

Objet : Observations sur PDU 2010

Le 21 juillet 2010

Madame la Présidente,

Suite à la mise en consultation du PDU 2010 auprès des organismes et associations agréés, nous vous remercions d'avoir bien voulu nous consulter sur ce document afin que notre réponse soit jointe au dossier d'enquête publique. Nous vous prions de trouver ci après nos observations en tant qu'association d'usagers des Transports.

D'une façon générale les orientations de ce PDU vont vers un développement des modes alternatifs à la voiture et ne cautionne aucun nouveau développement routier important, nous y sommes donc favorables. Sur beaucoup de points cependant des améliorations nous paraissent nécessaires.

Enfin, pour l'anecdote, le PDU a été remis à mon domicile par un agent de LMCU en voiture, alors que j'habite à 5 mn d'une station de métro et que LMCU se trouve à côté de la station Lille-Europe

----- ***** -----

Nous souhaitons insister particulièrement sur huit points. Ces points, et d'autres, sont détaillés dans les pages suivantes, en référence aux pages des documents du dossier.

Point 1 : État des lieux et suivi des engagements

Il manque dans l'état des lieux un bilan de l'application du PDU 2000. On y prévoyait notamment la création de 12 Lianes avant 2006 ! Plus généralement et pour l'avenir, nous demandons qu'il y ait un suivi et un retour régulier sur les engagements du PDU. Le PDU doit avoir un caractère contraignant dans sa mise en application, afin qu'il ne soit pas qu'un catalogue d'intentions louables.

Point 2 : Une culture du transport urbain

Il n'y a pas que les sites économiques qui doivent être pensés au coeur du transport urbain : tout lieu public, tout événement ou regroupement de personnes doit être accessible en transport en commun, et une communication appropriée et incitative doit être faite en ce sens.

Point 3 : Liaisons transfrontalières

La situation actuelle est problématique, aussi bien pour les trains que pour les transports urbains : informations quasi inexistantes, impossibilité d'acheter des titres pour de nombreuses relations, trains aléatoires, ...

Point 4 : Grands projets

Même si le PDU prévoit certaines infrastructures, nous trouvons regrettable que d'autres infrastructures ambitieuses ne soient pas étudiées ou aient été oubliées (RER Lillois, TER GV vers l'Avesnois, projets de tram-train plus innovants...)

Point 5 : Lianes et Plan bus

Les Lianes ne sont pas réellement des BHNS : la soi-disant priorité au feux est inexistante, trop de temps est perdu aux arrêts, et leur vitesse commerciale beaucoup trop faible. Le calendrier proposé est beaucoup trop lent : en 2020 on n'aura même pas les 12 Lianes qui étaient prévues dans le PDU précédent pour 2006 ! Plus généralement, avoir des bus beaucoup plus efficaces est indispensable. Pour l'ensemble des bus, les aménagements des voiries doivent être faits en fonction des besoins des bus pour assurer leur efficacité, et non l'inverse. Priorité aux carrefours et gain de temps aux arrêts sont à généraliser.

Point 6 : Implication des usagers, comités de ligne

Nous souhaitons l'implication des usagers dans des structures similaires aux Comités de Lignes TER. Chaque ligne de bus, prise une à une ou avec les lignes proches, peut à coup sûr faire l'objet d'un grand nombre d'améliorations pour son efficacité, souvent à coût réduit. Nous souhaitons donc la création de comités par secteur de la métropole.

Point 7 : Tarification

Il faut préciser dans le PDU qu'il est tout à fait normal que la collectivité paie une part importante, sans doute même supérieure à 70%, des transports collectifs, car l'utilisateur n'en est pas le principal bénéficiaire et n'a pas à en supporter le manque d'efficacité, causé par la circulation automobile. La tarification doit être incitative. Une vraie priorité aux bus baissera les coûts d'exploitation. De plus, il nous paraît indispensable de clarifier la présentation budgétaire en imputant sur les budgets sociaux les tarifs réduits, et non sur les budgets des transports collectifs.

Point 8 : Zones piétonnes, partage de la voirie.

