



**Atelier citoyen n°4 – Repenser les mobilités**

**17/10/2019**

**Actes**

Après une présentation de l'atelier et du lien entre le sujet et les enjeux climatiques, les participants se sont constitués en trois tables. Chaque table a débuté par un premier temps où chacun a pu partager le moyen de transport utilisé pour venir et pourquoi, ainsi que ce qui prime en termes de mobilité. Les modes de déplacements étaient divers et les participants ont notamment fait rimer mobilité avec responsabilité, sobriété, facilité, sécurité, accessibilité, utilité, liberté, civilité ou encore santé. Chaque table a ensuite dialogué autour de 3 thèmes : les modes motorisés, les transports publics et les modes doux.

### **1. Modes motorisés**

Le thème des modes motorisés (qui excluait les modes doux électriques) s'est essentiellement concentré sur la voiture, souvent vue comme un pis-aller à défaut de transports en commun efficaces.

- **La voiture**

La méfiance au sujet de la voiture repose sur trois dénonciations : la pollution, l'encombrement de l'espace public et les risques pour la sécurité.

La **pollution** est multiple, par dégagement des gaz de combustion du carburant (CO<sub>2</sub> mais pas seulement), par émissions de particules dues à l'usure des pneus et au freinage, mais aussi par le bruit des véhicules, sans parler du traitement des pièces des véhicules en fin de vie.

L'**encombrement** concerne la route elle-même avec des problèmes d'embouteillages réguliers, ainsi que les vastes espaces de parking qui réduisent l'emprise végétale au sol. Mais le stationnement empiète parfois aussi sur les trottoirs et autres espaces piétons ou cyclables.

La **sécurité** est un enjeu majeur de la circulation en ville. Les passages piétons et les abords des écoles sont perçus comme des zones qu'il faudrait davantage sécuriser. Les cyclistes sont vulnérables partout où il n'existe pas de voie cyclable clairement séparée de la route, et en particulier aux croisements. Les motards sont sensibles aux revêtements glissants utilisés dans certaines zones au sol et dénoncent le danger des glissières de sécurité sur voies rapides. Les automobilistes eux-mêmes peuvent être victimes de la circulation.

- **La situation à Villeneuve d'Ascq**

Malgré une multitude de chemins accessibles à pied ou en vélo, le réseau routier morcelle les communications entre quartiers, donnant le sentiment que la **ville** est construite pour la **voiture**. Certains quartiers résidentiels sont d'ailleurs dépourvus de **trottoir**. La très grande concentration de concessionnaires automobiles sur Villeneuve d'Ascq renforce peut-être ce sentiment.

L'**axe majeur** qui traverse la ville sur un axe nord-sud concentre les critiques de **pollution** chimique et sonore, avec une vitesse de 90 km/h qui semble excessive, surtout en regard du virage nord dont la limitation à 50 km/h n'est essentiellement pas respectée.

L'opinion sur les **parkings** est ambivalente : d'une part, il y en aurait trop aux abords des entreprises et centres commerciaux, ce qui favorise l'usage d'un véhicule personnel au détriment du recours aux transports en commun, d'autre part on regrette un manque de parkings-relais en périphérie ou aux abords de stations de métro, voire leur suppression comme à Pont-de-Bois, alors qu'il y en aurait besoin pour encourager les usagers (y compris extérieurs à la ville) à circuler sans voiture.

Les nombreux parkings du Grand Stade sont trop chers, reportant le stationnement de trop nombreuses voitures dans les rues de Villeneuve d'Ascq à l'occasion des matchs et autres évènements.

- **Propositions**

Beaucoup de souhaits exprimés par les participants répondent directement aux constats énoncés plus haut : repenser la **place, la quantité et la répartition des parkings** à l'échelle de la ville, mais aussi dans la perspective de la circulation en transport en commun à l'échelle de la métropole ; **sécuriser** les **zones de rencontre** entre usagers, et notamment les **passages piétons** et développer les **pistes cyclables** ; **réduire la vitesse** sur les axes rapides et développer les **zones 30**. Les outils de **plan de déplacement urbain** et de plan de déplacement d'**entreprise** sont aussi préconisés.

