



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 CSP, 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'utilisateur 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 ?

La dernière CSP a montré que, même avec des recettes de billetterie non négligeable, la qualité des transports en commun reste dépendante de l'effort financier public. Le budget climatique, outil obtenu par les élu.es EELV à la MEL doit permettre de réaffecter des dépenses vers la transition énergétique, dont le financement des transports en commun. Pour rétablir la justice fiscale et la justice climatique en faveur des transports en commun, nous demanderons à l'état de supprimer la TVA sur les transports en commun. Nous demanderons également le rétablissement de l'assiette du versement transport des entreprises, l'assouplissement des contraintes liées à la contractualisation avec l'État qui plafonne nos dépenses et la mise en place de la contribution Climat Énergie. S'il l'État ne prend pas ses responsabilités, la MEL pourrait être contrainte jouer sur le levier fiscal pour financer l'ensemble de la transition. Actuellement, elle ne perçoit pas de taxe foncière alors qu'elle en a la possibilité. Le faible endettement actuel permettra d'emprunter afin de financer la réalisation du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports.

Quelles mesures proposez vous pour rendre la tarification plus attractive ?

La gratuité, combinée à l'amélioration du réseau est la condition d'accessibilité des contraintes qui doivent peser sur la voiture individuelle. Ainsi nous proposerons un nouveau contrat social pour créer un choc de mobilité durable.

Dès 2020, nous proposons la gratuité des transports en commun pour les moins de 25 ans, la première tranche de la tarification solidaire et les personnes en situation de handicap. La gratuité lors des jours de pollution sera déclenchée dès le premier jour d'alerte, sans attendre le préfet. La tarification solidaire peut être améliorée en diminuant les effets de seuil (création d'une nouvelle tranche à 75 % du tarif) et en prenant mieux en compte les familles (pass tribu).

Nous nous fixons comme objectif de passer à la gratuité totale en 2025 (au plus tard en 2030), une fois le réseau amélioré avec passage au 52m sur la ligne 1, les premières extensions du réseau opérationnelles (lignes BHNS et première phase de réalisation des tramways) en profitant de l'entrée en vigueur de la nouvelle concession de service public.

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 ?

Nous voulons inverser les priorités du partage de la voie publique : d'abord les piétons, puis les vélos, puis les transports en commun, et enfin la voiture. Nous créerons des couloirs de bus sur tous les axes actuellement en 2 fois 2 voies, à l'image du boulevard Montebello pour la liane 5. Sur Lille, cela concerne par exemple l'esplanade et le boulevard Jean Lebas (Liane 1), le boulevard Victor Hugo et le rue du faubourg d'Arras (ligne 14) ou le boulevard Schuman (liane 90). Les bus doivent avoir la priorité au feu avec détection anticipée afin d'augmenter la vitesse commerciale.

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

La descente et la montée par toutes les portes sont un moyen simple d'augmenter la vitesse commerciale en gagnant du temps au arrêts. Nous la généraliserons.

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 défailante, 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 ?

Le nouveau système informatique doit permettre l'information en temps réel des voyageurs. Celle-ci doit être généralisée dans les stations de métro et les arrêts de bus, en priorité sur les lignes structurantes. De nombreuses déviations pourraient être évitées avec une meilleure gestion de l'espace public (travaux, incivilité routière). Nous en feront une priorité. Un système d'alerte des perturbations pourrait être mise en place – par mail ou par sms – auprès des utilisateurs réguliers qui le souhaitent. Quand une ligne est dévié, l'affichage doit informer l'utilisateur sur le report possible.

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 ?

Ce chantier n'a pas été considéré comme une priorité par l'industriel désigné. La MEL doit en faire sa priorité en terme de chantier du mandat. Le chantier doit être suivi de près par nos équipes. Le compromis passé avec l'opérateur prévoit des pénalités en cas de retard. Celle-ci doivent être rigoureusement appliquées. S'il le faut, nous pouvons encore utiliser la voie judiciaire pour contraindre l'opérateur à respecter ses délais, notamment, en demandant un déplafonnement des indemnités.

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 ?

Les comités de lignes doivent être systématiques et réguliers. Les élus informés de leurs conclusion. L'open data généralisé.

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 ?

Nous voulons inverser les priorités du partage de la voie publique : d'abord les piétons, puis les vélos, puis les transports en commun, et enfin la voiture. A Lille, nous prévoyons par exemple de réduire d'au moins 10 % le stationnement de rue durant le mandat, afin de végétaliser. Nous créerons une zone piétonne d'au moins 50 ha autour de la Grand Place et des zones piétonnes et/ou à circulation limitée dans chaque quartier. Le 30km/h en ville doit être véritablement généralisé. Nous supprimerons les deuxièmes voies des grands

boulevards pour en faire des couloirs de bus et des pistes cyclables. La police municipale verbalisera systématiquement les incivilités routières (stationnement et arrêt sur les voies et pistes cyclables et sur les trottoirs). Nous prendrons sur l'espace dédié à la voiture afin d'agrandir les trottoirs et d'aménager un réseau express vélo.

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

La vidéo-verbalisation sera utilisée pour organiser la tolérance zéro sur les incivilités liées au stationnement. Ce sera également la priorité des agents municipaux (ASVP, police municipale). Nous voulons une politique métropolitaine du stationnement. Le stationnement payant doit être progressivement étendu à l'ensemble de la zone urbaine, avec un tarif solidaire pour les résidents et des parkings relais aux points d'entrée de la MEL et du pôle urbain, en interface avec les lignes structurantes de transport collectif (TER, métro, tram, lianes). Les forfaits de post-stationnement (amendes) doivent être utilisés pour le financement des transports en commun.

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 grandes 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 ?

Nous souhaitons l'application la plus rapide possible du SDIT. Cependant nous souhaitons qu'il soit complété, avec le passage du Tramway au cœur de Lille, par Jean-Baptiste Lebas et République. Nous souhaitons également la prolongation de la ligne Tourcoing Hem vers Pont de Bois au Sud et Halluin au Nord.

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

Dès le début du mandat, nous devons lancer la réalisation des ligne de Bus à Haut Niveau de Service et des lianes express, qui demandent peu d'études et de travaux.

Les études doivent également être lancées rapidement pour le tramway afin de lancer les travaux le plus rapidement possible, avant la fin du mandat, là où nous possédons déjà le foncier.

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'État, 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 ?

Il faut organiser une négociation MEL/Etat/région/sncf dès le début du mandat pour lancer ce chantier du RER.

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

Pour Lille Comines nous proposons un tramway interurbain en prenant appui, à partir de Wambrechies, sur le foncier SNCF disponible. La ligne Ascq-Orchies doit être intégrée au RER métropolitain ou devenir un tramway interurbain géré par les deux intercommunalité.

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

Le Réseau Express Grand Lille coûte trop cher à financer, il ne sera pas. La région l'utilise comme un miroir aux alouettes pour prétendre avoir un projet dans les cartons. Nous ne devons pas l'attendre et améliorer le réseau existant en créant une nouvelle gare à la porte des Postes et un réseau métropolitain cadencé, avec des rames à grandes capacités, et aux horaires étendus.