Le PDU est muet sur l'extension des zones piétonnes, et c'est regrettable. Actuellement, la voirie est principalement dominée par l'automobile : il faut absolument rendre l'espace public à tous ! Le stationnement sur le domaine public, y compris celui des riverains, devrait toujours être payant.

----- ***** -----

Nous nous excusons d'avoir été peut être un peu longs mais la précision du document et son enjeu pour les années à venir méritait un examen approfondi. Nous espérons avoir pu contribuer à son enrichissement et sommes à votre disposition pour échanger sur ces différents points.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments distingués.

Gilles LAURENT

Président de l'UVN
Représentant Régional FNAUT

Observations de l'Union des Voyageurs du Nord sur le projet de PDU 2010

Nous avons détaillé ci dessous nos remarques en référence aux pages des documents du projet de PDU :

- Etat des lieux et diagnostic
- Synthèse du PDU (chapitres autres que ceux ci dessous)
- Document PDU détaillé (chapitres 2 et 4, et planning)

----- ***** -----

Les remarques ci dessous sont rapportées aux pages du document « **Etat des lieux, diagnostic** » :

Tout d'abord il manque dans ce document un bilan de l'application du PDU 2000. On y prévoyait notamment la création de 12 Lianes avant 2006, 3 lignes de bus express, l'amélioration de l'information ferroviaire vers la Belgique, des tram-trains dont on n'a pas vu le début d'une étude, etc...

p 14 : Il est regrettable que les trains régionaux n'aient pas été cités parmi les infrastructures de transport de première envergure :

- Un TER dense, avec le seul TER-GV de France, qui met le littoral à 30 mn de Lille ;
- des relations avec les régions voisines (Rouen, Amiens, St Quentin, Charleville-Mézières) ;
- des trains régionaux directs avec les principales villes de Belgique, malheureusement trop peu valorisés : Bruges, Ostende, Courtrai, Gand, Anvers, Tournai, Mons, Charleroi, Namur, Liège, avec des correspondances vers les Pays Bas et l'Allemagne.

p 16 : La vitesse moyenne d'un déplacement en TC aurait pu être décomposée en métro – tram – liane – bus, vu les disparités considérables entre ces différents modes de transport. La vitesse moyenne de certains bus est de 10 km/h et la Liane n'en est pas loin en centre ville !

P 21 : Le réseau tramway nous semble mesurer 19 km et non 22 km. D'ailleurs dans le PDU 2000 c'était 19 km et nous n'avons pas mémoire d'une extension depuis cette date !

P58 : Les cartes sont révélatrices du statut ambigü des Lianes, considérées ici comme « structurantes », mais ignorées sur toutes les autres cartes !

P 62 : La ligne 25 paraît sur-utilisée par rapport à son offre. De fait, sur le terrain, ces bus sont souvent surchargés. Une amélioration de l'offre nous semble nécessaire.

----- ***** -----

Les remarques ci dessous sont rapportées aux pages du document **synthèse** ; bien évidemment elles s'appliquent aussi au document principal du PDU dans les chapitres correspondants :

p 9 : Nous nous félicitons que le choix le plus ambitieux ait été retenu pour élaborer ce PDU.

p 14 : Concomitance Transports – Population de **nouveaux quartiers** : « tendre vers le respect de ... » n'est pas suffisant, **il faut en faire une règle**. Car sinon les habitudes se prennent avec la voiture. C'est un domaine de passivité complète actuellement : par exemple les habitants de la Haute Borne à Villeneuve d'Ascq attendent toujours une desserte et ceux de Recueil sont « desservis » par la ligne 31, en cul-de-sac et sans correspondance métro !!

p14 : « Localisation des sites économiques,... » : Il n'y a pas que les sites économiques qui soient concernés, mais aussi les administrations, établissements scolaires, centres d'examens, et autres regroupements de personnes.

Pour prendre un exemple, le Rectorat organise des oraux du baccalauréat au lycée Beaupré à Haubourdin.

Ce lycée n'est desservi par aucun transport en commun fréquent et se trouve, selon le site de calcul d'itinéraires de Transpole, à 32 mn à pieds des lignes fréquentes (54, 12,...). La ligne 58 (plus proche) pour sa part n'y est pas proposée et n'offre qu'un bus tous les ¾ heure !!

