



## Actions et Projets pour la Métropole

### **Pour une politique solidaire et écologiste des transports**

---

L'urgente nécessité pour la MEL de prendre des décisions concrètes en matière de transports collectifs n'est plus discutée. Pour autant, le diagnostic fondant cette nécessité varie. En tant qu'écologistes, nous plaidons en faveur d'un effort sans précédent en matière de transports collectifs (TC) et d'infrastructures cyclables sur la base d'un triple constat.

Premièrement, lutter contre la pollution et les changements climatiques aujourd'hui et demain impose un tournant radical en faveur des modes de transport les moins polluants et les moins émetteurs de GES (gaz à effet de serre) que sont la marche, le vélo et les TC. En 2013, les transports étaient responsables de 46 % des émissions de GES sur le territoire métropolitain. Ils représentent donc un levier central dans la lutte contre les changements climatiques. La pollution fait plus de 1 500 morts par an sur notre territoire. Les modes de transport doux et actifs ont pour avantage d'améliorer la qualité de vie des métropolitain·e·s en contribuant à l'apaisement de la ville et à la diminution des multiples nuisances provoquées par un trop grand nombre de voitures individuelles sur l'espace public, à l'arrêt ou en marche.

Deuxièmement, l'accès à un mode de TC constitue une politique d'équité territoriale et sociale essentielle dans un territoire où 17,3 % de la population était pauvre en 2013. Trouver un emploi, accéder à un espace de nature ou entretenir des relations sociales : autant d'enjeux centraux pour les personnes précaires, auxquels une politique solidaire des transports peut contribuer à répondre. L'un des objectifs de nos propositions est de désenclaver les quartiers qui le nécessitent. Plus généralement, nos propositions visent à offrir à la population non desservie actuellement, y compris la population périurbaine, une offre de TC performante.

Troisièmement, le vélo a pleinement sa place dans cette politique, pour la totalité du déplacement ou en rabattement sur un mode de TC. Le vélo permet d'aller quatre fois plus vite que la marche : une station de train peut donc desservir 16 fois plus de surface en accès vélo qu'en accès piéton ! La complémentarité transport collectif + vélo est l'offre l'alternative à la voiture la plus performante. En ce sens, les accès cyclables sécurisés aux stations de TC, y compris les gares TER, doivent être généralisés.

Nos propositions sont de nature à augmenter l'attractivité des modes de transport vertueux, en permettant à celles et ceux qui ne le peuvent pas actuellement de se passer de la voiture. En ce sens, parallèlement à la construction de lignes de TC lourd, la MEL mènera des négociations avec l'ensemble des communes concernées par de telles lignes pour que soit mise en place une politique du stationnement métropolitaine cohérente. Le stationnement est en effet le premier générateur de trafic, un automobiliste n'empruntant sa voiture que lorsqu'il sait qu'il pourra la stationner à destination. La diminution du nombre de places de stationnement dans les zones desservies par des transports collectifs efficaces permettra de dégager de l'espace public, dédié

au développement de cheminements piétons, de pistes cyclables et de voies de BHNS (bus à haut niveau de service).

Nos propositions relatives à la construction de nouvelles lignes de TC ne sont donc pas uniquement basées sur l'attractivité actuelle de la voiture dans certaines communes, mais sur la politique volontariste à mener de manière globale en matière de mobilité. C'est uniquement à cette condition que le SDIT (schéma directeur des infrastructures de transport) pourra véritablement porter la politique ambitieuse de mobilité durable dont ont besoin les habitant·e·s de la MEL.

Enfin, nos propositions sont ambitieuses sans être déraisonnables. Entre 2000 et 2019, la Métropole de Lyon (moins étendue que la MEL et comprenant 1,371 million d'habitants contre 1,141 million pour la MEL) aura construit 68,5 km de lignes de tramway et prolongé son réseau de métro de plus de 2,5 km. Elle a d'ailleurs encore d'autres projets pour l'avenir. Les métropoles moins peuplées de Montpellier (450 000 habitants) et Bordeaux (780 000 habitants) ont pour leur part construit respectivement 60 et 66 km de lignes de tramway depuis 2000 et 2003. Les deux premières phases de notre projet (2020-2032) prévoient respectivement la construction de 30 et 34 km de lignes de tramway, soit 64 km de lignes de tramway au total, parmi lesquels les 11,5 km de la section Marquette-Comines à moindre coût, et 3,5 km de métro.

## **Les priorités d'un SDIT pour une mobilité durable**

---

### **1. Prendre résolument la main sur les transports collectifs**

Il n'est plus temps pour la MEL de se reposer sur l'hypothétique projet du REGI, maintes fois annoncé, aussi souvent reporté et nullement budgété. Le Conseil régional des Hauts-de-France doit prendre ses responsabilités en matière de transport collectif, mais il nous faut aussi prendre la main et créer un RER en partenariat avec le Conseil régional sur le modèle des S-Bahn allemands : moins onéreux et offrant une desserte ferroviaire hiérarchisée, cadencée et essentiellement basée sur l'existant. La complémentarité entre le réseau TER actuel et les transports collectifs à développer sous maîtrise d'ouvrage métropolitaine est indispensable et prioritaire.

La ligne Lille-Comines est menacée : nous pouvons en imaginer le déclassement avec une compensation financière du Conseil régional, afin que la MEL puisse l'exploiter et que les normes à l'œuvre soient celles du tramway et non celles du ferroviaire, beaucoup plus contraignantes.

### **2. Mettre en place une politique de stationnement métropolitaine et identifier les financements potentiels**

Pour mettre en place cette politique ambitieuse d'infrastructures vertueuses, la maîtrise du stationnement, générateur de trafic automobile, est nécessaire. La politique du stationnement doit donc être coordonnée entre les communes, qui ont la compétence de réglementation et de police sur la voirie, et la MEL qui, au titre du PLUi, a compétence sur les normes de stationnement dans la construction, la gestion des parkings publics souterrains étant partagée.

Au demeurant, de nouveaux opérateurs privés organisent aujourd’hui la mutualisation du stationnement en ouvrage. Enfin, la diminution des obligations de construction de surfaces de stationnement bénéficie aujourd’hui à ses ayants droit, sans partage avec la collectivité.

Une politique intégrée du stationnement sera développée dans les communes volontaires, grâce à la mutualisation de l’ingénierie technique et financière de la MEL et de ses capacités d’observatoire. En particulier, les ressources issues du stationnement doivent être identifiées, rationalisées et expliquées, et la majoration du taux de la taxe d’aménagement doit être étudiée dans les secteurs pertinents.

### **3. Créer du site propre pour les modes de transport vertueux**

Seul le site propre offre la sécurité et l’efficacité propres à un mode de transport attractif. Il en va du vélo comme du bus. Un réseau cyclable digne de ce nom est d’abord un réseau sur lequel chacun peut rouler sans craindre pour sa vie, puis un réseau hiérarchisé, continu et structurant, permettant de relier rapidement de multiples points de la Métropole, en particulier les lieux publics, les établissements scolaires et les arrêts de transport lourd.

Quant au bus, il est actuellement le maillon faible du parcours intermodal : grilles horaires complexes et forte sujexion au trafic automobile ne le rendent que faiblement incitatif. Les lignes de bus structurantes (les actuelles lianes) devront véritablement être à haut niveau de service, et donc en site propre, et bénéficier de la priorité absolue aux carrefours. Afin d’en favoriser l’acceptabilité, des contrats d’axe seront élaborés de manière partenariale avec les communes concernées (traitant par exemple les caractéristiques de la politique de stationnement y prévalant).

### **4. Faire des transports collectifs pour tou·te·s**

La construction de nouvelles lignes de transport collectif devra répondre à l’impératif de limitation de l’extension urbaine. Les zones les plus denses seront par conséquent priorisées. Pour autant, les habitant·e·s des communes périurbaines doivent pouvoir rejoindre le cœur de la Métropole, pour y travailler, s’y promener ou s’y divertir, en transport collectif : c’est la résorption de la fracture territoriale en matière de mobilité douce et active que nous visons.

