

## 2013 : LA MOBILITÉ

### Autres thèmes

Vous souhaitez proposer une contribution sur la mobilité qui ne correspond pas aux thèmes proposés ?

Vous pouvez poster votre contribution sur cette page.

---

### Vos contributions

Posté par **JCNAV** le 22 nov 2012 à 13:19

Depuis plus d'1 an je tenais à communiquer au Département ma satisfaction de la pose d'un revêtement sonore, grâce aux gravillons enrobés, une centaine de mètres avant le carrefour entre Rieux et Carnières sur la D 942 (Cambrai - Solesmes) sur les 2 parties à droite de la chaussée. Celui-ci active l'attention du conducteur juste à hauteur du panneau " 70 km/h " et à l'approche d'un croisement dangereux. Il faudrait généraliser cette pratique car elle améliore la sécurité sur la route mais avec, si possible, l'ajout d'une peinture réfléchissante pour la nuit.

Posté par **cp** le 26 nov 2012 à 11:23

L'une des priorités de déplacement est de pouvoir se rendre sur son lieu de travail dans des conditions engendrant le moins d'insécurité, de stress et de dépenses énergétiques.

Des freins existent mais chacun s'accorde à dire que les transports en commun sont une des solutions (j'en suis moi même régulièrement utilisateur).

Toutefois que font les pouvoirs publics pour ceux qui sont obligés de prendre leur véhicule et qui subissent depuis des années des kilomètres d'embouteillage sur l'A1 ? Quand arriveront-ils à se mettre d'accord pour que des milliers d'automobilistes arrivent enfin dans de bonnes conditions (sereins) à destination ? Le tronçon Carvin - Lille est un UN POINT NOIR ! Le Département du Nord devrait être force de propositions auprès des MOA compétents (état) pour mettre en œuvre des solutions (et non pas simplement y réfléchir) comme par exemple : réaliser le contournement sud de Lille, limiter le trafic PL sur voie de droite...

Posté par **Herve Plaisant** le 04 déc 2012 à 21:31

Pendant 6 ans j'ai travaillé dans le vieux Lille. Je venais de la région de Douai ; ayant un poste à responsabilités et pas d'horaire fixe, j'ai choisi de m'y rendre en véhicule car la voie ferrée était régulièrement en retard ; de plus, je devais prendre le vélo ou la voiture pour me rendre à la gare la plus proche et recharger de train à Douai ou me rendre à la gare de Douai en voiture ; il faut ajouter que nombre de parking de gares dans le département sont saturés , certains sont payants (voire exorbitants) et qu'il faut prendre des délais supplémentaires pour trouver une place ; j'ai d'abord emprunté l'A1 puis ai décidé d'utiliser l'A23 que je récupérais à la hauteur d'Orchies ; je devais partir avant 06h30 pour ne pas être en retard au boulot (pour le train il fallait me lever encore plus tôt) .

Le pire était le chemin retour, nombre d'embouteillages et de ralentissements ; la difficulté était de pouvoir rejoindre l'intersection entre l'A1, l'A23 et l'A25. Je ne pensais même pas emprunter l'A1 pour le retour. Je ne sais pas si les limitations de vitesse imposées à l'approche de l'agglomération Lilloise l'année dernière ont permis de diminuer les accidents, en revanche en tant qu'utilisateur, j'avais vraiment l'impression de me traîner et que certaines limitations ne s'imposaient pas. De plus, j'étais souvent dépassé par d'autres utilisateurs non respectueux de ces limitations.

Pendant toutes ces années, j'ai toujours eu peur des poids lourds (dont la majorité sont étrangers, qui déboulent à grande vitesse et respectent très peu les limitations imposées. De plus, j'avais l'impression qu'ils se donnaient rendez-vous à la fin de la journée de travail dans notre département.

Je travaille actuellement aux Pays-Bas dans la région Sud-Est et rentre tous les week-ends à mon domicile dans la région de Douai tous les vendredis soirs. J'avais bien entendu parlé des vélos à Amsterdam, mais n'avais pas perçu que c'était le cas dans tout le pays. J'ai tout d'abord été impressionné par le nombre et la qualité des pistes cyclables. J'ai également été impressionné par le nombre de cyclistes, leur éducation (bien que prioritaire, il tend le bras dans la direction dans laquelle il veut aller) et le soin qui leur est

apporté par les autres utilisateurs. J'ai également été surpris par le nombre de vélos électriques ou petits vélomoteurs à quatre roues qui utilisent ces pistes cyclables et permettent aux personnes âgées de garder davantage leur autonomie et de se rendre en centre-ville. Cela a été intégré depuis des années dans les aménagements urbains, de bonnes idées sont, je pense, à aller chercher dans ce pays. Je trouve la qualité des revêtements des autoroutes en Belgique de moins bonne qualité et rencontre de nombreux nids de poule ; il y a aussi un grand nombre de zones de chantier, limitant la vitesse. Là aussi, je rencontre de nombreux poids lourds en Belgique où l'accidentologie est plus élevée (cf lien ci-dessous). L'une des mesures appliquée est l'interdiction de dépassement voire de circulation des poids lourds à certains horaires de la journée.

J'ai par le passé effectué des études en transport et logistique et connaît bien la problématique ; bien que n'ayant rien de particulier contre les poids lourds, je pense que la mesure d'interdiction de dépassement voire d'interdiction de circulation des poids lourds à certains horaires (bien qu'elle existe sur certains tronçons du département, elle est peu contrôlée) devrait être généralisée. Cela permettrait peut-être également de les inciter davantage à utiliser aussi d'autres alternatives telles que la voie ferrée ou la voie navigable et limiterait peut-être le nombre d'accidents mortels.

Ci-dessous un lien intéressant sur les statistiques INSEE dans la département/région.

<http://www.insee.fr/fr/regions/nord-pas-de-calais/default.asp?page=theme...>

Posté par **alice59** le 06 déc 2012 à 11:42

La mobilité est l'affaire de tous. Depuis la scolarité une prise de connaissance des réseaux en communs, le covoiturage lorsque cela est possible ou encore les deux roues ou à pieds lorsque la distance le permet... Les années défilent, les études nous obligent à quitter nos villes et nos régions, les transports sont ainsi notre fils rouge : avenir professionnel - maintien du lien familial avec retours à la maison réguliers. Première rencontre avec la lourde réalité financière et temporaire... s'adapter à des coûts sans pouvoir bénéficier d'aides en particulier... S'adapter à des horaires restreints par période... ajoutons à cela une insécurité "nouvelle" qui limite l'usage des transports en communs à certaines heures dans certains endroits...

trouver une activité salariale devient indispensable en parallèle aux études, pour permettre de financer le permis de conduire, une première voiture d'occasion mais également soulager les parents qui font face à toutes nos factures. Confrontation nouvelle : un employeur imposant le permis A... des horaires de nuit ou le weekend... sans transport en commun difficile... Les deux roues en hiver déconseillé...

Passée de jeune adolescente à adulte-maman, d'étudiante à salariée à temps plein... c'est aujourd'hui encore un combat quotidien... Se rendre à Lille depuis Dunkerque pour des formations rime avec embouteillages et ralentissements, limitations de vitesse, poids lourds, véhicules défaillants, dangers nombreux et fréquents, insécurisant les automobilistes face aux autres utilisateurs moins respectueux des règles.... Prendre le train facilite l'accès, mais il faut savoir se garer maintenant que l'ensemble du Dunkerquois est payant, être sur que le train partira... et à l'heure...qu'il n'y aura pas de travaux non avertis aux voyageurs...

Adapte du deux roues, dans l'idée du développement durable, du gain de temps et d'argent, j'ai connu mon premier "soleil" ou encore ma première chute.... pas de piste cyclable... manque d'éducation des automobilistes face aux deux roues... revêtements de sol vétustes, zones de chantier signalées et adaptées uniquement aux voitures... Lorsque l'on arrive entier à l'endroit voulu, le défi est cette fois de trouver ou ranger son vélo ?!

La priorité qu'est la mobilité nécessite en effet une écoute, des engagements clairs et des réponses concrètes au plus près des réalités de chacun.

Posté par **IREV** le 18 déc 2012 à 10:40

Contribution issue de la réflexion des acteurs régionaux de la politique de la ville lors de rencontres de l'IREV (notamment la journée régionale sur la mobilité – 2005 et la rencontre sur la jeunesse en Nord – Pas-de-Calais – 2012) :

A d'éventuels freins physiques et financiers à la mobilité (manque de transports en commun sur certains territoires, horaires de passage limités, coût élevé), s'ajoute un frein psychologique, social et culturel à la mobilité, notamment perceptible dans les territoires socialement en difficulté et sur lequel nous souhaitons attirer votre attention.

Ce comportement se traduit par une difficulté à « se bouger », une appréhension à prendre les transports en commun ou à quitter son quartier, sa ville, son territoire. Ce manque de mobilité peut être un déterminant défavorable à l'insertion sociale et professionnelle, notamment des jeunes.

En effet, c'est souvent l'offre locale de formation qui conditionne l'orientation. Dans un territoire à faible offre de formation, alors qu'un jeune d'origine favorisée suivra généralement les études qu'il souhaite (sur place ou en déménageant où la formation souhaitée se trouve), un jeune d'origine défavorisée fera très souvent le choix par défaut, c'est-à-dire la formation la plus proche de chez lui, qui ne bousculera pas son manque de mobilité et qui de plus reviendra moins cher, les parents ne devant pas lui payer une chambre étudiante ou une place en internat. Une bonne mobilité nécessite donc non seulement d'améliorer l'accès aux transports,

mais aussi « la mobilité dans les têtes ». Cela permet de répondre à la demande du métier voulu par le jeune et non à la solution de facilité en fonction de la proximité.

Ajoutons à cela que l'INSEE a récemment montré que la mobilité réduit les risques de chômage (de 40% pour un diplômé du supérieur), ainsi que les risques de déclassement.

