

21 octobre 2012

LILLE : faut-il y mettre les pieds ?

L'image de Lille en matière de politique des déplacements

Une offre très diversifiée

Par rapport aux autres villes de province, Lille - plus précisément Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) constituée de 86 communes - présente l'originalité d'avoir toujours conservé une ligne de tramway (c'est la seule avec Saint-Étienne et Marseille). Cela ne l'a pas empêchée de créer deux lignes de métro automatique, dont elle se montre très fière : *"La fréquence la plus élevée au monde : un métro chaque minute en heures de pointe et jamais plus de 6 minutes d'attente en heures creuses... Il affiche aussi une grande amplitude horaire avec, en semaine, un premier métro à 5h12 et un dernier départ à 0h30. Autre atout et non des moindres du métro, la connexion aux pôles d'échanges pour permettre de prolonger ses déplacements avec les autres modes de transport : tram, V'lille, bus, TER."* Ajoutons à cela une bonne vitesse commerciale : 33 km/h. La capacité de la ligne 1 doit être doublée à l'horizon 2015 et celle de la ligne 2 augmentée par transfert de rames supplémentaires. Pour ce qui est du tramway - une ligne en « Y » desservant Roubaix et Tourcoing avec un tronç commun dans Lille -, le matériel va être rénové avec pour objectif une augmentation de 15 % de la capacité dans les rames. Il a lui aussi une bonne vitesse commerciale : 22 km/h.

Pendant toute une période, le bus a été le parent pauvre de cette politique. Entre 2006 et 2010, un premier "plan bus" avait contribué à enrayer son déclin : entre le début des années 2000 et 2010, sa fréquentation est passée de 30 à 52 millions de voyages par an, soit l'équivalent du trafic de la ligne 2 du métro. Y contribuent en particulier 4 bus dits « à haut niveau de service » (en fait ils n'ont pas la qualité "BHNS"), les "Lianes", et 6 "lignes principales" avec un bus toutes les 8 à 10 minutes toute la journée. Le maillage est renforcé par deux lignes circulaires : la "Citadine" dans le centre, et surtout - nouveauté 2012 - "Corolle" qui relie entre elles les communes périphériques et assure des correspondances avec les grandes dessertes radiales.

L'actuel "Plan bus" prévoit d'atteindre 74 millions de voyageurs bus à l'horizon 2014. Une offre supplémentaire atteignant 25 % sera apportée, principalement par de nouvelles liaisons (dites) "BHNS" : la Liane 4 qui reliera d'ici 2013 Halluin à Villeneuve d'Ascq (un premier tronçon relie déjà Halluin à Tourcoing), et la Liane 5 Haubourdin - Marcq via Lille. Au total 12 lignes de bus (dites) "à haut niveau de service" sont inscrites au PDU. Seront également lancées des navettes de cœur de ville "Citadines" à Roubaix, Tourcoing, Armentières et Halluin, après celle mise en service à Lille en mai 2012. Le délégataire de service public Kéolis s'est engagé sur une augmentation de 55 % du trafic sur la période 2011-2017 pour totaliser 240 millions de voyages annuels à la fin de cette période. Cette feuille de route permettra à Lille d'être en bonne voie pour atteindre l'objectif qu'elle s'est fixé de doublement de la part modale des transports en commun entre 2006 et 2020.

Les autres modes

Pour ce qui est des modes légers, l'ambition affichée est de *"passer de 2 à 10 % de déplacements à vélo d'ici 2020"*. La Communauté urbaine a décidé de nouvelles normes de stationnement dans son PLU de 2010, imposant pour toute nouvelle construction un espace de stationnement vélo de 5 m² minimum avec 1,5 m² supplémentaire par logement T1/T2, 3 m² par logement T3 ou plus, et pour le tertiaire 1,5 m² supplémentaire par tranche de 80 m² de Shon, toutes ces places devant être facilement accessibles depuis les voies de circulation.