La création d’une ligne de tramway interurbain jusque Comines, la priorisation de la ligne de tramway vers Seclin pour desservir un territoire entravé dans son développement par la présence des champs captants, la création de nouveaux parkings relais favorisant l’intermodalité et la création d’un réseau express vélo sont de nature à répondre à cette nécessité.

### **5. Accompagner les projets de densification urbaine pour éviter les coûts échoués**

De nombreux projets de densification urbaine sont déjà en cours sur le territoire métropolitain et d’autres sont à venir, en particulier sur les rives de la Deûle. L’absence de lignes structurantes de transport collectif justifie la construction d’un nombre plus élevé de places de stationnement

par logement et par entreprise : cela coûte cher et est inutile compte tenu de l'évolution attendue des mobilités !

Comme les autres réseaux (assainissement, télécommunication, etc.), les transports collectifs doivent être développés de concert avec les opérations immobilières d'ampleur, voire en amont, afin que l'emprise foncière nécessaire soit préservée. Les futurs occupants seront alors en capacité de prendre des habitudes de mobilité collective dès leur arrivée.

## **6. Dépolariser le réseau de transport collectif métropolitain**

Actuellement, le réseau métropolitain est excessivement centré sur la Ville de Lille, alors que la MEL se caractérise par son caractère multipolaire. Cela a pour effet négatif une saturation des pôles d'échanges lillois, en particulier de la gare Lille Flandres (*cf.* la carte « RER : utiliser la boucle lilloise pour éviter Lille Flandres »), et de l'impossibilité de relier certaines communes en transport collectif sans faire un détour par Lille. Pour assurer de meilleures liaisons transversales sans devoir créer de nombreuses infrastructures, il nous faut créer un réseau RER en complément de nouvelles lignes de tramway.

Nos propositions visent à désengorger le réseau lillois et de renforcer les liens entre les autres grandes villes et villes d'appui, par exemple entre Villeneuve d'Ascq, Hem, Wattrelos, Roubaix et Tourcoing.

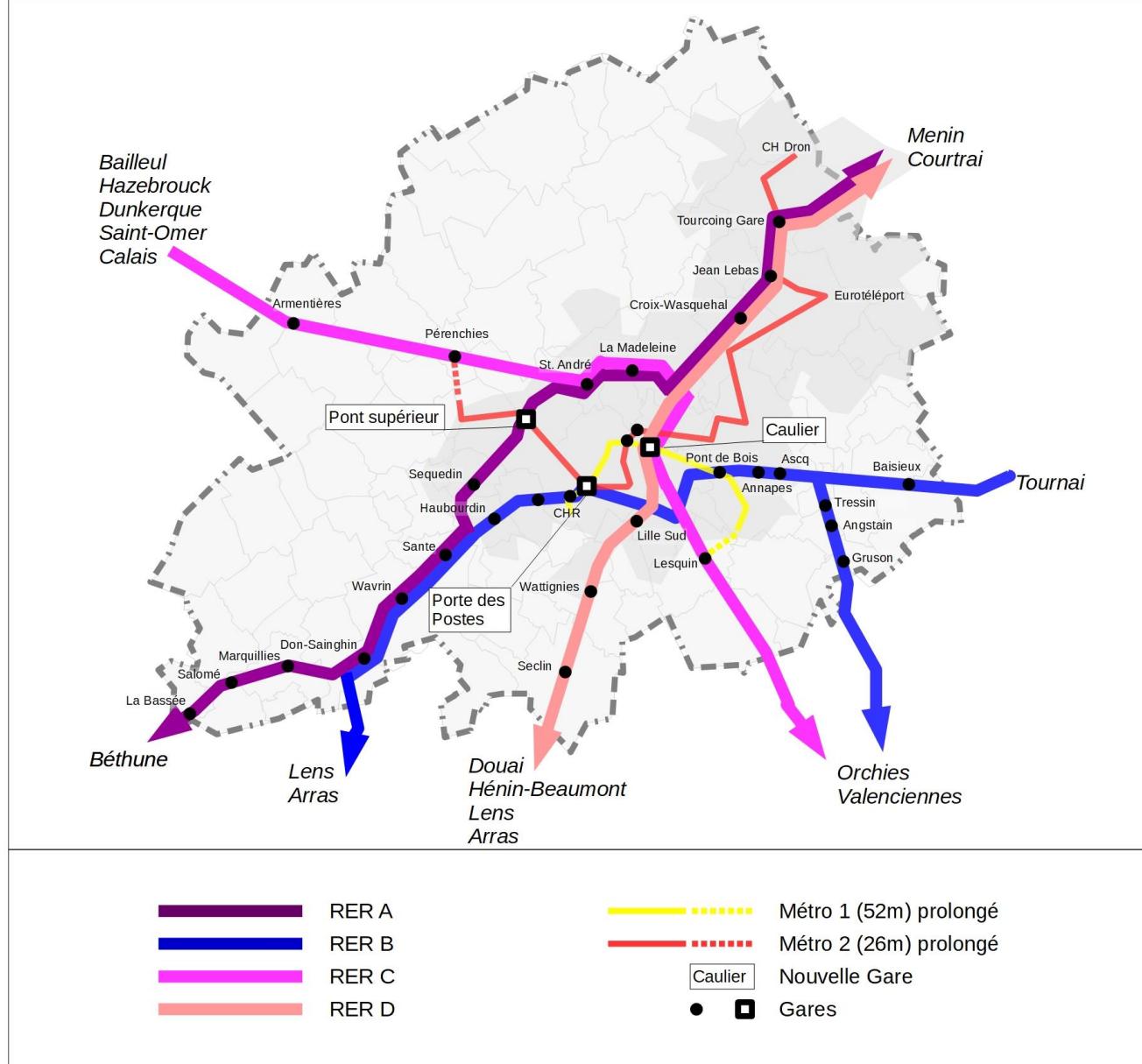
## **7. Faciliter l'intermodalité de nos voisins non métropolitains**

Selon l'Insee, 118 000 personnes travaillent sur le territoire métropolitain sans y résider et 7 trajets sur 10 se font en voiture. La MEL doit donc améliorer la possibilité pour ces personnes de venir en TC.

Le réseau ferré circulaire autour de Lille, actuellement réservé au fret ferroviaire ou délaissé, doit être remis en état afin de contribuer à la dépolarisation du réseau et optimiser l'existant. Cette optimisation doit passer par la création de trois nouvelles gares ou arrêts TER, permettant aux usagers du TER l'accès au réseau de métro ailleurs qu'à la gare Lille Flandres : Porte des Postes (où a été annoncée la construction de la nouvelle cité administrative, représentant entre 1 500 et 2 000 emplois), Caulier et Pont supérieur. Le prolongement des deux lignes de métro, la ligne 1 vers la gare de Lesquin et la ligne 2 vers la gare de Pérenchies, permettra aussi de répondre aux besoins d'intermodalité.

Enfin, les liaisons transfrontalières doivent être renforcées et d'autres créées, en partenariat avec l'Eurométropole : la future liaison interurbaine Marquette-Comines devra être prolongée jusque Comines-Belgique, les liaisons vers Tournai *via* Ascq et vers Menin seront améliorées et la ligne de tramway métrique R prolongée jusque Wattrelos devra l'être à terme vers Herseaux.

## RER : Utiliser la boucle Lilloise pour éviter Lille Flandres



### Et la ligne Ascq-Orchies ?

Le Conseil de régional des Hauts-de-France doit remettre cette ligne en activité et l'intégrer au réseau RER que nous proposons de développer sur le territoire métropolitain, en liaison avec les territoires voisins.

Au contraire de la ligne Lille-Comines, la Métropole européenne de Lille ne peut en récupérer la gestion, puisqu'Orchies ne se trouve pas sur le territoire métropolitain. Un tel scénario ne pourrait se faire en l'absence de la volonté de la Communauté de communes de Pévèle-Carembault de se voir confier la gestion de la portion de ligne située sur son territoire.