Posté par **topper59** le 19 déc 2012 à 00:35

Adeptes malgré moi de la voiture et le plus souvent dans les heures les plus pénibles. Notre préfet a pris la bonne décision en abaissant la vitesse de 20km/h sur les grands axes autour de Lille, en effet la pollution à certainement baissée et les accidents ont diminués, mais il y a un hic la vitesse des poids lourds n'a pas été abaissée et comme ils roulent en enclenchant leur régulateur de vitesse à 90km/h et que nous les automobilistes nous faisons plutôt confiance à notre compteur et comme vous le savez certainement l'étalonnage des compteurs présente une différence de plus ou moins 5% alors bien souvent les poids lourds nous poussent et doublent voir même sur la troisième voie. Il serait bien de diminuer leur vitesse des même 20km/h demandés aux automobilistes.

Une réglementation sur l'interdiction de doubler pendant les heures de pointes comme chez nos voisins frontaliers et une répression plus accrue pour les poids lourds ne respectant pas les règles en vigueur plus particulièrement utilisation de la N356 vers la Belgique qui est interdite aux poids lourds depuis plusieurs années, toutes ces améliorations simplifieraient la fluidité du trafic et inciteraient les poids lourds à prendre l'A2 pour se rendre en Belgique et au Pays-Bas.

Posté par **laurent** le 04 Jan 2013 à 15:12

Est il possible de dévier la ligne de bus 425 Feignies Bavay en la faisant passer par la gare de Quévy en Belgique ?

Ca permettrait une excellente connexion avec les trains IC de la SNCB "Quévy - Bruxelles" (1 train par heure) et les villes desservies par la 425 (Bavay et Feignies) et rendraient service aux habitants du canton.

Si ça marche bien, pourquoi ne pas prolonger la ligne jusqu'à Maubeuge et permettre aux Maubeugeois une connexion directe avec la gare de Quévy ?

Posté par **agathe1981** le 09 Jan 2013 à 21:19

Habiter le Valenciennois et continuer à travailler en métropole lilloise est un choix, j'utilise le train pour me rendre à mon travail situé à Villeneuve d'Ascq. Régulièrement je prends le train jusque Orchies où je prends une correspondance "navette expresse" mise en place par le réseau arc en ciel, la ligne 201; qui elle emprunte l'autoroute et va directement à Villeneuve d'Ascq. Depuis 2 ans maintenant j'ai vu le nombre de passagers augmenter et je suis sûre qu'il y aurait des usagers supplémentaires si les horaires de la ligne 201 au départ d'Orchies étaient calés avec celles de la sncf aller et retour et idéalement plus de bus.

Posté par **ecaillonaise** le 10 Jan 2013 à 13:34

Ecaillon dépend du collège d'Aniche mais nombreux élèves choisissent celui de Masny plus proche. Le conseil général accorde les dérogations mais nous n'avons pas accès au transport. Il y a une ligne de bus qui passe à proximité mais les horaires ne coïncident pas avec ceux du collège. Les parents s'arrangent donc pour covoiturer au maximum car il n'y a pas non plus de voies cyclistes reliant les 2 villages en passant par le collège.

Ce problème sera à nouveau posé lors du choix du lycée, puisque celui dont dépend le collège ne correspond à celui d'Ecaillon et donc à nouveau pas de transport (alors qu'un arrêt de bus est situé sur la place du village!!).

Même sans aide financière il me semble important pour l'épanouissement des lycéens qu'ils puissent gagner en autonomie et ne pas toujours compter sur papa-maman pour se déplacer jusqu'au lycée.

Il est de plus regrettable que des établissements privés situés plus loin soient eux desservis par des bus!

Posté par **louguet** le 11 Jan 2013 à 11:02

Depuis quelques années, les pistes cyclables se sont propagées dans notre région, ce qui est une très bonne chose pour les adeptes du vélo. Mais malheureusement, elles sont de moins en moins praticables, débris de verre, gravillons, feuilles etc. Depuis la mise en service de la piste de Villeneuve d'Ascq, des débris de verre y sont en permanence surtout au niveau du nouveau stade, dans l'impossibilité de trouver les coupables, car c'est intentionnel, il serait judicieux de procéder au balayage au moins une fois par semaine, ce qui nous permettrait de les emprunter plus facilement.

Posté par **jeanmi** le 15 Jan 2013 à 18:37

Mon aîné est tétra comme on dit mais autonome et on s'aperçoit que ceux qui pensent les accès, les places de parking ou autres sont, pour moi à coup sûr, des valides, car malgré quelques améliorations :

- des places de parkings sont souvent dans le sens de circulation, (ce qui fait que lorsqu'il sort de sa voiture il est sur la voie de circulation, en bloque 1 si 2 voies)
  - les accès, parfois même chez des médecins experts !!! Avec des marches, des administrations, bureaux de poste, mairie car soi disant monument historique donc aucun ascenseur etc non accessible
  - ou une fois garés dans un parking souterrain, ex vu dans le sud, impossible d'accéder à l'ascenseur, une marche avant le double sas d'accès puis à l'ascenseur !!!
  - les places de parkings dans des parkings payant, les horodateurs hauteur normale valides
- Des tas d'exemples et je ne parlerai pas des incivilités des gens qui se gare sur les places sans prendre le handicap !!

Posté par **59fpn449** le 20 Jan 2013 à 20:53

Par obligation (horaires fluctuants, déplacements en clientèle, desserte de mon lieu travail ou de mes clients), c'est bien souvent en voiture que je rends sur la métropole Lilloise par A23.

Personnellement, je n'ai pas perçu d'amélioration en 20 ans vers la métropole, bien au contraire. Notre réseau accuse un certain retard malgré des efforts ...

Aujourd'hui pour faire la distance Orchies – Lille (25km), aux heures de pointe, il faut compter 40 à 50 minutes (2 à 3 fois plus de temps que nécessaire). Un vrai empiètement sur la vie familiale. Quasi, 2 heures amputées à mes journées...

#### Mon point de vue sur les transports en commun par TER

La gare d'Orchies est très bien desservie par les TER. Je les prends quand je peux, mais à l'usage c'est assez compliqué. 1<sup>er</sup> inconvénient, il me faut 10 minutes pour atteindre la gare d'Orchies plus une marge pour trouver une place de parking (5 minutes). Une fois rendu, 2<sup>ème</sup> inconvénient la ponctualité des trains. Aux heures de pointes, j'estime que 50% des trains ont un retard de 5 à 15 minutes (disons 5 en moyenne). Un trajet vers Lille en train prend seulement 20 minutes (c'est très appréciable). Par contre, je dois encore prendre le Tramway. Attente + temps d'arrivée, je compte 10 minutes. Reste la dernière partie de mon trajet à faire à pied. Il me faut donc 10 + 5 + 5 + 20 + 10 + 5 = 55 minutes. Je n'ai pas de gain en temps ou gain économique avec le train. Et autant dire que si je dois me déplacer en TGV, si j'ai une réunion tardive ou une tâche à terminer ces multiples jonglages de transports deviennent des contraintes et génèrent du stress. Bref, la campagne c'est reposant, c'est plus intéressant financièrement, mais sauf à avoir des horaires biens callés, difficile de faire sans la voiture.

#### Mon point de vue sur la desserte de la métropole en voiture par l'A23

Depuis début 2000, je constate que l'A23 est complètement saturée (comme toutes les autres). Cet axe était pourtant un choix dans notre déménagement à la campagne. Malheureusement, rien ne semble bouger. 1<sup>er</sup> coup de gueule, l'aire de Genech. Raz le bol des incivilités des gens qui prennent l'aire de repos pour doubler tout le monde (et je ne parle pas de leur vitesse sur l'aire de repos). SVP, mettez des ralentisseurs, chicanes, radars ... 2<sup>ème</sup> problème, un 1<sup>er</sup> chassé croisé entre les nombreux transports qui descendent du centre Gros Lesquin et les personnes qui veulent partir vers Villeneuve d'Ascq. La voie vers Villeneuve d'Ascq est complètement saturée depuis des années. Les incivilités des gens pour s'insérer le plus tard possible sont aussi légion. Conséquence, coups de freins et une seule voie praticable au lieu des 2 pour partir vers la métropole. Puis point remarquable pour une autoroute, l'A23 se termine en un magnifique céder le passage sur l'A27. Ici le danger vient des trop nombreux camions en provenance de Belgique, Hollande, Pologne qui sont lancés à 90 ; un vrai danger. Il ne faut donc pas s'étonner des bouchons quotidiens de 15 km qui remontent sur A23 jusqu'à l'aire de Genech. Mais ce n'est pas terminé, une fois sur l'A27, pour partir sur Lille, vous devez rajouter la voie d'insertion des 4 cantons, puis les 2 voies de la descente de Villeneuve d'Ascq. Une belle promesse tous les matins pour arriver à l'heure. Bref, pour ma part, synchro sainte voiture ou pas, notre réseau autoroutier me semble dépassé.

J'émet 2 souhaits :

1. Création d'échangeurs pour fluidifier le trafic et réduire le danger
2. Mise en place d'un périphérique pour retirer tout le trafic en provenance de la Belgique

Est-il normal que tous les camions doivent encore passer par le centre de Lille ? Ce débat me semble avoir que trop duré. Mettez vous d'accord SVP !

Posté par **67patf** le 21 Jan 2013 à 11:31

Je constate dans notre secteur Cœur de Flandre, que les bus utilisés actuellement fonctionnent au diesel. Ne serait-il pas judicieux de copier ce que Transpole a fait avec ses bus, de les faire fonctionner au Gaz .Grâce à un système de production de récupération des gaz dû composition des matières organiques. Est ce possible de le faire sur les bus utilisés dans notre secteur? Cela permettrait de faire des économies et en plus de la création d'emploi.

Concernant le projet de ré aménagement de la gare de Bailleul, je trouve que ce projet ne correspond pas du tout aux attentes des usagers. Actuellement près de 300 voitures se garent sur ce "parking" où se trouve des trous profonds de 30cm, des minis étangs, il

serait souhaitable de pouvoir combler ceux-ci par du gravier ou autre matériaux . Avec le nouveau projet + de 100 places seront perdues. Il m'a été répondu lors du dernier comité de ligne qu'il fallait que les personnes prennent le bus, c'est sur qu'à 7h du matin ce sera un peu difficile. ne pourrait-on pas avant que je projet qui ne colle pas à la réalité; du terrain il faudrait consulter, avant les usagers? pour ma part c'est une question de bon sens ,pratique et économique.