- *Il est regrettable de choisir comme centre d'examen un lycée situé aussi loin du lieu d'études des élèves et aussi mal desservi. Il est d'ailleurs anormal qu'il soit aussi mal desservi toute l'année !*
- *A minima il serait opportun que la convocation précise comment s'y rendre en transports en commun. Ou que des navettes soient organisées depuis CHR les jours d'examens. Opportun aussi qu'elle précise ce que fait l'élève en cas de retard (10mn de panne de métro suffisent pour rater le bus... et devoir attendre le suivant : Quelles conséquences pour le candidat ?)*

P14 : Ajouter aussi, en termes de communication, que toute plaquette d'information ou d'invitation à un événement quelconque devrait préciser les modalités d'accès en transports collectifs, voire même inciter à les utiliser par un tarif réduit pour l'accès, etc.... A l'inverse, dissuader les commerces de rembourser le stationnement payant de leurs clients (pourquoi ne font-ils pas un rabais aux clients venus en transports en commun ?).

Une règle simple à mettre en oeuvre serait que Lille Métropole n'affiche son soutien à des événements sur son territoire que si cette communication est effectuée. Dans le cas où tel lieu serait mal desservi, l'organisateur de l'événement devrait prendre contact avec Lille Métropole et l'exploitant pour voir quelles solutions temporaires pourraient mises en place .

p 15 : "sécures" ... en français dans le texte ?

P 15 : Effectivement un éco-quartier (pour mériter cette appellation) ne devrait pas seulement avoir des chauffe eau solaires et des maisons passives, mais aussi une limitation de l'usage de la voiture et donc une très forte limitation du stationnement résidentiel.

P15 : La réduction des possibilités de stationnement notamment sur le lieu de destination (commerces, travail, ...) est le levier le plus efficace pour réduire le trafic automobile. Il est anormal que des zones économiques continuent de se construire avec des parkings gigantesques (*ex : La Haute Borne à V.A.*) qui tout à la fois incitent à la voiture et pénalisent les piétons en allongeant les distances sur site. On est incité à prendre sa voiture pour aller d'une entreprise à l'autre !!

De plus ce stationnement sur le lieu de travail encourage les trafics automobiles les plus pénalisants : quotidiens (donc un fort kilométrage annuel) aux heures de pointe (congestions du trafic, ralentissement des bus,...).

P15 : la réduction de l'usage de la voiture passe aussi par une complication de son utilisation : trajets plus long alors que des raccourcis sont aménagés pour les autres modes, stationnement plus difficile, etc.. (*ex : voiries en sens unique tête-bêche, ...*).

P16 : Dans le domaine du partage de la culture de la qualité urbaine, et d'appropriation des projets, tout reste à faire. Nombre d'exemples étrangers sont magnifiques mais nos concitoyens ne voyagent pas assez (ou pas où il faudrait !).

pp 17 à 36 : voir analyse du document détaillé ci dessous

p38 limitation des émissions de polluants : ajouter la création de zones piétonnes

p38 nuisances dues au bruit : tout comme le chapitre « stationnement » prévoit un renforcement des contrôles, **celui du bruit nécessiterait aussi des contrôles, notamment des motos et scooters, et des véhicules aux échappements défectueux.** Actuellement c'est le laxisme le plus total dans ce domaine.

Sans être à proprement parler du déplacement, le complexe motocycliste de Lezennes apporte des nuisances sonores aux habitants de Lezennes et de Villeneuve d'Ascq (vents dominants). Il est nécessaire d'envisager

son déplacement ou des mesures drastiques contre le bruit avec notamment un contrôle systématique du bruit des « véhicules », ce qui ne devrait pas être trop difficile à organiser ? En outre, du fait de tarifs très bas bénéficiant de subventions publiques (!!) ce site attire une convergence de motards venant de bien au delà des limites de la Métropole, avec toutes les nuisances qui vont avec.

p 38 nuisances environnementales : prévoir là aussi des **contrôles antipollution**. Nombre de véhicules diesel « un peu âgés » émettent des poussières en grande quantité et là aussi le laxisme règne.