## 8. Choisissons le tramway interurbain plutôt que le tram-train

Les contraintes techniques du projet de tram-train sont multiples et ne sont, en France, généralement pas levées tout en occasionnant des coûts supplémentaires : il n'existe pas de tram-train à proprement parler sur le territoire national en raison des contraintes liées à l'exploitation des lignes par la SNCF, mais plutôt des lignes de « train léger ». Par conséquent, nous proposons de ne pas retenir ce mode, qui superpose les coûts et les complexités du tramway et du train.

### Nos propositions

---

- **Phase 0 (dès maintenant et progressivement)**

#### 1. Créer un réseau express vélo métropolitain

Le réseau express vélo créera un maillage permettant aux habitants de s'affranchir des nombreuses coupures rencontrées en banlieue : rocade routière, voies ferrées, grandes surfaces commerciales et quartiers de lotissements en impasse qui occasionnent de longs détours. Il offre des temps de parcours attractifs. Il permettra :

- aux collégiens et aux lycéens de rejoindre leur établissement à vélo, en identifiant les grands axes de déplacement vers ces établissements (en 2013, moins d'un tiers des établissements scolaires étaient situés à moins de 200 mètres du réseau cyclable, les établissements éloignés du centre urbain étant particulièrement mal desservis) ;
- aux habitant·e·s de la métropole périurbaine et rurale de rejoindre les grands pôles urbains à vélo, en particulier en créant un réseau express vélo le long de la Deûle ou de la future ligne de tramway interurbaine, afin de diminuer la fracture territoriale en matière de mobilité ;
- d'atteindre une masse critique de personnes empruntant leur vélo pour se déplacer contribuant à augmenter significativement la pratique sur l'ensemble du territoire métropolitain ;
- de faciliter l'accès aux stations de transport collectif lourd, urbain et interurbain.

Le différentiel de vitesse entre les véhicules motorisés et les vélos est parfois si élevé qu'il rend difficile, voire dangereuse, leur cohabitation sur un même axe. La réalisation dans les territoires non urbains d'un réseau piéton et cyclable structurant sera une partie de la solution, dès lors que les usages utilitaires seront pris en compte dans la conception des aménagements (revêtement lisse et praticable toute l'année quelle que soit la météo, éclairage approprié).

Dans l'urbain, la norme en matière de limitation de vitesse sera inversée pour que les 30 km/h deviennent la règle et les 50 km/h l'exception.

Le réseau express vélo a pour avantage de représenter un coût modique en comparaison de celui des grandes infrastructures de transport lourd, tandis que ses effets bénéfiques sont multiples, tant en matière de lutte contre les changements climatiques, de qualité de l'air, de santé des usagers et d'apaisement de l'espace public. Il a également pour avantage de pouvoir être emprunté à toute heure : pas de fin de service ni de 1<sup>er</sup> mai pour le vélo !

Le Plan « Métropole cyclable 2020 » sera repris et déployé à une vitesse accrue et en cohérence avec les différentes décisions prises dans le cadre du SDIT et avec le phasage de sa mise en œuvre, pour atteindre les objectifs mentionnés précédemment. Son coût est estimé à 75 millions d'euros.

Enfin, lors de ses prochains renouvellements, la CSP Transport devra logiquement tenir compte du SDIT, notamment en prévoyant l'augmentation du nombre de stations V'Lille sur le territoire, pour un maillage dense, continu et incitatif du service de vélos en libre-service et la création de nouveaux garages vélos sécurisés.

## **2. Mettre en œuvre un « Plan marche »**

D'après le CEREMA, 41 % des personnes ne marchent pas dans l'espace public, alors que plus de 20 % des déplacements en voiture font plus d'un km. Pour refaire de la marche un mode de transport attractif et sécurisant, un plan ambitieux de résorption des points noirs et de traitement des jonctions (portes de Lille par exemple) sera élaboré et mis en œuvre.

Aussi, le « Plan marche » cartographiera et programadera la création d'itinéraires piétons structurants. Au même titre que la politique de stationnement, la politique en faveur de la marche sera traitée dans le cadre des contrats d'axe, en cohérence avec la zone de chalandise des stations de transport collectif.

Enfin, le « Plan marche » reprendra nos propositions relatives à la marche et détaillées dans nos « 70 propositions pour une politique de mobilité écologique ».

## **3. Compléter le réseau de transport collectif lourd par de véritables BHNS en site propre (cf. la carte « Compléter le réseau par des Bus à Haut Niveau de Service) »**

Dans l'attente de la réalisation des différentes lignes de tramway, dont la construction n'est pas prévue en phase 1, des lignes de BHNS seront installées sur le tracé des futures lignes de tramway. Elles le seront à des conditions de réalisation et d'aménagement minimal pour en réduire le coût.

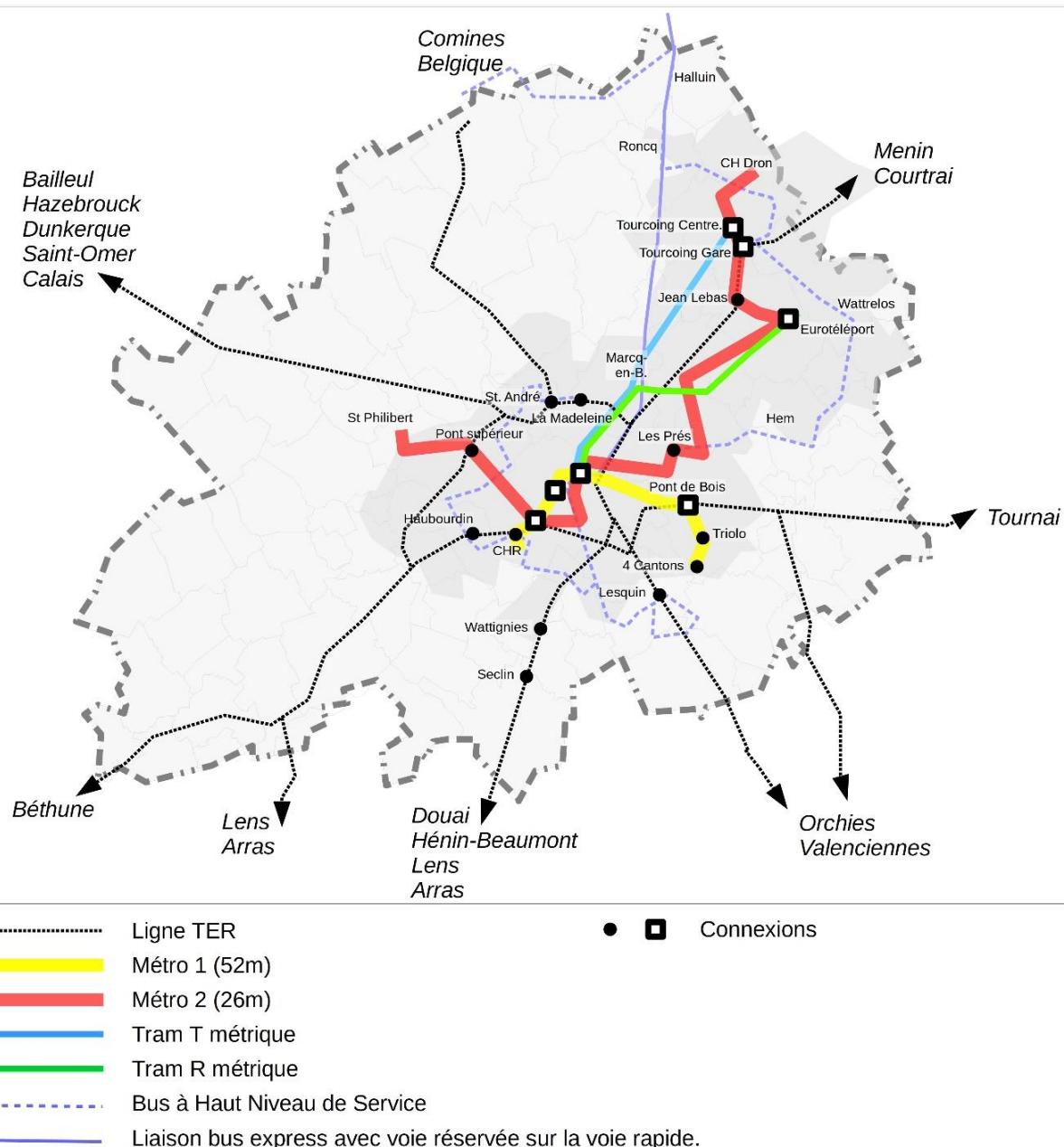
Là où il n'est pas prévu de construire de lignes de transport collectif lourd, les lianes existantes seront réinstallées en site propre avec priorité absolue aux carrefours, pour une performance de service significativement accrue (avec une vitesse moyenne de 22 km/h contre 12 à 15 km/h pour les actuelles lianes) et pour corollaire une plus grande attractivité de ce mode de transport. Leur tracé actuel sera modifié en fonction de celui des futures lignes de tramway :