Dernier sujet sur la mobilité actuellement les horaires de trains au départ de Lille pour Dunkerque, Calais , en début de l'après-midi sont : 14h dernier départ puis reprise à 15h45, entre ces deux horaires pas de circulation, je sais qu'il il a une amplitude d'une heure pour vérification de ligne, mais il devrait avoir possibilité; d'avoir un train vers 15h, car pas mal de personnes prenant le train entre 5h51 et 6h38, doivent attendre presque 2 heures pour rentrer chez eux et donc prennent leur voiture. Alors qu'entre 15h45 et 16h45 il y a 7 trains. Il serait donc intéressant de voir ce problème.

Posté par **My** le 25 Jan 2013 à 23:24

D'abord bravo pour cette initiative. Je fais partie des «galériens » de la ligne 16 du TER. C'est-à-dire que je prends le TER tous les jours pour aller travailler. Pour me rendre à la gare de Le Poirier Université, j'ai tout d'abord 15 mn de voiture. Ensuite, quand tout va bien, j'ai 50 mn de TER jusqu'à Lille, puis 12 mn à pied jusqu'à mon lieu de travail. J'ai opté pour cette solution plutôt que la voiture pour tout le trajet, compte tenu des bouchons bien connus de l'A23 à partir d'Orchies, entre 7h00 et 8h30. Cela fait donc grosso modo 15h de trajet domicile-travail par semaine.

Maintenant, le scénario qui se présente parfois : je me présente à la gare, et là, notre « prox-TER » nous explique que notre train va passer, mais à toute vitesse et sans s'arrêter ! ça fait toujours plaisir d'apprendre ça à 7h30 du matin, alors que vous êtes levé depuis 5h45. Vous prendrez le prochain, 8h07... Mais revenons à notre TER... Pourquoi diable notre train adoré de 7h34, qui sent bon la transpiration l'été dès le matin, va-t-il nous passer à toute vitesse sous le nez ? Parce que le chauffeur a constaté qu'il y avait un problème technique, comme des portes qui ne ferment pas, il a donc considéré ce train comme dangereux par conséquent retour direct à Lille.

Cela arrive plusieurs fois par an, voire plusieurs fois par mois. Et j'imagine bien l'état d'esprit des voyageurs qui, comme moi, ont attendu "le train suivant", mais qui, au départ de Lesquin ou Templeuve, ne peuvent pas monter dedans tellement il est bondé.

Bien sûr, ces annulations de train se produisent également dans le sens du retour.

Pour toute cette peine ainsi que les petits retards, la SNCF me dédommage gracieusement de 10 € une fois par an... tiens, il faudrait compter combien ça fait de la minute perdue...

Et alors, la cerise sur le gâteau, c'est que des gens du voyage ont installé leurs caravanes sur la moitié du parking de la gare, cela depuis maintenant 3 semaines... Après tout, nous n'avons qu'à nous garer ailleurs, nous, galériens de la ligne 16 !

En conclusion : de grosses marges potentielles de progression pour le TER et en particulier pour sa ligne 16.

En attendant : bon courage à mes amis galériens !

Posté par **Gaël** le 30 Jan 2013 à 03:53

Sur un certain nombre de mes déplacements, je suis dans l'obligation de faire usage successivement du bus et du train. Seulement, un constat s'impose, la concordance entre les horaires d'arrivée des bus aux différentes gares, ne coïncident pas avec les horaires des départs de train.

Exemple : - Départ de Steenvoorde à **13:05** - Place Saint Pierre, via la ligne 109 6 Winnezele - Armentières  
- Arrivée à **13:36** à la Gare de Bailleul.

Seulement, le train de la ligne 8, en direction de Dunkerque -> Lille, part de la gare de Bailleul à 13h23, pour arriver à 13h44 en gare de Lille Flandres.

Par conséquent le bus en partance pour Bailleul aurait plus grand intérêt à passer au moins un quart d'heure plus tôt afin de faciliter nos déplacements.

Autre exemple : Tout à fait édifiant. Néanmoins assez ennuyeux, le train de la ligne 8, Lille ->Armentières->Hazebrouck->Dunkerque-> au départ de Lille Flandres à 19h, arrive à Bailleul à 19h21.

Seulement le bus 109 13 Armentières - Winnezele à l'arrêt de bus de la gare de Bailleul, s'arrête à 19h17, où plutôt ne s'arrête pas du fait qu'il n'y a aucun passager. Ce bus arrive place St Pierre à Steenvoorde à 19h45.

Dans ce cas précis il est donc totalement impossible après le dernier train adéquat de 18H35, de regagner Steenvoorde en transport en commun au départ de la gare Lille Flandres.

Il suffirait simplement que le bus de la ligne 109 13 Armentières-Winnezelee qui connaît un arrêt à la gare de Bailleul à 19h17, s'arrête à cet arrêt seulement 10 minutes plus tard, soit 19h27, pour que prendre le train à 19H à Lille Flandres puisse permettre de prendre intégralement les transports en commun par la suite via le bus.

Ainsi rendre compatible les horaires de bus et de train pour les transports en dehors de la métropole lilloise, facilite la vie des étudiants et travailleurs, et conduit à une véritable logique de transport en commun intégral, ceci est possible seulement en modulant de quelques minutes le passage des bus ou des trains, de sorte qu'ils puissent coïncider.

Cf. : [http://www.exoss.com/exosite/public/oridest2.php?wk=\\_a&wvx=\\_a.c&Validite...](http://www.exoss.com/exosite/public/oridest2.php?wk=_a&wvx=_a.c&Validite...)

[http://www.exoss.com/exosite/public/oridest2.php?wk=\\_a&wvx=\\_a.c&Validite...](http://www.exoss.com/exosite/public/oridest2.php?wk=_a&wvx=_a.c&Validite...)

[http://telechargement.ter-sncf.com/Images/Nord\\_Pas\\_De\\_Calais/Tridion/FH...](http://telechargement.ter-sncf.com/Images/Nord_Pas_De_Calais/Tridion/FH...)

[http://www.exoss.com/exosite/public/oridest2.php?wk=\\_a&wvx=\\_a.c&Validite...](http://www.exoss.com/exosite/public/oridest2.php?wk=_a&wvx=_a.c&Validite...)

Posté par **vincedouainord** le 31 Jan 2013 à 13:23

Mobilité dans le douaisis !...

Réforme du code de l'urbanisme pour les villes évoluant autour de **l'habitat écologique**, des transports alternatifs, de la vie de proximité et des cités végétalisés.

OUI, dans le DOUAISIS : *Quand on sème, c'est pour la VIE ! ...*

Depuis septembre 2011, le **COEUR de DOUAI**, mis au **PAS** par les **vélos & les piétons** ; où cela change la ville et cela sauve la VIE !... (*Zone 30*)

Aujourd'hui, **GAGNONS** le pari de relier l'EST de notre circonscription (*Aniche / Somain*) à l'OUEST de notre arrondissement (*Auby*) *et un accès facile à notre Hôpital* ; avec notre Transport collectif en site Propre (TCSP) ;

par une innovation pionnière qui est **EVEOLE** ...



> Allumons un bout chandelle, pour une ligne d'EVEOLE, jusqu'au LOUVRE-LENS ! Et... soyons plus réaliste, après le rêve, pour **développer un grand réseau RER, avec la gare S.N.C.F de DOUAI au centre du dispositif multimodal pour notre arrondissement ...**

Aussi accentuer le cadencement dans le douaisis de EVEOLE et des bus, par un service de déplacement cohérent, en journée, en soirée, pendant les vacances scolaires et même le dimanche matin ...

Pour ces dernières propositions sur la mobilité sera un combat à conduire avec l'ensemble des Elus, du Syndicat des transports du douaisis & des Acteurs des forces vives UNIS, malgré nos diversités par le **BON SENS** et l'intérêt général ! ...

Par contre, votre député élu, par les Citoyens puisse avoir une bonne entente avec le Maire de DOUAI pour obtenir rapidement par le ministère des transports, l'homologation pour le guidage automatisé de EVEOLE !...



Posté par **tanaka59** le 31 Jan 2013 à 22:05

Résidant du quart nord-est de la métropole Lilloise et utilisateur régulier des TC et parfois de la voiture, je tiens à signaler des carences en matière de transports extrêmement importantes.

### Les TC et train

- Ligne 20 : dans la quart nord-est (Roubaix/Hem/Lannoy) la ligne 20 dessert Forêt/Hem/Roubaix/Lannoy/Lys Lez Lannoy/Toufflers. Cette ligne forme un « U » est ne dessert pas la ville de Saily Lez Lannoy. Afin de mailler au mieux le territoire il est intéressant de former un « ring » complet sur cette ligne. Ceci peut s'inscrire dans le cadre du plan « Corolle » de Transpole. A noter également qu'un voir 2 bus passe par heure. Ce qui est insuffisant pour Saily qui est pourtant plus proche du centre de Roubaix que sa voisine Forêt !!!

- Ligne 47 : aujourd'hui la ligne 47 relie Wattlelos / Leers / Lys Lez Lannoy / Hem / Forêt / Villeneuve d'Ascq. Cette ligne voit circuler 1 à 2 bus par heure. Il est inadmissible que Wattlelos (42 000 habitants et 5<sup>ème</sup> ville en termes d'habitants de LMCU) ainsi que Villeneuve d'Ascq (65 000 habitants et 4<sup>ème</sup> ville en termes d'habitants de LMCU) ne soient pas reliées décentement ! A l'heure actuelle il faut obligatoirement passer par Roubaix et Lille pour se rendre à Villeneuve d'Ascq. Soit 1h de bus et métro !!! Une hausse des fréquences des passages entre ces villes est nécessaires.

- Ligne Transpole - Tec Roubaix / Tournai. Il existe une ligne (le « MWR ») qui relie Mouscron et Roubaix. Il est intéressant de développer un concept similaire entre Roubaix et Tournai. Coté Belge le réseau des Tec venant de Tournai s'arrête à Toufflers Douane. Il serait judicieux de prolonger cette ligne avec un service de bus « express » à raison de 1 à 2 bus en heure creuse et 2 à 3 bus en heure pleine.

- Dessert ferroviaire Lille – Herseaux : La ville d'Herseaux dispose d'une gare, celle-ci est à 500 m de la frontière avec Wattrelos. Alors qu'actuellement il faut 45 minutes pour faire Wattrelos – Lille en bus + métro. Il apparaît intéressant d'améliorer la desserte ferroviaire depuis Herseaux vers Lille. La création d'un arrêt supplémentaire sur la ligne MWR à hauteur de Herseaux gare est nécessaire pour renforcer l'offre TC et train.

