

COMPTE RENDU

De la réunion d'information du Conseil municipal de Loos du 25 avril 2019

L'an deux mil dix-neuf, le vingt-cinq avril à dix-huit heures,

Le Conseil Municipal s'est réuni à la Mairie, sous la présidence de Madame Anne VOITURIEZ, Maire, suite à la convocation qui lui a été adressée le 28 mars 2019.

Présents :

Mme Anne VOITURIEZ, Maire

M. Christophe MAERTENS, M. Armand FORNACIARI, Mme Brigitte MARTEL, Mme Francine HAMEAU, M. François BENNASSAR, Mme Catherine GRIERE, M. Dominique ROUSSEL, adjoints

M. Nicolas DETERPIGNY, M. Alain DESSEVE, Mme Brigitte BALDEYROU, M. Gauthier BRUINEN, M. François VERDONCK, Mme Valérie CONSEIL, Mme Élisabeth MASQUELIER, conseillers municipaux.

Madame le Maire présente l'objet de cette réunion d'information du Conseil municipal, consacré au Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) :

La concertation menée par la Métropole Européenne de Lille depuis février 2019 a pour objectif de déterminer quel sera le réseau de transports collectifs structurants de la MEL.

Il s'agit de déterminer les lignes de transports en commun dites « structurantes » qui seront construites en Métropole à l'horizon 2035, c'est-à-dire les liaisons et les lignes qui offrent un niveau de service aux usagers plus important en termes de vitesse, de capacité de transports ou de fréquences.

Il s'agit des nouvelles lignes de TER, de métro, de tramway, de Bus à Haut Niveau de Service, de transports par câble [téléphériques, ...] ou encore de Lianes ou de bus avec une fréquence de plus de 100 bus par jour, qui mailleront le territoire de la MEL dans 15 ans.

Il ne s'agit pas du réseau actuel de bus, métro ou tramway, mais bien de l'extension de ce réseau de transports collectifs grâce à d'importantes infrastructures.

Le travail technique de la MEL a permis d'élaborer un premier document qui définit quelques principes et propose un éventail possible des liaisons structurantes qui pourraient être construites.

Ce document a été présenté au Conseil métropolitain du 14 décembre 2018 : les élus et le Président de la MEL ont souhaité lancer une concertation auprès des communes, des partenaires et des autorités organisatrices de transport et auprès des citoyens pour déterminer ensemble quelles sont les priorités pour notre territoire en matière de transports collectifs structurants d'ici 2035.

La MEL propose depuis février 2019 aux associations, entreprises, citoyens, de **partager leurs attentes sur les transports collectifs majeurs de demain, réagir aux propositions de la MEL et proposer de nouvelles liaisons via la plateforme participative** en ligne : participation.lillemetropole.fr.

De même les 90 communes de la MEL seront également consultées lors de réunions de territoires dédiées et ont la possibilité d'exprimer leurs attentes et priorités par écrit. C'est l'objet de la présente réunion de débat et de réflexion de ce Conseil municipal privé.

La réunion de ce soir fait suite à la réunion publique qui s'est déroulée le vendredi 19 avril dernier dans la même salle.

Les autres institutions, Autorités Organisatrices de Mobilité, opérateurs de transport, territoires limitrophes... seront sollicitées directement par la MEL.

Au final, l'ensemble des avis et propositions permettront d'élaborer le projet final de *Schéma Directeur des Infrastructures de Transport* qui sera soumis au vote des élus de la MEL en juin 2019.

Un bilan de la concertation sera communiqué pour expliquer comment et dans quelle mesure les propositions ont alimenté le futur *Schéma Directeur des Infrastructures de Transport*.

Madame le Maire expose les grands axes du projet de SDIT à l'horizon 2035 tel que proposé par la MEL

1. Renforcer le caractère urbain du réseau ferré régional et développer son articulation avec les autres réseaux (métro / tramway / bus)

- Développement de l'intégration tarifaire (en cours)
- Renforcement de l'intermodalité en connexion avec les réseaux urbains (pôles d'échanges, parcs relais, etc.)
- Création de nouveaux points d'arrêt (Lille Sud, Porte des Postes...)?
- Réutilisation de la ceinture ferroviaire autour de Lille dédiée au fret pour une offre voyageurs?
- Voies supplémentaires sur les axes d'entrée d'agglomération
- ...