P 42 Transports transfrontaliers : Nous voyons là trois problèmes importants alors que Lille se veut au centre d'une Eurométropole :

- Pour les trains, il est devenu **impossible d'acheter un billet pour la Belgique** sans faire la queue au guichet et donc c'est dissuasif. Ni Internet ni les automates de vente ne délivrent de billets pour la Belgique. De la sorte, la frontière ferroviaire est plus étanche que jamais. Les informations tarifaires sont inaccessibles.
- Toujours pour les trains, les trains de la SNCB en France ne sont pas fiables : nombreux retards, trains supprimés sur le parcours français en cas de trop grand retard en Belgique, voyageurs prévenus tardivement que seule une partie du train continue jusque Lille, etc...
- Pour les bus, à part MWR, **aucune info TEC ou De Lijn n'est disponible** alors que les bus Transpole, De Lijn ou TEC traversent par endroits la frontière, voire ont des terminus proches de part et d'autre. Nous demandons qu'une info mutuelle soit disponible (fiches horaires, affichages aux arrêts, tarifs ...) et que soient cartographiés sur le plan Transpole (pour qu'on puisse estimer le trajet à faire à pieds) les arrêts des TEC et De Lijn proches de la frontière. De même pour Transpole en Belgique.

Concernant partie financière, nous pensons que les pertes de recettes dues aux tarifs sociaux devraient être **imputés sur des budgets sociaux**, et non au budget des transports collectifs, voire même être remboursés par l'Etat comme l'est (ou l'était) le tarif familles nombreuses pour la SNCF.

----- ***** -----

Les remarques ci dessous sont rapportées aux pages du **document principal** ; bien évidemment elles s'appliquent aussi à la synthèse du PDU dans les chapitres correspondants :

p 47 « le réseau n'a cessé de s'étoffer au fil des années » : **cette affirmation nous paraît fausse**. Sans même remonter aux restrictions de 14-18 et 39-45, la période du « tout pour les voitures » des années 60 et 70 a vu une régression importante des transports collectifs : démolition des réseaux de tramways (plutôt que leur modernisation), ralentissement des bus, de plus très inconfortables sur les routes pavées de l'époque. La multiplication des carrefours à feux, plans de circulation et autres ondes vertes ont favorisé les voitures et pénalisé les bus, et nous payons encore aujourd'hui cette erreur historique.

p48 Les relations ferroviaires vers la SNCB sont très difficiles (cf p42 ci dessus). De plus les usagers TGV entre Lille et Bruxelles se plaignent régulièrement d'horaires inadaptés et de temps d'attente trop longs (Eurostar). Il y a donc place pour beaucoup d'améliorations.

p48 et suivantes : Le terme « TER intercités » est mal choisi car le mot « Intercités » désigne un peu partout en Europe d'autres types de trains, desservant des villes moyennes sur de longs parcours. Ce n'est pas le cas des TER évoqués ici.

p49 Nous sommes surpris qu'aucune étude ne soit engagée pour **créer un RER Lillois** similaire au S-Bahn des agglomérations allemandes de taille comparable. Un tunnel entre Lille Flandres (Fives) et St André par exemple, permettrait des liaisons directes à travers Lille (sans rebroussement à Lille-Flandres) en desservant des nouveaux quartiers (Vieux Lille) et en gagnant du temps pour tous les voyageurs venant de l'Ouest (qui doivent aujourd'hui contourner Lille). Comme on envisage un trafic TER multiplié par 2 ou 4 d'ici 2020, il

nous semble que les réaménagements dans l'avant gare de Lille Flandres ne sont pas à la hauteur de l'enjeu.

P 49 Nous notons avec satisfaction que le PDU ne prévoit **pas de 3^e gare TGV à Seclin**. Ce serait effectivement, de notre point de vue, un non sens que de créer une nouvelle gare très éloignée des deux gares existantes, sans aucune garantie que les trains s'y arrêteront (cf exemple de Calais-Fréthun...), alors que les liaisons ferroviaires Lille-Amsterdam ou Lille-Cologne sont déjà possibles. Il suffirait de les faire mieux connaître, c'est davantage un problème commercial qu'un problème technique.

p50 **Il est regrettable que le TER-GV vers l'Avesnois soit enterré**. La Région a manqué d'ambitions pour porter ce dossier vis-à-vis de riverains peu soucieux de l'intérêt public. D'autres projets moins utiles ne sont pas abandonnés si facilement (Grand Stade,...).