- prolongement de la ligne 1 du métro : Il est désormais utile de lancer le prolongement de la ligne 1 à Eurasanté vers le sud de l'agglomération Lilloise. Au terminus de 4 Cantons il est également intéressant de prolonger le métro vers l'aéroport de Lesquin en passant sous le CRT.

- le tram train : favorable à la création d'un service express de tram train entre Lille et Lens/Douai

### **Pour le fluvial**

- Canal Seine nord : oui à ce projet qui pourra enlever une part des camions de la route

### **La route**

- D 700 : l'antenne sud de Roubaix voit passer 20 000 véhicules par jour, cette voie express n'est pas doublée et comporte un grand nombre de carrefours giratoires qui provoquent pollution et embouteillages. Les carrefours giratoires sont sources d'accidents ! Il y a mélange des flux des voiries secondaires et primaires. A noter que le carrefour giratoire « Schering » à vu une 3<sup>ème</sup> file pousser. Ceci à empirer le nombre d'accidents. Après comptage personnel j'ai relevé une moyenne de 3 à 4 accrochages par jour à ce giratoire sur la seule période du 20 décembre 2012 au 5 janvier 2013. L'installation des feux à ce carrefour est un véritable danger pour la sécurité de ce carrefour. Pour améliorer l'écoulement du trafic et supprimer des points de congestions la mise à 2x2 voies + le dénivellement complet s'impose. Les riverains en bordure de cet axe souhaitent également l'implantation de mur anti bruit.

- N41 et N47 : ces deux chaussées express relient Lille à Béthune/ Lens. Cependant ces axes comportent eux aussi un grand nombre de carrefours giratoires qui créent des ralentissements (au nombre de 7). Il y a mélange des flux sur la N41 et la circulation des voies secondaires qui ne fait que « couper l'axe ». Le dénivellement complet devient urgent, chaque jour c'est près de 40 000 véhicules qui empruntent cet axe mal aménagés. Les giratoires sont sources de pollution et de bouchons.

- courbe de Babylone : L'échangeur N227 / A22 / D6d est une aberration routière ! Les usagers en provenance du sud de la métropole (N227), se dirigeant vers Roubaix (D6d) doivent emprunter une sortie, viennent ensuite buter sur un feu avant de pouvoir reprendre la D6d. Les emprises de la liaison vers Babylone existent encore. Il paraît intéressant de limiter la vitesse à 50 km/h dans ce secteur en amont et de créer une vraie sortie vers la D6d depuis la N227 en utilisant les emprises existantes : <http://maps.google.fr/maps?q=Carvin&hl=fr&ll=50.646698,3.147744&spn=0.004721,0.013078&oq=car&t=k&hnear=Carvin,+Pas-de-Calais,+Nord-Pas-de-Calais&z=17>

- A22 mise à 2x3 voies : actuellement l'A22 supporte un trafic quotidien de 65 000 véhicules, le triplement n'est toujours pas prévu alors que ceci est possible jusqu'à Courtrai ! L'implantation futur des zones commerciales autour de Tourcoing ne va rien arranger du tout ! Un secteur plus qu'encombré sur les portions à 2x2 voies. Il est à noter que cette autoroute est dans un état déplorable ! Insalubrité de la berne centrale (des tas de bouteilles jonchent la berne et les bas cotés !), absence de mur anti bruit pour une autoroute urbaine, revêtement des chaussées dans un état de délabrement croissant, accotements instables (dernier en date en janvier 2012)

- D945 : actuellement Armentières se voit construire une déviation. Il s'agit là d'une voie de contournement aux caractéristiques « chaussée express » mais réduite. On y attend 15 000 véhicules par jour (chaussée qui sera à 2x1 + giratoire alors que la place y est pour du 2x2). La D945 s'inscrit dans le prolongement de la N58 (voie express Comines Warmeton). En Belgique l'axe supporte tout autant de voitures par jour. Elle permet de relier directement l'A19 à hauteur de Menin, mais est dans un état déplorable ! Dans le cadre d'un accord d'Eurométropole (Lille / Courtrai / Tournai) il est impératif de lancer les études pour porter cet axe à 2x2 voies. Il s'agit d'une voie importante dans les liaisons Armentières / Comines / Menin / Ypres.

- Contournement autoroutier sud de Lille : Afin de séparer les flux de transit et des locaux il apparaît important la réalisation de ce contournement. Chaque jour près de 200 000 véhicules empruntent l'A1 (1<sup>er</sup> autoroute en termes de trafic en province). On compte près de 45 000 véhicules qui transitent par Lille sans s'arrêter (20 000 camions et 25 000 véhicules légers). La séparation des flux locaux de ceux de transit devient nécessaire. L'A1 n'est plus en mesure de supporter le trafic qu'elle voit passer. Il est à noter que 70% des Lillois sollicitent ce contournement (sondage de 2006 SOFRES pour LMCU)

Tout d'abord, merci beaucoup pour ce travail au niveau du département et de demander l'avis des utilisateurs. Je suis d'ailleurs très impressionné par la qualité et la pertinence des remarques ou des propositions que j'ai pu lire!

Cela fait des années qu'on a tous des idées pour améliorer le flux du trafic routier ou le réseau ferré à force d'observations quotidiennes et qu'on ne sait à qui s'adresser pour agir au bon endroit. Je me limiterai personnellement au trafic routier autour des agglomérations qui est LE plus gros Pb dont tous le monde parle dans la région, à la radio matin et soir, au boulot, c'est pourquoi je proposerais de séparer le second thème en 2 parties avec d'un côté les économies d'énergie et la pollution et de l'autre un 3ème Thème qui serait de "décongestionner les accès aux métropoles aux heures de pointe". Les gens qui prennent leur voiture matin et soir sont contraints de le faire, c'est pas par plaisir qu'on se jette dans les bouchons pour aller au boulot! Et c'est bien là le plus gros Pb qui importe le plus de nordistes au quotidien.

Je suggérerais donc en gros 3 pistes de travail sur :

- la méthode
- les moyens
- la communication

La méthode d'abord : penser global (relier ces travaux aux réflexions de Rifkin qui démarrent au niveau de la région et dont le World Forum de Novembre a assuré le lancement) + agir local par une succession de petits succès locaux en associant les utilisateurs avec ceux qui peuvent agir. Je propose aussi de créer une zone modèle ou arrondissement pilote de progression rapide (tout terminé sous 2 ans, rêvons un peu et surtout challengeons nos élus...) avant de généraliser. Je propose le Valenciennois, parce que c'est en gros le même Pb que Lille en plus petit: un trafic international Paris/Bruxelles qui traverse un réseau local, des voies d'accès à la ville réduits depuis 2 ans, des goulots d'étranglement partout (c'est beau sur le papier dans les bureaux d'étude les ronds-points, mais toutes les bordures sont arrachées dès qu'un 38T doit manœuvrer!) avec des ponts occasionnant un nombre réduit de points de passage obligé, des nuisances sonores, visibilité réduite dès qu'il pleut, la ville toute proche, pas de contournement nord possible ou presque, etc...

Ensuite les moyens, notamment financiers: nos moyens seront de plus en plus limités à l'avenir et on ne peut agrandir indéfiniment les réseaux et l'emprise sur les terres, donc concentrons les efforts sur les goulots d'étranglement des réseaux existants avant de créer de nouvelles routes qui coûtent des fortunes, accroissent le trafic mais ne résolvent finalement rien. Par exemple: ça ne sert à rien de faire passer une autoroute de 2 à 3 voies sous prétexte que le trafic augment si on est bloqué dans un bouchon en bout d'autoroute en arrivant sur le périmètre de la ville. Laissons 2 voies tout du long et réalouons l'argent pour passer la zone problématique de 2 à 3 et même 4 voies si c'est ça le vrai Pb. Avant tout il faut bien étudier la nature exacte du Pb, il existe des logiciels de simulation de files d'attente ou de flux, ça ne doit pas être très compliqué de filmer l'existant et de simuler des solutions à moindre coût. Des solutions ont déjà commencées à porter leurs fruits: regardez la longueur du bouchon de l'A23 à l'arrivée sur l'A2 le matin ou le soir, c'est bcp mieux depuis la création de la bretelle vers Paris... Un grand merci à ceux qui se sont battu pour faire ces travaux et trouver les financements! Maintenant, la prochaine étape est de rallonger la voie d'accélération du raccordement de la 2 voies de Maubeuge sur l'A2, c'est ça qui bloque en premier le matin et le soir, avant même d'améliorer les flux sur le pont de Trith. Dans le même ordre d'idées, pourquoi ne pas multiplier les sorties d'autoroute, entre Lesquin et Orchies, c'est aberrant qu'il n'y ait même pas un raccordement, après on s'étonne que ça bouchonne depuis Orchies, mais certaines personnes qui vont sur Lille doivent revenir en arrière pour aller chercher le raccordement. Mettons plus de sorties, là encore si on choisit bien l'endroit, ça ne va pas coûter hyper cher pour bcp faire progresser le trafic.

Et puis la communication: nous pouvons tous constater que le covoiturage se développe déjà tout seul rien que par l'augmentation du prix de l'essence, les voitures garées en bordure d'entrées d'autoroute sont de plus en plus nombreuses, aidons ça aussi, là encore à moindre coût. Une ancienne voie coupée suite au passage de l'autoroute peut facilement être transformée en parking propre comme sur l'A23 sortie 3. Si on y met des abris pour la pluie, des panneaux pour faciliter les contacts manuscrits entre personnes, ou assiste les propositions de covoiturage sur un site internet géré par le département, on doit pouvoir soutenir les entraides qui se développent déjà localement dans les communes.

Voilà, c'est déjà trop long, mais tous mes encouragements pour cette initiative et bon courage pour le dépouillement et surtout convaincre les décideurs car c'est le résultat qui compte!

La Mobilité est un thème qui agite toute la planète et sur internet nous trouvons de nombreuses études sur cette problématique. De nombreuses structures cherchent des solutions ou proposent un schéma de Mobilité.

