Lille-Europe, République). Demain, le scénario voté proposera un seul accès direct à Lille par la gare Lille-Europe. C'est à dire que le versant Saint-André-Marquette-Wambrechies et par extension les rabattements





Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

de Quesnoy-sur-Deûle et Comines (plus de 5000 actifs qui travaillent à Lille) devront se rabattre à Gare Lille Europe avec le tramway.

Au-delà de la pénalité pour les déplacements des habitants, ce choix comporte un risque pour le fonctionnement du réseau. Avec le doublement du métro 1 incertain, la station de métro de la gare Lille-Flandres est en situation de saturation chronique. Tous les diagnostics de la MEL pointent l'hyperpolarisation du secteur des gares de Lille et l'exploitant Ilévia a déjà dû mettre en place un dispositif de gestion des flux pour les fortes affluences. **L'apport d'un important volume supplémentaire d'usagers aux gares de Lille comporte un risque de sur-saturation et de blocage du réseau.**

Nous demandons d'offrir des solutions alternatives, en évitant que tout le versant nord converge uniquement dans un pôle d'échanges saturé. Parmi les solutions, nous proposons la prolongation du tramway dans le centre de Lille, via Molinel ou Liberté.

## 5- L'absence de projet de mobilité : on pose des rails et on verra après ?

L'actuel projet de la MEL correspond à un projet d'infrastructure (la MEL décide où vont passer les rails) mais peine encore à ressembler à un véritable projet de mobilité. Sur le versant nord, La liane 1 va disparaître comme l'a rappelé à plusieurs reprises la MEL. Il est en effet incohérent de maintenir les lignes de bus dans le même corridor du tramway. Généralement, les agglomérations qui mettent en service un tramway en profite pour desservir finement le centre-ville et redistribuer la desserte bus dans les périphéries.

Cependant, l'inquiétude est de mise sur le réel projet de mobilité et sur l'accessibilité future en transport collectif. En l'état actuel du projet de tramway, dont l'objectif est naturellement d'attirer des usagers supplémentaires, on peut craindre que le nouveau réseau perde une partie de son attractivité. Par exemple, l'origine-destination la plus fréquentée de la liane 1 [de Foch, avenue Leclerc à Saint-André, à République à Lille] impliquera demain un accès à pied à la station de tramway la plus proche et une correspondance complexe. Ainsi, quelle garantie que l'arrivée du tramway améliore vraiment l'attractivité du réseau ?

En outre, le verrou majeur concerne l'absence de desserte en tramway du centre de Lille. Disons-le clairement, **la desserte du centre de Lille n'est pas un sujet lillois : c'est un sujet vital pour la performance du nouveau réseau qui concerne davantage les communes et habitants de Haubourdin, Loos, Wattignies, Saint-André, Marquette, Wambrechies que la mairie de Lille.** Jusqu'à présent le sujet a été éludé par la focalisation sur l'infrastructure et les légitimes réactions des habitants sur l'impact direct de l'infrastructure. Mais comment faire l'impasse sur de réelles mesures d'accessibilité globale ? D'ailleurs, ces modélisations auraient dû

Document : Avis\_Osons\_Plan de Mobilité MEL 2023.pdf, page 10 sur 10



Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

précéder les choix d'infrastructure. **Ces zones d'ombre sur la connaissance globale du réseau futur bloquent la possibilité de faire des choix éclairés.**

- Le problème de la desserte du centre lillois. Selon les études de la MEL : « *Le cœur lillois est aujourd'hui desservi par une trentaine d'arrêts de bus (sur les lignes 1, 5, CITL, lignes 14 et 18, lignes présentant entre 100 et 220 passages par jour, 2 sens confondus et sans double compte des arrêts communs)* ». Ce qui est étrange dans l'approche du projet, c'est que la présence de nombreux bus sert pour justifier les choix de ne pas desservir le centre de Lille en tramway. Surprenant ! La présence des bus devrait au contraire justifier le passage du tramway au centre : c'est la preuve qu'il y a une demande de transport en commun au centre de Lille au-delà du métro. Et donc quoi de mieux pour augmenter la qualité des transports collectifs dans Lille que le tramway ? Les agglomérations qui ont mis en service des tramways l'ont justement fait pour remplacer les lignes de bus centrales et les redéployer en périphérie. D'ailleurs, on pourrait aussi mesurer les gains en terme d'exploitation que pourraient générer la desserte en tram du centre de Lille à la place des centaines de dessertes en bus par jour. **Finalement le tramway est sorti de la ville parce qu'il y a des bus, alors que l'approche devrait être exactement l'inverse.**

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@163 - Pierre-Gilles - Sainghin-en-Weppes**

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 12:13:13

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Mobilité douce dans les Weppes

**Contribution :**

Cycliste expérimenté, je parcours- en autre - les routes de la M.E.L. et en particulier le secteur des Weppes. Indéniablement, il y a du mieux. Il faut dire que nous partions de rien (ou presque). Mais depuis quelques années, je constate une amélioration, lente mais constante. Rien ne peut se faire rapidement (surtout en France). Résidant à Sainghin-en-Weppes, je peux me rendre à Lille-Centre à vélo en empruntant pistes ou voies cyclables. Certes, il faut être prudent pour deux. Comptez env. 35 minutes.

Cependant, quelques actions encourageraient l'usage de la bicyclette : un nettoyage régulier des pistes, voies et bandes cyclables par une balayeuse - la modification de la priorité aux intersections au bénéfice du cycliste, comme cela se fait dans d'autres pays européens - une signalétique cohérente car il est incompréhensible de voir l'usage de pistes cyclables, donc indépendantes de la route, seulement conseillé alors qu'elles devraient être rendues obligatoire au regard de la dangerosité de certains axes. Enfin, il serait judicieux de limiter à 30 km/h toutes les voies communales et rurales, dont la largeur est inférieure à 3,20 m.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **E164 - osons saintandre**

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 12:16:10

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :** Avis #OSONS Saint-André à l'enquête publique du Plan de Mobilité

**Contribution :**

Bonjour,

Suite à un dépôt sur le registre numérique, je me permets de vous joindre également par mail notre contribution collective sur le Plan de mobilité de la MEL.

Bonne réception Cordialement Les 7 élus du groupe #Osons l'Alternative Citoyenne à Saint-André.

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(Avis\\_Osons\\_Plan de Mobilité MEL 2023.pdf\)](#)

Document : Avis\_Osons\_Plan de Mobilité MEL 2023.pdf, page 1 sur 10



## Avis #Osons sur le Plan de Mobilité de la MEL

<https://www.registre-numerique.fr/pdm-mel>

Le collectif d'élus et d'habitants #Osons l'Alternative Citoyenne à Saint-André, formule les remarques suivantes sur Plan de Mobilité (PDM) de la Métropole Européenne de Lille dans le cadre de l'enquête publique (28 février 2023 et jusqu'au 3 avril 2023 inclus).

- 1- Notre groupe d'étonne que, dans la commune de Saint-André, malgré les enjeux majeurs en matière de mobilité, **ce plan de mobilité a fait l'objet d'aucune réunion publique, n'a pas été présenté en commission et n'a pas été soumis au Conseil Municipal.** Il en résulte un avis indigent (page 426 du document recensant l'avis des communes) signé par Mme le Maire de Saint-André sans aucune mesure avec les enjeux.
- 2- De manière générale, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour la décennie 2010-2020 a fait la démonstration de l'échec des politiques métropolitaines de transport. Alors que l'objectif était de réduire la part modale de l'automobile de 56% à 35%, celle-ci a encore augmenté (57%). Sur le secteur de la MEL, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique ont augmentées entre 2006 et 2016 avec une hausse respective de 7,2 % et 5,6 %. Ce constat d'échec appelle une remarque : les objectifs ambitieux votés dans les « plans » se révèlent complètement factices dans l'orientation des politiques publiques. Un maire peut très bien voter la multiplication par 5 de la part modale du vélo à la MEL (objectif 2020 : passer de 2 à 10% de part modale) et ne jamais prendre la mesure de l'objectif et au quotidien refuser la mise en œuvre de politiques cyclables ou dénaturer les projets d'infrastructure pour le vélo. Alors même que les objectifs du plan de mobilité révisent certaines ambitions à la baisse (1), **peu d'éléments dans ce nouveau plan (par rapport au précédent) et dans la gouvernance de la MEL nous incite à avoir confiance en la tenue des objectifs.**

(1) l'objectif 2035 est de 8% pour la part modale vélo, alors que l'objectif 2020 du précédent plan était de 10% ; les engagements européens de réduction des GES fixent l'objectif à -55% en 2030 ; le plan climat de la MEL (PCAET) vise la réduction des émissions de gaz à effet de serre à - 45 % d'ici 2030, et le PdM à -44% pour les déplacements internes à 2035.



Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

- 3- Au contraire de nous rassurer dans la tenue des objectifs, ce plan présente presque aucun projet structurant de mobilité à moyen terme. L'atteinte des objectifs apparaît complètement dépendante de la réalisation du SDIT à l'horizon 2035. Il manque selon nous, un phasage des grands projets, par exemple avec la réalisation de voies bus sur les grandes artères routières (Exemple de la Liane 1 et 90, sur les boulevards de l'Esplanade et Schuman). De plus, la conduite du projet de tramway nous inspire la plus grande méfiance. A l'heure actuelle, ce projet d'infrastructure fait l'impasse sur un véritable projet de mobilité (Voir avis sur la concertation continue du SDIT annexé). **Cette situation est directement liée à l'incapacité de la métropole de mener des projets ambitieux qui ne soient pas l'addition des volontés de chacune des communes.**
- 4- En matière d'investissement, la présentation des budgets alloués à chaque politique ne marque pas suffisamment une bifurcation en faveur des mobilités actives : 120 M€ pour la route par an contre 100 M€ pour le vélo... sur le mandat 2022-2026. **Le vélo ne représente que 12% des dépenses annuelles de voirie, ce qui est nettement insuffisant pour rattraper le retard de la MEL en matière d'investissement cyclable.**
- 5- Nous formulons une liste de propositions pour renforcer la portée du Plan de mobilité, en particulier à Saint-André :
- **Impliquer en amont les habitants dans les projets de voirie** et améliorer la transparence des choix : aujourd'hui à Saint-André, les riverains sont invités à une réunion publique présentant les choix opérés, sans information préalable ni possibilité d'amendement. Nous demandons que le PdM intègre la participation des habitants dans la réflexion sur les évolutions de la rue.
  - En lien avec l'action 2 (Accompagner la mobilité des actifs), nous demandons la généralisation des Plans de mobilité pour les employeurs & les municipalités. Une discussion doit être systématiquement menée sur **les parcs de véhicules des communes parfois affectés sans justification aux élus** (ex. à Saint-André). En outre, les sites accueillant des activités ou des entreprises, en pleine ville renouvelée (ex. Pôle Filature à Saint-André), ne peuvent plus se traduire uniquement par la création d'immenses surfaces de parking.
  - En lien avec l'action 3 (Amorcer une dynamique de moindre équipement automobile des ménages) : **nous demandons d'intégrer obligatoirement l'autopartage dans tous les projets urbains.** A Saint-André, une station d'autopartage devrait être installées systématiquement dans tout programme de plus de 50 logements (Hestia, Dalkia, Quai 22, Caby...) à la charge de l'aménageur



Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

avant l'arrivée des premiers habitants pour générer de nouvelle pratique. Nous demandons d'inscrire cette ambition dans le plan de mobilité.

- En lien avec l'action 13 (Améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus) : le plan de mobilité est très lacunaire sur la perspective d'un véritable saut qualitatif du réseau de bus ; en particulier, **il convient d'engager l'amélioration de la performance lignes de bus Liane par la multiplication des kilomètres de voies réservées**. Par exemple, il faudrait aménager des voies bus intégrales sur les routes à 2x2 voies comme la façade de l'Esplanade (Liane 1) et le boulevard Schuman (Liane 90), en préfiguration du tracé du tramway. On promet une amélioration du réseau dans 15 ans avec le SDIT, mais avant ?
- En lien avec l'action 14 (Mieux connecter les arrêts de bus à leur environnement) : **nous proposons l'idée de systématiser l'affichage associatif dans les arrêts de bus** en remplacement de l'excès de publicité. La station de bus pourrait ainsi devenir un lieu d'information sur la vie de la commune et du quartier.
- En lien avec l'action 21 (Aménager de nouveaux pôles d'échanges multimodaux) : la gare de Saint-André est identifiée comme un pôle d'échanges de proximité à créer avec une aire relais. Si la création d'un pôle d'échanges est intéressant comme porte d'entrée de métropole, **nous sommes opposé à la création d'une parking relais**. Les voiries d'accès étant déjà saturé, il n'est pas pertinent d'imaginer des pratiques de rabattement automobile au cœur du tissu urbain andrésien.
- En lien avec l'action 26 (La sécurité pour tous : la lisibilité du réseau). Malgré ses objectifs de décarbonation des mobilités et de report modal, la MEL continue de vouloir construire des nouvelles routes. Nous sommes opposés à l'aménagement de la LINO Nord qui risque de constituer un nouveau maillage routier attirant le trafic pour l'accès à la rocade. Ce projet est totalement contradictoire avec la volonté de mieux desservir en mobilité active et transport collectif ce secteur. Par ailleurs, **nous demandons un moratoire sur les nouveaux investissements routiers tant que les infrastructures existantes ne garantiront pas un niveau minimal de qualité et de sécurité pour les cyclistes et autres mobilités actives**. Dans une action dédiée à la sécurité, c'est la sécurité des modes les plus fragiles qui doit être évoqué, pas la création de nouvelles routes.
- En lien avec l'action 27 (Une « ville à 30 », des vitesses de circulation modérées) : nous demandons de monter le niveau d'ambition de cette mesure et avoir l'objectif de **passer à la « ville 30 » dans les différentes zones urbaines en particulier à Lille et première couronne**.





Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

- En lien avec l'action 30 (Améliorer l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite) : nous demandons de **clarifier le rôle des Commissions communales d'accessibilité** (souvent des coquilles vides dans de nombreuses communes) ainsi que d'inciter et d'accompagner à la réalisation de Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).
- En lien avec l'action 32 (Pratiquer le territoire pour bien grandir, bien vivre et bien vieillir) : nous demandons de **généraliser les Plans de Déplacements des Établissements scolaires (PDES)** et d'accompagner les communes dans la pacification des abords des écoles.
- En lien avec l'action 35 (Se doter d'un schéma cyclable) : nous rappelons le **besoin d'aménager l'ancienne voie ferrée Lille-Comines en voie verte sous forme d'occupation temporaire** afin d'assurer la maîtrise de l'intégralité de la ligne en cas de projet ferroviaire ultérieur. En outre, nous demandons plus d'ambition pour aménager des passerelles piétons/vélo pour résorber les coupures pénalisantes pour les modes actifs : à Saint-André, il est nécessaire de travailler à une meilleure connexion entre la rue Leclerc (centre-ville) et le quartier Saint-Hélène (1000 logements récents) ainsi que des traversées de la Deûle (au niveau de l'entrée de ville « Caby » et entre Quai 22 et La Madeleine).
- En lien avec l'action 46 (Animer une instance métropolitaine de suivi de la mise en œuvre du PDM) : **nous demandons plus de transparence et d'ouverture des instances de suivi.** La territorialisation des actions évoquée dans le cadre de Micro-Plan de Mobilité est une bonne chose mais nous rappelons que le précédent plan appelait aussi à la réalisation de Micro-PDU qui n'ont pas été suivi d'effet. La manière dont la MEL compte tenir ses engagements sur ce point aussi n'est pas clair.



Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

## Annexe

### Avis #Osons à la concertation continue sur le projet de tramway branche nord\* de Lille.

\*branche nord de Lille = corridor de Lille à Wambrechies puis Comines, en passant par La Madeleine (22 000 hab.), Saint-André (13 000 hab.), Marquette (11 000 hab.), Wambrechies (11 000 hab.), Quesnoy (7 000 hab.) et Comines (13 000 hab.) = un corridor « direct » de 77 000 habitants, sans axe routier majeur permettant de se rendre sur Lille. La moitié des actifs de ce corridor (travaillant en dehors de leur commune) travaillent à Lille ou dans une autre commune de la branche nord (6200 sur 12000 actifs).

#### Point d'accord

Le tramway ferroviaire est un mode efficace pour améliorer les transports en commun ; il est pertinent (et même urgent) de le développer sur ce secteur en pleine transformation.

#### Points de tension

- 1- Le tracé à Saint-André : pourquoi choisir une rue étroite pour éviter le centre de la commune ?
- 2- L'argument technique : l'absence d'étude de 3 scénarios ne permet pas de valider le choix par la rue Carnot à Saint-André.
- 3- Choix du terminus à Lille-Europe : contre les études techniques, le choix de la pénibilité.
- 4- Un risque de saturation du principal pôle d'échanges métropolitain minimisé.
- 5- L'absence de projet de mobilité : on pose des rails et on verra après ?

#### 1- Le tracé à Saint-André : pourquoi choisir une rue étroite pour éviter le centre de la commune ?

Dans sa genèse, le SDIT vise à améliorer les principaux axes des Bus-lianes en tramways. Ainsi, les réflexions initiales sur la branche nord proposaient une desserte sur le tracé de la ligne de bus Liane 1 entre Wambrechies et République à Lille en passant par la rue



Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

Leclerc à Saint-André (cf. Liaison « S » Lille-Wambrechies, février 2019) ; même principe pour les axes vers Haubourdin (Liane 5) et Seclin (Liane 2 et 92) ;

La MEL, avec l'accord des maires, a fait le choix d'un tracé passant par le boulevard Schuman entre Lille et La Madeleine ; rue Gambetta, Carnot et Faure à Saint-André ; Decauville et av. Industrielle à Marquette ; avant un terminus probablement au début de la rue Obert à Wambrechies. Hors desserte de Lille (voir par ailleurs), ce tracé comporte deux grosses limites :

- D'abord, il évite le centre de Saint-André (Mairie, arrêt Foch et Lommelet). **Ce tracé emprunte une rue plus étroite (11 m de large rue Sadi Carnot) pour éviter le centre-ville** et la rue Leclerc (principalement entre 15 et 20 m, plus rarement entre 20 et 25 m). Il rend aussi plus complexe la gestion de la circulation puisque la rue Carnot est la seule sur plusieurs centaines de mètres à permettre des connexions Est-Ouest à Saint-André. Envisager son passage en sens unique provoquera des détours importants.
- Ensuite **ce tracé ne permet pas le branchement au passage à niveau de Marquette avec l'ancienne voie ferrée** pour un prolongement ultérieur vers Quesnoy et Comines. Le SDIT (délibération du 28 juin 2019) mentionne pourtant « le renforcement du lien radial entre Wambrechies et le cœur lillois, en articulation et en complémentarité avec la ligne express Lille-Comines » ; cette articulation supposerait des matériels compatibles ; la première phase du SDIT doit ainsi laisser la possibilité d'un prolongement en tramway vers Comines.

Le tracé alternatif proposé par le groupe #Osons lors de la concertation préalable, peut desservir le centre de Saint-André, offrir un branchement au PN de Marquette puis desservir les Moulins de Paris par la rue Pasteur à Marquette.

## 2- L'argument technique : l'absence d'étude de 3 scénarios ne permet pas de valider le choix par la rue Carnot à Saint-André.

La MEL, avec l'accord des maires, n'a pas répondu à la demande des garants, suite à la concertation préalable en 2022. Les garants proposaient « *d'étudier la faisabilité et d'analyser les avantages et inconvénients de cette alternative [rue Leclerc à Saint-André puis desserte des Moulins de Paris à Marquette], permettant d'apporter une réponse argumentée à l'encontre ou au profit de cette proposition de tracé* » (bilan des garants du 5 mai 2022). **La réunion de lancement de la concertation préalable, la réunion publique à St André, les avis déposés, une pétition, les débats au Conseil municipal avaient pourtant largement mobilisés les habitants en faveur d'un tracé alternatif.**



Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

La réalisation d'étude technique entre 3 scénarios\* aurait permis d'éclairer les débats. En leur absence, le choix par Carnot ne s'appuie –à ce jour- sur aucune donnée technique. En outre, ces scénarios auraient pu être appréciés en fonction de leur possibilité de prolongement vers Comines.

\*Les 3 scénarios qui auraient pu nourrir un débat

- Le tracé de l'ancien projet de « tram-train » : une ligne de tramway entre les gares à Lille, la rue De Gaulle à La Madeleine puis la réutilisation des anciennes voies ferrées entre La Madeleine, Wambrechies (puis Comines).
- Le tracé « Leclerc » : une ligne de tramway entre les gares à Lille et Wambrechies en passant par Leclerc à Saint-André et les Moulins de Paris à Marquette
- Le tracé « Carnot » : une ligne de tramway entre les gares à Lille et Wambrechies en passant par Carnot/Faure à Saint-André et les Moulins de Paris à Marquette

### 3- Choix du terminus à Lille-Europe : contre les études techniques, le choix de la pénibilité.

La MEL a confirmé son choix de la desserte de Lille Europe. Les études montrent pourtant un différentiel majeur en faveur de Lille-Flandres (+20% de fréquentation sur le réseau de tramway) et en particulier pour la branche nord : **le choix de Lille-Europe ou de Lille-Flandres fait osciller la fréquentation potentielle de 12 800 à 20 700 voyages/jour soit un différentiel de +62 % en faveur de Lille-Flandres** (page 18 du rapport détaillé). Cette différence s'explique par l'importance de l'accès au métro 1 pour la branche nord qui permet de desservir les grandes zones d'emploi (Université, centre de Lille et CHR).

Dans l'hypothèse d'un arrêt à Lille-Europe, c'est une correspondance de 450 mètres pour prendre le métro 1 : ça paraît peu si on est en pleine forme, qu'il fait beau et qu'on effectue le trajet ponctuellement. Mais au quotidien, c'est une pénibilité pour les usagers, notamment à mobilité réduite, et donc ça diminue sensiblement l'attractivité du réseau : c'est ce que montre ces résultats.

En outre, la modélisation de l'étude complémentaire indique qu'il y a 8200 voyages de moins sur le reste du réseau (hors tram) avec l'hypothèse Lille Flandres (13500-5300) : ça veut dire un report sur le bus et sur le métro si le tram ne dessert pas Lille-Flandres. Or, vu la saturation du métro, les difficultés du doublement de la ligne 1 et la méconnaissance du futur réseau de bus, **c'est assez risqué de miser sur une hypothèse qui ne maximise pas le nouveau tramway et qui reporte des hausses de fréquentation sur d'autres modes... !**



Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

- Comment noyer le poisson ? La MEL argumente les études techniques sur le différentiel entre Lille-Flandres et Lille-Europe en signalant qu'il s'agit d'un "écart d'uniquement de 5300 voyages par jour à l'échelle du réseau des transports en commun Ilévia dans son ensemble, ce qui représente uniquement 0,7% de différentiel de fréquentation". L'écart de +20% en faveur de Lille-Flandres (+13500 voyages) se transforme, dans l'argumentation de la MEL, en un différentiel de +0,7% (+5300 voyages) en prenant en compte tout le réseau. **Un résultat logique quand on additionne un tram dans un réseau de métro... mais complètement malhonnête et inutile pour juger de la pertinence d'une ligne.** Imaginez combien d'usagers supplémentaires pour un projet tramway à Paris ou à Lyon si on rapportait les scénarios à l'ensemble des voyages du réseau ? Bref, ça n'a aucun sens ! Les chiffres qui doivent être retenus sont ceux à l'échelle du nouveau réseau (+20% en faveur de Lille-Flandres) et de la ligne Lille-Wambrechies (+62% en faveur de Lille-Flandres).
- Références : Plusieurs études scientifiques pointent la pénibilité des correspondances sur le réseau de transport collectif. L'analyse du cas Bruxellois montre que la promotion de l'intermodalité par les exploitants de transport public se heurte à la perception des usagers. Sur certains déplacements nécessitant une correspondance suite à une réorganisation du réseau de transport public, le temps réel a augmenté de moins de 10% pendant que le temps perçu par les usagers a augmenté de 40 à 50%. **Plusieurs travaux confirment la pénibilité des correspondances.** Ces mesures du « coût » de la rupture de charge, analysées à travers les perceptions subjectives des usagers, attirent l'attention sur le côté généralement éprouvant et répulsif des correspondances. Ref : Dobruskes F., Hubert M., Laporte F., Veiders C., Réorganisation d'un réseau de transport collectif, ruptures de charge et mobilités éprouvantes : l'expérience bruxelloise, revue Articulo, 2011, <https://journals.openedition.org/articulo/1844>

#### 4- Un risque de saturation du principal pôle d'échanges métropolitain minimisé.

Actuellement le versant Saint-André-Marquette-Wambrechies est desservi par les Bus Liane 1 (desservant Lille par l'avenue de la liberté) et Liane 90 (direction Gare Lille Europe en passant par Lycée Pasteur et Gare Lille Flandres). Actuellement le versant Nord peut accéder à Lille directement par une douzaine de stations dont 3 sont directement connectées au métro (Lille-Flandres, Lille-Europe, République). Demain, le scénario voté proposera un seul accès direct à Lille par la gare Lille-Europe. C'est à dire que le versant Saint-André-Marquette-Wambrechies et par extension les rabattements



Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

de Quesnoy-sur-Deûle et Comines (plus de 5000 actifs qui travaillent à Lille) devront se rabattre à Gare Lille Europe avec le tramway.

Au-delà de la pénalité pour les déplacements des habitants, ce choix comporte un risque pour le fonctionnement du réseau. Avec le doublement du métro 1 incertain, la station de métro de la gare Lille-Flandres est en situation de saturation chronique. Tous les diagnostics de la MEL pointent l'hyperpolarisation du secteur des gares de Lille et l'exploitant Ilévia a déjà dû mettre en place un dispositif de gestion des flux pour les fortes affluences. **L'apport d'un important volume supplémentaire d'usagers aux gares de Lille comporte un risque de sur-saturation et de blocage du réseau.**

Nous demandons d'offrir des solutions alternatives, en évitant que tout le versant nord converge uniquement dans un pôle d'échanges saturé. Parmi les solutions, nous proposons la prolongation du tramway dans le centre de Lille, via Molinel ou Liberté.

## 5- L'absence de projet de mobilité : on pose des rails et on verra après ?

L'actuel projet de la MEL correspond à un projet d'infrastructure (la MEL décide où vont passer les rails) mais peine encore à ressembler à un véritable projet de mobilité. Sur le versant nord, La liane 1 va disparaître comme l'a rappelé à plusieurs reprises la MEL. Il est en effet incohérent de maintenir les lignes de bus dans le même corridor du tramway. Généralement, les agglomérations qui mettent en service un tramway en profite pour desservir finement le centre-ville et redistribuer la desserte bus dans les périphéries.

Cependant, l'inquiétude est de mise sur le réel projet de mobilité et sur l'accessibilité future en transport collectif. En l'état actuel du projet de tramway, dont l'objectif est naturellement d'attirer des usagers supplémentaires, on peut craindre que le nouveau réseau perde une partie de son attractivité. Par exemple, l'origine-destination la plus fréquentée de la liane 1 [de Foch, avenue Leclerc à Saint-André, à République à Lille] impliquera demain un accès à pied à la station de tramway la plus proche et une correspondance complexe. Ainsi, quelle garantie que l'arrivée du tramway améliore vraiment l'attractivité du réseau ?

En outre, le verrou majeur concerne l'absence de desserte en tramway du centre de Lille. Disons-le clairement, **la desserte du centre de Lille n'est pas un sujet lillois : c'est un sujet vital pour la performance du nouveau réseau qui concerne davantage les communes et habitants de Haubourdin, Loos, Wattignies, Saint-André, Marquette, Wambrechies que la mairie de Lille.** Jusqu'à présent le sujet a été éludé par la focalisation sur l'infrastructure et les légitimes réactions des habitants sur l'impact direct de l'infrastructure. Mais comment faire l'impasse sur de réelles mesures d'accessibilité globale ? D'ailleurs, ces modélisations auraient dû

Document : Avis\_Osons\_Plan de Mobilité MEL 2023.pdf, page 10 sur 10



Mars 2023,  
contact : [osons.saintandre@gmail.com](mailto:osons.saintandre@gmail.com)

précéder les choix d'infrastructure. **Ces zones d'ombre sur la connaissance globale du réseau futur bloquent la possibilité de faire des choix éclairés.**

- Le problème de la desserte du centre lillois. Selon les études de la MEL : « *Le cœur lillois est aujourd'hui desservi par une trentaine d'arrêts de bus (sur les lignes 1, 5, CITL, lignes 14 et 18, lignes présentant entre 100 et 220 passages par jour, 2 sens confondus et sans double compte des arrêts communs)* ». Ce qui est étrange dans l'approche du projet, c'est que la présence de nombreux bus sert pour justifier les choix de ne pas desservir le centre de Lille en tramway. Surprenant ! La présence des bus devrait au contraire justifier le passage du tramway au centre : c'est la preuve qu'il y a une demande de transport en commun au centre de Lille au-delà du métro. Et donc quoi de mieux pour augmenter la qualité des transports collectifs dans Lille que le tramway ? Les agglomérations qui ont mis en service des tramways l'ont justement fait pour remplacer les lignes de bus centrales et les redéployer en périphérie. D'ailleurs, on pourrait aussi mesurer les gains en terme d'exploitation que pourraient générer la desserte en tram du centre de Lille à la place des centaines de dessertes en bus par jour. **Finalement le tramway est sorti de la ville parce qu'il y a des bus, alors que l'approche devrait être exactement l'inverse.**

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023



## **@165 - Florian - Lille**

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 14:54:28

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Suggestions vélo

**Contribution :**

Il est important de généraliser et sécuriser les pistes cyclables, voire de créer des espaces dédiés uniquement au vélo.

Il faut sensibiliser les automobilistes sur la nécessité et l'obligation de partage de la route avec les autres moyens de mobilité. Trop souvent, les vélos sont considérés comme des intrus sur "leur" route. Dans un deuxième temps, il faudrait systématiser la verbalisation du non respect et de l'empiètement des espaces cyclistes (stationnement en double file, dépassement sur la piste cyclable en raison du non respect de la place de stationnement, non respect du sas des vélos aux feux) ainsi que les radars aux feux de circulation.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@166 - LEDUC Claire - La Madeleine**

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 18:08:07

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Demande de privilégier les sociétés d'économie sociale et solidaire

**Contribution :**

Merci de privilégier les sociétés d'économie sociale et solidaire telles que Citiz, acteur local bien implanté sur la métropole.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@167 - yoann - Saint-André-lez-Lille**

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 18:40:04

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Plan de mobilité LILLE-1ère couronne et Saint André lez Lille

**Contribution :**

Bonjour,

Saint André lez Lille (une des plus petites villes de la MEL) a cette particularité d'être ville de transit pour de nombreux moyens de transports : elle est traversée par le TGV, par plusieurs lignes de TER, par 2 routes métropolitaines qui représentent le chemin le plus court depuis la rocade NO pour aller à Lille centre et également son périphérique, elle est également traversée par la Deûle. Autant de contraintes qui aurait pu être considérées dans le plan de mobilité. Seulement voilà, l'urbanisation absurde amène à construire 5000 logements (à terme) sur les rives de Deûle entre Saint André et Marquette. Autrement dit, on a créé de toutes pièces l'équivalent d'une nouvelle ville de 10000 habitants coincée entre deux autres villes de 10000 habitants que sont Marquette et Saint André lez Lille. Et on continue d'urbaniser ailleurs que sur les berges de Deûle sur ces deux villes.

Désormais on prévoit de construire un Tramway pour 2035 afin de soulager le trafic routier induit, tramway qui va traverser Saint André en supplément des autres modes de transport, Saint André encore transit. Sans compter l'installation d'un centre de maintenance.

Ne peut on pas aligner l'urbanisation avec les transports plutôt que de penser les transports comme un pansement à des erreurs d'urbanisme ?

Cette urbanisation absurde fait fuir les habitants à l'extérieur de la MEL qui deviendront autant d'automobilistes qui traverseront la ville de Saint André. Certes il est prévu une LINO mais les études et les enquêtes n'ont même pas été démarrées.

Dans ce contexte, Lille ne veut pas de tramway dans son centre alors que Lille est la destination principale des habitants de la MEL, La Madeleine ne veut pas être transit, bref le plan de mobilité n'est dicté que par les souhaits de maires au détriment du bien commun et d'autres villes doivent subir alors que la coupe est déjà pleine. Ainsi tous les tracés sur tramway n'ont pas été étudiés ni la multimodalité.

L'aménagement des bords de Deûle est assez révélateur : on a voulu faire un lieu de balade et de mobilité douce, résultat c'est hyper fréquenté et accidentogène. Un transport collectif adapté aurait été plus utile. Il suffit de voir l'exemple du vieux tramway qui circule de Marquette à Wambrechies. S'inspirer du schéma de tramways de l'époque Mongy et ses tracés aurait trouvé une certaine pertinence.

Quant aux zones 30 réclamées par certains élus zélés, elles ne résolvent pas le problème. Cherche-t-on à dissuader les automobilistes (mais quelle est l'alternative) ? Des zones 30 ne seraient utiles que pour concilier automobiles et vélos mais sur ce sujet la MEL est considérablement en retard sur les

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

autres villes de France. Faire Saint André - Lille à vélo tient du parcours du combattant quand il n'est pas tout simplement dangereux !

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @168 - Jeanne - Ronchin

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 20:57:11

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Le plan de mobilité doit être amendé sur sa partie ronchinoise par:

**Contribution :**

- restructuration complète de la rue Jean Jaurès (au moins Porte de Douai Lille jusqu'au SuperMatch Ronchin) pour réduire les risques permanents d'accidents vélos/ bus/voiture dus à une mauvaise conception initiale de la multimodalité.

- Développer les espaces verdoyants dans l'avenue J. Jaurès Petit Ronchin, utiliser un espace verdoyant pour séparer route et pistes cyclables et piétons

- développer les stations de villo sur l'axe principal de Ronchin au delà de la mairie

- développer les cheminements piétons grâce aux nombreuses venelles et voyettes de Ronchin

- développer les zones d'autopartage citiz ou autre dans les quartiers denses Ronchinois

- développer des zones de covoiturage aux zones stratégiques (axes vers Lille et vers Lesquin)

- trottoirs trop étroits dans le quartier du petit Ronchin, difficile pour les personnes à mobilité réduite

- Réparer le muret qui s'effondre sur la place de l'Eglise Notre Dame (cela date depuis au moins octobre 2022), risque +++ pour les piétons et voitures en stationnement)

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@169 - GUILLE FLORENT - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 21:36:07

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Le plan de mobilité doit être amendé sur sa partie ronchinoise par:

**Contribution :**

- Restructuration complète de la rue Jean Jaurès (de Porte de Douai Lille jusqu'au SuperMatch Ronchin, rue Lavoisier) pour réduire les risques de collision vélos/ bus/voiture dus à une multitude de croisement des tracés.

- Développer les espaces verts dans l'avenue J. Jaurès Petit Ronchin, utiliser un espace vert pour séparer route et pistes cyclables et piétons

- Développer les stations de villo sur l'axe principal de Ronchin au delà de la mairie.

- Mettre en place des arceaux à vélo devant les commerces, pour privilégier les moyens de mobilités douces

- développer les cheminements piétons grâce à une mise en évidence (panneaux directionnels) des nombreuses venelles et voyettes de Ronchin

- Mise en avant des stationnement à proximité des commerces de Ronchin (2 parking derrière la mairie non exploités) alors qu'ils sont à proximité immédiate des commerces. Alors qu'il est toujours difficile de ce garer dans la rue commerçante.

