



UNIVERSITÉ
CATHOLIQUE
DE LILLE 1875

Contribution des établissements membres de l'Université Catholique de Lille du Campus Vauban Esquermes au Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT)

le 4 avril 2022

Créée en 1875, l'Université Catholique de Lille est un établissement pluridisciplinaire unique. Plus grande université associative à but non lucratif de France, elle fonde son action dans les champs de l'enseignement supérieur et de la recherche, et celui du soin, sur la proposition des valeurs humaines et chrétiennes qui l'animent depuis l'origine. Ouverte à la diversité, elle s'inscrit, depuis sa fondation, dans un territoire qui la porte autant qu'elle cherche à le faire réussir.

Les grands chiffres de l'Université Catholique de Lille en 2022 : 38 500 étudiants, 20 grandes écoles, écoles et instituts, 15 unités et instituts de recherche, 5 facultés, 300 filières de formation, 546 universités partenaires.

Présente nationalement et internationalement, l'Université Catholique de Lille regroupe en particulier sur le territoire métropolitain une grande partie de ses établissements d'enseignement et de recherche : sur le secteur Vauban-Esquermes (IESEG, ICAM, JUNIA, Institut Catholique de Lille, ESPAS-ESTICE, ISTC, IKPO, lycées associés Saint Paul et La Salle ...), sur le secteur Euratechnologies (JUNIA, FGES, ISTC...), et sur le Versant Nord Est de la Métropole (EDHEC, Pôle IIID...).

Située en plein cœur du campus de l'Université Catholique de Lille dans le quartier Vauban Esquermes, l'association ALL accompagne les étudiants dans leur vie quotidienne à travers cinq pôles dédiés à la vie étudiante : la restauration (2500 repas servis chaque jour), le logement (près de 2000 logements répartis sur Lille et à proximité), la santé (près de 10 000 consultations au centre de soin par an), la solidarité (550 personnes accompagnées chaque année) et le sport (1160 heures de cours).

En matière de logements, nos enquêtes démontrent que 75% de nos étudiants se logent ailleurs que chez leurs parents, sur un périmètre géographique vaste allant bien au-delà des limites du quartier et de la Ville de Lille. Sur ce point en particulier l'accessibilité quotidienne du campus est fondamentale.

Ses activités relatives aux soins et à la santé sont pour leur part déployées sur plusieurs secteurs de la Métropole. Avec un ensemble universitaire d'hôpitaux et d'établissements médico-sociaux, Saint-Philibert à Lomme, Saint-Vincent-de-Paul à Lille et Sainte-Marie à Cambrai (1 000 lits), cinq EHPAD qui dépendent de Feron-Vrau (700 lits), Humanité à Lomme-Captinghem, l'Institut Etienne Leclercq à Croix et Roubaix, l'Université Catholique de Lille est par ailleurs un acteur essentiel de la santé dans la région.