P50 Relier l'aéroport de Lesquin aux réseaux de transports collectifs est nécessaire, mais il faut veiller à **limiter le développement de l'aéroport** compte tenu des pollutions du transport aérien. (bruit, émissions de CO₂,...). En outre, de nombreux passagers prennent l'avion à Charleroi, il y aurait une information à faire sur la desserte de cet aéroport par les transports en commun.

P50 : La navette aéroport gagnerait à avoir un arrêt devant la gare Lille-Europe.

P52 : La progression importante de trafic relevée ces dernières années ne doit pas occulter le fait que, par rapport à d'autres agglomérations européennes de l'ordre du million d'habitants dotées d'un métro, la part des transports en communs dans les déplacements de notre Métropole est encore beaucoup trop faible.

P 52 : Le doublement des rames de la ligne 1 a certes un coût, mais ce n'est pas un « nouveau service » pour les usagers (la ligne existe déjà).

P 52 : En matière de qualité du service aux usagers, il est nécessaire de **prévoir un service le 1er Mai** sur la base d'un « jour férié ».

p 52 : Effort de nettoyage à faire (rames dépotoirs à certains moments)

P52 Mongy : Certes le niveau de service est élevé, mais **on peut et on doit 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 !

Mieux aussi en ne débarquant pas les passagers 100 m avant le terminus à Gare Lille Flandres.

P 52 : Mongy : Des prolongements peuvent être étudiés vers Lille mais aussi au delà de Roubaix (Wattrelos ?) et Tourcoing (Gare ?).

P53 «42 gares et points d'arrêt » : prévoir d'en ajouter selon les besoins de l'urbanisation.

P53 : Nous demandons **que la branche Ascq-Orchies soit intégrée au tram-train vers Baisieux**. Elle dessert des secteurs qui se sont urbanisés, mais souffre d'une desserte moyenâgeuse que la SNCF n'a jamais modernisée.

La ceinture Ouest de Lille serait aussi intéressante (St André-Haubourdin) et pourrait constituer un morceau de la ceinture « bus » de Lille.

Le tram-train vers Comines se superpose à la Liane 1 actuelle, est-ce à dire que les deux cohabiteront ? Si oui, quel est l'intérêt d'avoir deux transports réputés performants aussi proches ?

P 53 : Il est évident que dans les parties en voiries, le tram-train doit bénéficier d'un site propre et d'une priorité absolue, sinon il perdra toute son efficacité.

P54 : Parler de BHNS au sujet des Lianes est exagéré car **la soi-disant priorité aux feux est très insuffisante (n'existe pas)**. Selon le CERTU (fiche n°12 de Septembre 2009), un BHNS devrait pouvoir offrir la même rapidité qu'un tramway. C'est le cas de la ligne n°4 à Nantes, par ex., qui, de fait, est très rapide car le bus ne s'arrête nulle part en dehors de ses arrêts. Il bénéficie de feux rouges clignotants aux carrefours, qui le rendent prioritaire quelque soit le cycle de feux des automobiles !! Même notre Mongy n'a pas un tel niveau de priorité.

Le lancement de la Liane 1 à grand renfort de publicité nous a donc beaucoup déçus, nous attendions un « vrai BHNS », mais sa rapidité est insuffisante pour deux raisons principales : la perte de temps aux arrêts du fait de la montée obligatoire par une demie porte à l'avant et de la vente de billets à bord, et l'absence de priorité aux feux. Il suffit pour s'en convaincre de voir le nombre de feux rouges auxquels la Liane s'arrête. **Ces deux points devraient figurer au PDU dans un « plan Lianes » spécifique** et être traités prioritairement.

