

Réflexions sur la mobilité pour l'atelier pratique Réseau Express Grand Lille

SAVE Sauvegarde et Amélioration du cadre de vie et de l'Environnement

La métropole lilloise possède un réseau routier riche. C'est ce qui était affirmé lors des études relatives à la candidature de Lille aux Jeux Olympique de 2004. Il avait été jugé suffisant pour absorber le surplus de trafic occasionné par les jeux. Pourtant, chaque matin partout dans la métropole et sur les axes d'entrée et sortie, des bouchons se forment. Le problème qui est évoqué aujourd'hui dans le projet TER Lille Bassin Minier ne s'applique pas simplement à la résolution de la thrombose sur l'A1. **Il doit être regardé globalement à l'échelle de l'ensemble de la métropole. La place de la voiture est trop importante et le transport en commun insuffisamment développé.** Nous connaissons bien le secteur EST et nous faisons aussi ce constat. Nous avons des solutions à proposer compatibles avec le Plan Climat. Le problème posé est celui de la volonté des élus de faire ou non évoluer cette mentalité du tout voiture (usagers et élus) omni présent dans la métropole et que nos amis belges et surtout Hollandais ont mieux réglé. L'usage des transports collectifs et du vélo s'est particulièrement bien développé dans ces pays. La France est très en retard.

Dans la métropole, malgré ce qui existe, l'offre de transport en commun, de covoiturage est très insuffisante, ce qui explique cela. Dans certains secteurs comme celui de l'EST Hem lys Wattrelos, sur la RD700 au rond point dit Kiabi les automobilistes, seuls dans leur voiture le plus souvent, perdent 5 à 10 mn. On ne peut donc pas faire autrement que de prendre son véhicule et la RD700 pour rallier Lille dans des temps raisonnables (ex. Hem Kiabi - Lycée Baggio Lille : temps variant entre 10 mn en circulation libre à 25mn quand ralentissements) car les transports en commun font perdre trop de temps (ex. Leers - Fac de Villeneuve 1h, Hem -CHR 1 h.).

Le concept de transport en commun mis en place, déambulant dans tous les quartiers des agglomérations pour soi-disant rentabiliser Transpole, est selon nous obsolète. Même les nouvelles Lianes mises en place sont insuffisantes et ne font gagner que 5 à 7 minutes. Le trajet est réduit à 45 mn alors que les investissements ont été relativement lourds. S'il faut quand même conserver les lignes existantes, **nous pensons qu'un transport en commun doit avant tout être rapide et direct, non se perdre dans les méandres d'une ville.** Il doit être aussi sécurisé, confortable et peu cher pour que les citoyens se l'approprient. **Il faut donc réétudier les possibilités d'itinéraires linéaires dans les villes et le long des voies routières existantes pour gagner du temps et concurrencer l'automobile.**

Ce nouveau concept part du principe qu'il incombe au citoyen de se déplacer jusqu'à la station la plus proche par tout moyen à sa convenance ou organisé en complémentarité : voiture, vélo, bus, navettes, marche à pied. **Cela rejoint un enjeu de santé publique : celui de faire marcher d'avantage nos concitoyens et de faire vivre l'inter et la pluri modalité.**

Ainsi plutôt que doubler l'antenne sud ou la RD700 entre Hem et Wattrelos pour toujours ajouter du flux routier avec comme conséquence une augmentation de la vitesse, de l'effet d'aspiration du trafic international avec son lot de nuisances incompatible avec le Plan Climat, il serait plus judicieux **de créer une voie spéciale transport en commun et covoiturage**, ce qui rendrait service à la moitié de la population qui ne possède pas de voiture. Des stations seraient alors créées aux endroits stratégiques très habités le long de l'axe routier, pour garer les véhicules ou trouver un covoiturage ou un auto partage.

De plus quand on examine le versant Est de la métropole, **on s'aperçoit qu'on pourrait créer un axe de transport en commun direct entre Wattrelos au nord et Lesquin Seclin**, donc en relation avec les gares SNCF et l'aéroport. Cet axe emprunterait l'antenne sud jusqu'au rond point de Hem Kiabi puis par la D952 rejoindrait Lesquin par Forest Villeneuve d'Ascq. **L'intérêt de cet axe outre qu'il trace un itinéraire direct de contournement Est de la métropole, croise aussi la ligne SNCF Tournai- Lille à la sortie de Forest près du musée de plein air de Villeneuve d'Ascq et même la ligne Somain Genech Ascq**. Il y a donc là un nœud de communication des lignes TER Transport en commun qui pourrait être concrétisé par la création d'un arrêt. Nous sommes absolument convaincus que dans cette optique la **réactivation du tram train Tournai Lille** ferait avancer les choses, car on pourrait ainsi drainer toute la population du versant Nord Est et Est en **rabattement vers le tram train, ce qui contribuerait à soulager la ligne 1 du métro** et aurait même pu éviter de l'agrandir. Plutôt que de renforcer des axes dominants saturés du métro, **notre proposition tend vers une diversification des propositions de mobilité qui aurait aussi l'avantage de rééquilibrer les territoires**. Dans le même esprit, plutôt que de renforcer la capacité de Lille Flandres Europe avec des travaux coûteux en sous sol, il serait plus judicieux **d'utiliser la gare Saint Sauveur** qui pourrait être un des points d'aboutissement du tram train Tournai- Lille ou un relais vers la porte des postes. Il existe un nœud ferroviaire avant la gare St Sauveur qui permettrait les bifurcations vers Lille Flandres, Lille St Sauveur, Lille Porte des Postes.

En développant les transports en commun par le rail ou par bus fonctionnant au gaz, et en développant le covoiturage, on diminue la place de la voiture dans la métropole et sur les grands axes routiers.

Nous avons entendu des élus dire que le covoiturage pourrait s'envisager sur une des voies de l'A1 mais qu'il ne fallait pas contraindre et gêner le flux actuel. Nous pensons qu'il s'agit d'une erreur d'analyse. On ne pourra pas changer les mentalités sans contraindre. C'est la gêne qui occasionnera le déclic pour une non utilisation de son véhicule personnel.

Créer une voie spécifique pour le covoiturage et pour une Liane sur l'A1 serait aussi une solution aux problèmes rencontrés, voire même une alternative sérieuse au projet TER Lille Bassin Minier.