- développer les zones d'autopartage citiz ou autre dans les quartiers denses Ronchinois

- développer des zones de covoiturage aux zones stratégiques (axes vers Lille et vers Lesquin)

- trottoirs trop étroits dans le quartier du petit Ronchin, difficile pour les personnes à mobilité réduite / poussettes

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@170 - Rogez Arnaud - Lille**

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 22:09:26

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Intérêt général et plan de déplacement.

**Contribution :**

Notre Métropole a changé.

Nos élus ont voulu réduire la place donnée à la voiture. Près de 50% des places de stationnement ont été supprimées et les axes de circulation vers le centre ville de Lille ont également été fortement diminués depuis la mise en place du plan de circulation phase 1 du 22 aout 2016.

Le résultat sur la pollution atmosphérique a été catastrophique.

L'impact sur l'emploi dans les commerces du centre ville se solde par la perte de 9000 emplois...

Une question subsiste, pourquoi persister dans cette voie?

Quel est l'intérêt général qui mérite ces sacrifices?

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@171 - Dubois Philippe - Quesnoy-sur-Deûle**

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 22:16:31

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Amélioration vitesse déplacement collectif

**Contribution :**

Bonjour,

Pour améliorer les liaisons principales de bus comme les lignes il faudrait fermer des axes complers pour les réserver aux bus. Des villes comme Bordeaux, Nice l'ont fait et c'est très efficace en terme de déplacement rapide.

Car par exemple quesnoy sur deule a plus de 45 de Lille minutes en période de pointe ce n'est pas normal à notre époque.

Cordialement

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## @172 - Laurence - Lille

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 22:22:50

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Mes remarques sur le nouveau PDM

**Contribution :**

Pourquoi cette fois ?

En lisant ce nouveau PDM, je me pose la question: Les objectifs du PDM précédent n'ont pas été atteints... En quoi est-ce que ce nouveau PDM sera lui, atteint davantage? Nos élus sont-ils maintenant prêts à s'engager et à imposer des choix (avec le courage nécessaire)?

Ensuite, en voyant le tracé du Tramway dans Lille - qui évite soigneusement le centre-ville (Mme Aubry en veut-elle, de ce Tramway?) je me demande si ce tracé ne dégradera pas davantage la desserte des personnes en périphérie (qui devront faire un changement – un Tramway avec un changement, c'est moins bien qu'un bus...)? Je suis étonnée (ou pas?) de ne voir que très peu d'engagements chiffrés, précis, datés et d'échéances précises... Beaucoup de plans d'action sont des incantations ou des objectifs généraux, les calendriers et les indicateurs donnés dans les fiches actions sont peu précis – et les indicateurs ne sont pas assortis d'objectifs chiffrés à atteindre. Cela me fait beaucoup douter de l'engagement des élus. Pourriez vous donc ajouter des engagements chiffrés, datés, vérifiables avec chacune des actions ? Ce document apparaît peu contraignant - déjà à ce stade.

Une action concrète et claire pourrait être par exemple une modification de fond du grand boulevard : une autoroute dans la ville : que de pollution, de bruit, et de danger de la route (pour les cyclistes principalement - à quand l'accident mortel?) pour les riverains ! Qu'en pensent les élus concernés ?

Une synthèse

N'aurait-il pas été intéressant de présenter une synthèse de chaque orientation et action, et une page pour chacune ? Le document est indigeste et peu accessible (plusieurs centaines de pages à lire pour monsieur et madame tout le monde, après leurs heures de travail et la gestion familiale... J'ai dû m'accrocher, car il faut plusieurs heures pour entrer dedans). Dans mon entreprise, on a investi dans une équipe dédiée d'ingénierie de la formation, dont la tâche cruciale est de rendre des formations accessibles et adaptées aux différents publics - visuels, vidéos, quiz, même réalité virtuelle et autres supports à l'appui - sinon personne ne suivrait ces formations que nous proposons en ligne) En plus le document est très lourd à lire et fait planter l'ordinateur.

Orientation 5

Quels sont les objectifs de mise en service des lignes de Tramway et BHNS ? Je n'ai rien trouvé de précis. 2028 ? La fiche action 16 évoque 2030. Est-ce un engagement ferme ? Pourquoi faut-il attendre si longtemps ?

Ces projets, tout comme le SEM, sont-ils financés ? Pourquoi faut-il 20 ans pour faire le SEM ? En attendant, les lignes TER n'attendent pas, elles, pour se dégrader.

### Action 3

J'ai fait la demande il y a un an et demi pour un garage à vélo (que j'ai réitéré). Plusieurs voisins en ont fait la demande également : aucune réponse !

Sur l'autopartage, pourrions-nous avoir un comparatif du prix de l'autopartage à la MEL par rapport à d'autres communes? Citiz à Lille est (coût à l'heure et au km) beaucoup plus cher que l'autopartage à Bruxelles.

### Action 11

Aujourd'hui, contrairement à ce que vous indiquez, l'information en temps réel n'est pas fiable, lorsqu'elle est accessible. J'ai pu, moi et mes proches, le constater à plusieurs reprises.

Sur les 2 derniers mois, deux fois j'ai attendu un bus qui n'est pas venu.

Une fois, à un arrêt sans panneau, pour autant aucune alerte identifiée sur l'application. Le chauffeur m'a expliqué que le bus précédent (que j'attendais, avait dû être annulé). Une autre fois, à Lille Flandre, où le bus indiqué sur le panneau lumineux n'est jamais venu !

Il me semble essentiel d'avoir un réseau à la hauteur de 2023 avec une information voyageurs en temps réel fiable et accessible par tous et partout. Véritablement moderniser le réseau pour qu'il soit enfin à la hauteur d'un réseau de 2023 me semble être une des priorités.

D'ailleurs je n'ai pas lu d'éléments à ce sujet dans l'action 14 ?

### Action 10

Je ne vois pas d'éléments sur les carrefours à feu. Or, lorsque je prends le Tramway, cela ne me semble pas fluide. Peut-on avoir les statistiques des Tramway arrêtés aux carrefours ? Ces arrêts continus empêchent toute efficacité d'une ligne de tram...

### Action 13

Une autre action serait d'optimiser les horaires. Mon bus le matin arrive souvent en avance pour ensuite rester bloqué plusieurs minutes quelques arrêts plus loin, et ce quasi systématiquement. C'est rageant !

Vous voulez faire une étude sur la cohabitation des bus et des vélos. Depuis le temps, ne sachant pas déjà précisément ce qu'il en est ? En tant que passagère régulière de bus, je peux vous dire que plus d'une fois, j'ai failli assister à un écrasement de vélo en live...Le groupe de cyclistes de Lille sur Facebook rapporte hebdomadairement des faits de ce genre.

Il faut bannir les vélos dans les voies bus. Cela gêne les bus, et avant tout, ce n'est pas sécurisant pour les vélos. Régulièrement des vélos (dont je fais partie également) sont frôlés par les bus. Il faut enlever le stationnement ou réduire la place de la voiture, plutôt que de gêner les bus et de mettre en danger les vélos ! Lille c'est mortel pour les vélos... allez donc voir ailleurs comment ces problématiques sont gérées, ce serait une bonne source d'inspiration (moyennant de la volonté politique).

Trop de voitures (et pas uniquement les voitures) sont irrespectueuses des limitations de vitesse, des piétons, des vélos et des voies/ cases qui leurs sont dédiées. J'ai peur à vélo, je le prends de moins en moins.

Il faut augmenter les contrôles. Pourquoi n'envisagez-vous pas la mise en place de radars de vitesse urbain permettant également les amendes? Cela est maintenant possible, je crois.

Il faut réduire la place de la voiture et du stationnement pour mettre plus de vélos. Renforcer la signalisation pour les vélos à contre sens dans les voie à sens unique, ou mieux encore, réserver des routes étroites pour les mobilités douces uniquement (cela se fait couramment à Amsterdam, rien de surprenant pour eux, qui ont pourtant longtemps avant nous été des pro-voiture +++ Aujourd'hui, ils ont 30 ans d'avance sur nous à Lille! Et ne dites pas que 'c'est dans leur ADN',, ou que 'là-bas c'est tout plat' svp, je ne peux plus entendre ces arguments qui ne tiennent pas la route)

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@173 - Laforge Valentin - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 30/03/2023 à 22:33:45

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Station v Lille ronchin

**Contribution :**

Bonjour, je propose de développer une station vLille à ronchin proche de du quartier comtesse de ronchin. J'habite rue Roger Salengro et très peu de moyen de transport sont à proximité alors qu'un nombre important de personnes vivent dans le quartier

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **E174 - CH MOISNIL**

**Date de dépôt :** Le 31/03/2023 à 09:04:01

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :** contribution pdm

**Contribution :**

Bonjour Veuillez trouver ci joint notre contribution à l'élaboration du plan de mobilité de la MEL  
salutations Pascal Peperstraete

--

CHH MOISNIL Collectif des Habitants du Hameau du Moisnil

Retrouvez-nous sur les réseaux : Facebook : Alerte a Marquillies Twitter : @moisnil YouTube : CHH MOISNIL Cagnotte en ligne : Helloasso : Collectif des Habitants du Hameau du Moisnil

icon-enveloppe-tick-round-orange-animated-no-repeat-v1.gif Sans virus. www.avast.com#DAB4FAD8-2DD7-40BB-A1B8-4E2AA1F9FDF2

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(plan de mobilite mel.docx\)](#)

Document : plan de mobilite mel.docx, page 1 sur 2



#### Remarques des membres du collectif « ch.moisnil » au sujet du plan de mobilité de la MEL

\* Prioritairement nous insistons sur l'amélioration substantielle du réseau ferroviaire et transport en commun dans les Weppes (fréquence, gratuité incitative pour le moins-voiture, les accès faciles..) , permettant de déservir le Béthunois , le ferroutage, l'aménagement du transport fluvial pour les marchandises et pourquoi pas comme certaines propositions lues sur le PM des navettes voyageurs vers Lille cadencées et plus rapides (déjà envisagé dans le PDU des Weppes en 2003 à propos du projet de tram-train) ..

\* bien sûr l'aménagement d'un plan de circulation modérée dans les centres des communes avec un partage des voies sécurisé entre autos, vélos et piétons doit rester une priorité

Il faut inciter les communes rurales à remettre en état les anciennes voyettes pour les marcheurs et les enfants pour se rendre à l'école-, et subventionner les projets de rénovations.

\* la revitalisation des communes passe aussi par l'existence en leurs seins des commerces et services locaux de proximité indispensables pour maintenir un lien social et humain (boucher, boulanger, épicier) et limiter les déplacements . La commune de Marquillies (2000 hab) par exemple, ne dispose d'aucun de ces commerces de proximité alors que la population vieillit .

· Le projet d'OAP 27 du Plu 3 (reprenant celui du plu 2) prévoit la construction , à terme , de 2 nouvelles infrastructures routières sur la zone d'activité Illies Salomé : l'une permettant de relier la M 141 à la RN47 et ainsi de servir de voie d'accès au parc d'activités « la croisée des weppes » (entrée et sortie) , voire à l'aire de grand passage des gens du voyage, l'autre permettant d'assurer une nouvelle liaison routière entre la zone d'activité et le rond point de Salomé (rue Jules Ferry) ; ces projets d'infrastructures ne peuvent se réaliser sans une étude d'impact environnemental prenant en compte l'impact de ces nouvelles voies de circulation sur la traversée des villages de Marquillies et Salomé et sans mesure dissuasive destinée à éviter au maximum le transit des véhicules par les centre bourgs .

Il est nécessaire de construire des passerelles pour relier les villages des deux côtés de la N41 dans les Weppes. En effet il est actuellement très difficile et dangereux de traverser la nationale aux ronds-points pour se rendre à la piscine d'Herlies ou chez les spécialistes médicaux ou autres installés dans cette localité et d'en autres (Fournes, Beaucamps...) , voire de se rendre sur la zone d'activité (Illies) en raison de l'intensité de la circulation et ce à n'importe quelle heure de la journée ; à ce titre la passerelle prévue au dessus de la RN41 au niveau du rond point d'Illies (piéton, cycliste) doit être réalisée .

Document : plan de mobilite mel.docx, page 2 sur 2

Il n'est pas fait mention dans le projet de l'impact sur la mobilité de la création des zones à faible émission (ZFE) dans les grandes villes. Beaucoup de nos concitoyens ne pourront se permettre l'achat onéreux d'une voiture électrique d'où l'intérêt de développer au plus vite les modes de circulation alternatifs.

Spécifiquement pour Marquillies nous réclamons la création d'une piste cyclable reliant le village à Salomé et La Bassée. La possibilité est réelle car les bas-côtés de la route sont larges. La promesse a été faite depuis longtemps....

Nous demandons de « conforter l'effet de porte rue du Moisnil en aménageant un espace de transition et en renforçant le caractère « urbain » de cette rue afin d'éviter les comportements excessifs entre l'effet de porte et le giratoire Verdun/Paradis » comme prévu dans le PDU des Weppes en date du 15-10-2003.

La création de la zone logistique à proximité de notre village va grandement impacter la mobilité dans notre campagne et favoriser la création de nouvelles voies routières, contrairement au plan de modération annoncé. De même, envisager la construction d'une zone industrielle dite « remarquable », et ses accès, en plein champ, dans le prolongement de l'entrepôt n'apparaît pas conforme à la volonté affichée dans le plan de mobilité de ne pas développer les infrastructures routières et de réduire les impacts négatifs sur le climat ( pollution multiformes)

Le projet prévoit des connections avec les autorités belges en tant que pays frontalier, qu'en est il des connections avec le département du Pas de Calais, tout proche .

Pour le Collectif des Habitants du Hameau du Moisnil

Maisonnfes associations

Mairie

Marquillies 59274

Pascal Peperstraete

Co Président

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023



## **R175 -**

**Date de dépôt :** Le 31/03/2023 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :**Projet Tram-Train Comines-Lille et liaisons avec I

**Contribution :**

PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL : la MEL oublie la Vallée de la Lys

La Vallée de la Lys dont fait partie Wervicq-Sud est sinistrée comme toutes les cités de cette vallée, en ce qui concerne le transport des personnes.

Il y a longtemps été question à la MEL du projet de Tram-Train qui devait relier Comines et les villes avoisinantes ainsi que les villes situées le long du cheminement. Des volontés politiques l'ont réclamé à cor et à cri !

Malheureusement ce projet n'a pas été sérieusement étudié et n'a donc pas été acté et est à l'heure actuelle refusé.

Comment ne pas réagir à l'évocation d'un plan de mobilité qui n'acte pas l'intégralité des composantes de la Métropole ! Tous les métropolitains ne doivent-ils pas bénéficier des mêmes avantages ?

Par ailleurs, ne sommes-nous pas une Eurométropole ? Il avait été question de créer des liaisons avec nos amis belges de Flandre (Courtrai, etc....) et de Wallonie (Tournai, etc.) Si cela avait été réalisé, nous pourrions maintenant parler d'Eurométropole puisque les transports de personnes seraient maillés entre nos deux pays et intégreraient l'ensemble de la Vallée de la Lys.

On peut s'étonner enfin que les maires des différentes villes concernées de Comines à Halluin ne se soient pas unis aux maires de Quesnoy sur Deûle et Deûlémont pour réclamer cette infrastructure vitale pour notre territoire.

Nous ne sommes pas oubliés pour les contraintes telles que aire d'accueil des gens du voyage, mise en place de la ZFE (zone à faible émission) qui nous infligera une double peine... mais en revanche nous sommes tout à fait mis de côté pour les avantages et tout simplement les services égaux pour tous les métropolitains.

Récemment la presse (Nord Éclair du 17/02/2023) relatait que Tourcoing et la Vallée de la Lys étaient les villes où l'on respirait le moins bien en France !

Les 96 communes vont bénéficier de vélos électriques en libre-service... pour faire des promenades ou pour aller travailler ? L'absence des bornes de recharge des véhicules électriques reste, à ce jour, sans solution visible sur le terrain !

Les équipes municipales devraient se rendre compte qu'il est impératif, face aux compétences tentaculaires de la MEL, de s'unir. Faut-il rappeler que « l'union fait la force ».

Dans son édition du 25/3/2023 Nord Éclair faisait remarquer qu'à nouveau la Vallée de la Lys avait été oubliée ! Que faut-il donc faire pour être entendu par la MEL ?

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **E176 - MARTIN Samuel**

**Date de dépôt :** Le 31/03/2023 à 14:58:51

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :** Contribution enquête : Projet de Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille

**Contribution :**

Madame, Monsieur,

Nous avons eu connaissance de votre appel à consultation relatif au projet de Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille.

Mobilians, en tant qu'organisation professionnelle représentant les entreprises des services de l'automobile, du camion, du deux-roues et des mobilités, souhaite pouvoir participer à cette consultation.

Ainsi, vous trouverez en pièce jointe :

- Une contribution liée à la future mise en place de la ZFE-m (bien entendu, le projet de plan de mobilité est plus vaste que la seule question de la ZFE, mais il est clair que les deux questions sont intimement liées),
- Une annexe correspondant aux chiffres régionaux concernant l'automobile et la mobilité.

Restant à votre disposition pour tout échange sur le sujet,

Cordialement,

Samuel MARTIN Responsable territorial Hauts-de-France

\*\*\*\*\*@mobilians.fr - T. 03 20 \*\* \*\* \*\* [mobilians\_mail.png] MOBILIANS Région Hauts-de-France 147  
rue de Douai - BP 59 - 59008 LILLE CEDEX <https://www.mobilians.fr>

[mobilians\\_in.png](#) [mobilians\\_tt.png](#) [mobilians\\_fb.png](#)

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(Contribution-mise-en-oeuvre\\_ZFEm.pdf\)](#)

Document : Contribution-mise-en-oeuvre\_ZFEm.pdf, page 1 sur 11



## Mesures d'accompagnement à la création des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)

### *Contribution de Mobilians*

#### 1. Présentation de Mobilians

Mobilians (ex-Conseil national des professions de l'automobile - CNPA) est l'organisation représentative des métiers de l'automobile et de la mobilité en France. Elle fédère près de 160 000 entreprises, dont une immense majorité de TPE et PME qui représentent 500 000 emplois non délocalisables et 70 000 jeunes en formation chaque année.

**Nos membres, qui constituent l' « aval » de la filière, jouent un rôle déterminant dans la transition des mobilités**, forts de leur diversité, de leur savoir-faire et du maillage territorial de ces professionnels au contact quotidien des Français : entretien des véhicules et contrôle de l'état du parc, renouvellement du parc automobile, transformation des usages avec la location et le déploiement des nouvelles mobilités (vélo et vélo électrique, covoiturage, autopartage, trottinettes, ...), éducation routière, distribution d'énergies et de carburants, collecte et recyclage des produits en fin de vie, etc.

La planification de la transition écologique et énergétique est une priorité du président de la République, comme de l'ensemble du Gouvernement. Elle l'est aussi pour Mobilians et les entreprises qu'elle représente, fortement impliquées dans le **développement de solutions pour une mobilité durable, de l'usage et décarbonée, qui soit à la fois utile aux usagers, notamment les plus modestes, créatrice d'emploi, de valeur et protectrice de l'environnement.**

Mobilians souhaite prendre toute sa place dans la réussite de la transition de la mobilité en contribuant et facilitant le déploiement des politiques publiques telles que la mise en œuvre des ZFE sur le territoire national, actée par le projet de loi Climat et Résilience.

#### 2. Contexte et constats

La mise en place de nouvelles Zones à faibles émissions-mobilité (ZFE-m), prévue par le projet de loi Climat et Résilience, doit permettre d'accélérer le verdissement des mobilités, qui doit être mené avec méthode, efficacité et pragmatisme.

L'accélération du calendrier de mise en œuvre des ZFE, impulsée par la publication du décret qui les rend obligatoires dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, s'inscrit à ce jour dans le cadre plus large du plan de sobriété énergétique. Visant à réduire de 10% la consommation d'énergie sur les deux prochaines années d'ici 2 ans, les transports sont un levier majeur à l'atteinte



de cet objectif. Les groupes de travail sectoriels lancés depuis le mois de juillet par le ministère de la Transition énergétique, mentionnent pour la plupart la promotion de la mobilité durable (auto-partage, forfait mobilités durables etc.), notamment dans le cadre des trajets domicile-travail.

Si de nombreux leviers existent pour permettre de s'engager dans la transition vers les mobilités durables, il convient d'assurer, auprès de l'ensemble des acteurs concernés, la lisibilité et la visibilité sur les aides et dispositifs existants. En effet, l'augmentation des crédits alloués aux aides financières telles que le bonus automobile, la prime à la conversion ou encore le rêtrofit facilite le verdissement des mobilités à condition d'en connaître l'existence.

Les services de l'automobile, quant à eux, ont été touchés de plein fouet par les crises qui se sont succédées – crise sanitaire, des semi-conducteurs, conflit russo-ukrainien – fragilisant le secteur confronté depuis déjà quelques années à une hausse drastique de la fiscalité et du nombre de normes en vigueur. Cette réglementation changeante, au niveau national et communautaire, engendre davantage de difficultés pour le secteur et ne permet que difficilement aux professionnels de se projeter sereinement. Les consommateurs comme les entreprises ont plus que jamais besoin de stabilité et de visibilité dans les dispositifs, à plus forte raison dans le contexte actuel de reprise post crise sanitaire et des différentes crises que nous connaissons actuellement (énergétique, des semi-conducteurs).

Pour être acceptée par la population, la transition écologique de la mobilité ne doit pas se résumer à une succession de mesures restrictives et punitives. Elle doit permettre à chaque Français de trouver la solution la plus adaptée tant à ses usages qu'à ses capacités économiques, en tenant compte de contraintes environnementales renforcées.

L'acceptabilité des ZFE-m est alors une clé de leur réussite. **Les véhicules classés Crit'Air 3 à Crit'Air 5 représentant aujourd'hui 40 % du parc automobile en circulation**, l'interdiction faite à ces véhicules de circuler ne doit pas se traduire par la relégation de certaines catégories de population à l'extérieur des centres-villes, aggravant les inégalités sociales et territoriales.

Il appartient à la puissance publique de renforcer la cohérence des ZFE-m en limitant au maximum les incompréhensions et les incohérences du dispositif.

**S'appuyant notamment sur les premières étapes de déploiement au sein des territoires et les mesures d'accompagnement existantes, Mobilians identifie plusieurs propositions apportant des solutions concrètes afin de relever le défi de l'acceptabilité des ZFE-m en France.**



### 3. Les propositions de Mobilians

#### 1- Prévoir un dispositif général d'information sur le développement des ZFE-m, pour permettre leur acceptabilité sociale

Plusieurs millions d'automobilistes sont concernés par le déploiement des ZFE, dont une très grande partie ne sont ni conscients ni informés de l'obsolescence prochaine de leur véhicule du fait de la réglementation. En effet, la mise en place des ZFE-m reste à ce jour illisible pour une grande partie des Français, qui ne savent pas quelles sont les zones géographiques concernées, le calendrier de mise en œuvre ou le champ des restrictions.

Plusieurs enquêtes menées à l'échelle nationale et territoriale auprès des acteurs du territoire et des habitants témoignent des lacunes de compréhension du dispositif. A l'échelle nationale et selon les résultats collectés par l'institut Harris Interactive, pour Mobilians, en mai 2021, près de **60 % des Français ne savent pas ce qu'est une Zone à faibles émissions et son impact potentiel sur leur mobilité au quotidien**. Ce même sondage révèle que **près d'un Français sur 2 déclare n'avoir pas connaissance de l'interdiction, au cours des années à venir, des véhicules diesel dans certaines zones urbaines**.

Plus récemment, en mai 2022, l'IFOP présente une étude réalisée sur le territoire girondin et auprès des habitants de Bordeaux Métropole, qui confirme ces résultats. Ces derniers montrent que 77% des habitants de la Métropole ne savent pas ce qu'est une ZFE alors que 67% sont favorables à sa mise en place.

Si les ZFE font l'objet d'une acceptation croissante auprès de la population, s'expliquant notamment par son impact sur la santé et la qualité de l'air, un automobiliste doit pouvoir, sans risquer d'amendes, réaliser un trajet entre plusieurs ZFE-m en ayant une connaissance préalable des restrictions de circulation.

Les restrictions de circulation au sein des ZFE-m sont régies selon les décisions prises par les exécutifs locaux au regard de la situation de chaque métropole. Si ce principe de subsidiarité ne saurait être remis en cause, il ne doit pas s'exercer au détriment de la liberté de circulation de nos concitoyens.

Il semble difficilement concevable d'exiger de nos concitoyens qu'ils vérifient, avant de planifier un tel trajet, les réglementations de chaque métropole en termes de circulation.

Afin d'assurer la clarté du dispositif, rendu complexe par sa mise en œuvre territoriale, il est nécessaire de prévoir un **outil d'information global à destination des automobilistes afin de continuer à assurer une visibilité en termes de circulation sur le territoire au sein des différentes ZFE-m**.



Nous soulignons à cet égard le lancement de services numériques d'assistance au déplacement déterminant les informations concernant les ZFE, les impacts environnementaux et les restrictions de circulation des poids lourds. **L'enjeu sera donc celui de l'actualisation en temps réel de cette base de données et de sa consolidation afin d'assurer la clarté des informations et leur précision.** Cet outil pourrait également indiquer la disponibilité des infrastructures de recharges ouvertes au public.

Il s'agit aussi d'un enjeu de lisibilité de l'action publique sur les politiques de mobilité : l'absence de synchronisation entre l'échelle nationale et locale risque d'engendrer un millefeuille de mesures nationales (bonus, malus, prime à la conversion, etc.) et locales (ZFE, etc.) empêchant d'avoir un cadre cohérent et stable. Cette situation pourrait aussi nuire aux objectifs énergétiques fixés et créerait des disparités injustifiées entre les territoires en termes d'effort de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

## **2- Prendre en compte l'impact socio-économique des ZFE et accompagner les professionnels de l'automobile implantés dans le périmètre de la ZFE**

L'objectif d'amélioration de la qualité de l'air, dans lequel la filière, porteuse de solutions innovantes en faveur de la transition des mobilités, s'engage, ne saurait être remis en cause. Toutefois, **la mise en place des ZFE doit impérativement prévoir un accompagnement des professionnels impactés afin de leur permettre une transition de leur activité et en assurer la pérennité.**

A titre d'exemple, près de 13 000 entreprises des services de l'automobile sont situées sur le territoire de la Métropole du Grand Paris. Plus de 40 % de ces entreprises ont une activité dans la réparation et l'entretien automobile et des deux-roues motorisés, le contrôle technique ou encore la distribution de carburants, et sont en contact permanent avec les automobilistes. Plus de la moitié de l'activité de ces entreprises porte sur des véhicules de motorisation thermique, qui seront à court terme, exclus des centres villes.

**Les restrictions envisagées pourraient donc avoir un impact significatif sur l'activité des entreprises des services de l'automobile dont l'implantation au sein du périmètre de la ZFE est menacée.** Elles pourraient par ailleurs créer un avantage concurrentiel pour celles situées en lisière des agglomérations concernées, au détriment des entreprises implantées dans la ZFE.

D'autre part, la filière aval des mobilités est particulièrement attentive et s'engage à la construction d'une mobilité durable et de l'usage qui soit utile aux usagers, créatrice d'emploi et protectrice de l'environnement. Les professionnels du secteur, qui maillent l'ensemble du territoire, ont un rôle clé à jouer auprès des automobilistes et au service du verdissement de leurs moyens de transport.

Il est donc essentiel que les entreprises de l'automobile soient accompagnées dans les transitions à venir et bénéficient d'un plan de soutien spécifique de la part des métropoles qui mettent en place une ZFE. Mobilians regrette que ce levier d'accompagnement auprès des professionnels n'ait pas été traité avec attention dans le cadre des projets d'élaboration de ce dispositif.



Il s'agit d'un enjeu majeur dans la mesure où **l'instauration d'une ZFE impose aux acteurs économiques se situant à l'intérieur du périmètre d'anticiper les restrictions, avec des calendriers ne permettant parfois pas aux milliers de professionnels d'acquérir un véhicule aux normes et se voyant donc empêchés d'exercer leur métier.**

Les calendriers des restrictions de circulation décidées par certaines collectivités territoriales vont au-delà du calendrier proposé par le projet de loi Climat et Résilience. Les interdictions de circulation des véhicules classés Crit'Air 2 dans moins de 2 ans, soit au 1er janvier 2024, parmi lesquels l'ensemble des véhicules diesel auront donc un impact sur la circulation des véhicules des entreprises, des salariés mais aussi des consommateurs ce qui pourrait engendrer des impacts socio-économiques majeurs.

Dans ce contexte, **l'étude réalisée préalablement à l'instauration d'une ZFE-m par les collectivités locales et jointe à l'arrêté soumis à consultation publique doit présenter, au-delà des effets sanitaires et environnementaux, les impacts socio-économiques de la ZFE sur le territoire concerné.** Cette étude doit permettre de mieux appréhender les enjeux socio-économiques du territoire concerné, de mieux accompagner les acteurs impactés, tels que les professionnels de l'automobile, et d'assurer une plus grande acceptabilité de la population concernée par le dispositif tout en calibrant au mieux l'accompagnement nécessaire.

Une période transitoire pourrait être envisagée, au cours de laquelle une exception aux restrictions de circulation pourrait permettre aux automobilistes qui détiennent un véhicule thermique de se rendre chez leur professionnel de l'automobile pour l'entretien ou la réparation de leur véhicule. Cette exception devra être temporaire et devrait être conditionnée à la présentation d'une attestation dérogatoire telle qu'une attestation de prise de rendez-vous. Par ailleurs, **des dérogations doivent être prévues, par voie réglementaire, pour l'activité des entreprises du dépannage-remorquage et du contrôle technique situés en ZFE-m, ceux-ci assurant des missions en délégation de service public.**

### **3- Accélérer le verdissement des flottes en sanctuarisant et facilitant l'accès aux aides à l'acquisition de véhicules propres et à l'évolution des infrastructures d'accueil de ces véhicules**

Le dispositif de la ZFE est considéré comme un moyen d'accélérer la transition du parc automobile pour permettre aux usagers d'aller vers la mobilité électrique. Cette transition écologique des mobilités, accélérée par les mesures du paquet "Fit for 55", introduit des changements dans la vie quotidienne des Français en termes d'usages, de comportement et d'investissement dans des solutions plus vertueuses. Afin de réussir cette transition et la rendre acceptable, l'ensemble des publics doivent y être inclus, notamment ceux dont leur véhicule est le seul mode de transport disponible pour se déplacer.

Compte tenu du prix d'acquisition encore élevé des véhicules électriques et d'un marché de l'électrique encore trop peu développé, il est donc essentiel de maintenir un système d'aide à l'achat





(bonus, primes à la conversion) suffisamment attractif pour susciter de l'intérêt chez les usagers de s'engager vers la mobilité électrique.

**Les aides à l'acquisition de véhicules propres sont donc essentielles pour maintenir la mobilité des Français dans les ZFE**, notamment pour les ménages modestes qui n'ont pas les moyens d'acquérir un véhicule neuf ou qui verront leur ancien véhicule subir une très forte décote sur le marché de l'occasion.

**De ce point de vue, la prime à la conversion et le bonus constituent des outils particulièrement efficaces en matière de transition énergétique du parc automobile.** Les gains environnementaux de ces deux dispositifs, pour ce qui concerne leur contribution à la diminution des particules fines et de la pollution au dioxyde d'azote, ont été plusieurs fois soulignés.

En particulier, la prime à la conversion est plébiscitée par de nombreux ménages modestes qui n'ont pas forcément les moyens d'acquérir un véhicule neuf. Si les chiffres de la prime à la conversion exceptionnelle mise en place au mois de juin 2020 témoignent de son succès (plus de 200.000 primes à la conversion attribuées en l'espace de deux mois), sa version actuelle est devenue inefficace.

Toutefois, la prime à la conversion dans sa version actuelle est devenue inefficace – le périmètre des ménages éligibles a été resserré et les montants ont été abaissés à plusieurs reprises depuis août 2020. L'outil est désormais tourné quasi-exclusivement vers l'achat de véhicules électriques, pour des ménages très modestes qui n'ont pas le budget pour ce type de véhicule. La trajectoire de baisse des montants du bonus sur les véhicules électriques et hybrides rechargeables initiée en juillet 2021 et qui se poursuit en 2022 va malheureusement à l'encontre des objectifs du Gouvernement sur le déploiement de l'électrique.

Au regard de l'affaiblissement de l'attractivité et de l'efficacité du dispositif, **Mobilians propose de revenir aux modalités de la prime à la conversion en vigueur entre juin et août 2020, pour rétablir un dispositif qui soit pleinement efficace. Cette mesure permettrait d'accompagner les ménages à l'accélération du déploiement des ZFE.**

L'élasticité des véhicules électriques à la fiscalité incitative étant extrêmement forte, l'État doit **maintenir à un haut niveau les aides à l'achat de véhicules électriques**. Un revirement ou une baisse de l'effort en ce sens aurait des conséquences désastreuses sur une filière en pleine recomposition.

Si des aides sont proposées pour le renouvellement du parc de véhicules, celles-ci s'avèrent parfois insuffisantes, non seulement pour certaines catégories de ménages qui n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule neuf, mais aussi pour de nombreux professionnels qui n'auront pas pu amortir l'achat de leurs anciens véhicules. Sans compter que la plupart des véhicules utilisés par les flottes professionnelles sont des véhicules de motorisation diesel (type VUL), pour lesquels il n'existe pas d'offre alternative ou à des tarifs prohibitifs pour les entreprises, et ce, malgré les aides.



Mobilians salue la proposition du Gouvernement de la mise en place d'un « **leasing social** », qui **puisse favoriser l'accès à une offre de véhicules vertueux avec un loyer préférentiel de 100 Euros**. Toutefois, pour que le dispositif de soutien puisse être viable, les efforts doivent être consentis de la part des différents acteurs, que ce soit de la part de l'Etat, des établissements financiers, des constructeurs et des distributeurs automobiles. La mise en place d'un leasing social doit respecter plusieurs principes fondamentaux afin d'être réaliste :

- Le dispositif devra privilégier un mix énergétique ouvert aux véhicules Crit'Air 1 et aux VO récents afin de refléter le marché actuel des véhicules au sein duquel le véhicule électrique d'occasion est quasiment inexistant.
- L'aide financière doit pouvoir être finançable compte-tenu du public ciblé. Les publics éligibles doivent pouvoir, eux-aussi, en supporter le reste à charge et, afin de s'adresser au plus grand nombre, elle ne devrait pas favoriser des critères d'implantation des ménages dans les ZFE ou des gros rouleurs. Le dispositif quant à lui ne devra pas se substituer au bonus ou à la PAC mais permettre leur renforcement.
- Les professionnels de l'automobile doivent être les porteurs de ce dispositif afin d'assurer la qualité des véhicules éligibles et limiter les risques administratifs et financiers. Le rôle des concessionnaires dans le financement des aides à l'acquisition a d'ailleurs permis d'atteindre l'objectif des 200 000 PAC en l'espace de deux mois, à l'issue du premier confinement, en organisant une traçabilité et un suivi avec l'appui de Mobilians.

Face à la hausse des prix du carburant, il convient d'inciter les employeurs à soutenir le pouvoir d'achat des salariés tout en préservant les incitations aux déplacements multimodaux et aux mobilités douces. La mise en place du Forfait Mobilités Durables par la Loi d'Orientation des Mobilités permet à l'employeur de prendre en charge tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant en vélo.