En outre la « lisibilité d'itinéraire » n'est pas si évidente car la Liane 1 est déviée chaque fois que la Police juge utile de couper le Bd de la Liberté, à tel point qu'il nous paraîtrait utile de faire figurer sur les plans quel est l'itinéraire « bis » avec pourquoi pas des arrêts de remplacement comme pour les « bus-relais » du métro. Enfin, l'amplitude horaire est parfois limitée à cause de riverains (Liane 2).

Cette offre **n'est donc pas** « très performante en matière de vitesse commerciale » (11 km/h aux heures de pointe dans Lille), et les tronçons aménagés **n'accordent pas** « une vitesse commerciale optimale ».

On notera d'ailleurs que la Liane ne joue pas dans la cour des grands : elle n'est jamais citée comme l'arrêt le plus proche pour les expos de la Gare St Sauveur par ex. On lui préfère le métro Grand Palais, voire même République...

p 55 : Le schéma directeur des Lianes à créer ne reprend pas certaines lianes prévues en 2000 (Lille - La Madeleine - Marcq par ex.)

p 55 : La voie ferrée Halluin-Tourcoing-Wattrelos-Ascq (ou sa plateforme) n'est pas retenue pour un tram-train ou un TCSP, alors que des projets de Lianes existent au voisinage, et qu'elle pourrait créer une ceinture de l'agglomération. Nous pensons qu'une étude comparative devrait argumenter ce choix.

p56 : voir p69 sur le financement public des Transports.

P58 : Plan bus.

Avoir des bus efficaces est indispensable car c'est le seul transport qui irrigue complètement notre Métropole, et qu'il peut pénaliser toute la chaîne des Transports. Le plan bus c'est certes des fréquences plus rapprochées et une plage de desserte plus large, mais ce n'est pas suffisant.

Le point principal attendu par les usagers est la rapidité : non seulement par les usagers bus actuels (un peu captifs ?) mais surtout par les automobilistes à qui on cherche à faire préférer les transports collectifs. Aujourd'hui en ville on va plus vite à vélo qu'en bus, ce n'est pas compétitif.

Pour la rapidité il faut certes des couloirs dédiés mais surtout l'**aménagement prioritaire des carrefours** (suppressions des feux inutiles, suppression des priorités à droite, route des lignes bus prioritaire, priorité de tous les bus aux carrefours à feux,...) et des zones 30 équipées uniquement de pavés berlinois (les autres types de dénivellations ralentissent plus les bus que les voitures !)

En outre il faut repositionner les arrêts en fonction des équipements publics et des nouvelles zones urbanisées, pour limiter la longueur des accès à pied.

Il faudrait supprimer la vente à bord (voir l'exemple du réseau de Belfort), et ne pas limiter la montée à une seule ½ porte avant aux arrêts fréquentés. De fait nous ne voyons pas pourquoi un bus articulé serait traité différemment d'un tramway, **il faut permettre la montée par toutes les portes sur les Lianes et sur les bus articulés** (déjà en place à Paris). Les arrêts devraient être positionnés en fonction des besoins des usagers des bus et non en fonction des besoins des automobilistes.

Les aménagements des voiries doivent être faits en fonction des besoins des bus pour assurer leur efficacité, et non l'inverse.

Il faudrait aussi intégrer au plan bus une meilleure information en cas de déviations ou de travaux et avoir

des panneaux d'annonces de temps d'attente lisibles et qui fonctionnent.

Ces mesures relativement simples permettraient une meilleure rotation des bus et donc moins de matériel et de chauffeurs pour un service amélioré.

Enfin, au delà des communes, nous souhaitons **l'implication des usagers** dans des structures similaires aux Comités de Lignes TER. Chaque ligne de bus, prise une à une, peut à coup sûr faire l'objet d'un grand nombre d'améliorations pour son efficacité (ex : Arrivées bus trop lentes à Gare Lille Flandres, connexion ligne 31 à J. Jaurès et à Cousinerie, regroupement des arrêts dispersés, etc...).

L'association des communes doit être consultative et non décisionnelle, pour éviter qu'elle ne se traduise par un frein ou des blocages de leur part par rapport aux ambitions de LMCU en faveur des transports collectifs.