2. Renforcer et régénérer les lignes de métro et tramway existants

- Renforcement en cours des deux lignes de métro existantes : augmentation des capacités de la ligne 1 (passage à 52 mètres) et amélioration des fréquences de la ligne 2 en augmentant le nombre de métro en circulation par la réaffectation du matériel remplacé sur la ligne 1)
- Régénération de la ligne 2 du métro (remplacement des matériels, amélioration de l'exploitation par le renouvellement du pilote automatique, etc.) entre 2026 et 2031
- Régénération du tramway (remplacement du matériel et adaptation de l'infrastructure) à partir de 2021

3. Développer de nouvelles liaisons de transport collectifs structurants pour accompagner les dynamiques territoriales

Sur ce point, nous allons nous concentrer sur les liaisons structurantes concernant plus spécifiquement la Ville de Loos, l'objectif étant bien de formuler dans la contribution un avis et des propositions qui favorise les dynamiques de notre territoire et le bien-être de ses habitants

- **La Liaison Mb**

- Il s'agit du prolongement du métro ligne 1 de 2km jusqu'à Eurasanté accompagné de la création d'un parc relais

- **La liaison Md**

- Cette liaison prévoit le bouclage sud de la ligne 1 du métro entre Eurasanté et 4 cantons

- **La liaison O**

- Reliant Lomme à Ronchin, cette liaison entrerait à Loos par l'avenue KUHLMANN, pour rejoindre la rue du Maréchal Foch puis la station CHR via la rue Oscar Lambret

- **La liaison P**

- Reliant également Lomme à Ronchin, la liaison P entrerait de la même manière à Loos par l'avenue KUHLMANN, mais passerai par Wattignies avant de rallier RONCHIN, ce qui la conduit à rejoindre, via la rue du Maréchal Foch, le Boulevard de la République puis la rue Ambroise Paré.

- **La liaison Q**

- Il s'agit de la Liaison Lille – Loos – Haubourdin qui reprendrait le tracé de la Liane 5 pour rejoindre le métro 2 à Cormontaigne puis le métro 1 à Rihour.

- **La liaison Y**

- Comme la liaison Q, elle relie Haubourdin à Lille mais en passant par Faches - Thumesnil et Ronchin. Elle passerait donc plutôt sur Loos non plus par la rue Foch, mais depuis la rue Potié rejoindrai la rue Barbusse, la rue Guy Mocquet, la rue Ambroise Paré et la rue du Capitaine Michel.

Puis Madame le Maire rappelle les principales propositions issues de la réunion publique du 19 avril 2019

1. Envisager des navettes électriques (autonomes ?) entre la station CHR et Eurasanté plutôt que de prévoir le prolongement de la ligne de métro (plus d'arrêts, moins cher, plus de desserte, moins de problématique de réalisation liées aux champs captants)
2. Proposer des solutions pour pouvoir transporter les vélos, trottinettes et autres dans les nouvelles offres de transport collectif
3. S'intéresser aux solutions de transport que peut offrir le réseau fluvial de la Métropole (aussi bien les
4. Favoriser le vélo
5. Développer un schéma des infrastructures de vélo
6. Cartographier les axes cyclables
7. Développer des offres de vélo en site propre
8. Développer une offre de vélos électriques dans le cadre de V'Lille
9. Envisager des solutions de tram-train de manière à pouvoir relier en site propre et en continue les villes d'entrée de la Métropole avec la couronne et la ville cœur d'agglomération.
10. Proposer des solutions innovantes en terme d'offre de transports collectifs : téléphérique entre Eurasanté et Euratechnologie
11. Proposer une application qui offre, en temps réel à la manière de ce qui existe pour la voiture, les solutions de transport alliant modes doux et transports en commun d'un point A à un point B.

La parole est alors donnée à chaque conseiller municipal qui le souhaite, pour contribuer à la construction d'une proposition consensuelle qui sera adressée à la MEL.

Proposition de Madame CONSEIL :

- Allonger la ligne de métro 1 vers Eurasanté. La perspective de 2035 nécessite de s'éloigner de l'existant. Il faut tenir compte des flux importants d'étudiants. Il est complexe de gérer les vélos sur Eurasanté.
- Lutte contre la tendance à déconnecter le projet des conditions économiques : la seule solution pour les foyers modestes est de se loger loin de Lille. On est dans une logique de cercles concentriques alors qu'il serait pertinent de réfléchir en termes de « toile d'araignée », des réseaux périphériques et passerelles devraient être envisagés. Il faut investir davantage au niveau de la métropole sans freiner sur les investissements mais il faut y réfléchir dès maintenant pour en faire un projet d'ampleur ambitieux. Le métro est le meilleur structurant, il faut envisager une porte vers l'Epi de Soil et permettre aux travailleurs de se rapprocher de leur lieu de travail.

Madame le Maire remarque que le schéma doit être ambitieux mais surtout intelligent pour permettre aux populations de venir travailler sur la métropole sans utiliser leur voiture.

