

Conseil Communal de Concertation

Contribution du Conseil Communal de Concertation (CCC) à la concertation sur le SDIT dans le cadre de l'enquête publique préalable.

Les membres du CCC présents se sont réunis pour préparer une contribution au registre d'enquête préalable sur le SDIT.

Il a été décidé de joindre à cette note la liste des questions posées lors de la réunion du 28 février, ainsi que quelques avis du CCC portant sur la problématique du transport des personnes et des marchandises sur le territoire de Lille.

1) Le schéma à 2 lignes ou 3 lignes de transport

Lors de la présentation du projet SDIT par les élus lillois, M. Richir et M. Dendievel, la question posée concernait deux projets et leurs possibles exploitations étaient en discussion : ci-dessous les schémas présentés aux membres du CCC Lillois

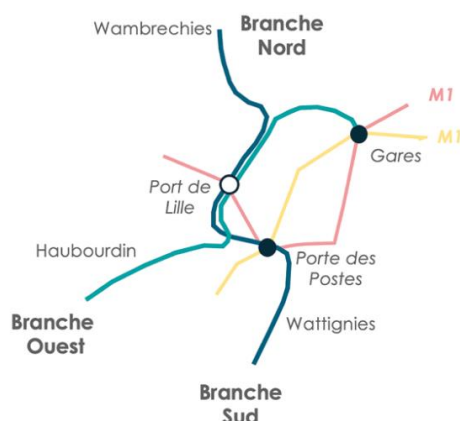
3 lignes d'exploitations

TEMPS DE PARCOURS

MAIRIE D'HAUBOURDIN > PORT DE LILLE ~17 MIN

MAIRIE DE WATTIGNIES > PORTE DES POSTES ~13 MIN

MAIRIE WAMBRECHIES > PORT DE LILLE ~24 MIN



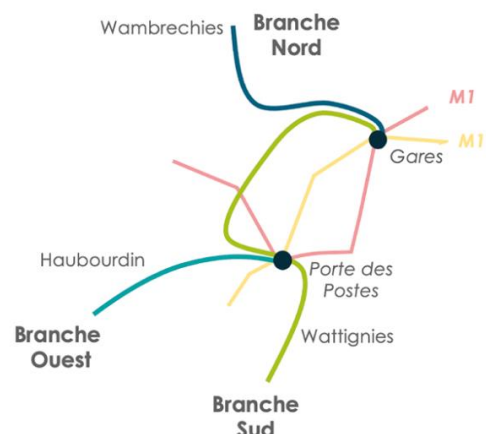
2 lignes d'exploitations

TEMPS DE PARCOURS

MAIRIE D'HAUBOURDIN > PORTE DES POSTES ~15 MIN

MAIRIE DE WATTIGNIES > PORTE DES POSTES ~13 MIN

MAIRIE DE WAMBRECHIES > GARES ~22 MIN



développant :

- un hub central dans le quartier des gares, nécessitant une extension des infrastructures existantes et des constructions s'étalant jusqu'aux anciennes fortifications
 - un hub Porte des Postes
 - un hub secondaire Port de Lille
- Un schéma à 3 lignes de transport créant :
- un hub central dans le quartier des gares,
 - un second hub à la Porte des Postes, visant à répondre aux évolutions urbanistiques futures et à s'inscrire dans le schéma existant puisque la ligne ferroviaire est déjà construite et une halte Porte des Postes-Lille Sud existe déjà.
- Il ne semble pas nécessaire de valoriser particulièrement l'arrêt Port de Lille, qui n'est pas amené à connaître un développement spectaculaire.

Le CCC a questionné et entendu les explications des élus lillois, qui souhaitaient acheminer les transports ferroviaires venant du Nord de la métropole vers les gares Flandres et Europe, et ceux venant du Sud vers la future gare de la Porte des postes. La ville ne souhaite pas créer un hub supplémentaire au Port de Lille avec une traversée de son territoire supplémentaire.

Le CCC avait déjà rendu un avis en 2009 sur cette question Avis n°09-02 CEI « *Les sites stratégiques de l'avenir du développement urbain : quelles préconisations peut-on faire pour utiliser au mieux certains grands espaces : Saint-Sauveur, Lille-Sud, le Port Fluvial à court et moyen terme* ». Cet avis confirme l'intérêt de la Ville pour développer le hub de la Porte des Postes aux dépens de celui du Port de Lille pour conforter les liens du sud de la région avec l'est de la ville, vers Villeneuve d'Ascq, Lesquin, Tournai. C'est évidemment une vision à plus grande échelle qui dépasse le territoire lillois.

