

Élections Municipales 2020

Transports collectifs et qualité de vie en ville

Les questions de UVN-FNAUT

Madame, Monsieur,

L'Union des Voyageurs du Nord (UVN-FNAUT) œuvre depuis sa création en 1978 pour l'amélioration des moyens de déplacements pour toutes et tous en Nord Pas de Calais et notamment dans la région lilloise.

A l'occasion des élections municipales et communautaires de mars 2020, l'UVN-FNAUT souhaite interpeller les candidats sur cette question des déplacements. Les huit questions que vous adressons concernent évidemment à la fois les communes (voirie, etc...) et la MEL (réseau de transports), qui sont toutes deux l'objet des prochaines élections. Nous attendons donc des réponses sous ces deux aspects.

Nous vous invitons à y apporter vos réponses ou vos avis, à renvoyer à l'UVN-FNAUT de préférence en format .pdf en suivant la trame jointe (**au maximum 3 pages**, si nécessaire avec des liens vers vos propositions plus complètes), à contact@uvn.asso.fr (ou à défaut par courrier à UVN-FNAUT, 5 Rue Jules de Vicq 59800 LILLE). Merci de faire cela pour le **29 février**.

La première semaine de mars, les réponses des candidats ainsi qu'une synthèse seront transmises à la presse, publiées sur notre site (uvn.asso.fr) et diffusées via les réseaux sociaux (twitter: [@uvn_fnaut](https://twitter.com/uvn_fnaut)).

Par avance, nous vous remercions pour vos réponses et nous sommes volontiers à votre disposition pour vous rencontrer et échanger sur le sujet de la mobilité qui est au cœur des préoccupations des habitants.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en notre parfaite considération.

Gilles LAURENT
Président de UVN-FNAUT

Transports collectifs et qualité de vie en ville

Les questions de UVN-FNAUT

Qu'il s'agisse de la saturation des rues par la circulation automobile, du manque de cyclabilité de la ville, des insuffisances du réseau de transports publics, ou des négligences trop souvent constatées à l'encontre de la marche et de la circulation des piétons, *les déplacements sont un sujet majeur qui touche tous les citoyens tous les jours*. Nous interpellons donc les différents candidats aux prochaines élections municipales à ce sujet.

À court terme, comment améliorer le réseau Ilévia sur le prochain mandat ?

1) Dépenses et recettes d'exploitation

Lors du dernier renouvellement de la DSP, les élus de la MEL ont fixé comme objectif une réduction de 10% du budget d'exploitation, bien au-delà des quelques pour cent d'optimisation du réseau habituellement demandés. Il en est résulté une dégradation des services de bus (itinéraires rallongés, fréquences moindres, inadéquation au besoin, nombreux services en retard ou supprimés) et même du métro (intervalle de porté de 6 à 8 minutes en heures creuses, pannes fréquentes, ...). *Réinvestir dans l'exploitation semble prioritaire*.

Du côté des tarifs, *le coût d'un voyage Ilévia à plusieurs ou en famille est exorbitant*. Il manque un tarif « mini-groupe » pour concurrencer la voiture, comme à Toulouse ou à Nantes (où l'on voyage à 5 avec un pass « tribu » pour 50% de plus qu'un pass journée), et/ou un tarif pour les 4/12 ans, voire 4/18 ans, à moitié prix. La tarification solidaire est certes un grand progrès mais crée des effets de seuils pénalisants. Enfin, la question de la gratuité – ou plutôt de la *prise en charge collective* du coût des transports – est soulevée dans le débat public. Les exemples récents (Niort, Dunkerque) montrent que cette mesure ne peut être efficace qu'à raison d'investissements conséquents : *le succès d'un réseau de transport vient avant tout de l'offre et de la performance*, bien que le coût pour l'usager soit évidemment un facteur important ce n'est pas le motif de choix principal.

Dépenses, recettes: quelles mesures proposez-vous pour mieux financer le transport public ?

Quelles mesures proposez vous pour rendre la tarification plus attractive ?

2) Amélioration de l'efficacité du réseau de bus

À un coût bien inférieur à des grands projets, des mesures simples pour un réseau de bus plus efficace.

Quels couloirs de bus et quels aménagements de carrefours prioritaires bus prévoyez-vous sur votre commune ?

Prévoyez vous de faire la montée/descente par toutes les portes sur les bus articulés comme ceux de la Liane 5 ?

3) Déviations des bus et information aux voyageurs

Les déviations sont trop fréquentes (plus de 1500 déviations par an sur la MEL), parfois pour des motifs futiles, trop longues en durée et perturbent gravement le quotidien des usagers. De plus l'information est souvent défaillante, des usagers attendent pour rien dans des arrêts non desservis. L'information numérique est importante mais insuffisante : un plan temporaire du tronçon modifié aux arrêts et dans les bus concernés est nécessaire. De plus, les déviations récurrentes (comme lors de manifestations) doivent faire l'objet d'un plan diffusé à l'avance pour savoir à quels nouveaux arrêts se reporter.