Nous saluons ainsi la mesure prise dans le cadre de la loi de finances rectificative votée en août 2022 qui rend possible la prise en charge facultative par leur employeur de tout ou partie des frais de transports personnels entre le domicile et le lieu de travail (frais de carburant, frais engagés pour l'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène) jusqu'à 800 € par an (au lieu de 600 € par an). Cette dernière devrait accélérer l'accès à des modes de transports durables tout en tenant compte de l'offre de mobilité disponible pour les salariés.

#### **4- Encourager la multimodalité et favoriser le développement de solutions de mobilité alternatives**

L'automobile représente encore une part majeure dans les déplacements des Français. Or, les ZFE sont souvent perçues comme des aménagements conçus contre ce mode de transport. Ainsi, afin de les rendre plus acceptables, les pouvoirs publics doivent d'une part promouvoir l'usage de véhicules moins polluants et l'organisation de l'intermodalité en ville d'autre part (parkings-relais, maillage des bornes de recharge, voies d'accès, etc.).

La France dispose de **l'un des écosystèmes les plus riches concernant les nouvelles mobilités**. Trottinettes, vélos, scooters partagés, covoiturage, autopartage : autant de modes de



transports permettant de résoudre à la fois la problématique de la pollution liée aux transports terrestres et celle de la place de la voiture en ville. Afin d'assurer la transition écologique souhaitée et le respect des normes en vigueur dans les futures ZFE, ces nouvelles solutions de mobilité doivent être encouragées.

Par exemple, la pratique du **covoiturage, plébiscitée par les groupes de travail mis en place dans le cadre du plan sobriété énergétique**, doit être plus fortement soutenue pour atteindre les objectifs du Gouvernement en la matière. Ce soutien pourrait se concrétiser notamment à travers des campagnes publicitaires sur le réseau autoroutier national et sur les principales voies utilisées autour des métropoles pour les trajets domicile-travail.

La location courte durée s'inscrit en effet dans une démarche responsable de transition écologique. **Elle contribue à une réduction du nombre de véhicules en circulation et une réduction de tonnes de CO2, en limitant le recours à véhicule détenu individuellement. Chaque voiture louée et partagée remplace l'équivalent de 8 voitures**, réduisant grandement le nombre de véhicules dans l'espace public. Par ailleurs, le parc de la LCD se distingue par un taux d'électrification significativement supérieur à celui du parc roulant actuel (près de 27% de véhicules électrifiés au sein de leurs flottes, soit une proportion de véhicules électriques et hybrides bien plus importante que dans le parc automobile global (2,1% en janvier 2022 source AVERE) et son rôle de prescripteur d'usages vertueux auprès de ses clients.

**Les collectivités locales ont un rôle à jouer dans le déploiement de ces nouvelles solutions de mobilité qui facilitent l'accélération de la mise en œuvre des ZFE.** Les outils qui ont été mis à leur disposition par la Loi d'Orientation des Mobilités pourront encourager ces nouveaux usages.

Par exemple, **les voies dédiées menant aux ZFE** peuvent être utilisées pour permettre la circulation des véhicules pris en autopartage, covoiturage, ou dans le cadre d'une location de courte durée.

Les collectivités doivent également investir dans le développement de **hubs multimodaux à l'entrée des ZFE** avec des places de stationnement - les parcs de stationnement situés à l'intérieur et en périphérie du périmètre d'une ZFE-m jouent un rôle prépondérant dans leur mise en place au service des politiques publiques de mobilité - un accès aux transports en commun ainsi que des aires réservées aux engins en free floating (trottinettes, vélos, scooters) afin de pouvoir déposer sa voiture en entrée de ville et poursuivre son trajet avec un mode de transport décarboné. L'accès à ces hubs multimodaux pourra d'ailleurs être facilité par des voies dédiées au covoiturage.

Au-delà de l'infrastructure physique, une intégration tarifaire de l'ensemble des modes de transports vertueux doit être réalisée. Avec un seul ticket ou abonnement, il sera alors possible de payer son trajet en covoiturage jusqu'à l'entrée de la ZFE, son stationnement au hub multimodal, puis son trajet en transport en commun ou free floating, permettant de finir son parcours au sein de la ZFE.

Dans ce contexte de création des ZFE, les nouvelles mobilités constituent une partie de la solution. Or, le déploiement de ces nouvelles mobilités ne pourra intervenir sans l'aide des AOM. Les Autorités Organisatrices de Mobilités doivent être accompagnées afin de permettre aux usagers de



se tourner vers un plus large choix de modes. Accompagner ces AOM vers la multimodalité passe par des financements. Dès lors, Mobilians propose de transformer la dette des AOM en en subventions en cas d'investissement dans les nouvelles mobilités : que chaque euro investi dans les nouvelles mobilités par les AOM soit déductible à 50% de leur dette Covid. Avec ce mécanisme, pas moins d'un milliard d'euros pourrait être investi pour développer les alternatives aux véhicules individuels dans les ZFE à horizon 2024.

#### **5- Des exemptions nécessaires à la particularité de certains véhicules**

Certains véhicules ont une utilité sociale différente, qu'il s'agisse de véhicules à usage spécial (ex. ambulances, corbillards, etc.) ou de véhicules de collection. La réglementation des ZFE-m doit en tenir compte pour ne pas faire indûment peser sur ces véhicules une réglementation relative au transport.

En particulier, les véhicules de collection représentent moins de 1% du parc automobile roulant et circulent moins de 1000 km par an. Leur circulation est interdite pour un usage courant. Interdire la circulation des véhicules historiques n'aurait pas d'impact significatif sur l'amélioration de la qualité de l'air et mettrait à mal un patrimoine culturel vivant, une filière économique représentant 20.000 emplois et 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

**Si des dérogations nationales sont fixées, les collectivités sont elles aussi libres de prévoir des dérogations à l'application des règles de la ZFE en faveur de certains véhicules ou professionnels.**

A titre d'exemple, le projet d'arrêté de la Métropole du Grand Paris prévoit des exemptions pour les catégories de véhicules suivants :

- Les véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection »
- Les véhicules de plus de 30 ans utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique
- Les véhicules spécialisés non affectés au transport de marchandises tel que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 susvisé, portant la mention VASP

Mobilians, qui représente les professionnels de la filière du véhicule historique, est satisfait que les véhicules de collection fassent l'objet d'une dérogation des restrictions de circulation envisagées. Toutefois, **les régimes d'exemption mis en place par les métropoles visent d'une part des véhicules différents et d'autre part ont leur propre calendrier dérogatoire.**

Cette situation introduit de fortes disparités de réglementation d'un territoire à l'autre. **Il relève donc du législateur de définir des dérogations sur le plan national, pour certaines catégories de véhicules et en particulier pour les véhicules de collection, afin d'éviter une disparité injustifiée d'approches sur l'ensemble du territoire.**

Plusieurs conditions préalables à cette dérogation pourraient être envisagées :

- Les véhicules de collection de motorisation diesel seraient totalement exclues des ZFE ;
- **Reculer progressivement l'âge d'accès au statut de véhicule de collection pour le porter à 40 ans.**
- **Adapter le contrôle technique des véhicules de collection** : les véhicules immatriculés en collection et antérieur à 1960 sont totalement exonérés de contrôle technique, tandis que ceux postérieur à 1960 sont soumis à un contrôle technique tous les 5 ans. Il convient de



renforcer le contrôle technique de ces véhicules pour rester cohérent avec les objectifs du Gouvernement sur le contrôle des émissions polluantes du parc automobile.

#### **6- Accélérer le maillage en bornes de recharge en incitant à l'installation dans les services de l'automobile et en s'appuyant sur les professionnels de la mobilité**

La mise en place d'une ZFE-m doit permettre d'accélérer la transition du parc automobile en incitant les usagers à acheter des véhicules électriques. Toutefois, l'accélération vers la mobilité électrique ne pourra se faire sans un déploiement massif des bornes de recharge électrique.

Les entreprises de services, qu'elles soient stations-services, mais également concessions automobiles, loueurs, parcs de stationnement, ... représentent un potentiel de déploiement de 50 000 bornes de recharge sur l'ensemble du territoire. Nous avons constaté, par le passé, les atouts d'une coopération renforcée de l'Etat avec notre écosystème des services : **nous avons ainsi initié, il y a quelques mois, dans le cadre du programme Advenir +, et en coopération avec l'AVERE, un plan d'accélération de l'installation de bornes de recharge dans les entreprises de services de l'automobile.**

Face aux nouvelles trajectoires fixées par la Commission européenne (fin de vente des véhicules thermiques et hybrides d'ici à 2035), il convient désormais de poursuivre ces efforts et d'accélérer le déploiement des bornes de recharge sur l'ensemble du territoire.

Afin de répondre aux objectifs fixés et lever ainsi les freins au développement de l'électromobilité, la puissance publique doit avoir une action résolue, notamment en termes de coût et de disponibilité des infrastructures de recharge sur l'ensemble du territoire. A cet égard, les contraintes rencontrées par les secteurs d'activité concernés requièrent un traitement différencié.

Pour les parcs de stationnement et les loueurs de véhicules, les normes de sécurité et les contraintes administratives dans les parkings souterrains constituent un des freins majeurs à l'installation des bornes.

S'agissant des stations-service, l'enjeu se situe sur la transformation d'un modèle – les stations-services traditionnelles devant évoluer vers des stations multi-énergies. Les bornes de recharge électrique haute puissance sont un élément clé dans la réussite de cette transformation et pour permettre une réelle efficacité au plus près des besoins et des usages. L'installation des bornes haute puissance représente des investissements massifs pour ces acteurs qui sont principalement des TPE et qui n'ont aucune capacité financière pour engager de tels investissements.

Les loueurs de véhicules, qui sont soumis à des obligations ambitieuses de renouvellement de leur flotte depuis la Loi d'Orientation des Mobilités, doivent pouvoir bénéficier du programme Advenir pour installer des bornes dans leurs agences. Il s'agit d'un enjeu essentiel dans la mesure où les loueurs sont des prescripteurs auprès des automobilistes en matière de sensibilisation à l'usage de la mobilité électrique.

Document : Contribution-mise-en-oeuvre\_ZFEm.pdf, page 11 sur 11



**Il est donc essentiel de prévoir un soutien spécifique à l'installation de bornes pour les services de l'automobile, qui soit financier et réglementaire, sans lequel les chiffres nationaux d'installation de bornes cacheront de fortes disparités entre les lieux et les usages, au profit des zones faciles à équiper (grandes surfaces, aires d'autoroutes, etc.).**

#### Récapitulatif des propositions

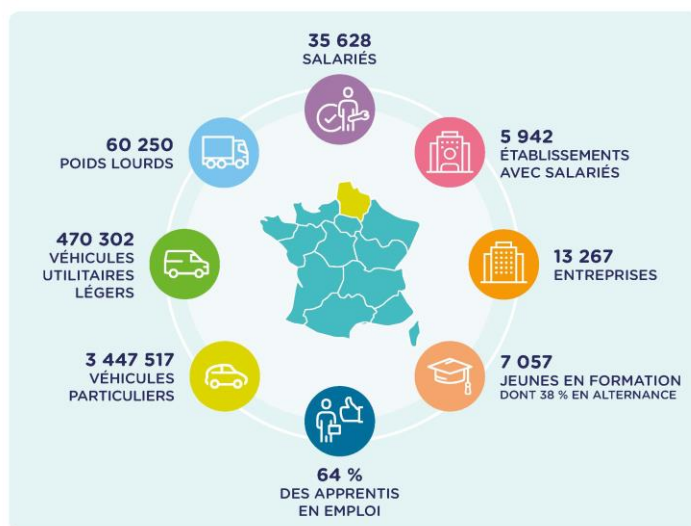
- 1. Consolider le dispositif d'information sur la mise en œuvre des ZFE-m pour assurer leur lisibilité et permettre leur acceptabilité sociale**
- 2. Accompagner les professionnels de l'automobile implantés dans le périmètre des ZFE afin de les aider dans la transition de leur activité et leur pérennisation**
- 3. Accélérer le déploiement et lancer de nouvelles aides à l'acquisition de véhicules propres et à l'évolution des infrastructures d'accueil de ces véhicules**
- 4. Encourager la multimodalité et favoriser le développement de solutions de mobilité alternatives**
- 5. Assurer une homogénéité des dérogations accordées afin de prendre en compte la spécificité de certains véhicules et éviter des disparités territoriales injustifiées**
- 6. Continuer à investir massivement dans le déploiement des bornes de recharge en s'appuyant sur les professionnels de l'automobile**

[Télécharger la pièce jointe originale \(Régioscope 2023 - Hauts-de-France\(1\).pdf\)](#)

Document : Régioscope 2023 - Hauts-de-France(1).pdf, page 1 sur 7

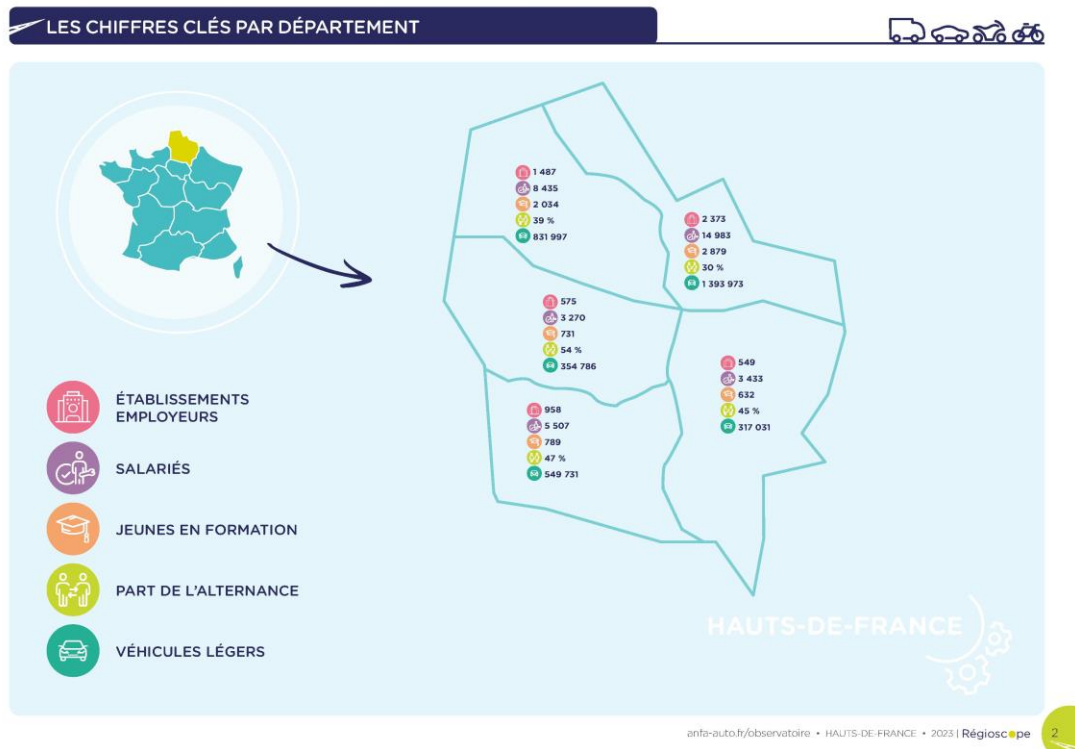


## LES CHIFFRES CLÉS DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION

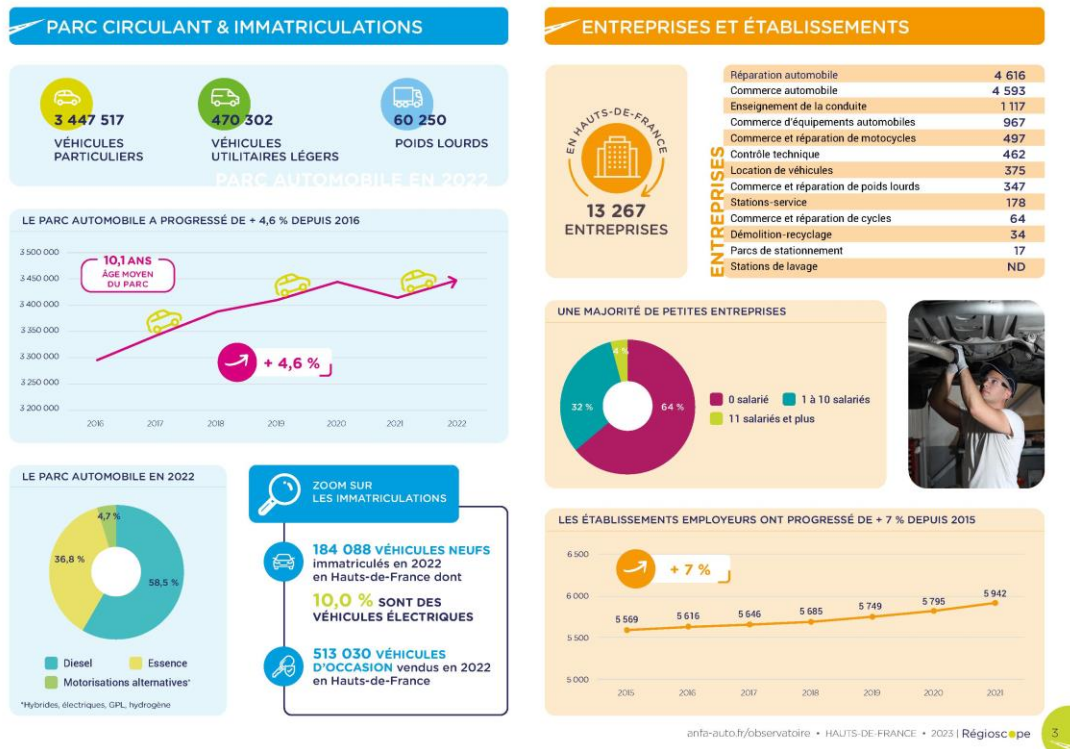


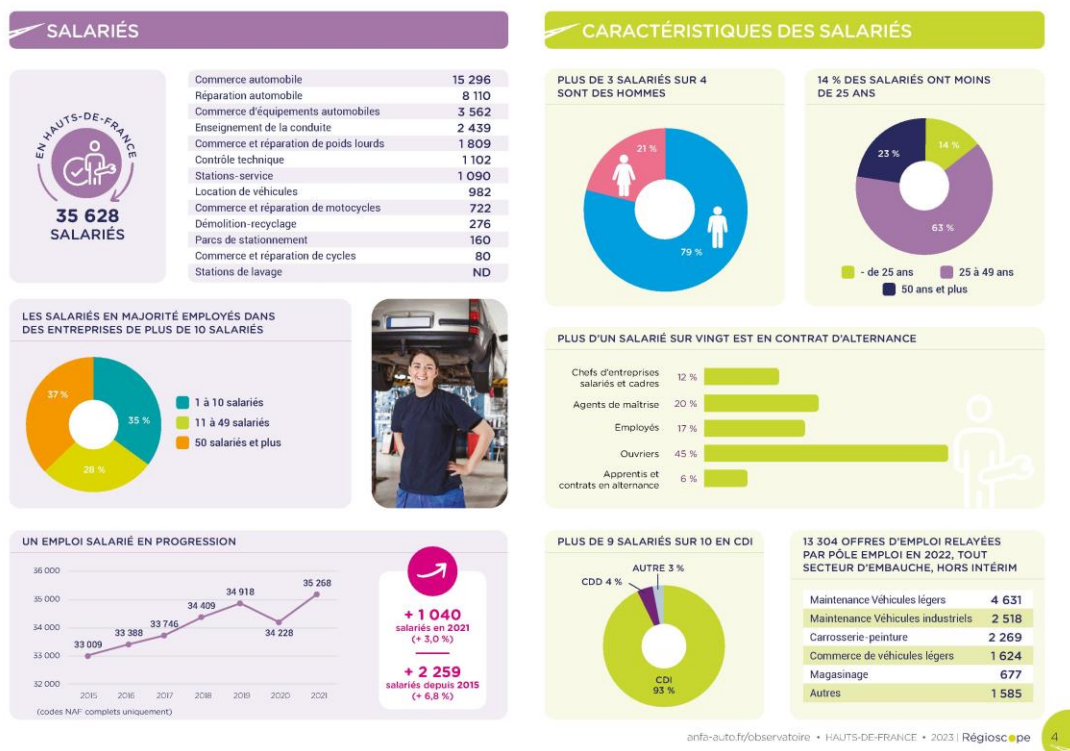
## LES PRINCIPAUX MÉTIERS



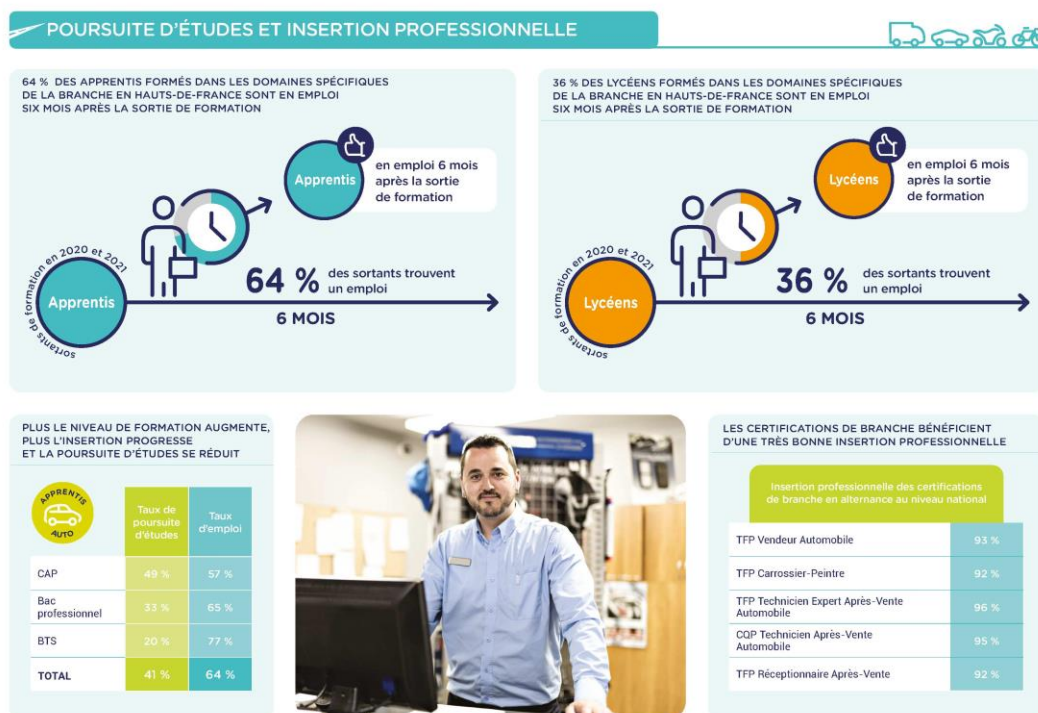












### L'ESSENTIEL

Le REGIOSCOPE présente les données statistiques nécessaires à la compréhension et l'analyse de l'évolution de l'emploi et de la formation au sein des métiers des services de l'automobile sur le territoire. Il vise à aider les acteurs régionaux à mieux évaluer et anticiper les besoins en compétences dans les filières de formation spécifiques des services de l'automobile.

Dans cet objectif, le REGIOSCOPE présente de manière synthétique les données pertinentes pour cette compréhension :

- L'évaluation des entreprises permet de spécifier les différentes activités qui composent la branche des services de l'automobile et de peser le poids prédominant de la vente et de réparation automobile. La répartition par taille montre la part importante de TPE dans le secteur (p.3).
- Les données sur le parc automobile et l'évaluation des immatriculations nous montrent une évolution du marché : avec un parc qui augmente et qui vieillit, l'activité des garages progresse. Il est à noter le démarrage des ventes de voitures électriques, parmi les ventes de voitures neuves, même si leur nombre reste modeste au regard de l'ensemble du parc, essentiellement thermique à ce jour (p.3).
- Ces données de marché expliquent, en partie, la progression de l'emploi salarié dans la branche. Un emploi salarié qui est majoritairement masculin, plutôt jeune et qui bénéficie d'une forte stabilité d'emploi avec un recours élevé au CDI. La transmission du métier et des compétences reste une pratique fortement encouragée dans ces entreprises, ainsi le poids des salariés en alternance y est très élevé (p.4).
- Cette tendance se retrouve au niveau des effectifs en formation, majoritairement en alternance et qui continuent de progresser. Ces jeunes bénéficient également d'une meilleure reconnaissance auprès des entreprises : l'insertion professionnelle est, pour eux, plus élevée, particulièrement après une certification de branche (p. 6-7).

### MÉTHODOLOGIE

Le champ étudié correspond aux activités couvertes par la branche des services de l'automobile (IDCC 1090) :

- Les codes naf : 451Z, 4519Z, 4520A, 4520B, 4532Z, 4540Z, 4730Z, 7120A, 771A, 771B, 8553Z, 4677Z, 4764Z, 5221Z, 7739Z, 8129B, 9529Z (en italique : uniquement activités spécifiques à la branche)
- Les effectifs en formation présentés correspondent aux diplômés et certifications spécifiques aux métiers des services de l'automobile mentionnés dans le répertoire national des certifications de services de l'automobile (RNCSA).

Les statistiques présentées dans ce REGIOSCOPE proviennent :

- des enquêtes réalisées par l'ANFA (Effectifs en formation, Insertion des titulaires d'une certification de branche, ScanjobAuto)
- et de la statistique publique (INSEE, IRP AUTO, ACOSS, SOES, InserJeunes)

Les parcs :

- Véhicule utilitaire léger : Camionnettes et Véhicules avec Aménagement Spécifique avec un PTAC (poids total avec charge) <= 3,5 tonnes
- Véhicules industriels : Camions, tracteurs routiers et Véhicules avec Aménagement Spécifique avec un PTAC (poids total avec charge) > 3,5 tonnes

Les dispositifs d'insertion :

- Les données d'insertion professionnelle pour les lycéens et les apprentis sont issues du dispositif Inserjeunes. Elles résultent d'un rapprochement de bases de données administratives (base de scolarité et DSN).
- Les données d'insertion après une certification de branche proviennent d'une enquête réalisée par l'ANFA (auprès des certifiés).



### SOURCES

- Parcs : Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, au 01/01/2022
- Immatriculations : Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, au 31/12/2022
- Entreprises : INSEE SIRENE 2020
- Établissements employeurs : ACOSS 2021
- Emploi salarié : ACOSS 2021, RH/AUTO 2021
- Caractéristiques des salariés : INSEE DSN 2020, en ETP (taille d'entreprise, âge, CSE contrat), en postes (genre)
- Offres d'emploi : SCAnjobAuto, ANFA
- Formation initiale : ANFA 2022/2023
- Insertion des apprentis et lycéens : Inserjeunes, sortants 2020 et 2021 à 6 mois, certifications spécifiques à la branche
- Insertion certifications de branche : ANFA, enquête insertion certifications sortants 2021 à 6 mois
- Métiers : INSEE RCP 2019, traitement ANFA, salariés uniquement

### À propos de l'ANFA

L'ANFA est chargée par la Commission Paritaire Nationale de la mise en oeuvre de dispositifs relevant de la politique nationale de formation de la branche des Services de l'Automobile. À ce titre, l'ANFA :

- anime l'Observatoire des métiers des services de l'automobile (OPMQ de branche) et apporte une expertise dans le cadre de la GPEC,
- propose une ingénierie des dispositifs de formation professionnelle,
- élabore des certifications,
- assure la promotion des métiers,
- développe l'apprentissage, notamment via les réseaux des CFA Pilotes.

Directrice de la publication : Dominique Favier-Pierret  
Directrice de rédaction : Valérie Chiron  
Rédaction : Philippe Le Gall  
Édition et création : Service Communication ANFA

Observatoire ANFA  
2, rue Capella - 44470 Carquefou  
Tél. : 02 44 76 21 50  
observatoire@anfa-auto.fr • www.anfa-auto.fr



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@177 - Aurélie - Lille**

**Date de dépôt :** Le 31/03/2023 à 16:19:02

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** pont de tournai - pont de la mort

**Contribution :**

Bonjour,

Je prends tous les jours le pont de Tournai dans le sens Mont-de-terre vers Lille, en vélo, et je le prends la peur au ventre, surtout depuis les 2 accidents mortels qui ont eu lieu cette dernière année (il y a un peu plus de 2 semaines pour le dernier). Quand sera-t-il possible de le traverser en vélo de façon sécurisée ? d'avoir une piste cyclable en dur et non partagée avec les voitures ? J'interdis à mes enfants de prendre ce pont à vélo. Le retour Lille-Mont de terre est suicidaire sur la voie cyclable, j'ai donc décidé de prendre le trottoir pour faire ce trajet. Combien de morts va-t-il falloir pour que l'on sécurise une voie pour les vélos mais aussi les piétons ?

Rue du long pot - rodéos

Pourquoi ne pas mettre des ralentisseurs dans la rue du Long pot à Fives ? Les rodéos urbains (motos) sont légions dès que les beaux jours arrivent et apportent leur lot de danger incommensurable et de nuisance sonore.

Merci pour votre écoute.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@178 - DEGROOTE Michel - Quesnoy-sur-Deûle**

**Date de dépôt :** Le 31/03/2023 à 18:08:41

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Contribution

**Contribution :**

Les zones péri-urbaines sont les oubliées du PdM ; près de 60 minutes aux heures de pointe pour aller de Quesnoy sur Deûle à Lille et encore davantage pour un habitants de Comines ; l'étude d'un transport rapide en site propre (ancienne voie ferrée) est une priorité absolue ; il est primordial de relier Comines à Lille en moins d'une demi-heure.

Pour le court et moyen terme un renforcement en fréquence des lignes 90 et 76 peut être acceptable ; pour la ligne 90, nécessité de revenir au tracé initial (par Saint-André et sans passer par les Grands Moulins de Paris) et d'instaurer une voie dédiée entre le Pont Royal et le carrefour Pasteur.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **E179 - Anne Berthon**

**Date de dépôt :** Le 31/03/2023 à 19:53:48

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :** De Quesnoy sur Deûle

**Contribution :**

Bonjour,

En regardant le plan des transports en commun, il est possible de voir des zones mortes et Quesnoy sur Deûle en fait partie.

Impossible d aller travailler en transport en commun, je ne travaille qu'à 17 kms de mon domicile  
<https://www.ilevia.fr/cms/institutionnel/se-deplacer/>

Et il faudrait 1h18 pour faire le déplacement Quesnoy/Roubaix et évidemment la route en voiture est bouchée puisque tout le monde va dans la même direction que moi (à savoir Lille). En voiture, c est 45 minutes. Et c est très long pour 17kms.

Pourquoi ne pas créer des transports plus fréquents, plus directs avec des bus plus petits ????

Imiter le grand paris en créant des lignes pour l instant inexistantes...à savoir aller de banlieue vers la banlieue sans passer par le centre (ici Lille),

Bonne réflexion !

Anne BERTHON

--

Envoyé à partir d'un Smartphone Android avec GMX Mail.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@180 - Serrurier Camille - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 31/03/2023 à 22:58:14

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**Bornes Vville Ronchin

**Contribution :**

Bonjour,

Habitant à Ronchin (côté Lezennes) depuis peu, je déplore l'absence de bornes vville dans la ville (la première est à plus de 2km de chez nous). S'il y en avait une, je pourrai aller au travail à vélo et ça me ferait éviter les bouchons et gagner niveau écologique.

Merci de considérer ma proposition.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@181 - DANG-LOMBARDI Xuân Mai - Lille**

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 00:29:46

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Les cyclistes risquent leur vie chaque jour.

**Contribution :**

Madame la Maire,

Le stationnement devient payant y compris pour les résidents qui comme moi n'utilisent pas leur voiture pour circuler dans la ville. En effet, malgré mon handicap, j'utilise les transports en commun mais aussi le vélo sur lequel je risque ma vie et celle de mon enfant ( voir le texte ci-joint ).

Vous rendez le stationnement payant pour les personnes âgées, les aidants, les handicapés, puis pour les personnes qui comme moi vivent en dessous du seuil de pauvreté. En ce moment de crise, d'inflation record, je vais être contrainte d'arrêter mon abonnement de transport en commun lillois pour pouvoir payer le fait de posséder une voiture. En tant que mère seule, handicapée, avec un enfant de sept ans scolarisé à 13 km de mon domicile, ayant pour seul ressources l'Allocation Adulte Handicapé, je sollicite l'exonération totale, la gratuité du stationnement pour les résidents. En outre je sollicite expressément la séparation des pistes cyclables de tout véhicules motorisés. En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ma demande, je vous adresse mes cordiales salutations.

Xuân Mai DANG-LOMBARDI

Voici le texte pour l'hommage à Marion, cycliste de 46 ans, morte ce mois-ci, tuée par un camion.

"Malgré ce vent violent et un peu de pluie, nous avons rejoint Velorution Lille pour une vélorution particulière : rendre hommage à Marion, 32 ans, décédée ce 8 mars à Lille. Nous adhérons totalement au texte qui a été lu sur le lieu du drame. Nous apportons tout notre soutien à sa famille et ses proches.

Nous souhaitons porter ce texte aux villes de notre secteur de la Métropole Européenne de Lille : Ville de Lambersart, Ville de Lomme, Ville de Prèmesques, Ville de Pérenchies, Ville de Lompret, Commune de Verlinghem

Nous vous encourageons très fortement à faire preuve de courage et d'ambition dans vos décisions en faveur des mobilités actives.

-----

Chère•s ami•e•s cyclistes,

Page 451 / 580.

Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille

C'est avec le coeur très lourd et noir de colère que nous nous retrouvons toutes et tous en cette vélorution de Mars 2023, sur le pont de Tournai, désormais rebaptisé le pont de la mort, pour rendre un hommage à notre amie, collègue et camarade cycliste, Marion, tuée à cet endroit même par un conducteur de camion le 8 Mars dernier.

Plus que la victime d'un conducteur peu attentif, la mort de Marion est le dramatique reflet de l'inaction des pouvoirs publics locaux à nous proposer des aménagements cyclables sécurisés. Des tentatives timides et non adaptées ont bien été faites par la mairie et la MEL, avec à peine 100m, avec la réfection de la piste cyclable. Mais un très léger élargissement et le simple changement de couleur du revêtement ne sont d'aucune utilité contre un poids lourd inattentif. Et c'est sans parler des autres dangers (portières, automobilistes, 2 roues motorisés dans la cyclable, etc.). Tout comme le port du casque, qui, contrairement à ce que certain•e•s politiques de peu d'humanité ont pu dire après l'accident, ne permettent pas de statistiquement de protéger les cyclistes contre les accidents mortels, de la même façon que celui de Marion n'a pas pu la protéger contre le camion.

Aussi nous, le collectif Vélorution, et tous et toutes les cyclistes de Lille et du Nord, exhortons une nouvelle fois nos élu•e•s à faire face à leurs responsabilités et à travailler urgemment sur l'aménagement cyclable, pas seulement du pont de la mort, mais bien de toutes les voies de l'agglomération, afin de proposer des pistes sécurisées ! C'est la condition sine qua non pour que le mode de transport le plus efficace, le vélo, puisse enfin être accessible à tous, et surtout à toutes. Les femmes sont en effet plus victimes, là encore, de la violence de notre société que les Hommes, les aménagements cyclables étant bien souvent pensés par des Hommes, pour des Hommes. Et cela se traduit notamment par une proportion inférieure de Femmes prenant le vélo, alors que ce sont elles qui sont encore aujourd'hui le plus souvent en charge d'amener les enfants à l'école, faire les courses, etc. Aussi plus qu'un acte de sécurité publique, la sécurisation des voies cyclables est également un acte fort en direction de l'égalité Femmes-Hommes. Marion allait soutenir dans deux mois une brillante thèse sur les associations de défense contre les violences de genre, et nous serions honoré si notre combat pouvait à terme, modestement, participer à faire vivre son travail et les valeurs qu'elle défendait.