En ce qui concerne le choix entre les possibilités d'exploitations, le CCC se prononce en faveur du projet lillois, mais note cependant que l'insuffisance des informations mises à disposition pour se déterminer sur ce choix. Il aurait été souhaitable d'avoir accès aux éléments en amont de cette concertation préalable menée par la MEL et accompagnée par la Ville de Lille.

La création de la gare à La Porte des Postes nécessite une concertation avec les riverains, les usagers, mais aussi les partenaires institutionnels et financiers : la Région HDF, l'Etat, la MEL, la SNCF et d'autres partenaires européens. L'ampleur du projet et de l'impact sur le site et son environnement nécessite également la garantie de la CNDP.

Ce schéma de 3 lignes facilitera la circulation en centre-ville et désengorgera les gares de Lille-Flandres et Lille-Europe ainsi que le secteur environnant.

Ce schéma permettra aux usagers de transports ferroviaires venant du Pas-de-Calais de descendre à la Porte des Postes et réduire ainsi le temps initial de leur trajet, pour prendre un autre transport et rejoindre ainsi leur destination finale. Il est nécessaire que la gare Porte des Postes dispose de toute l'intermodalité de transports métropolitains, à l'identique de ceux de la gare Lille-Flandres et Lille-Europe.

Ce schéma avec La gare Porte des Postes répond parfaitement aux ambitions des élus métropolitains et lillois de réduire l'usage de la voiture en ville, et notamment à Lille, en proposant des transports alternatifs adaptés aux besoins et aux attentes des usagers et des agents des services administratifs en cours de construction (ancienne cité administrative implantée entre les deux portes sur le barnum des postes). La construction de la gare à La Porte des Postes limitera les impacts des constructions sur les fortifications en préservant ainsi des espaces végétalisés et la biodiversité.

2) Les nouveaux modes de transport : quel impact sur les lignes existantes et pour les riverains

Le CCC se réjouit de la création de ces deux nouvelles lignes de transport structurantes lilloises (tramway et BHNS) qui vont démultiplier l'offre de transport public de manière positive et attendue par les usagers et les habitants de ces territoires. De nouvelles fluidités permettront aux Lillois et autres métropolitains de préférer les transports en commun aux véhicules individuels motorisés, notamment la voiture.

- a) Cependant le CCC s'interroge sur le risque de suppression des lignes existantes et des arrêts existants : **ne pas reproduire la situation lors de la mise en place des Citadines** avec la suppression des lignes de bus internes.

Le CCC insiste sur la nécessité de mettre en place des navettes ou d'autres modes de transport pour assurer la continuité du service public actuel.

Ainsi, qu'en sera-t-il de la ligne 18 Lomme Anatole France - Hôtel de Ville de Villeneuve d'Ascq ? Elle sera remplacée dans sa totalité par la BHNS en site propre reliant Euratechnologies sur le quartier des Bois-Blancs à Lille au stade Pierre Mauroy.

Est-il possible de conserver un trajet mixte (voies circulées) sur les parties lommoises ?

- b) Les nouvelles lignes de transport auront des impacts sur la configuration actuelle de la ville : quel sera **l'impact pour les riverains et les usagers de l'espace public** avec un tracé supprimant le stationnement actuel ?

Cette interrogation concerne globalement l'ensemble des nouveaux tracés bien qu'ils n'aient pas été étudiés en commission.

La question a été directement posée en réunion pour ce qui est de la rue de Turenne à Lille et rue Sadi Carnot à Saint-André.

Le CCC interpelle la MEL sur le nécessaire accompagnement des riverains dans les différentes étapes inhérentes à la réalisation des projets de création de lignes. Il insiste sur une réelle concertation organisée avec les riverains, les entreprises de transport, les autorités en charge de la réalisation des travaux.

La participation utile des habitants passera par la sensibilisation faite autour du projet, par l'information en continue apportée aux habitants, par une concertation organisée au plus près des usagers, et une éventuelle co-construction pourrait être envisagée sur des morceaux de tracé qui poseraient de réelles difficultés et complexifieraient le projet.

