

Des transports en commun pour toutes et tous

10 propositions pour vraiment changer de mobilité à Lille

Nous saluons le principe d'un retour du tramway à Lille et d'une ligne de bus à haut niveau de service, en regrettant un manque de cohérence dans les modalités et les tracés.

Aussi, nous proposons de rehausser l'ambition à la hauteur des enjeux. C'est possible !

Les objectifs de ces nouvelles lignes de transport

1. Substituer l'utilisation de la voiture individuelle (majoritaire sur la MEL aujourd'hui) par des déplacements en transports en commun performants : rapides et accessibles.

→ Pourquoi ?

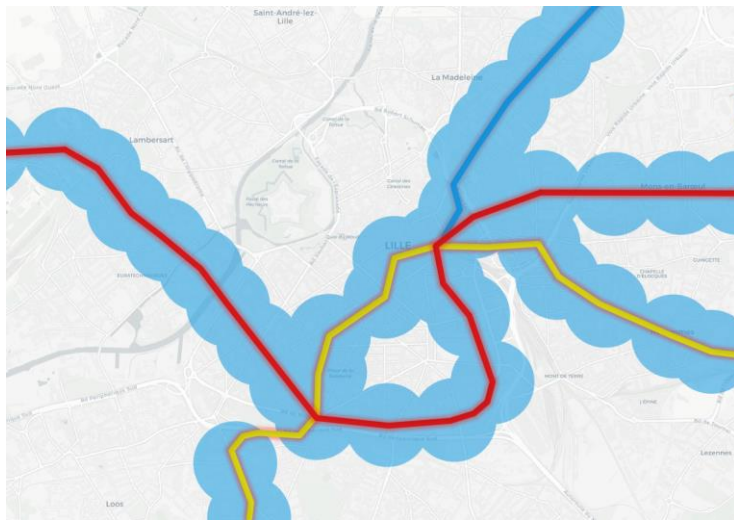
Parce que le transport routier est le premier poste d'émissions de gaz à effet de serre à Lille (40%).

Parce que le transport routier est l'un des principaux responsables de la pollution de l'air Lillois qui entraîne de nombreux décès prématurés dans la métropole lilloise (près de 2 000 estimés en 2017).

Parce qu'avec la hausse du prix de l'essence et le coût de l'entretien d'une voiture, nous devons rapidement donner la possibilité à chacune et chacun de se déplacer en transports en commun vers les services publics et les lieux de d'études, de travail, de loisirs.

2. Assurer une équité territoriale et sociale en prenant en compte les besoins toutes et tous

Trop de quartiers lillois sont aujourd'hui mal desservis par des transports en commun performants, comme le montre la carte ci-contre : Lille Sud, Faubourg de Béthune, Moulins, Wazemmes, le Vieux-Lille...



Document 1 : Le réseau actuel de transports en communs performants. Les disques bleus représentent des zones de 500 mètres autour d'un arrêt de métro soit 7/8 minutes à pied. Les zones blanches n'ont donc pas accès à un arrêt de métro à moins de 500 mètres !

Source : Lille Verte

10 propositions pour des lignes qui transforment vraiment votre quotidien

Proposition 1 | Ajouter une boucle/variante vers le centre de Lille

Parce que les quartiers de Lille Sud et du Faubourg de Béthune sont mal desservis, il faut que la nouvelle ligne de tramway traverse ces quartiers. Mais les tracés actuellement proposés relient simplement ces quartiers entre eux, sans les connecter au reste de la ville, c'est injuste ! Si l'on souhaite se rendre autre part qu'en périphérie de la ville, il faudrait continuer à faire des correspondances, dont on sait qu'elles découragent l'utilisation des transports. Tous les quartiers ont le droit à avoir un accès performant au cœur de ville.

Notre proposition de boucle ne vient pas affecter le tracé de référence sur Lille Sud et le Faubourg de Béthune. Au contraire, notre proposition offre une véritable complémentarité entre le tracé principal et cette variante. Leur cohabitation est essentielle pour la performance de cette ligne de tramway.