Pour finir, nous aimerions, au nom de tous et toutes les cyclistes de Lille, apporter tout notre soutien et toute notre amitié aux proches de Marion. Plus que sa famille, ses ami•e•s et la communauté des cyclistes, c'est également la société dans son ensemble qui a perdu le 8 Mars dernier une jeune Femme engagée et brillante, qui nous aurait toutes et tous fait pédaler vers un horizon plus juste et plus Humain. Ainsi, nous vous invitons à respecter à présent une minute de silence en l'honneur de Marion, mais également en l'honneur de Faël, tué également par un camion il y a tout juste un an au bout de ce pont.

Que leur mort nous rappelle toujours que ce combat n'est pas vain !"

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@182 - Anne - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 08:23:56

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Implantation de stations Vlille

**Contribution :**

Bonjour,

Je voudrais proposer l'implantation de stations Vlille dans le coin d'Ascq! Nous n'avons pas de proximité directe au métro et le Vlille pourrait faire le relais à ce niveau!

L'idéal Serait une station dans le centre d'Ascq mais également dans la rue du docteur roux à la sortie d'Ascq pour aller vers triolo!

Merci d'avance pour l'attention que vous porterez a ce projet!

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@183 - JAMUZEK FRANCOISE - Tressin**

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 10:46:35

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** ligne Ascq Orchies

**Contribution :**

Au vu de l'engorgement sur l'axe Cysoing/Baisieux/Sainghin en Mélantois vers Villeneuve d'Ascq, je souhaite que la ligne ferroviaire Ascq/Orchies soit réhabilitée, avec un moyen de transport innovant , non polluant, autonome, et adaptée avec un cadencement régulier, genre Non au Bus à Haut Niveau de Service proposé par la MEL, qui est voué à l'échec qui se retrouverai dans les bouchons au niveau de Tressin, M941. Il est grand temps de trouver une solution innovante, puisque des études fiables existent, il s'agit juste d'une bonne volonté de la part de la Région, du département et de la MEL.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@184 - Rudloff Pierre - Lille**

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 13:52:05

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Un réseau vélo plus ambitieux

**Contribution :**

Le dossier fait le constat du retard accumulé sur les aménagements cyclables face à d'autres métropoles comme Strasbourg et Nantes.

L'axe III du plan d'action prend cette situation en compte et propose de renforcer les axes cyclables et le stationnement vélo.

Mais ces autres métropoles continuent d'accélérer la mise en place d'aménagements vélo structurants (ring vélo à Strasbourg, réseau vélo métropolitain structurant à Nantes).

J'ai donc peur que le plan d'action vise plus à imiter ce que faisaient ces métropoles en 2020 et pas ce qu'elles feront en 2030. L'écart ne serait donc pas prêt de se combler.

Le réseau vélo+ est certainement un pas dans la bonne direction mais si en dehors de ces grand axes, la MEL continue à mettre en place de simples bande cyclables, ce ne sera pas suffisant pour garantir un fort sentiment de sécurité pour les déplacements du quotidien. Il faut une politique ambitieuse de mise en place d'un réseau de pistes cyclables dense dans les villes, avec non seulement des voies magistrales mais également un réseau de voies structurantes au cœur de chaque quartier.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@185 - PAILLARD Yannick - Lille**

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 16:09:14

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Contribution de l'association Droit au vélo – ADAV

**Contribution :**

voir contribution en pièce jointe

Contributions d'ordre général

1. La part modale
2. Investissements et études
3. Hiérarchisation du réseau routier
4. Opportunité des voies vertes

Contributions sur le projet de schéma directeur cyclable

1. Réseau + : Ajout de deux barreaux.
2. Réseau + : variante M700
3. Réseau intercommunal : continuité entre les gares de la Bassée et de Don-Sainghin
4. Réseau intercommunal : franchissement de l'A1 entre Seclin et Avelin
5. Réseau intercommunal : Rue Jules Guesde à Lomme
6. Réseau intercommunal : parking de l'aéroport de Lesquin

voir contribution en pièce jointe

**Pièce(s) jointes(s) :**



[Télécharger la pièce jointe originale \(2023enquête publique MEL.pdf\)](#)

Document : 2023enquête publique MEL.pdf, page 1 sur 9

# Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille

Contribution de l'association Droit au vélo – ADAV à l'enquête publique

1 avril 2023

## Table des matières

<b>Contributions d'ordre général.....</b>	<b>2</b>
1. La part modale.....	2
2. Investissements et études.....	2
3. Hiérarchisation du réseau routier .....	3
4. Opportunité des voies vertes .....	3
<b>Contributions sur le projet de schéma directeur cyclable .....</b>	<b>4</b>
1. Réseau + : Ajout de deux barreaux.....	4
2. Réseau + : variante M700.....	5
3. Réseau intercommunal : continuité entre les gares de la Bassée et de Don-Sainghin .....	6
4. Réseau intercommunal : franchissement de l'A1 entre Seclin et Avelin .....	7
5. Réseau intercommunal : Rue Jules Guesde à Lomme.....	8
6. Réseau intercommunal : parking de l'aéroport de Lesquin .....	9



## Contributions d'ordre général

*La Métropole Européenne de Lille a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité (PDM) - Horizon 2035, pour remplacer le Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui arrive à échéance.*

### 1. La part modale

Nous nous interrogeons sur la baisse de l'objectif initial du PDU pour la part modale du vélo, qui était de 10 % et qui est désormais de 8 % dans le PDM. Bien que la part actuelle du vélo dans l'ensemble de la MEL soit loin de l'objectif initial du PDU, les communes sont désormais unanimes pour développer l'usage du vélo, en particulier dans les zones plus rurales comme le Val de Marque ou les Weppes. Cette orientation est une évolution sensible par rapport au moment où le PDU avait été rédigé et est notamment favorisée par la démocratisation du VAE.

En effet, en l'absence d'une offre de transports en commun lourds (Métro, Tramways, BHNS), les communes plus rurales jugent généralement ce mode de déplacement comme la seule alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle... à condition d'être doté d'itinéraires sécurisés, aménagements qu'elles réclament aujourd'hui avec insistance comme nous avons pu le constater lors de la concertation préalable.

Aussi nous préconisons de conserver l'objectif général du PDU de 10 % et proposons également de préciser des objectifs distincts en raison de l'hétérogénéité des différents territoires de la métropole. Ainsi il nous semble important de distinguer la ville centre de Lille, où la pratique du vélo peut déjà être estimée entre 10 % et 15 % à d'autres territoires urbains ou au périurbains où cette même pratique reste encore inférieure à 2 %. Sur cette base, pour la ville centre et sa première couronne, un objectif de part modale de vélo proche de celui de Gand, qui est supérieur à 30 %, devrait être envisagé.

### 2. Investissements et études

Bien que nous partagions les grandes orientations du PDM en matière de mobilité douce, nous alertons sur la nécessité de poursuivre et d'amplifier les efforts financiers pour atteindre l'objectif de 850 kilomètres de liaisons intercommunales et répondre aux demandes des 95 communes. Le budget nécessaire à la réalisation du schéma cyclable à horizon 2035 est estimé à 320 millions. Ce chiffre reste une estimation basée sur des ratios au mètre linéaire, aussi il nous semble nécessaire d'accélérer au maximum les études, en particulier celles des 63 points durs identifiés au schéma pour préciser les besoins en investissements nécessaires à une déclinaison opérationnelle.

Une fois les études réalisées, les priorités pourront plus facilement être arbitrées en fonction de la complexité des procédures et de la temporalité de leur mise en œuvre. Cet aspect nous apparaît particulièrement important pour réussir à résorber au plus vite les discontinuités du réseau cyclable actuel comme ceux des franchissements de l'A1 ou de la ligne TGV. Ces franchissements concentrent l'essentiel des flux de trafic et nécessitent donc une sécurité accrue pour les usagers les plus vulnérables comme nous le rappelle malheureusement régulièrement l'actualité. Il convient donc impérativement d'y réaliser des pistes cyclables et de trottoirs dignes de ce nom si les emprises actuelles le permettent ou d'envisager, en cas d'impossibilité, la pose de passerelle ex-nihilo qui nécessiteront des investissements importants et de longues négociations avec d'autres partenaires comme la DIR, la SNCF ou VNF et qui retarderont d'autant la réalisation des itinéraires inscrits au schéma.

L'exemple des autres agglomérations françaises et étrangères en pointe sur l'utilisation du vélo montrent aussi que les investissements en faveur des modes actifs devront se poursuivre au-delà des objectifs du PDM comme en témoignent les budgets de plus en plus importants alloués aux Pays-Bas, en Flandres ou encore à Strasbourg.

Association droit au vélo  
5 rue Jules de Vico  
59000 Lille  
Téléphone : 03 20 86 17 25  
Courriel : [info@droitauvelo.org](mailto:info@droitauvelo.org)



### 3. Hiérarchisation du réseau routier

Il est crucial d'inciter les villes de la métropole à adopter des plans de circulation qui hiérarchisent le réseau routier et empêchent le transit dans les quartiers. Cette mesure est la plus efficace pour libérer de l'espace pour les modes actifs, comme l'a démontré la ville de Lille en 2016 pour son centre-ville. Grâce à cette initiative, la pratique du vélo a augmenté de plus de 40 % instantanément.

### 4. Opportunité des voies vertes

Le schéma directeur comprend un important linéaire de voies vertes, principalement aménagées sur des chemins de halage et d'anciennes voies ferrées. Ces voies constituent des sites propres qui doivent être mieux valorisés afin de favoriser la mobilité quotidienne des piétons et des cyclistes, au-delà de leur simple usage récréatif. En effet, les voies vertes offrent une formidable opportunité de développer les mobilités actives sur notre territoire, à l'instar de ce qui se passe dans d'autres régions de France et dans les pays où le vélo est un moyen de transport courant.

Cependant, les déplacements utilitaires sur ces voies sont actuellement entravés en raison de revêtements inadaptés. Il serait donc souhaitable de repenser ces aménagements pour permettre une utilisation plus aisée et sécurisée des voies vertes par les usagers.

## Contributions sur le projet de schéma directeur cyclable

*Le plan de mobilité doit intégrer dans son action 35 le schéma directeur cyclable à horizon 2035, pour lequel l'association Droit au vélo – ADAV a été étroitement associée à son élaboration et nous en remercions la MEL.*

*Sur les itinéraires identifiés au schéma directeur cyclable, nous proposons d'apporter quelques légères modifications.*

### 1. Réseau + : Ajout de deux barreaux

Sur le réseau +, qui serait l'équivalent des réseaux express des autres agglomérations, nous proposons l'ajout de deux barreaux qui permettraient des liaisons transversales entre l'axe constitué par le Grand Boulevard et celui qui doit relier les gares de Lille à Villeneuve d'Ascq en passant par Mons en Barœul :

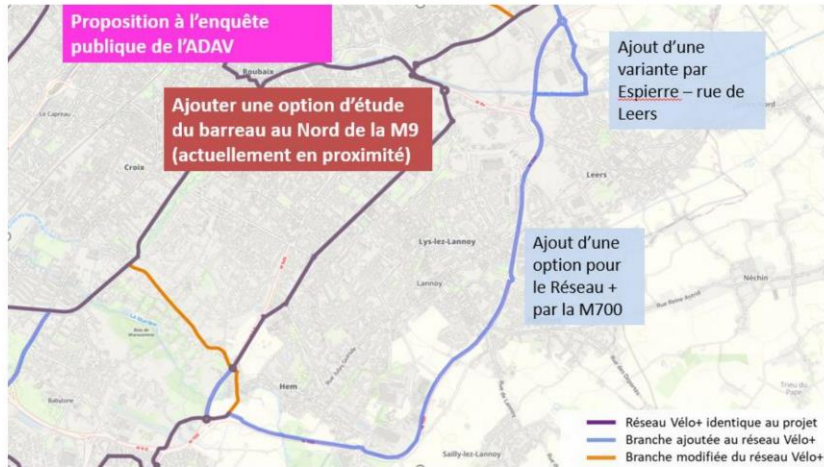
- Ajout d'une option par la branche Pilaterie - Jaures
- Ajout d'une option par la branche Barœul – Clémenceau



Document : 2023enquête publique MEL.pdf, page 5 sur 9

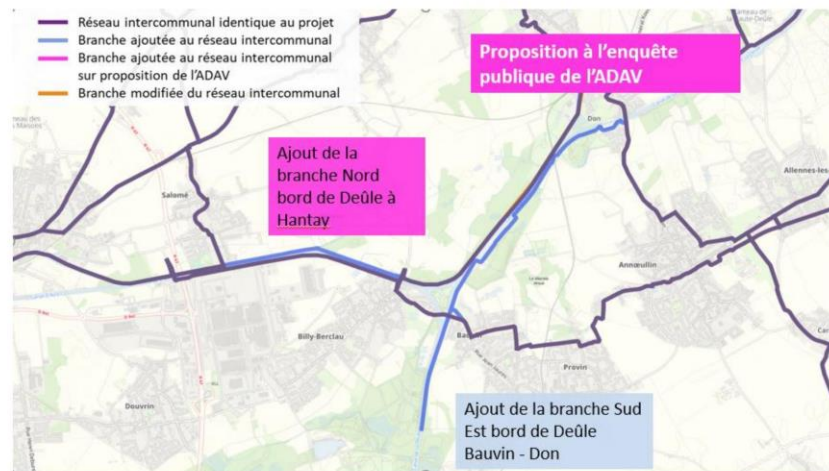
## 2. Réseau + : variante M700

Sur le Réseau + il nous semblerait également opportun de mettre en variante la M700 pour faciliter la liaison entre le Versant Nord Est et Villeneuve d'Ascq (métro) et ajouter une option d'étude pour le barreau Nord de la M9 afin de relier Roubaix à l'itinéraire de la M 700.



### 3. Réseau intercommunal : continuité entre les gares de la Bassée et de Don-Sainghin

Sur le réseau intercommunal nous proposons de rajouter la branche nord du Canal de la Deûle au niveau de Hantay pour assurer une continuité sans changement de rive entre les gares de La Bassée et de Don-Sainghin.



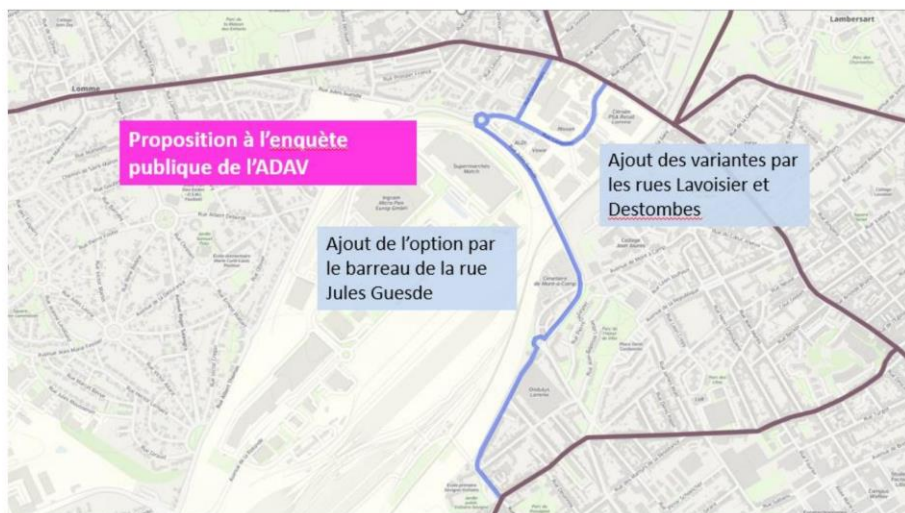
#### 4. Réseau intercommunal : franchissement de l'A1 entre Seclin et Avelin

Concernant le point dur de franchissement de l'A1 entre Seclin et Avelin, l'ADAV demande l'ajout de l'option par la route d'Avelin (M549 – échangeur de Seclin) pour faciliter la connexion entre le territoire voisin de la CCPC au pôle multimodal de la gare de Seclin. La proposition initiale qui passe plus au Nord par le chemin de Tournai ne nous apparaît pas réaliste pour une bonne desserte de ce pôle multimodal du fait du détour imposé tout comme la liaison par le Sud. L'étude d'une passerelle apparaît ici nécessaire.



#### 5. Réseau intercommunal : Rue Jules Guesde à Lomme

Toujours sur le réseau intercommunal, nous proposons d'ajouter à Lomme la rue Jules Guesde, déjà équipé d'aménagements cyclables qu'il convient de valoriser et qui permettrait une meilleure desserte du territoire





#### 6. Réseau intercommunal : parking de l'aéroport de Lesquin

Enfin nous proposons l'ajout d'un barreau dans le parking de l'aéroport de Lesquin pour assurer une continuité d'itinéraire



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@186 - Catteau Franck et Amélie - Wervicq-Sud**

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 17:38:41

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Accessibilité transports en commun Wervicq Sud

**Contribution :**

Habitant Wervicq Sud nous constatons que le village est essentiellement réparti entre la mel et la frontière alors que les voies de bus circulent elles le long de la lys, soit perpendiculairement à cet axe. Il en ressort un grand éloignement entre les lieux d'habitation et les arrêts de bus qui sont de toute façon trop peu nombreux.

Les aires de covoiturage sont situées en dehors de l'agglomération et ne sont donc que très peu utilisées bien évidemment.

A noter aussi qu'avec les travaux récents sur Bousbecque les bus ont circulé sur un axe rue de Linselles centre ville sans aucune difficulté, pourquoi ne pas utiliser cet axe par la suite ?

Actuellement nous aimons habiter Wervicq Sud pour son aspect campagne mais ce manque de transports en commun flagrant va nous pousser à déménager car avec les études des enfants, y habiter devient une contrainte. Si Wervicq Sud souhaite garder sa jeunesse et une population active, et ne pas devenir une ville dortoir, cet aspect est essentiel pour son développement. D'ici 2035 nous serons donc contraints de déménager faute de transports en commun accessibles.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **R187 - Odile - Santes**

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :** Demande de renseignements

**Contribution :**

Je suis venu me renseigner auprès du commissaire-enquêteur sur la procédure d'enquête publique avant de m'exprimer sur le registre numérique.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **R188 - Pascal - Santes**

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :** DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

**Contribution :**

Je suis venu me renseigner avant de m'exprimer sur le registre numérique.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@189 - Droulez Dominique - Hem**

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 18:26:02

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Pour un espace public apaisé sur Hem et ses environs

**Contribution :**

La pratique du vélo ne peut se développer que si la voiture lui laisse la place. Il faut donc décider de diminuer la place de celle-ci, seule condition d'un apaisement de l'espace public. Pour apaiser la vie dans les quartiers, les flux auto devraient être contraints sur les grands axes autour de la ville.

Seuls les vélos, les piétons, pourraient circuler et traverser la ville. et bien sûr, les véhicules des riverains.

Ainsi, les différents établissements scolaires d'Hem pourraient être plus accessibles aux écoliers et aux collégiens en toute sécurité.

Bien sûr, une vitesse limitée à 30km/h dans les quartiers serait gage de sécurité : rappelons qu'en cas de choc, le risque de décès du piéton est divisé par six, par rapport à un choc à 50km/h

Les villes sont faites pour les humains, pas pour les voitures. en empêchant la traversée du quartier, le centre redeviendrait un lieu de vie calme et apaisé.

Un plan de circulation est nécessaire pour éviter les ruptures. Une bonne signalisation est indispensable.

Concernant Hem

Nous sommes toujours opposés au doublement du M700. Ce boulevard urbain n'a pas de vocation autoroutière. Par contre un itinéraire cyclable qui le longerait plus ou moins offrirait un accès plus direct vers Villeneuve d'Ascq en toute sécurité et inciterait les automobilistes souvent seuls dans leur voiture et coincés aux heures de pointe à se poser des questions...

Nous nous félicitons de voir que le M6 redevienne un boulevard urbain...doté, lui aussi d'une piste cyclable sécurisée.

Sur la voie Hem-Forest, on pourrait envisager une piste sécurisée. L'emprise de la chaussée est suffisamment large, laissant le sentier de copeaux qui longe la route sous les bois, aux piétons et chevaux... Cette piste permettrait de rejoindre la Base de loisirs d'Hem ainsi que le réseau existant de pistes cyclables allant sur Villeneuve d'Ascq

L'allée qui s'ouvre derrière le nouveau pont construit sur la Marque à proximité des ateliers municipaux d'Hem pourrait également accueillir une piste cyclable qui rejoindrait celle qui longerait le M700.

Par contre, nous sommes opposés à une piste cyclable au niveau de l'avenue de l'Europe.

Cela serait extrêmement dangereux compte tenu du nombre de camions qui circulent et tournent vers leur entreprise. Cela demanderait une vigilance accrue de la part des cyclistes et casserait leur rythme.

Concernant le revêtement des pistes cyclables, il semble que, finalement, l'enrobé est ce qu'il y a de plus durable...le stabilisé, étant très fragile...

Nous apprécions les différentes aides proposées aux cyclistes concernant l'achat d'un vélo.

Pour sécuriser les vélos, un double arceau en U est, de loin, la solution la plus sûre.

Les garages à vélos semblent plus onéreux, plus contraignants et occupent d'avantage d'espace, et n'apportent pas une meilleure sécurité.

On pourrait donc sacrifier quelques places de stationnement auto, pour y placer des emplacements pour vélos.

On peut penser aussi au marquage du vélo, des opérations ponctuelles pourraient être organisées.

On ne peut pas régler tous les problèmes: il faudra du temps mais il faut avoir une vision. et une volonté politique.

Il en va de notre santé, de notre qualité de vie et de l'avenir de nos enfants...

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## E190 - Audrey AKOR

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 18:47:49

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :** propositions

**Contribution :**

Bonjour,

De nombreux enfants de sequedin allant au collège à Guy Mollet à Lomme, ce serait bien d'avoir une vraie piste cyclable bien séparée des véhicules pour relier Sequedin à Lomme, notamment rue Albert Thomas, puis sécuriser le rond point derrière le collège, puis s'assurer que les voitures ne puissent plus stationner sur la piste cyclable devant le collège (parents déposant leurs enfants en mode « drive »).

Une piste sécurisée reliant sequedin à la station de métro maison des enfants serait agréable aussi d'autant qu'il existe un parking à vélo à cette station.

Sur Sequedin, mettre plus de route (toutes si possible) en mode « chaussidou » (sur Lomme aussi) afin que les cyclistes soient prioritaires sur les voitures, ce qui paraîtrait logique puisqu'ils prennent moins de place sur la route, et ne polluent pas.

Sur sequedin, remplacer la passerelle piéton avec escalier par une vraie passerelle pour les cyclistes (+ poussettes et pmr). Pour l'instant il faut porter le vélo ou la poussette dans les escaliers c'est dangereux.

D'autant que l'autre pont de sequedin ne possède pas de piste cyclable et que pour les poussettes il existe 2 minuscules trottoirs de chaque côté (au lieu d'un seul mais plus large qui aurait permis le passage de poussettes doubles ou de fauteuil roulant par exemple (un des trottoirs s'arrête directement sur la route!!! 🤔🚫)) (d'autant que sequedin compte beaucoup d'assistantes maternelles qui du coup se déplacent en voiture plutôt que de prendre le pont à pieds vu que ça ne passe pas avec certaines poussettes ))

Des voies vertes pour relier sequedin au parc mosaic de Santes seraient également bienvenues (aménagement des bords de la deule pour les piétons et cyclistes par exemple, comme déjà commencé du côté de Lille). L'entrée est parfois gratuite pour les personnes venant en vélo, mais vraiment pas pratique et trop dangereux avec des enfants lorsqu'on vient de sequedin.

Idem pour se rendre de sequedin au parc naturel urbain en vélo, trop dangereux avec des enfants.

Suggestion : embaucher des personnes qui pratiquent le vélo au quotidien serait un grand + pour se rendre compte des aménagements à problèmes ou manquants. Et solliciter les associations comme l'adage par exemple pour avis et conseils.

Cordialement

Audrey Akor

Envoyé depuis mon mobile

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **@191 - COPPENS LUCAS - Lille**

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 19:28:43

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis sur l'amélioration de la mobilité dans la MEL

**Contribution :**

Bonjour,

Dernière contribution promis. Je voulais vous conseiller d'aller sur les groupes "cyclistes à Lille" ou "vélotaf" sur Facebook et vous verrez beaucoup de caméra embarquée de cyclistes qui roulent dans Lille ainsi que tous les problèmes qu'ils rencontrent.

Deux autres problèmes que je n'ai pas encore soulevé : souvent les plaques d'égouts sont en plein milieu des pistes cyclables ce qui est pas pratique (j'imagine que ça doit être difficile de faire autrement), plus généralement il y a beaucoup d'obstacles sur les pistes cyclables (lampadaires, poteaux etc) ce qui est très dangereux. Enfin sur le pont de Tournai lorsque les voitures viennent du BTwin village et tournent sur la M146 vers Lezennes souvent elles coupent la piste cyclable.

Merci et bonne journée.

Lucas Coppens

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@192 - DELINOTTE DIDIEER - Wasquehal**

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 20:18:31

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** gratuité des transports publics

**Contribution :**

Comme à Dunkerque ou à Douai, pour se limiter à notre région, la gratuité des transports en commun me paraît être une solution adaptée aux problèmes écologiques et sociaux générés par les mobilités qui sont toujours en usage (voiture individuelle pour l'essentiel).

La gratuité des transports en commun présenterait l'intérêt de favoriser ces modes de mobilité économes en énergie et relativement peu polluants.

De plus, les transports considérés comme un "bien commun" rendraient du pouvoir d'achat aux gens et pourraient favoriser les liens sociaux et la convivialité.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@193 - Nathalie - Wambrechies**

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 21:27:21

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Pistes cyclables securisees

**Contribution :**

Bonjour

Il est impératif de réfléchir à la mise en place de véritables pistes cyclables securisees - en dehors des routes -aboutissants aux différentes zones d'emplois du territoire. Il faut cesser de dessiner des lignes et des vélos sur les routes utilisées par les voitures et les camions et dire que des pistes cyclables sont ainsi créées. Cette politique mène à de nombreux accidents beaucoup trop souvent fatals pour les cyclistes et traumatisants également pour les conducteurs.

Peut être serait il possible de réserver des tronçons de routes déjà existants au détriment des voitures certes mais considérant l'urgence climatique...ou bien également dédié des tronçons aux mini voitures électriques (et non pas aux tanks de 2 tonnes propulsés par des batteries).

Concernant Wambrechies, ce serait formidable de sécuriser les bords de Deûle menant à Lille en ajoutant des éclairages et des barrières pour ne pas tomber dans la Deule. Les politiques publiques de transport doivent également penser à la sécurité des femmes.

Je suis dubitative sur la mise à disposition de trotinettes électriques. A Paris, les utilisateurs les abandonnent au milieu des trottoirs et les jettent dans les canaux.

Bon courage aux décideurs pour cet immense challenge dont notre survie future dépend.

Bien cordialement

Nathalie

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@194 - Marion - Santes**

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 22:16:48

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Voie vélo Santes-houplin-seclin

**Contribution :**

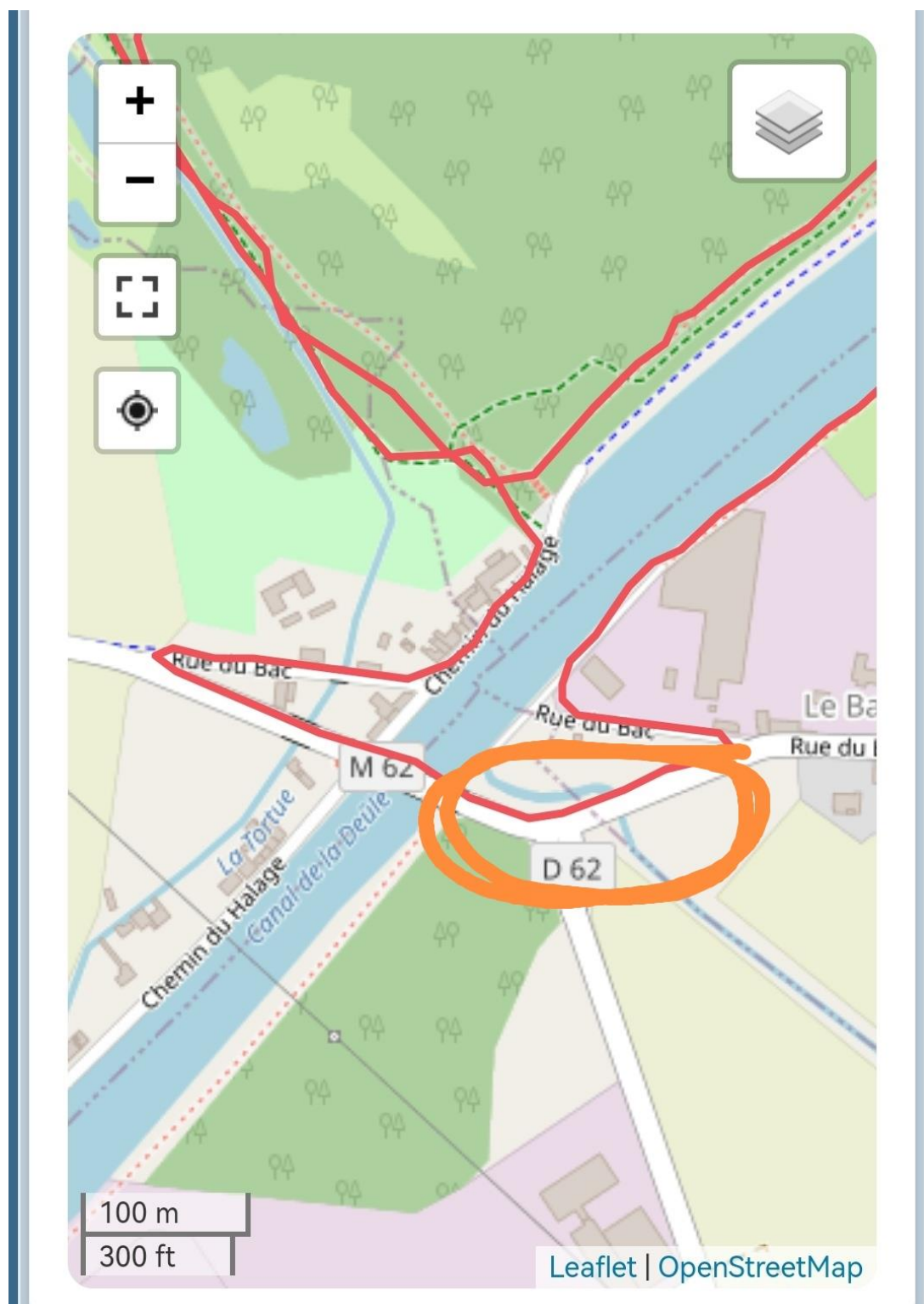
Difficultés de rejoindre Santes à Seclin en sécurité pour les nombreux travailleurs le souhaitant. Ex: danger M 952.

En balade, des chemins plus longs existent. Mais il n'y a malheureusement pas de chemins plus courts sécurisés.

Par ailleurs, pour les familles, vélo marcheurs, le petit trajet pour rejoindre le pont du bac (Wavrin), à la Deule (cote Houplin-Ancoisne) est extrêmement dangereux.

**Pièce(s) jointe(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(Screenshot\\_20230401\\_220909\\_edit\\_441407960481602.jpg\)](#)



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@195 - DE VEYLDER Bernard - Wasquehal**

**Date de dépôt :** Le 01/04/2023 à 23:41:42

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Le PdM vue de Wasquehal

### **Contribution :**

Dans le cadre de l'enquête publique relative au Plan de Mobilité de la MEL, je souhaite faire les observations suivantes, vu de ma commune de Wasquehal :

1. La ville de Wasquehal compte 20 000 habitants ; chaque jour, près de 5000 salariés viennent y travailler et plus de 7000 wasquehaliens vont travailler hors de la ville, sans compter les lycéens et étudiants. Pourtant aucune concertation publique n'y a eu lieu sur le PdM.

2. La ville de Wasquehal a transmis dans le cadre du registre numérique un avis qui ne rend compte d'aucune remarque émise au Conseil Municipal. Pourtant celui-ci, si j'en juge par ses comptes rendus, a eu l'occasion à plusieurs reprises de s'exprimer sur la place du vélo et des piétons dans la ville.

3. De manière générale, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour la décennie 2010- 2020 n'a, manifestement pas, fait l'objet d'une mise en œuvre vigoureuse .

Alors que l'objectif était de réduire la part modale de l'automobile de 56% à 35%, celle-ci a hélas augmenté (57%). Sur le secteur de la MEL, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique ont augmentées entre 2006 et 2016 avec une hausse respective de 7,2 % et 5,6 %.

Ceci démontre qu'il ne suffit pas d'afficher des objectifs ambitieux, mais qu'il faut engager, localement, des mesures et des dynamiques concrètes , lever ou contourner des obstacles, en se dotant d'indicateurs précis et d'objectifs intermédiaires.

Pour autant, le PdM soumis à enquête publique a revu nettement à la baisse ses ambitions concernant particulièrement les mobilités douces – vélo et marche- , dans un contexte pourtant marqué par des épisodes de pollution atmosphérique, et affiche des objectifs inférieurs aux objectifs nationaux, alors qu'il devrait être plus aisé, dans des zones de forte densité, d'obtenir une progression importante en matière de modes actifs ou de transports en commun .

Pourtant, peu d'éléments dans ce nouveau plan (par rapport au précédent) dans

la gouvernance de la MEL (trop souvent réduite à l'addition des volontés communales) et dans les priorités budgétaires, incitent à avoir confiance en la tenue des objectifs affichés .

4. Par exemple, en matière d'investissement, la présentation des budgets alloués à chaque politique ne marque pas suffisamment une bifurcation en faveur des mobilités actives : 120 M€ pour

la route par an contre 100 M€ pour le vélo... sur le mandat 2022-2026. Il me semble que ceci ne permet pas de rattraper le fort retard accumulé en comparaison d'autres grandes agglomérations que j'ai eu l'occasion de visiter, en France (Grenoble ou Strasbourg), ou en Belgique (Gand...). Pour afficher une réelle ambition pour les modes actifs, ne faudrait-il pas rééquilibrer les investissements en leur faveur, sans omettre la marche, pour laquelle j'ai du mal à déceler des objectifs précis ?

5. Vu de Wasquehal, j'aurais aimé trouver une déclinaison territoriale plus précise des fiches actions proposées, comme semble le souhaiter l'État. Et par exemple :

6. Action 1 : Des mobilités bénéfiques à la santé ? Habitant entre un collège, un groupe scolaire public et un groupe scolaire privé, je suis le témoin privilégié de l'utilisation massive de la voiture pour le transport des élèves, malgré l'implantation récente d'une piste cyclable sur une partie de la rue Delerue, de la rue Ferrer et de la rue Heurtematte. Quels sont les trajets principaux empruntés par les enfants et leurs parents ? Comment y sécuriser et baliser les itinéraires cyclables empruntés sur toute leur longueur ? Comment développer les vélobus et pédibus qui avaient été expérimentés naguère ? Quels aménagements pour accueillir les vélos dans les écoles et le collège ? C'est en sortant des généralités pour se confronter au quotidien qu'on peut seulement obtenir des résultats tangibles.

7. Actions 3-4-5 : Amorcer une dynamique de moindre équipement automobile des ménages ? C'est évident : à Wasquehal, dans le centre-ville, c'est tout juste s'il ne faut pas pousser les murs des maisons pour trouver du stationnement, car, malgré une forte densité en transports en site propre, beaucoup de foyers disposent d'au moins une deuxième voiture...et les rues sont étroites ! Pourtant, il n'y a pas de station de véhicules autopartagés, ni d'encouragement au co-voiturage. Et, d'un autre côté, les possibilités limitées de stationnements dans certaines rues doivent amener une priorité aux macarons résidents, avec 1 seul macaron par famille.