En appui à une politique de transport en commun plus ambitieuse (voir thème suivant), plusieurs systèmes de **réduction de la circulation des voitures** sont mis en avant : autopartage, taxi social, covoiturage, prêt de voiture... Le syndrome d'une seule personne par voiture doit être réduit autant que possible.

Il faudrait réfléchir à la valorisation de systèmes de propulsion moins polluants pour favoriser la mutation des usages. Le développement de la **zone de faible émission** est un projet à poursuivre.

La **prégnance des camions** doit aussi être **amoindrie**, par exemple en imitant le système en place à la plateforme du port de Lille, avec report des livraisons sur de plus petits volumes pour le dernier kilomètre. Le **ferroutage** peut-il être appuyé à l'échelle de la métropole ?

Enfin, tous les usagers sont perdants dans une politique du laisser-faire en matière de règlement de la **circulation** et du **stationnement**. Une plus grande **réactivité des autorités municipales** face aux incivilités de la route est réclamée par une grande partie des participants, avec davantage d'aménagements gardant les voitures à distance et une plus grande limitation du stationnement (zone bleue).

## 2. Transports publics

### • Constats

Côté **tarifs**, c'est trop cher ! Augmentations successives et une part des tarifs sociaux qui existaient ont disparu (chômeurs, familles, étudiants...). L'augmentation est justifiée par Ilévia par la mise à disposition de la 4G (ligne rouge pas encore concernée) et l'installation des portiques...

La **politique de contrôle** a pris un tournant excessif : présence de policiers systématique lors des contrôles, la non-validation du titre pour un abonné entraîne une amende...

Niveau **fiabilité**, les pannes sont trop nombreuses. Incapacité et/ou manque de volonté d'Ilévia à corriger les dysfonctionnements.

La **fréquence** des bus est trop faible le soir et le week-end.

Le **maillage du réseau** est insuffisant. Avec certains quartiers comme Breucq franchement très mal desservis ou d'autres qui ne sont pas bien reliés entre eux. Le nouveau schéma des lignes de **bus** exclut à nouveau certains usagers ou leur complique la vie. Côté **train**, les 3 gares sont mal desservies, mal signalées. Aucune incitation. Trop peu de liaisons avec les villes voisines du Pévèle jusqu'Orchies.

Le **pôle d'échanges** du Pont de bois : Les travaux ont été trop longs, le pôle est sous-utilisé, le parking voiture a été supprimé, mauvaise signalisation, pas d'informations. De leur côté, les coûteux **parkings** du grand stade restent vides alors qu'ils pourraient être utiles.

Enfin, les **stations de métro** sont en très **mauvais état** et l'intérieur des rames est très pollué (voir les mesures prises par des chercheurs de Lille 1).

### • Changements souhaités

Rétablissement /élargissement des tarifs « sociaux », y compris pour les étudiants qui n'habitent pas V.d'Ascq.

Sur la question de la **gratuité** : deux « écoles » parmi les citoyens :

- 1- Ceux qui réclament la gratuité tout de suite.
- 2- Ceux qui réclament d'abord une amélioration nette de l'offre. Rapidement, plus vite que ce qui est prévu par la MEL actuellement soit 2,5 mandats... puis gratuité.

Parmi les idées pour améliorer la **qualité** et l'**attractivité** du **réseau** :

- Mettre en place des navettes très fréquentes entre les quartiers du type de la navette du veux Lille
- Améliorer le confort des arrêts de bus et en installer quand il n'y en a pas
- Revoir le nouveau schéma des lignes de bus. Intégrer V.d'Ascq dans le nouveau plan de tramway
- 1 station de Vville pour chaque station de métro
- Redévelopper le train et transformer les gares SNCF actuelles.

