

**DEPARTEMENT DU NORD**  
**Métropole Européenne de LILLE**

**Enquête publique relative au**  
**Projet de Plan de Mobilité**  
**Horizon 2035**  
**de la Métropole Européenne de LILLE**



**Annexe 5 :**

**Procès Verbal de Synthèse des contributions**

<b><u>Date de l'enquête</u></b>	Du mardi 28 février 2023 au lundi 03 avril 2023 inclus.
<b><u>Commission d'enquête</u></b>	Présidente de la commission d'enquête : Mme CARTON Peggy Commissaires enquêteurs : <i>Mr DATHY Patrick</i> <i>Mr DUC Jacques</i> <i>Mr LEBON Christian</i> <i>Mr ROPITAL Jean-Michel</i>

La Commission d'enquête  
Mme CARTON Peggy,  
Mr LEBON Christian,  
Mr DUC Jacques,  
Mr ROPITAL Jean-Michel,  
Mr DATHY Patrick

METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE  
Monsieur le Président  
2, boulevard des Cités Unies  
CS 70043  
59040 Lille Cedex

Le 07 Avril 2023

Objet : Enquête publique relative au Projet de Plan de Mobilité (PDM) Horizon 2035 de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Arrêté en date du 02 Février 2023.

**Procès-verbal de clôture d'enquête publique  
et relevé détaillé des observations.**

Monsieur le Président,

Conformément aux dispositions de l'arrêté communautaire du 02 février 2023, nous avons conduit l'enquête publique relative au projet de Plan de Mobilité (PDM) Horizon 2035 de la Métropole Européenne de Lille, qui a eu lieu du 28 Février 2023 au 03 avril 2023 inclus soit une durée de 35 jours consécutifs.

J'ai l'honneur de vous communiquer, sous ce pli, **le procès-verbal de clôture d'enquête, ainsi que le relevé exhaustif des observations formulées** au cours de cette enquête.

Vous pourrez constater à la lecture de ce procès-verbal qu'aucun incident n'est venu perturber le bon déroulement de l'enquête, et que la participation du public à celle-ci a été conséquente.

**En effet, 241 observations ont été portées par le public sur le registre numérique reprenant les registres papiers des permanences.**

Nous nous sommes tenus à la disposition du public aux lieux, dates et heures repris dessous :

- Mardi 28 février de 9h à 12h à la MEL,
- Mardi 28 février de 14h à 17h à Roubaix,
- Mercredi 01 mars de 9h à 12h à Sainghin-en-Weppes,
- Mercredi 01 mars de 14h à 17h à Villeneuve d'Ascq,
- Vendredi 03 mars de 14h à 17h à Wervicq-Sud,
- Samedi 04 mars de 9h à 12h à Roubaix,
- Mardi 07 mars de 9h à 12h à Wervicq-Sud,
- Mardi 07 mars de 14h à 17h à Sainghin-en-Weppes,
- Mercredi 08 mars de 9h à 12h à Roubaix,
- Mercredi 08 mars de 14 à 17h à Villeneuve d'Ascq,
- Vendredi 10 mars de 9h à 12h à Wervicq-Sud,
- Vendredi 10 mars de 14h à 17h à la MEL,
- Samedi 11 mars de 8h30 à 11h30 à Armentières,
- Mardi 14 mars de 8h30 à 11h30 à la MEL,
- Mardi 14 mars de 14h à 17h à Roubaix,
- Mercredi 15 mars de 9h à 12h à Armentières,
- Mercredi 15 mars de 14h à 17h à Villeneuve d'Ascq,
- Jeudi 16 mars de 14h à 17h à Sainghin-en-Weppes,
- Samedi 18 mars de 9h à 12h, permanence téléphonique,
- Mardi 21 mars de 8h30 à 11h30 à la MEL,
- Mardi 21 mars de 14h à 17h à Sainghin-en-Weppes,
- Mercredi 22 mars de 9h à 12h à Villeneuve d'Ascq,
- Mercredi 22 mars de 14h à 17h à Wervicq-Sud,
- Jeudi 23 mars de 9h à 12h à Armentières,
- Samedi 25 mars de 9h à 12h à Roubaix,
- Mardi 28 mars de 9h à 12h à Armentières,
- Mercredi 29 mars de 14h à 17h à Villeneuve d'Ascq,
- Jeudi 30 mars de 9h à 12h à Roubaix,
- Jeudi 30 mars de 14h à 17h à Wervicq-Sud,
- Samedi 01 avril de 9h à 12h à Sainghin-en-Weppes,
- Lundi 03 avril de 14h à 17h à la MEL.

Lors des 31 permanences tenues en mairies ainsi qu'au bâtiment Euralliance de la Métropole Européenne de Lille et par téléphone, nous avons reçu 241 contributions comme référencé ci-dessous :

- 16 contributions e-mail
- 208 e-contributions numériques
- 2 courriers
- 15 contributions aux registres papier.

De par la bonne information au sujet de l'enquête :

- 97 lieux d'affichage en mairie,
- Information sur le site internet de la MEL et de certaines communes,

Plusieurs autres mesures de publicité, à l'initiative de la MEL, ont été réalisés sur différents médias :

Insertion presse :

VDN (½ page) : parutions les 28 février, 17 mars et 27 mars 2023

20 minutes (½ page) : parutions les 1<sup>er</sup> et 20 mars

Affichage dynamique : au sein du métro du 6 au 13 mars 2023

Radio : du 13 au 24 mars diffusé sur Europe 2 Lille, RFM Lille et France Bleu Nord.

Web MEL :

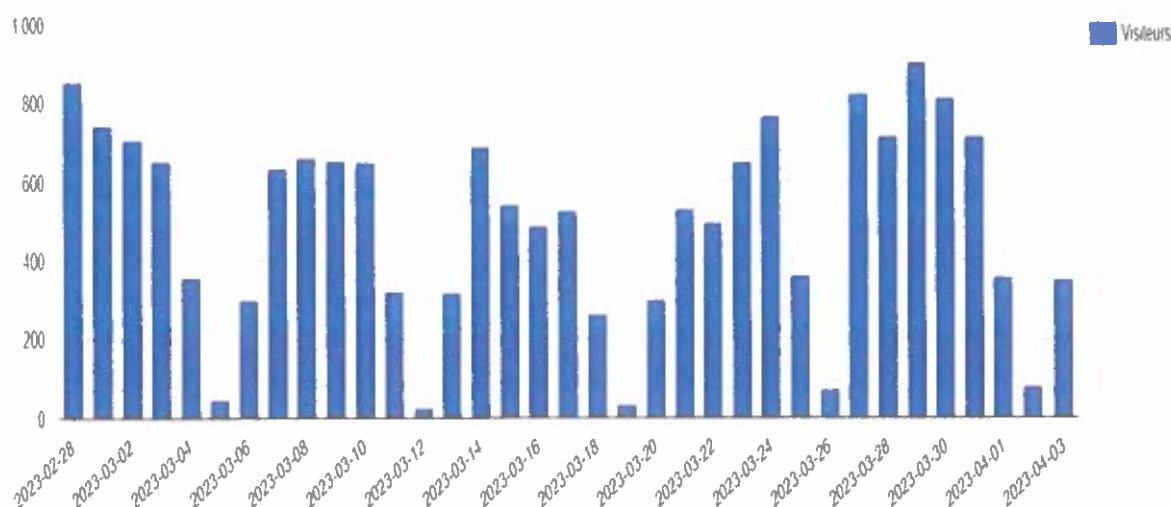
- Actualité publiée depuis le 24/02
- Visuel en Home page depuis le 13 mars
- Réseaux Sociaux : Twitter > post le 28 février et le 18 mars - Facebook > post le 28 février

Relations presse : Communiqué de presse envoyé par les attachés de presse le 28 février

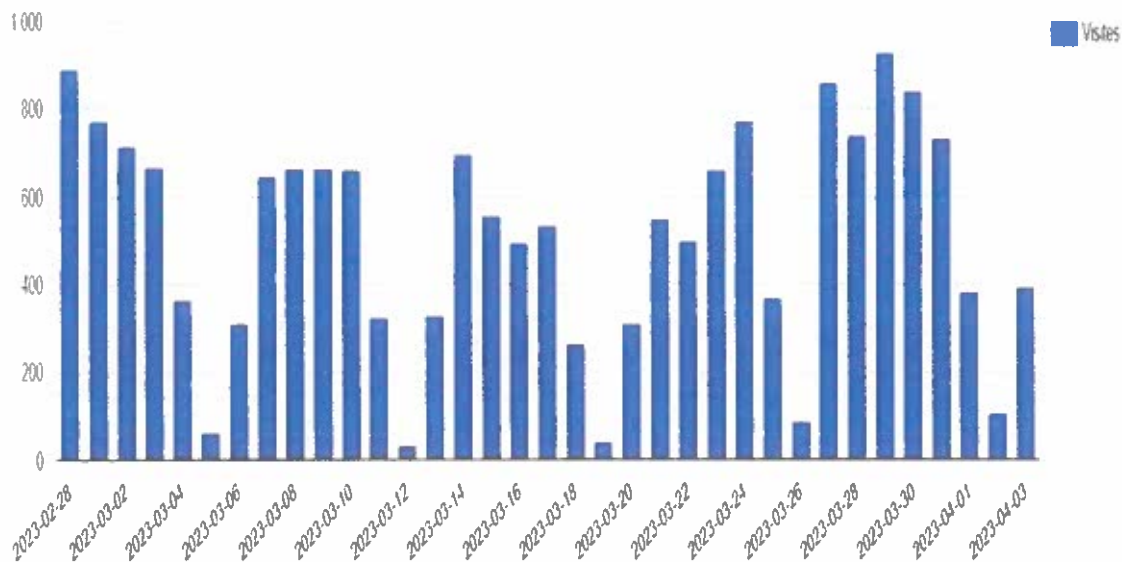
Il y a eu sur le site du registre numérique :

- 16918 visiteurs
- 17911 nombres de visite (visiteurs ayant consulté plusieurs fois le dossier)
- 441 visualisations de documents
- 592 téléchargements de documents.

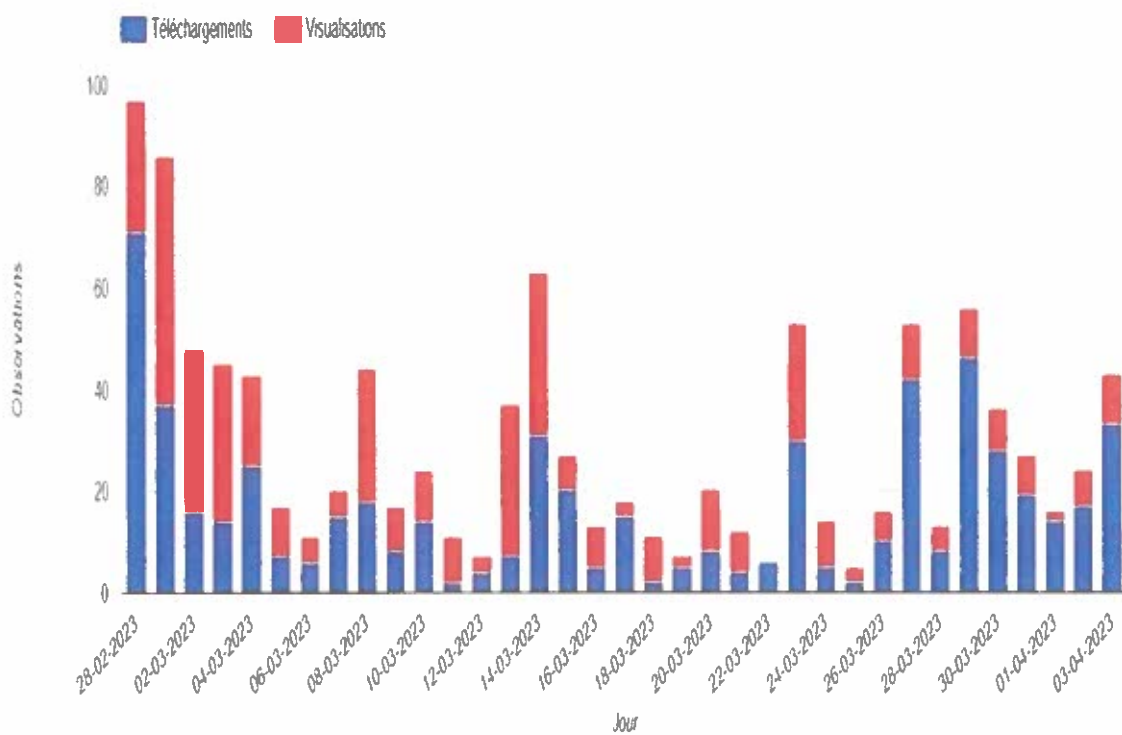
Ci-joint le graphique du nombre de visiteurs par jour :



Le graphique du nombre de visites par jour :



Le graphique du nombre de téléchargement et de visualisation par jour :



La synthèse des éléments du dossier téléchargés ou visualisés :

### Statistiques de visualisation et de téléchargement des documents

Document	Téléchargement	Visualisation
Projet de PDM arrêté	158	154
Note de présentation du PdM	93	37
Evaluation environnementale du PdM	31	28
Avis de la MRAE sur le projet de PdM	28	24
Avis des communes sur le projet de PdM	73	45
Délibération commune d'Armentières	20	18
Délibération Aubers	17	11
Délibération commune d'Houplines	17	16
Délibération Noyelles-les-Seclin	20	14
Délibération de la commune de Wasquehal	20	16
Avis des personnes publiques associées	22	17
Avis des structures sur le projet de PDM	21	12
Bilan de la concertation volontaire	25	18
Délibération MEL arrêt du PdM en flamand	11	8
Délibération MEL arrêt du projet PdM	36	26

Le dossier a donc été bien consulté par le public.

