



## REUNION SDIT – ECHANGE AVEC LE CCC ET LE CLJ

**Lundi 28 février**  
**18h30-20h30**  
**18 participants**

Intervention des élus lillois : M. Richir et M. Dendievel

### **Questions posées par les membres – réponses des élus lillois :**

#### **Les parkings relais seront-ils être renforcés ?**

L'objectif d'un parking relais est d'être situé en périphérie de la ville où il n'y pas de transport en commun. On estime qu'un parking relais est performant dès lors qu'il permet de rejoindre le centre-ville en moins de 20 min. Sur la Métropole les parkings relais existent déjà à Lomme (Saint Philibert) ainsi qu'à Seclin et Armentières.

Il est précisé que les habitants, dans leur le choix de vie dans des zones « urbaines » (semi-rurales ou rurales) prennent nécessairement en compte les questions liées au déplacement, et intègrent l'inter modalité ferroviaire. Les parkings relai ciblent réellement ces publics : stationnement de leurs véhicules Personnels à la Journée pour prendre le train. A titre d'exemple, la Ligne Armentières-Lille fonctionne correctement ; pour d'autres destinations comme Orchies, c'est un peu plus compliqué et les négociations avec la SNCF sont à continuer dans ce sens.

#### **L'inter modalité autour de la Gare Lille-Flandres est-elle repensée ?**

Pour un transport intermodal efficace, il ne faut pas plus d'une correspondance par voyage et que celui-ci n'excède pas 30 minutes. La durée doit être bien inférieure au temps de déplacement en voiture.

La question était de savoir si on privilégie un seul hub à la gare Lille-Flandres ou plusieurs hub plus petits : c'est ce dernier choix qui a été fait. Il y a lieu de noter que le projet de gare à La Porte des Postes est donc à l'étude.

La gare Lille Flandres est un espace contraint, beaucoup de fonction. Secteur extrêmement bien desservi. L'idée est de ne pas concentrer l'ensemble de l'offre transport. Gare Lille Europe, lieu de desserte Tram, se situe à moins de 400 m de la gare Lille Flandres.

## **La mise en place d'un péage urbain est-elle possible pour financer une part des travaux ?**

La mise en place d'un péage urbain n'est pas d'actualité.

## **Comment ces projets sont-ils financés ?**

Le budget global du projet s'élève à 1.8 milliards d'euros, sur 15 ans.

## **Pendant la durée des travaux, comment le service de transport sera assuré ?**

Pour la BNHS les travaux seront étalés sur 5 ans. La nouvelle ligne de bus sera réalisée pour 50 % sur des équipements déjà existants, et il faudra donc construire 50% d'équipements neufs.

Pour le tramway, les travaux seront plus longs.

L'offre de transport en commun (TC) sera modulée de manière progressive suivant l'avancement des travaux et la livraison des nouvelles lignes Tram et BHNS.

## **Pourquoi les déplacements en bateau ne sont pas concernés par le SDIT ?**

Travailler sur les déplacements en bateau ne permettrait pas de répondre à des objectifs de diminution de la voiture.

Une réflexion sur des navettes fluviales n'est pas la priorité pour l'instant mais n'est pas écartée sur du plus long terme.

Des difficultés pour un transport de personnes en bateau sont néanmoins pointées :

-La Deûle ne permet pas d'acheminer un transport d'un point à un autre

-L'activité du port fluvial sur le site de Lille est réduite au profit du développement du site de Santes.

-L'accessibilité aux personnes handicapées

## **Pourquoi le métro n'est-il pas prolongé ?**

La ligne 2 sera prolongée avec l'ajout de deux stations pour permettre d'aller jusqu'à Eurasanté, à partir du CHR et Jeanne De Flandres

Aujourd'hui les rames sont capables d'être doublées en passant de 26 m à 52 m. A noter que lors de la construction du métro, les stations étaient déjà prévues pour un doublement des rames. Cela aurait été inenvisageable financièrement et techniquement aujourd'hui.

Prolonger le métro nécessite un investissement financier très important et ne répondrait pas aux besoins de transport en commun de personnes habitant à 15 – 20km de Lille.

## **Qu'en est-il du projet de téléphérique entre Fives Cail et Saint-Sauveur ?**

Ce projet est intégré au SDIT mais n'est pas soumis à la concertation.

Les études financières commencent à être réfléchies avec différents scénarios : financements privés- publics- publics/privés...

Une décision de justice est toujours en attente pour Saint Sauveur...

**L'accessibilité des transports aux personnes handicapées ? Une réflexion a-t-elle été menée avec la commission intercommunale de l'accessibilité pour permettre aux personnes handicapées de participer à la concertation ?**

Toutes les voies (tram et bus) seront totalement accessibles aux personnes en situation de handicap.

La concertation n'a pas été réfléchie pour en permettre l'accès aux personnes porteuses de handicap.

**Le transport nocturne et le bien être des usagers seront-ils améliorés ?**

La fréquence des transports nocturnes est en cours d'augmentation

Les conditions d'exploitations (horaires, sécurité...) ne sont pas abordées dans le cadre de la concertation règlementaire du SDIT qui porte uniquement sur les infrastructures.

Cependant, depuis 2019, les élus portent une vigilance sur le confort des usagers (« Une mobilité nommée désir »). Il y a un enjeu à faire aimer et donner envie de prendre les transports collectifs.

Lutter contre le sentiment d'insécurité dans les transports en commun nocturnes, un nouvel enjeu. Des exemples pris à Toulouse où les stations de métro sont de véritables lieux de vie avec une ouverture tardive des commerces ...Cela sécurise les usagers.

---

**Remarques :**

Une concertation numérique inaccessible aux personnes en situations de handicaps visuels

La concertation devrait être un peu plus axée dans une dynamique d'usage et pas uniquement sur des infrastructures.

La gratuité des transports en commun pour les personnes handicapées pourrait être réfléchie : l'utilisation de ces transports n'est pas une alternative mais une obligation notamment pour les déficients visuels.