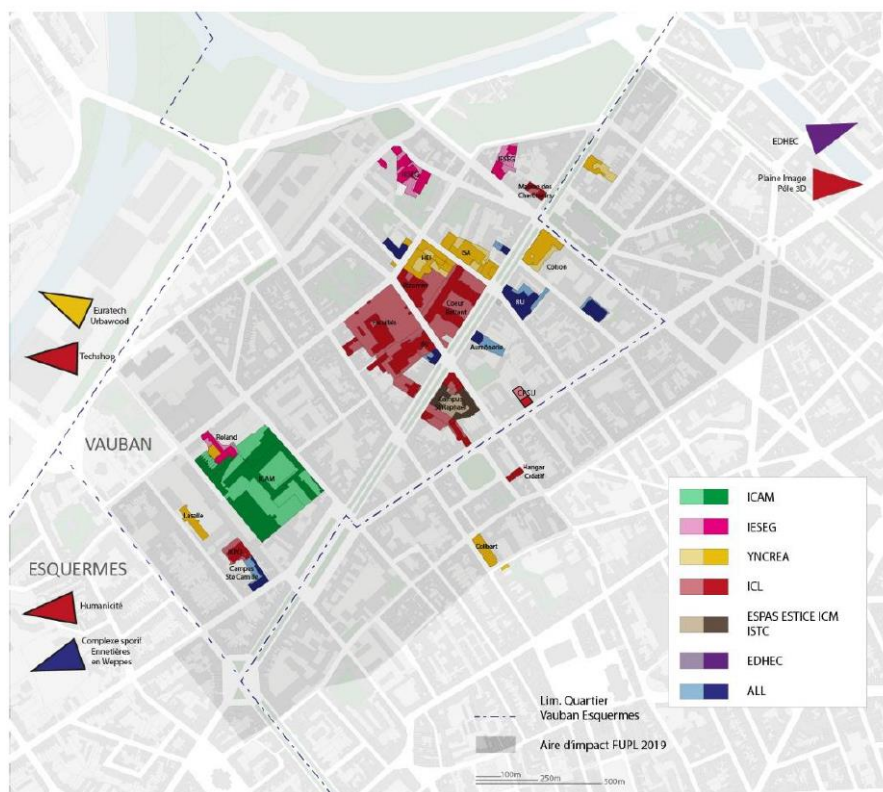
Notons que le déploiement de l'hôpital Saint Philibert avait suscité en son temps l'intérêt du territoire dans la planification de ses transports en commun : aujourd'hui un arrêt de métro « Saint Philibert » permet chaque jour aux malades, à leurs familles et aux équipes de soignants un accès facilité, de même que pour Saint-Vincent-de-Paul, desservi par la station Porte de Valenciennes.

De par les projets et les valeurs qu'elle porte depuis près de 150 ans, en lien permanent avec les acteurs du privé et public, la présence de l'Université Catholique au cœur de la Métropole lilloise présente pour le territoire des avantages et impacts qu'il n'est plus besoin de démontrer, tant en termes d'activité nationale et internationale qu'en vivier de talents pour le monde économique.

L'Université Catholique de Lille a également tenu depuis son origine un engagement constant dans la constitution et la mise en valeur du patrimoine d'un quartier auquel elle a contribué à donner un visage et une identité qui lui valent aujourd'hui le référencement de nombre d'architectures remarquables.

Plus récemment, par l'ouverture de ses espaces paysagers en cœur d'îlot au grand public, par la réalisation en 2006 du premier plan de mobilité universitaire au niveau national, et par une présence auprès des acteurs et institutions de quartier, l'Université Catholique de Lille a démontré son souhait de garantir la bonne cohabitation entre la vie d'un quartier à part entière, et le développement de ses établissements.

Campus Vauban aujourd'hui



En 2022, l'ensemble des Etablissements de l'Université Catholique de Lille porte enfin une dizaine de projets de réhabilitation et de construction sur le Quartier Vauban Esquermes, représentant un investissement de plusieurs centaines de millions d'euros, signes d'un dynamisme et de la confirmation d'un engagement au sein du quartier Vauban-Esquermes.

Plus que des transformations immobilières, ces projets visent en particulier à conforter le positionnement de l'université au cœur du territoire mais aussi à l'international, à proposer aux étudiants une réelle expérience de vie, à placer le prendre soin au cœur de son projet, et à adapter en permanence l'enseignement et la recherche aux grandes transitions du monde.

Alignée sur l'accord de Paris, signataire de l'accord de Grenoble et engagée dans le Plan Climat de la MEL vers une Métropole neutre en carbone d'ici 2050, l'Université Catholique de Lille lance une année de mobilisation pour le climat en 2022.

La poursuite de la transformation du visage de ce quartier – campus offre l'occasion d'une intégration forte aux projets d'urbanisme, d'espaces publics et de mobilité portés par les collectivités. A ce titre se présentent ici les opportunités suivantes :