- la liane 90 au départ de la gare de La Madeleine, en jonction avec la future ligne de tramway M et prolongée jusque la Belgique ;
- la liane 5 de la station Pont de Bois jusque Wattrelos en passant par Lys-lez-Lannoy, en déviant son trajet actuel qui correspond à la future ligne de tramway M, elle démarrera à la station de métro Les Prés et reprendra en partie le tracé de l'actuelle ligne de bus 35 (*via* le lycée Savary et la gare de Tourcoing) ;
- la liane 91 est remplacée par une ligne de bus express semi-directe Gare de Menin – Halluin – Roncq – Gare Lille Flandre, qui empruntera une voie réservée sur la voie rapide ;

- la liane 4 en la prolongeant vers Wervicq-Sud, Wervicq-Nord et Comines Belgique,
- la liane 1 en la prolongeant à partir de Faches-Thumesnil-Centre commercial vers l'aéroport de Lesquin et le CRT, Wattignies-Centre commercial, Loos-Les Oliveaux et le CHR (actuelle liane 2) et sur le tracé de la corolle côté ouest (Loos-Haubourdin-Sequedin-Lomme-Lambersart-Saint-André jusqu'à la gare).

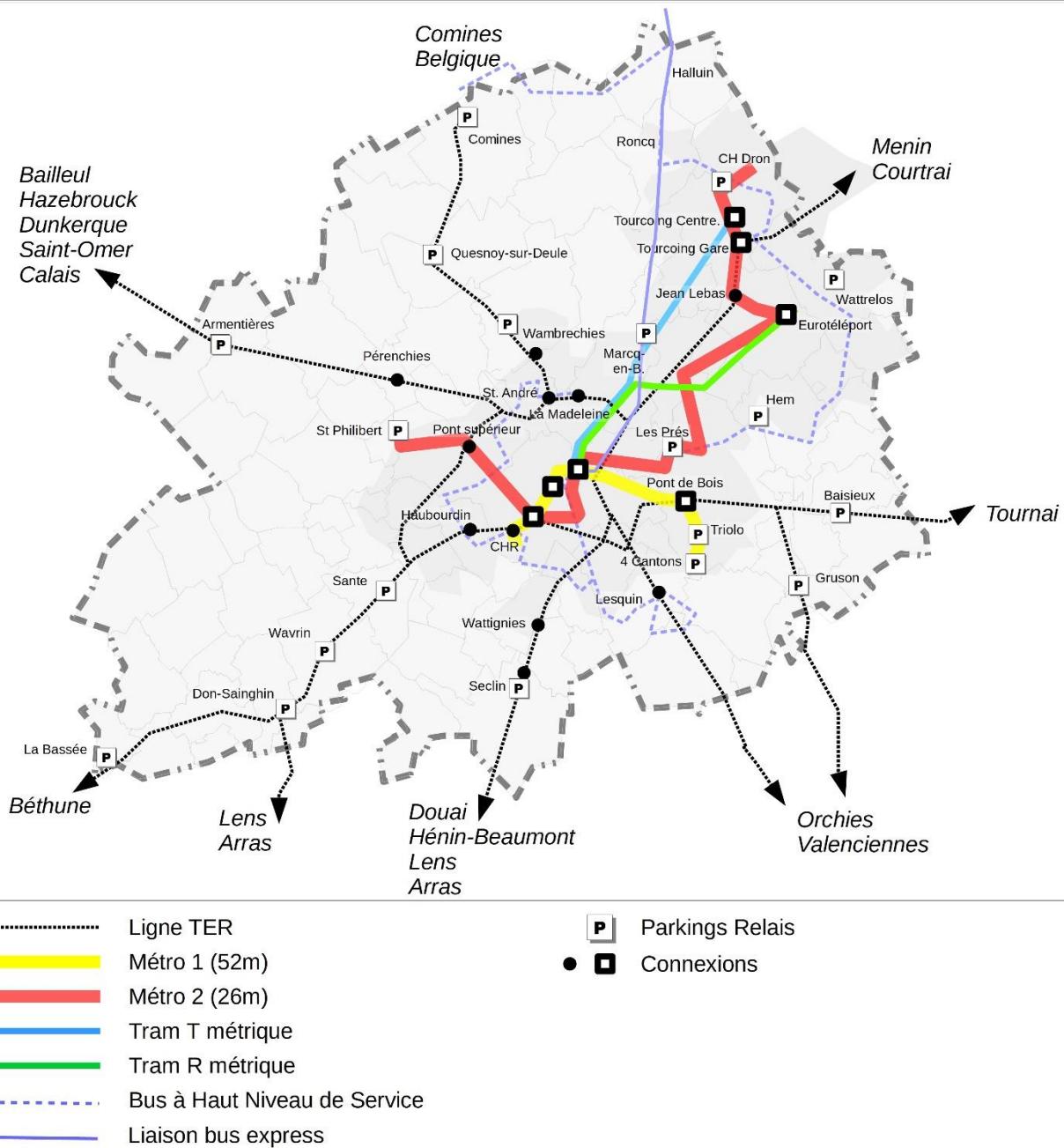
Le coût du réseau de BHNS, d'environ 90 km, est estimé à 900 millions d'euros.

## Compléter le réseau par des Bus à Haut Niveau de Service



#### 4. Créer de nouveaux parkings relais

## Développer les parkings relais en périphérie du pôle urbain



De nouveaux parkings relais facilitant l'intermodalité des usagers seront créés aux portes de la Métropole, à proximité des gares et des nouvelles jonctions de lignes de transport collectif lourd, ainsi qu'aux portes du pôle urbain. Ils le seront concomitamment à la mise en service des nouvelles stations et lignes de métro et de tramway urbain et interurbain :