Quelles mesures comptez-vous prendre pour réduire l'importance des déviations et améliorer l'information ?

4) Doublement des rames de la ligne 1 du métro

La France connaît actuellement deux Bérézina industrielles, l'EPR de Flamanville et le doublement des rames de la ligne 1 de notre métro. Dans le même temps Toulouse a doublé ses rames de la ligne A en moins de 3 ans...

Quelle mesure préconisez-vous pour que le doublement des rames soit enfin mené à son terme ?

5) Gouvernance, transparence et participation des usagers

Nous avons demandé et obtenu des comités de lignes similaires à ceux du TER. Mais aucun n'a été organisé depuis 2014. En outre les associations d'usagers ne sont même plus informées des évolutions du réseau. D'une façon générale, les suggestions faites ne sont suivies d'aucun effet. Plus généralement, les études et données de la MEL devraient être mieux diffusées dans une démarche d'open data.

Que proposez vous mieux associer les usagers qui, nous semble-t-il, sont les premiers concernés, et pour prendre en compte leur remarques ?

6) Stationnement des véhicules motorisés

La voiture est très souvent vue, à tort, comme le moyen le plus commode, rapide ou fiable pour se déplacer. Pour en réduire l'usage, l'amélioration des modes de transport doit se combiner à une réduction des possibilités de stationnement et une lutte contre la fraude au stationnement qui pénalise l'ensemble des moyens doux de transport.

Quelles mesures prévoyez vous pour redistribuer l'espace public à tous en limitant le stationnement dans votre ville ?

Quelles actions mettez-vous en œuvre, comme la vidéoverbalisation, pour empêcher le stationnement illégal sur les trottoirs, les passages piétons, et sur les aménagements cyclables ?

À moyen et long terme, quelles infrastructures dans et hors de la MEL ?

Outre les déplacements quotidiens à l'intérieur de la MEL, les déplacements « régionaux, nationaux ou internationaux » se terminent souvent par un déplacement urbain, et **il ne sert à rien d'avoir des TER performants ou des TGV si en bout de chaîne le transport urbain se traîne**. Le moindre maillon défaillant conduit à utiliser la voiture.

Or si on excepte le métro et le Mongy, le reste des transports urbains est assuré par des bus lents et peu fiables (11 km/h en centre ville). **Il manque une vraie volonté politique de priorité aux carrefours, de réduction du temps perdu aux arrêts, pour avoir réellement des lignes de bus à haut niveau de service** (ce qui veut dire une vitesse commerciale d'au moins 20 km/h) (ce que les Lianes ne sont pas).

Le temps de trajet (et donc la vitesse) est bien LE critère de choix du mode de transport (lorsqu'il y a le choix) – et surtout si c'est un trajet quotidien ! C'est pourquoi le T(ER)GV et le métro ont un grand succès, alors qu'on n'aura jamais un report modal significatif avec un bus fût-il amélioré.

C'est donc une excellente idée que la MEL se soit enfin penchée sur des prospectives Transport pour 2035. Rappelons que les précédents PDU (2000, puis 2010) promettaient moult projets qui n'ont pas été réalisés... et que aucun transport collectif en site propre un peu sérieux n'a été mis en place depuis 2000. Le résultat est que **la MEL se retrouve dernière parmi les grande Métropoles... et n'a actuellement aucun projet en cours d'étude ou de réalisation !**

7) Dans la MEL : nouvelles infrastructures de transport urbain

La MEL a validé récemment un Schéma Directeur des Infrastructures de Transport. Nous nous félicitons qu'enfin une vision prospective globale ait prévalu et que le mode tramway soit privilégié. Néanmoins vu le retard pris, l'ambition du SDIT nous paraît très insuffisante et trop lente.

Quelles infrastructures de transport, que ce soit dans SDIT ou en complément, souhaiteriez-vous pour votre commune ou pour la MEL ?

Quelle ambition et quel calendrier proposez-vous pour améliorer le SDIT et le mettre en œuvre ?

8) La MEL, les Hauts-de-France et la Belgique : le RER Lillois

Indépendamment de l'éventuel « Réseau Express Grand Lille » lancé par la Région fin 2015, mieux intégrer dès maintenant le TER à la desserte urbaine est nécessaire. Il faut se fixer, en lien avec la Région, des objectifs ambitieux du type S-Bahn allemand, c'est à dire une desserte cadencée tous les jours de 5h à minuit sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire lilloise sur un rayon de 50 km autour de Lille. Nous avons 50 ans de retard là-dessus. Côté tarification, l'intégration tarifaire de la MEL devrait être étendue aux trajets hors métropole. Ce projet doit être prêt pour bénéficier du prochain « appel à projets TCSP » de l'Etat, et son prolongement jusqu'à Courtrai et Tournai dans l'Eurométropole devrait permettre des financements européens.

Que proposez vous pour avancer vers un RER sur toute l'étoile ferroviaire lilloise ?

Que proposez vous pour l'avenir des lignes Ascq-Orchies et Lille-Comines ?

Que pensez vous de l'avenir du « Réseau Express Grand Lille » ?