8. Action 13 : Améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus ? Chiche. Mais alors il faut augmenter leur fréquence et l'étendue du service dans la journée . Par exemple, pour aller du quartier du Capreau au centre-ville de Wasquehal, il n'y a au maximum que 3 bus par heure sur la ligne 30, le plus souvent 2, avec une étendue maximum de 6h14 à 21h28. C'est peu attractif à côté des horaires de métro. Or, il faut 25 minutes à pieds de l'arrêt Saint Clément pour rejoindre le métro.

9. Action 15 : Valoriser le réseau ferré ? La gare de Croix-Wasquehal est au coeur d'un secteur regroupant 40000 habitants, mais cet équipement est mal valorisé, mal connecté par le bus, et surtout sous-utilisé par le TER sur un axe Lille-Courtrai qui mériterait d'être renforcé, en complément des tramways, avec une connexion plus rapide .

10. Action 31 : Concevoir une métropole marchable pour tous ? Et comment ! C'est mon principal mode de déplacement, je peux donc évoquer une expertise d'usage. Or, à Wasquehal :



- Certains immeubles ont été construits sans même concevoir la possibilité que des écoliers (ou potentiels usagers d'un centre social) puissent se rendre à pieds à leur école (ou au Centre Social). C'est le cas en haut de la rue du Haut Vinage. Il convient de réparer cela au plus vite, et d'éviter de telles situations pour l'avenir.

- Certains trottoirs sont particulièrement étroits ou encombrés ( faute d'une gestion collective intelligente des déchets ménagers).

- La présence de voitures mal garées, sur les espaces normalement réservée aux piétons, n'est que peu verbalisée, alors qu'il existe une police municipale.

- En centre-ville, plusieurs rues étroites (rue Victor Hugo, rue Jean Macé, début de la rue Delerue et rue Sadi-Carnot par exemple) pourraient devenir « zones de rencontre » avec priorité aux piétons et vélos. Qu'est-ce qu'on attend ?

Ce sont, de mon point de vue, d'un côté des « points durs piétons » que l'on gagnerait à identifier partout, et d'autre part, une opportunité à développer.

J'attends de ce PdM, pour le soutien à la marche, des objectifs précis, un budget, un dispositif d'évaluation, sachant qu'à la première évaluation des « villes marchables » mise en œuvre par un collectif associatif, j'étais loin d'être le seul à souhaiter de réels efforts dans ma ville.

11. Actions 34-35 : une politique cyclable ambitieuse ? Le PdM propose un Schéma directeur cyclable et c'est bien. La ville de Wasquehal n'est pas mal desservie en axes cyclables qui pourront être classés « vélo+ » ; cependant, d'une part, ces axes mériteraient d'être bien mieux entretenus ( les pistes cyclables Roubaix- Croisé Laroche et Tourcoing-Croisé Laroche vers Lille sont en mauvais état) et surtout devraient permettre un accès rapide et sécurisé à Lille et retour, or le système des feux pénalise encore systématiquement les cyclistes, dont je suis encore trop occasionnellement, le métro et le tram m'amenant plus facilement au centre-ville de Lille.

Il serait intéressant que les performances attendues de ce réseau « vélo+ » soient mieux précisées et qu'un calendrier prévisionnel de travaux soit proposé : le projet de PdM explique que « l'adaptation d'une route ou d'une rue étant rarement réalisée au profit du seul cycliste, la programmation des aménagements cyclables sur voirie ne pourra être conçue indépendamment de la programmation voirie espace public. »

Pourtant on a conçu longtemps des voiries essentiellement pour les seules voitures sans que cela tracasse les aménageurs. Ne pourrait-on, maintenant, avoir une programmation spécifique et un financement fléché sur ces aménagements cyclables ?

**Pièce(s) jointe(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(Avis PdM-Wasq.odt\)](#)

Document : Avis PdM-Wasq.odt, page 1 sur 3

#### Avis sur le Plan de Mobilité de la MEL

Dans le cadre de l'enquête publique relative au Plan de Mobilité de la MEL, je souhaite faire les observations suivantes :

1. La ville de Wasquehal compte 20 000 habitants ; chaque jour, près de 5000 salariés viennent y travailler et plus de 7000 wasquehaliens vont travailler hors de la ville, sans compter les lycéens et étudiants. Pourtant aucune concertation publique n'y a eu lieu sur le PdM.
2. La ville de Wasquehal a transmis dans le cadre du registre numérique un avis qui ne rend compte d'aucune remarque émise au Conseil Municipal. Pourtant celui-ci, si j'en juge par ses comptes rendus, a eu l'occasion à plusieurs reprises de s'exprimer sur la place du vélo et des piétons dans la ville.
3. De manière générale, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour la décennie 2010-2020 n'a, manifestement pas, fait l'objet d'une mise en œuvre vigoureuse . Alors que l'objectif était de réduire la part modale de l'automobile de 56% à 35%, celle-ci a hélas augmenté (57%). Sur le secteur de la MEL, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique ont augmentées entre 2006 et 2016 avec une hausse respective de 7,2 % et 5,6 %.  
Ceci démontre qu'il ne suffit pas d'afficher des objectifs ambitieux, mais qu'il faut engager, localement, des mesures et des dynamiques concrètes , lever ou contourner des obstacles, en se dotant d'indicateurs précis et d'objectifs intermédiaires.  
Pour autant, le PdM soumis à enquête publique a revu nettement à la baisse ses ambitions concernant particulièrement les mobilités douces – vélo et marche- , dans un contexte pourtant marqué par des épisodes de pollution atmosphérique, et affiche des objectifs inférieurs aux objectifs nationaux, alors qu'il devrait être plus aisé, dans des zones de forte densité, d'obtenir une progression importante en matière de modes actifs ou de transports en commun .  
Pourtant, peu d'éléments dans ce nouveau plan (par rapport au précédent) dans la gouvernance de la MEL (trop souvent réduite à l'addition des volontés communales) et dans les priorités budgétaires, incitent à avoir confiance en la tenue des objectifs affichés .
4. Par exemple, en matière d'investissement, la présentation des budgets alloués à chaque politique ne marque pas suffisamment une bifurcation en faveur des mobilités actives : 120 M€ pour la route **par an** contre 100 M€ pour le vélo... **sur le mandat 2022-2026**. Il me semble que ceci ne permet pas de rattraper le fort retard accumulé en comparaison d'autres grandes agglomérations que j'ai eu l'occasion de visiter, en France (Grenoble ou Strasbourg), ou en Belgique (Gand...). Pour afficher une réelle ambition pour les modes actifs, ne faudrait-il pas rééquilibrer les investissements en leur faveur, sans omettre la marche, pour laquelle j'ai du mal à déceler des objectifs précis ?
5. Vu de Wasquehal, j'aurais aimé trouver **une déclinaison territoriale plus précise des fiches actions** proposées, comme semble le souhaiter l'État. Et par exemple :
6. Action 1 : **Des mobilités bénéfiques à la santé** ? Habitant entre un collège, un groupe scolaire public et un groupe scolaire privé, je suis le témoin privilégié de l'utilisation massive de la voiture pour le transport des élèves, malgré l'implantation récente d'une

piste cyclable sur une partie de la rue Delerue, de la rue Ferrer et de la rue Heurtematte. Quels sont les trajets principaux empruntés par les enfants et leurs parents ? Comment y sécuriser et baliser les itinéraires cyclables empruntables sur toute leur longueur ? Comment développer les vélobus et pédibus qui avaient été expérimentés naguère ? Quels aménagements pour accueillir les vélos dans les écoles et le collège ? **C'est en sortant des généralités pour se confronter au quotidien qu'on peut seulement obtenir des résultats tangibles.**

7. **Actions 3-4-5** : Amorcer une dynamique de moindre équipement automobile des ménages ? C'est évident : à Wasquehal, dans le centre-ville, c'est tout juste s'il ne faut pas pousser les murs des maisons pour trouver du stationnement, car, malgré une forte densité en transports en site propre, beaucoup de foyers disposent d'au moins une deuxième voiture...et les rues sont étroites ! Pourtant, **il n'y a pas de station de véhicules autopartagés, ni d'encouragement au co-voiturage.** Et, d'un autre côté, les possibilités limitées de stationnements dans certaines rues doivent amener une priorité aux macarons résidents, avec 1 seul macaron par famille.

8. **Action 13** : Améliorer la performance et l'attractivité des lignes de bus ? Chiche. **Mais alors il faut augmenter leur fréquence et l'étendue du service dans la journée** . Par exemple, pour aller du quartier du Capreau au centre-ville de Wasquehal, il n'y a au maximum que 3 bus par heure sur la ligne 30, le plus souvent 2, avec une étendue maximum de 6h14 à 21h28. C'est peu attractif à côté des horaires de métro. Or, il faut 25 minutes à pieds de l'arrêt Saint Clément pour rejoindre le métro.

9. **Action 15** : **Valoriser le réseau ferré** ? La gare de Croix-Wasquehal est au coeur d'un secteur regroupant 40000 habitants, mais cet équipement est mal valorisé, mal connecté par le bus, et surtout sous-utilisé par le TER sur **un axe Lille-Courtrai qui mériterait d'être renforcé**, en complément des tramways, avec une connexion plus rapide .

10. **Action 31** : **Concevoir une métropole marchable pour tous** ? Et comment ! C'est mon principal mode de déplacement, je peux donc évoquer une expertise d'usage. Or, à Wasquehal :

- Certains immeubles ont été construits sans même concevoir la possibilité que des écoliers (ou potentiels usagers d'un centre social) puissent se rendre à pieds à leur école (ou au Centre Social). C'est le cas en haut de la rue du Haut Vinage. Il convient de réparer cela au plus vite, et d'éviter de telles situations pour l'avenir.
- Certains trottoirs sont particulièrement étroits ou encombrés ( faute d'une gestion collective intelligente des déchets ménagers).
- La présence de voitures mal garées, sur les espaces normalement réservée aux piétons, n'est que peu verbalisée, alors qu'il existe une police municipale.
- En centre-ville, plusieurs rues étroites (rue Victor Hugo, rue Jean Macé, début de la rue Delerue et rue Sadi-Carnot par exemple) pourraient devenir « zones de rencontre » avec priorité aux piétons et vélos. Qu'est-ce qu'on attend ?

**Ce sont, de mon point de vue, d'un côté des « points durs piétons » que l'on gagnerait à identifier partout, et d'autre part, une opportunité à développer.**

**J'attends de ce PdM, pour le soutien à la marche, des objectifs précis, un budget, un dispositif d'évaluation**, sachant qu'à la première évaluation des « villes marchables » mise en œuvre par un collectif associatif, j'étais loin d'être le seul à souhaiter de réels efforts dans ma ville.

11. **Actions 34-35** : **une politique cyclable ambitieuse** ? Le PdM propose un Schéma

Document : Avis PdM-Wasq.odt, page 3 sur 3

directeur cyclable et c'est bien. La ville de Wasquehal n'est pas mal desservie en axes cyclables qui pourront être classés « vélo+ » ; cependant, d'une part, ces axes mériteraient d'être bien mieux entretenus ( les pistes cyclables Roubaix- Croisé Laroche et Tourcoing-Croisé Laroche vers Lille sont en mauvais état) et surtout devraient permettre un accès rapide et sécurisé à Lille et retour, or le système des feux pénalise encore systématiquement les cyclistes, dont je suis encore trop occasionnellement, le métro et le tram m'amenant plus facilement au centre-ville de Lille.

**Il serait intéressant que les performances attendues de ce réseau « vélo+ » soient mieux précisées et qu'un calendrier prévisionnel de travaux soit proposé** : le projet de PdM explique que « l'adaptation d'une route ou d'une rue étant rarement réalisée au profit du seul cycliste, la programmation des aménagements cyclables sur voirie ne pourra être conçue indépendamment de la programmation voirie espace public. » Pourtant on a conçu longtemps des voiries essentiellement pour les seules voitures sans que cela tracasse les aménageurs. Ne pourrait-on, maintenant, avoir une programmation spécifique et un financement fléché sur ces aménagements cyclables ?

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@196 - Paresys Élodie - Saint-André-lez-Lille**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 07:34:37

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Prise en compte de la mobilité réduite

**Contribution :**

Bonjour,

Je constate que les choses évoluent pour offrir des alternatives à la voiture mais au lieu de permettre à tous de se déplacer facilement je constate que les durées de trajet s'alourdissent et excluent les personnes ayant du mal à se déplacer. Mon mari a une carte de mobilité réduite mais nous évitons le centre de Lille car trop compliqué de trouver où se garer. Les vélos, trottinettes sont exclus car il n'est pas stable dessus (pb genoux), le bus car il faudrait qu'il ai l'assurance d'une place assise car se déplacer avec une canne en bus bondé ce n'est pas possible. Je parle durée de trajet car rester debout même stable pendant 15-30 minutes ce n'est pas possible pour lui. Et après il lui faudrait encore rejoindre sa destination à pied, ce qu'il voudrait faire mais au prix de douleurs énormes après coup. Je rêve d'une mobilité pour tous du type service voiture/ bus / mini bus autonome qui vient chercher à la maison et dépose au point de rdv. La taille serait adaptée au nombre de personnes à récupérer sur le trajet. Le trajet serait optimisé selon chacun et non chacun devrait s'adapter à des circuits jamais idéaux. La mobilité ce n'est pas posséder une voiture, une carte de metro/bus/tram ou velib ou trottinette c'est pouvoir se déplacer d'un point A à un point B sans se demander combien de temps on va mettre en plus, combien ça va nous coûter en plus, ou si juste on va pouvoir y arriver et revenir.. car on n'a plus les mêmes capacités que tout le monde. Proposer des systèmes spécifiques ne fait qu'exclure un peu plus et rendre cette exclusion plus présente.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@197 - jean marie - Santes**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 11:56:31

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** trams sncf

**Contribution :**

SUITE : l'arrêt du tram se fait à l'Hospice d'HAUBOURDIN voir autre message sur la continuité en prenant un autre tram qui va desservir la ZI d'HALLENNES les HAUBOURDIN j'ai oublié qu'à l'Hospice il y avait une gare, cette dernière pourrait être remise en circulation permettant d'arriver de Lille et des environs à cette gare avant de prendre le tram. Cette gare pourrait desservir LOMME LILLE et autres VOIR PRECEDENT MESSAGE

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@198 - jean marie - Santes**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 12:01:59

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**Rappel de mon precedent message

**Contribution :**

PENICHES ; Retournement à Santes INUTILE car il y a à quelques KMS Aux Ansereilles déjà la possibilité de retournement ( photos prises) pourquoi faire alors que cela existe.

Trams : Haubourdin arrêt à I HOSPICE à cause de la Voie Ferrée mais au delà de cette voie on doit pouvoir y trouver un BUS qui sera en navette pour desservir la zone. OU UN AUTRE TRAM.

Gare de I Hospice remise en service desservant LILLE LOMME etc

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **@199 - Ladesou Christian - Lille**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 12:17:24

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** L'accès libre pour tous aux transports publics pour mieux prendre en compte les enjeux climatiques et les besoins sociaux de la Métropole lilloise

### **Contribution :**

Ce n'est pas une critique qui est adressée aux autorités rédactrices, mais les prévisions du Plan de Mobilité de la MEL - PDM - mériteraient une mise à jour.

En effet, les 13 années qui nous séparent de 2035 seront plus déterminantes pour les changements de comportement souhaités que ceux annoncés dans le PDM.

Vote l'été 2019 pour 2035, le SDIT, à la base de la réflexion du PDM, n'a pu intégrer ni la crise Covid, ni les récentes canicules qui sont l'annonce d' étés suivants bien pire.

Des changements de comportement annoncés insuffisamment adaptés au réchauffement climatique que la gratuité des transports publics (TC) pourra mieux faire évoluer

Pour ces raisons, le changement de comportement de mobilité des habitants de la MEL nous semble devoir occuper une place plus centrale dans le PDM, davantage que ce qui est annoncé.

Par exemple, le graphique des déplacements journaliers (in la synthèse du Plan de mobilité, « note de présentation du PDM », p.7) montre que la voiture (conducteur et passager) ne cède que 5 points entre les prévisions du SDIT et le PDM 2035, 5 points retrouvés en faveur des transports en commun TC certes, mais est-ce suffisant ? nous pensons que non, le changement décisif dans les déplacements se trouve dans la marche + 6 points, un moindre gain pour le vélo + 3 points déjà bien plébiscité (cf nombreuses contributions pour le vélo, ce qui est de bon augure).

Autrement dit, la voiture reste dominante en 2035 avec 39% de déplacements (graphique : « structure du parc automobile aux divers horizons », Projet du PDM, p.105) non sans préciser qu'en 2035 le scénario le plus optimiste compte 27 % des véhicules à essence, 22 % diesel (contre 30 % électrique et 20 % hybride).

En un mot, le PDM paraît manquer d'ambition au regard des enjeux climatiques pourtant bien cités dans le corps du texte.

La proposition d'ATTAC met, à l'opposé du PDM, l'accent sur la nécessité de rendre libre à tous et toutes l'accès aux TC.

## La gratuité des TC : une mesure sociale d'urgence pour toute une partie de la population de la Métropole

À l'appui du caractère idéologique de la mesure préconisée, dans le texte lui-même du PDM, nous trouvons des arguments documentés.

- « les abonnés Ilevia représentent 65 % du trafic mais seulement 30 % des usagers, les 70 % restant sont des usagers occasionnels », p.65.

Plus : 40 % des habitants de la Métropole ne prennent jamais les transports en commun.

- qui sont-ils donc ces 40 % ? on a la réponse : « Les habitants des territoires ruraux, mais aussi les territoires roubaisiens et tourquennois qui connaissent une bonne déserte en TC (250 000 des 350 000 habitants des territoires roubaisiens et tourquennois) n'utilisent jamais le réseau Ilevia ».

- où ? plus précisément peut-être . Dans les quartiers prioritaires des deux villes (elles en comptent 9 à elles deux sur les 26 de la métropole), p. 39.

- pourquoi si peu mobiles alors ? « Ces habitants sont en moyenne moins mobiles et possèdent un territoire de vie plus restreint que le reste des habitants de la Métropole.. [...] moins de voitures [...] moins souvent de permis de conduire, p.39.

- quelles mobilités pour les habitants de ces quartiers ? : « [ils] se déplacent davantage à pied et en TC », p.39.

Ces habitants font partie des occasionnels assurément, pas des abonnés, notre enquête (2019) dans les marchés roubaisiens a montré qu'un abonnement est un trop grand risque pour les plus démunis, d'engager leur argent pour un déplacement hypothétique (tarif d'abonnement pour un bénéficiaire du RSA), du coup - en ce moment - un déplacement en bus c'est 2€ (plein pot !). Ce constat par les militants de terrain a été confirmé par les travaux ultérieurs de l'Observatoire des villes du transport gratuit dans leur publication : « La gratuité des transports public, une idée payante? » (le bord de l'eau, 2022, p.62).

Pourtant, page 90, le PDM « [propose] des actions qui favorisent un accès équitable à la mobilité [ce qui] est un enjeu majeur du plan de mobilité ».

Cet enjeu majeur de l'équité n'est pas acceptable, trop de personnes en sont exclues dans la MEL.

- Contre l'équité, ATTAC propose l'égalité d'accès de tous aux transports en commun.

Et puis il y a aussi à convaincre d'abandonner la voiture au moins pour les domicile-travail. L'Observatoire (op cité, p.105) avance avec beaucoup de prudence : « [il] se donne l'hypothèse sous-jacente que l'absence de tarification peut générer un transfert modal de la voiture [vers les TC] ».

Ce transfert ne peut plus être une hypothèse à l'horizon 2035, la gratuité y invitera davantage :

- Sans contrainte de billetterie, d'abonnement, de portiques, de contrôles, les transports publics seront autrement attractifs pour lâcher le volant.

Quelques idées gratuites pour un avenir plus démocratique

En accordant la gratuité des transports publics au moins de 18 ans, la MEL habitue la jeunesse à prendre le bus, c'est bien. Mais est-ce qu'il y a eu quelque chose de changer chez Ilévia ? Non, chacun en regardant les bus circuler peut faire le constat de L'Observatoire : «un réseau de TC peut absorber deux fois plus de fréquentation sans avoir à doubler sa capacité, son parc son personnel et son budget » (op cité p. 23).

- D'où une question, les usagers des bus n'ont-ils pas leur mot à dire sur les TC ? Et les non-usagers ?

La conception des lignes de bus privilégie les parcours longs desservant des arrêts censés être obligés (ils le sont moins lorsque Ilévia, enregistrant la subvention de la MEL réduite de 10 %, supprime arrêts et ligne dans le quartier Sud de Roubaix).

Ces parcours longs sillonnés par des bus articulés rendent-ils vraiment le service attendu des personnes qui montent dans le bus ?

Plusieurs exemples pris dans les contributions de cette enquête PDM en attestent, le plus significatif est celui de L. qui notifie que HEM- CROIX : c'est 5 minutes en voiture, 1 heure en bus (!).

On note un bus souvent presque vide - en site propre - qui sera remplacé par le tramway (qui ne fait pas l'unanimité parmi les contributions).

Ces problèmes constatés ne pourraient-ils pas faire l'objet de réflexions partagées avec le personnel chauffeurs et contrôleurs (ignorés, semble-t-il, par le PDM) et les usagers pour un meilleur service ?

- Des transports publics intra-villes et inter-villes négociés

Dans cet esprit, nous proposons la réalisation des trajets plus courts en intra-villes pour les communes les plus importantes et en inter-villes entre les communes adjacentes : Wattrelos, Lys-lez-Lannoy, Hem, Croix etc et Roubaix. Des communes rurales en France fonctionnent comme ça.

Pour ces distances plutôt courtes, serait plus adapté le minibus (la navette du Vieux-Lille en est un bon exemple, avec l'arrêt à la demande) voire le taxi collectif.

Et pour décider des trajets et des arrêts (à la demande) ? Une concertation nécessaire, non pas sous forme de sondage et moins encore par interrogation de chaque citoyen-ne, négation de la démocratie participative, mais une concertation organisée avec des associations déjà constituées où débattraient en conscience les adhérent.es sur les enjeux de tel ou telle décision et échangeraient de façon plus équitables/responsables avec les autorités.

Dans la ville de Roubaix, les comités de quartier, les centres sociaux et autres groupements d'associations comme la FAL seraient sans doute les bons interlocuteurs des mairies de quartier, de la mairie centrale, des personnels d'Ilevia.

- Une concession de 15 ans est -ce bien raisonnable ?

Ilevia sera sans doute le nouveau concessionnaire à partir d'avril 2025, d'autant que Transdev qui assure les transports publics - gratuits - de la Communauté urbaine de Dunkerque a clairement fait état qu'il ne participerait pas au concours.

La nouvelle concession assortie d'investissements, ce qui est une nouveauté, est prévue pour 15 années. C'est long 15 ans.

Ne serait-elle pas mieux transformée en Régie publique, la concession ? Au moins, les bénéfices de l'exploitation, s'il y en a, reviendraient à la MEL (plutôt qu'à des actionnaires), le service de transports pourrait devenir un bien commun au soin et à la disposition de toutes et de tous.

La gratuité totale une idée dans l'air du temps, il n'y a pas qu'ATTAC

Lille - Martine Aubry - veut ainsi inscrire noir sur blanc le principe d'une gratuité progressive des transports en commun, après le premier geste consenti en faveur des jeunes. (la Voix du Nord 13/09/2022).

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@200 - Marine - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 13:48:03

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**Faciliter transports en commun et mobilités douces

**Contribution :**

Bonjour,

Le plan de mobilité devrait prendre en compte la réfection et l'élargissement des trottoirs sur les communes de Ronchin et de Faches Thumesnil pour développer l'usage de la marche sur les trajets courts du quotidien, ainsi que sur les trajets domicile-travail en complément du métro.

Actuellement, les trottoirs de nombreuses rues sont impraticables car trop étroits et/ou défoncés, jonchés de déjections canines et de véhicules mal stationnés.

Pourtant, ces communes sont à portée de marche du métro et elles possèdent un tissu de commerces et de services de proximité qui permet d'envisager une énorme marge de progression pour les déplacements à pied.

Par ailleurs, l'avenue Jean Jaurès gagnerait à être totalement repensée pour donner la priorité aux transports en commun et mobilités douces. Il faudrait déplacer les voies de bus du côté des stations afin d'éviter les changements de files permanents, sources d'embouteillages et d'accidents. Mais aussi sécuriser les parties réservées aux cyclistes et aux piétons.

Enfin, augmenter la fréquence des bus, notamment en articulant mieux les passages des bus L1, 15 et 67 sur les portions communes, permettrait de convaincre de nombreux usagers de délaissé leur voiture et contribuerait à réduire les embouteillages.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@201 - S. Sylvie - Wervicq-Sud**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 15:05:29

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Vallée de la Lys / Wervicq-Sud

**Contribution :**

Malgré le fait d'être dans la MEL, Wervicq-Sud - tout comme les autres communes de la vallée de Lys - est très mal desservie par les transports en commun : les bus ne sont pas assez fréquents aux heures de pointe et peu fiables, les temps de trajets sont longs (actuellement le trajet Wervicq - Lille Europe met autant de temps que le trajet Lille - Paris !), les pistes cyclables sont discontinues et très peu sûres. Les alternatives à la voiture sont donc actuellement quasi inexistantes. En ces jours de prise de conscience collective climatique, ne pas avoir de transports en commun rapide et fréquent pour relier Lille est un anachronisme.

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports discuté en 2022 prévoit bien des trams mais ils s'arrêteraient à Wambrechies. Or plusieurs dizaines de milliers d'habitants résident dans la vallée de la Lys. Et nous serons encore plus d'ici 2035 au vu des obligations d'offres de logements nouveaux (PLU2 et PLU3) et des nouvelles habitudes post-Covid de recherche de qualité de vie dans un environnement plus arboré. Comment d'un côté augmenter le nombre d'habitants et ne pas offrir de solutions de transports propres ? Sans solution pour la vallée de Lys, les autoroutes seront toujours congestionnées par nos déplacements !

Puisque le coût d'un tram jusqu'à Comines semble être disproportionné, pourquoi ne pas développer une voie propre mixte (bus rapide et vélo en voie propre), directe entre Comines et Lille en empruntant l'ancienne voie ferrée Comines - Lille (le coût serait déjà moindre puisque le foncier est déjà la propriété de l'Etat) avec des navettes de bus de Linselles, Wervicq-Sud, Deulemont l'alimentant. Cela permettrait de relier rapidement Lille et apporterait un réel avantage sur la voiture. Outre les travailleurs, nos jeunes étudiants pourraient ainsi facilement se rendre à l'université (au lieu de devoir utiliser la voiture ou devoir déménager sur Lille).

En attendant, un renforcement des fréquences de bus de l'ensemble de la vallée de Lys est indispensable. Par ex., il y a encore quelques années, le bus 84 passait 3 fois par heure en heure de pointe. Actuellement, il n'est plus que de 2, les bus sont donc bondés et arrivent rarement à l'heure.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@202 - DEVAUX Régis - Croix**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 15:49:01

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** correspondances

**Contribution :**

Dès qu'un trajet comporte plusieurs changements, les temps d'attente s'allongent, notamment quand il faut changer de bus. Il arrive de voir le bus en correspondance quitter l'arrêt au moment où l'on arrive et de devoir attendre le suivant - entre 15 et 30mn selon les lignes.

C'est dissuasif.

La détermination d'arrêts de correspondance assurée, où les bus s'attendent, permettrait de limiter les temps d'attente. Cela suppose évidemment une fiabilité des horaires

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@203 - DEVAUX Régis - Croix**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 15:52:46

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** respect des horaires

**Contribution :**

Les Lianes sont censées offrir une fréquence accrue. Or 1 bus toutes les 10mn , ce n'est pas la même chose que 3 bus toutes les 30mn, dont 2 ( et même 3) se suivent à 1 ou 2 minutes d'intervalle. L'attente réelle dépasse alors 20mn.

Je plaide pour une régularité de passage.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## @204 - DEVAUX Régis - Croix

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 16:08:35

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Tram-train

**Contribution :**

Je suis déçu de l'abandon du "tram-train"

-le train offre la possibilité d'embarquer un vélo plus facilement que le tram (plus grande capacité)

- Je fais régulièrement le trajet en voiture de St André à Croix , pestant contre une rocade saturée aux heures de pointe. Les 2 villes disposent d'une gare , mais avec des trains trop peu fréquents pour envisager ce mode de transport.

Il y a 12 km par la route entre les 2 villes :

-en voiture , c'est 12 mn au mieux, souvent près de 20mn , et même 45 à 50 mn en heure de pointe

- le vélo est compétitif en heure de pointe , permettant le trajet en 35 à 40 mn, mais hélas dans des conditions de circulation dangereuses, surtout de nuit

-en prenant le bus puis le métro , il faut compter 1h ou plus ... en se fiant aux horaires prévus, n'incluant pas les retards possibles des bus ni les incidents du métro! Et devant rentrer tard certains soirs, la correspondance du bus après le métro n'est pas assurée!

- en train avec changement à Lille Flandres, pour un départ souhaité à 8h50 , la SNCF me propose un train au départ de St André à 11h57 (!) pour une arrivée à 12h34 . Le suivant est à 16h27... Je n'ai pas de solution pour le retour le soir .

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@205 - Julien - Croix**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 16:58:55

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Et le métro ?

**Contribution :**

Il faut bien entendu voir à moyen et long terme, il y a des besoins, il y a des attentes et le plan de mobilité essaye d'y répondre.

Mais en attendant ? A quand le doublement des rames de métro promis pour l'EURO DE 2016 ?! Nous sommes en 2023 et nous ne voyons toujours pas le bout ! Comment redonner confiance dans l'action publique ? Comment encourager la prise des transports en commun pour lutter contre le réchauffement climatique ?

Pas avec la politique actuelle !

Quotidiennement, les rames sont saturées et les usagers excédés. Et elles ne sont pas adaptées aux nouvelles mobilités douces (vélos et trottinettes pliables mais rarement pliées). Les fréquences sont insuffisantes le soir et le week-end. Le renforcement annoncé le week-end est faux ! Venez constater la saturation et l'attente interminable. Et quid de la ligne 2 souvent oubliée ? (doublement, dernier métro le samedi, etc)

Et puis pendant ce temps-là, on construit, on densifie. Mais avec des aménagements qui ne sont pas en capacité d'absorber de nouveaux usagers.

Pour terminer, une idée dans le prolongement des efforts du plan vélo : intégrer le V'lille dans l'abonnement Ilévia sans surplus.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@206 - jean marie - Santes**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 17:29:40

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**Peniches SNCF

**Contribution :**

Vouloir et Pouvoir c est autre chose mais vouloir faire alors qu'il n'a pas nécessité c est ..par exemple . retournement des péniches à santes n est pas nécessaire car à quelques kms du port il y a la possibilité de retournement face aux Ansereilles ( vu et photo prise)

ZI toutes ces zones devraient être embranchées fer et voir accès à une voie d'eau MAIS pour cela. il faut revoir l'aménagement du territoire De plus après enquête voir la desserte du personnel par des transports en communs et desservies aussi avec une piste cyclable

Je reviens sur / la gare désaffectée de l'Hospice - Haubourdin cette ceinture sncf par des navettes vers LOMME ou LILLE arrêt proche du métro pourrait soulager la circulation.

LE tram qui s'arrête à l'hospice d'Haubourdin cela se comprend à cause de la voie ferrée par contre après la barrière on devrait trouver un autre tram ou bus navettes pour desservir cette zone industrielle et l'église de santes puis retour vers Hallennes LES HAUBOURDIN

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @207 - Ladesou Christian - Lille

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 17:44:15

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** L'accès libre pour tous aux transports publics pour mieux prendre en compte les enjeux climatiques et les besoins sociaux de la Métropole lilloise

### **Contribution :**

Ce n'est pas une critique qui est adressée aux autorités rédactrices, mais les prévisions du Plan de Mobilité de la MEL - PDM - mériteraient une mise à jour.

En effet, les 13 années qui nous séparent de 2035 seront plus déterminantes pour les changements de comportement souhaités que ceux annoncés dans le PDM.

Vote l'été 2019 pour 2035, le SDIT, à la base de la réflexion du PDM, n'a pu intégrer ni la crise Covid, ni les récentes canicules qui sont l'annonce d'étés suivants pire.

Des changements de comportement annoncés insuffisamment adaptés au réchauffement climatique que la gratuité des transports publics (TC) pourra mieux faire évoluer

Pour ces raisons, le changement de comportement de mobilité des habitants de la MEL nous semble devoir occuper une place plus centrale dans le PDM, davantage que ce qui est annoncé.

Par exemple, le graphique des déplacements journaliers (in la synthèse du Plan de mobilité, « note de présentation du PDM », p.7) montre que la voiture (conducteur et passager) ne cède que 5 points entre les prévisions du SDIT et le PDM 2035, 5 points retrouvés en faveur des transports en commun TC certes, mais est-ce suffisant ? nous pensons que non ; le changement décisif dans les déplacements se trouve dans la marche + 6 points, un moindre gain pour le vélo + 3 points déjà bien plébiscité (cf nombreuses contributions pour le vélo, ce qui est de bon augure).

Autrement dit, la voiture reste dominante en 2035 avec 39% de déplacements (graphique : « structure du parc automobile aux divers horizons », Projet du PDM, p.105) non sans préciser qu'en 2035 le scénario le plus optimiste compte 27% des véhicules à essence, 22% diesel (contre 30% électrique et 20% hybride).

En un mot, le PDM paraît manquer d'ambition au regard des enjeux climatiques pourtant bien cités dans le corps du texte.

La proposition d'ATTAC met, à l'opposé du PDM, l'accent sur la nécessité de rendre libre à tous et toutes l'accès aux TC.

La gratuité des TC : une mesure sociale d'urgence pour toute une partie de la population de la Métropole

À l'appui du caractère idéologique de la mesure préconisée, dans le texte lui-même du PDM, nous trouvons des arguments documentés.

- « les abonnés Ilevia représentent 65 % du trafic mais seulement 30 % des usagers, les 70 % restant sont des usagers occasionnels », p.65.

Plus : 40 % des habitants de la Métropole ne prennent jamais les transports en commun.

- qui sont-ils donc ces 40 % ? on a la réponse : « Les habitants des territoires ruraux, mais aussi les territoires roubaisiens et tourquennois qui connaissent une bonne déserte en TC (250 000 des 350 000 habitants des territoires roubaisiens et tourquennois) n'utilisent jamais le réseau Ilevia ».

- où ? plus précisément peut-être . Dans les quartiers prioritaires des deux villes (elles en comptent 9 à elles deux sur les 26 de la métropole), p. 39.

- pourquoi si peu mobiles alors ? « Ces habitants sont en moyenne moins mobiles et possèdent un territoire de vie plus restreint que le reste des habitants de la Métropole.. [...] moins de voitures [...] moins souvent de permis de conduire, p.39.

- quelles mobilités pour les habitants de ces quartiers ? : « [ils] se déplacent davantage à pied et en TC », p.39.

Ces habitants font partie des occasionnels assurément, pas des abonnés, notre enquête (2019) dans les marchés roubaisiens a montré qu'un abonnement pour les plus démunis est un trop grand risque, celui d'engager leur argent (tarif d'abonnement pour un bénéficiaire du RSA) pour des déplacements hypothétiques, du coup - en ce moment - un déplacement en bus c'est 2€ (plein pot !). Ce constat par les militants de terrain a été confirmé par les travaux ultérieurs de l'Observatoire des villes du transport gratuit dans leur publication de 2022 : « La gratuité des transports public, une idée payante ? » (le bord de l'eau, p.62).