- Permettre le développement d'un campus urbain au cœur d'un quartier apaisé (améliorer l'accessibilité et la mobilité, apaiser et végétaliser l'espace public, adapter l'espace public aux transformations des bâtiments, sécuriser le campus et l'espace public...).
- Valoriser la présence universitaire au cœur d'un quartier démonstrateur de la transition écologique et sociétale (le campus et le quartier comme lieux d'expérimentation, d'innovation, de recherche et de diffusion de connaissances et de bonnes pratiques).
- Impliquer les usagers dans toute leur diversité dans un quartier partagé et valorisé, visant une meilleure cohabitation des usages du quartier, la mise en valeur des transformations du campus, une démarche de living lab associant tous les utilisateurs).
- Garantir un campus attractif et une expérience utilisateurs augmentée au-delà de Vauban Esquermes (identifier le Campus Vauban comme le lieu central d'une université qui se développe également sur d'autres sites métropolitains, nécessairement connectés, intensifier l'offre de services adaptée à l'expérience étudiante et notamment en termes de sport, de restauration, de commerce, de logement, développer des tiers lieux, anticiper les problématiques d'accès et de stationnement liés aux nouveaux usages).

Le SDIT de la MEL, une opportunité !

Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur des infrastructures de transport, la Métropole Européenne de Lille a engagé une phase de concertation débutée le 21 février 2022.

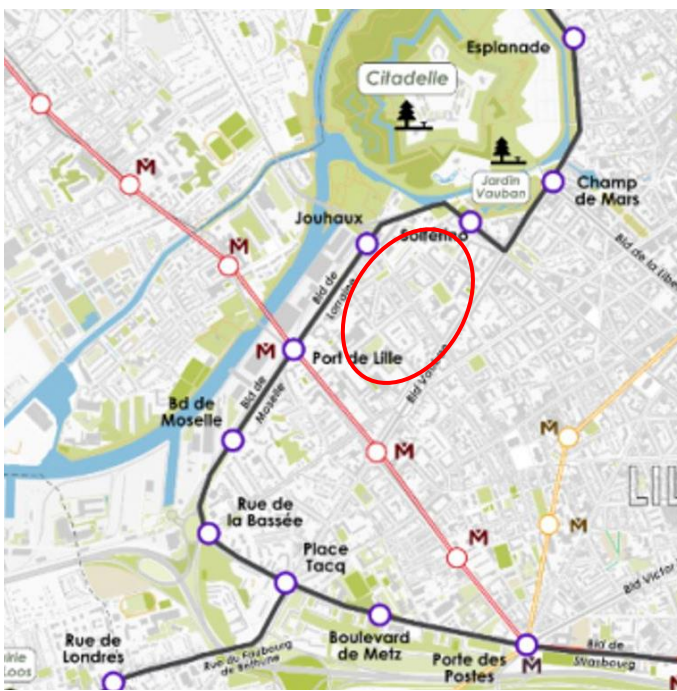
Une première étape de concertation avait été engagée en avril 2019 ; l'Université Catholique avait alors déjà apporté une contribution écrite. Cette contribution n'avait malheureusement pas été suivie de retour, d'entretien, ni de proposition par les services organisateurs et maître d'ouvrage de la démarche.

La lecture des documents soumis à la concertation le 21 février 2022, ainsi que les éléments entendus à l'occasion des réunions et ateliers auxquels nous avons pu participer, permettent de confirmer notre grand intérêt pour ces grands projets.

Par la présente, nous apportons notre analyse des projets présentés. Cette analyse est essentiellement centrée sur les usages des établissements d'enseignement supérieur lillois.

Les usages des établissements d'enseignement supérieur du versant Nord Est de la Métropole, ainsi que ceux des établissements de soin et de santé, ne suscitent pas d'autres apports de notre part.