Le CCC considère que la participation citoyenne organisée par la MEL sur la Plateforme numérique est une avancée dans la démocratie participative. Cependant il rappelle que la rencontre avec les habitants, l'organisation de petites réunions sur site à des horaires et des jours différenciés est incontournable.

Les rencontres sur site gagneront en crédibilité si les équipes dédiées connaissent totalement le dossier et sont en capacité de répondre aux interrogations des Lillois et de les rassurer face aux inquiétudes légitimes qu'ils exprimeront.

3) Les nouveaux modes de transport : quel impact sur la qualité des espaces publics

Les aménagements qui seront réalisés pour accueillir les lignes de tramway et de BHNS auront un impact important sur les espaces publics traversés et alentour. Ils doivent être l'occasion d'une requalification générale des espaces en faveur de toutes les formes de mobilités, en particulier des mobilités actives (attention au confort des voies aussi bien pour les piétons que pour les cyclistes). Ils doivent aussi poursuivre, de façon ambitieuse, la végétalisation des voies entreprise par la Ville.

Les aménagements veilleront à ne pas porter atteinte aux cônes de vue sur les nombreux Monuments historiques de la ville. Une attention particulière sera portée sur la préservation de la ceinture verte des anciennes fortifications, en particulier dans la liaison avec Saint-André.

4) L'offre de transport face aux besoins des usagers : un effort qualitatif et quantitatif à prendre en compte

a) La situation des personnes porteuses de handicap

Le CCC se prononce régulièrement sur la prise en compte de la situation des personnes porteuses de handicap dans toutes les activités de la ville. Le transport en commun ouvre un chantier colossal dans lequel la place du handicap tient une part majeure.

Le CCC souhaite que la commission métropolitaine d'accessibilité se prononce tant sur la méthode de concertation préalable ouverte aux publics que sur l'accessibilité aux transports. Lors de la rencontre avec les élus lillois le 28 février 2022, il a été confirmé que l'accessibilité à la concertation n'a pas été réfléchie pour les personnes aveugles et porteuses d'un handicap visuel, bien que ces personnes soient très dépendantes des transports en commun, du fait même de leur handicap.

Le CCC attire tout particulièrement l'attention de la CNDB sur cette situation et insiste sur la nécessaire prise en compte de ces remarques pour les consultations et concertations organisées à l'avenir. La MEL se doit de tout mettre en œuvre pour permettre l'accès aux concertations et autres enquêtes publiques aux publics porteurs de handicap, quel qu'il soit.

Au-delà de cette concertation sur le transport, le CCC insiste sur la nécessaire ouverture des concertations à tous les publics dont ceux atteints de quelque forme de handicap. Tout citoyen et tout habitant de la MEL doit pouvoir accéder aux concertations mises en place pour permettre l'expression participative et citoyenne dans toute sa diversité. Il y a lieu d'adapter les concertations aux publics.

Quelques exemples : utilisation de pictogramme, rédaction des textes en police de caractère supérieur à la normale, utilisation d'un vocabulaire simple pour rendre les écrits compréhensibles de tous.

La concertation numérique n'est pas accessible à tous : la nécessité d'une concertation classique s'impose aux collectivités territoriales.

L'offre de transport aux personnes handicapées est prise en compte sur le réseau métropolitain avec la mise en place de moyens adaptés. Cependant le CCC demande à la MEL de veiller au maintien a minima des dispositions prises et de les améliorer encore pour ces nouvelles lignes créées.

L'entretien des équipements et des installations sur les lignes existantes sera maintenu pour en viser l'excellence.

b) Les modes de transport collectifs la nuit : comment les intensifier

Le CCC s'est également prononcé à plusieurs reprises sur les transports la nuit et notamment pour répondre à la demande des étudiants installés sur le territoire métropolitain. Lille et plus globalement la Métropole lilloise est une ville universitaire qui accueille plus de 20 millions d'étudiants sur l'ensemble de son territoire. L'attractivité pour la qualité des études et la création de l'Université de Lille (unification des universités de Lille1-2 et 3) sont des facteurs valorisants pour l'accueil des étudiants. Les grandes écoles de La Catho contribuent également à cette promotion.