L'ensemble de ces contributions vous est joint en annexe de la sortie papier du registre numérique qui reprend l'ensemble des contributions : courriers, registres papier, numériques et e-mail

Nous avons classé ces 241 contributions en 19 thèmes récurrents :

	Thème	Nombre de contributions faisant référence
1	Usage du vélo et piste cyclable	97
2	Fréquence des transports en commun	60
3	Intermodalité	52
4	Sécurité des personnes et insécurité dans les TC	41
5	Covoiturage, autopartage et parking relais	35
6	Extension de la ligne de métro ou de tramway	34
7	Piéton et signalétique	34
8	Transport ferroviaire ou son emprise	29
9	Climat Air Eau et Nuisances sonores	26
10	VL et Stationnement	23
11	Gratuité des transports en commun	16
12	Vélo partage	14
13	Infrastructure	13
14	Poids lourds et transport de marchandises	12
15	PMR et accès	11
16	Financement, Aide financière, prime achat électrique	7
17	Borne électrique	6
18	Liaison frontalière	4
19	Consultation	14

La commission a successivement examiné l'avis de la MRAe, les avis des personnes publiques associées, les avis rendus par les communes puis les contributions du public déclinées par thématique.

### **1. De l'examen des documents suivants :**

- Avis de la mission régionale de l'autorité environnementale (MRAe)
- Avis des personnes publiques associées (PPA) et autres structures
- Avis des communes consultées

**Le porteur du projet (MEL) est invité à répondre ou à exprimer ses observations et avis relatifs :**

**Aux questions et propositions listées ci-après :**

**1.1-°Propositions, avis et suggestion de la MRAe :**

1–il conviendrait de compléter l'analyse de l'offre TER en fonction de la qualité, de l'amplitude, des « trous de desserte » et du positionnement des arrêts.

2–il conviendrait de mettre en œuvre les moyens pour coordonner les horaires des différents systèmes de transport quelque soient leur gestionnaire.

3–il serait souhaitable de mettre en perspective le réseau cyclable et les principaux générateurs de trafic (notamment scolaire) pour faire apparaître les flux attendus.

–Ainsi que de compléter le plan d'action par un volet relatif à la mobilité des élèves et du personnel des établissements scolaires et des conditions d'approvisionnement de l'agglomération.

4 – qualité de l'air et pollution sonore

4-1 : Pouvez-vous envisager la modélisation de l'évolution de la pollution de l'air dans le scénario de référence et, après étude des risques sanitaires, justifier les choix en prenant en compte les impacts sur la santé. ?

4-2 : Pouvez-vous envisager la modélisation de l'évolution de l'exposition au bruit par rapport au scénario de référence (Dissocier la thématique bruit des autres thématiques pour constituer l'enjeu « milieu humain »). Préciser le contenu et le cadre des mesures de réductions affichées. ?

5- Pouvez-vous estimer la consommation d'espace engendrée par les projets d'infrastructures et d'aménagement et d'artificialisation des sols, induites ?

-De même que d'estimer les disponibilités foncières des grands espaces délaissés (réduction de l'artificialisation des sols des 2030) ?

6- Peut-on confronter la consommation d'espace projetée aux valeurs figurant dans les documents d'urbanisme locaux ?

7- Peut-on évaluer la périurbanisation pouvant être induite par la nouvelle offre de transport et démontrer que le plan de mobilité participera bien à la limitation de l'étalement urbain ?

**1.2- PPA :**

8–compte tenu du fait que le plan de mobilité doit répondre à l'objectif fixé par l'article L 1214–2 du code des transports. Quelles sont ou seront les études portant sur l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau (notamment pour les cyclistes, piétons véhicules de transport scolaire,) ?



9—en ce qui concerne les pôles d'échange multimodaux : une étude et des analyses relatives aux conditions d'accessibilité aux PMR sont-elles envisagées ?

10-un diagnostic tiré de l'absence, dans le projet de PDM, de l'offre en bus interurbain urbain porté par la Région a-t-il été tiré ?

11- le financement du PDM 2035 :

11-1-pour quelle raison la budgétisation et les sources de financement ne figurent-elles pas sur les fiches actions. ?

11-2-l'Etat souligne l'absence dans le projet, (en son état actuel) des données chiffrées (« ni état de référence ni d'objectifs ») et indique que ces données seront pourtant nécessaires à l'établissement du bilan obligatoire à 5 ans. Quelles sont les mesures prévues par la MEL dans ce domaine ?

12-Pour quelle raison l'action destinée à accompagner la mutation du parc automobile ne tient-elle pas compte du schéma directeur des installations de recharge électrique (requis par ailleurs pour la création de la zone à faible émission mobilité (ZFE) ?

13-le suivi du déroulement du PDM 2035 :

- la MEL pourrait-elle préciser les modalités pratiques associées à ce suivi ? :

Modalités de la mise en œuvre des actions de suivi (évoquées par la fiche N46 notamment), établissement de comptes rendus d'avancement et de la prise en compte de la suggestion de l'Etat d'élargir le panel des acteurs du suivi ?

14- pouvez-vous préciser en matière de modernisation du réseau de bus : les objectifs poursuivis en matière de « verdissement » du matériel roulant (en liaison de conformité avec les dispositions de la LOM) ?

15—L'augmentation du nombre de bus à au niveau de service : Serait-il envisageable de « prioriser » entre les 9 lignes évoquées ?

16— peut-on développer le sujet des parkings et vélo- hangar ?

17- peut-on envisager de concevoir une coordination entre les horaires des différents modes de transport ?

18- peut-on envisager de faciliter l'usage des transports en commun par la billettique et les tarifications ?

19- Serait-il possible de recenser, en matière de transport de marchandises logistiques, les entrepôts de marchandises existants afin de mieux définir la stratégie d'implantation des futurs sites. De prévoir une cartographie des localisations logistiques. (Remarques communes à l'État et la Région) ?

20- peut-on envisager de réaliser des études afin d'utiliser un schéma de desserte fluviale et ferroviaire pour les transports urbains de marchandises et de passagers par voie d'eau (également suggérée par Port de Lille).

21-qui financera les études « vélo » ?

De même La MEL prévoit elle le même type d'études pour « les vélos dans les transports urbains » ?

22–La Région interroge sur l'absence de la desserte de l'aéroport de Lesquin (partie intégrante du territoire de la MEL) par un transport collectif performant :

Cette desserte faisant partie intégrante des axes forts pour le rayonnement du territoire.

Sur cette question quelles sont les perspectives actualisées, et études envisagées par la MEL ?

23–Lignes de bus optimisées : pourrait-il être envisagé des lignes de rabattement vers les Pôles d'échanges ferroviaires pour éviter la surcharge de parking voiture (exemple ligne entre Annœullin et la gare de Don Sainghin). ?

24–Peut-on prévoir l'harmonisation des politiques de stationnement des différentes communes du territoire. Notamment le stationnement payant souhaité aux abords des plates-formes de transport lourd (remarques communes de l'État et de la Région) ?

25–La communauté de communes Pévèle- Carembault évoque et regrette la suppression de 20 % du nombre de trains desservant la gare de Templeuve en 2020. Quelle est la position de la MEL sur ce point ?

26- De même elle soutient ardemment la modernisation de la ligne Orchies- Ascq considérée comme la solution pour accéder aux pôles d'activité de Villeneuve-d'Ascq

Pour tout le flanc Est du territoire (la même demande est portée par plusieurs avis des conseils municipaux des communes de ce secteur géographique dont pour la MEL : Anstaing, Villeneuve d'Ascq, Gruson,) quelle est la position de la MEL sur ce point de souhaits convergents ?

27–de même la commission souhaite connaître la position de la MEL sur les points suivants concernant :

-la création de PEM portés par les conseils communaux :de Baisieux et Fretin ?

-la revalorisation du projet de ligne virtuelle de covoiturage dite « PEV'MEL » ainsi que le projet de voie dédiée au covoiturage sur l'autoroute ?

-la réalisation d'un PEM en gare de Bauvin–Provin ?

- Stationnement :

Comment la MEL appréhende-t-elle la pertinence de la suggestion de l'Etat visant à la création d'une norme maximale pour les « disques de valorisation des axes de transport » (DIVAT) de niveau 2 en complément des DIVAT de niveau 1, et ce aux fins de conforter l'effet levier nécessaire au changement de comportement des usagers ?

-les souhaits de donner la priorité au bus dans un Carrefour et d'autoriser la montée ou la descente par toutes les portes des bus articulés (vœux communs dont l'union du voyageur du Nord) sont-ils, selon la MEL, réalisables ?

–de même peut-on améliorer le service du Mongy. ?

- L'information des usagers est fréquemment jugée non harmonisée et différente selon le lieu.de même est souvent constatée l'absence d'information relative au réseau ilévia aux arrêts belges.

La MEL en est-elle informée et envisage-t-elle des mesures de correction ?

### **1.3- Les avis des communes :**

#### **28- l'usage du vélo et son environnement :**

**Sur ce thème récurrent, la commission d'enquête souhaite connaître l'avis et la position de la MEL sur chacun des points listés ci-dessous :**

–la demande de complément ou d'installation (là où elles sont absentes) de bornes de recharge pour vélos électriques sur le territoire.

–la création de primes à destination des habitants pour l'achat des vélos électriques voire de trottinettes électriques.

– la demande de développement de stations « V Lille » à compléter sur les territoires communaux.

-l'installation de box de stationnement résidentiel sécurisés. Aménagement de parking et garage à vélo notamment dans les lieux dépourvus (exemple : au sein des tissus urbain de type 1930 dépourvus de garages).

-pistes cyclables : besoin de création de « vraies pistes » nouvelles sécurisées (autres que matérialisées par trait de peinture). Et la demande de résorption des « coupures » du réseau intercommunal en son état actuel.

**-Le besoin de complétude de véritables réseaux interconnectés sans lacunes ou rupture, dans un contexte sécuritaire est plébiscité.**

**La mise en place d'un plan cyclable continu reliant l'ensemble des communes. Une politique cycliste visible et cohérente à l'échelle du territoire est fortement sollicitée**

-Ainsi que : la réalisation de liaisons sécurisées piétons/vélo vers les établissements scolaires

-l'Installation de stations vélos en libre-service (dont des « vélo-cargos »)

-Assurer l'entretien des pistes jugé inégal et de leur aspect sécuritaire (traversée des carrefour- voie ferrées).

-désenclaver en particulier le nord de la Métropole (Wervicq sud, Bouvines et les communes de la Lys avoisinantes) par la création de véritables pistes cyclables sécurisées et non discontinues, vers les cœurs de Métropole dont Tourcoing.

-Connecter le maillage et entretenir le réseau des pistes cyclables.

-Aménagement d'espace de stationnement de vélo à proximité des stations de tramway ou de métro (implantation d'arceaux ou nouveaux box à vélo.) Pouvant accueillir des bornes de recharge : objectif favoriser l'intermodalité.