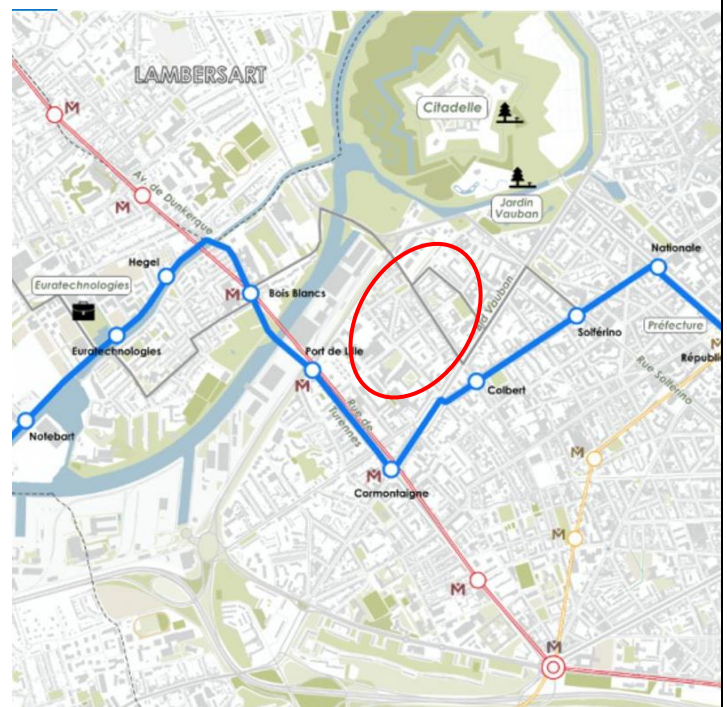
Projet de tramway



Parcours : Boulevards de la Moselle et de Lorraine, avenue Léon Jouhaux, rue Solferino, boulevard Vauban, Champ de Mars et Esplanade

Stations intéressant le Campus : Jouhaux (extrémité de la rue Colbert) - Solferino (au niveau des rues de Toul et Desmazières) - Port de Lille (qui deviendra très accessible au carrefour Tramway / Métro / ligne de Bus HNS)

Projet de Bus à Haut Niveau de Service - Bus HNS



Parcours : rue Nationale, place Leclerc, boulevard Bigo Danel, place Cormontaigne et rue de Turenne

Arrêts intéressant le Campus : Solferino et Colbert (au carrefour avec la rue Nationale) - Cormontaigne - Port de Lille - Euratechnologies

Le périmètre du Campus Vauban de l'Université Catholique est concerné par une nouvelle ligne de Tramway ainsi qu'une Ligne de Bus à Haut Niveau de Service. Ces 2 lignes devraient permettre à terme un maillage plus efficient et plus large du campus vers les territoires de Hallennes-lez-Haubourdin, Wattignies, Seclin, Wambrechies, Villeneuve d'Ascq, Euratechnologies.

Cela peut se révéler très favorable à l'amélioration de l'accessibilité pour les différents usagers de l'Université (étudiants, salariés, entreprises, grand public...) ainsi qu'à l'amélioration du maillage de ses différentes entités au-delà du Campus Vauban (sport, logement, campus décentré à Euratechnologies par exemple, etc...).

La connexion à la gare TGV par le Tramway constitue également un atout important.

L'accessibilité du Campus (et du Quartier) par les transports en commun sera donc, on peut l'espérer, sensiblement améliorée sous réserve, pour l'Université, que soit maintenue sa desserte par les lignes d'autobus actuelles qui empruntent le boulevard Vauban.

Quelle évolution de l'Espace Public ?

Les nouvelles infrastructures - Tramway et Bus HNS - assureront l'accessibilité du Campus par sa périphérie et vont générer des flux piétonniers plus importants :

- Rue Solférino, de la rue Desmazières à la rue Nationale ; la rue Solférino fera l'objet, à court terme, de travaux d'aménagement faisant plus de place à la végétation, aux piétons et aux cyclistes ...
- Rue Colbert de la station Jouhau à la rue Nationale ;
- Il convient également d'aborder le cas des rues de Toul et Roland (qui relie plusieurs des grands établissements de la Catho) et celui de la rue Colbert (très fréquentée par les étudiants et qui constitue, en outre, une importante entrée de ville) ...
- ... sans oublier les autres rues susceptibles d'être « apaisées », en premier lieu celles bordées exclusivement ou majoritairement par du patrimoine universitaire (rues du Port, rue Norbert Segard, rue Auber ...), ainsi que la rue Desmazières qui accueille un trafic particulièrement dense à des vitesses inadaptées à son environnement.

Il nous semble opportun que les flux et l'évolution de ces axes soient anticipés dans l'évolution des espaces publics destinés à les accueillir.