Au-delà de l'offre universitaire, les étudiants recherchent une qualité de vie leur permettant la mobilité, l'autonomie dans leurs déplacements, et une intermodalité limitant les temps de transport. Ces attentes concernent leurs activités en journée mais également en soirée. Force est de constater que les lignes de bus et de métro ne sont pas assurées actuellement la nuit sur tout le territoire métropolitain. Une nécessaire équité s'impose pour permettre à tous les usagers de se déplacer la nuit et très tôt le matin.

L'offre de service public tardive le soir voire la nuit, et très tôt le matin, concerne aussi les salariés d'entreprises sur des horaires postés, pour effectuer des missions réalisées en horaires décalés.

Ainsi, la ligne 2 du métro n'est plus assurée à partir de 0h30 jusqu'à 5h30 le matin. Par ailleurs, en soirée toutes les rames ne desservent pas l'ensemble de la ligne et n'atteignent pas le terminus de Saint-Philibert, alors qu'un parking relais y est implanté.

Le CCC insiste sur le besoin d'intensifier l'amplitude des horaires du service public de transport pour répondre aux demandes et besoins des usagers, pour maintenir l'effort de réduction des émissions des GES en réduisant l'usage des véhicules individuels au profit de transports collectifs.

Les nouvelles lignes seront étudiées dans ce sens, et le réseau existant s'adaptera aux besoins des métropolitains.

5) L'accompagnement des Lillois pour faciliter l'acceptabilité de travaux

A l'instar des grands projets structurants d'urbanisme et d'aménagement, le SDIT et la construction des nouvelles lignes de transport sont à longue échéance : un délai de 10 ans a été annoncé pour la création du tramway et 5 ans pour la ligne de bus BHNS.

Ces travaux impacteront nécessairement le quotidien des Lillois, tant pour la circulation des piétons et autres usagers, que pour leur tranquillité. Pour éviter des réactions vives des usagers de l'espace public pendant ces longues périodes de travaux, mais également des impacts économiques pour les commerçants impactés par les travaux, ou toute autre activité économique, le CCC propose à la MEL d'accompagner les Lillois et ainsi de les aider à accepter les travaux et les désagréments causés.

Il s'agit essentiellement d'assurer et d'anticiper la communication au plus près des habitants : mettre en place des panneaux d'informations, diffuser des journaux sur l'évolution des travaux et en faciliter la compréhension pour tous.

L'opportunité d'ouvrir les maisons du projet sur l'ensemble de la MEL et notamment dans les territoires impactés par les travaux, Lille en l'occurrence, serait un moyen concret d'exposer le projet, de faciliter la communication, la concertation et la prise en compte des questionnements des habitants.

Le code de la rue lillois pourrait aussi être révisé pour s'adapter aux nouvelles circonstances de la « ville en travaux ».

Le CCC restera attentif à l'évolution des étapes liées à la progression des procédures légales de concertation et d'enquête publique concernant le SDIT. Il veillera également à la création d'un groupe de travail pour suivre l'évolution des travaux.

ANNEXES

- Les échanges lors de la réunion du 28 février 2022
- Quelques avis du CCC concernant les transports et déplacements disponibles sur le site internet de la ville de Lille : le CCC s'était également prononcé dans des avis antérieurs à 2012 sur la mobilité douce à Lille et l'accessibilité à la ville.

Avis n°20-03-CAIE du 8 février 2020 « Logistique urbaine, e-commerce, livraison de marchandises et de colis : Impacts et préconisations »

Avis n°18-06 –CAIE du 15 décembre 2018 « Déplacements, circulations et mobilités à Lille : Impacts et perspectives »

Avis n° 15-09 du 21 novembre 2015 « Nouveaux modes de travail et de mobilité, sources de prospérité économique et sociale de la ville »

Avis n°18-04 du 15 décembre 2018 « Fidélisation des touristes contraints : Comment les faire revenir à Lille comme touristes d'agrément ? »

Extrait

III-10 La circulation à LILLE Le CCC recommande à la ville de : → Lancer une réflexion avec la MEL sur un projet de gare routière : les conditions d'accueil des cars de voyageurs sur le Boulevard de Turin sont inappropriées pour le développement du tourisme et dangereuses pour les usagers de l'espace public → Réactualiser la réflexion concernant le téléphérique urbain → Réfléchir à la rédaction d'une charte de qualité pour les taxis → Soutenir les initiatives associatives pour mettre à disposition des taxis adaptées aux personnes handicapées.