-la demande de participation (Croix, Halluin) à l'action dite « appel à manifestation d'intérêt » (AMI) relative au développement du vélo et de la trottinette électrique.

## **29-Tarifification et gratuité des transports en commun et aide financière :**

### **Sur ce thème, la commission souhaite connaître l'avis et la position de la MEL sur chacun des points listés ci-dessous**

-La MEL peut-elle envisager la gratuité des transports en commun à l'instar de ce qui est fait dans l'agglomération de Dunkerque pour les bus. Gratuité pour les PMR ?

-L'instauration d'une billetterie unique harmonisée peut-elle être envisagée ?

-De même : l'Unification tarifaire des transports en commun avec la communauté de communes Pévele-Carembault pour les flux en direction de la Métropole peut-elle être étudiée ?

-La MEL peut-elle envisager une aide financière en faveur des véhicules non conformes pour les futures zones ZFE ?

-La MEL peut-elle envisager la mise en place d'une prime de covoiturage métropolitain pour tout habitant « covoiturant » ?

-peut-on développer l'écobonus dans le cadre du partage ?

## **30-Amélioration du fonctionnement des transports en commun :**

-quelles sont les mesures prévues pour améliorer l'offre, l'accessibilité, la fréquence et la régularité des bus ?

-Est-il prévu de valoriser le transport sur réservation ?

-peut-on augmenter la fréquence et la taille (capacité des bus) en fonction de la fréquentation ?

-Peut-on améliorer l'offre et la qualité des services en commun en particulier pour les liaisons scolaires ?

-De même peut-on augmenter les capacités de prise en compte des PMR ?

-Est-il possible de mettre en place des navettes transversales dédiées et positionnées à des heures stratégiques afin de renforcer le maillage et l'interconnexion avec les tramways les métros, les gares ?

### **31 Développement des infrastructures de transport collectif.**

#### **La commission souhaite connaître l'avis et la position de la MEL sur chacun des points listés ci-dessous**

- Offrir un SEM (service express métropolitain) de qualité.
- Accélérer la réalisation du réseau express régional vers le bassin minier afin de d'alléger la circulation de l'autoroute A1 et du réseau secondaire associé.
- Améliorer les capacités et fréquence des liaisons TER saturées (Lille- Valenciennes et Douai).
- développer de nouvelles lignes de métro et moderniser le tramway.
- prolonger le tramway jusque Halènes lez Haubourdin.
- opportunité et pertinence d'une ligne de tramway nord/sud.
- moderniser et utiliser le vecteur existant de la ligne Orchies-Ascq pour désenclaver et fluidifier l'accès du Sud des territoires vers la centralité (souhait commun PPA et communes voir ci-dessus)
- quelles sont les mesures prises pour permettre de réduire le passage des camions des convois dans les centres-villes ?
- créer des parkings de covoiturage là où cela est nécessaire (par exemple : à Fretin sur la parcelle A 21 ou à Halluin : valoriser l'aire du Ham))

### **32 Intermodalité**

#### **La commission souhaite connaître l'avis et la position de la MEL sur chacun des points listés ci-dessous.**

- Des mesures sont-elles prévues pour créer une véritable interconnexion entre bus-trains-tramway ?
- qu'est-il prévu pour favoriser les aires d'intermodalité ?

### **33-Cheminement doux et piétons :**

- qu'est-il prévu pour renforcer la place du piéton en cœur de ville en toute sécurité, ?
- peut-on accompagner les communes dans la conception de « plan marche » (comme à Halluin par exemple), à concevoir sur l'ensemble du territoire ? qu'elle est la place des PMR dans ces plans ? Le renforcement ou la réalisation du jalonnement et de la signalisation ? la cartographie, ?

### **34 Questions particulières émanant de la commune de Mouvaux**

-le conseil municipal constate la saturation de l'autoroute A22 (bretelle d'entrée Bondues/Mouvaux/Tourcoing et demande à la MEL qu'elles seraient les solutions à mettre en œuvre ?

- le conseil municipal souhaite mettre l'accent sur la saturation de la rue de Tourcoing desservant le rond-point de la caserne des pompiers de Tourcoing, lieu-dit de la « gare des Francs » laquelle pourrait s'aggraver avec les projets de logements. La MEL peut-elle envisager des solutions à cette situation ?

### **35- Renforcer les actions de sensibilisation et de formation**

–les actions ponctuelles ou des campagnes de sensibilisation à la sécurité sont-elles prévues dans le cadre du changement des comportements des habitants de la MEL (règles de cohabitation–partage de l'espace public partagé) ?

–l'ouverture d'une « maison des mobilités » ou la création d'un autre organisme de suivi sont-elles envisagées ?

–est-il possible d'associer les associations d'usagers aux décisions et réflexions relatives aux déplacements en modes doux ?

## ***2. Concernant les 241 contributions du registre numérique :***

La Commission d'enquête demande donc au pétitionnaire, dans son mémoire en réponse, d'apporter les précisions requises et/ou formuler ses remarques ou propositions, sur les points suivants :

### **1 - L'usage du vélo et piste cyclable**

(Contributions : 97 occurrences en thématiques principale ou secondaire)

#### **1.1–Des constats faits liés à l'inadéquation quantitative et qualitative des infrastructures des pistes cyclables, aux besoins.**

En lien direct avec la sécurité des usagers :

- des contributeurs déplorent un manque d'entretien global des pistes cyclables : pistes non nettoyées (présence de déchets, éclats de verre) présence de trous dans la chaussée, au détriment des conditions de la circulation des cycles.

-Des Pistes cyclables non éclairées en zone dangereuse.

-De même la présence ponctuelle d'obstacles sur les pistes cyclables : plaques d'égout, lampadaires, signalétique dangereuse.

-La constatation fréquente de pistes cyclables non continues

Engendrant de fait des « lacunes » de la circulation sur ces pistes avec des retours dangereux sur la chaussée. Situation particulièrement dénoncée pour la partie nord de la Métropole (vallée de la lys, Bouvines–Wervicq sud). La situation est également relevée dans d'autres zones rurales de la Métropole (comme les Weppes , ou le val de Marque ou le secteur Nord -ouest de la MEL) ou l'usage souhaité du vélo est perçu également en palliatif de l'existence de transports en commun estimée peu satisfaisante.

-Le lien avec la mobilité douce vers les établissements scolaires devant être desservis par des pistes cyclables sécurisées est également fréquemment évoqué.

-Un manque de confiance lié à la sécurité exprimé, :

- quant à l'utilisation de pistes cyclables délimitées sur la chaussée même et simplement matérialisées par de la peinture (le fond rouge ou vert jugé peu visible) sur les chaussées utilisées par ailleurs par les véhicules motorisés. Les usagers ne se sentent pas protégés de l'empiètement de leur espaces dédié, par les véhicules. Ces pistes cyclables simplement délimitées font l'objet de surcroît de stationnement illicite constituant ainsi une autre source de danger pour les cyclistes (peu ou pas de verbalisations).

-des franchissements de carrefour, d'ouvrages d'art, de voies structurantes lourdes (autoroutes, voies TGV) peu sécurisés.

-Certaines pistes cyclables sont réalisées entre la chaussée roulante et la zone de stationnement résidentiel entraînant un double danger entre les véhicules roulant d'un côté et l'ouverture intempestive des portières des véhicules se garant de l'autre.

-Les « chaucidous » (chaussée en voie centrale permettant de matérialiser un espace pour les cyclistes sur route trop étroite pour effectuer des aménagements cyclables classiques) apparaissent comme une solution très dangereuse pour certains contributeurs.

-de même l'utilisation de rues étroites à contresens par les cycles sur un couloir simplement signalé par peinture, est jugée dangereuse.

-La comparaison du schéma cyclable, de la MEL, avec les schémas et plans cyclables d'autres métropoles françaises (Strasbourg, Nantes, Lyon) ou d'Europe du Nord (Belgique, Pays-Bas, Danemark) est fréquemment évoquée en termes de modèle de politique du cyclable à suivre : pistes sécurisées séparées de la circulation, priorité dans des carrefours sécurisés aménagés, continuité du réseau des pistes etc.

–Une signalétique des pistes cyclables à revoir ou à améliorer (dont la fréquence des feux rouges).

### **Questions :**

*Sur la base de ces constatations, des contributeurs ont émis un certain nombre de propositions au sujet desquels le porteur du projet est invité à émettre un avis :*

-que propose la MEL pour répondre aux « lacunes » signalées dans le réseau cyclable ?

–peut-on envisager la protection complète des usagers des pistes cyclables par la séparation physique systématique de ces derniers vis-à-vis de la chaussée (bordures anti-empiètement ou autres dispositifs efficaces) ?

–Il est proposé d'éviter les virages à angle droit (visibilité du cycliste et du conducteur de véhicules). Dans ces cas : la pose de miroir peut-elle être envisagée ?

-De même les « contresens » de circulation partagée voiture–vélo, devraient être prohibés car jugés très dangereux. Une proposition sur ce sujet consisterait à favoriser, de préférence, (en rue résidentielle) des « vélorues » ou doubler serait interdit.

- de même éviter si possible les pistes cyclable côté droit des chaussées car souvent coupées (bus notamment)

-sécuriser les pistes créées sur trottoir devant entrées et sorties de véhicules.

–création de rampes à vélo (essentiellement proches des gares et des stations de métro pour accéder au niveau) ou adjonction de passerelles de franchissement des infrastructures routières lourdes.

– préconisation d'augmenter le nombre de ralentisseurs dans les zones de cohabitation difficile entre véhicules et autres usagers de la route.

–la sécurisation des franchissements de carrefour et des « points durs » de la circulation routière (voire un système de priorité indiquée par signalétique lumineuse) est proposée sur la base des modèles existants dans d'autres métropoles (exemple des carrefours néerlandais aménagés et sécurisés).

–proposition est faite d'instaurer un « comité d'usagers » pour signaler à la MEL les problèmes liés à la circulation cyclable ainsi que les lieux dangereux pour cette dernière.

-proposition d'autoriser et de permettre le vélo dans les transports en commun.

–Il est proposé de créer pour la Métropole lilloise une plate-forme du type de : « l'application COVELO » en usage dans l'agglomération lyonnaise et qui contribue à sécuriser l'utilisateur cycliste.

–Il est proposé à la MEL d'identifier les « points durs » pour les franchissements communs aux vélos et aux piétons.



-Proposition de porter la part modale du vélo à 30 % (à l'instar de la ville de Gand) en portant l'effort essentiellement hors du centre-ville.

-La prise en compte dans les infrastructures des nouveaux modes de déplacement cyclable (vélo- cargos, « long tail », tricycle).

-proposition de créer des ateliers de réparation des cycles sur l'espace public.

-Rappeler aux conducteurs des bus du réseau ilévia un comportement respectueux des voies cyclables (éviter les coupures en virage).

-En outre : Il conviendrait de prendre en compte les nombreuses remarques géographiquement ciblées proposant des créations ou des aménagements particuliers de pistes cyclables dans certaines communes ou liaisons intercommunales de la MEL

### 1.2- la constatation de manquements aux besoins de stationnement et de parage des vélos et des propositions contributives à pallier ce problème :

-une demande fréquente de création de stationnement sécurisé pour vélos (boxes dédiés, arceaux de sécurité) pour les résidents dans les communes qui en sont dépourvues.

*Le MO est invité à donner son avis sur les propositions suivantes :*

#### **Propositions :**

-Des postes de stationnement vélo situés près des grands nœuds d'échange avec les départs de transport en commun (BHNS, métro, gare).

-Toute les stations de métro devraient être équipées d'aménagement pour le stationnement sécurisé gratuit des cycles.

-Compléter le réseau des stations V LIL au sein de la MEL (cf. les demandes géographiques ponctuelles ex : Ronchin)

-proposition du concept de « garage à vélo de quartier partagé »

Le porteur du projet est invité à donner son avis sur ce concept (contribution N223 du 04/04/2023)

### 1.3- la constatation d'une demande d'équipements complémentaires dans les communes périphériques d'installation de bornes électriques pour vélos.