Lille Métropole revendique 350 kilomètres de réseau cyclable et 3 520 places de stationnement vélo réparties sur 437 points de stationnement connectés aux principaux arrêts du réseau Transpole. L'offre

d'abris vélos sécurisés aux abords des stations de T.C. se développe sans cesse : 11 abris gérés par Transpole existent aujourd'hui (378 places), et 28 plus petits (884 places), automatisés, sont en cours d'aménagement ; la gare de Lille Flandres héberge un grand parc de 600 places réalisé en liaison avec la SNCF ; des parcs installés par la Région se mettent en place aux abords de chaque gare TER de la métropole. Les principaux points d'arrêt de T.C. dépourvus d'abris sécurisés seront équipés d'arceaux « libres » en 2013. Le déploiement de vélos en libre-service (VLS) se poursuit dans les deux poches les plus urbaines de l'agglomération, avec 135 stations à l'été 2012. Sont prévus (d'ici 2014) 2100 vélos en libre-service (210 stations) et 8000 Vélos en location longue durée (VLD). Il s'agira alors de la "*première flotte française de vélos partagés après celle de Paris*". Le "Plan vélo" prévoit aussi l'aménagement de la voie verte de la basse Deûle, permettant de relier Lille à Wambrechies, au nord de la métropole, en restant en bord de canal. À noter que le service VLS/VLD, ainsi que le service d'autopartage, font partie des missions de la délégation de service public confiée à Kéolis. Cette DSP a donc une vocation globale de gestion de l'écomobilité et non pas seulement d'exploitation d'un réseau de transports urbains.

Une navette fluviale a été lancée en 2012. Deux bateaux électriques assurent des aller-retours cadencés toutes les treize minutes en heures de pointe entre le Champ de Mars et Euratechnologies à Lille.

Côté automobile, dix parcs-relais sont "accrochés" au réseau principal de transport collectif. Transpole offre un service d'autopartage et s'est lancé dans le covoiturage via un site internet. Par ailleurs, l'opérateur Lillois s'investit dans la promotion des plans de déplacement d'entreprise avec pour objectif de toucher 21000 salariés à la fin du mandat.

Quels résultats ?

Que pensent de tout cela les usagers ? Il ne s'agit pas ici de présenter une étude détaillée, mais plutôt un ressenti de la part de différents types d'utilisateurs, ressenti au vu duquel ont été discernés par un jury des *pièdes* (appréciations globales positives) et des *pots d'échappements* (appréciations globales négatives).

Déplacements quotidiens

Aspects positifs

- Les pôles urbains sont reliés entre eux par un bon maillage (voir introduction). Le polycentrisme tant recherché ailleurs est ici une réalité. La quinzaine de pôles d'échange métro-tram-bus sont dans leur ensemble bien conçus - avec une exception pour Lille Flandres : voir ci-après. L'essentiel y est, à savoir (sauf exceptions) : changements courts, plans d'ensemble, trottoirs rehaussés, bancs, abris, affichage des temps d'attente. À l'actif également, les parcs sécurisés pour les vélos et les parc-relais pour les voitures qui se mettent en place progressivement sur tous les pôles d'échange.

- Les deux métros et le tramway ont des fréquences et des vitesses tout-à-fait satisfaisantes. Une bonne dizaine de lignes de bus bénéficient également d'excellentes fréquences durant toute la journée, y compris le samedi. On n'en dira pas autant de leur vitesse (voir ci-après), même si des efforts ont été faits ici ou là pour l'améliorer : ainsi, boulevard de la Liberté, deux voies sont réservées aux bus (+ vélos), deux seulement ayant été conservées pour la circulation générale.

- Métro et tramway sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les bus le sont partiellement : il est annoncé qu'ils le seront totalement en 2015. Les bus "Lianes" ont un look novateur et un confort généralement satisfaisant : écrans vidéo avec affichage dynamique de la ligne, annonces sonores, arrêts éclairés équipés de bancs et d'appuis ; la plupart d'entre eux indiquent les temps d'attente en temps réel.

- Les abribus ont tous sur leur toit soit un petit cube soit des petits panneaux, sur lesquels on peut voir, clairement affichés avec leur couleur, les numéros des lignes desservies et la destination.

- Une gamme très étendue de formules tarifaires est offerte, selon la nature du trajet, la période forfaitaire, l'âge, la situation, les possibilités financières, la capacité physique etc. À noter : un ticket à prix réduit pour un trajet de 3 stations dans le métro ou le tramway, et un "ticket intégré" pour des trajets ayant une extrémité hors de Lille Métropole. Les abonnés Rythmo (abonnement forfaitaire) - mais seulement ceux à plein tarif - peuvent voyager, à l'intérieur du territoire de Lille Métropole, non seulement sur le réseau Transpole mais aussi sur le TER.