Ces initiatives judicieuses, pleines de bonne volonté, définissent une réorganisation ou amélioration des structures de transports actuelles. (train, bus, car, pédibus...). Ce travail important est à faire et est une condition nécessaire mais non suffisante. Chacun apporte souvent une solution pour améliorer son organisation actuelle de déplacement.



Ainsi, il est à constater, dans les lieux bien desservis par ces moyens de transports, que la majorité des automobilistes restent viscéralement attachés à leur véhicule...

Quatre éléments importants me semblent être la cause : l'individualisme, le paraître, le motif du déplacement et le manque d'anticipation.

Depuis plus de trente ans, le marketing commercial a développé à outrance la personnalisation et la valorisation de chaque individu vis à vis des autres.

Et chaque automobile est l'image, la position sociale que souhaite donner son conducteur à son entourage.

La multitude de motifs de déplacement (se rendre au travail, faire ses courses, conduire les enfants, partir en vacances, assister à un spectacle, participer à une réunion....) engendre des solutions différentes demandant des organisations adaptées.( bus, car, train, vélo, mobylette, covoiturage...)

Enfin, malgré les outils de télécommunications, l'anticipation est devenue une denrée rare. On réagit dans l'instant sans analyser l'utilité du déplacement engendré.

N'oublions pas que notre région vit économiquement de la production automobile !

Aussi pour une réussite Mobilité avec des impacts concrets et mesurés sur le comportement quotidien de nos citoyens, je pense qu'il faudrait ajouter aux ateliers citoyens, une réflexion sur les 4 items abordés.

L'objectif de ces actions est de stimuler le citoyen à un usage pertinent de ses moyens de transports moins polluant pour l'environnement et bon pour sa santé physique et psychologique. Voici 4 questions à se poser :

1. Quels modes de transports prendre selon son motif de déplacement?
2. Comment réduire les contraintes de mobilité de mes concitoyens quand je suis à l'initiative de leurs déplacements ?
3. Comment éviter des déplacements inutiles ?
4. Comment utiliser au mieux ma voiture en citoyen responsable?

Ces réflexions doivent amener les ateliers citoyen à trouver des outils simples et faciles à communiquer auprès du public afin d'amener chaque citoyen à consacrer quelques secondes avant de valider l'utilité de son déplacement puis son mode de transport choisi : à pied, en vélo, en bus, en train, en covoiturage,... pour cela il faudrait dans la composition des ateliers des participants n'utilisant pas la voiture en tant que conducteur.

Posté par **Emmanuel Cozette** le 01 fév 2013 à 18:19

Le champ « du social » considèrerait jusqu'à il y a peu trois principaux facteurs d'exclusion : le logement, la formation, la santé. Il faut aujourd'hui considérer un nouveau facteur : celui de l'immobilité, ou des freins à la mobilité.

La mobilité est devenue un facteur d'exclusion sociale, suivant que nous résidions en zone rurale ou urbaine, la capacité « mobilité » (entendons par là : se déplacer en utilisant les divers moyens de transports publics et privés à notre disposition) n'est pas exercée de la même manière dès notre plus jeune âge.

En tant qu'éducateur de Prévention Jeunesse sur un territoire rural, j'encourage vivement les jeunes 11/18 ans au travers d'animations ciblées à travailler leur mobilité de manière ludique.

En effet, savoir manipuler des horaires de train, bus, métro tram et leurs correspondances n'est pas simple et requiert un entraînement et une guidance par un adulte dans les premiers temps de l'apprentissage. Il est important de passer de la manipulation « théorique » des horaires et correspondances à des situations empiriques mais cadrées lorsqu'il s'agit de mineurs. Savoir se repérer avec un plan nécessite également apprentissage et mise en situation.

Avec les jeunes de 11 à 18 ans fréquentant le dispositif Loisirs des Jeunes dans le Nord l'éducateur de Prévention Jeunesse met en place des sorties à Lille, Paris ou Bruxelles par exemple et ce sont les jeunes qui, plan de la ville en main s'orientent pour respecter l'itinéraire de visite prévue. Les capacités cognitives à se repérer dans l'espace et à manipuler des données complexes mises en œuvre lors de ces « exercices » s'acquièrent avec la pratique et la répétition avant un ancrage et une « levée » de leurs freins psychologiques réduisant leur peur de l'inconnu élargissant ainsi le champ de leurs possibles.

Posté par **Didier D.** le 15 fév 2013 à 20:35

Il y a **URGENCE** à faire quelque chose lorsque je lis le message de Belmonde, je me dis qu'on vit dans une société égoïste par rapport à la voiture. Les gens ne sont pas égoïstes au fond d'eux. Mais lorsque l'on remet en cause leur comportement et notamment le stationnement sauvage, ils deviennent 'égoïstes'. Je suis une fois passé à Rotterdam, et je me suis arrêté aussi à Gouda. Mais rien à voir avec la France, et notamment Lille. Pas de stationnement sauvage, une piste cyclable avec des cyclistes en sécurité et surtout des

vieilles personnes en fauteuil électrique qui peuvent se mouvoir tranquillement sur ces **pistes cyclables**. Et aussi en parallèles des trottoirs, des vrais. Pas des trottoirs Lillois avec une voiture en travers.

C'est quoi la solution. **L'éducation** ? Qui va la faire, car il y a du boulot.

**La répression** ? Le français est le champion du monde au concours du plus grand râleur. Si si ...c'est comme cela qu'on nous prend à l'étranger.....

**En attendant je salue Belmonde pour sa contribution. Et pour cela il ou elle compte beaucoup...**

Posté par **Belmonde** le 06 fév 2013 à 20:08

Je n'ai pas du tout ma place ici... Quand je pense que je ne peux même pas poster un courrier... Les trottoirs sont impraticables... Je vais donc sur la chaussée...Pas le choix ... Mais la boîte aux lettres est sur le trottoir et mon fauteuil roulant électrique ne peut monter qu'une hauteur de 10 cm.

Et non pas de frein psycho pour moi... juste une impossibilité matérielle... facilement résolue... suffit que les trottoirs redeviennent des trottoirs et non des places de stationnement !

Posté par **neekolla** le 10 fév 2013 à 12:44

Je réside dans le Nord depuis bientôt 4 ans et j'ai jusqu'à peu exclusivement transité dans la métropole Lilloise grâce au réseau Transpole. Grâce à ce réseau de transports en commun j'ai pu accéder à mon école à Roubaix, puis à mon travail à Bondues sans que jamais la distance ne soit un réel souci pour moi.

Néanmoins, j'avais une chance que d'autres n'ont pas : je ne suis pas en situation de handicap. J'imagine que si j'avais été en fauteuil roulant je n'aurais pas du tout porté le même regard sur le réseau transpole : Quid de l'accessibilité des bus ? Des stations de métro avec leurs ascenseurs en panne ? Des voies de circulation non adaptées ? De l'accessibilité des ERP ?

Et encore, la métropole s'en sort plutôt bien, je pense que d'autres villes du département font moins d'efforts en ce sens.

Alors il est vrai que ce n'est pas la priorité de beaucoup de citoyens car ils ne vivent pas ces problèmes, mais peut-être que s'ils côtoyaient des personnes qui vivent ça au quotidien, verraient-ils alors les énormes efforts à réaliser pour favoriser la mobilité des personnes en situation de handicap (ou tout simplement âgées).

Posté par **pascal77** le 11 fév 2013 à 16:49

Je suis scandalisé par la politique (qui ne se fait pas complètement au service quotidien de la population) des structures municipales et de la métropole Lilloise. **Cela fait plusieurs années qu'il y a un bouchon au carrefour Pasteur (au bout du boulevard Schuman)** suite à la destruction du pont en ferraille qui enjambait ce carrefour. (aucun initiative à l'époque pour le refaire, c'était l'époque MR Mauroy peut-être, mais pas de changement à l'époque ME Aubry, non plus), plein d'argent pour la "culture" et pour les Saint-Andrésiens et les Marquettois (et autres communes) pas grand chose. Malgré l'action des maires de Saint-André, et de Marquette le périphérique de l'avenue Schumann n'a eu droit qu'à un feu. IL n'y avait pas d'argent soi-disant! Quelques mois après pourtant, à 500 m de là, il y avait de l'argent pour faire une voie souterraine et un pont au-dessus au bout du boulevard de la République sur la Madeleine. Pourquoi? Je dis avec force au pseudo-écologiste lillois que je n'ai jamais vu dans ma boîte aux lettres un message de ces soi-disant "vert" sur le scandale de cette pollution quotidienne ; moi je suis vert mais de rage. Je félicite par contre le maire de Mons-en-Baroeul qui n'est pas "carté" écologiste mais qui réalise une politique écologique d'excellente qualité et qui n'a pas voté pour l'augmentation des prix des transports publics, contrairement à beaucoup d'autres qui prétendent à une politique sociale.

JE RECLAME DONC LA REALISATION DE L'AUTOPONT au bout de l'avenue Schuman, c'est un bouchon de moins, et moins de pollution (plus d'une heure de pollution en plus tous les matins par plus de 700 véhicules au minimum) ; ce n'est pas parce que je serais en retraite bientôt que je ne dois pas m'en soucier.

La volonté de réduire le nombre de voie dans Lille (une seule maintenant) à encore surmultiplier le problème. Il aurait été cohérent parallèlement d'améliorer le réseau de transport public à un coût identique. Donc félicitation pour la Corolle même si cela aurait dû être fait depuis bien longtemps.

Et je réclame des transports en commun qui respecte les horaires, car même au départ du grand Saint-André (départ de la ligne 50) certain bus démarrent avant l'heure (cela est inadmissible), et c'est pareil devant la Mairie de Saint-André, et de plus ne serait-il pas possible de faire comme à Rome où sur les lignes, il y a **des bus express** qui ne s'arrête pas à tous les arrêts permettant un temps de trajet plus court.

Il serait aussi important de permettre au Bus "Liane" d'avoir sa propre voie tout, le long du Bois de Boulogne, au lieu de subir les bouchons ( il y a bien en ce moment des travaux pour une piste cyclable le long de l'avenue Schuman ! mais le bus pour moi est

prioritaire ! Donnez-vous réellement des moyens pour des transports en commun plus efficace, sans en augmenter le coût. C'est ainsi que nous laisserons nos voitures à la maison.