Le Vieux Lille mériterait un plan bus spécial car c'est le quartier le plus mal desservi : à la lenteur chronique des bus s'ajoute leur inconfort sur les pavés défoncés, l'étroitesse des rues, la sinuosité des trajets et l'absence de coordination des horaires des 4 lignes qui y passent.

P 58 : Cars départementaux : Autant le PDU intègre pleinement le TER, autant il est peu disert sur les transports départementaux. Il manque un paragraphe pour expliquer comment LMCU et le département coordonnent ces services au sein du PDU.

P59 : Une ligne de ceinture est une excellente idée : actuellement il faut passer par Lille pour faire Marcq-St André, Loos-Ronchin, ou Lesquin-Villeneuve d'Ascq ! Une ligne globale serait préférable plutôt que plusieurs tronçons avec des correspondances pour ceux qui voudraient aller de part et d'autre d'un terminus. Une partie de la boucle pourrait se faire en tram train en réutilisant la ceinture ouest de Lille ?

P62 La validation systématique est une contrainte pour l'utilisateur. Pas sûr que le « service accru » compense.

P69 Sans aller jusque la gratuité il paraît nécessaire que les **tarifs soient très incitatifs** notamment sur les abonnements, pour un usage maximal des transports collectifs. En outre **les mesures que nous demandons pour les bus accroîtraient la productivité du réseau, d'où des baisses de tarifs avec un meilleur service. Il faut préciser dans le PDU qu'il est tout à fait normal que la collectivité paie une part importante, sans doute même supérieure aux 70%, des transports collectifs, car le premier bénéficiaire n'est pas l'utilisateur.**

En effet, à qui profitent les transports collectifs ? : aux usagers certes (mais avec des contraintes et un temps de trajet souvent long), mais plus encore aux « autres » :

- aux usagers qui ne peuvent pas avoir de voiture : manque de moyens, handicapés, jeunes, seniors,... c'est aussi une forme de lutte contre l'exclusion de ces personnes, qui ont souvent des tarifs réduits. Au demeurant, les conséquences financières de **ces tarifs réduits devraient être imputés sur des budgets sociaux**, et non au budget des transports collectifs.
- aux usagers adultes qui ne veulent pas de voiture (éco citoyens) ou qui n'ont pas envie de conduire ce jour là;
- aux usagers adultes qui évitent l'achat d'une voiture supplémentaire
- pour les usagers qui ont une voiture disponible, c'est plutôt vécu comme une contrainte : lenteur des bus, horaires, marche à pied, coût jugé élevé par rapport au seul carburant, etc... . Seuls le métro ou le tramway peuvent attirer ces usagers-là.
- Enfin, les usagers déjà pénalisés par des temps de trajet allongés n'ont pas à financer les surcoûts d'exploitation dûs aux automobiles (manque de productivité du à la lenteur des bus, etc...)

Mais aussi :

- aux automobilistes : moins de véhicules donc moins d'encombrements
- aux contribuables : moins de voitures c'est moins de routes à construire, moins de parkings, etc..
- à l'agriculture : moins d'espace à goudronner
- aux habitants : moins de bruit, moins de pollution

- à l'attraction touristique de la ville : moins de voitures donc ville plus agréable
- aux commerçants plus faciles d'accès qu'en voiture
- au commerce extérieur du pays (pas d'achat de pétrole, efficacité énergétique)
- à des emplois non délocalisables (conducteurs, entretien)
- à la santé publique (moins de pollution, marche à pieds,...)
- au climat (moins de CO²)

Au global donc c'est plus la collectivité qui est bénéficiaire, que les usagers eux mêmes.

p74 : « nuisances en coeur urbain » : Le PDU est muet sur l'**extension des zones piétonnes** et c'est regrettable. Nous pensons qu'il devrait être plus directif pour la piétonnisation des centre villes, des lieux classés (à quoi sert de classer une rue ou un bâtiment si on laisse des voitures en polluer le champ visuel ?), etc... Notamment, la Grand Place de Lille, la Rue Faidherbe, les abords de la gare, et les petites rues du Vieux Lille.

p74 : L'exclusion de plusieurs méga-projets routiers non prioritaires est une bonne chose pour limiter l'afflux automobile, de même que la modération des vitesses autorisées.