A l'heure d'une remise en question des mobilités sur le quartier, l'allée Saint Joseph, la rue de la Digue et la rue Norbert Ségard quant à elles méritent vraisemblablement une réflexion approfondie sur leur adaptation aux usages des établissements qui les bordent. Pourquoi pas jusqu'à la piétonisation.

Plus encore, le cœur de quartier Vauban Esquermes, très gros générateur de mobilité ainsi ceinturé par le tramway et le BHNS qui déposeront nombre de piétons, pourrait se prêter à une piétonisation de plus grande ampleur, au service des usages partagés du quartier et du campus.

Une autre interrogation porte sur la diminution (éventuelle) des places de stationnement liée à l'insertion dans la voirie de ces nouvelles infrastructures, avec risque de report sur les rues internes au quartier et de conflit avec le stationnement résidentiel, à l'heure d'une volonté forte d'apaisement du quartier et de limitation de la place de la voiture.

Comment mieux impliquer l'Université Catholique de Lille ?

Sur la méthode, on peut regretter qu'aucun dialogue n'ait été engagé entre le maître d'ouvrage du SDIT et l'Université depuis la contribution apportée en avril 2019.

L'Université est en effet un fort générateur de mobilités.

Outre l'ampleur foncière et bâtiminaire de sa présence sur le quartier Vauban-Esquermes, la présence de l'Université Catholique de Lille participe à l'attractivité et au dynamisme du territoire à différentes échelles.

Pour ces raisons, et en sa qualité d'acteur associatif non lucratif participant à la mission de service public, qui engage des stratégies de mobilité et de patrimoine ambitieuses, un engagement environnemental fort, l'Université doit constituer un partenaire impliqué et constructif des collectivités sur ce type de projet.

Pour ce qui concerne la concertation engagée en février 2022, le document soumis au public ne mentionne pas les 22 000 étudiants, les 2 000 collégiens et lycéens et les 4 500 salariés sur le campus Vauban, ce qui amène à questionner la prise en compte de cette hypothèse importante dans le choix des tracés et des stations proposés.

Plus généralement, le document ne permet pas de comprendre le pourquoi des tracés et des arrêts proposés, ni comment les usages actuels du quartier (habitants, étudiants, lycéens, salariés, commerces, etc...) ont été pris en compte. Idem pour les usages futurs (cf. perspectives de développement de l'université).

Nous nous mettons à la disposition de la Métropole pour contribuer activement à la poursuite des études et des réflexions.

En leur qualité d'établissement d'enseignement supérieur et de recherche, mais aussi en qualité d'employeurs, nos établissements pourront jouer un rôle actif dans la préparation de l'adaptation des moyens de transports. Plusieurs exemples :

- L'adaptation des solutions de transport et de stationnement des étudiants et des salariés,
- La réalisation de la mise à jour d'un plan de déplacement universitaire,
- La production d'études internes, de projets étudiants, de projets de recherche sur le sujet des mobilités,
- Le déploiement d'expérimentations sur le quartier, en lien avec les activités de recherche,
- Etc...

Pourquoi les nouvelles lignes de transport semblent-elles contourner le Boulevard Vauban ?

Nous notons que le Boulevard Vauban est ignoré par ces nouvelles infrastructures (sauf le tronçon emprunté par le futur tramway au-delà de la rue Solférino) quand bien même il reçoit une grande majorité des flux quotidiens d'étudiants, de salariés, et d'habitants du quartier.

On peut également se demander si la réalisation du tramway et de la ligne de bus HNS ne vont pas générer, sur leur tracé, des restrictions de la circulation automobile qui amèneront les véhicules à se reporter sur le dit Boulevard Vauban déjà bien encombré aujourd'hui.

Le Boulevard Vauban, très routier, constitue aujourd'hui une véritable fracture entre les différentes « rives » du Campus, ainsi qu'une source de bruit, de pollution et de risque d'accidents important.

Connu par les lillois pour sa succession d'architectures remarquables repérées au patrimoine de la Ville et de la Métropole, il est également une artère verte qui relie des espaces paysagers majeurs comme le Jardin Vauban, le Palais Rameau, et la Place du Maréchal Leclerc.