Décider n'est pas facile, mais comme vous le faites, c'est plus facile quand on est à l'écoute, comme en questionnant la population par ce site. car ce sont les gens qui connaissent mieux les problèmes. **En espérant que l'action au service de la population prévaudra** car beaucoup sont exaspérés par la politique du bla-bla et parfois des mensonges des individus politiques qui sont par contre tous efficace pour s'attribuer ou recevoir au niveau national des privilèges financiers, etc...

EN CLAIR, DES SOLUTIONS POUR TOUS

Voyez par exemple comment à Montpellier le réseau de transport à été réalisé !!!

Cordialement un citoyen attaché aux communes de Saint-André et de Marquette et qui s'estime lésé depuis ces dernières années.

Posté par **laurence** le 13 fév 2013 à 17:50

On nous parle de "...maîtriser les coûts de déplacements, atténuer les conséquences pour l'environnement de la trop grande utilisation des énergies fossiles, ..." ou "développer des solutions pour économiser l'énergie et réduire la pollution", or lorsque l'on voit les travaux effectués rue Jean Jaurès à Roubaix, le long du parc Barbieux, on peut dire que c'est un échec. Cette route était à deux fois deux voies et on y circulait très bien mais elle a été aménagée en une voie unique dans chaque sens pour une action dissuasive sur la vitesse. Il y a également eu la suppression du tourne-à-gauche vers l'avenue Louis-Pluquet. Résultat, dès 17h, la circulation est bloquée du lycée Baudelaire à l'avenue de Cottages et parfois bien au delà. A chaque feu, il faut attendre plusieurs fois. Je ne vois pas où sont les économies car pour un même trajet, il faut beaucoup plus de temps et faire des détours. La pollution n'en est que plus importante. Une des autres conséquences est qu'un grand nombre de véhicules emprunte maintenant la rue verte à Croix, afin d'éviter ces bouchons, où les limitations de vitesse ne sont pas respectées. Des travaux similaires à l'avenue Jean Jaurès ont été effectués boulevard Cambrai à Roubaix. Le résultat est identique : bouchons et pollution.

Posté par **marvar** le 13 fév 2013 à 00:04

Bonjour amis lecteurs,

A quand l'interdiction aux poids-lourds de dépasser entre le péage d'Arras et Lille (ou Lille-Arras) ?

A quand un système de bus-navettes à chaque sortie/entrée de l'A1 sur la même portion, toutes les 15 minutes, de 7h à 9h et de 17h à 19h ? Sûrement après la création des parkings ! (financés en partie par la SANEF qui encaisse les frais de péage ???)

Posté par **Didier D.** le 23 mar 2013 à 19:10

Prix de la voiture sous-évaluée

EXEMPLE : Prenons le cas d'une personne qui fait 2 fois 20 km par jour en voiture pour se rendre au travail.

Rendre le transport en commun gratuit solutionnera le problème (du coup) surtout pour la majorité des gens ayant le 'Smic'.

Explication (déjà faite pour un internaute ingénieur qui se plaint du temps passé en transport en commun s'il prenait le transport en commun, mais ce n'est pas le cas puisqu'il est ingénieur) : une voiture de milieu de gamme revient à **40 c€ du km**. (si si, il faut bien l'amortir, l'entretenir, payer les réparations, les options, les contraventions, les parc-mètres, le lustrage, l'assurance, et enfin le carburant), le prix du carburant est donc qu'accessoire dans le prix total, il est d'ailleurs pas très cher si on compare à la Norvège qui possède du pétrole dont l'essence est à plus de 2 euros, alors que nous n'avons pas de pétrole et on se plaint de payer trop cher, vaut-il mieux pas se plaindre des cylindrées trop grosse et des voitures trop lourdes qui engouffrent notre balance extérieure en gaspillant une ressource qui va diminuer, et d'ailleurs la consommation de pétrole en Europe diminue depuis 2005, et c'est que le début. **On va vers une Révolution faute d'anticiper et de continuer de se plaindre**. Allez faire un séjour en Grèce, et là on aura un aperçu de petits soucis (et des vrais) si on continue de cracher sur le transport en commun.

Donc en faisant **40km par jour** à 60km/h en moyenne pour aller travailler tous les jours, il faut donc déboursier 16€ par jour pour bosser.

Si on gagne 10 € de l'heure, il faut donc travailler 1heure et 36 minutes pour payer son aller-retour en bagniole. Ce qui donne un temps de trajet équivalent de 2 fois 20mn + 1h36mn (=16/10), soit **2 heures et 16 minutes**. Ce qui donne pour bosser (en se déplaçant) et pour bosser (pour payer sa monture préférée), une **vitesse équivalente de 17,6 km/h, moins rapide que le vélo en gros**. Et encore moins si c'est un 4x4, on peut sans se tromper dire que cela divise par 2 la vitesse équivalente avec un 4x4.

Donc dire que le **transport en commun est long**, c'est à la fois vrai et pas vrai. C'est vrai si on gagne comme un ingénieur, mais ce n'est pas vrai si on gagne le 'Smic'.

Tant que l'on ne signe pas cela, le reste ne sera jamais compris : <http://tribune-pic-petrolier.org/>

Posté par **tanaka59** le 05 mar 2013 à 22:12

Sur les lignes à fortes fréquentation au lieu de mettre des bus accordéons qui prennent une place... Pourquoi ne pas faire adopter à Transpole le bus à étage ? Aussi long que le bus standard et on met plus de monde dedans !

Posté par **FrancisDestieux** le 13 mar 2013 à 17:30

Pour venir d'une zone urbaine (Dunkerque) très bien desservie par un réseau performant de transport en commun ; je fus surpris sur un territoire du Scot lors d'un besoin de transport de ne rien trouver.

Il existe des moyens mais nous dirons très timide.

Je pense que la première chose à faire et cela peut être fait très rapidement c'est une info des habitants concernés par le biais de distribution de fiches horaires ou de carnet de voyageurs avec une info sur la tarification et l'accès au bus car trop de personnes ignorent que les circuits ne sont pas uniquement des trajets scolaires, mais que les véhicules affectés à un circuit du département peut être empruntés par tous : scolaires, salariés, déplacements privés.

Les horaires doivent être adaptés en fonction des besoins et non pas mettre des véhicules sur des créneaux horaires qui décourage de prendre les transports collectifs (j'en ai fait l'expérience)

Lors d'événements climatique les médias doivent réformer leurs info et ne plus parler uniquement transports scolaires car cette image reste profondément enracinée et limite l'usage à une autre catégorie de d'usagers.

Avant de mettre quelque chose en place et que l'on puisse avoir un moyen de transport performant il serait souhaitable de faire une enquête sur les déplacements des publics concernés afin d'adapter et d'optimiser les moyens de transports

Je pense qu'il faut un coordinateur qui ne soit pas un transporteur ou un délégué du service public.

Il faut coordonner les différents moyens de transports et peut être instaurer le vélib autolib l'appel et pourquoi pas une navette fluviale

Une chose importante et la pub et l'info tant papier que numérique avec pur le numérique l'info en temps réel.

Posté par **Conseil cantona...** le 29 mar 2013 à 13:04

**Le Conseil cantonal de concertation de Tourcoing Nord a rendu un avis sur la mobilité à l'intérieur du canton le 31 janvier 2013 :**

*La mobilité demeure une préoccupation majeure des habitants pour rejoindre les lieux de formation et d'emploi, pour circuler facilement à l'intérieur de la Communauté Urbaine, du Département et, au-delà, s'ouvrir à toutes les possibilités d'accès à la culture, aux sports, aux loisirs, aux commerces, etc ...*

*Les difficultés de transport entraînent des dépenses très lourdes dans les budgets familiaux, de la fatigue et des soucis de santé dues à l'augmentation de la pollution par l'utilisation très importante de la voiture individuelle.*

**Beaucoup de progrès ont été réalisés en 2012 concernant les transports en commun sur le canton** avec la mise en œuvre des **Liane 4, 91 & 91 Express et de la citadine** à Halluin. **La citadine** permet, en particulier aux jeunes, aux personnes âgées, aux habitants sans voiture, des déplacements facilités pour les courses et les diverses activités sportives et culturelles. Les Liane ont apporté une amélioration en terme de rapidité, de confort et de liaisons beaucoup plus nombreuses. C'est un gain de temps et moins de fatigue pour les salariés et les étudiants. Ce sont des possibilités renforcées pour les démarches et les diverses activités des habitants. C'est une nouvelle solution de transport pour les usagers qui envisagent de laisser la voiture chez eux.

Cela nécessite encore et nécessitera toujours de bien organiser les flux de circulation permettant aux chauffeurs d'autobus et aux automobilistes de circuler en bonne intelligence.

**L'utilisation des transports en commun peut-être renforcée**

. avec le développement des **parcs de stationnement sécurisés** pour les voitures et les vélos aux endroits stratégiques permettant de rejoindre les transports en commun.

. avec l'ajout d'horaires permettant aux salariés de rejoindre leur travail aux **horaires du travail d'équipe** du matin, de l'après-midi et de la nuit, surtout entre Tourcoing et Comines

. avec des liaisons vers Lille, **évitant le centre-ville**, empruntant les voies rapides, telle celle qui se dirige vers Lomme, et permettant de rejoindre d'autres points de Lille.

. en développant **les liaisons vers les gares belges**, avec la possibilité de rejoindre les grandes villes belges, les pays du Nord et le transport aérien.

### **Le covoiturage est à favoriser**

- . en incitant les entreprises à proposer des avantages, tant concernant les transports en commun qu'en utilisant le covoiturage
- . en organisant et développant les sites internet autour du covoiturage

### **Une mobilité plus « écologique » est à rechercher**

- . avec la possibilité d'utiliser les **sites de « Voies Ferrées de France »** pour y aménager des modes doux en sites propres, circulation à pied ou en vélo, ceci permettrait de circuler entre la Belgique et la gare de Tourcoing. Collégiens, lycéens et adultes y trouveraient une possibilité de se déplacer en toute sécurité.
- . en développant et sécurisant **la circulation des cyclistes** en privilégiant les « pistes cyclables », plus sécuritaires que les « bandes » et en installant des garages à vélo près des lieux publics.