P 78 : « toute voie nouvelle étudiera par exemple l'opportunité de réaliser des aménagements pour améliorer la vitesse commerciale des lignes de transports collectifs » : c'est effectivement une nécessité absolue sur laquelle nous insistons particulièrement : l'objectif est qu'un Transport en commun ne devrait pas être ralenti ni arrêté en dehors de ses arrêts. Nous en sommes très loin aujourd'hui. Cette étude doit être faite aussi pour toutes les lignes existantes.

p80 Maintenant le péage urbain semble à nouveau remis dans le projet de loi Grenelle 2, donc modifier le texte.

p81 Ne pas autoriser les voitures covoiturées dans les couloirs bus car cela ralentit fortement les bus : les expériences faites aux USA dans ce sens sont un désastre pour la vitesse des bus.

pp 83 et 85 : "sécures" ... en français dans le texte ?

p98 Préciser qu'un éco-quartier (pour mériter cette appellation) ne doit pas seulement avoir des chauffe eau solaires et des maisons passives, mais aussi une limitation de l'usage de la voiture et donc une forte limitation du stationnement résidentiel.

p100 et 104 : le laxisme général constaté en matière de stationnement est à combattre fortement effectivement. En quoi y a t il besoin d'un PDU pour appliquer la loi ??

p 102 : La photo avec la Citadine sur le Champ de Mars n'est plus à jour.

pp105 et 106 **Le stationnement sur le domaine public, y compris celui des riverains, devrait toujours être payant** (par ex avec une carte de résident), et ce dans toute la métropole lilloise et pas seulement dans les centres villes. On ne voit pas pourquoi certains paieraient une place de parking dans une cour privée par ex, ou dans un parc de stationnement, alors que d'autres encombrant les rues et les trottoirs gratuitement.

p106 ce serait utile de préciser dans le texte ce que veut dire dépenalisation, terme certainement pas clair dans le langage courant

p 105 : un moyen novateur de réduire le stationnement serait aussi d'imaginer une prime à la casse pour ceux qui se débarrassent de leur voiture et s'engagent à ne pas en racheter ?

P 108 : Les intentions de ce chapitre (transport des marchandises) sont louables et nous y souscrivons pleinement. Il ne reste plus qu'à trouver comment y parvenir, dans un contexte où la taxe carbone et la taxe

poids lourds sont reportées. Les entreprises sont seules (ir-)responsables dans le choix de leurs modes de transports, et comme le camion restera toujours la solution de facilité ...

p 117 : La piétonnisation des rues les plus commerçantes faciliterait les livraisons.

P 118 : Certaines villes allemandes ou hollandaises ont mis en place des tramways marchandises avec des conteneurs adaptés. Une recherche serait à faire sur ce sujet par rapport au Mongy ou aux futurs tram-trains. Evidemment le métro ou les Lianes n'y sont pas très propices.

P 141 : La notion de compte-déplacements n'est pas expliquée dans le glossaire

p 142 : Dans les indicateurs, il faudrait ajouter les indicateurs suivants :

- offre et fréquentation des Lianes
- Fonctionnement de la signalétique (affichage des temps d'attentes) : (nombre d'arrêts équipés, pannes, ...)
- nombre de km.jours de déviations des lignes de bus

p 144 : L'U.V.N. demande à être informée du pilotage et du suivi du PDU.

P 147 et suivantes : La colonne « organismes concernés » devrait préciser lequel est le pilote (ou le Maître d'Ouvrage).

P 151 : 4 nouvelles Lianes en 2015 et 3 autres en 2020 !!!! C'est beaucoup trop lent, **en 2020 on n'aura même pas les 12 Lianes qui étaient prévues dans le PDU précédent pour 2006** !! Un rythme de 2 Lianes par an nous semble un minimum, d'autant plus que le concept de Liane est déjà en lui-même un aménagement « low-cost ».

p 168 : Côté financement c'est encore pire, 3 Lianes pour 2015 et 2 en plus pour 2020. Très insuffisant.

----- ***** -----