Aspects négatifs

- Lille a conservé son tramway mais ne l'a pas développé (rénovation du matériel mise à part). Elle a préféré créer à la place deux lignes de métro, mais elle n'a pas non plus développé ensuite ce métro. Une agglomération de taille comparable comme Lyon a su, elle, développer à la fois ses métros et ses tramways (ce qui ne l'a pas empêchée de rénover de fond en comble son réseau de bus).

- Les bus "Lianes", annoncés comme étant des "BHNS" et donc censés avoir des performances comparables à celles d'un tramway (selon la définition du CERTU), n'en sont pas en fait. Leur priorité aux feux est inexistante et leur vitesse commerciale est beaucoup trop faible : celle de la "Liane" L1 dans Lille n'est que de 11 km/h aux heures de pointe (cela fait d'ailleurs, pour ne citer qu'un exemple, qu'elle n'est jamais citée comme offrant l'arrêt le plus proche pour les expos de la Gare Saint-Sauveur : on lui préfère la station de métro Grand Palais, voire République).

- D'une manière générale, la voirie n'est pas aménagée pour les bus. Même là où ils disposent de couloirs, les feux ne leur assurent pas la priorité (au contraire, ils les ralentissent !). La vitesse moyenne sur certaines lignes stagne autour de 10 km/h, et il n'est pas rare de voir un bus qui rattrape l'autre du fait des encombrements. La montée obligatoire à l'avant, et la vente à bord, sont causes de perte de temps.

- Lors d'événements qui obligent à détourner la circulation (braderies, fêtes de quartier, manifestations), les bus ne sont pas mieux traités que les voitures. La Liane 1 est déviée chaque fois que la police juge utile de couper le boulevard de la Liberté face à la Préfecture, au point qu'on devrait faire figurer sur les plans un itinéraire "bis" avec des arrêts de remplacement comme pour les "bus-relais" du métro !

- De nombreux points d'arrêt, y compris sur des lignes "Lianes", ne sont pas équipés d'abribus. Les abribus existants sont souvent privés d'écran d'affichage du temps d'attente. Ils contiennent bien un plan général du réseau, mais le banc est placé juste en dessous, si bien que pour pouvoir le consulter il faut jeter à terre les personnes assises. Il n'y a pas de plan détaillé "cœur de ville" de la ville où l'on se trouve, alors qu'il y aurait de la place pour le mettre. Beaucoup d'arrêts ne disposent pas de trottoirs rehaussés, comme l'exige l'impératif d'accessibilité (y compris pour la Liane 1 en périphérie) (et lorsqu'ils le sont, il manque une petite dizaine de centimètres ; une ville comme Strasbourg les rehausse plus). Enfin, très souvent, le conducteur ne se donne pas la peine de s'arrêter au bord du trottoir.

- Dans les bus, annonces sonores et affichage à l'écran sont souvent défectueux (y compris sur des bus "Liane" et des "lignes principales").

- Le calendrier de développement proposé est jugé beaucoup trop lent par l'Union des Voyageurs du Nord : en 2020 on n'aura même pas les 12 Lianes qui étaient prévues dans le PDU précédent pour 2006. On prévoyait dans le même PDU trois lignes de bus express, l'amélioration de l'information ferroviaire vers la Belgique, et des tram-trains pour lesquels on n'a toujours pas vu le début d'une étude. Résultat : la part de l'automobile dans les déplacements de Lille Métropole, surtout si on la compare à celle d'autres agglomérations européennes de taille analogue (Zürich, Amsterdam, Lyon, ...), est encore beaucoup trop forte.

- Même après le récent bouclage de la ligne de bus de rocade "Corolle", le réseau en étoile ne favorise pas les déplacements entre communes limitrophes en périphérie.

Points particuliers

- Le niveau de service du Mongy est certes élevé, mais on peut faire encore mieux en supprimant certains feux parfaitement inutiles (le long du canal de Tourcoing par ex.) et en programmant mieux les autres. De fait, le tram est toujours obligé de ralentir, voire de s'arrêter, à chaque carrefour, car le feu devient « voie libre » trop tardivement. Dans toutes les autres villes le tram a sa voie libre largement à l'avance et n'est pas gêné dans sa progression. On peut faire mieux aussi en ne débarquant pas les passagers cent mètres avant le terminus à Gare Lille Flandres.