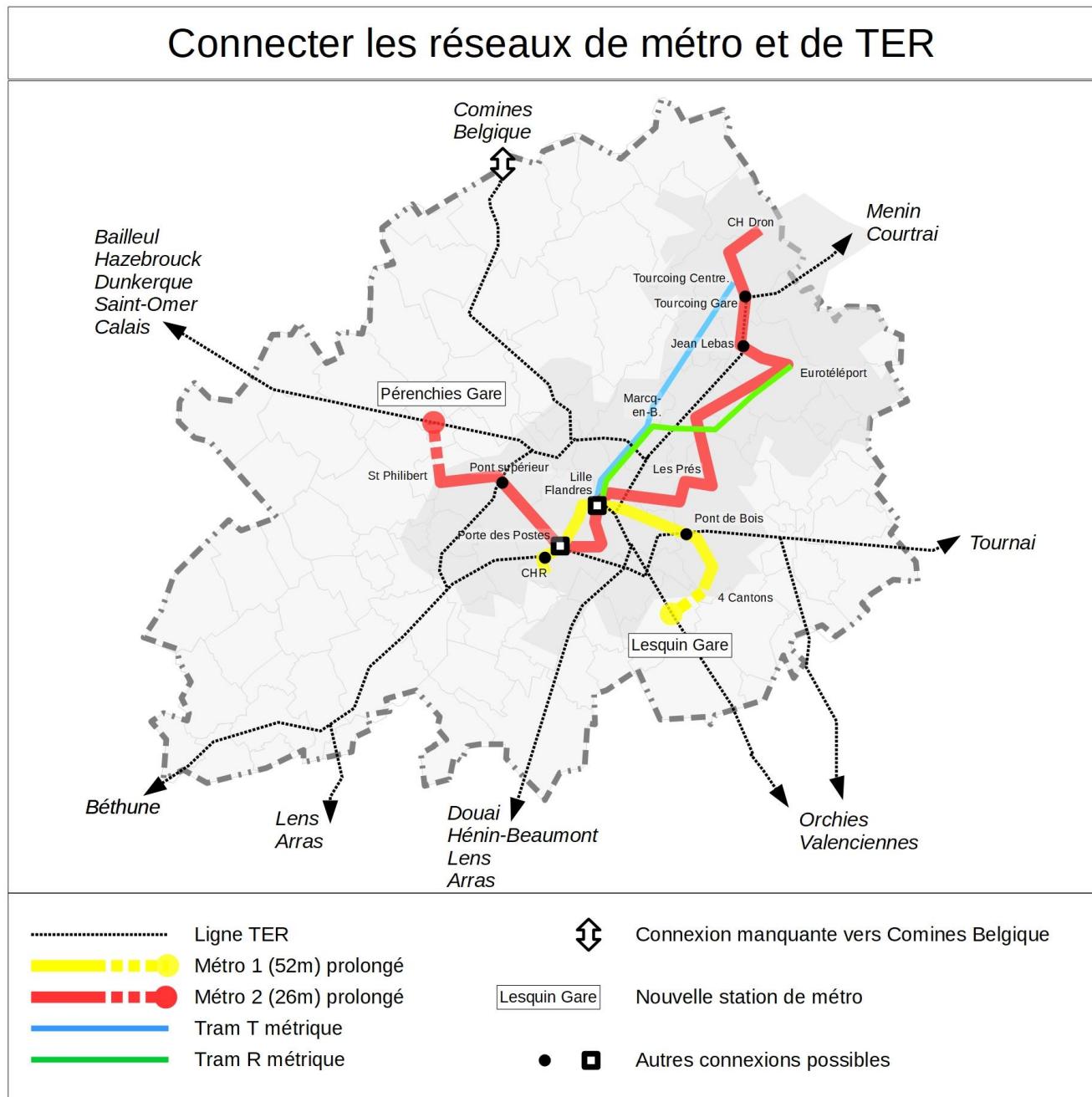
- à Comines,
- à Quesnoy-sur-Deûle,

- à Wambrechies,
- à Armentières,
- à Wavrin,
- à Santes,
- à Emmerin,
- à Seclin,
- à Baisieux,
- à Wattrelos,
- à Tourcoing-gare.

En revanche, les parkings relais situés à l'intérieur du pôle urbain (Porte d'Arras et Porte des Postes) et dont les usagers contribuent au trafic automobile seront supprimés. L'opportunité de maintenir le parking relais des Près, actuellement saturé, sera examinée au regard des évolutions des comportements de mobilité des métropolitain·e·s.

- **Phase 1 (2020-2026)**

### 1. Améliorer l'intermodalité entre le TER et le métro

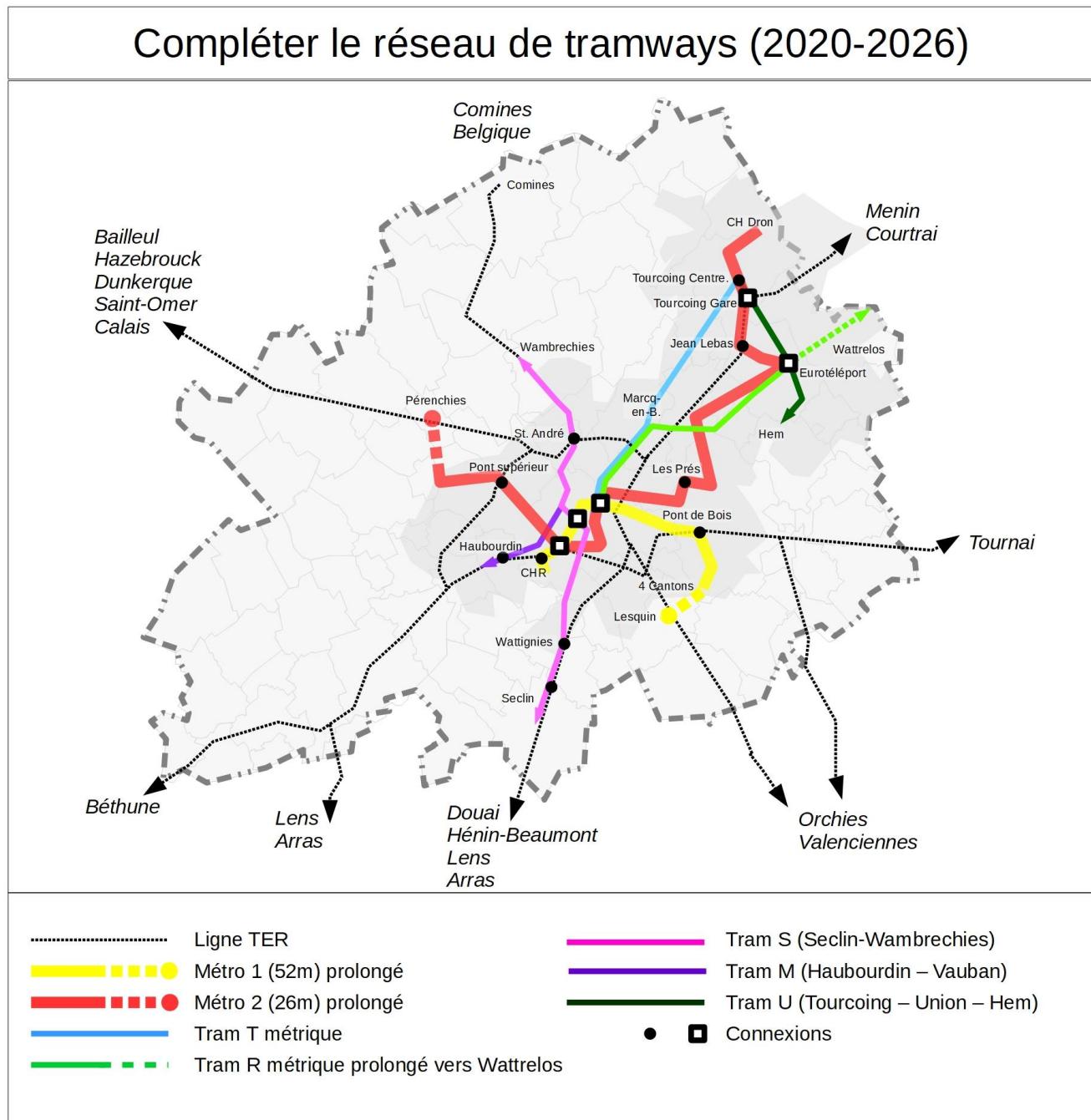


Pour désengorger la gare Lille Flandres et ouvrir de nouvelles portes d'entrée sur le réseau de métro :

- prolonger la ligne 2 jusqu'à la gare de Pérenchies, par laquelle passe la ligne TER saturée Armentières-Lille ;

- prolonger la ligne 1 jusqu'à la gare de Lesquin offrira une porte d'entrée aux voyageurs à destination ou en provenance de Valenciennes.