Le DGS note qu'il faut une rentabilité économique à ses milliards d'investissement. Il faut conserver des trajets attractifs et utilisés. Les ingénieurs travaillent sur une logique de « hubs » en rabattant les transports sur des points structurants (ex : Porte des postes). Aux Pays-Bas, lors de l'implantation d'un nouveau quartier, il y a d'abord une réflexion sur le réseau de transport. En France la mentalité est différente.

Proposition de Madame MASQUELIER :

- Création d'une station de métro nouvelle devant Jeanne de Flandre, le plus simple étant devant la base hélico ou devant le rond-point où se situe « SMH ») afin de permettre de rendre visite aux personnes hospitalisées et de permettre aux Loossois qui travaillent sur Eurasanté et habitent sur Loos (rue de l'Abbaye, boulevard de la République) de se rapprocher de leur lieu de travail.
- Très important de remettre l'accent sur le réseau ferré existant, rouvrir les gares existantes, utiliser la voie d'eau qui existe afin de faire prendre conscience aux gens de l'impact environnemental positif de ces modes de transport.
- Sur le tracé « Q » on se rend compte que la proposition longe en partie la voie ferrée ce qui est un doublon. Le tram pourrait être utilisé sur le réseau ferré déjà existant. Si l'eau et la voir ferrée étaient déjà utilisées à leur pleine capacité cela éviterait de nouveaux tracés plus coûteux.
- Nécessité de prolonger la ligne 1 du métro : si l'on crée ce prolongement avec un parking cela peut être désenclaver. Le CHR est une ville dans la ville : les navettes autonomes sont indispensables cela résoudrait les problèmes de stationnements anarchiques ou dangereux. Une navette pourrait aussi faciliter la desserte de Loos avec le métro. Le DST confirme que le renforcement des métros et tramways existant est la première priorité, tout cela est réfléchi avec la MEL, le Conseil régional et la SNCF pour trouver des solutions intelligentes.

Il y a des nœuds d'engorgement connus : il faut essayer de trouver la solution la plus à même de désengorger

les nœuds d'étranglement.

Proposition de Monsieur VERDONCK :

Rappelle que le but est de faire diminuer de 20 à 25% le nombre de véhicules qui circulent d'ici 2035 et d'augmenter de 35-40% le nombre de voyageurs transportés : ce sont des objectifs fixés par le PLU, il s'agit à présent de s'en donner les moyens.

- Il faut d'abord optimiser l'existant : régénération des trams et métros, création de nouvelles stations, prolongement des lignes. Il faut considérer que les parkings relais sont des infrastructures lourdes, lorsque les nouveaux sites sont créés il faut immédiatement créer des infrastructures de transports et les parkings relais adéquats. Pour le train il faut passer à une vision de type « RER » avec un rythme cadencé, en lien avec la Région et la SNCF.

- Il faut utiliser des gares existantes Porte des Postes et Lille – sud, pour éviter d'aller jusque Lille Flandre qui est saturée.

- Envisager les transports urbains par câble : la liaison Gare vers Lesquin serait opportune.

- Au niveau des trams : il faut une trame structurante nord / sud, ralliant Comines à Seclin en passant par Lille. Pour aller facilement du nord au sud de la métropole en restant dans le même train.

- Plus spécifiquement sur Loos : créer un tram qui se branche sur cette ligne de tram structurante au niveau de Lille – Concorde. Or cette ligne n'existe sur aucune cartographie proposée, elle permettrait d'éviter un tram dans le centre de Lille et de desservir facilement Seclin sans aller dans Lille.

Evidemment tout cela doit être bien réfléchi dans sa phase de construction pour éviter les désagréments connus dans le cadre de la Liane. Madame le Maire observe que le chantier de la Liane a été attentivement anticipé, et laisse la parole au DST pour expliquer pourquoi la mise en sens unique a été nécessaire. Effectivement, il avait été envisagé avec la MEL et les entreprises de maintenir les deux sens de circulation et le stationnement par 20 places. Mais plusieurs accidents se sont produits car les conducteurs n'ont pas ralenti à l'approche de la zone de travaux, mettant en jeu la sécurité des travailleurs sur le site. Aussi, après trois accidents, le coordonnateur santé et sécurité a interdit de travailler dans ces conditions. Au bout de 4 mois de chantier il a donc été nécessaire de mettre la rue Foch en circulation à sens unique.

- On peut imaginer une voie perpendiculaire complètement piétonne pour circuler dans Loos et relier le centre-ville (ex : rue Zola).

- Il est important aussi de desservir les Oliveaux. Il faut profiter de la Lino qui va exister avec un passage sous la voie ferrée pour aller d'un côté vers l'est (Lille sud) et de rejoindre la Lino, prendre le tram à hauteur du supermarché « Match » et rejoindre directement Haubourdin. Cela permettrait d'avoir une liaison qui part du parc et s'en va vers Sequedin – Englos. Aujourd'hui la ligne 54 fait défaut, ce tracé était utile pour les Loosois.