- La nouvelle Liane 4 est surchargée aux heures de pointe, au point que certains bus grillent les arrêts en laissant les usagers sur le trottoir. De nombreux lycéens (lycée Gambetta) arrivent ainsi en retard à leur cours.

- La Liane 91 (Lille Flandres - Halluin) offre 5 services "express" qui empruntent un trajet sur autoroute différent de celui du service normal omnibus, mais il n'y a aucun gain de temps, et plusieurs d'entre eux mettent plus de temps que le service normal !

- La ligne de rocade Corolle, qui est un élément essentiel du maillage, a une fréquence de seulement 20 minutes et ne fonctionne que sur une moitié du périmètre le dimanche. L'autre ligne de rocade importante qu'est Citadine Lille a une vitesse commerciale faible.

- Lignes 12 et 50 : services supprimés chaque année à l'occasion de la fête de Marcq-en-Bareuil.
- Ligne 25 : bus souvent surchargés.
- Ligne 31 : pourquoi se termine-t-elle en cul-de-sac à Villeneuve d'Ascq Recherche, au lieu de rejoindre trois autres lignes au nœud de Villeneuve d'Ascq Cousinerie ?
- Contrairement aux autres, le pôle d'échange Lille Flandres laisse à désirer : architecture peu avenante, ouverture à tous vents, trottoirs non rehaussés, peu de places pour s'asseoir, aspect négligé (panneaux vides, temps d'attente non affichés ou peu lisibles, cube absent...).
- Des usagers se plaignent des composteurs souvent en panne.
- Est attendue : la mise en service d'une billettique unique "Pass pass" permettant de charger à volonté sur un même support sans contact tous types d'abonnements et de tickets à l'unité. Le ticket à prix réduit sera étendu aux bus (5 arrêts) et les abonnements seront glissants.

Sorties occasionnelles

Aspects positifs

- Pour un trajet le soir entre 20h et 0h30, on peut, moyennant la possession d'une carte "Itinéo" (2 euros) et pour le prix d'un titre de transport, réserver par téléphone un véhicule qui vous achemine depuis l'un au choix parmi trois nœuds de transport collectif fixés dans Lille jusqu'au centre de l'une au choix parmi 45 communes fixées.
- Une ligne de nuit prend le relais de la ligne 1 du métro entre 0h30 et 5h du jeudi au samedi (un bus toutes les 30 minutes).
- Une navette "Vieux Lille" circulant en boucle prend les clients à leur demande sur son passage, ce pour le prix d'un ticket ZAP (celui réservé aux courts trajets de métro).
- De nombreuses formules tarifaires sont offertes aux visiteurs : carnet 10 tickets, ticket ZAP, Pass'Journée, Pass'Soirée, Pass'Braderie, ticket transfrontalier etc...
- Il existe aussi une formule d'autopartage : Lilas, accessible 24h/24, 7j/7 grâce à une simple réservation par internet ou par téléphone.
- Le visiteur découvre avec plaisir les stations du métro VAL, toutes différentes, toutes présentant une architecture soignée (la grande fresque de la station Lille Europe vaut le voyage !). Côté pratique, on trouve dans toutes les stations un grand panneau contenant les plans des cinq "cœurs de ville" de Lille centre, Roubaix, Tourcoing, Armentières, Villeneuve d'Ascq, plus le plan du réseau de soirée. Et l'on voit souvent du personnel d'accueil visible et disponible.
- À voir aussi, pour le plaisir du voyage : les petites villas des années 30 bordant le trajet du Mongy, à l'architecture elle aussi attrayante.

Aspects négatifs

- Il manque une formule de tickets « mini-groupes » comme l'offrent Toulouse, Orléans, Montpellier, Grenoble, Nantes, Strasbourg, ...
- Une campagne publicitaire pour attirer les voyageurs occasionnels où n'apparaît que le prix du ticket à l'unité, alors que d'autres formules peuvent être plus intéressantes (voir ci-dessus) ne nous semble pas très judicieuse.
- Le plan touristique de la ville de Lille, que l'on peut obtenir gratuitement à l'office de tourisme, indique les parkings, mais pas les lignes de transport en commun (il pourrait au moins indiquer le métro).
- Les taxis sont peu visibles : ce sont des véhicules de tourisme comme les autres, et il n'est pas facile d'en trouver en dehors des gares.

Jeunes

Aspects positifs

- Plusieurs formules tarifaires : moins de 26 ans, étudiants boursiers, lycéens, collégiens, ...