## **2 - Fréquence des transports en commun**

(Contributions : 60 occurrences en thématique principale ou secondaire)

### **Synthèse :**

Il est fait mention dans de nombreuses contributions du problème :

- du maillage qui fait que les communes en périphéries sont mal desservies. Le réseau les oblige à passer par le centre pour aller d'une commune périphérique à une commune voisine (@72). Les zones péri-urbaines sont les oubliées (@178 par exemple)
- De la fréquence des transports en communs qui est insuffisante en heure de pointe, tôt le matin, le soir, le dimanche.... Demande le passage de bus plus fréquent, plus direct et plus petit. Réalisation de voies bus sur les grandes artères routières (@171)
- De la fiabilité des transports en commun, peu fiable et ceci en plus de la fréquence inadaptée,
- Du trafic, celui-ci devrait être augmenté par la mise en place de voie réservée.

Concernant les horaires, le site Ilévia est rarement à jour (@135).

De même, 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'où un risque de manquer la correspondance (@32).

Et les dessertes de bus ne sont pas adaptés au horaires (@45).

Comme il est fait référence par plusieurs contributions :

« Faire aimer les transports collectifs par la facilité, les horaires, la rapidité, le confort et la sécurité. »

### **Questions :**

Le maillage sera-t-il revu notamment pour les communes en périphérie ?

Comme il demande bon nombre de contributeurs, la fréquence et les horaires (heure de pointe, soir, week-end) pourront-ils être modifiés pour être adaptés à la demande ?

Est-il envisageable de réaliser une étude par secteur pour quantifier la demande ?

Les horaires de passage ne doivent-ils pas être respectés ?

Afin de respecter les horaires, des voies réservées au bus seront-elles mises en place ?

Les dessertes de bus seront-elles revues et adaptées ?

La création d'une application reliée au site Ilévia tenue à jour est-elle envisagée ?

*Le MO est invité à donner son avis sur les propositions suivantes ainsi que celles figurant à l'intégralité des contributions :*

### **Propositions :**

- 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. (@13)
- Revoir le maillage du territoire à la Chapelle (R101)
- Revoir les zones mortes comprenant Quesnoy-sur-Deûle et demande de création de ligne directe pour les zones isolées (E179)
- Demande d'élargir le réseau (@118)

- Développer le réseau de transports en commun afin de réduire le temps de route (@156 et 102)
- Augmenter la qualité, la fréquence et l'exactitude des TER , (@8)
- Je souhaiterais qu'il y ait plus de fréquence de transport pour les villes situées en limite de métropole. Par exemple à Quesnoy sur Deûle, 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. (@11)
- 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. (@12)
- 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 ?

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. (@37)

- Proposer des transports en commun plus diversifié et rapide (@139)
- Proposer des trajets plus express (desservant peut être moins d'arrêt) selon les horaires (@100)
- Pourrait-on donner la priorité absolue, comme aux pompiers, aux ambulances, etc... aux bus ? Cela permettrait des parcours plus rapides. (@58)
- 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). 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....(@38)
- 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. (@57)
- 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 ? (@172)
- 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. (@149)

- Favoriser les transports propres: métro, tramway, train ... plutôt que les bus polluants (C 241).

### **3 – Intermodalité**

(Contributions : 52 occurrences en thématique principale ou secondaire)

#### **Synthèse :**

Il y a bien une demande d'utilisation des déplacements en mode multimodale (vélo - train, autocars-train, vélo-autopartage, etc...) avec des propositions qui les rendraient plus praticables par de nouvelles lignes, des horaires adaptés, par la réglementation (ex vélo dans le tramway) ou par le tarif et la durée d'un ticket commun.

Par ailleurs, afin de permettre ces déplacements multimodaux dans de bonnes conditions, il y a nécessité d'une réelle séparation entre les vélos et les véhicules motorisés qui semblent indispensable. (@218) voir les thèmes 1 usage du vélo, 7 Signalétique.

Comme indiqué au sein de la contribution @196 : « 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 métro/bus/tram ou vélib' 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. » voir thème accès PMR.

#### **Questions :**

Le vélo et les animaux de compagnie seront-ils acceptés dans tous les transports en commun (tramway, bus....) ?

Peut-il y avoir une continuité dans les horaires afin d'améliorer les déplacements multimodaux ? Ainsi qu'un ticket commun ou abonnement permettant d'aller d'un point A à un point B d'une durée supérieure à une heure ?

Une application sera-t-elle mise en œuvre pour permettre ces déplacements multimodaux et harmoniser les horaires entre les différents modes de transports ?

Une signalétique multimodale sera-t-elle mise en pratique ?

Le MO est invité à donner son avis sur les propositions suivantes :

**Propositions :**

- Développer MASSIVEMENT l'intermodalité. Permettez de prendre le vélo dans les transports en commun,.... Ne pas pouvoir prendre son vélo dans le train est également inacceptable. (@235)
- 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. (@228)
- 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 ? (@227)
- 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 idée reprise *thème 5 autopartage*.
- 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. (@226-225 et 221)
- 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 (@206 et 198)
- 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.(@204). Le Tram-train pourrait-il est remis à l'ordre du jour ?
- Dès qu'un trajet comporte plusieurs changements, les temps d'attente s'allongent, notamment quand il faut changer de bus....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 (@202).
- 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. (E174 du CHH Moisnil),

- 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 ?.. Il faut bannir les vélos dans les voies bus. (@172).
- 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. (@156 et autres)
- 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 moyens de locomotions : bus, voitures, vélos et piétons rendent cette artère difficile à appréhender. (@145)
- Il n'y a pas de ligne directe, changement de ligne obligatoire pour arriver au métro pour la commune de Sequedin. (@149)
- 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. Les gares devraient également progressivement ré-ouvrir et être connectées aux transports en commun métropolitain (bus / métro / tram). (@137)
- favoriser l'intermodalité, avec notamment parkings et stationnements sécurisés à côté des grands nœuds de transports (gares, stations de métro...) (@121)
- 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) (@117)
- Améliorer la connexion avec l'aéroport de Lille par métro (@113) voir thème 6 *Extension métro / tramway*
- Avec les retards des bus, il faudrait augmenter la durée de vie d'une heure du ticket commun lorsque l'on emprunte des lignes de bus différentes + le métro (@100)
- Toutes les stations de métro devraient être équipées en stationnements vélos sécurisés gratuits. Pourquoi interdire les chiens dans les transports en commun, ce qui pénalise leurs propriétaires dans leurs déplacements ? (@80)
- Pourrait-on donner la priorité absolue, comme aux pompiers, aux ambulances, etc... aux 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 (@58)
- 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 ! (@40)
- 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...(@38)
- Projet pour la L4 pourquoi ne pas 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 à la gare de Tourcoing jusqu'à Halluin ensuite ? (@31)
- 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 parking 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 (@22)

- Beaucoup de projets sont en discussions depuis des années mais maintenant il faut agir et le plus vite possible pour rattraper le temps perdu. Voilà 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,

#### **4 - Sécurité des personnes et insécurité dans les TC**

##### **Sécurité**

(Contributions : 40 occurrences en thématique principale ou secondaire)

Contributions (40) : 1, 2, 7, 8, 16, 17, 18, 25, 32, 47, 51, 65, 66, 68, 72, 74, 75, 80, 88, 92, 101, 105, 106, 110, 114, 115, 117, 120, 123, 128, 130, 131, 133 (doublon de 130), 136, 138, 145, 158, 174, 177, 193, 226 (traité avec PMR)

##### **4.1 Sécurité des personnes**

##### **Synthèse**

**Les contributions suivantes ont été recueillies sur ce thème.**

@2, @7, @65, @75, E92, @110, @114, @120, @123, @128, @131, @136, @158

Voir thème « Usage du vélo et piste cyclable ».

E16, E18, @72 Pas d'observation, ni de proposition concrète.

@17 Les camions qui traversent notre métropole chaque jour ont des angles morts importants et sont dangereux pour les cyclistes et les piétons.

@25, @97, @167 Rouler à vélo est jugé très dangereux : manque de visibilité des automobilistes dans certains virages avec bande cyclable, nids de poule (cas de la rue Kleber à CROIX). Il faut éviter les portières des automobilistes, et les livreurs qui stationnent sur les bandes cyclables le long de chaussées bordées de stationnement des deux côtés. Les tracés des pistes ou voies cyclables comprennent trop de virages dangereux - 90° voire plus pour accéder à la piste cyclable ou en fin de piste - sources de risques de chute. Faire SAINT-ANDRE / LILLE à vélo tient du parcours du combattant quand il n'est pas tout simplement dangereux.

R32 Les bus ilévia ne s'arrêtent pas en bordant le trottoir de leur zone d'arrêt, d'où un risque de chute lorsque les passagers franchissent la marche vers le trottoir.

@1, @51, @87, @181 Il est actuellement impossible d'aller de LILLE à VILLENEUVE-D'ASCQ en utilisant uniquement des voies dédiées, et sans dépendre du bon vouloir des automobilistes. Il faut plus d'aménagements cyclables sécurisés car le vélo est victime d'une mauvaise image liée à l'insécurité : box à vélo, aménagements qui séparent vraiment la route de la piste cyclable (ne pas se contenter de peinture). Par ailleurs, Communication d'un texte du collectif Vélorution en hommage à Marion, cycliste de 46 ans, morte dans un accident face à un camion



sur le pont de Tournai le 8 mars dernier, exhortant les pouvoirs publics à sécuriser les voies cyclables en urgence.

R101, @88 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... Il convient de faire respecter l'accès aux trottoirs et de leur assurer des itinéraires sécurisés.

E174 Le courrier du collectif des habitants du hameau de MOISNIL indique notamment qu'il est nécessaire de construire des passerelles pour relier les villages des deux côtés de la N41 dans les Weppes, car il est 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.

@230 Le comité de quartier du Petit Ronchin signale la dangerosité de l'avenue Jean Jaurès qui est l'artère principale et commerçante de la ville : aucune séparation physique entre les voies pour véhicules motorisés et les voies cyclables, nombreux croisements entre la voie pour véhicules motorisés et la voie cyclable, celle-ci étant partagée avec la voie de bus sur de nombreux tronçons. De nombreux accidents et le sentiment d'insécurité routière est un frein à l'utilisation du vélo.

### **Propositions :**

**Le pétitionnaire est invité à donner son avis sur les propositions suivantes qui ont été faites par les contributeurs.**

@17 Développer des plateformes logistiques pour la métropole et interdisez aux camions d'y entrer, ou réglez les horaires et axes autorisés uniquement pour aller jusqu'à ces plateformes. Et pour les livraisons en ville, recourir à des solutions mutualisées, propres et compatibles avec des milieux habités (piétons, cyclistes).

@25, @68 Plutôt qu'une sanction pécuniaire, effectuer des déplacements à vélo aux heures de pointes éveillerait probablement les consciences. A l'inverse, pour un piéton résident de LILLE qui trouve que les vélos et trottinettes vont dans tous les sens sur les trottoirs, Il faut améliorer la formation des individus / autorités aux dangers du non-respect des règles, et verbaliser systématiquement et de façon beaucoup plus importante en cas de non-respect.

@25 Dans la rue des Ogiers (à CROIX) à sens unique bordée de deux trottoirs latéraux le long de la voie de chemin de fer, créer un stationnement en épi en supprimant le trottoir coté SNCF, ce qui libérerait le coté habitations pour y créer une voie cyclable.

@25 Poser des miroirs donnant une vue sur l'angle caché par un virage.

@25, @157, @130, @145 Refaire le revêtement de toute la rue Kléber à CROIX. Penser à la réfection *durable* des rues telles que l'accès au rond-point rue de Lesquin, les rues Gustave Delory et Charles Saint-Venant à RONCHIN. Également à RONCHIN, restructurer complètement la Rue Jean Jaurès pour réduire les risques permanents d'accidents vélos / bus / voiture dus à une mauvaise conception initiale de la multimodalité. Le croisement des différents moyens de locomotions - bus, voitures, vélos et piétons - rendent cette artère difficile à appréhender.

@74, R101 Le groupe municipal « Unis pour La Chapelle d'Armentières » réclame une liaison piétonne sécurisée entre le Bourg et Wez-Macquart. Relier également le quartier Humanité de CAPINGHEM, 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 Humanicité au bourg est absolument primordiale.

@105 Réglementer l'utilisation de la trottinette pour éviter des accidents comme cela a été le cas à PARIS ou ailleurs.

@159 Restructurer l'aménagement de l'avenue Jean Jaurès à RONCHIN car les arrêts de bus sont au niveau de la réduction des largeurs de voies ce qui crée des attentes polluantes et des dépassements hasardeux des bus par les voitures au péril des piétons.