- Rendre gratuit les parkings du Grand Stade
- Augmenter le nombre de couloirs de bus/vélos y compris sur les routes qui mènent vers Cysoing etc.

### 3. Modes doux

- **Constats**

Villeneuve d'Ascq est une **ville labyrinthe** et **étendue**, ce qui rend la circulation en modes doux parfois difficile, avec un **manque de repères** (signalétique, cartes et plans de cyclabilité trop rares et peu lisibles). Le jalonnement, le fléchage dans la ville pour aller d'un quartier à l'autre, manque de clarté et de simplicité. Pendant les travaux (en particulier privés), ça s'aggrave. On relève beaucoup d'imperfections, la ville s'est endormie après avoir construit deux grands axes (E-O/N-S) assez structurants. Elle a pris du **retard** en vivant sur son passé de ville nouvelle. Avec ses grandes zones commerciales et leurs parkings, elle s'est **développée** dans l'époque et la **logique du tout-voiture**, les commerces étant souvent peu accessibles autrement.

La cyclabilité est très inégale, certains segments sont bien aménagés (par ex. à Ascq, Cousinerie) mais souvent partiellement, avec de longues ruptures. Les **liaisons** inter-quartiers et inter-communales sont souvent compliquées, par exemple pour aller à Lille. À bon nombre d'endroits, il est bien plus difficile de se sentir en **sécurité** et rouler **à vélo avec ses enfants** qu'en voiture. Les **rond-points** pour les vélos sont désolants (morceaux sur la route), souvent de simples bandes cyclables si ce n'est rien, en tout cas rarement de vraies pistes ! Les **stationnements vélos** existent mais sont insuffisants et rarement sécurisés et ont une place très marginale comparés à ceux des voitures.

Pour les piétons, poussettes, fauteuils roulants, les **trottoirs** sont parfois en mauvais état quand ils ne sont pas absents ou rendus impraticables par des stationnements illicites souvent impunis. Pour les fauteuils roulants, il faut parfois descendre sur la chaussée, puis remonter sur le trottoir, avec des dévers. Par ailleurs, l'**éclairage public** est parfois insuffisant. Certains endroits spécifiques aux modes doux (**tunnels** notamment) sont glauques.

- **Propositions, pistes de solutions**

Si on ne peut pas imposer à tout le monde de circuler en mode doux, il s'agit d'inciter à ne pas prendre sa voiture pour faire 100m. De manière générale, il est temps d'inverser les priorités, de faire passer les mobilités douces avant la voiture et plus largement de les favoriser. Quelques mesures dans ce sens :

- Remplacer des places de parkings par des **boxes à vélos** et installer plus d'**arceaux** à des endroits stratégiques pour plus de vélos garés et donc plus de sécurité
- Installer une meilleure **signalétique** ainsi que des cartes et plans plus visibles et lisibles

- Davantage de **pistes cyclables** et a minima bandes cyclables dans une optique de **continuité** des itinéraires cyclables (sans ruptures). Des **autoroutes vélos** (stops tracés pour les véhicules motorisés) → réduire les arrêts aux rond-points et feux
- **Entretien/Déblayer** les pistes et trottoirs plus rapidement pour éviter accidents, pas uniquement les routes
- Développer la **location vélo longue durée** peu cher et contribuer au financement des vélos, y compris électriques
- Garantir la montée en **bus en fauteuil roulant** (relever les trottoirs quand nécessaires)
- Relier certains quartiers (ex : Château-Annappes) par des **voies vertes** plutôt que par des souterrains peu engageants.
- Une **politique** et une **communication** de la ville en faveur de la marche et des modes doux.
- Une politique de **prévention** pour les modes doux (écouteurs/trottinette et freins, limitation des vélos cross dans la réserve naturelle du Héron).
- Davantage de bancs.
- Organiser des services municipaux avec un référent responsable par quartier, pour toutes les questions pratiques/mobilité (≠conseiller de quartier qui n'a pas de pouvoir).