Et pourtant, page 90, le PDM « [propose] des actions qui favorisent un accès équitable à la mobilité [ce qui] est un enjeu majeur du plan de mobilité ».

Cet enjeu majeur de l'équité n'est pas acceptable, trop de personnes en sont exclues dans la Métropole.

- Contre l'équité, ATTAC propose l'égalité d'accès de tous aux transports en commun.

Et puis il y a aussi à convaincre d'abandonner la voiture au moins pour les domicile-travail. L'Observatoire (op cité, p.105) avance avec beaucoup de prudence : « [il] se donne l'hypothèse sous-jacente que l'absence de tarification peut générer un transfert modal de la voiture [vers les TC] ».

Ce transfert ne peut plus être une hypothèse à l'horizon 2035, la gratuité y invitera davantage :

- Sans contrainte de billettique, d'abonnement, de portiques, de contrôles, les transports publics seront autrement attractifs pour lâcher le volant.

Idées gratuites pour un avenir plus démocratique

En accordant la gratuité des transports publics au moins de 18 ans (17 ans révolus) la MEL habituée la jeunesse à prendre le bus, c'est bien. Mais est-ce qu'il y a eu quelque chose de changé chez Ilévia ? Non, chacun en regardant les bus circuler peut faire le constat de L'Observatoire : «un réseau de TC peut absorber deux fois plus de fréquentation sans avoir à doubler sa capacité, son parc son personnel et son budget » (op cité p. 23).

- D'où une question, les usagers des bus n'ont-ils pas leur mot à dire sur les TC ? Et les non-usagers ?

La conception des lignes de bus privilégie les parcours longs desservant des arrêts censés être obligés (ils le sont moins lorsque Ilévia, enregistrant la réduction de la subvention de la MEL, supprime arrêts et ligne dans un quartier Sud de Roubaix).

Ces parcours longs sillonnés par des bus articulés rendent-ils vraiment le service attendu des personnes qui montent dans le bus ?

Plusieurs exemples pris dans les contributions de cette enquête PDM en attestent, le plus significatif est celui de L. qui notifie que HEM- CROIX : c'est 5 minutes en voiture, 1 heure en bus (!).

On note un bus souvent presque vide - en site propre - qui sera remplacé par un tramway (qui ne fait pas l'unanimité parmi les contributions).

Ces problèmes constatés ne pourraient-ils pas faire l'objet de réflexions partagées avec le personnel chauffeurs et contrôleurs (ignorés, semble-t-il, par le PDM) et les usagers pour un meilleur service ?

- Des transports publics intra-villes et inter-villes négociés

Dans cet esprit, nous proposons la réalisation des trajets plus courts en intra-villes pour les communes les plus importantes et en inter-villes entre les communes adjacentes, ex de Roubaix : Wattrelos, Lys-lez-Lannoy, Hem, Croix etc . Des communes rurales en France fonctionnent comme ça.

Pour ces distances plutôt courtes, serait plus adapté le minibus (la navette du Vieux-Lille en est un bon exemple, avec arrêt à la demande) voire le taxi collectif.

Et pour décider des trajets et des arrêts (à la demande) ? Une concertation nécessaire, non pas sous forme de sondage et moins encore par interrogation de chaque citoyen-ne, négation de la démocratie participative, mais une concertation organisée avec des associations déjà constituées où débattraient en conscience les adhérent.es sur les enjeux de telle ou telle décision et échangeraient de façon plus équitable avec les autorités.

À Roubaix, les comités de quartier, les centres sociaux et autres groupements d'associations comme la FAL seraient sans doute les bons interlocuteurs des mairies de quartier, de la mairie centrale, des responsables et personnels d'Ilevia.

- Une concession de 15 ans est-ce bien raisonnable ?

Ilevia sera sans doute le nouveau concessionnaire à partir d'avril 2025, d'autant que Transdev qui assure les transports publics - gratuits - de la Communauté urbaine de Dunkerque a clairement fait savoir qu'il ne participerait pas au concours.

La nouvelle concession assortie d'investissements, ce qui est une nouveauté, est prévue pour 15 années. C'est long 15 ans.

Ne serait-elle pas mieux transformée en Régie publique, la concession ? Au lieu de bénéfices pour des actionnaires, les avantages de l'exploitation reviendraient à la MEL.

Le service des transports serait alors un bien commun au soin et à la disposition de toutes et de tous.

La gratuité totale une idée dans l'air du temps, il n'y a pas qu'ATTAC

Lille - Martine Aubry - veut ainsi inscrire noir sur blanc le principe d'une gratuité progressive des transports en commun, après le premier geste consenti en faveur des jeunes. (Voix du Nord 13/09/22).

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@208 - CALVEZ Jean-Yves - Marcq-en-Barœul**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 18:49:40

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** offre renforcée de transports collectifs

**Contribution :**

Bonjour,

je souhaite dans un délai rapide :

- de nouvelles lignes de transports publics (métros, bus en site propre, tramways);
- des pistes cyclables autant que possible;
- moins de voitures polluantes dans les villes;
- moins de camions sur les voies rapides urbaines (contournements obligatoires, remplacement par de petits véhicules propres pour les livraisons urbaines);
- une réglementation stricte pour les trottinettes électriques;
- utilisation accrue des trains et des péniches pour les transports de marchandises;
- une mise en place de la ZFE

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **@209 - DOMRAULT-TANGUY Carole - Lambersart**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 18:59:00

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Plan de mobilité : maintenir l'offre du métro et améliorer la fréquence des rames

**Contribution :**

Madame, Monsieur,

Ma contribution citoyenne est en faveur d'améliorer l'offre et l'attractivité du métro Lillois. Je pense qu'il est nécessaire d'augmenter la fréquence sur les 2 lignes, y compris le dimanche soir et lors des retours de week-ends et de vacances pour les derniers trains, notamment (usagers chargés avec sacs et bagages). De façon générale, la durée entre 2 rames doit être raccourcie. Plus l'offre, la qualité, la sécurité et la propreté seront au rendez-vous, plus les usagers seront aussi au rendez-vous et retrouveront plaisir à prendre le métro (Nous pouvons comparer à la qualité dans d'autres villes de France comme Lyon, et dans d'autres pays Montréal, Munich;..).

Et ma dernière remarque est la difficulté liée à l'obligation de descendre de la rame à l'arrêt Lomme-Lambersart pour un métro sur 2. C'est déstabilisant et compliqué, notamment pour les personnes à mobilité réduite; et ceci n'est pas annoncé et expliqué au moment où l'utilisateur monte dans le métro (pas d'affichage, pas d'annonce régulière ni sur le quai, ni dans la rame).

Je vous remercie pour votre attention,

Sincères salutations

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@210 - BOTTRIAUX JULIEN - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 20:00:57

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Protection des cyclistes

**Contribution :**

Il est indispensable de revoir l'approche de la MEL quant aux voies cyclables.

Les pistes intercalées entre la route et le stationnement automobile semblent être la majorité des voies destinées aux vélos dans la métropole. Cette approche est extrêmement dangereuse pour le vélo (portières qui s'ouvrent violemment, obligeant les cyclistes à faire des embardées, voire qui percutent les cyclistes). Il faut des infrastructures entièrement dédiées aux vélos : sécurisées, visibles, sans discontinuités (souvent dangereuses elles aussi) et ambitieuses. Cela nécessite de réduire drastiquement la place de la voiture par des mesures tant incitatives que coercitives.

Mais pour cela, il faut du courage politique.

Enfin, lors de l'aménagement de nouveaux équipements, consultez les cyclistes, mettez vos agents et vos élus sur une selle et sur la route pour qu'ils testent en situation, différents scénarios pour qu'ils prennent conscience des aberrations potentielles et qu'ils réorientent les projets, le cas échéant.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@211 - calvez caroline - Marcq-en-Barœul**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 20:12:22

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** plus de transports en commun pour notre santé

**Contribution :**

bonjour

La qualité de l'air est dégradée et je déplore que le dossier ne fasse pas véritablement mention, c'est à dire à l'appui d'études quantitatives, des effets du plan sur la santé. De telles études auraient permis de faire un choix éclairé en matière de mobilité.

Le dossier s'appuie sur le schéma des infrastructures, mais sans attendre la réalisation très longue de ces nouvelles infrastructures, il est urgent d'augmenter la fréquence des bus pour favoriser les transports en commun, alors que le dernier contrat avec ilevia a réduit l'offre de service et que de nombreuses lignes rencontrent des problèmes récurrents.

De même les pistes cyclables doivent être rapidement augmentées et sécurisées, en évitant les pistes à contre-sens des voitures, très étroites et matérialisées uniquement par une bande de peinture.

Je salue l'effort de concertation de la MEL et souhaite que ces efforts se poursuivent pour le développement rapide des mobilités collectives ou actives

cordialement

C Calvez

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@212 - Delcroix André - Roubaix**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 20:31:49

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Plan de mobilité des habitants de la Métropole Européenne de Lille

**Contribution :**

Je désire appuyer l'avis très argumenté de Christian Ladesou : "La gratuité des transports : une mesure sociale d'urgence pour toute une partie de la population de la Métropole" "Mieux prendre en compte les enjeux climatiques et les besoins sociaux".

En effet de nombreux Roubaisiens, en situation de pauvreté, utilisent très peu les transports en commun. La gratuité pour tous, des métros, tramways et autobus, autour de Lille, ça les intéresserait beaucoup. Cela a été un constat évident lorsque notre groupe Attac a fait une enquête en porte-à-porte dans le quartier populaire du Cul-de-Four. Des transports gratuits, avec des itinéraires bien étudiés pour les autobus, entraîneront une fréquentation plus importante. Pour des habitants d'autres quartiers moins défavorisés, l'accueil a été bon également. Les résultats déjà obtenus dans la Métropole de Dunkerque sont très encourageants, puisqu'une partie des habitants utilise moins la voiture personnelle au profit des transports en commun désormais gratuits.

Les problèmes climatiques, qui s'aggravent, ne permettent pas d'attendre encore quelques années pour développer les transports en commun. Le GIEC a insisté pour agir énergiquement avant 2030. Je vous demande donc de réviser le plan actuel de mobilité jusqu'en 2035.

Je pense qu'un développement de voitures individuelles électriques ne serait pas une bonne solution, comme le montre le texte de la pétition Voiture électrique - STOP avant le désastre ! On peut prévoir énormément de pollution, lors de l'extraction des métaux et de la fabrication des voitures tout-électriques. Recharger des batteries nombreuses entraînerait un surcroît de besoin d'électricité, avec un impact sur l'environnement. Les batteries usagées augmenteraient l'importance des déchets toxiques. Je pense qu'il faudra de plus en plus aller vers des déplacements collectifs.

Les transports en commun sont à développer aussi pour les relations inter-villes. De nombreux salariés font tous les jours le même long trajet entre leur domicile et leur travail. Leurs déplacements en voiture provoquent tous les jours des embouteillages, donc des pollutions supplémentaires aux abords de Lille, sur les autoroutes A1, A25 et A23, sur la N227 à Villeneuve d'Ascq. Ce constat a pu être fait depuis des années. N'est-il pas grand temps de développer à nouveau des trains TER et d'abord de cesser de fermer des lignes ? Ne pourrait-on pas étudier aussi un complément aux TER par des autocars de 60 places ou plus, sur les trajets les plus utilisés par ceux qui se rendent à leur travail ? Je vous remercie de votre attention.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @213 - miguel - Tourcoing

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 20:40:08

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** voie de vélo à améliorer + feu rouge

**Contribution :**

Bonjour,

j'ai 2 points à relever :

1. les voies de vélos ne sont pas assez sécurisé ,

une signalisation spécifique (voie de vélo en couleur verte par ex.) serait approprié

et plus de panneaux signalant le passage de vélos afin d'indiquer que la route n'appartient pas uniquement aux voitures.

2. sur le boulevard de la Marne et avenue de la République (boulevard du tramway), il y a un problème :

TOUS les cyclistes brûlent le feu rouge, c'es inacceptable,

il faut constater l'échec de ces feu rouges qui sont trop long pour les cyclistes. Lorsqu'on fait le trajet vélo Tourcoing Lille, le cycliste à droit à tous les feux en Rouge, il serait interessant de revoir une amélioration de cette voie qui est très pratique pour joindre les deux plus grande ville de la Mel (ex : feu avec minuteur pour savoir le temps du déclenchement au feu vert)

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @214 - miguel - Tourcoing

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 20:46:33

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** demande de voie vélo sur Bondues

**Contribution :**

Bonjour

serait t'il possible de créer une voie vélo

sur une route principale qui relie 2 villes : Bondues à « Tourcoing - Mouvaux » via un pont

>> rue jean baptiste Lebas à Bondues au niveau du pont au dessus de l'a22?

Cette route est très dangereuse pour les cyclistes,

ce serait sympa Merci 😊

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@215 - BOTTRIAUX JULIEN - Villeneuve-d'Ascq**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 21:42:48

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Moins de voitures sur le boulevard du Breucq (RN227)

**Contribution :**

Le boulevard du Breucq et sa fréquentation pollue l'air autant que nos oreilles ! Il coupe Villeneuve d'Ascq en deux (une vraie plaie béante d'une autre époque) et n'encourage pas les mobilités douces.

Il faudrait drastiquement réduire le nombre de voies qui sont actuellement dédiées aux voitures pour que ce boulevard soit accessible aux vélos, aux piétons et à la nature.

A quand des ambitions politiques et des infrastructures cohérentes avec les défis climatiques?

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@216 - Leclercq Pascal - Santes**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 22:00:42

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Un BHNS dans les Weppes pour relier la RN41 au centre de Lille

**Contribution :**

Lors de la concertation publique du 30 Mars à Loos concernant la future ligne de tramway ouest, la totalité des participants avaient 2 revendications:

- que la ligne aille jusqu'à Hallennes-lez-Haubourdin pour faire la jonction avec la RN41

- que la ligne permette de rejoindre facilement le centre de Lille

La solution retenue (terminus à Haubourdin Le Parc et place Antoine Tacq ou porte des Postes) ne permet ni l'une ni l'autre.

La première revendication ne peut être satisfaite à cause d'une ligne de chemin de fer à traverser entre Haubourdin et Hallennes.

La seconde revendication se heurte au refus de la ville de Lille de voir les lignes de tram traverser la ville.

Un bon compromis peut être de remplacer cette partie du réseau par un BHNS qui lèverait les 2 obstacles, de plus cette ligne pourrait aller plus loin dans les Weppes.

En cas de problème technique ou de grève, les voies pourraient être ouverte à la circulation des vélos.

**Pièce(s) jointes(s) :**



[Télécharger la pièce jointe originale \(haubourdin loos.png\)](#)



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@217 - Jean-marie - Loos**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 22:16:18

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**Contributions Plan de Mobilité MEL

**Contribution :**

1 : S.V.P. : DOMMAGE que cette consultation des citoyens s'arrête déjà demain 3 avril 2023 (QUE 35 JOURS !). IL N'Y A EU AUCUNE PUBLICITÉ DE LA PART DES MAIRIES ! Nous ne serons moins de 3 pour 10 000 à vous avoir écrit.

2 : S.V.P. : LE TRAMWAY EST UNE DÉCISION DU PASSÉ CAR ELLE SUIT UN MODÈLE ÉCONOMIQUE DÉPASSÉ. S.V.P. : LA M.E.L. ne doit pas être aux COMMUNES ce que l' EUROPE est aux NATIONS. IL FAUT BEAUCOUP PLUS IMPLIQUER LES HABITANTS CONCERNÉS. S.V.P. : NE PAS EXCLURE LES VOITURES POUR LES PERSONNES ÂGÉES.

3 : S.V.P. : COMME LA VILLE DE PARIS, QUI ORGANISE AUJOURD'HUI UN REFERENDUM SUR L'AVENIR DES TROTTINETTES, POURRIEZ-VOUS COORDONNER ET PROGRAMMER UN REFERENDUM LOCAL POPULAIRE PERMETTANT AUX RIVERAINS ET AUX AVOISINANTS DE L'ÉVENTUEL TRAMWAY DE DONNER RÉELLEMENT LEUR POINT DE VUE. LE PEUPLE EST SOUVERAIN.

4 : S.V.P. : PAS DE TRAMWAY DANS LES RUES FOCH et POTIÉ à LOOS, et SADI CARNOT et VANDERHAEGHEN à HAUBOURDIN) QUI SONT BIEN TROP ÉTROITES. (comme la RUE d'ISLY qui a été reconnue INAPTE AU TRAMWAY ET REFUSÉE par LILLE). LES RIVERAINS et LES AVOISINANTS NE SUPPORTERONT PAS. LE TRAMWAY N'EST COMPATIBLE QU'AUX BOULEVARDS ET AUX AVENUES.

5 : S.V.P. : APRÈS PLUS DE 2 ANS DE TRAVAUX GIGANTESQUES TERMINÉS EN 2020, IL FAUT GARDER LA LIANE 5 en BHNS à LOOS et à HAUBOURDIN, DÉVELOPPER LES TRANSPORTS DANS LES ZONES NON ou MAL DESSERVIES comme dans les WEPPEs ou le long de la LINO.

6 : S.V.P. : TRANSFORMER le TER actuel de LOOS et d'HAUBOURDIN en RER MÉTROPOLITAIN ET TRANSFORMER LEURS GARES EN PÔLES MULTIMODAUX. S.V.P. : NE PAS DOUBLER LE TEMPS DE PARCOURS AVEC UN TRAMWAY À CORRESPONDANCES.

7 : S.V.P. : PROLONGER PETIT A PETIT LE MÉTRO AU-DELÀ d'EURASANTÉ VERS LA FACULTÉ de MÉDECINE, LES OLIVEAUX PUIS VERS LES WEPPEs, A LA PLACE DU TRAMWAY LOOS-HAUBOURDIN.

8 : S.V.P. : TOUS LES BUS ACTUELS DE LA M.E .L. DOIVENT ÊTRE TRANSFORMÉS RAPIDEMENT EN BUS A HYDROGÈNE, MOINS ÉMETTEURS DE CO2.

9 : S.V.P. : AVEZ-VOUS ÉTUDIÉ D'AUTRES MOYENS DE DÉPLACEMENTS COMME le TRAM-TRAIN OU LE TRANSPORT URBAIN PAR CÂBLES ?

10 : S.V.P. : QUELLE SERA LA DÉCISION DE LA M.E.L. POUR COMBATTRE LA POLLUTION NUMÉRIQUE qui est très génératrice de production de CO2, elle est plus que jamais à prendre en compte. Pour chaque publication, les données sont stockées dans des data-centers. Ces données sont ensuite transférées via des réseaux de télécoms, puis reçues sur nos terminaux. A chaque étape, de l'énergie est consommée et contribue au réchauffement climatique.

Soucieux de vous éclairer et espérant vous avoir convaincu par cette contribution en complément de celles du 19 et 26 mars 2023, nous espérons en avoir un retour favorable et nous vous prions d'agréer l'expression de notre considération distinguée.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@218 - Candelier Adeline - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 22:41:54

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avenue Jean Jaurès Ronchin

**Contribution :**

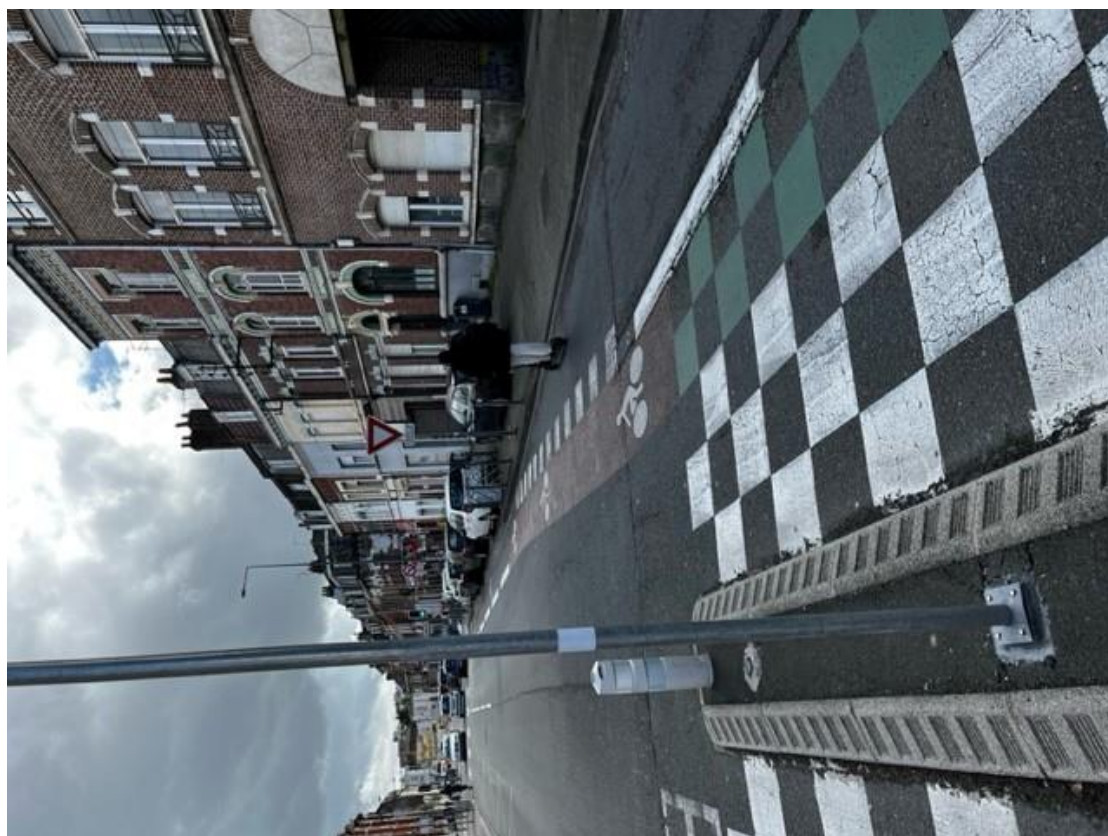
J'empeinte quotidiennement l'avenue Jean Jaurès en vélo à Ronchin et je souhaite inscrire à l'enquête publique la dangerosité de cet axe où les cyclistes partagent sur certaines portions la voie de bus et sur d'autres portions la voie des voitures avec nécessité pour les vélos de traverser la voie des voitures à plusieurs reprises.

Ceci est dangereux et est un frein au développement du vélo pour les ronchinois sur cet axe majeur et traversant de la ville vers Lille.

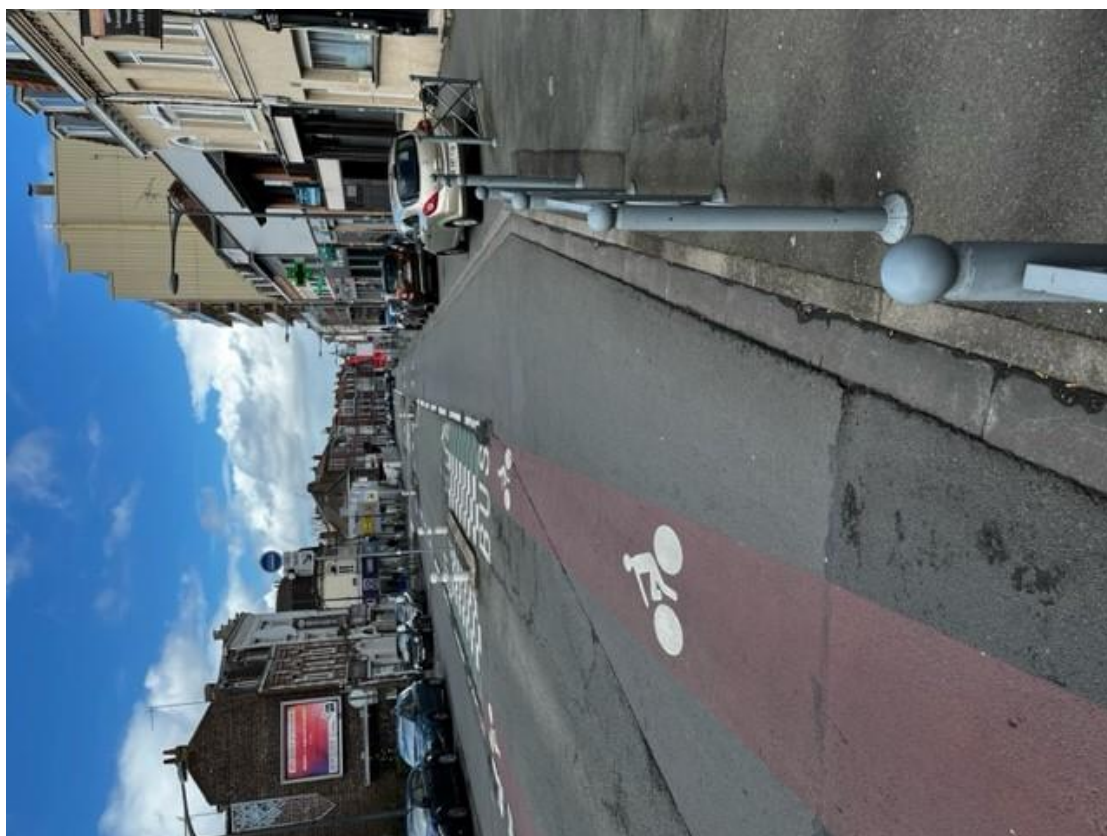
Une réelle séparation entre les vélos et les véhicules motorisés semblent indispensable.

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(JJ2.jpg\)](#)



[Télécharger la pièce jointe originale \(JJ.jpg\)](#)



[Télécharger la pièce jointe originale \(jj1.jpg\)](#)





Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@219 - Coussemaq Anne-Sophie - Quesnoy-sur-Deûle**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 22:42:21

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Ancienne voie de chemin de fer Lille - Comines

**Contribution :**

Le chemin est déjà tout tracé ! Alors utilisons le à nouveau !

Différentes possibilités : tramway, bétonnage pour y mettre une voie de bus, métro et si aucune de ces idées n'est faisable : bétonnage pour une piste cyclable.

Il est aujourd'hui nécessaire de pouvoir augmenter les transports en commun entre Lille et les environs. Hors, cette partie de la région Lilloise est très mal desservie. Imaginez qu'en tant qu'habitante de Quesnoy sur deûle, il est compliqué d'aller dans le centre de Lille aux heures de pointe, alors s'il existait ce genre de transport, les routes seraient plus dégagées, moins de bouchon, moins de pollution.

Plus de 500 nouveaux logements se construisent actuellement à Quesnoy. Vous imaginez le matin ?? Et le soir ?? Aux heures des écoles ?? Il faut désengorger les routes et faciliter la vie à pied et en transport en commun.

Je travaille à Villeneuve d'Ascq et ne peut faire autrement que de prendre ma voiture pour travailler, j'en ai besoin. Aujourd'hui je mets 50 minutes le matin pour faire 20km. Tout est bouché. Je suis persuadée que de mettre à disposition des transports aux pieds des habitations ne peut être que bénéfique pour tout le monde. Écologie. Économie. Gain de temps.

Agissons dès maintenant !

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@220 - Delchambre Florence - Quesnoy-sur-Deûle**

**Date de dépôt :** Le 02/04/2023 à 22:58:56

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Liaison Comines-Quesnoy/Deûle-Wambrechies-Lille

**Contribution :**

Il y a quelques décennies seulement, Quesnoy-sur-Deûle était traversée par une ligne de train (Comines-Lille) mais aussi un tramway, la ligne « R » (vers Wambrechies) ; lui-même raccordé au tramway de Lille – Wambrechies. Pourtant, le nombre d'habitants de la ville et de ses voisines était bien sûr bien inférieur à ce jour. Mais la voiture individuelle était moins développée et permettait d'avoir cette ambition de développer le réseau de transport en commun. Depuis, dans les années 60, la ligne de tram a été fermée puis la ligne de train TER en 2019.

Pourtant, maintenant, le réchauffement climatique est un fait avéré et l'urgence à agir est de plus en plus inquiétante. Alors, avec une population qui s'est étoffée et la nécessité de changer les habitudes de déplacement au détriment de l'usage de la voiture individuelle, comment expliquer qu'actuellement, aucun projet n'ait été retenu pour faire revivre une telle liaison ? Si deux alternatives de transport en commun ont pu vivre conjointement par le passé, comment cela se fait-il que nous n'arrivons pas à développer un projet viable d'une liaison qui serait une vraie alternative à la voiture. Qui plus est, le nombre de voyageurs potentiels doit pourtant être bien supérieur qu'à l'époque des 2 lignes ! Rappelons que la voiture individuelle représente la plus grande part des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports ! Bus à haut niveau de service, TER, tram, plusieurs solutions sont à explorer afin de concrétiser ce projet si important.

**Pièce(s) jointe(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(tram quesnoys.png\)](#)



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## @221 - LECLERCQ Odile - Santes

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 09:03:40

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Contribution au PDM

**Contribution :**

Je souhaite apporter ma contribution citoyenne à l'enquête publique sur le plan de mobilité de la MEL 2035.

Convaincue de la possibilité offerte à une grande majorité des métropolitains d'opter pour une mobilité active (au-delà des 8% visés), ayant expérimenté le déplacement à vélo depuis 4 ans pour les déplacements de proximité (commune et villes contiguës), ayant le désir d'allonger encore mes déplacements réalisés à vélo entre les weppes et Lille et en écho à la volonté écrite dans ce PDM de bâtir un réseau cyclable à vocation intercommunale sur le territoire de la MEL, je relève que le budget consacré à la continuité intercommunale au vélo (75 millions pour 95 communes) ne permettra pas de couvrir l'ensemble des projets des communes.

Qu'est-ce qui influera la priorisation des aménagements ? L'engouement et la dynamique des habitants (y compris à l'ouest de Lille plus rurale), le poids politique, le nombre d'habitants (alors aménagement orienté uniquement en zone dense) ou l'évolution et la dynamique des usagers, conscients de l'évolution possible de toute la métropole à l'instar des pays du nord de l'Europe (Suède, Danemark, Pays-Bas, Belgique)? .

1) Pour la commune de Santes où je réside, une voie cyclable protégée vers Houplin-Ancoisne et vers Hallennes-lez-Haubourdin (M63) est un tronçon nécessaire compte tenu de l'intérêt : Accès gare de Santes et zone d'emploi (Port de Santes) accès intermodal (train/vélo) vers le Parc Mosaïc et relais nature métropolitains. Cet aménagement s'associera obligatoirement d'une continuité de la ville « 30 » qui n'est toujours pas à ce jour engagée à l'échelon communal...

2) D'une manière générale, il sera important de prendre en compte rapidement dans l'offre de stationnement de courte durée ou de longue durée (boxes) l'évolution de nouveaux vélos (« long tail »/vélo cargo/vélo tricycle adulte...) pour accompagner l'usage de ce mode actif permettant dans les déplacements du quotidien l'accès aux commerces, aux écoles, aux professionnels de santé et aux équipements publics et sportifs. Le renforcement et l'adaptation de l'offre de stationnement (distance entre arceaux et longueur des vélos) influencera plus aisément l'abandon de la seconde voiture au sein des foyers, notamment dans le secteur ouest de la métropole à l'habitat moins dense (les Weppes).

3) Pour favoriser la mobilité et la sécurité des enfants et jeunes pour se rendre sur leurs lieux de vie scolaire (écoles, collèges/lycées/universités), il appartient à la MEL d'encourager chacune des 95 collectivités à expérimenter les rues scolaires, à minima sur une période donnée (exemple fin de printemps) en accompagnant la communication auprès des habitants pour bien vivre la notion de rue pour tous, de rue partagée. La réussite de notre changement de mobilité horizon 2035 nécessite que les enfants et les générations de demain soient naturellement enclin à se déplacer autrement et activement (à pied/vélo) car l'habitude sera prise.

4) Pour favoriser la mobilité des seniors et leur permettre de garder le plus longtemps possible santé et mobilité, ce qui par ailleurs favorise l'interaction sociale, outre l'élargissement des trottoirs (espace à reprendre sur la part de voirie ouverte à la circulation automobile ou au stationnement sur voirie) il sera nécessaire d'encourager les communes à implanter des bancs (à inclure dans la charte métropolitaine), étapes rassurantes pour les aînés et les personnes à mobilité réduite.

5) Associée au vélo et à l'abandon du second véhicule, l'offre d'autopartage est à encourager. Si une offre est proposée en zone urbaine avec utilisation de l'espace public, une sensibilisation pourrait peut-être être encouragée auprès des garagistes des communes pour proposer cet élargissement de services.

6) L'étude et la mise en place d'un BHNS de la Bassée à Lille est à lancer pour restreindre l'engorgement de la RN41 et la rocade des weppes. Le choix du démarrage du tramway dans un quartier d'Haubourdin (\*\*\* de sac) vers Lille ne sera pas judicieux car il ne profitera pas au désengorgement des communes des weppes. Le BHNS traversant les communes d'Haubourdin et Loos sera plus facile à réaliser et peut alors facilement s'associer à l'espace dédié à la mobilité active par l'aménagement de voies cyclables protégées.

7) Les déplacements pendulaires doivent s'accompagner d'une interconnexion avec le cadencement des TER permettant à l'utilisateur de changer de mobilité (vélo/voiture/bus/marche) jusqu'à destination.

Merci de votre attention

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @222 - Uguccioni Simona - La Madeleine

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 10:51:34

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Encourager le développement de Citiz

**Contribution :**

Au fil des années Citiz est devenu un acteur incontournable à la mobilité de la métropole lilloise. Des milliers d'utilisateurs empruntent des voitures Citiz au quotidien et, ces dernières années, la MEL n'a pas vraiment soutenu ce service comme je le souhaiterais.

Je propose, ci-dessous, à nouveau, les points d'amélioration déjà transmis dans une lettre qui a récolté environ 50 signatures et qui n'a malheureusement pas reçu de réponse de la part des élus MEL (toute extraction politique confondue).

Je vous demande, ainsi, de vous engager afin de :

- Réserver des places en voirie distinctes pour chaque société d'autopartage, à hauteur de 2 % des places disponibles
- Mettre 50% des flottes de collectivité en partage (ce qui permettrait d'arriver à 30% de réduction des véhicules à terme de la flotte et 200 de CO2 en moins/an et /personne utilisant l'autopartage)
- Installer ou réserver des bornes de charge dédiées à l'autopartage pour permettre une conversion massive vers la motorisation électrique
- Élargir la prime à la conversion aux nouvelles mobilités et à l'autopartage afin d'encourager les Français à abandonner leur voiture individuelle.

Je trouve également scandaleux que la ville de Lille demande une redevance à hauteur de 300€ / an par place de stationnement à Citiz, ce qui constitue une dépense de 21000 €/an pour la coopérative. Et il s'avère que même la ville de La Madeleine a récemment décidé de mettre un place une redevance du même montant.

Bien cordialement,

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **@223 - GALAND xavier - Lille**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 11:22:21

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Pour faciliter le déplacement en vélo : développons les garages à vélo de quartier

**Contribution :**

Brève présentation du garage à vélo de quartier

- Développer la mobilité Vélo nécessite une approche Systémique du Vélo > la question du "stationnement en sécurité" en fait partie

- En Métropole lilloise, plusieurs zones à forte densité (> 6000 hbt/km<sup>2</sup>) > habitat petits à moyens > espace de stationnement vélo rares, voire inexistant

Ouvrir une réflexion sur le développement des garages à vélo, partagé, de quartier

- Dans le bâti existant, par et pour les habitants : des garages à vélo, partagés, implantés dans les quartiers > > une piste économique et citoyenne à explorer

- Entre autres exemples, l'initiative du garage "La P'tite reine du Faubourg" - quartier Faubourg de Béthune, Lille

(voir FBP du Crem : <http://www.ecomobilite.org/Le-garage-a-velos-partage-de-quartier-de-la-Petite-Reine-du>) est une réalisation qui répond à une demande réelle des habitants - adhérents - usagers = garer en sécurité, à tarif modéré, en proximité de l'habitation, les vélos de la famille, y compris les vélos "familiaux" comme les vélo cargo et autres Longtail

Accéder facilement à son vélo, garé en sécurité facilite grandement l'usage et donc les déplacements en vélo au quotidien.