@168 Réparer le muret qui s'effondre sur la place de l'Église Notre Dame à RONCHIN, avec des risques pour les piétons et voitures en stationnement.

E174 Réaliser une passerelle (prévue) audessus de la RN41 au niveau du rond-point d'ILLIES (piéton, cycliste).

@193 A WAMBRECHIES, sécuriser les bords de Deûle menant à LILLE en ajoutant des éclairages et des barrières pour ne pas tomber dans la Deûle.

Courrier de Manuel CLIQUENNOIS (à 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 pour sécuriser les entrées et sorties d'école. Prévoir un itinéraire de déviation pour les véhicules motorisés le cas échéant.

#### **Questions :**

**En outre, le pétitionnaire est invité à répondre aux questions suivantes.**

Q32 L'action 14 « Mieux connecter les arrêts de bus à leur environnement » vise le bon accostage des bus pour permettre une accessibilité pour tous. Mais quid du management des chauffeurs afin qu'ils respectent ces règles d'accostage ?

@66 Le club de foot Avenue Duray est très fréquenté par des enfants, des adolescents, des supporters qui s'installent le long de l'avenue. Quid de leur sécurité ?

@97 Que prévoit le pétitionnaire pour remédier aux points accidentogènes présents sur les pistes cyclables ?

@181 Quelle est la réponse du pétitionnaire au texte du collectif Vélorution en hommage à Marion, cycliste morte sur le pont de Tournai le 8 mars 2023 ?

## **4.2 Insécurité dans les transports en commun**

#### **Synthèse :**

**Les contributions suivantes ont été recueillies sur ce thème.**

@47 L'ambiance du métro au-delà de 19h est ressentie comme anxiogène en particulier par les femmes seules qui, de ce fait, privilégient la voiture.

@48 Dans l'attente des améliorations envisagées par la MEL, l'accent doit être mis sur le renforcement de la sécurité et de la sûreté, la lutte contre le sexisme et le harcèlement dans les transports, points déjà évoqués par de nombreuses personnes dans cette enquête.

@67 Les enfants qui habitent Lezennes et qui entrent en 6<sup>ème</sup> à Triolo doivent prendre le bus puis le métro, ce qui est beaucoup pour des enfants de cet âge. Est-il prévu que les lignes de bus permettent un accès direct aux établissements scolaires (collège principalement) ?

@80, @115, @117 Il manque de stationnements sécurisés pour les vélos. Je prends le métro à Triolo ou à Fives mais je ne peux m'y rendre à vélo car il est impossible d'y laisser un vélo sans se le faire voler. De même, il n'y a pas assez de places pour

s'y garer en voiture et cela n'offre pas la sécurité pour s'y déplacer à toute heure (Triolo). Il n'y a pas non plus assez de parkings dans la rue. Pourquoi payer pour voir sa voiture fracturée quelques minutes plus tard (cf. quartier de la Porte de Valenciennes)

### **Propositions :**

**Le pétitionnaire est invité à donner son avis sur les propositions suivantes qui ont été faites par les contributeurs.**

@8 Sécuriser les gares.

@47 Créer une présence humaine dans les transports en commun au-delà de 19h (alors qu'elle est parfois surabondante en journée !).

@106 La pétition « Lettre ouverte pour une pratique sûre du vélo sur Lille et sa métropole », qui a recueilli 5968 signatures, cite notamment les agressions dont sont victimes les cyclistes chaque jour, et demande des parcours cyclables dédiés et protégés, et la prise de mesures claires contre les incivilités :

- Verbaliser systématiquement les automobilistes qui stationnent sur nos voies et faire en sorte que les polices, municipales comme nationales, montrent l'exemple, contrairement à ce que nous constatons régulièrement.
- Interdire aux « chauffards récidivistes » de prendre leurs véhicules : le retrait définitif du permis est une mesure qu'il faudrait envisager pour commencer à être pris au sérieux.
- Sécuriser les axes où les rodéos et courses sont récurrents car c'est principalement dans ces lieux que nous sommes fréquemment harcelés.
- Renforcer la signalétique, la formation et l'information des usagers de la route pour une prise de conscience rapide.

@117 Développer des Park + Ride comme dans les pays voisins, pour que les gens puissent se garer et ensuite prendre le métro.

@138 Il est proposé de faire évoluer la gratuité des transports en commun, dont une des conséquences serait une amélioration de la sécurité (plus on est nombreux plus on se sent en sécurité).

@177 Mettre des ralentisseurs dans la Rue du Long pot à FIVES car les rodéos urbains (motos) sont légion dès que les beaux jours arrivent et apportent leur lot de dangers et de nuisances sonores.

### **Questions :**

**En outre, le pétitionnaire est invité à répondre aux questions suivantes.**

@47, @48 L'action 23 « Améliorer la sécurité sur le réseau pour permettre à chacun et chacune de se déplacer en toute tranquillité et pour contribuer à son attractivité » apparaît rassurante avec les moyens humains (présence dissuasive contre les incivilités...) et techniques (vidéosurveillance...) déjà mis en place. Comment le pétitionnaire explique-t-il que toutes ces mesures n'empêchent pas le sentiment d'insécurité ?

@67 L'action 17 « Augmenter le nombre de lignes de bus à haut niveau de service renforcé » cite notamment l'étude et la mise en œuvre d'une liaison en bus à haut niveau de service entre Lille et Villeneuve-d'Ascq où se trouve le collège Le Triolo, en desservant la ville de Lézennes et des secteurs urbains à forts potentiels de déplacement. Quel est l'avancement de cette étude ? Cette ligne desservira-t-elle le collège Le Triolo ?

## **5 - Covoiturage, autopartage et parking relais**

(Contributions : 35 occurrences en thématique principale ou secondaire)

### **5.1 Observations générales liées au covoiturage et à l'auto-partage**

(Contributions : 29 occurrences en thématique principale ou secondaire)

*Le MO est invité à donner son avis sur les propositions suivantes :*

#### Co-voiturage

- proposition de développer des zones de covoiturage en positionnement stratégique : positionnées sur les grands axes vers Lille.
- Proposition de développer des zones de covoiturage sur certaines communes non dotées (exemple de Fretin)
- incitation au co-voiturage par des campagnes de promotion
- des zones de covoiturage situés en dehors de l'agglomération et donc très peu utilisés (exemple Wervicq sud)

#### Autopartage

– demande développement des zones d'auto partages dans certaines communes (exemple Wasquehal)

– Des contributeurs signalent la nécessité de développer les zones d'auto-partage

CITIZ et soulèvent la problématique posée par l'introduction d'un nouvel opérateur situé à l'étranger et jugé déconnecté des réalités du terrain et à but uniquement lucratif : la start-up : Get -Around.

Dans ce cadre ils demandent que le positionnement de CITIZ (société coopérative d'intérêt collectif) soit conforté en tant que solution locale performante et non totalement à objectif lucratif.

-le porteur du projet est invité à exprimer son point de vue sur cette problématique ainsi qu'au contenu (plus détaillé afférent à ce thème) de la proposition exprimée par la contribution N °222 du 03/04/2023

–d'autre part : sur la proposition émanant du groupement « osons l'alternative citoyenne » de Saint-André demandant d'intégrer obligatoirement l'auto partages dans toute programmation d'urbanisme supérieur à 50 logements.

-De même le groupe « Quesnoy pour tous » (contribution N234 du 03/04/2023) : proposition de développer l'autopartage en zone de moindre densité.

- proposition également d'inciter des garagistes de la MEL à participer aux actions de facilitation de l'autopartage

## 5.2 concernant le thème parking relais

(Contributions : 23 occurrences en thématique principale ou secondaire)

Le MO est invité à donner son avis sur les propositions suivantes

–proposition de création de parkings gratuits à créer en périphérie et en liaison 24 heures sur 24 avec les transports en commun (voir l'exemple d'Amsterdam).

–des P+R pas assez nombreux aux entrées de Lille et souvent complets dès les premières heures de la matinée.

–Proposition de créer un grand parking relais proche de l'aéroport de Lille Lesquin desservie par la navette à destination du centre-ville et des gares.

## 6 - Extension de la ligne de métro ou de tramway

(Contributions : 34 occurrences en thématique principale ou secondaire)

Contributions (34) : 9, 35, 48, 52 (doublon de 48), 53 (doublon de 48), 56, 62, 63, 64, 67 (traité avec l'insécurité), 73, 81, 87, 94, 96 (doublon de 94), 97, 103, 104, 113, 129, 141, 142, 155, 157, 167, 172, 175, 205, 208, 216, 217, 229, 230, 232

### Synthèse :

**Les contributions suivantes ont été recueillies sur ce thème.**

@9 Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) délibéré par la MEL en juin 2019 vise le renforcement du maillage des lignes de métro, tramway, trains, et BHNS. Il projette 2 nouvelles lignes de tramway, 2 lignes de BHNS, et le prolongement à terme de la ligne de métro n°1 vers le pôle d'excellence Eurasanté au sud de Lille. Cette extension du métro n'est pas plus documentée dans le PDM. On s'interroge donc sur l'avancement de ce projet.

@35 Des personnes prendraient le métro plutôt que la voiture pour aller de Lys-Lez-Lannoy à Villeneuve-d'Ascq au travail car le trajet en bus prend trop de temps.

@48 Les nouvelles lignes de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) délaissent l'aire métropolitaine et le versant belge de la MEL. Le futur tramway axe Nord – Sud sera cantonné entre Wambrechies et Wattignies, alors les nouveaux besoins militent pour sa prolongation vers Comines, et vers Seclin qui vient d'être exclu du tracé. Le TER à Seclin, déjà saturé, ne peut se substituer à la fréquence offerte par un tramway.

@56, @129 Une Eurométropole de 2 millions d'habitants avec seulement 2 lignes de métro suscite des interrogations quant à la prise de décisions et la nécessité d'améliorer les infrastructures de transport en commun. Des doutes apparaissent sur le ratio coût / efficacité des projets d'extension des lignes de métro et de tramway, et on s'étonne de l'affectation du budget disponible à la prolongation du tramway plutôt qu'à celle du métro, considérant que les frais d'exploitation du métro automatique sont moins élevés que ceux du tramway.

@62, E63, @103, @104, @167, @217, @232 Le tramway est accusé d'avoir un modèle économique dépassé, de générer des bouchons à chaque croisement, (cf. Valenciennes aux heures de pointe), de dégrader l'immobilier comme à Anzin le long du tracé, de ne pas être silencieux, de libérer de fines particules dans l'air. Expression d'un rejet du tramway, qu'on dit contesté par une majorité d'habitants aux abords des tracés, qu'il faudrait consulter le cas échéant. Notamment, les habitants de SAINT-ANDRE critiquent le tracé du projet de tramway passant rue Carnot avec impacts sur les immeubles et le stationnement, sans compter l'installation d'un centre de maintenance. SAINT-ANDRE, une des plus petites villes de la MEL, est déjà traversée par de nombreux moyens de transports (TGV, TER, 2 routes vers LILLE centre, la Deûle). Dans ce contexte, Lille ne veut pas de tramway dans son centre alors que c'est la destination principale des habitants de la MEL, La Madeleine ne veut pas être transit, Ainsi tous les tracés sur tramway n'ont pas été étudiés. S'inspirer de l'époque du tramway Mongy et de ses tracés aurait été pertinent. Toutefois, un contributeur précise que le tramway est économe d'espace en raison de son guidage sur rails, avantage exploité notamment à Saint-Etienne Marseille, Lisbonne et Amsterdam. Jadis, le tramway de la ligne H HAUBOURDIN-LOOS-LILLE empruntait dans les deux sens la rue d'Isly à LILLE.

@64, @104, @141, @172 On regrette le rabattement systématique du tramway sur le métro, comme c'est 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. Le temps de parcours sera doublé en tramway avec correspondance, alors que de LOOS le trajet continu en bus dure 25 minutes pour rejoindre LILLE centre. Un usager doit pouvoir partir du centre vers les franges rurales sans changer de wagon.

@73 Un contributeur s'oppose à un terminus à l'ancienne halte ferroviaire pour le projet de tramway Lille-Wambrechies. Situer le terminus rue Obert, sur le site de l'ancien supermarché Carrefour, à proximité du centre-ville, serait plus pertinent selon lui.