- Améliorer le cadencement de la ligne Don – Haubourdin – Loos –CHR, et transformer la liaison TER en véritable RER : il faut retravailler le temps d'ouverture / fermeture des barrières de passage à niveau pour les rendre plus rapides, à l'exemple de la région parisienne. Il serait utile avec une tarification intégrée pour disposer d'une bonne souplesse pour prendre différents types de transports.

- Utiliser la voie d'eau, le seul problème étant l'écluse de Lille.

- Desservir le CHR mais aussi l'intérieur du CHR entre les différents hôpitaux. Il y a quelques années il y avait eu un projet de « micro PDU » sur le CHR avec une navette qui tournait entre les différents sites, parking et métro du CHR. Il y avait une volonté dans ce cadre de prolonger le métro vers la faculté de médecine.

- Instaurer quelques liaisons par téléphérique : Il reste uniquement perplexe sur la liaison par câble entre Euratechnologies et Eurasanté car il doute que le flux soit suffisant.

- Les investissements sont insuffisants depuis 20 ans, le dernier gros investissement datant du métro.

Proposition de Madame BALDEYROU :

- Les fermetures de barrière impactent déjà la circulation durant un temps important, avec le risque pour la sécurité des piétons qui passent sous la barrière actuellement.

- Il faut surtout ne pas oublier les transports pour désenclaver les quartiers des Oliveaux et de Clémenceau pour que leurs habitants aient une porte d'accès au métro.

Madame le Maire confirme qu'il y a juste les dysfonctionnements majeurs au fur et à mesure : d'ici une année les lignes seront recalées avec l'objectif qu'aucun quartier ne soit oublié.

Proposition de Monsieur BENNASSAR :

- Il faut que la ville soit bien desservie. Les propositions 1 et 2 du SDIT (« Renforcer le caractère urbain du réseau ferré régional et développer son articulation avec les autres réseaux (métro / tramway / bus » et « Renforcer et régénérer les lignes de métro et tramway existants ») sont vertueuses car elles sont électriques.

- En bus la ville n'est pas configurée pour la circulation de bus en accordéon. Le mode de franchissement des voies ferrées doit être sécurisé, la ville deviendrait silencieuse. Il alerte sur les parkings du CHR, en nombre insuffisant favorisant le stationnement sauvage.

Le DGS souligne la nécessité d'interroger le type de politique publique à mettre en place pour encourager un moindre usage de la voiture. : gratuité des transports, participation de l'employeur ?

Madame le Maire : on peut être généreux dans l'offre de stationnement mais il faut d'abord encourager l'usage des garages existants.

- Alerte sur le fait que la LINO et le nouvel échangeur A25 vont permettre de sortir de l'autoroute puis de se garer sur Loos pour aller prendre le tram. Il faut anticiper ce stationnement supplémentaire.

Proposition de Monsieur FORNACIARI :

Des potelets ont déjà été installés à Jeanne de Flandre côté Loos pour sécuriser le cheminement et éviter le stationnement anarchique, mais cela n'a pas été fait du côté de Lille.

En France depuis 1988 il existe une planification qui régleme tous les déplacements : quel est le diagnostic depuis 30 ans ? Il faut favoriser les déplacements sans voitures pour mieux respirer et fluidifier les déplacements, et par conséquent favoriser les déplacements en vélo et en transports en commun pour l'enjeu écologique.

Sur la gratuité, peut-être faut-il envisager un tarif unique permettant d'avoir le choix entre les transports.

- Concernant le stationnement, exemple de la ville de Pontevedra en Espagne (83 000 habitants) qui a interdit depuis 20 ans les voitures en centre-ville : la pollution a diminué de 61%, les trajets de ville se font à 70% à pieds ou en vélo et 12 000 habitants supplémentaires se sont installés en centre-ville ; Cela est un choix politique assumé qui change les mentalités, le financement est incitatif et non répressif.

- Possibilité d'avoir des liaisons électriques, la liaison « Q » peut être une alternative en permettant une fluidité des déplacements.

Proposition de Monsieur BRUINEN :

L'important est que les différents types de transports soient coordonnés pour éviter les longs temps d'attente. Lors de la réunion publique du 19 avril, proposition très intéressante de l'application mobile permettant de connaître en temps réel les solutions de transports en commun les plus rapides et les plus directes.

Proposition de Monsieur DESSEVE :

Le problème est que Loos est une ville intermédiaire. Il faut donner la possibilité de canaliser toutes les personnes qui convergent à Loos pour s'y stationner, via des parkings relais puis des navettes électriques permettant de fluidifier le trafic.

Le Maire,

Anne VOITURIEZ