Proposition 2 | Par cette boucle, desservir les zones denses existantes et éloignées des stations de métro, telles que Moulins et Wazemmes

Le nord de Moulins et l'ouest de Wazemmes représentent 60 hectares soit 6000 habitant.es qui n'ont pas d'accès à un transport en commun performant (donc le métro) à moins de 500 mètres de chez eux. Une boucle Porte d'Arras < > République reliée aux tracés de Faubourg de Béthune et de Lille Sud résorberait cette zone blanche.

Proposition 3 | Passage du tram rue d'Isly et boulevard Vauban plutôt que le long de la Deûle

Le passage le long de la Deûle dessert surtout... le long de la Deûle où il n'y a actuellement que peu d'habitations, et dont l'avenir de projets immobiliers est plus qu'incertain. Notre proposition permet donc de donner satisfaction tant aux personnes qui habitent, étudient et travaillent dans le secteur, avec 25 000 étudiant.es et 4 000 salarié.es à l'Université Catholique de Lille et aux écoles rattachées.

Pour être efficace et permettre le rabattement des étudiants vers le métro, ce raccordement devrait se faire à République via le boulevard de la Liberté. Ensuite, deux options s'offrent à nous. Soit rejoindre directement le secteur gare par la Rue du Molinel, soit rejoindre Grand Palais via le boulevard de la Liberté et le Boulevard Louis XIV, comme autrefois la liane 90. Rappelons qu'il s'agit pour la première proposition, du tracé actuel de la Liane 5, aujourd'hui saturée du fait de son succès.



Proposition 4 | Desservir les deux gares

Alors qu'elle est la 15^{ème} gare la plus fréquentée de France, Lille Flandres est une des grandes oubliées de cette nouvelle ligne de tramway.

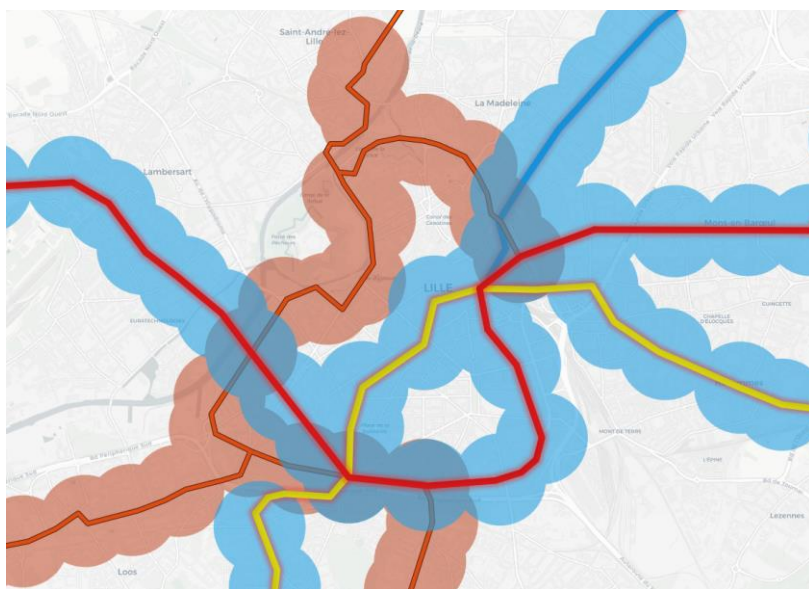
Nous proposons que cette desserte s'effectue d'un côté par notre proposition de variante Porte d'Arras <> République <> Lille Flandres et d'un autre par une boucle Pasteur > Lille Europe > Lille Flandres > Rue des Cannoniers > Boulevard Carnot > Lille Europe pour rejoindre ensuite Wambrechies par le tracé actuellement proposé. La faisabilité technique a été prouvée plusieurs fois par des études concluantes.¹