Aspects négatifs

- À Lille tout au moins, aucun dispositif de sécurité n'existe pour l'accès aux écoles primaires, si bien que les parents doivent accompagner leurs enfants en voiture : ce qui augmente l'insécurité, n'apprend pas l'autonomie aux enfants, et les maintient dans la culture automobile. Selon nos informations, la Communauté urbaine aurait entrepris une étude il y a une dizaine d'années sur la sécurité aux abords des écoles : il n'y a pas eu de suite. On pourrait au moins prévoir une présence par des îlotiers ou des personnes en insertion.

- Dans les écoles elles-mêmes, les possibilités de stationnement sont rares en dehors des nouveaux établissements.

- La mairie de Lille a bien fait une information pour inciter à monter des opérations Pédibus / Vélobus (les enfants attendent à des arrêts précis qu'un groupe encadré par des adultes passe les accompagner à l'école), mais quelques écoles seulement pratiquent ce genre d'opérations (elles sont beaucoup plus répandues dans des villes comme Lyon ou Toulouse).

- Aucune allusion n'est faite à ce type d'opérations, ni aux déplacements vers l'école en général, sur les sites des deux plus grandes associations de parents d'élèves.

Points particuliers

- Le lycée Beaupré à Haubourdin se trouve à une demi-heure à pied des lignes de bus les plus proches à fréquence correcte : 54, 12,... (la ligne 58 proche n'offrant qu'un bus tous les trois quarts d'heure).

- Il est regrettable que la ligne 12 ne desserve pas le lycée Pasteur et le collège de Marcq.

- Dans le bulletin municipal de Villeneuve d'Ascq "La Tribune" de septembre 2012, un article sur le nouveau collège Léon-Blum "éco-responsable" qui accueillera 730 élèves consacre au paragraphe suivant : *"Quel accès ? Le principal se trouvera rue de la Chesnaie, classée en voie 30. La réflexion est encore en cours à la Communauté urbaine quant à la manière de fluidifier au mieux la circulation et de placer l'arrêt du bus et le dépose-minute. Que les riverains se rassurent : leurs places de parking seront préservées. À l'arrière, rue de Fives, une voie d'accès aux parkings des enseignants et aux véhicules d'urgence sera aménagée"*. Si la desserte et le stationnement automobiles ont droit aux plus grands égards, il n'y a pas un mot en revanche sur les moyens de faciliter l'accès piétons-vélos et le garage des bicyclettes. Est-ce cela, être "éco-responsable" ?

À vélo

Aspects positifs

- Les efforts faits en faveur du vélo (voir chiffres en introduction) sont incontestables. Les résultats sont là : au fil des années, l'usage de la bicyclette s'est considérablement répandu, tout au moins dans la ville centre, Lille. Le dépliant "Lille Métropole à vélo" contenant une carte générale des itinéraires cyclables, des zooms sur les cinq centres principaux et de nombreuses informations à usage des cyclistes montre que cette évolution est prise en compte.

- Chaque projet routier doit intégrer un aménagement cyclable ou une zone 30.

- Une véritable gouvernance s'est mise en place entre Lille Métropole et les représentants des usagers, cas unique en France. L'association locale, forte de près de 2000 membres est associée aux réflexions et sert de « poil à gratter ». Sa présence oblige bien souvent la collectivité à intégrer le vélo dans les projets.

- La complémentarité entre transports collectifs et vélo est bien assurée et très utilisée. La dizaine de relais V'LILLE installés aux pôles d'échange et gérés par Transpole, qui offrent à la fois un abri sécurisé, une assistance, une petite maintenance et même des ventes de composants, attirent une forte clientèle. La demande est telle que Transpole et la Région se mettent en quatre pour renforcer l'offre aux abords des stations de T.C. et gares TER : voir en introduction.

- Les aménagements cyclistes sur la voirie - bandes, double-sens cyclables même sur les axes structurants, SAS, arceaux etc. - progressent, certes à des rythmes qui varient d'une commune à l'autre (voir "Aspects négatifs"). Un exemple significatif récent dans Lille : sur l'avenue Kennedy, ex-grande artère routière en plein centre-ville, une grande partie de la circulation automobile a cédé la place à une piste cyclable bidirectionnelle sur un côté, une piste unidirectionnelle sur l'autre.