### **D'autres solutions d'avenir sont à envisager**

- . **le transport fluvial** peut être une réponse avec la mise en circulation de navettes sur la Lys. Ce serait un moyen « écologique » d'assurer les liaisons entre les villes qu'elle longe.
- . **le tram-train** est une autre solution possible en utilisant les anciens circuits de la voie ferrée. Cette possibilité permet d'éviter la circulation en centre-ville et permet d'assurer la liaison de la Belgique vers Tourcoing.

Posté par **Conseil cantona...** le 02 avr 2013 à 16:00

Réuni le 12 février 2013, le Conseil de concertation du canton d'Armentières souhaite exprimer, auprès de Lille Métropole Communauté Urbaine, son soutien au projet d'échangeur supplémentaire sur l'A25, prévu dans les deux sens de l'autoroute, entre les sorties actuelles « La Chapelle d'Armentières » et « Nieppe ».

Cet accès supplémentaire sur l'A25 se révélerait en effet doublement vertueux : d'une part, en poursuivant le désenclavement de l'Armentiérois (et au-delà de tout le secteur Flandre-Lys), c'est l'activité économique, et donc l'emploi, qui serait confortée pour notre bassin de vie de plus de 60 000 habitants ; d'autre part, cette liaison directe vers le pôle d'échanges de la gare d'Armentières constituerait une véritable alternative à l'A25, et donc une incitation à emprunter les transports collectifs pour des milliers d'automobilistes.

Les membres du Conseil de concertation du canton d'Armentières indiquent leur intérêt le plus vif à voir aboutir ce projet dans les meilleurs délais.

Posté par **guegnaud** le 04 avr 2013 à 23:02

Il y a une contradiction dans vos propositions : vous demandez un contournement de Valenciennes et en même temps vous recommandez de préserver les terres agricoles! Je crois tout simplement qu'il faut décroître l'utilisation des routes!

Posté par **Alain** le 02 avr 2013 à 20:06

Une de nos grandes libertés, est celle de pouvoir se déplacer. Discuter ensemble par des débats contradictoires par lesquels chacun révèle ses idées, en est une autre. On nous offre cette chance aujourd'hui, je la saisis.

### **1)Contournement Nord Valenciennois :**

Tant attendu déjà depuis plus de 30 ans, malgré son coût et l'emprise de territoires agricoles ou/et humides qu'il représente, sa nécessité m'apparaît non seulement évidente mais aussi urgente. La circulation urbaine ayant explosé, les autoroutes A2 et A 23 ne suffisent plus et le moindre accident qui s'y déroule peut vite dégénérer en blocage des routes secondaires, ce qui vient encore de se produire durant l'année écoulée. Ainsi que je l'avais écrit le 15/11/2012 à Mr Jean-Paul HUMERY, président de la commission d'enquête, je lui disais "Bien" pour la réalisation de ce contournement. Et même que je dirais "Très Bien", si ce contournement prenait corps dans un contexte plus global. En effet, il faudrait que sa réalisation prenne en compte l'opportunité et la nécessité de réaliser sur Beuvrages, un véritable pôle d'échanges entre la route, la voie ferrée (et pourquoi pas le tramway qui passe à Bruay et Anzin) afin de soulager la circulation routière. L'avenir est dans l'amélioration des transports collectifs. Je disais cela car Beuvrages a encore tous les atouts pour permettre une telle réalisation inter-modale, notamment le foncier mais aussi et d'abord par le fait que s'y rejoignent sur son territoire les voies ferrées de Lille et de Douai-Paris, avant même la ville de Valenciennes dont l'étouffement aux heures de pointe devient faramineux.

2) Avec mes élèves autrefois, une question était récurrente: au rythme où nous gaspillons nos bonnes terres agricoles, avec quoi nourrira-t-on plus tard nos petits enfants, arrière-petits enfants etc...,

C'est désormais dans cet esprit de préservation de notre environnement vital qu'il faudrait étudier tout nouveau projet routier, ou de transports collectifs ou de marchandises, que ce soit par voie d'eau ou ferrée...

### **3)Les vélos à Valenciennes et environs :**

a) permission leur a été donnée de circuler à sens interdit dans certaines rues. C'est bien à condition de toujours le faire dans les voies de circulation les moins dangereuses... Expérience à poursuivre...à Valenciennes et ailleurs

b) sur le pont Jacob, on pourrait notablement augmenter leur sécurité en leur réservant un des 2 trottoirs, l'autre restant dédié aux piétons. C'est urgent, simple, et peu coûteux!!! Pourquoi s'en priver???

c) de nombreux petits poteaux ont été plantés en bordures de trottoirs afin d'empêcher le stationnement des véhicules. Munis d'un anneau métallique costaud, certains, bien choisis de par leur emplacement, pourraient permettre aux 2 roues de s'y attacher, au lieu de susciter le mécontentement de certains commerçants voyant ces 2 roues accolés à leur vitrine...

d) un programme progressif de créations de voies cyclables devrait être mis sur pied, à commencer par les zones les plus exposées. Comme la déviation de Saint-Amand les Eaux, ou le franchissement du pont de la sortie 7 de l'A.23, etc...

e) la nécessité d'un équipement correct des vélos (éclairage, freinage, signalisation...) devrait faire l'objet de rappels périodiques à l'école, à la TV, dans les journaux et sur des panneaux d'affichage...

4) Nous parlions tout à l'heure, de l'intérêt majeur de réduire le bétonnage des terres agricoles lors de l'élaboration de nouvelles voies de circulation. **Il serait aussi d'un intérêt majeur de préserver aussi l'aspect esthétique de certains paysages pittoresques en bout des nouvelles voiries créées...** Le rôle des maires, dans les demandes d'agrément de nouveaux permis de construire, devrait donc être renforcé, me semble-t-il...

Posté par **Belmonde** le 08 avr 2013 à 12:31

Comme cela a été dit par d'autres pour le coût financier relatif à une éventuelle participation aux ateliers .....je suis dans le même cas... impossibilité physique, matérielle et financière...

C'est très difficile à faire comprendre, peu de voitures peuvent contenir un fauteuil roulant électrique, encore faut-il, en sus, disposer de 3 mètres supplémentaires pour installer les barres... et ensuite pareil là où je me rends !

Sans compter la prise de renseignements préalable concernant l'accessibilité des locaux ...toujours devoir se justifier, expliquer... C'est lassant, alors qu'il suffirait simplement que tout soit aux normes !... Le cabinet de dentistes le plus proche de chez moi ne l'est pas il y a non seulement une marche pour y accéder mais des marches à l'intérieur.

J'ai envie de signer : "la recluse de la tour Roland"

Posté par **Pierre TRACKOEN** le 12 avr 2013 à 09:45

J'ai participé à la soirée Mobilité dans le Valenciennois, à Marly. On y a beaucoup évoqué le "site" d'information sur les transports en commun. S'il est indispensable, ce site ne doit être l'unique voie d'information.

En effet, cela exclut plus de 50% de la population qui n'a pas accès à Internet, ne souhaite pas l'utiliser, ou n'a pas les moyens matériels d'y recourir.

Par ailleurs, il y a quelques années le réseau de bus disposait d'un système d'info rustique mais utile : à chaque arrêt, "le bus de la ligne N° XX arrive dans 12 minutes", avec annonce des retards. Cette info, même relativement aléatoire est précieuse, compte tenu du manque de ponctualité, et du nombre important de "non passage" du bus de telle heure.

On nous prive de cette information, alors qu'on trouve normal de l'afficher sur la ligne du tram, en fait ça devrait être normal pour tous les moyens de transport.

Posté par **Pierre TRACKOEN** le 12 avr 2013 à 09:56

Dans la commune où je réside, depuis dix ans, se multiplient les lotissements dans lesquels la voirie très étroite génère des difficultés multiples.

Qui est responsable de cet état de fait?

Qui peut y mettre un frein?

Compte tenu du nombre moyen de véhicules par foyer, le nombre de places de stationnement est insuffisant, d'où stationnement sur les trottoirs, que les piétons ne peuvent plus emprunter, se mettant ainsi en danger.

Les véhicules de service ont le plus grand mal à assurer une mission normale dans ces secteurs, manœuvres difficiles et dangereuses.

Les véhicules de transport en commun sont tout simplement exclus. La raison apparente de cela: vendre le plus grand nombre de parcelles...

Qui "a la main" sur ce genre de question ?

Parfait de promouvoir le grand élan écologique du XXIème siècle...

Ce que je ressens dans le concret : la norme c'est "la voiture" tout le reste est présenté en négatif. Je suis condamné aux transports en commun quand je n'ai pas de voiture disponible, soit parce que je suis un pauvre plouc incapable de passer son permis, ou assez bête pour respecter l'interdiction quand on me l'a enlevé, ou pire encore assez irresponsable pour ne pas s'en donner les moyens.

Le plus grave, c'est le conditionnement des plus jeunes : la manière dont ils sont (mal)traités dans les transports publics les amène à constater que, si on est normal, on ne peut pas choisir les transports en commun.

Je le constate lorsque j'utilise ces transports : horaires inadaptés les obligeant à des trajets trop longs, absence de place pour les sacs de sport, encore moins pour les sacs des apprentis. Attente sous la pluie, il n'existe pas de locaux style "gare des bus dans le secteur.

Cet entassement amène aussi des frictions avec les autres passagers et du mépris pour ces parents qui ne conduisent pas leurs enfants.

Quand la famille fait le maximum pour éviter les transports en commun, cela nuit à l'autonomie des jeunes en question. Comment, dans ces conditions, garder une attitude militante envers les jeunes générations? Je souhaite approfondir le sujet si quelqu'un est intéressé.

### **Entreprendre Ensemble**

66, rue de Chantiers de France

59140 DUNKERQUE

Tél. : 03.28.22.64.90 / Fax: 03.28.22.64.85

Mail: [michel.tibier@entreprendre-ensemble.asso.fr](mailto:michel.tibier@entreprendre-ensemble.asso.fr)

### **Contribution : atelier citoyens départementaux autour de la mobilité**

Plusieurs **grands enjeux** ressortent de la lecture des contributions aux ateliers citoyens sur la mobilité ; ils sont ici regroupés en sept catégories :

- Diagnostiquer et repenser ce qui existe
- Développer des solutions et des offres alternatives
- Soutenir ou faire émerger de nouveaux acteurs de la mobilité
- Organiser la mobilité et les activités pour réduire les déplacements
- **Lutter contre les inégalités sociales, aider à l'insertion professionnelle et à l'accès aux équipements**
- Prendre en compte les disparités territoriales
- **Sensibiliser, informer, accompagner**

La mobilité est souvent un préalable à toute insertion professionnelle et sociale. Son accès et son financement doivent être travaillés dans une logique d'approche globale.