## 2. Désenclaver Wattrelos, Roubaix et Tourcoing



Pour répondre aux besoins en matière d'équilibre territorial, aux besoins de populations en difficulté et en faveur du développement de la zone de l'Union :

- prolonger la ligne de tramway Lille-Roubaix jusqu'à la gare d'Herseaux en passant à proximité du collège Pablo Neruda et des lycées Emile Zola et Jean Rostand ;

- créer une ligne de tramway U reliant la gare de Tourcoing au centre-ville d’Hem, en passant par la zone de l’Union et les quartiers nord de Roubaix.

### **3. Relier le sud et le nord de la Métropole, là où la circulation automobile est difficile (sud) et où les potentiels de rabattement sont les plus importants (nord)**

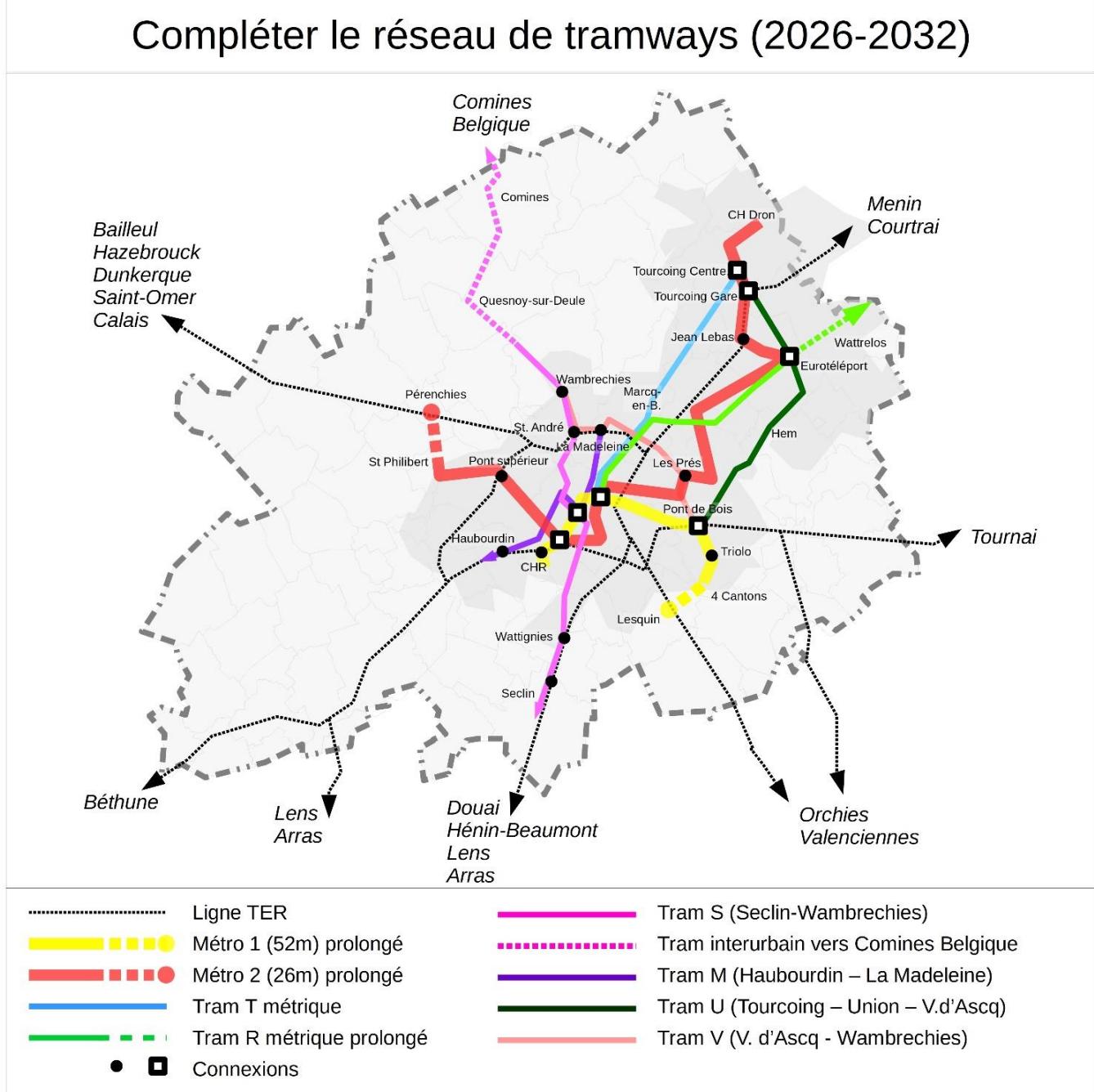
Pour accompagner les opérations immobilières d’ampleur (Saint-André-Lez-Lille, Marquette, Seclin) et en l’absence de pénétrante automobile alternative sur l’axe Lille-Comines :

- créer une ligne de tramway S Seclin-Comines, en priorisant en phase 1 le tronçon Marquette-Lille-Seclin, en passant par la rue d’Arras à Lille et les communes de Marquette et de Saint-André-Lez-Lille (avec une desserte du quartier Sainte-Hélène et des opérations à venir des Portes de l’Abbaye et des Moulins de Paris) ; la liaison Marquette-Comines par la liane 90 bénéficiera d’un service cadencé et régulier en l’absence d’embouteillages ; le tronçon entre Wattignies et Seclin pourra être exploité en voie unique ;
- créer une ligne de tramway M Lille-Haubourdin, passant par le quartier Vauban.

Le coût de cette phase 1 est estimé à un peu plus d’un milliard d’euros, sur la base d’un coût de 100 millions d’euros pour un km de métro et d’un coût de 20 millions d’euros pour un km de tramway. Le coût des nécessaires achats de matériels roulants supplémentaires devra être pris en compte également.

- **Phase 2 (2026-2032)**

## Compléter le réseau de tramways (2026-2032)



## 1. Relier le versant est de la Métropole

Pour permettre une liaison directe et performante en TC des trois plus grandes villes de la Métropole après Lille, sans contraindre les voyageurs à passer par Lille :

- prolonger la ligne de tramway U jusqu'à Villeneuve d'Ascq et à la station de métro Pont de bois ;

- créer une ligne de tramway V entre Villeneuve d'Ascq et Wambrechies, faisant la jonction avec la ligne S Seclin-Wambrechies en passant par la station de métro les Près et la gare de La Madeleine.