Il semble essentiel que le traitement de celui-ci soit à la hauteur de ses qualités, et des enjeux de ses usages dans le développement du quartier Vauban et du Campus de l'Université : apaisement, végétalisation, sécurisation, mise en valeur architecturale, lisibilité du campus, etc...

Rappelons que le Boulevard Vauban accueillait autrefois l'une des lignes du réseau de Tramway lillois, mis en place à la fin du XIXe siècle.

En bref, les tracés en site propre du Tramway et de la BHNS risquent de reporter la circulation voiture sur le boulevard Vauban, intensifiant la rupture constituée par ce boulevard routier au cœur du campus et au

détriment du cadre de vie pour le quartier et en particulier les étudiants. Ce boulevard qui concentre une majorité des points d'intérêt du quartier mériterait une piétonnisation plutôt que de devenir un faubourg routier.

Dans le cas où les tracés proposés, évitant le Boulevard Vauban, seraient maintenus :

- pour ce qui concerne les arrêts des lignes, nous proposons à tout le moins d'identifier une ou des stations d'« entrée de campus ». La séquence du Boulevard Vauban bordant le Palais Rameau nous semblerait à cette fin très opportune,
- pour fluidifier la desserte des établissements du campus, nous proposons la mise en place d'une navette à haute fréquence sur le Boulevard Vauban et la rue d'Isly, du Palais Rameau à la Place Tacq.

Quel avenir des lignes de transport existantes ?

Se pose également la question de l'avenir des lignes de bus qui desservent aujourd'hui la Catho :

- Celles notamment qui desservent son « cœur historique » : Liane 5 Haubourdin - Marcq et Ligne 18 Villeneuve d'Ascq - Lomme avec les arrêts Solférino - Université Catholique et Colbert sur le boulevard Vauban.
- La Citadine Lille avec arrêts Colbert et rue du Port sur le tracé qu'empruntera la ligne de Bus HNS rue Nationale.

Quel phasage des travaux ?

Le dossier soumis à concertation n'offre pas de visibilité sur le phasage entre 2028 et 2035.

Le projet de gare TER Porte des Postes est-il toujours envisagé ?

Ce projet, structurant, est-il toujours d'actualité ?

Rappels sur notre contribution de 2019

Ainsi que nous avons pu le rappeler plus haut, l'Université Catholique de Lille a apporté en 2019 sa contribution à la concertation engagée par la Métropole Européenne de Lille sur le SDIT. Cette contribution est jointe en annexe.

En voici extraites les principales propositions alors formulées, toujours d'actualité :

« L'Université confirme le besoin que soit sérieusement étudiée la création d'une ligne de tramway, qui relierait notamment les différentes gares TER (Lille Flandres, CHR, etc...) et TGV, en empruntant le boulevard Vauban avec trois arrêts au sein du campus. (...) nos différentes enquêtes et études de géolocalisation réalisées ces dernières années nous montrent un potentiel d'utilisateurs du TER très important, mais largement diminué par les ruptures de charges et la problématique du dernier kilomètre pour rejoindre l'Université »
(...)

« L'évolution des transports collectifs devra être l'occasion de faire évoluer les espaces publics du campus pour améliorer la prise en compte des transports en commun (bus et tram) mais aussi des modes doux (cycles et piétons). Plusieurs établissements de l'Université ont émis des propositions de piétonnisation. De l'espace public de qualité et réservé au piéton ou à la nature en ville par exemple, pourra être proposé en supprimant des places de

stationnement. Notre quartier multifonctionnel est un terrain d'application idéal pour une politique ambitieuse de réappropriation de l'espace public »

(...)

« Une autre proposition réside dans la prolongation des lignes de métro existantes : la ligne 2 pourrait être prolongée entre Saint-Philibert et la gare de Pérenchies, ce qui améliorerait grandement la desserte du nord de Lille et développerait la fréquentation du train »

(...)

« De même, il est nécessaire de renforcer le réseau vers Lesquin. Cela aurait d'ailleurs le mérite de désengorger l'entrée de Lille, à condition qu'un P+R conséquent soit aménagé. »

(...)