@81, @104 Des contributeurs signalent que le tramway est toujours le premier impacté en cas de grèves. Il est fragile dans son exploitation. Le Bus resterait le bon choix.

@87, @104, @208, 217 Certains pensent qu'il faut développer les transports en commun (fréquence, zones desservies) en particulier le tramway et le métro, alors que pour d'autres, les nouvelles lignes ne doivent pas remplacer des services de bus qui fonctionnent très bien, comme la Liane 5, mais plutôt les compléter pour réduire les zones non desservies en transports collectifs comme dans les WEPPEES. Après plus de 2 ans de travaux 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.

@97, 141, 157 Des communes (HEM, RONCHIN...) se disent oubliées des transports en commun, et les utiliser nécessite de prendre un autre moyen de transport, alors que les stationnements proches des stations de tramway ou de métro sont tous en zone bleue. Le tracé de la ligne de tramway prévue de HEM à NEUVILLE-EN-FERRAIN « oublie » le quartier Hem-Beaumont desservi seulement par un bus allant vers ROUBAIX. Rien n'est prévu de HEM vers VILLENEUVE-D'ASCQ ou LILLE, alors que c'est une destination plus usitée. Le transport collectif doit couvrir l'intégralité de la MEL, y compris les communes les plus rurales et pas uniquement les communes fortement urbanisées du centre de la MEL.



@97, 113 Plusieurs contributeurs s'étonnent que la métropole de LILLE ne dispose pas d'un « grand moyen de transport en commun » pour desservir son aéroport, ce qui est jugé prioritaire. Par ailleurs, quid d'une seconde gare TGV placée à l'aéroport, car la ligne actuelle passe vraiment à côté.

@141 Le réseau de transport collectif doit utiliser les potentiels existants comme par exemple, les voies ferrées désaffectées.

@216, @226 La concertation publique du 30 mars à LOOS revendiquait, pour la future ligne de tramway ouest, un terminus à HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN pour faire la jonction avec la RN41, et la possibilité de rejoindre facilement le centre de LILLE. La solution retenue ne le permet pas, avec ses terminus à « Le Parc » (à cause d'une ligne de chemin de fer à traverser entre HAUBOURDIN et HALLENNES) et « Place Tacq » (à cause du refus de LILLE de voir le tramway traverser la ville. Le choix du démarrage du tramway dans un quartier d'HAUBOURDIN (cul de sac) vers LILLE n'est pas judicieux car il ne profitera pas au désengorgement des communes des Weppes.

### **Propositions**

**Le pétitionnaire est invité à donner son avis sur les propositions suivantes qui ont été faites par les contributeurs.**

@56, @97, @104, @217 Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) prévoit le prolongement de la ligne 1 de métro du CHR jusqu'à Eurasanté. Pourquoi ne pas la prolonger un peu au-delà d'Eurasanté vers la faculté de médecine et Les Oliveaux dans un premier temps, puis plus tard vers les Weppes ?

@97, @113 Prolonger jusque l'aéroport la ligne jaune (1) du métro, qui s'arrête actuellement à moins de 5 km de l'aéroport, à « 4 Cantons Stade Pierre Mauroy ». Cette extension pourrait être quasi extérieure, à un coût similaire à celui d'une ligne de tramway.

@62 Créer une ligne de métro sur un axe nord/sud, de COMINES à SECLIN en passant par l'aéroport de LESQUIN, pour diminuer les bouchons sur l'A1, les 4 cantons, l'entrée de Lille et pour remplacer le train supprimé de COMINES / LILLE.

@64, @232 Pour améliorer le service dans des zones non desservies par le métro, prolonger vers le centre de Lille le futur tramway de la liaison LILLE-LOOS-HAUBOURDIN-HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN, en reprenant intégralement l'itinéraire actuel de la liane 5, en étudiant un passage via la rue d'Isly naguère parcourue par les tramways de la ligne H, et en consultant notamment les habitants de Haubourdin et de Loos sur l'itinéraire et les terminus à adopter. Un contributeur propose le tracé suivant vers les gares de Lille, en s'inspirant de l'itinéraire de son prédécesseur - Rue d'Isly, Place du Maréchal Leclerc, Rue Nationale - celui-ci ayant à l'époque un itinéraire alternatif via le Boulevard Vauban et le Boulevard de la Liberté, l'itinéraire retenu (National ou Vauban) permettant dans les deux cas une correspondance avec le métro Cormontaigne.

@104, @217 Sur le tracé prévu pour le futur tramway de la liaison LILLE-LOOS-HAUBOURDIN-HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN, 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), et les riverains des petites rues parallèles de LOOS et d'HAUBOURDIN devront subir toutes les circulations PL et voitures de transit. Le tramway 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. Le tramway n'est compatible qu'avec les boulevards et les avenues.

@94 Un contributeur, qui juge les tracés des projets de tramway et de BHNS coûteux pour peu de praticité, fait 9 propositions pour les améliorer.

Pour le BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq, il me paraît essentiel de desservir plus assidûment le quartier du Marais de Lomme. Le tracé actuel ne dessert que la limite de ce quartier qui est dense et sérieusement ignoré actuellement.

**Proposition 1 :** *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 pied. Le fait que cette ligne esquive 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.

**Proposition 2 :** *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 difficiles d'accès pour les bus et donc très mal desservies.

**Proposition 3 :** *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.*

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.

**Proposition 4 :** *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.

**Proposition 5 :** *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. 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).

**Proposition 6 :** *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 difficulté à accueillir le passage du tramway.*

Cet élément n'est absolument pas optionnel car avec le projet actuel, les lignes vers Wambrechies et Haubourdin n'ont aucune correspondance avec la ligne 1 du métro. 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 tronç 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.

**Proposition 7 :** *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 décevant, 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.

**Proposition 8 :** *À la place, pourquoi ne pas offrir l'avenue Charles Guillain 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, Roncq et Halluin sont exclus du projet, alors que leur population est significative.

**Proposition 9 :** *prolonger 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.*



@97 Prévoir un axe de tramway 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.

@157 Ajouter des bus, ou mieux un métro ou un tramway qui couvre le Sud de LILLE, pour que RONCHIN soit une ville attractive.

@216 Un compromis vers les attentes exprimées pour la future ligne de tramway ouest serait de remplacer cette partie du réseau par un BHNS qui lèverait les 2 obstacles (impossibilité de terminus à HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN et au centre de LILLE), et qui 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.

@217 Tous les bus actuels doivent être transformés rapidement en bus à hydrogène, moins émetteurs de CO<sup>2</sup>.

@217 Transformer le terminus actuel de LOOS et d'HAUBOURDIN en RER métropolitain et transformer leurs gares en pôles multimodaux (ne pas doubler le temps de parcours avec un tramway à correspondances).

@229, @232 Prolonger l'axe Nord-Sud du projet de tramway vers COMINES et SECLIN. Notamment, avec un trafic croissant sur les routes via QUESNOY-SUR-DEULE, une offre de transport régulière sur le trajet de l'ancienne ligne de train LILLE / COMINES (fermée depuis fin 2019) diminuerait notre impact sur l'environnement. Recréer une ligne de Tramway sur ce tracé 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 le nombre de voyageurs pour désengorger les routes.

@230 Depuis l'abandon du projet de Tramway LILLE-LESQUIN, le Comité de quartier du Petit Ronchin souhaite qu'un tel projet devienne une priorité dans le but de supprimer le croisement entre les voies cyclables et les voies pour véhicules motorisés, avec pour avantages d'individualiser la voie cyclable, et de rendre le réseau de bus plus attractif avec des vitesses commerciales compétitives par rapport aux modes de transport individuels notamment aux heures de pointe.

Courrier 241 de Manuel CLIQUENNOIS (à RONCHIN) Construire une ligne de tramway sur l'axe LILLE (Porte de Douai), RONCHIN, FACHES-THUMESNIL, LESQUIN (aéroport)

## Questions

**En outre, le pétitionnaire est invité à répondre aux questions suivantes.**

@9. @56 Le pétitionnaire peut-il préciser l'avancement du projet d'extension de la ligne de métro n°1 - étude de faisabilité, financement, planning de réalisation - et justifier le choix du terminus à Eurasanté versus les Weppes ?

@35 Lys-Lez-Lannoy est à l'écart des lignes de métro / tramway actuelles et de leurs extensions prévues par le SDIT. Toutefois, l'action 18 (B) prévoit une ligne express en bus ou en car reliant Villeneuve-d'Ascq / Hem / Leers / Wattrelos via notamment la M700 qui longe Lys-Lez-Lannoy. La ligne express reliant Villeneuve-d'Ascq / Hem / Leers / Wattrelos aura-t-elle un arrêt à Lys-Lez-Lannoy ?

@48 Pourquoi le tramway ne sera-t-il pas prolongé jusque Seclin alors que cela figurait au SDIT ? Dans le SDIT, on note vers Comines une liaison ferroviaire en cours d'étude et vers Seclin une liaison TER à conforter. Cela suffira-t-il à absorber le flux de voyageurs (nombre / fréquence) ?

@62 Pourquoi le tramway a-t-il été retenu sur l'axe Wambrechies / Wattignies, sans aller jusque Seclin ni Comines, alors qu'il est jugé moins efficace que le métro, et qu'il manque une desserte de l'aéroport de Lesquin par un grand transport collectif ?

E63 Le pétitionnaire a-t-il bien mesuré l'accueil des habitants riverains de ses projets de tramway et de métro ?

@64 Le pétitionnaire peut-il rappeler les arguments en faveur d'une extension de tramway depuis la Porte des Postes vers Haubourdin, plutôt qu'une remise en cause de la Liane 5 pour rallier le centre de Lille ?

@73 Un terminus proche du centre-ville ferait perdre la desserte de 2 arrêts (Peupliers et gare TER Wambrechies). Le terminus proposé rue Obert est proche de l'arrêt prévu avenue Foch. Quelle est la position du pétitionnaire au sujet de cette proposition ?

@81 Les actions du chapitre 2 « Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire » ne traitent pas des mesures prévues en cas de mouvement social. Que prévoit le pétitionnaire pour faire face à la dégradation du niveau de service des transports collectifs en cas de mouvement social (service minimal, information des voyageurs...) ?

@103 Comment le pétitionnaire justifie-t-il son tracé de tramway à SAINT-ANDRE, qui provoque la critique de l'association des habitants concernés, face aux 2 tracés alternatifs qu'ils avaient proposés ? Comment le pétitionnaire compte-t-il éviter, réduire, compenser les atteintes au cadre de vie des habitants concernés.

@97, @113 La desserte ferroviaire de l'aéroport étant encore à l'état de réflexion - cf. action n°21, Point E, PEM majeur à Lesquin ? - que prévoit concrètement le pétitionnaire pour une desserte de l'aéroport de Lesquin par un grand moyen de transport en commun ?

@172 Quels sont les objectifs de mise en service des lignes de Tramway et BHNS ? La fiche action 16 évoque 2030, pourquoi faut-il attendre si longtemps ?

@205 Quand le doublement des rames de métro aura-t-il lieu pour remédier à leur saturation actuelle ?

@217 Avez-vous étudié d'autres moyens de déplacements comme le tram-train ou le transport urbain par câbles ?

@217 Pourriez-vous organiser un referendum local populaire permettant aux riverains et aux avoisinants d'un éventuel tramway d'exposer leur point de vue ?

## **7 – Piéton et signalétique**

(Contributions : 34 occurrences en thématiques principale ou secondaire)

### **Synthèse :**

Les contributeurs expriment globalement un besoin de mobilité douce via les déplacements par la marche ainsi qu'un besoin de sécurisation de ces derniers.

–Demande de création de passerelles pour permettre les passages en sécurité de certains carrefours ou route nationale (exemple nationale 41 dans les Weppes) ou la traversée du périphérique lillois.)

–Certains Contributeurs proposent des aménagements spécifiques à des communes ou des liaisons intercommunales de la MEL.

–De même l'état de certains trottoirs est déploré notamment en ce qui concerne les conséquences pour les PMR.

–Il conviendrait de faire respecter les horaires de collecte et le positionnement des poubelles sur les trottoirs afin de permettre la circulation des piétons.

*Le MO est invité à donner son avis sur les propositions suivantes :*

### **Propositions :**

–Des contributeurs proposent d'aménager en chemin piétonnier : les venelles et « voyettes » existantes dans de nombreuses communes de la MEL (exemple de Ronchin) et de prévoir leur signalétique pour inciter à leur fréquentation.