## **2. Terminer la liaison entre le sud et le nord de la Métropole**

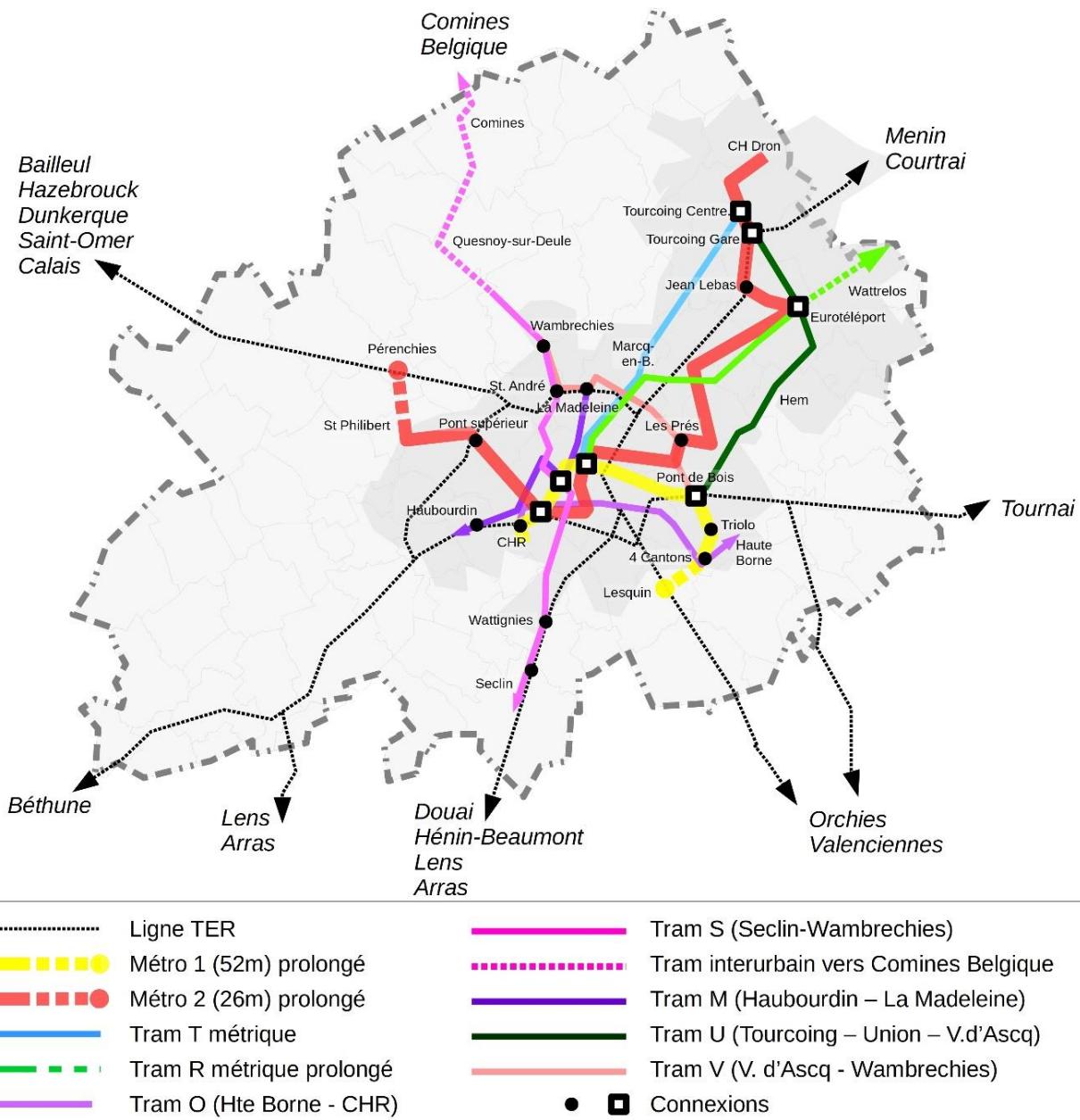
Optimiser le réseau existant et augmenter le nombre de pôles d'échanges :

- déclasser la ligne TER La Madeleine-Comines et la remplacer par une infrastructure ferroviaire ballastée légère à voie unique permettant une desserte à la demi-heure et un coût d'investissement limité, en liaison directe avec le service de tramway (ligne S) allant jusque Marquette ; cette liaison interurbaine pourra également être connectée à la gare de La Madeleine, aux lignes de tramway R et T entre les arrêts Buisson et Brossolette, et/ou à la future liaison Pont de Bois – La Madeleine ;
- prolonger la ligne de tramway M jusque La Madeleine, en liaison directe avec la ligne de tramway V.

Le coût de cette phase 2 est estimé à moins de 700 millions d'euros, sur la base du chiffrage déjà évoqué pour la phase 1.

- **Phase 3 (2032-2035)**

## Compléter le réseau de tramways (2032-2035)



### 1. Mieux relier l'est et l'ouest de la Métropole dans les zones d'emploi et de développement économique

- créer une ligne de tramway O entre la Haute-Borne et le CHR, passant par le Mont de terre et la ville de Lezennes.

Le coût de cette phase 3 est estimé à 230 millions d'euros.

## **Pourquoi nous nous opposons :**

- au bouclage de la ligne 1 du métro ?**

Répondant aux injonctions du Préfet de préserver la ressource en eau, la MEL vient d'annoncer l'abandon des projets d'extension urbaine sur les territoires de champs captants. Dans ce contexte, la question de l'opportunité d'un prolongement de la ligne de métro sur cette zone ne se pose pas.

- à la création d'une ligne de transport collectif lourd desservant l'aéroport de Lesquin ?**

Le développement de l'aéroport de Lesquin n'est pas un objectif raisonnable alors que nous devons diminuer notre empreinte carbone. Tous les efforts fournis en faveur des transports collectifs seraient anéantis si, comme la Région le vise, la fréquentation de l'aéroport de Lesquin augmentait de 50%, voire triplait d'ici moins de 20 ans comme le prévoit la nouvelle CSP.

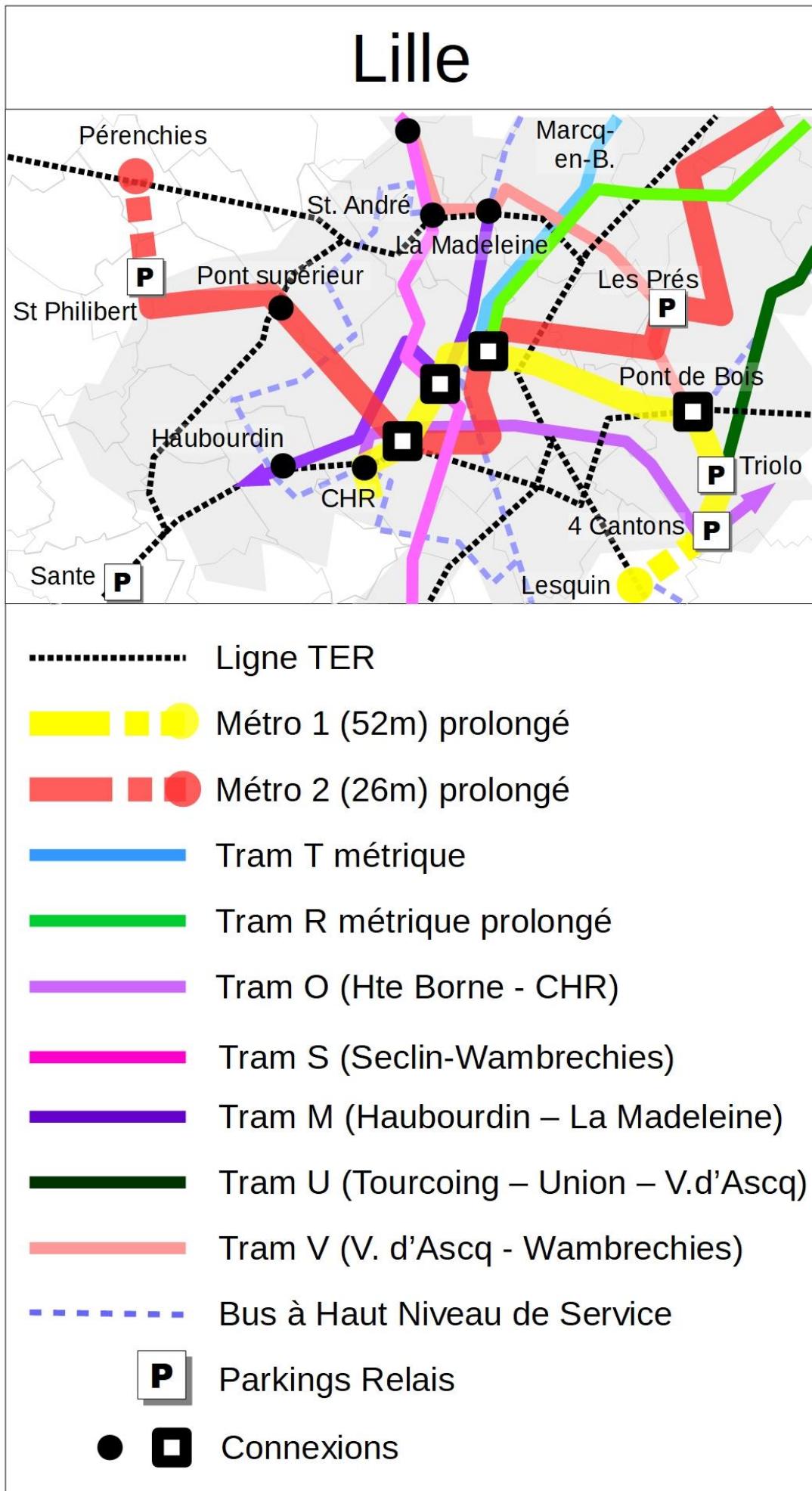
- aux navettes autonomes remplaçant le TER ?**