« Enfin, les axes secondaires convergeant vers Lille sont souvent délaissés par les transports collectifs, notamment sur la ceinture nord. Ne pourrait-on pas imaginer, aux heures de pointe (6h30 à 9h30 puis 16h30 à 19h30), des navettes à très haute fréquence sur l'ensemble de ces axes, à l'instar de la proposition de ligne express Lille-Comines ? »

(...)

« Enfin, le campus peut être considéré et utilisé comme terrain d'expérimentation de solutions innovantes de mobilité, qu'elles soient collectives (navettes autonomes...) ou individuelles, à l'instar de projets déjà développés dans le cadre de Live TREE (mobilité électrique et smart grids, modulation de la charge des véhicules électriques, conseil individualisé en mobilité...). »

(...)

« En conclusion, l'Université Catholique propose d'être pleinement impliquée et force de proposition dans les réflexions qui concernent les aménagements du campus et du quartier. »



UNIVERSITÉ
CATHOLIQUE
DE LILLE 1875

Contribution des établissements membres de l'Université
Catholique de Lille du Campus Vauban Esquermes
au Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT)



DocuSigned by:
Cyril Henon
D98F82528EBA4A0...



DocuSigned by:
Antoine BLONDELLE
822604D9EC57448...



DocuSigned by:
[Signature]
5F9611F68E85420...



DocuSigned by:
Patrick Scaufaine
84A1E9796BEA450...



DocuSigned by:
Jean-Philippe Ammeux
03D93540986F4FB...



DocuSigned by:
Christophe Thumerelle
F703664B33D040A...



DocuSigned by:
[Signature]
130CE5B164DB4E7...



DocuSigned by:
Thierry ALLRE
AD059ED10C564CC...

Le 4 avril 2022

Annexe

Contribution de l'Université Catholique à la concertation sur le SDIT en avril 2019

«

Pour une nouvelle accessibilité du Campus de l'Université Catholique de Lille

Synthèse par Benoit Bourel, Vice-Recteur en charge de la responsabilité sociétale d'Université

17/04/2019

L'Université Catholique de Lille est située dans le quartier Vauban-Esquermes. Ses écoles et facultés sont implantées sur plusieurs îlots le long du boulevard Vauban. Le campus accueille près de 20 000 étudiants sur site ainsi que 4500 salariés. L'Université Catholique est donc un très important pôle générateur de mobilité, dans un quartier qui lui-même regroupe d'autres établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées), des grosses sociétés (Groupe Malakoff Médéric Humanis notamment) et 19 000 habitants. L'Université Catholique est engagée depuis 2006 dans une politique de management de la mobilité. Elle a été la première université de France à déployer son plan de mobilité, en concertation avec la MEL, Transpole (devenu depuis Ilévia) et la Ville de Lille. L'amélioration des infrastructures ainsi que de nouveaux services ont entraîné une réduction des impacts environnementaux (-40% d'émissions de GES entre 2006 et 2009 ; -45% de particules liées aux déplacements domicile-travail et domicile-études), et une amélioration de l'accessibilité au campus pour tous, quel que soit le mode de déplacement.

Les étudiants et les salariés ont besoin d'accéder facilement au centre et aux gares. Or, le campus n'est pas desservi par le métro : Les trois stations les plus proches sont Port de Lille et Cormontaigne sur la ligne 2, Gambetta sur la ligne 1, toutes situées à plus de 10 minutes à pied du centre du campus.

Même si la desserte par les transports en commun s'est améliorée avec la mise en service de la Citadine des Boulevards à la fin des années 2000, remplacée par des lignes de bus, celle-ci reste insuffisante pour prétendre à une réduction significative de l'usage de la voiture individuelle. Se passer de voiture s'envisage si l'ensemble du trajet domicile-travail ou études peut se faire facilement et efficacement en mode alternatif, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

L'Université souhaite que soit sérieusement étudiée la création d'une ligne de tramway, qui relierait la gare du CHR et la gare Lille-Flandres, en empruntant le boulevard Vauban avec trois arrêts au sein du campus. On nous a déjà annoncé un tram-train il y a quelques années, sans résultat, et il serait dommageable qu'un nouveau tramway métropolitain se contente de contourner Lille et donc ne passe pas par Vauban, quartier peu irrigué par les transports en commun.