–proposition : Au même titre que les pistes cyclables, des itinéraires piétons sécurisés devraient desservir et être connectés avec toutes les zones scolaires ou sportives.

–de même Il est demandé à la MEL, au même titre que pour la circulation des cycles, que soit identifiés les « points durs » du réseau piétonnier.

-Proposition d'interdire la circulation des véhicules motorisés en centre-ville à l'exception des riverains.

Et de fermer les rues desservant les écoles (déviation temporaires) aux heures d'entrée et sortie des scolaires

–Enfin au même titre que pour les pistes cyclables de nombreux contributeurs indiquent des points géographiques particuliers à améliorer ou rénover au sein des diverses communes (réfection, élargissement).

### **8- Transport ferroviaire ou son emprise**

(Contributions : 29 occurrences en thématique principale ou secondaire)

#### **Questions :**

@ 6 : Quelles actions seront menées pour une amélioration de la partie sud du réseau ferroviaire de la métropole qui est saturé et non fiable ?

@ 10 : Dans quel délai les travaux d'aménagement de la gare d'Armentières et de ses équipements annexes (accès, parkings, box vélos, ...) sont-ils envisagés ?

@ 24 : Lors des travaux sur le réseau ferroviaire, les bus sont en retard à cause des bouchons routiers, y-a-t-il une coordination entre les services de la MEL, d'autres gestionnaires de voirie et la SNCF ?

@ 24 : des changements d'horaires entre la SNCF et la Belgique, y-a-t-il une coordination entre ces 2 entités ?

@ 39 : Pourquoi a-t-on fermé la gare de Comines qui permettait de rallier Lille en 20 minutes ?

@ 41, @ 90, @ 98, @ 183 : Pourquoi a-t-on fermé la ligne Lille - Orchies alors que sans changement de moyen de transport, on desservait plusieurs autres communes (Cysoing, Orchies, ...) ?

@ 41 : Un projet de tram-train avait été envisagé pour remplacer cette ligne, quel est son stade d'avancement ?

@ 87 : Pour améliorer la qualité des transports ferroviaires, est-il possible de développer un réseau de type RER ?

@ 92 : Une voie ferrée Lille-Roubaix-Tourcoing-Armentières existe, ne peut-elle pas être développée pour assurer des liaisons plus rapides aux heures de pointe ?

@ 98 : Dans le cadre du projet de réhabilitation de la l'emprise ferroviaire Ascq-Orchies, est-il possible de renoncer au bus qui subira les bouchons à Tressin et étudier un système ferroviaire plus adapté à un désenclavement des communes rurales ?

@ 161 : Afin de favoriser les mobilités douces, est-il programmé une réhabilitation de la voie ferrée Lille-Commines en enlevant les rails pour y créer une piste cyclable ?

@ 231 : Dans le cadre de étude de réhabilitation de la voie ferrée Ascq-Orchies, est-ce que toutes les possibilités des différents modes de transport ont été étudiées ?

### **9 - Climat Air Eau et Nuisances sonores**

(Contributions : 26 occurrences en thématique principale ou secondaire)

@238/235/229/228/220/219/215/212/211/207/199/195/193/192/E174/@170/138/124/104/98/88/87/73/E63/@58/54

#### **Analyse et Proposition(s)**

Bon nombre de ces observations mettent en exergue le changement climatique et la pollution grandissante portant préjudice à la santé de l'homme. Certaines déplorent le manque d'études de la qualité de l'air résultant de « l'automobile » au sens large, facteur essentiel de l'atteinte à la santé (émissions des oxydes d'azote responsables des particules fines).

Le projet du P.D.M n'est pas assez volontariste selon certains. Ses objectifs seront-ils atteints quand ceux des P.D.U précédents ne l'ont pas été.

Toutefois on observe de nombreuses propositions :

- Doublement du budget alloué aux pistes cyclables
- Prises de mesures fortes lors des pics de pollution.
- Marier d'avantage les concepts ECOLOGIE-ECONOMIE-CONFORT
- Accompagner les changements de comportements
- Assurer la gratuité des transports
- Rétablir certaines liaisons de bus et trains abandonnées
- Développer les T.C- lignes T.E.R- garages à vélos-pistes cyclables sécurisées-développer le commerce de proximité
- Adapter la capacité des bus en fonction de la réalité des besoins
- Améliorer le cadencement des T.C
- Valoriser et privilégier la marche et le vélo
- Accroître le nombre de pistes cyclables en veillant à une réelle signalétique et à une meilleure sécurité

#### **Question(s) :**

Au nom de la rentabilité certainement mais aussi au nom du manque parfois de « transversalité » entre les différents acteurs, certaines lignes (bus-train-tram) qui répondaient pleinement à l'objectif de mobilité actuellement recherché ont été abandonnées (Ex : COMINES-LILLE- Ligne R du Tram vers WAMBRECHIES).

N'est-il pas envisagé ou envisageable d'en rétablir certaines ?

### **10 - VL et Stationnement**

(Contributions : 23 occurrences en thématique principale ou secondaire)

–Il convient de ne plus accepter les stationnements sauvages sur trottoirs et pistes cyclables. Arrêtez la tolérance

et **proposition** : augmenter la verbalisation des infractions (véhicules sur trottoirs, véhicules empiétant l'espace cyclable.

Cette thématique est fréquemment recoupée par les commentaires relatifs à l'utilisation des pistes cyclables (chapitre : usage du vélo)

Il faut réduire la place de la voiture et du stationnement pour mettre plus de vélos.(@172)

–Le stationnement payant en ville :

#### **Proposition :**

Demande de gratuité ou de dégrèvement pour certaines catégories d'usagers : handicapés, aidants, personnes sous le seuil de pauvreté.

[Le MO est invité à indiquer son avis sur ces propositions](#)

### **11 - Gratuité des transports en commun**

(Contributions : 16 occurrences en thématique principale ou secondaire)

@ 227-212-207-199-192-174-138-137-118-117-112-107-91-86-83-82-60-15

#### **Analyse et Proposition(s)**

Ces observations appellent à une gratuité totale des moyens de transports en commun du type de ce qui se fait dans certaines communes des HAUTS DE France (Dunkerque-Calais-Douai...) ou à une gratuité partielle (W.E- Type d'usagers...) ou à un changement de pratiques (baisse du coût du billet de transport- facilités de l'achat des billets .../...).

Il ressort de ces observations que la totale gratuité ou la gratuité modulée, participerait à un changement d'usage, à la limitation des incivilités et fraudes au niveau des portiques (Métro-Tram), favoriserait une mobilité économe et moins polluante, permettrait de rendre du pouvoir d'achat et contribuerait à un meilleur lien social et à d'avantage de convivialité ; certaines de ces observations avançant même que la gratuité s'inscrirait dans « le bien commun ».

#### **Questions(s)**

Des mesures visant la gratuité des transports ont déjà été prises par la M.E.L. Quelles sont-elles ?

La M.E.L envisage-t-elle d'étendre cette gratuité ? Si oui, sous quelles formes et dans quelles mesures ?

## **12 – Vélo partage**

(Contributions : 14 occurrences en thématique principale ou secondaire)

–des habitants de Petit Ronchin demandent de développer les stations V LILLE dans des quartiers non forcément situés en direction de Lille (comme l'avenue Jean-Jaurès).

–il existe de nombreuses stations V Lille mais de moins en moins plus on s'éloigne du centre-ville de la Métropole.

–Le VLILLE apparaît utile dans un rayon de 10 à 15 minutes de marche ou de un1 à 5 km de distance, en complément des transports en commun qu'il permet de rejoindre mais en ce qui concerne les villes moyennes d'environ 20 000 habitants et plus l'offre devient plus rare et souvent inutile.

-Des contributeurs indiquent que Les villes de Ronchin et d'Ascq nécessitent un complément en stations VLILLE.

–proposition est faite pour son développement, d'instaurer une gratuité pour les VLILLE en conservant en conservant le cautionnement

[Le MO est invité à donner son avis sur ces remarques et propositions](#)

## **13 - Thème "Infrastructures de transports"**

(Contributions : 13 occurrences en thématique principale ou secondaire)

@ 6, @ 219 : Est-ce que les enjeux de développement urbain (exemple : 500 nouveaux logements à Quesnoy) sont compatibles avec ceux du PDM en terme d'infrastructures de transport des personnes ?

@ 61 : Peut-t-on réaliser un plan de circulation dans les centres des communes avec un partage des voies sécurisés (auto, vélo, piéton) qui doit rester une priorité ?

@ 61 : Des connexions sont prévues avec le réseau belge, la même démarche est-elle envisagée avec le Pas-de-Calais ?

@ 92 : Ne peut-on pas réaliser par des modes de transport en commun des liaisons entre les communes situées aux extrémités de la métropole ?

@ 104 : Le Schéma Directeur des Infrastructures de transport prévoit le prolongement de la ligne 1 du métro jusque Eurasanté. A la place du projet de tramway ouest (4,9 kms), pourquoi ne pas prolonger dans un premier temps vers la faculté de médecine et ensuite vers les Weppes ?

@ 104 : Est-ce que le tramway est une solution d'avenir à l'horizon 2035, alors que le service express régional sera équivalent à un réseau RER ?

@ 114 : Certains aménagement routiers pour les transports collectifs pénalisent le trafic, quel est l'intérêt pour des aménagements qui ne profitent à personne ?

@ 114 : Quelle est la politique de la MEL pour améliorer les infrastructures routières pour soutenir la croissance du trafic et améliorer la fluidité des déplacements ?

@ 178 : Les zones péri - urbaines sont les oubliées du PDM, l'étude d'un transport rapide doit être une priorité absolue, il est primordial de relier Commines à Lille en moins d'une demi-heure, un aménagement à moyen terme est-il envisagé ?

@ 219 : Est-ce que les enjeux de développement urbain (exemple : 500 nouveaux logements à Quesnoy) sont compatibles avec ceux du PDM en terme d'infrastructures de transport des personnes ?

@ 239 : Est-ce qu'une réflexion a été menée pour le transport aérien de type "téléphérique" pour notamment relier des zones à forte densité de population ?

@ 227 : De manière globale, est-ce que la MEL, dans ses projets d'infrastructures cyclables, a intégré les possibilités de pistes cyclables le long des canaux (notamment la Lys et la Deûle) avec les gestionnaires (VNF ou communes) et également le franchissement au niveau des écluses et des barrages où les accès peuvent être réglementés ?

## **14 - Thème "Circulation des Poids lourds" et "Transports de marchandises"** (Contributions : 12 occurrences en thématique principale ou secondaire)

### 14.1 - Circulation des poids lourds

@ 19 : L'autoroute Tourcoing-Gand est constamment saturée de poids lourds qui monopolisent 1 voie de circulation sur 2, y-a-t-il des solutions envisagées ?

@ 26 : 10 % du trafic de 25000 poids lourds est en transit sur la métropole lilloise, peut-on envisager de prendre des mesures pour dévier ce trafic ? Quid du projet de mise au gabarit autoroutier de l'axe Belgique - RN 58 ?

@ 61 : Pourquoi avoir créer une zone logistique à coté de Marquillies qui va générer plus de trafic et peut-être de nouvelles voies routières ?

@ 92 : Existe-t-il une interdiction de transit des poids lourds dans la métropole lilloise, si oui, est-elle appliquée ?

@ 104 : Créer un plan de transport des marchandises est une priorité, tous les poids lourds doivent être exclus, peut-on envisager des voies dédiées au fret ?

@ 238 : Quels sont les moyens envisagés pour dévier le trafic des poids lourds qui viennent majoritairement de l'Europe de l'Est ?

### 14.2 - Transport de marchandises

@ 54 : Un plan de transport des marchandises serait-il envisageable avec une exclusion totale dans les rues, un système de livraison dans les centres par des véhicules légers mieux adaptés à partie d'une zone logistique extérieure ?

@ 233 : En terme de logistique urbaine et de logistique du dernier km à l'échelle des communes, quelles sont les actions envisagées ?

@ 233 : 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 et qui ne sont ni desservies par le rail ou la voie d'eau ?

@ 233 : Est-ce que l'ensemble des collectivités de la MEL ont entrepris une démarche exemplaire pour leurs activités (portage des repas, collecte des ordures ménagères, services municipaux, ...) ?