Cette solution économe, coopérative, de quartier mériterait d'être essaimée.

3 conditions de réussite

- 1 collectif d'habitants - voisins : ils partagent un besoin (garer leurs vélos) et organisent leur réponse locale

- des propriétaires de garage (à voiture!) qui acceptent de louer leur bien à vocation "garage à vélo partagé de quartier"

- une clarification / évolution assurantielle pour ce type de projet

Quel rôle pour la collectivité :

- la mairie : met en lien les collectifs d'habitants et les propriétaires (AAP de quartier...)

- la MEL : accompagne les mairies à faire : soutien la formation des collectifs habitants, la mobilisation des propriétaires de garages "à voiture"

- une compagnie d'assurance : propose une police d'assurance adéquat

A ce jour, la question de l'assurance du garage partagé apparaît comme un frein au déploiement.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@224 - HERWYN Valérie - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 11:42:59

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Proposition de développement de la mobilité sur Ronchin

**Contribution :**

- restructurer la rue Jean Jaurès pour réduire les risques permanents d'accidents vélos/bus/voiture : éventuellement, commencer par un marquage au sol de la piste cyclable uniquement au centre de la route, sans avoir à couper l'axe principal.

- développer les stations de V'lille sur l'axe principal de Ronchin au delà de la mairie mais aussi dans le quartier prioritaire de la Comtesse et proximité écoles

- développer des zones de covoiturage aux zones stratégiques (axes vers Lille et vers Lesquin)

- développer les arceaux à vélo devant les commerces et services

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @225 - Leclercq Odile - Santes

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 12:19:20

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Plan de mobilité MEL

**Contribution :**

Je souhaite apporter ma contribution citoyenne à l'enquête publique sur le plan de mobilité de la MEL 2035

Convaincue de la possibilité offerte à une grande majorité des métropolitains d'opter pour une mobilité active (au-delà des 8% visés), ayant expérimenté le déplacement à vélo depuis 4 ans pour les déplacements de proximité (commune et villes contiguës), ayant le désir d'allonger encore mes déplacements réalisés à vélo entre les weppes et Lille et en écho à la volonté écrite dans ce PDM de bâtir un réseau cyclable à vocation intercommunale sur le territoire de la MEL, je relève que le budget consacré à la continuité intercommunale au vélo (75 millions pour 95 communes) ne permettra pas de couvrir l'ensemble des projets des communes.

Qu'est-ce qui influera la priorisation des aménagements ? L'engouement et la dynamique des habitants (y compris à l'ouest de Lille plus rurale), le poids politique, le nombre d'habitants (alors aménagement orienté uniquement en zone dense) ou l'évolution et la dynamique des usagers, conscients de l'évolution possible de toute la métropole à l'instar des pays du nord de l'Europe (Suède, Danemark, Pays-Bas, Belgique) ?

1) Pour la commune de Santes où je réside, une voie cyclable protégée vers Houplin-Ancoisne et vers Hallennes-lez-Haubourdin (M63) est un tronçon nécessaire compte tenu de l'intérêt : Accès gare de Santes et zone d'emploi (Port de Santes) accès intermodal (train/vélo) vers le Parc Mosaïc et relais nature métropolitains. Cet aménagement s'associera obligatoirement d'une continuité de la ville « 30 » qui n'est toujours pas à ce jour engagée à l'échelon communal...

2) D'une manière générale, il sera important de prendre en compte rapidement dans l'offre de stationnement de courte durée ou de longue durée (boxes) l'évolution de nouveaux vélos (« long tail »/vélo cargo/vélo tricycle adulte...) pour accompagner l'usage de ce mode actif permettant dans les déplacements du quotidien l'accès aux commerces, aux écoles, aux professionnels de santé et aux équipements publics et sportifs. Le renforcement et l'adaptation de l'offre de stationnement (distance entre arceaux et longueur des vélos) influencera plus aisément l'abandon de la seconde voiture au sein des foyers, notamment dans le secteur ouest de la métropole à l'habitat moins dense (les Weppes).

3) Pour favoriser la mobilité et la sécurité des enfants et jeunes pour se rendre sur leurs lieux de vie scolaire (écoles, collèges/lycées/universités), il appartient à la MEL d'encourager chacune des 95 collectivités à expérimenter les rues scolaires, à minima sur une période donnée (exemple fin de printemps) en accompagnant la communication auprès des habitants pour bien vivre la notion de rue pour tous, de rue partagée. La réussite de notre changement de mobilité horizon 2035 nécessite que les enfants et les générations de demain soient naturellement enclin à se déplacer autrement et activement (à pied/vélo) car l'habitude sera prise.

4) Pour favoriser la mobilité des seniors et leur permettre de garder le plus longtemps possible santé et mobilité, ce qui par ailleurs favorise l'interaction sociale, outre l'élargissement des trottoirs (espace à reprendre sur la part de voirie ouverte à la circulation automobile ou au stationnement sur voirie) il sera nécessaire d'encourager les communes à implanter des bancs (à inclure dans la charte métropolitaine), étapes rassurantes pour les aînés et les personnes à mobilité réduite.

5) Associée au vélo et à l'abandon du second véhicule, l'offre d'autopartage est à encourager. Si une offre est proposée en zone urbaine avec utilisation de l'espace public, une sensibilisation pourrait peut-être être encouragée auprès des garagistes des communes pour proposer cet élargissement de services.

6) L'étude et la mise en place d'un BHNS de la Bassée à Lille est à lancer pour restreindre l'engorgement de la RN41 et la rocade des weppes. Le choix du démarrage du tramway dans un quartier d'Haubourdin (\*\*\* de sac) vers Lille ne sera pas judicieux car il ne profitera pas au désengorgement des communes des weppes. Le BHNS traversant les communes d'Haubourdin et Loos sera plus facile à réaliser et peut alors facilement s'associer à l'espace dédié à la mobilité active par l'aménagement de voies cyclables protégées.

7) Les déplacements pendulaires doivent s'accompagner d'une interconnexion avec le cadencement des TER permettant à l'utilisateur de changer de mobilité (vélo/voiture/bus/marche) jusqu'à destination.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@226 - Leclercq Odile - Santes**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 12:22:22

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Plan de mobilité MEL

**Contribution :**

Merci de bien vouloir ouvrir mes propositions fournies en pièce jointe.

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(202304\\_OL Contribution enquete publique PDM.pdf\)](#)

Document : 202304\_OL Contribution enquete publique PDM.pdf, page 1 sur 1

Je souhaite apporter ma contribution citoyenne à l'enquête publique sur le plan de mobilité de la MEL 2035

(à inclure dans la charte métropolitaine), étapes rassurantes pour les aînés et les personnes à mobilité réduite.

Convaincue de la possibilité offerte à une grande majorité des métropolitains d'opter pour une mobilité active (au-delà des 8% visés), ayant expérimenté le déplacement à vélo depuis 4 ans pour les déplacements de proximité (commune et villes contiguës), ayant le désir d'allonger encore mes déplacements réalisés à vélo entre les weppes et Lille et en écho à la volonté écrite dans ce PDM de bâtir un réseau cyclable à vocation intercommunale sur le territoire de la MEL, je relève que le budget consacré à la continuité intercommunale au vélo (75 millions pour 95 communes) ne permettra pas de couvrir l'ensemble des projets des communes.

Qu'est-ce qui influera la priorisation des aménagements ? L'engouement et la dynamique des habitants (y compris à l'ouest de Lille plus rurale), le poids politique, le nombre d'habitants (alors aménagement orienté uniquement en zone dense) ou l'évolution et la dynamique des usagers, conscients de l'évolution possible de toute la métropole à l'instar des pays du nord de l'Europe (Suède, Danemark, Pays-Bas, Belgique) ?

- 1) Pour la commune de Santes où je réside, une voie cyclable protégée vers Houplin-Ancoisne et vers Hallennes-lez-Haubourdin (M63) est un tronçon nécessaire compte tenu de l'intérêt : Accès gare de Santes et zone d'emploi (Port de Santes) accès intermodal (train/vélo) vers le Parc Mosaïc et relais nature métropolitains. Cet aménagement s'associera obligatoirement d'une continuité de la ville « 30 » qui n'est toujours pas à ce jour engagée à l'échelon communal...
- 2) D'une manière générale, il sera important de prendre en compte rapidement dans l'offre de stationnement de courte durée ou de longue durée (boxes) l'évolution de nouveaux vélos (« long tail »/vélo cargo/vélo tricycle adulte...) pour accompagner l'usage de ce mode actif permettant dans les déplacements du quotidien l'accès aux commerces, aux écoles, aux professionnels de santé et aux équipements publics et sportifs. Le renforcement et l'adaptation de l'offre de stationnement (distance entre arceaux et longueur des vélos) influencera plus aisément l'abandon de la seconde voiture au sein des foyers, notamment dans le secteur ouest de la métropole à l'habitat moins dense (les Weppes).
- 3) Pour favoriser la mobilité et la sécurité des enfants et jeunes pour se rendre sur leurs lieux de vie scolaire (écoles, collèges/lycées/universités), il appartient à la MEL d'encourager chacune des 95 collectivités à expérimenter les rues scolaires, à minima sur une période donnée (exemple fin de printemps) en accompagnant la communication auprès des habitants pour bien vivre la notion de rue pour tous, de rue partagée. La réussite de notre changement de mobilité horizon 2035 nécessite que les enfants et les générations de demain soient naturellement enclin à se déplacer autrement et activement (à pied/vélo) car l'habitude sera prise.
- 4) Pour favoriser la mobilité des seniors et leur permettre de garder le plus longtemps possible santé et mobilité, ce qui par ailleurs favorise l'interaction sociale, outre l'élargissement des trottoirs (espace à reprendre sur la part de voirie ouverte à la circulation automobile ou au stationnement sur voirie) il sera nécessaire d'encourager les communes à implanter des bancs

- 5) Associée au vélo et à l'abandon du second véhicule, l'offre d'autopartage est à encourager. Si une offre est proposée en zone urbaine avec utilisation de l'espace public, une sensibilisation pourrait peut-être être encouragée auprès des garagistes des communes pour proposer cet élargissement de services.
- 6) L'étude et la mise en place d'un BHNS de la Bassée à Lille est à lancer pour restreindre l'engorgement de la RN41 et la rocade des weppes. Le choix du démarrage du tramway dans un quartier d'Haubourdin (cul de sac) vers Lille ne sera pas judicieux car il ne profitera pas au désengorgement des communes des weppes. Le BHNS traversant les communes d'Haubourdin et Loos sera plus facile à réaliser et peut alors facilement s'associer à l'espace dédié à la mobilité active par l'aménagement de voies cyclables protégées.
- 7) Les déplacements pendulaires doivent s'accompagner d'une interconnexion avec le cadencement des TER permettant à l'usager de changer de mobilité (vélo/voiture/bus/marche) jusqu'à destination.

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023



## **@227 - HOSPIE CLAUDE - Saint-André-lez-Lille**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 12:48:18

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** PDU ET INTERMODALITE

**Contribution :**

La première partie du PDU, diagnostic des mobilités, conclut très bien par la phrase : Le bon mode pour le bon déplacement. Cette phrase est exactement la définition de l'intermodalité. Nous pourrions voir apparaître plus souvent ce terme dans le plan d'action surtout pour les déplacements doux . On lit ,par exemple, dans les publications de la région Occitanie, qu'elle s'est déplacée aux Pays-Bas pour échanger sur les bons usages des mobilités actives. Les chiffres font pâlir: Gare de Delft (1 modèle aux Pays-Bas) 5000 places pour les vélos; 40% des arrivées en gare à vélo . Les services de la MEL se sont-ils déjà déplacés chez notre proche voisin pour comprendre ces fonctionnements là? Notamment , les tracés de tramway se précisent : L'intermodalité des stations avec le vélo est-elle prévue ?On en parle très peu dans les réunions de concertation. Un nouveau plan cyclable associé à ces nouvelles lignes est-il aussi prévu ?

Le cas de Saint-André :

-Une barre dans les déplacements avec: La Deule

-Une urbanisation à très grande vitesse avec réaménagement des nombreuses friches

-Un projet de ligne tramway qui va traverser la ville

Tous les enjeux annoncés dans le PDU sont au coeur du développement de la ville :

-Allier cadre de vie et développement

-Créer des modes de déplacement moins polluants

-Maintenir le dynamisme économique (On pourrait dire commercial)

-Donner une mobilité pour tous à un prix abordable

Et la contrainte actuelle :

-Une entrée de ville encombrée matin et soir

-Un réseau cyclable en "éveil"

-De vastes projets à venir (Ilot Caby) où les questions de stationnement se posent aujourd'hui

-La Deule avec un passage cycliste à l'écluse du grand Carré et un autre à Wambrechies soit à 5 kms l'un de l'autre

- Un projet "Bords de Deule" où on évoque la construction de passages cyclistes mais à horizon 2040.

Ne faut-il pas avoir une politique plus volontariste pour passer de 2% à 8% de déplacement cycliste avec la création d'infrastructures plus fortes (des voies cyclistes à haut niveau de service) et une meilleure communication pour inciter davantage à utiliser le vélo comme moyen de transport .

Le cas de "l'entrée de ville " de St- André peut en être un premier exemple .

Le projet, en pièce jointe, de franchissement de La Deule et du boulevard périphérique pour rejoindre le "Vieux Lille" pourrait faire partie du projet tramway

Cordialement

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@228 - ERSANT Liliane - Tourcoing**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 12:48:32

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** DEVELOPPER MASSIVEMENT LES TRANSPORTS COLLECTIFS

**Contribution :**

Nos villes sont beaucoup trop exposées à la pollution de l'air. Les conséquences sur la santé humaine sont graves.

Il faut :

Une sortie progressive des véhicules en ville (responsables des émissions des oxydes d'azote, ils font partie également des principaux responsables des émissions de particules fines) au bénéfice des transports en commun à développer fortement : gérer plus de lignes d'autocars départementales et de lignes TER. Garages à vélos et pistes cyclables sécurisées. Développer les commerces de proximité.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@229 - CARDON Monique - Quesnoy-sur-Deûle**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 13:34:40

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** TRACE TER LILLE COMINES

**Contribution :**

Avantages du transport en train sur cette ligne fermée de puis fin 2019 :

- Temps de parcours entre Quesnoy-sur-Deûle et Lille :18 minutes, contre 30 à 40 minutes en voiture suivant la circulation, et 50 minutes voir plus en bus.

- Possibilité de transporter son vélo.

- Confort du déplacement : nombreuses places assises, transport linéaire qui évite les secousses et ballottements dus aux ronds points et coups de freins intempestifs du transport en bus.

Inconvénients du transport en train.

- trop peu d'horaires de déplacement disponibles et trop de suppressions de train. (Par expérience sur plusieurs années j'ai pu constater que tous les ans en septembre de nombreux nouveaux voyageurs essayaient ce mode de transport, puis dès la fin septembre la SNCF retardait mais très souvent supprimait des trains, ce qui faisait donc considérablement diminuer le nombre de voyageurs).

ALLIER ÉCOLOGIE, ÉCONOMIE et CONFORT.

Recréer une ligne de TRAMWAY sur le tracé de cette ligne de train, permettrait :

- de remplacer le diesel par l'électricité;

- d'utiliser une voie existante en minimisant les coûts de réalisation;

- de multiplier les créneaux horaires disponibles et augmenterait automatiquement le nombre de voyageurs, ce qui désengorgerait les routes.

Quesnoy-sur-Deûle est une ville traversée par les habitants des communes de Comines, Warneton, Deûlemont, Frelinghien, Toutes ces communes en pleine expansion démographique augmentent le trafic sur les routes. Une offre de transport régulière sur le trajet de l'ancienne ligne de chemin de fer diminuerait naturellement notre impact sur l'environnement.

Page 540 / 580.

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## @230 - Pouly Olivier - Ronchin

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 14:00:11

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Comité de quartier du Petit Ronchin

### **Contribution :**

Le 18 octobre 2022, le conseil municipal de Ronchin a émis un avis favorable sans aucun commentaire sur le nouveau plan de mobilité de la MEL.

Le thème des mobilités a été abordé de nombreuses fois lors de nos différentes réunions publiques où nous avons relevé une remarque répétée des habitants : un partage conflictuel de l'espace public entre les transports en communs, les véhicules motorisés individuels, les piétons et les cyclistes. Il nous paraît donc indispensable de redonner une place agréable, pratique et sécurisée à tous les usages.

D'une manière générale, la ville de Ronchin souffre d'être un lieu de passage entre Lille et sa périphérie. Ceci se traduit par l'organisation de ses deux axes traversant que sont les rues Roger Salengro et Jean Jaurès qui font la part belle aux véhicules motorisés. Cette vision Métropolitaine de Ronchin ne permet à aucun mode de déplacement de trouver confort et sécurité et ne répond pas aux besoins des principaux intéressés par la question : les Ronchinois. La réponse qui est systématiquement mise en avant par la municipalité est la mise en discussion d'un nouveau plan de mobilité à l'échelle de la commune et en cohérence avec les municipalités limitrophes (Lille, Faches-Thumesnil, Lesquin et Lezennes). Dans ce cadre, nous déplorons l'absence de commentaires déposés par la ville de Ronchin à la proposition de plan de mobilité de MEL. Le comité de quartier du petit Ronchin souhaite donc émettre des remarques sur ce plan concernant le territoire de la ville de Ronchin:

1/ Tout d'abord, nous souhaitons signaler la dangerosité de l'avenue Jean Jaurès qui est l'artère principale et commerçante de la ville. Cette avenue est identifiée comme la partie terminale de la voie « vélo + Lesquin-Lille » et elle permet un accès au centre-ville de Lille ainsi qu'à la ligne 2 du métro pour de nombreux Ronchinois et autres métropolitains. Elle est, dans son état actuel, un réel frein à l'utilisation des mobilités douces. En effet, en plus de ne disposer d'aucune séparation physique entre les voies pour véhicules motorisés et les voies cyclables, cette avenue est marquée par de nombreux croisements entre la voie pour véhicules motorisés et la voie cyclable. De plus, celle-ci est dangereusement partagée avec la voie de bus sur de nombreux tronçons de l'avenue. Ainsi, les cyclistes se retrouvent tantôt sur la voie de bus centrale, tantôt sur le côté de la chaussée. Ceci est responsable de nombreux accidents et d'un sentiment d'insécurité routière important qui est un frein à l'utilisation du vélo. Lors d'une enquête en ligne réalisée à l'été 2022 axée sur le centre-ville qui a obtenu 223 réponses, de nombreux Ronchinois nous ont émis des remarques sur la dangerosité de cette avenue dans les réponses libres à notre questionnaire.

Depuis l'abandon du projet de Tramway Lille-Lesquin, aucun autre projet n'a été proposé pour cet axe et nous souhaiterions qu'il devienne une priorité d'aménagement dans le but de supprimer le croisement entre les voies cyclables et les voies pour véhicules motorisés qui auraient pour avantage de :

-Développer le vélo avec une mise en sécurité des usagers par le biais d'une individualisation de la voie cyclable

-Majorer l'attractivité du réseau de bus avec des vitesses commerciales accélérées et qui deviendraient compétitives par rapport aux modes de transport individuels notamment aux heures de pointe

2/ Dans le cadre de la diminution de l'usage de la voiture thermique, nous attirons votre attention sur le fait que l'architecture du quartier du Petit Ronchin constitué principalement de maison type 1930 sans garages est un réel frein au développement des voitures électriques. Ainsi, le développement de bornes de recharges électriques sur voirie semble indispensable dans notre quartier dans une stratégie de décarbonation des transports. Aussi, notre ville ne dispose que d'une seule station d'Autopartage. Nous comprenons que le développement de nouvelles stations est difficile mais nous souhaiterions une mise à l'essai du développement de l'autopartage entre particuliers par la mise en place d'emplacements de stationnement dédiés à cet usage dans les rues dans lesquelles les habitants y auront montré un intérêt après réalisation d'une enquête.

3/ Nous souhaiterions que l'usage de modes de transport décarbonés soient favorisés pour les déplacements intra métropolitains et également pour les déplacements des Ronchinois à l'intérieur de la ville. Dans ce but, nous émettons plusieurs propositions :

-développement d'arceaux à vélo devant chaque commerce et service

-développement du cheminement piéton par la mise en avant et la signalisation des nombreuses venelles et voyettes

-développement des stations VLille. En effet, notre ville n'est équipée que de 3 stations VLille qui se situent uniquement en proximité de Lille, le long de l'avenue Jean Jaurès. Développer des stations dans les autres quartiers de la ville et notamment dans les quartiers prioritaires de la Comtesse de Ségur et du champ du Cerf permettrait de favoriser les transports en VLille à l'intérieur de la ville.

Merci pour la considération que vous porterez à ces remarques,

Le Comité de quartier du Petit Ronchin

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(Plan mobilité avis.pdf\)](#)

Document : Plan mobilité avis.pdf, page 1 sur 2

COMITE DE QUARTIER DU PETIT RONCHIN

Monsieur Damien Castelain  
Président de la MEL

Comité de quartier du Petit Ronchin  
Mairie de Ronchin

Ronchin,

Le 29 mars 2023

Monsieur le Président,

Le 18 octobre 2022, le conseil municipal de Ronchin a émis un avis favorable sans aucun commentaire sur le nouveau plan de mobilité de la MEL.

Le thème des mobilités a été abordé de nombreuses fois lors de nos différentes réunions publiques où nous avons relevé une remarque répétée des habitants : un partage conflictuel de l'espace public entre les transports en communs, les véhicules motorisés individuels, les piétons et les cyclistes. Il nous paraît donc indispensable de redonner une place agréable, pratique et sécurisée à tous les usages.

D'une manière générale, la ville de Ronchin souffre d'être un lieu de passage entre Lille et sa périphérie. Ceci se traduit par l'organisation de ses deux axes traversant que sont les rues Roger Salengro et Jean Jaurès qui font la part belle aux véhicules motorisés. Cette vision Métropolitaine de Ronchin ne permet à aucun mode de déplacement de trouver confort et sécurité et ne répond pas aux besoins des principaux intéressés par la question : les Ronchinois. La réponse qui est systématiquement mise en avant par la municipalité est la mise en discussion d'un nouveau plan de mobilité à l'échelle de la commune et en cohérence avec les municipalités limitrophes (Lille, Faches-Thumesnil, Lesquin et Lezennes). Dans ce cadre, nous déplorons l'absence de commentaires déposés par la ville de Ronchin à la proposition de plan de mobilité de MEL. Le comité de quartier du petit Ronchin souhaite donc émettre des remarques sur ce plan concernant le territoire de la ville de Ronchin.

1/ Tout d'abord, **nous souhaitons signaler la dangerosité de l'avenue Jean Jaurès** qui est l'artère principale et commerçante de la ville. Cette avenue est identifiée comme la partie terminale de la voie « vélo + Lesquin-Lille » et elle permet un accès au centre-ville de Lille ainsi qu'à la ligne 2 du métro pour de nombreux Ronchinois et autres métropolitains. Elle est, dans son état actuel, un réel frein à l'utilisation des mobilités douces. En effet, en plus de ne disposer d'aucune séparation physique entre les voies pour véhicules motorisés et les voies cyclables, cette avenue est marquée par de nombreux croisements entre la voie pour véhicules motorisés et la voie cyclable. De plus, celle-ci est dangereusement partagée avec la voie de bus sur de nombreux tronçons de l'avenue. Ainsi, les cyclistes se retrouvent tantôt sur la voie de bus centrale, tantôt sur le côté de la chaussée. Ceci est responsable de



Document : Plan mobilité avis.pdf, page 2 sur 2

nombreux accidents et d'un sentiment d'insécurité routière important qui est un frein à l'utilisation du vélo. Lors d'une enquête en ligne réalisée à l'été 2022 axée sur le centre-ville qui a obtenu 223 réponses, de nombreux Ronchinois nous ont émis des remarques sur la dangerosité de cette avenue dans les réponses libres à notre questionnaire.

Depuis l'abandon du projet de Tramway Lille-Lesquin, aucun autre projet n'a été proposé pour cet axe et nous souhaiterions qu'il devienne une priorité d'aménagement dans le but de **supprimer le croisement entre les voies cyclables et les voies pour véhicules motorisés** qui auraient pour avantage de :

- Développer le vélo avec une mise en sécurité des usagers par le biais d'une individualisation de la voie cyclable
- Majorer l'attractivité du réseau de bus avec des vitesses commerciales accélérées et qui deviendraient compétitives par rapport aux modes de transport individuels notamment aux heures de pointe

2/ Dans le cadre de la diminution de l'usage de la voiture thermique, nous attirons votre attention sur le fait que l'architecture du quartier du Petit Ronchin constitué principalement de maison type 1930 sans garages est un réel frein au développement des voitures électriques. Ainsi, le **développement de bornes de recharges électriques sur voirie semble indispensable dans notre quartier** dans une stratégie de décarbonation des transports. Aussi, notre ville ne dispose que d'une seule station d'Autopartage. Nous comprenons que le développement de nouvelles stations est difficile mais nous **souhaiterions une mise à l'essai du développement de l'autopartage entre particuliers par la mise en place d'emplacements de stationnement dédiés à cet usage** dans les rues dans lesquelles les habitants y auront montré un intérêt après réalisation d'une enquête.

3/ Nous souhaiterions **que l'usage de modes de transport décarbonés soient favorisés pour les déplacements intra métropolitains et également pour les déplacements des Ronchinois à l'intérieur de la ville**. Dans ce but, nous émettons plusieurs propositions :

- développement d'arceaux à vélo devant chaque commerce et service
- développement du cheminement piéton par la mise en avant et la signalisation des nombreuses venelles et voyettes
- développement des stations VLille. En effet, notre ville n'est équipée que de 3 stations VLille qui se situent uniquement en proximité de Lille, le long de l'avenue Jean Jaurès. Développer des stations dans les autres quartiers de la ville et notamment dans les quartiers prioritaires de la Comtesse de Ségur et du champ du Cerf permettrait de favoriser les transports en VLille à l'intérieur de la ville.

Merci pour la considération que vous porterez à ces remarques,

Le Comité de quartier du Petit Ronchin

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@231 - BASTIEN - Anstaing**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 14:55:13

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Ligne Ascq-Orchies

**Contribution :**

Bonjour,

Habitant d'Anstaing, je souhaiterais que la MEL étudie toutes les possibilités de conversion de l'ancienne ligne ferroviaire Ascq-Orchies (fermée depuis 2015) et qu'elle ne se contente pas d'étudier uniquement une solution "bus à haut niveau de service".

Il ne faut pas non plus se contenter de rétablir l'ancien tracé, une connexion au terminus 4 cantons via la Haute Borne me semble indispensable pour convaincre les usagers d'abandonner l'utilisation de leur voiture.

La fréquence des dessertes et la durée de trajet sont les principales attentes.

Ne pas oublier qu'une voie vélo mitoyenne du tracé actuel serait plus que bienvenue.

Cordialement,

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@232 - GRIMAULT Didier - Ennevelin**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 15:09:59

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Le tramway économe en espace

**Contribution :**

Parmi ses nombreuses qualités, le tramway s'avère également économe d'espace en raison de son guidage sur rails qui détermine une trajectoire précise et rigoureuse. Il permet donc de transporter un maximum de personnes sur un minimum d'espace, c'est aussi ce que l'on appelle la bonne gestion du domaine circulaire. A Saint-Etienne le tramway Bellevue – Terrasse, qui transportait déjà dans les années soixante 80 000 voyageurs/jour, fut d'ailleurs préservé en raison de la relative étroitesse de l'axe principal de la ville qu'il empruntait et emprunte toujours. Même chose sur la ligne 68 du tramway Marseillais Saint Pierre - Noailles où le gabarit du tunnel de Noailles ne tolérait aucun écart, c'est-à-dire pas autre chose qu'un transport guidé sur rails. On pourrait également citer le cas de la ligne 28 de Lisbonne où bien les seize lignes du tramway d'Amsterdam qui se faufilent dans des rues étroites parsemées de canaux etc.

Jadis, le tramway de la ligne H Haubourdin-Loos- Lille, qui constituait d'ailleurs l'un des axes structurant du réseau T.E.L.B. (tramway électrique de Lille et sa banlieue), empruntait allégrement et dans les deux sens la rue d'Isly à Lille. Remettre le tramway sur cet axe, comme sur son homologue Nord Sud Wambrechies – Wattignies (ancienne ligne C) n'est donc pas le fait du hasard, mais revient donc bien à adapter les moyens aux besoins. De ce point de vue la MEL ne s'est pas trompée. Encore faudrait-il répondre aux nouvelles exigences territoriales par un prolongement de l'axe Nord-Sud sur Comines et Seclin. On ne désespère pas !

De son côté le futur tramway Haubourdin-Loos mériterait, pour la commodité des usagers, d'être prolongé sur les gares de Lille en s'inspirant de l'itinéraire de son prédécesseur : Rue d'Isly, Place du Maréchal Leclerc, Rue Nationale, celui-ci présentant toutefois à l'époque la particularité d'avoir un itinéraire alternatif via le boulevard Vauban et boulevard de la Liberté qui mériterait ici d'être pris en considération, l'itinéraire retenu (National ou Vauban) permettant dans les deux cas de figurer une correspondance avec le métro Cormontaigne. C'est un avantage à ne pas négliger.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **@233 - Leclercq Odile - Santes**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 16:02:35

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**2- contribution sur le volet transport des marchandises du PDM 2035

**Contribution :**

2) Contribution personnelle sur le volet transport des marchandises du PDM-2035

Outre l'encouragement à diminuer la logistique routière du transport des marchandises, des déchets et produits recyclés sur notre métropole au profit de solutions de transport par voie fluviale et/ou voie ferroviaire ou par test d'autres solutions décarbonées, se pose aussi la question des solutions choisies en termes de logistique urbaine et de logistique du dernier km à l'échelle des communes. Se pose également la question de connaître les options qui seront étudiées et engagées pour les zones d'activités de la MEL implantées sans autre alternative à ce jour que le transport routier ?

Il appartient aux collectivités de se montrer aussi exemplaires notamment dans leur mobilité pour assurer des services auprès de leurs habitants : on peut notamment citer le portage de repas (crèches, écoles, à domicile...), jusqu'à la collecte des poubelles liées au mobilier urbain qu'elles pilotent. Choisiront - elles des véhicules électriques ou testeront - elles des solutions plus économiques comme la cyclo logistique ou s'appuieront - elles sur l'émergence de nouveaux systèmes mixtes éco-conçus, durables, légers et peu coûteux pour la logistique du quotidien ?

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **E234 - HALLYNCK Rose Marie**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 16:16:20

**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :**avis élu-e-s du groupe majoritaire - conseil municipal de Quesnoy sur Deûle

**Contribution :**

Madame, Monsieur,

Veillez trouver en pj, l'avis exprimé par les élu-e-s du groupe Quesnoy pour Tous, naturellement.Vous en souhaitant bonne réception,Cordialement

RM Hallynck

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(Avis PDM enquête publique.pdf\)](#)

Document : Avis PDM enquête publique.pdf, page 1 sur 7

PLAN DE MOBILITÉ  
Enquête publique  
Avis des élu-e-s du groupe Quesnoy pour Tous, naturellement

Le groupe d'élus de la majorité du Conseil municipal de Quesnoy sur Deûle souhaite partager dans le cadre de cette enquête publique, l'avis qu'ils ont élaboré sur le Plan de mobilité de la MEL.

Les axes proposés dans ce projet de PdM rejoignent en théorie nos attentes, cependant, au regard de ce que nous percevons comme une régression dans la qualité et l'offre de service de transport public dans notre secteur depuis 3 ans, nous avons de nombreuses réserves et inquiétudes sur la réelle prise en compte des spécificités et besoins de rattrapage pour les secteurs périurbains afin que tout Métropolitain qui y réside puisse engager sa révolution comportementale.

Il s'agit également de prendre la mesure de ce qui doit être fait afin qu'au terme de ce PdM, l'évaluation qui en sera faite pointera une atteinte des objectifs, contrairement au précédent PDU.

**Quelques constats :**

Quesnoy sur Deûle, 7 000 habitants, vaste commune de 14,36 km<sup>2</sup>, est une ville périurbaine, située dans la couronne métropolitaine aux franges de l'agglomération centrale.

Quesnoy est positionnée comme ville relais dans le SCOT, ce qui lui confère un rôle de polarité moyenne au sein des espaces périurbains.

Quesnoy n'est pas agglomérée avec une autre commune. Elle est une ville agricole, entourée de zones agricoles la distançant de plusieurs kilomètres de la ville d'appui la plus proche (Comines) ou de la 1ère ville aux portes de l'agglomération centrale : Wambrechies.

Document : Avis PDM enquête publique.pdf, page 2 sur 7

Constat actuel, en terme de mobilité : Quesnoy n'est pas desservie par un axe routier structurant. Son territoire est traversé par :

- la Deûle, voie de transport de marchandises. Des berges aménagées de part et d'autre et ouvertes aux modes actifs – marche et vélo.
- une voie ferrée sur laquelle le service TER (Lille-Comines) est arrêté depuis décembre 2019.

Actuellement, seules des lignes de bus (TC non structurants) sont proposées en alternative à la voiture individuelle avec des trajets vers Lille, Comines, Lomme Saint Philibert- métro, Armentières.

Les distances entre notre commune et l'agglomération centrale ou autres polarités rendent difficiles le recours aux modes actifs (à pied, à vélo) pour les déplacements pendulaires (travail / études).

Depuis 2019, la **dégradation qualitative** (fiabilité, temps de trajet pour le bus) **et quantitative** (arrêt du TER et suppressions de service de bus) de l'offre de transport en commun a contraint des habitants à se détourner des TC et à reprendre la voiture.

Les Quesnoysiens et autres habitants de la couronne métropolitaine (territoires périurbains et ruraux) qui doivent se déplacer régulièrement, au sein de la MEL, ont très peu d'alternatives à la voiture.

**Au niveau des modes actifs :**

- la marche : concerne essentiellement des trajets d'1 à 3 km max. Dans notre commune, de nombreux déplacements quotidiens vers les écoles, commerces, services peuvent se faire à pied.
- le vélo : si l'assistance électrique permet des trajets plus longs, l'absence de voies sécurisées reste un frein unanimement évoqué pour un développement de la pratique du vélo pour des trajets réguliers et sur des distances plus longues.



Document : Avis PDM enquête publique.pdf, page 3 sur 7

La déclinaison des objectifs du PdM doit tenir compte des particularités de la MEL : nombre important de communes réparties sur un vaste territoire multipolaire composé à 44 % de surfaces agricoles.

Les besoins ne sont pas les mêmes selon que le Métropolitain réside et/ou travaille dans une commune située dans l'agglomération centrale, la couronne métropolitaine, ou aux franges de celles-ci.

La déclinaison des moyens nécessaires à l'atteinte des objectifs vertueux et ambitieux du PdM ne doit pas l'être dans une approche comptable à court ou moyen terme, dotant en priorité les zones d'habitat hyperdenses, de nouvelles infrastructures ou services, en considérant que le ratio dépenses / habitant sera plus bas et en considérant qu'à contrario, mettre des moyens pour des secteurs moins denses sera moins rentable.