- Les doubles-sens cyclables deviennent la règle pour toutes les rues à sens unique (voie à 50 km/h et zone 30) des trois principales villes : Lille, Roubaix et Tourcoing.

Aspects négatifs

- La sensibilité cycliste à l'intérieur de la Communauté urbaine varie fort d'une commune à l'autre. Si Lille intra-muros fait de gros efforts, on va à la rencontre de gros problèmes dès qu'on franchit le périphérique. De manière générale, le réseau cyclable reste trop morcelé et replié sur chaque ville ; il n'offre pas assez d'itinéraires continus permettant de relier en sécurité les principales communes, dans la mesure où il faut franchir les innombrables coupures engendrées par les infrastructures routières et ferroviaires. Peu d'arceaux sont installés en dehors de Lille centre (les arceaux sont de compétence municipale). Pour n'en citer qu'une, la commune de Villeneuve d'Ascq - qui n'est pourtant pas la plus fermée au vélo - ne s'est toujours pas penchée sur le traitement de sa coupure autoroutière qui scinde la ville en deux.

Globalement, les aménagements cyclables progressent trop lentement ; et surtout aucun programme pluriannuel n'existe, ce qui fait que la résolution des principaux points durs est sans cesse éludée.

- Les zones 30 sont nombreuses, mais la mise aux normes pour autoriser le double-sens cyclable n'est toujours pas effective du fait de retards pris par les services communautaires, ou de blocages de certaines municipalités qui n'en veulent pas. Les zones 30 sont parfois inadaptées aux cyclistes du fait de chicanes sensées ralentir la circulation mais qui se révèlent très dangereuses pour eux.

- Le dispositif autorisant à certains carrefours les cyclistes à tourner à droite au feu rouge, qu'ont adopté d'autres agglomérations, n'est encore installé ici nulle part. Un courrier a bien été adressé à tous les maires par la Communauté urbaine les informant des possibilités et modalités de mise en place des "tourne-à-droite", mais il n'y a ni incitation réelle ni budget. Les premières réalisations n'interviendront qu'en 2013.

- Le jalonnement cyclable (panneaux directionnels) est quasi inexistant, ce qui constitue un véritable frein à l'utilisation du vélo et rend peu lisible les itinéraires cyclables.

- Dans Lille même, il faut déplorer des oublis, tels que l'absence de piste cyclable qui aurait dû accompagner rue Faidherbe la réduction à deux voies de l'espace de circulation automobile ; et aussi des insuffisances dans l'entretien des marquages à la peinture sur les chaussées.

- Transpole n'autorise l'utilisation de ses relais V'LILLE qu'aux détenteurs de carte d'abonnement ou de titre de transport valide. Le vélo étant un mode de déplacement à part entière, cela apparaît comme discriminatoire. Il pourrait y avoir une tarification propre aux cyclistes non porteurs de titre de transport.

- D'une manière générale, il n'y a pas de vision coordonnée à long terme sur le partage de la voirie dans l'ensemble de l'agglomération. Chacun avance au coup par coup. La pluralité d'intervenants – communes plus département – ne facilite pas les choses.

À pied

Aspects positifs

- À Lille, bien qu'il faille déplorer l'insuffisance d'espaces réservés aux piétons (voir ci-après), des efforts récents sont à mettre à l'actif, à commencer par l'aménagement de la place de la République qui est maintenant à un seul tenant, et celui de la place J.B. Lebas où un parking a été supprimé et remplacé par un grand parc.

- À noter aussi, la piétonisation d'une bonne partie des quais du canal de la Deûle, la création d'une "promenade urbaine", l'élargissement des trottoirs de la rue Faidherbe, le réaménagement de la rue de Saint-Amand, du pont de Tournai, de la rue d'Isly,...

- Il s'y ajoute les zones 30, même si leur extension est assez lente.

- À Roubaix, Tourcoing et Armentières, les (splendides) hôtels de ville ont été mis en valeur par de grandes places piétonnes.

Aspects négatifs

- À Lille, les rues piétonnes sont localisées essentiellement dans un petit secteur au centre. Les rues étroites du Vieux Lille, dont aucune n'est piétonne, sont envahies de voitures et beaucoup ont des trottoirs minuscules. Si la politique piétonne était celle de Strasbourg, Montpellier, Bordeaux etc., il y a longtemps

que la Grand Place, la Rue Faidherbe, les abords de la gare et toutes les petites rues auraient été rendues piétonnes.