@ 238 : Y-a-t-il des réflexions déjà en cours à l'échéance de l'ouverture du canal Seine-Nord pour le transport fluvial à partir des ports belges et néerlandais vers le

bassin parisien ou par la création de zones logistiques à l'amont et à l'aval de la métropole ?

### **15 - Accès au PMR**

(Contributions : 11 occurrences en thématique principale ou secondaire)

Contributions : 25, 44, 101, 159, 162, 168, 169 (doublet de 168), 181, 190, 196, 209

### **Synthèse**

**Les contributions suivantes ont été recueillies sur ce thème.**

@25, @168 Les trottoirs ne sont pas adaptés à la circulation des PMR, poussettes et personnes âgées : trottoirs trop étroits (cas notamment dans le quartier du petit Ronchin), déformés, squattés par des véhicules mal garés, ou par des poubelles impossibles à rentrer (cf. logements 1930), mal éclairés (cas notamment de CROIX). L'action 33 cite l'éclairage public comme relevant de la compétence des communes, sans plus de détails sur son amélioration.

@159 Absence d'accès handicapé / poussette pour la gare SNCF LILLE Porte de Douai.

@44, R101 On souligne également les difficultés pour prendre le tramway ou le bus en fauteuil roulant avec des trottoirs qui ne sont pas à niveau. Le groupe municipal « Unis pour La Chapelle d'Armentières » signale des transports collectifs souvent insuffisants et inadaptés. L'accès en gare d'Armentières reste difficile notamment faute de parking côté chapellois et inadapté pour les personnes handicapées.

@209 L'obligation de descendre de la rame à l'arrêt Lomme-Lambersart pour un métro sur deux, sans que cela soit annoncé au moment de monter dans le métro (pas d'affichage, pas d'annonce régulière ni sur le quai, ni dans la rame), est déstabilisant et compliqué, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

### **Propositions**

**Le pétitionnaire est invité à donner son avis sur les propositions suivantes qui ont été faites par les contributeurs.**

@25 Pose d'éclairage intelligent des trottoirs, par exemple au moyen de LED avec détecteur de mouvement.

@162 En lien avec l'action 30 (Améliorer l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite), le Collectif d'élus et d'habitants « Osons l'Alternative Citoyenne à SAINT-ANDRE » propose de clarifier le rôle des Commissions communales d'accessibilité ainsi que d'inciter et d'accompagner à la réalisation de Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).

@181 Malgré mon handicap, j'utilise les transports en commun mais aussi le vélo sur lequel je risque ma vie. Je sollicite donc expressément la séparation des pistes cyclables de tout véhicule motorisé.

E190 A SEQUEDIN, remplacer la passerelle piétonne avec escalier par une vraie passerelle pour les cyclistes, poussettes et PMR.

@196 Constatant que les durées de trajet s'alourdissent et excluent les personnes ayant du mal à se déplacer et qui ne peuvent maintenir la station debout trop



longtemps, je rêve d'une mobilité de type service voiture / bus / mini bus avec prise en charge à la maison, de taille adaptée au nombre de personnes à récupérer sur le trajet.

@226 élargir les trottoirs et encourager les communes à implanter des bancs pour aider les aînés et les personnes à mobilité réduite.

## Questions

**En outre, le pétitionnaire est invité à répondre aux questions suivantes.**

@44 L'annexe Accessibilité du PDM rappelle que les bus des lignes Lianes, Corolle et Citadines sont équipés de plancher bas, et que depuis 2008, tous les nouveaux bus acquis par la MEL sont accessibles et respectent la réglementation PMR. Quant aux quais et arrêts de bus, 1480 des 3175 arrêts ne sont pas accessibles fin 2019, dont 712 considérés comme prioritaires. Les travaux se poursuivent mais 162 arrêts restent en « Impossibilité Technique Avérée ». Quel est le planning prévisionnel pour rendre accessibles aux PMR les 1480 arrêts qui ne le sont pas encore, et qu'est-il prévu pour les 162 arrêts en Impossibilité Technique Avérée ?

@209 Comment le pétitionnaire compte-t-il faciliter le trajet des PMR alors que l'arrêt est imposé à Lomme-Lambersart pour un métro sur deux, sans que cela soit annoncé au moment de monter dans le métro ?

Global Comment le pétitionnaire compte-t-il résoudre concrètement toutes les difficultés exposées par les contributeurs ?

## **16 – Financement, Aide financière et prime à l'achat électrique**

(Contributions : 7 occurrences en thématique principale ou secondaire)

@235/195/189/134/132/128/21

### **Analyse et Proposition(s)**

Ces observations traitent des aides possibles à l'achat de vélos, de leur éventuel entretien par la collectivité et des primes éventuelles de conversion à la nouvelle mobilité. Une question- proposition s'inquiète du devenir des usagers des véhicules qui seront exclus des ZEF, et qui se trouveront dans l'impossibilité économique de changer de véhicules.

Mais aussi de la préférence au concours de la société GETAROUND, société privée américaine, au lieu de la Société CITIZ relevant plus de l'économie sociale et solidaire locale.(contribution également traitée dans la rubrique AUTO-PARTAGE).

Elles dénoncent également le budget alloué aux mobilités actives plus important que celui alloué aux mobilités douces qui par ailleurs est inférieur à celui des objectifs nationaux.

### **Question(s)**

Le budget consacré aux mobilités douces est-il réellement inférieur à celui des mobilités actives et inférieur aussi aux objectifs nationaux ? La part consacrée au vélo est trois fois inférieure à celle consacrée à l'automobile ?

Pourquoi avoir fait le choix de la société GETAROUND/CITIZ ?

Quelles sont les modalités d'obtention des différentes aides possibles ?

## **17 – Borne électrique**

(Contributions : 6 occurrences en thématique principale ou secondaire)

@91-126-134-R175-E 176-@230

### **Analyse et Proposition(s)**

Il n'existe aucune réelle proposition, mais un souhait légitime lié à la forte incitation de passer aux déplacements « modes doux » et moins polluants.

### **Question(s)**

Qu'envisage la M.E.L dans ce domaine (Nombre de bornes-Lieux d'implantation-Puissance-Type de gestion-coût à la charge de qui ?.../...)

Les bornes de recharges pourront-elles être utilisées par les V.A.E ou existera-t-il une spécificité ?

Par ailleurs, la multiplication du parc automobile « ELECTRIQUE » engendra inévitablement le rechargement « domestique » sur la voie publique et notamment en ville ce qui sera vraisemblablement source d'accidents ou incidents (fils de rechargement trainant sur le trottoir-stationnement abusif de véhicules... / ...). Quelles mesures compte prendre la M.E.L pour appréhender ce nouveau phénomène ?

## **18 – Liaison frontalière**

(Contributions : 4 occurrences en thématique principale ou secondaire)

### **Synthèse**

**Les contributions suivantes ont été recueillies sur ce thème.**

@46 Rien ou presque n'est prévu pour améliorer les relations avec les villes Belges voisines.

@148 S'agissant d'un avis sur l'ensemble du projet, il doit être examiné sous l'angle des différentes thématiques, et une réponse globale sera demandée au pétitionnaire.

@155, R175 L'absence de desserte de COMINES par un grand moyen de transport en commun est critiquée par plusieurs contributeurs (cf. @48, @62). Le territoire de la Lys semble oublié du SDIT, faute de réhabilitation de la ligne TER LILLE-COMINES en ligne de tramway (terminus COMINES), malgré le foncier existant (ancienne voie ferrée), et les besoins croissants de liaison transfrontalière, rappelant que le tramway reste le mode de transport le plus rapide, régulier et écologique.

### **Propositions**

**Le pétitionnaire est invité à donner son avis sur les propositions suivantes qui ont été faites par les contributeurs.**

@46 Étendre la tarification et les abonnements Ilevia à COURTRAI et TOURNAI ou au moins MOUSCRON. Rétablir les liaisons ferroviaires directes existant autrefois de LILLE vers ANVERS, NAMUR...

R175 Créer des liaisons avec nos amis belges de Flandre (COURTRAI, etc....) et de Wallonie (TOURNAI, etc.) permettrait de parler d'Eurométropole puisque les transports de personnes seraient maillés entre nos deux pays et intégreraient l'ensemble de la Vallée de la Lys.

## Questions

**En outre, le pétitionnaire est invité à répondre aux questions suivantes.**

@155 L'orientation 5 du PDM vise à préserver les continuités foncières du réseau ferré, notamment entre COMINES et LA MADELEINE depuis l'arrêt d'exploitation de ce train, mais cela ne se traduit pas à ce jour en termes de desserte lourde de LILLE à COMINES. Le pétitionnaire peut-il justifier le choix de maintenir une liaison BNHS vers Comines (Liane L90) plutôt que par le prolongement du tramway ?

## 19 - Consultation

Il y a eu que quelques consultations durant les permanences, par contre nous pouvons constater qu'il y a eu 17911 visites de la part de 16918 visiteurs, du dossier sur le registre numérique.

## 20 - Questions de la commission d'enquête publique

### 1° Le Financement du P.D.M

Compte tenu de l'inflation du moment le coût du financement global risque fort d'être à la hausse. Ce phénomène a-t-il été déjà pris en compte ?

Quelles sont les modes et les sources de financement actuels et ceux à venir connus, susceptibles de minimiser les coûts à la charge des collectivités et des usagers ?

### 2° Le suivi de ce plan jusqu'en 2035

La mise en œuvre du Plan de Mobilité s'inscrit dans un temps long, d'ici 2035, ce qui nécessite un suivi pour le faire vivre autour d'une évaluation de ses actions, avec possibilités d'expérimentation et d'innovation de l'action publique jusqu'à son terme. Ceci s'exercera autour de trois axes regroupant chacun plusieurs actions

#### Axe 1

Une gouvernance métropolitaine pour suivre les mises en œuvre et partager les expériences innovantes.

-Action 46

Animer une instance métropolitaine de suivi de la mise en œuvre du P.D.M

-Action 47

Etre acteur de la mobilité à l'échelle de différents bassins de mobilité

-Action 48

Faire vivre le suivi de la mise en œuvre avec les usagers

#### Axe 2

Se laisser la possibilité d'innover au cours de la mise en œuvre du projet

-Action 49

S'appuyer sur les démarches de design des politiques publiques pour expérimenter

#### Axe 3

Observer, connaître, évaluer pour piloter au mieux la mise en œuvre du projet

-Action 50

Observer les pratiques de mobilité pour les objectifs du plan de mobilité

-Action 51

Connaître les pratiques de mobilité

#### -Action 52

Evaluer au long cours la mise en œuvre du Plan de Mobilité

Est-il possible de regrouper l'ensemble de ces mesures dans un document synthétique d'une plus grande compréhension ?

#### 3° La formation

La mobilité dans l'espace public se partage principalement entre les piétons, les cycles, les voitures, et tous les nouveaux moyens qui voient régulièrement le jour (Trottinette....). Il en résulte de nouvelles mesures au plan du code de la route, pas toujours comprises des différents usagers (couloirs prioritaires, franchissements possibles alors que précédemment interdits, zones de rencontre...) qui sont parfois à l'origine d'incivilités voire d'accidents.

Est-il envisagé des actions de formation ou de rappels par différents acteurs (Police-Education Nationale-MEL ou Communes-associations diverses...) et à l'adresse des différents publics (scolaires –jeunes et moins jeunes) dans le but de tendre vers une meilleure sécurité et un meilleur respect de chacun.

#### 4° Avis SPW/région wallonne @148

La Wallonie émet 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.

La Commission souhaiterait avoir vos réponses concernant cette coordination frontalière.

#### 5° Avis de la Chambre d'Agriculture @93

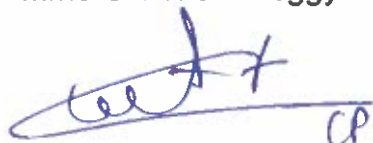
La Chambre d'Agriculture du Nord-Pas-de-Calais demande la prise en compte de l'activité agricole dans les projets d'aménagement ainsi que la prise en compte des circulations agricoles. Ceux-ci pourront-ils bien être pris en compte lors des futurs projets ?

Outre les questions posées, d'autres éléments complémentaires peuvent nous être communiqués.

Nous vous prions de croire à l'expression de nos salutations distinguées.

La commission d'enquête,

Mme CARTON Peggy



Mr LEBON Christian,



Mr DUC Jacques,



Mr ROPITAL Jean-Michel,



Mr DATHY Patrick