Avis n° 17-05 CRERV du 1^{er} juillet 2017 « L'attachement des Lillois à leur ville : comment l'améliorer ? Atouts et faiblesses de quelques politiques publiques et propositions du CCC »

Extrait : Les médiateurs dans les transports publics lillois : leur mission

Avis n°12-01 du 28 janvier 2012 « Lille, la nuit »

Extrait

1.2 Les différents temps de la nuit : comment satisfaire noctambules, fêtards, travailleurs et dormeurs ? On distingue 3 temps de la nuit¹³ : - de 20h à 1h30 : la soirée, temps des sorties culturelles, des promenades - de 1h30 à 4h30 : le cœur de la nuit : temps des gardes et des travailleurs spécifiques - de 4h30 à 6h : le petit matin, temps où le jour va reprendre ses droits, moment où les fêtards croisent les matinaux et les travailleurs nocturnes, les travailleurs du jour Les pressions économiques sont de plus en plus fortes sur la nuit. Le monde du travail grignote la nuit. On observe une ville qui dort et une ville qui bouge de nuit, une ville qui s'allume et une ville qui s'éteint; et des tensions se créent, des conflits d'usage naissent...

1.3 De nouveaux besoins pour une ville 24 heures sur 24 : Avec le développement des activités nocturnes festives ou laborieuses, on note une demande globale d'élargissement des horaires (ex. : Nightshops en Belgique, fermés le jour, ouverts la nuit), la nécessité une ville de garde (police, pompiers, hôpitaux, industries, etc.). Certains évoquent même la notion de « ville en continu » et de droit à la ville en continu. Des lieux de solidarité spécifique de la nuit apparaissent (ex. : La Moquette à Paris, pour lutter contre l'exclusion sociale), des politiques innovantes surtout pour les loisirs et les manifestations artistiques sont demandées. Les comportements évoluent : on exige de la synchronisation entre les horaires des lieux culturels et les pôles de transport, par exemple, on se déplace plus facilement plus loin, les sorties et les trajets sont de moins en moins programmés, les horaires peuvent être décalés, on demande plus de sécurité, plus de commerces ouverts, davantage de sécurité et des lieux d'aisance. Certains jeunes, également, exercent de nouvelles pratiques, on parle de « parcours de nuit », lorsque la soirée débute chez un ami, et se poursuit de lieux en lieux, induisant parfois des besoins spécifiques face à la consommation d'alcool, aux problèmes de mobilité, d'accès à la nuit (les sorties coûtent cher), aux services à la demande ou aux envies nouvelles (ex. : Bus Amigo à Montpellier ou Bus Son et Lumière à Hambourg en Allemagne).

Avis n°20-05 CEIQV du 3 octobre 2020 « Mobiliser l'ensemble des acteurs de la ville pour qu'ils réduisent leur empreinte carbone : comment aller plus vite et plus loin pour corriger la trajectoire ? »

Le transport des marchandises pour réduire les émissions de GES

Avis n°15-01 CEI du 14 février 2015 « Port fluvial de Lille : constats et enjeux du projet d'aménagement urbain »

Extrait

2-2 Prendre en compte les éléments de diagnostic et les réflexions issus de la démarche Micro-PDU (Plan de Développement Urbain à l'échelle du quartier) piloté par la MEL depuis juin 2013, pour élaborer une réflexion sur les différents modes de déplacement sur le site et aux alentours : automobiles, cyclistes, piétons, tramway (dans l'hypothèse du futur tram-train), transport en commun par bus, et inclure le déplacement des personnes à mobilité réduite. Actuellement le quartier est relativement bien accessible par différents moyens de transports - modes actifs (station V'Lille), transports urbains (arrêts métro, bus), proximité des raccordements routiers et autoroutiers - mais la commission s'inquiète de

l'augmentation possible de l'engorgement automobile, déjà perceptible aujourd'hui, dès les nouvelles constructions en service, et souhaite, en relation avec le micro-PDU un plan d'accès et de stationnement qui préserve l'espace public pour la déambulation en modes actifs (éviter de reproduire les solutions avec silos mis en place à Euratechnologies, qui restent vides alors que les rues sont encombrées de véhicules à l'arrêt.

Avis n°12-03 CEI du 28 janvier 2012 « Code de la rue lillois »