- La Grand Place, lieu de rendez-vous préféré des Lillois, n'est qu'en partie piétonne. Elle est traversée par une tranchée automobile qui lui vaut le gratifiant label de "zone de rencontre". Avant cette "promotion", elle était entièrement piétonne l'été : elle ne l'est plus jamais ! On ne peut s'empêcher de faire une comparaison avec la Grand Place de Bruxelles, qui elle, est totalement libérée depuis longtemps.

- La rue des Manneliers qui sépare la Grand Place de la place du Théâtre voit passer un flux dense de piétons... et un flux dense de voitures du fait de la percée automobile à laquelle elle a droit elle aussi. Les piétons, parqués, se bousculent, les voitures au ralenti émettent bruit et gaz, et les cyclistes ne savent pas s'il faut se faufiler au milieu des uns ou au milieu des autres !

- Il n'y rien pour s'asseoir dans les rues piétonnes, de même que place du Théâtre. Les bancs ne servent pas qu'aux "vieux" : ils sont prisés des touristes, familles et groupes. Ils font partie intégrante de l'animation urbaine. Ils sont, hélas, sacrifiés à la "clochardophobie" (c'est vrai aussi dans beaucoup d'autres villes).

- D'une manière générale, la voirie reste accaparée par l'automobile, et le nombre de jours où le seuil de pollution est dépassé augmente régulièrement. Pourtant, le PDU est muet sur l'extension des zones piétonnes.

Livraisons

Il y malheureusement peu d'avancées dans ce domaine, qui pourtant représente 15 à 20 % du trafic. Les intentions exprimées dans les Plans de déplacements urbains successifs sur la nécessité d'une prise en compte plus rationnelle du transport des marchandises sont louables, mais il reste à trouver comment y parvenir, dans un contexte où l'application des taxes carbone et poids lourds est reportée.

Les entreprises n'ayant pas d'autre incitation dans le choix de leur mode de transport, le camion reste la solution de facilité. Et pourtant il y a le chemin de fer, et pourtant il y a la Deûle... Paris n'est-il pas en train de découvrir le chemin de fer et la Seine pour ses transports de fret ?

Décisions du jury

Au vu des considérations ci-dessus et en en retenant les aspects les plus caractéristiques, le Jury populaire désigné par le réseau FNAUT Déplacements urbains, réuni en instance délibérative le 21 octobre 2012, a décerné ce jour à Lille Métropole les hautes distinctions suivantes :

pieds :



pour un urbanisme maîtrisé de type "polycentrique", avec des pôles d'habitat et d'activités bien marqués et différenciés, reliés entre eux par un bon maillage de transports collectifs,



pour la qualité des liaisons (métro + tram) entre les quatre pôles principaux : Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq (fréquences, rapidité, agrément des stations du VAL),



pour la qualité (en général) des pôles d'échange métro-bus-tramway : facilité et agrément des correspondances, complémentarité recherchée avec les autres modes,



pour la multimodalité caractérisant la délégation de service public : le même exploitant gère les transports collectifs, les parcs vélos aux stations, la location de vélos et l'autopartage,

pots d'échappement :



pour le manque de performance du réseau de bus, qui ne dispose en général d'aucune priorité sur la voirie, y compris pour les lignes prétendument "à haut niveau de services",



pour la timidité de la politique piétonne dans le centre de Lille : réseau piéton peu étendu, le lieu de rencontre emblématique qu'est la Grand Place traversé par les voitures, le Vieux Lille dépourvu d'espaces piétons,



pour le manque de visibilité de la politique des déplacements à long terme, avec un calendrier de développement des alternatives à la voiture beaucoup trop lent et des réalisations sur le terrain non cohérentes avec le Plan des Déplacements Urbains. Résultat : la part de l'automobile est encore beaucoup trop forte.

Enquête menée en collaboration avec :

- **l'Union des Voyageurs du Nord (UVN)**, 287 Avenue du Maréchal De Lattre de Tassigny, 59350 Saint André, courriel : contact@uvn.asso.fr site internet : www.uvn.asso.fr
- **l'Association Droit au Vélo (ADAV)**, 23 rue Gosselet 59000 Lille courriel : info@droitauvelo.org site internet : www.droitauvelo.org

Mémoire et décisions du jury validés par
la Délégation Nord – Pas de Calais et le Bureau de la FNAUT
le 7 décembre 2012