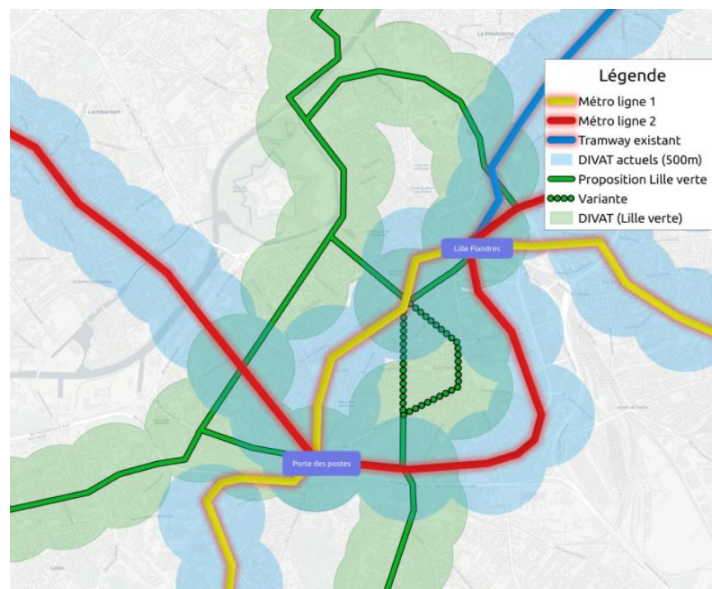
Document 2 : Une projection visuelle du passage d'un tram rue du Molinel pour desservir Lille Flandres d'un côté et la place de la République de l'autre. Source Municipales 2020, Lille Verte

Proposition 5 | exploiter en 3 ou 4 lignes pour éviter les correspondances

Ci-dessous à droite, les tracés soumis à la concertation avec les disques d'accessibilité. Au regard des zones blanches maintenues, ces tracés ne résorbent pas les enjeux d'accessibilité. A gauche, notre proposition de tracés alternatifs.



Document 3 - Représentation des 2 lignes de métro, la ligne actuelle de tram et les lignes de tramways soumises à la concertation préalable (en orange) associées aux DIVAT (disque de 500 mètres de rayon)
Source : Lille Verte



Document 4 - Représentation de la synthèse des propositions de Lille verte et de l'accessibilité associée. Source : Lille Verte

¹ <http://atelier981.org/project/etude-urbaine-tram-train/>



Proposition 6 | Un aménagement de l'espace public pour accueillir le tramway mais aussi les modes actifs

Ce réaménagement est une opportunité pour renforcer les projets de mobilités douces ainsi que ceux de renforcement des espaces verts, dont Lille est mal dotée. L'objectif d'un report modal de la voiture vers des modes de déplacement moins polluants, se réalise également par la conduite parallèle de nouveaux aménagements pour les modes actifs, rendus possibles par la transformation des espaces urbains induite par la mise en œuvre de ces nouvelles lignes de transports en commun.

Proposition 7 | Le passage du tram sur le boulevard Schuman implique le passage de 2x2 voies à 2x1 voie

En ayant toujours en tête cet objectif de réduire la part modale de la voiture et sa place dans notre espace urbain, il serait incohérent de faire passer le tram sur le boulevard Schuman sans réduire le nombre de voies dédiées à la voiture (passage de 2 fois 2 voies à 2 fois 1 voie) avec une réduction de la vitesse à 50 km/h sur ce boulevard.

Proposition 8 | Réaliser une véritable ligne BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq

Pour être qualifié de BHNS, il faut au minimum 70% de site propre, ce qui nous semble être compliqué aujourd'hui (ex : pont de Tournai, avenue de Dunkerque, avenue de Bretagne, rue de Turenne). Les financements sont en deçà du niveau requis de 6M€ (fixé par la MEL elle-même !) pour un BHNS et ne sont donc pas suffisants pour un tel réaménagement de l'espace public. La fréquence de passage n'est pas non plus à la hauteur : 10 minutes en heure de pointe (qui est la fréquence de passage actuelle de la L18) alors que les BHNS français les plus ambitieux se situent entre 3 et 6 minutes.

Proposition 9 | Desservir le cœur du quartier du Marais (Lomme)

Le quartier du Marais à Lomme connaît un manque considérable d'accès aux transports en communs performants. Puisqu'EuraTechnologies se trouve être le terminus du BHNS (une nouveauté par rapport au SDIT), il serait pertinent de desservir le cœur du quartier du Marais afin d'améliorer le quotidien de ses habitants.

Proposition 10 | Intégrer la question de la desserte du vieux-Lille lors de la consultation sur l'avenue du Peuple Belge pour apporter une solution à la dernière zone blanche lilloise non résorbée

Vous souhaitez plus de précisions quant à nos propositions ?
Rendez-vous sur notre site internet lilleverte.fr pour accéder
à la contribution de son intégralité. contact@lilleverte.fr