Cette solution est d'autant plus pertinente qu'une grande partie du boulevard Vauban a été aménagée en voie dédiée pour les bus récemment. La fréquentation d'un tramway est toujours beaucoup plus élevée que celle d'un bus (même à haut niveau de service). Cormontaigne deviendrait alors un mini-hub métro-bus-tramway. L'aménagement de la ligne de tramway participerait à une aération des rues et boulevards empruntés, au profit des modes doux qui feraient aussi l'objet d'aménagements spécifiques de l'espace public. En facilitant l'accès direct à une bonne partie de la ville, cette infrastructure entraînera mécaniquement une réduction du nombre de véhicules individuels en centre-ville.

Cette solution renforcerait par ailleurs l'usage du TER par l'ensemble des salariés des organisations situées de part et d'autre du parcours et par les étudiants : nos différentes enquêtes et étude de géolocalisation réalisées ces dernières années nous montrent un potentiel d'utilisateurs du TER très important, mais largement diminué par les ruptures de charges et la problématique du dernier kilomètre pour rejoindre l'Université. En effet, le temps de « 10 minutes à pieds » depuis la première station de métro est un frein évident à l'usage des transports collectifs.

L'évolution des transports collectifs devra être l'occasion de faire évoluer les espaces publics du campus pour améliorer la prise en compte des transports en commun (bus et tram) mais aussi des modes doux (cycles et piétons). Plusieurs établissements de l'Université ont émis des propositions de piétonisation. De

l'espace public de qualité et réservé au piéton ou à la nature en ville par exemple, pourra être proposé en supprimant des places de stationnement. Notre quartier multifonctionnel est un terrain d'application idéal pour une politique ambitieuse de réappropriation de l'espace public. Un travail à l'échelle du quartier sur la mutualisation et le foisonnement du stationnement entre l'université, les entreprises, les bailleurs, et les particuliers, pourra être engagé. Des solutions existent pour mettre en œuvre ce foisonnement : solutions numériques, développement de stationnement en silos.

Pour revenir aux lignes de transport, une autre proposition réside dans la prolongation des lignes de métro existantes : la ligne 2 pourrait être prolongée entre Saint-Philibert et la gare de Pérenchies, ce qui améliorerait grandement la desserte du nord de Lille et développerait la fréquentation du train puisqu'il permettrait, en changeant de mode, d'accéder rapidement à l'ensemble des quartiers lillois situés entre Lomme et Lille.

De même, il est nécessaire de renforcer le réseau vers Lesquin. Cela aurait d'ailleurs le mérite de désengorger l'entrée de Lille, à condition qu'un P+R conséquent soit aménagé. Le transport par câble pourrait se révéler être la meilleure solution, à partir d'une prolongation de la ligne 1 du métro jusqu'à la Haute-Borne.

Enfin, les axes secondaires convergeant vers Lille sont souvent délaissés par les transports collectifs, notamment sur la ceinture nord. La contrainte de rejoindre une ligne pénétrante (bus ou métro) par une ligne latérale ou circulaire, même renforcée, sera trop forte et bon nombre d'habitants des zones de 2^{ème} couronne seront donc toujours obligatoirement des automobilistes. Ne pourrait-on pas imaginer, aux heures de pointe (6h30 à 9h30 puis 16h30 à 19h30), des navettes à très haute fréquence sur l'ensemble de ces axes, à l'instar de la proposition de ligne express Lille-Comines ?

Enfin, le campus peut être considéré et utilisé comme terrain d'expérimentation de solutions innovantes de mobilité, qu'elles soient collectives (navettes autonomes...) ou individuelles, à l'instar de projets déjà développés dans le cadre de Live TREE (mobilité électrique et smart grids, modulation de la charge des véhicules électriques, conseil individualisé en mobilité...).

En conclusion, l'Université Catholique propose d'être pleinement impliquée et force de proposition dans les réflexions qui concernent les aménagements du campus et du quartier.

»