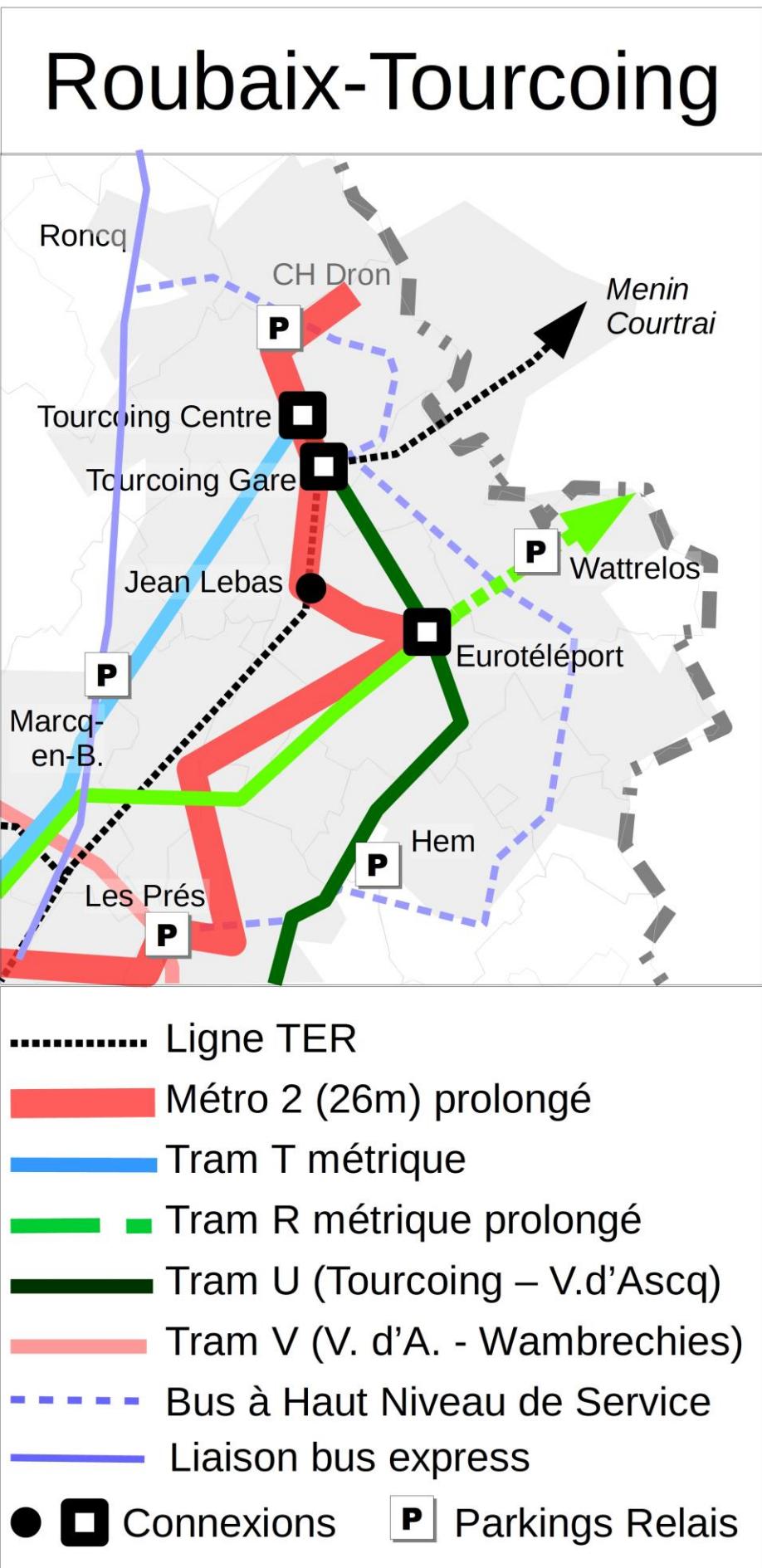
La mise en place de navettes autonomes sur les lignes de TER en déperdition reviendrait à construire de la route sur une emprise ferroviaire qui pourrait bien plus efficacement être utilisée pour du tramway interurbain. Elle créerait aussi une rupture de charge n'incitant pas à l'usage des transports collectifs. La vitesse limitée de ces navettes sur des trajets aussi longs pourrait enlever par ailleurs tout intérêt à ces transports jugés « innovants » comme l'ont été bien d'autres échecs.

Concernant la ligne Lille-Comines, l'étude en cours doit apporter les éléments techniques relatifs à la faisabilité technique et aux délais de réalisation des différents scénarios envisageables, afin de faire un choix politique éclairé.

- à la mise à voie normale du Mongy ?**

La voie métrique n'est pas un problème en soi : bien d'autres réseaux beaucoup plus importants sont à voie métrique dans le monde et s'en portent très bien. Ce n'est pas un obstacle à des commandes groupées avec d'autres villes : les constructeurs savent faire un écartement différent en option. On ne gagnerait rien en gabarit du fait des souterrains existants. Le chantier serait colossal non seulement en coût mais aussi en durée d'interruption du service. Le dépôt quasi neuf serait à reconstruire. Enfin, il est fort douteux que l'on puisse un jour regagner toute ces dépenses par des économies sur des contrats futurs de matériel roulant.





## Synthèse

---

### Pourquoi ?

- Lutter contre la pollution et les changements climatiques aujourd’hui et demain impose un tournant radical en faveur des modes de transport les moins polluants et les moins émetteurs de gaz à effet de serre que sont la marche, le vélo et les transports collectifs (TC).
- L'accès à un mode de TC constitue une politique d'équité territoriale et sociale. Nos propositions visent à offrir à la population non desservie actuellement, y compris la population périurbaine, une offre de TC performante.
- Les modes de TC lourds que sont le métro et le tramway incitent beaucoup plus efficacement les usagers à emprunter les TC que ne le font les lignes de bus à haut niveau de service (BHNS). Pour des changements durables en matière de mobilité, il faut privilégier le tramway, moins coûteux que le métro.
- Toutes les grandes métropoles ont assis leur stratégie d'attractivité sur un réseau de tramway moderne, profondément requalifiant des espaces, voire étandard de design urbain.
- L'effort financier à consentir est similaire à celui qu'on fait d'autres métropoles de taille équivalente ou inférieure à celle de la MEL au cours des 15 dernières années.

### Quoi ?

- Des lignes existantes avantageusement prolongées pour favoriser l'intermodalité avec les lignes TER (futur RER).
- Un réseau RER cadencé, des infrastructures existantes mieux exploitées et de nouvelles entrées sur le territoire lillois pour désengorger la Gare Lille Flandres (Porte des Postes, Pont supérieur et Caulier), à construire avec la Région Hauts-de-France.
- Des lignes de tramway radiales et transversales, reliant les zones denses de la Métropole et les zones d'emplois sans nécessairement passer par Lille (Villeneuve d'Ascq-Tourcoing, Villeneuve d'Ascq-Saint-André-Lez-Lille, Haubourdin-La Madeleine, Haute-Borne-CHR).
- Une ligne de tramway interurbain reliant le Nord (Comines, en lieu et place de la ligne de TER) et le Sud de la Métropole (Seclin).
- De réelles lignes de BHNS, aménagées sur la totalité de leur parcours pour offrir une réelle efficacité aux usagers.
- Un réseau express vélo et un plan marche complémentaires, ainsi qu'une politique métropolitaine du stationnement.

### Comment ?

- En utilisant la capacité d'endettement de la MEL.  En sollicitant les subventions de la Région.
- En utilisant les économies réalisées par la diminution de la thrombose routière et générant de nouvelles recettes fiscales.