En 2022, M le Préfet a rappelé dans un courrier au Président de la MEL, que dans le cadre de l'élaboration du PLU3, l'habitat pour tous constitue un enjeu avec un rééquilibrage de l'offre dans les différents secteurs et l'attention qu'il convient de fait, de porter aux migrations résidentielles et pendulaires, en citant notamment le territoire de la Lys.

A ce niveau, en phase également avec les orientations reprises dans le SCOT et dans le SDIT ( ligne U), nous considérons comme indispensable la création d'un transport en commun structurant, en site propre, sur la voie ferrée désaffectée de l'ex TER Lille-Comines, en complémentarité avec la ligne de tramway pour le moment envisagée jusqu'à Wambrechies, mais sans en connaître encore les possibilités de rabattement, de stationnement, de prolongation etc.

Il nous paraît incontournable de mener des études concomitantes pour définir et articuler les réponses dès à présent.

Les maires de Wervicq-sud à Verlinghem, en passant par Comines et Quesnoy se prononcent en faveur d'un mode de transport structurant en site propre de Comines à Wambrechies, voire plus loin sur l'ancienne voie ferrée (les maires de Deûlémont et Warneton sont également associés à cette démarche)

**L'augmentation de la survenance d'épisodes de pollution atmosphérique et son corollaire en terme de santé publique et augmentation du coût de l'énergie et les difficultés sociales et économiques pour les ménages :**

sont des facteurs qui convergent vers l'intérêt et la rentabilité sociétale, environnementale et économique, de prioriser la mise en place d'une offre de transports en commun, plus fiable, plus rapide, plus capacitaire sur les secteurs périurbains et ruraux , comme Quesnoy sur Deûle.

La mise en place de la ZFE nécessitera elle aussi un accompagnement des habitants des secteurs périurbains et ruraux.

Rappelons qu'actuellement, en heure de pointe, le trajet depuis Quesnoy vers Lille, avec la Liane 90, dure plus de 50 mn ( + 1 h 10 depuis Comines).

Le développement de projets d'habitat et d'activité économique de notre territoire (souhaité et inscrit dans les documents d'urbanisme et de planification) doit être accompagné par le renforcement significatif et à court terme de l'offre de bus et, à moyen terme, avec une offre de transports en commun structurant.

Depuis nos villes aux franges de la métropole, c'est également un enjeu pour les personnes résidant hors MEL mais qui viennent y travailler.

C'est aussi un enjeu transfrontalier pour notre secteur.

Nous insistons donc pour que les pistes de travail du PdM et la déclinaison des moyens s'inscrivent dans une approche globale et cohérente avec les orientations du SCOT, du PADD et du PLU : en maillant le territoire dans sa diversité.

Transports en commun, structurants ou pas, infrastructures cyclables : **actuellement et dans les projets annoncés**, les propositions sont tout à fait insuffisantes et insatisfaisantes.

Alors que les Métropolitains sont appelés à effectuer une révolution comportementale dans leur mobilité, il y a des secteurs de la MEL dans lesquels cette révolution sera difficile à opérer.

Les habitants subiront et cela renforcera les inégalités.

Document : Avis PDM enquête publique.pdf, page 5 sur 7

En effet, les crises qu'elles soient sanitaire, climatique et énergétique rebattent des cartes et imposent aussi une nécessaire révolution des politiques locales et la révision des critères qui prévalent aux décisions.

Devancer les évolutions qui sont inéluctables, ne pas se référer aux usages ou fréquentations des années passées mais bien anticiper sur la nécessité de se déplacer autrement.

Investir pour améliorer significativement une offre accessible à tous. Investir avec l'objectif d'éviter des coûts et atteindre les objectifs ambitieux posés dans ce PdM. Passer des intentions à l'action.

Aussi les élu-es du groupe majoritaire du Conseil municipal de Quesnoy sur Deûle émettent un avis favorable sur les intentions et les objectifs déclinés dans le plan de mobilité horizon 2035 avec toutefois de nombreux points de vigilance exprimés sur la nécessité de prendre en compte les spécificités des territoires périurbains, nécessité rendue impérieuse après plusieurs années de dégradation de l'offre de transports publics rendant les Métropolitains de ces secteurs sans alternative fiable à la voiture.

En cohérence avec les objectifs et axes de travail partagés dans ce plan de mobilité de la MEL, voici les attentes que nous souhaitons partager pour le territoire et ses habitants :

#### **A COURT TERME (2023/2024)**

##### **- Nous souhaitons développer les possibilités d'autopartage.**

Une délibération définissant une stratégie métropolitaine de développement de l'autopartage a été adoptée en juillet 2021 à la MEL. Elle cible essentiellement les secteurs urbains. Là encore, notre commune plaide pour un soutien aux projets d'implantation de service d'autopartage dans des secteurs moins denses avec l'objectif de proposer une offre et susciter le changement de pratique grâce à l'expérimentation. La Ville a pris les contacts avec l'opérateur Citiz pour engager une expérimentation.

Document : Avis PDM enquête publique.pdf, page 6 sur 7

- Poursuivre nos actions en faveur des mobilités actives.

**Pour le vélo :**

Maintien et développement de l'accompagnement des cyclistes pour un usage régulier du vélo et éviter les courts trajets en voiture (primes à l'achat d'équipements vélo, pose d'arceaux de stationnement, ateliers de réparation, journée de sensibilisation à la sécurité etc).

Installation envisagée d'une station de réparation vélos dans un espace public et d'une borne de recharge pour VAE

- Relancer l'information concernant les possibilités de covoiturage afin de leur donner plus de visibilité.

- Obtenir une amélioration significative de la fiabilité dans le service des bus et l'amélioration de l'information due aux utilisateurs avec des applications digitales permettant de suivre en temps réel les retards & annulations.

- Obtenir l'ajustement de l'offre de service existante avec le TER routier (service de bus géré par SNCF en substitution du service train arrêté) et rendre cette offre plus lisible (4 allers retours Lille-Comines par jour).

C'est une offre réduite mais qui propose une liaison express sans arrêt depuis Quesnoy gare jusqu'à Lille Flandres (démarches ville en cours auprès de la Région) .

- Voir aboutir le projet de réfection de la piste cyclable entre Quesnoy et Wambrechies, rive droite.

- Tracer et valider les perspectives de création d'un mode de transport structurant en site propre sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée, en articulation anticipée avec la création du tronçon de la ligne de tramway prévue jusqu'à Wambrechies, **en totale coopération entre la Région, la MEL et les villes.**

Voir se concrétiser le plan de déploiement de bornes de recharge électrique de la MEL dans toutes les villes de – 5 000 habitants, non dotées jusqu'à présent.

Document : Avis PDM enquête publique.pdf, page 7 sur 7

### **A MOYEN TERME (2025 / 2030)**

- Dans le cadre de la prochaine délégation de service public Transport ( fin de l'actuelle au 31 mars 2025) : nous sollicitons le renforcement significatif quantitativement et qualitativement des transports en commun (bus) dans notre secteur avec des services en mode express (réduction du nombre d'arrêts pour diminuer les temps de trajet).

- Création d'une liaison de TC en site propre sur l'emprise de la voie ferrée

- Améliorer la cyclabilité de notre secteur : la reconversion de l'ancienne voie ferrée en voie de circulation d'un TC peut également permettre en parallèle l'aménagement d'une voie cyclable sécurisée.

Seul ce renforcement significatif peut provoquer des effets importants et indispensables sur les changements de pratiques, des effets bénéfiques sur l'environnement et la qualité de vie avec réduction des pollutions mais aussi réduction des temps subis.

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@235 - Johan - Lompret**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 16:18:32

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Mobilité douce et intermodalité

### **Contribution :**

Je suis bien d'accord avec beaucoup de contributions. Je ne détaillerai pas d'avantage les arguments qui ont déjà été avancés. Mais, Métropole Européenne de Lille, s'il vous plait, prenez avec la plus grande des considérations l'appel des métropolitains à développer MASSIVEMENT les infrastructures et aménagements en faveur de la mobilité douce, comme si des vies en dépendaient ... Ça tombe bien, c'est le cas ! On a besoin de sécurité, de VRAIE sécurité quand on est sur le SAS vélo, quand on est sur une bande cyclable (halte aux livreurs et les "j'en ai pour 2 minutes), ... On a clairement besoin d'avoir de la communication de la part des maires à destination des riverains et automobilistes pour qu'ils réapprennent qu'il ne faut pas coller aux fesses des cyclistes et que lorsqu'ils peuvent doubler, c'est 1m MINIMUM en ville.

Ce registre des contributions n'a pas été assez diffusé. La prochaine fois, communiquez à travers les écoles, et sur l'espace public. Vous n'aurez pas autant de contributions que de gens qui auraient voulu y participer. Ce week-end plusieurs personnes de mon entourage m'ont dit qu'ils auraient voulu répondre mais cela se finit aujourd'hui, donc pas le temps...

J'insiste sur le fait que vous devez clairement doubler le budget sur les aménagements cyclables mais pensez également à l'entretien des voies cyclables également ! Sur la couronne Nord-ouest (comme un peu partout sur les bandes cyclables de la MEL) on retrouve beaucoup, vraiment beaucoup de cailloux, branches, nids de poules, plaques d'égouts enfoncées, ...) ce qui nous attire notre regard sur ce qui se passe à 2-3m devant nous. C'est extrêmement gênant car on doit déjà regarder constamment en arrière au cas où un chauffard arrive, faire attention à tout ce qui nous entoure, anticiper, etc...

Prenez également en compte la pollution. Ce n'est pas normal de voir autant de véhicules pour faire si peu de km (aller chercher sa baguette, emmener ses enfants à l'école par exemple). Prenez des mesures FORTES lors des pics de pollution.

Enfin, développer MASSIVEMENT l'intermodalité. Permettez de prendre le vélo dans les transports en commun, vous trouverez des exemples un peu partout dans le monde. Ne pas pouvoir prendre son vélo dans le train est également inacceptable.

Monsieur Damien Castelain, Président de la MEL, a dit lors d'un des derniers conseil métropolitain qu'il avait été aux pays bas il y a quelques années . Et que cela l'avait inspiré. La MEL est à l'image des Pays-Bas aujourd'hui ? Clairement pas. Nous sommes TRÈS nombreuses ET nombreux dans l'attente insupportable que la MEL change d'ambition pour les mobilités, à Lille mais également dans le péri-urbain. Peu de personnes se prononcent réellement dessus, mais il y a vraiment beaucoup de monde qui attend cela.

L'urgence climatique n'est pas un mythe.

Page 559 / 580.

Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

Incluez les collectifs et associations de mobilité dans vos réflexions s'il vous plait !

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## @236 - Terrier Yoann - Pérenchies

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 16:54:04

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Pour un réseau cyclable pluriel, sécurisé et continue dans le secteur Nord-Ouest de la MEL

**Contribution :**

Bonjour,

Nous sommes de plus en plus nombreux à prendre notre vélo matin et soir pour rejoindre notre travail sur la MEL depuis les communes de Pérenchies, Lompret, Verlinghem.

Malheureusement, il n'existe pas de réseaux cyclables continues, sécurisés et pluriels.

Le plan de mobilité fourni dans le projet à horizon 2035 ne présente que des pointillés DISCONTINUES sur notre secteur avec en légende des projets jusqu'à 2026..

Il est URGENT d'avoir un projet réel sur notre secteur, à travailler avec les collectifs vélos du secteur, et les collectivités pour proposer des solutions viables à la fois en zone urbaine, mais également en zone péri-urbaine qui permettent de relier les communes les unes aux autres.

Par ailleurs, la "traversée" de la voie ferrée nous impose de passer par l'un des 3 points noirs de notre secteur.

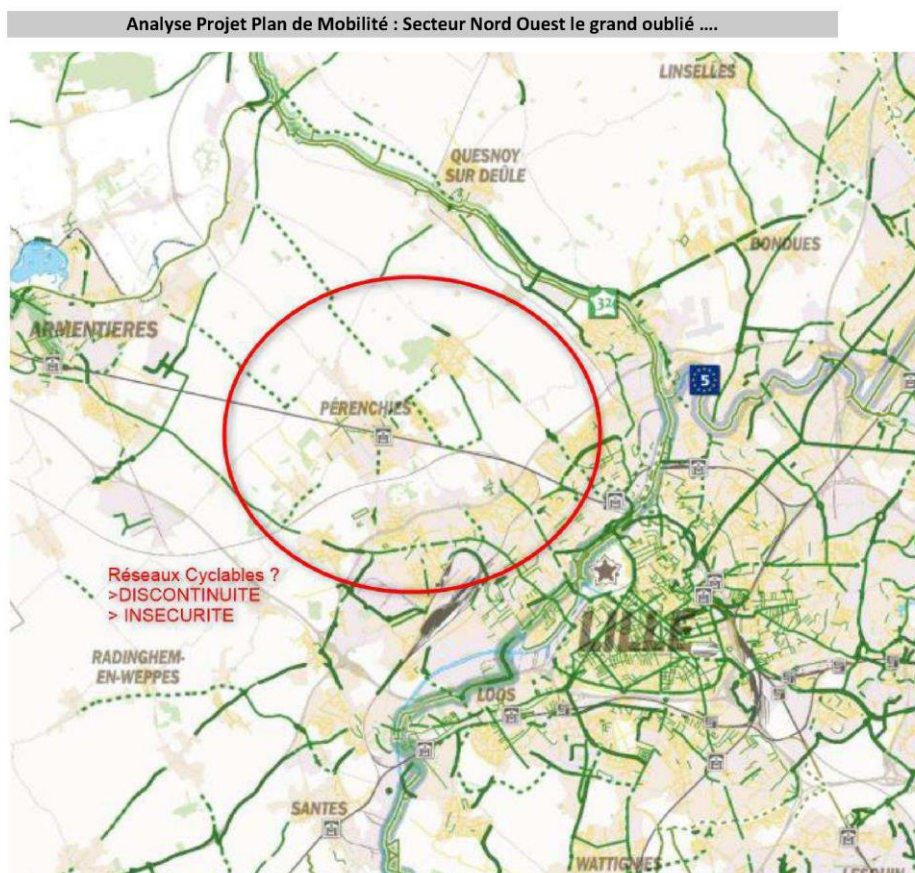
2 d'entre eux concerne des ponts où les cyclistes n'ont même pas une bande cyclable alors qu'ils côtoient des Bus, Poids lourd, VUL, et VL qui sont "théoriquement" limités à 70km/h.... Faut-il attendre des morts comme sur le pont de Tournai pour que le courage politique soit pris afin de sécuriser ces axes ?! Le décès tragique de Marion 32 ans sur ce point en Mars dernier nous rappelle à la fois l'urgence d'adapter les réseaux aux pratiques grandissantes des cyclistes et nous rappelle également que de la peinture au sol pour séparer les flux n'est pas une solution viable pour mettre en sécurité les hommes, femmes, étudiants et enfants qui font l'effort de prendre le vélo au quotidien.

Sans attendre de revoir les projets, il est tout à fait possible de mettre en place des modifications provisoires pour sécuriser les cyclistes, mais également pour permettre une transition douce pour les autres usagers de la route.

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(Analyse Projet Plan de Mobilité.pdf\)](#)

Document : Analyse Projet Plan de Mobilité.pdf, page 1 sur 3



On le voit, dans le projet de la MEL il n'y a pas d'autre projet post 2026.

- > Encore 3 ans sans espaces sécurisés ?
- > Pas de continuité ?

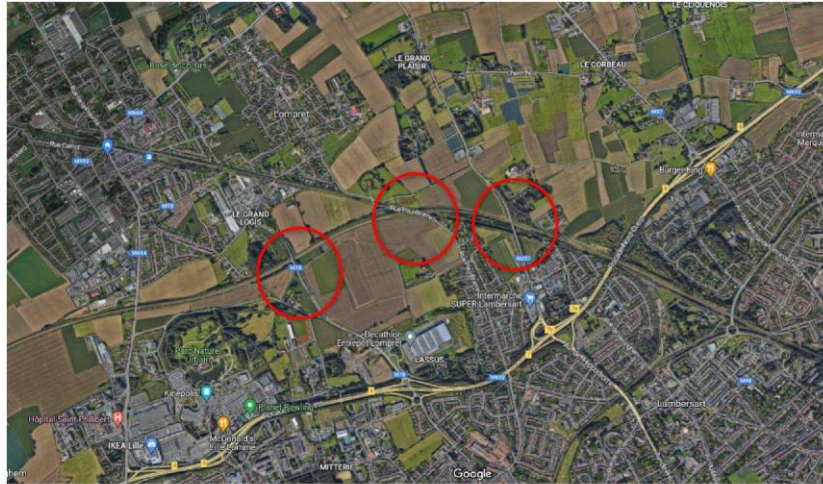
Nous sommes de plus en plus nombreux sur le secteur à prendre nos vélos pour déposer les enfants à l'école, pour faire nos courses dans les commerces de proximité, et pour aller au travail.

Le secteur ne présente AUCUN aménagement cyclable. Seul le projet de Chaussidou est en cours sur la commune de LOMPRET avec des bandes cyclables déjà très peu large et des stationnement mis en débords pour casser la vitesse mais qui cache les cyclistes des automobilistes voulant « couper » la route.

Il est URGENT de TRAVAILLER avec les collectifs de cyclistes, les clubs sportifs, les communes du secteur pour définir un projet BEAUCOUP plus ambitieux.

Document : Analyse Projet Plan de Mobilité.pdf, page 2 sur 3

#### Une traversée de la voie ferrée DANGEREUSE



La traversée de la voie ferrée depuis les communes de Pérenchies, Lompret et Verlinghem passe par 3 points noirs extrêmement **DANGEREUX** :

- 2 ponts, limités à **70 km/h**, avec flux de Poids Lourds, Bus, VUL, et VL, **SANS** bandes ou piste cyclable.
- 1 passage entre zone urbanisée, limité à 50 km/h, avec des conducteurs accélérant fortement en sortie de zone urbaines, et des comportements dangereux, **SANS** bandes ou pistes cyclables

Il est urgent de sécuriser ces zones, pour le moment avec des espaces **PROVISOIRES**

Document : Analyse Projet Plan de Mobilité.pdf, page 3 sur 3

En attendant un travail plus poussé.



Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **@237 - Landas Stéphane - Wasquehal**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 16:57:12

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Redonner toute sa place au piéton

**Contribution :**

La voiture reine et omniprésente a induit des comportements et des habitudes inciviques et souvent au détriment des piétons. Dans ma commune à Wasquehal les irrégularités de stationnement ne sont jamais sanctionnées. On tolère des stationnements sur les trottoirs, sur les passages piétons.

Il s'agit de redonner toute sa place avec priorité au piéton. Il faut changer la logique: les trottoirs de droit pour les piétons, aucune tolérance pour les véhicules qui empiètent sur les trottoirs et mettent les piétons en danger.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **R238 - - La Madeleine**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 14:45:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :** Plan de Mobilité

**Contribution :**

Dans l'élaboration de ce plan de mobilité, le diagnostic a-t'il été élaboré à partir d'une population constante, c'est-à-dire qui ne dépassera pas la population actuelle ?

Est-ce que l'on continue à privilégier la mobilité routière, que sera-t-il fait pour le transit autoroutier et le développement du transport fluvial notamment par le Canal Seine Nord.

Le redéploiement populationnel, universitaire et des services est indispensable, ne serait ce que sur un plan de santé, de bien-être et de revitaliser les villes autour (éviter les déserts en Thiérache par ex...)

Pour le transport international dont les  $\frac{3}{4}$  proviennent de l'Est, il y a un trop grand flux de ce trafic passant par Lille, il y a un impératif de développement fluvial ou ferroviaire pour éviter ces transports au niveau de Lille.

Cela serait plus écologique et moins polluants.

Et laisserait place à d'autre type de mobilité.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **R239 - Jacques - Marcq-en-Barœul**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 15:30:00

**Lieu de dépôt :** Sur un registre papier

**Objet :** Plan de Mobilité

**Contribution :**

Développer la réflexion sur le transport aérien, que ce soit des « téléphériques » pouvant relier des zones à fortes densité de population, en survol de lignes de transports existantes, tramways, ou mêmes chemins agricoles, avec un impact réduit sur l'emprise au sol.

Ou même pour faciliter des liaisons entre 2 points sans recourir à des investissements lourds de voirie, par exemple, liane aéroport de Lesquin, CRT de Lesquin, vers les gares, en utilisant en partie la ligne de Métro 2.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



## **C240 -**

**Organisme :** Chambre d'Agriculture Nord-Pas de Calais

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 14:00:00

**Lieu de dépôt :** Par courrier

**Objet :**Contribution Enquête publique - Plan de Mobilité

**Contribution :**

Courrier en pièce jointe

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(contribution enquete publique PDM 2103223 \(1\).pdf\)](#)

Document : contribution enquete publique PDM 2103223 (1).pdf, page 1 sur 2



Métropole Européenne de Lille  
Monsieur le Président Damien Castelain  
2, boulevard des Cités Unies  
CS 70043  
59040 Lille Cedex

Service : Aménagement territorial  
Nos références : CD / TAJ / IM / HS/ 2023 - 155  
Dossier suivi par : Hélène STAELEN  
[helene.staelen@npdc.chambagri.fr](mailto:helene.staelen@npdc.chambagri.fr), 06 79 34 82 43  
Vos références :  
Objet : Contribution Enquête publique, Plan de Mobilités de la MEL

*Saint-Laurent-Blangy, lundi 20 mars 2023*

#### Siège administratif

56 avenue Roger Salengro  
BP 80039  
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

Monsieur le Président,

Le projet de plan de mobilités de la Mel, arrêté par délibération du Conseil communautaire du 24 juin 2022 est actuellement en cours de concertation publique. La Chambre d'agriculture, soucieuse d'une bonne adéquation entre développement des territoires et maintien d'une activité économique attractive dont fait partie l'agriculture, se permet de faire quelques remarques.

Nous soulignons qu'à travers son projet de mobilité à échéance 2035, la Métropole a pour ambition une mobilité qui allie qualité du cadre de vie et développement du territoire.

Nous tenons à préciser que la Chambre d'agriculture sans s'opposer au développement des territoires, se positionne dans l'accompagnement des projets, dans le respect des intérêts du monde agricole qu'elle représente.

- Prise en compte de l'activité agricole dans les projets d'aménagement

Notre Etablissement demande que, dans les différents projets, qu'ils soient liés au schéma cyclable ou à un projet répondant à l'amélioration de la qualité de vie (liaisons douces), soient :

- Privilégiées des liaisons qui permettent l'utilisation de chemins existants
- Minimisés les linéaires en espace agricole afin de limiter l'artificialisation des sols, limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels et la déstructuration du parcellaire.

#### Siège social

299 Boulevard de Leeds  
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE  
Établissement public  
Loi du 31/01/1924  
Siret 130 013 543 00033  
APE 9411Z

[www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr](http://www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr)

Document : contribution enquete publique PDM 2103223 (1).pdf, page 2 sur 2



Pour ce qui est des projets de plus grande envergure concernant des infrastructures gérées par la Mel ou l'Etat, (projets routiers, nouvelles liaisons structurantes), la Chambre d'agriculture demande et veillera à ce que soient limités voire même supprimés les impacts des projets d'aménagements sur l'espace agricole.

En effet, l'agriculture est bien souvent la première victime, avec les emprises foncières mais aussi la déstructuration parcellaire, allant jusque parfois la remise en cause des systèmes d'exploitation.

Ainsi, nous demandons à être informés des projets, le plus en amont possible afin que puissent être mesurés les impacts sur l'activité agricole et que puisse être appliquée la séquence E.R.C.

- Prise en compte des circulations agricoles

Nous tenons également à rappeler que la prise en compte, en amont, des circulations agricoles (notamment du gabarit agricole) dans l'élaboration des projets d'aménagements, permet de mettre en place des solutions techniques adaptées, répondant aux attentes de la profession agricole et d'atteindre les objectifs souhaités par la collectivité.

En effet, le gabarit des engins agricoles, réglementé, est soumis au code de la route. Au-delà d'un certain gabarit, c'est l'arrêté du 4 mai 2006 relatif à la circulation des véhicules et matériels agricoles et forestiers, qui régit les conditions de circulation.

La circulation des engins agricoles est rythmée par la nature des travaux et varie selon les saisons et les productions concernées.

Ainsi les exploitants agricoles doivent pouvoir accéder à leurs exploitations ainsi qu'à leur parcellaire en toute sécurité, tout comme leurs prestataires (entreprise de travaux agricoles, etc...)

La Chambre d'agriculture tient à souligner le travail partenarial qui a été engagé avec les unités territoriales, permettant ainsi d'échanger sur les programmations de travaux préalablement au démarrage de ceux-ci.

Il nous semble nécessaire et judicieux de poursuivre dans ce sens afin de pouvoir anticiper au mieux les problématiques de circulation agricole.

Espérant une bonne prise en compte de ces remarques,

Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information et vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Président,

Christian DUREN



**Siège administratif**

56 avenue Roger Salengro  
BP 80039  
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

**Siège social**

299 Boulevard de Leeds  
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE  
Établissement public  
Loi du 31/01/1924  
Siret 130 013 543 00033  
APE 9411Z

[www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr](http://www.hautsdefrance.chambre-agriculture.fr)

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

## **C241 - Manuel - Ronchin**

**Date de dépôt :** Le 03/04/2023 à 16:00:00

**Lieu de dépôt :** Par courrier

**Objet :** Plan de Mobilité

**Contribution :**

Courrier en pièce jointe

**Pièce(s) jointes(s) :**

[Télécharger la pièce jointe originale \(A23-015051\\_CLIQUENNOIS\\_Manuel\\_Avis\\_PDM.pdf\)](#)

Document : A23-015051\_CLIQUENNOIS\_Manuel\_Avis\_PDM.pdf, page 1 sur 5

Manuel CLIQUENNOIS  
147 rue Roger Salengro  
59790 Ronchin



**Madame la Présidente de la commission  
d'enquête relative au Plan de Mobilité**  
Métropole européenne de Lille  
2, boulevard des Cités Unies  
CS 70043  
59040 Lille Cedex



Ronchin, le 03/04/2023

Madame la Présidente,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-jointes mes observations et propositions concernant le projet de Plan de Mobilité de la Métropole européenne de Lille soumis à enquête publique.

Habitant la ville de Ronchin, je suis étonné de découvrir que notre municipalité ne fait aucun commentaire ni proposition d'évolution concernant le plan mobilité de la MEL. En complément des recommandations du conseil citoyen d'urgence climatique de la ville de Ronchin (émis par Vincent Boulanger – Ronchin, le 29/03/2023 à 18h08 sur le registre numérique), j'aimerais porter à la connaissance de la commission d'enquête quelques éléments à propos du plan de mobilité, de façon générale sur le plan métropolitain ou concernant plus spécifiquement la ville de Ronchin.

#### Vélo :

- Intérêt de favoriser l'instauration de vélorues (rues résidentielles où la priorité est donnée à la circulation des vélos. Tout dépassement de cycliste y est interdit) plutôt que des doubles-sens cyclables dangereux.
- Mise à disposition de points de stationnement sécurisés, protégés des intempéries avec point de service à disposition (gonflage des pneumatiques, petits outillages...)
- Pistes cyclables sécurisées et continues (et non pas en discontinu et en partage des voies de bus comme sur la rue Jean Jaurès (Ronchin) vers Porte de Douai (Lille) ou encore en discontinu et en partage avec les piétons comme sur l'axe Ronchin – Lezennes réalisé récemment)
- Dangerosité des pistes cyclables sur le côté droit de la route régulièrement coupées (carrefour, arrêt de bus...)
- Sécuriser les pistes cyclables situées sur un trottoir notamment concernant les entrées et sorties de véhicules motorisés (exemple : police nationale rue de Marquillies à Lille, SNCF rue de Saint-Amand à Lille)
- Eviter les zones partagées cyclistes – piétons (exemples : boulevard Jean-Baptiste Lebas à Lille, axe Ronchin Lezennes)
- Dangerosité de la piste cyclable en contre sens cyclable sur la rue Carnot (Ronchin) qui se termine sur le trottoir à l'angle Carnot – Salengro juste à côté d'un passage piéton avec conflit entre vélos et piétons
- Extension des stations de V'Lille vers les autres quartiers de Ronchin (Grand Ronchin, Comtesse de Ségur, ...)
- Travail sur le carrefour dangereux pour les vélos entre les rue Salengro et Verhaeghe (vélo arrivant en contre-sens cyclable autorisé depuis la rue Salengro arrivant à un carrefour avec une priorité à droite et un changement de sens de circulation motorisée sur la rue Salengro)
- Dangerosité du passage à niveau rue A.France (jonction rues Fostier et de l'Université) : les voies ne sont pas perpendiculaires à l'axe de circulation des vélos avec risque majeur de chute

#### Piétons

- Développer les cheminements piétons grâce à une mise en évidence (panneaux directionnels) des nombreuses venelles et voyettes de Ronchin

- Fermer les rues d'accès aux écoles lors des horaires d'entrée et de sortie de classes afin de favoriser l'arrivée à pied ou à mobilité douce (vélo, trottinette...) des enfants et sécuriser les entrées et sorties d'école. Prévoir un itinéraire de déviation pour les véhicules motorisés le cas échéant

#### **Transport en commun**

- Favoriser les transports propres : métro, tramway, train... plutôt que les bus polluants
- Construction d'une ligne de tramway sur l'axe Lille (porte de Douai), Ronchin, Faches-Thumesnil, Lesquin (aéroport)

#### **Véhicules motorisés**

- Rendre en sens unique avec double sens cyclable la rue A.France dans le sens Ronchin vers Lille (ou Lille vers Ronchin)
- Inverser les sens de circulation dans les rues à sens uniques Salengro, Ferrer, Braille, Sadi Carnot. Actuellement, la rue Roger Salengro est en sens unique depuis la rue Verhaeghe jusqu'à la rue Faidherbe et constitue un axe prioritaire d'accès à l'entrée d'autoroute A1 vers Lille via la rue Carnot, elle-même en sens unique depuis la rue Salengro jusqu'à la rue de Bouvines. La rue Ferrer est en sens unique entre les rue Braille et Salengro. La rue Braille est quant à elle en sens unique depuis la rue Faidherbe jusqu'au rond-point avec la rue Salengro. La modification récente des sens de circulation motorisée dans ce secteur a d'ailleurs induit la création d'un rond-point borgne (toutes les voies arrivent à ce rond-point et une seule voie permet de sortir de ce rond-point, la rue Salengro en direction de la rue A.France.
- Chaque matin, aux heures d'entrée des écoles Moulin (rue Salengro) et Coty (rue Carnot), la rue Salengro est encombrée de files de voitures et de bus de la ligne 15 par l'association des départs au travail et des conduites scolaires motorisées. Des parents d'élèves, coincés dans le bouchon, se garent au mépris des règles du code de la route, mettant en danger les autres usagers de la route et des trottoirs. Des vélos empruntent la rue Salengro dans le même sens que les voitures et se retrouvent en situation dangereuse (ouverture de portières de voiture, traversée de piétons entre les voitures à l'arrêt...)
- Il pourrait être envisager d'inverser le sens de circulation comme suit (cf pièce jointe) :
  - o Depuis la sortie Ronchin sur l'A1, rue Carnot vers la rue Salengro (en sens unique inversé par rapport au sens actuel) jusqu'au carrefour Clémenceau – Ferrer
  - o Depuis Ronchin, inversion du sens de circulation motorisé de la rue Ferrer vers la rue Louis Braille. Inversion du sens de circulation motorisé de la rue Braille depuis le rond-point avec la rue Salengro vers la rue Carnot
- Réfection de l'avenue du 18 juin et de la rue Clémenceau en continuité

#### **Réseaux**

- Politique d'enfouissement des réseaux (électriques, téléphone, fibre, ...) lors de tout projet de modification, réhabilitation, création de voirie

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à la présente et restant à votre disposition pour tout complément d'information,

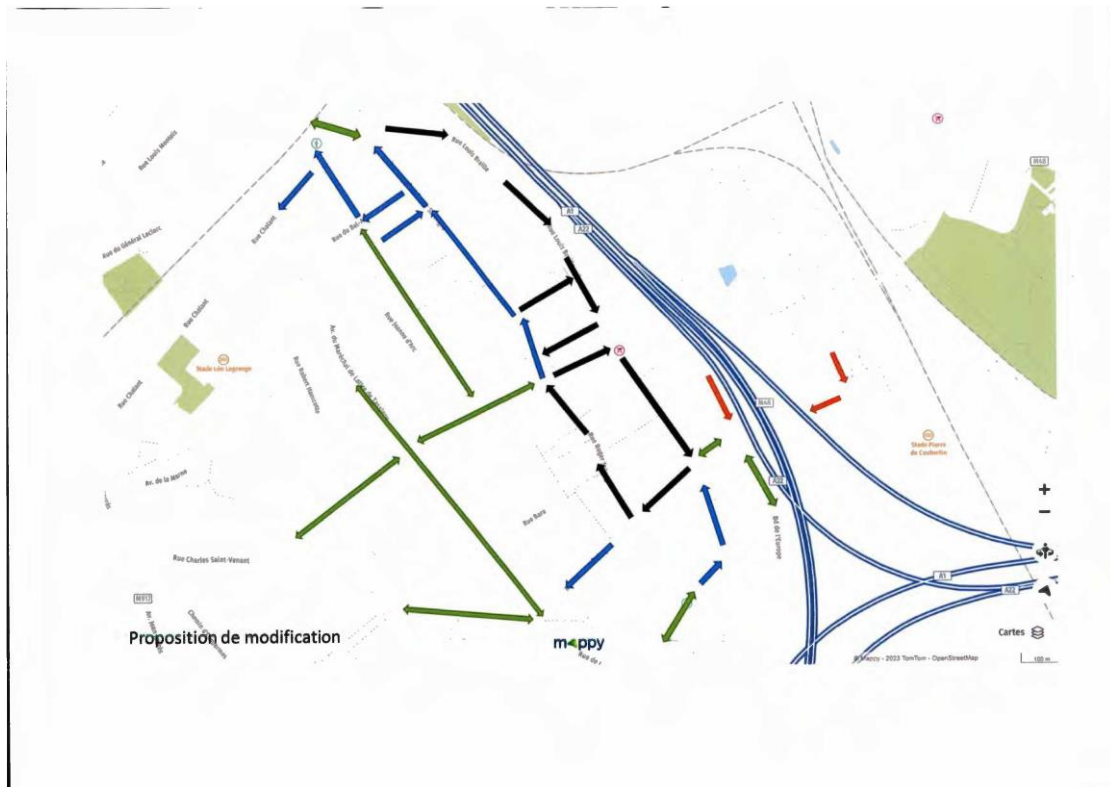
Bien à vous,

**Manuel CLIQUENNOIS**

Page 68 : mettre en photo un utilisateur d'EPD (trottinette électrique) avec un casque musical sur les oreilles (contravention passible d'une amende de 135 euros) est très dommageable, semblant valider sur le plan institutionnel cette utilisation dangereuse pour l'utilisateur et les autres usagers de la voirie d'un EPD.





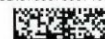


Document : A23-015051\_CLIQUENNOIS\_Manuel\_Avis\_PDM.pdf, page 5 sur 5



Déposé le : 03.04.2023  
2530933482J00001 00970

SD:870007530715060



Métropole européenne de Lille  
Mme La Présidente Commission d'enquête  
Plan de mobilité  
2 boulevard des Cités Unies  
CS 70043  
59040 LILLE CEDEX



SD:870007530715060

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023

Export généré le 27/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 28/02/2023 et le 03/04/2023