Il s'agit, de notre point de vue, de l'intégrer pour chaque jeune dans son projet de vie, son projet professionnel mais également d'y ajouter une dimension citoyenne, un pas vers l'autonomie.

Ainsi, le projet et l'accompagnement à la mobilité peuvent servir de tremplin vers l'emploi et la formation mais également à l'ouverture sociale.

Dans ce cadre, Entreprendre Ensemble s'inscrit pleinement sur le 5ème axe proposé au débat des ateliers citoyens: « Lutter contre les inégalités sociales, aider à l'insertion professionnelle et à l'accès aux équipements pour tous ».

En effet, les problèmes de mobilité peuvent accentuer les inégalités sociales au sens où les personnes les plus en difficulté sont souvent peu mobiles (freins psychologiques, financiers...), et se voient renforcées dans leurs difficultés du fait de leur faible mobilité.

Cette double peine est bien illustrée par les difficultés rencontrées lors de la recherche d'emploi ou de formation, qui ne peut, aujourd'hui, difficilement se faire sans un moyen de déplacement adéquat.

Les exemples d'action, comme les auto-écoles solidaires citées dans une contribution, tentent de répondre à cet enjeu, mais ne sont qu'une partie de la solution. D'autres sujets, comme par exemple l'accès aux équipements de type culturel ou sportif, rappellent que cette inégalité ne se limite pas à la sphère professionnelle, mais concerne tous les aspects de la vie.

### **1/ Structure, public et territoire**

Entreprendre Ensemble est une structure, initiée par les collectivités locales qui vise à mutualiser des moyens, essentiellement publics, au service des habitants de la zone Flandre Dunkerque qui souhaitent accéder ou retrouver un emploi. L'association accorde une attention particulière aux personnes qui sont fragilisées dans leur insertion sociale et professionnelle.

A ce titre, en complémentarité avec son action sur l'emploi, l'insertion, la formation, elle s'est dotée d'un Département Développement Solidaire (DDS) qui est un département transversal à la **Mission Locale, au PLIE (Plan Local d'Insertion pour l'Emploi), à la MDE (Maison de l'Emploi), à l'E2C (Ecole de la Seconde Chance).**

Ces quatre dispositifs constituent l'association **Entreprendre Ensemble**.

Le Département Développement Solidaire d'Entreprendre Ensemble (DDS) accompagne les projets individuels ou collectifs des jeunes de la Mission Locale sur les axes de la citoyenneté, santé, logement, **mobilité** et projet de l'économie sociale et solidaire.

Ses actions contribuent à l'insertion durable des personnes et potentiellement concernent 7070 jeunes accompagnés sur le bassin d'emploi Flandre Maritimes et 4644 adultes en situation de fragilité socio-professionnelle.

La typologie des personnes qui sont accompagnées, sont des jeunes de 16 à 26 ans, sortis du système scolaire en recherche d'emploi ou d'une formation qualifiante, ainsi qu'un public adulte de 26 à 60 ans en insertion professionnelle.

La zone d'intervention de notre structure se traduit sur le terrain en 10 antennes de proximité et 10 permanences permettent un accueil permanent et de proximité.

Cela se traduit géographiquement par 2 antennes en zone rurale et 8 antennes en zone urbaine, soit un champ d'intervention comprenant 33 communes sur une communauté Urbaine et deux communautés de communes. (Communauté Urbaine de Dunkerque, Communauté de communes de l'Yser, Communauté de communes de Flandre.).

### ***Territoire d'intervention de la Mission Locale de l'Agglomération Dunkerquoise***

### **2/ Partenariat et Savoir faire dans le domaine de la mobilité**

La mise en œuvre des actions mobilité se fait par les conseillers en insertion professionnelle qui instruisent les dossiers et c'est le service du DDS qui les met en œuvre.

A ce titre, il est à noter qu'au Département Développement Solidaire, un conseiller référent vient en soutien des conseillers généralistes sur les questions de mobilité.

La problématique de la mobilité est traitée au travers d'une approche d'ensemble qui allie l'utilisation des transports en commun, les déplacements doux, la location de véhicules légers type scooters et bien sûr l'accès au permis. Cette approche est individualisée et adaptée au parcours d'insertion des bénéficiaires.

Ce travail se fait en partenariat avec les **associations** et les **collectivités territoriales** qui utilisent Entreprendre Ensemble comme opérateur pour, entre autre, monter les aides financières. Aussi, notre structure a un **partenariat** privilégié notamment avec le **Conseil général du Nord** dans le cadre de l'opération 1000 permis pour les jeunes (FDAJ).

Le partenariat avec le **pôle emploi** se traduit par l'instruction de dossier tel que les aides ANI. N'oublions pas nos partenaires de terrain comme l'**AFEJI** pour le prêt et la location de véhicule. Il est à noter que certaines **mairies** (Dunkerque, Saint Pol sur Mer, Leffrinckoucke...) et les **CCAS** font appels à notre savoir faire afin de motiver les dossiers d'aide à la mobilité de leurs concitoyens.

De plus, les conseillers par le biais du **conseil régional** peuvent prescrire des **formations** FIJ (programme à la fois d'insertion professionnelle et de formation au permis de conduire), ainsi que des formations liées à la compréhension du code de la route pour des publics qui sont loin de l'emploi et en grande difficulté d'apprentissage. (cf. tableau)

Il apparaît aussi que ces publics éprouvent des difficultés à connaître les offres de transport de leur territoire. Aussi les conseillers sont de véritable **relais de terrain** pour informer sur les **offres de transport**.

L'ensemble de ses actions contribue à l'insertion durable des jeunes et des publics en difficulté dans leur parcours professionnel ou de formation. C'est un moyen à lever des freins qui entravent la bonne évolution de la formation et de l'emploi. **La réussite des projets s'appuie sur la qualité de l'accompagnement.**



D'autres sujets, comme par exemple **l'accès aux équipements de type culturel ou sportif**, rappellent que cette inégalité ne se limite pas à la sphère professionnelle, mais concerne tous les aspects de la vie.

Aussi, notre structure développe certains dispositifs, comme parcours vacances qui permet de concrétiser un projet de vacance autonome et d'autres dispositifs comme les Olympiades et parcours de cœur qui offrent la possibilité d'accéder à des entreprises et des équipements culturels et sportifs.

### **Conclusion**

Fort d'un **partenariat** avec les collectivités territoriales, les associations et les partenaires privés sur près d'un tiers du département du Nord, **Entreprendre Ensemble** est un acteur pertinent sur les questions de mobilité auprès des jeunes inscrits en mission locale (7070 jeunes) et des adultes en grande précarité (4644 personnes) suivies par le PLIE.

### **L'originalité de sa démarche réside dans le fait de combiner accès à la mobilité et parcours professionnel.**

Entreprendre Ensemble est à la fois organisme **prescripteur** mais aussi **relais d'information** auprès des publics sur l'offre de **mobilité**.

Cependant la problématique mobilité n'est pas toujours prise en compte dans les objectifs prioritaires de la structure.

**Les moyens dédiés à l'ingénierie de cette action** mériteraient d'être pérennisés afin de poursuivre la professionnalisation des équipes en place.

**Dans le même temps, cette ingénierie faciliterait la mutualisation des moyens mis en place par les institutions afin d'optimiser les réponses apportées aux personnes accompagnées.**

Posté par **Didier D.** le 10 mai 2013 à 09:34

**Belmonde résume le problème par son quotidien.** On ne lutte pas assez contre l'incivilité, on doit mettre des SAS pour éviter les mobylettes tout simplement parce qu'on ne lutte pas assez contre le bruit en ville et ailleurs. Bruit qui coûte énormément si on doit compter le nombre de tranquillisants, antidépresseurs et autres.

A quand la fin des mobylettes non trafiquées, les moteurs pétaradants en 2 ou 4 roues. On est bien dans la société du chacun pour soi. Il suffirait des pistes cyclables partout où les fauteuils roulants pourraient circuler en toute sécurité, des villes à 20 ou 30 ou 40 km/h selon la largeur de la route et la distance à la piste cyclable.

Par exemple :

\*si peu de trottoir et pas de piste cyclable ==> vitesse maxi = 20 km/h

\*si peu de trottoir et piste cyclable matérialisé que par lignes blanches ==> vitesse maxi = 30 km/h

\*si trottoir et piste cyclable matérialisé que par lignes blanches ==> vitesse maxi = 40 km/h

\*si trottoir et piste cyclable matérialisé par espace (haits, bordure) ==> vitesse maxi = 50 km/h

Posté par **Belmonde** le 26 avr 2013 à 18:54

La mobilité..., ça commence au pas de la porte!

Bien beau tous vos beaux projets et discours ! Essayez donc le fauteuil roulant électrique, celui de base remboursé par la sécu... Vous sortez de chez vous et vlan dès le départ deux voitures sur le trottoir (celles des voisins)... Ainsi que leurs poubelles... Pas assez de place pour passer en fauteuil!

La rue est en sens unique et bien évidemment... dans le sens qui vous concerne ... Vous faites quoi ...vous vous mettez en danger et qui plus est hors la loi en empruntant la chaussée dans le mauvais sens...

Vous tentez une sortie et vlan ! Vous êtes sur le passage piéton et vlan ! Le fauteuil refuse de monter car la dénivellation fait plus de 10 cm et il n'est pas prévu pour ça ! Vous voilà bloqué en pleine circulation... à manœuvrer pour vous retrouver le long de la chaussée dans le mauvais sens... bien sûr ...

Il suffit pourtant de peu de choses ... : respecter les 1m40 de trottoir, rentrer ses poubelles, mettre des chanfreins sur les passages piétons... Cela ne doit pas grever le budget de la ville !

Dernièrement mon fauteuil s'est retourné... plusieurs dénivellations et des angles... trottoirs, intersections..., à part ça il est sécurisé...

Je viens de recevoir le Mag 65 de tout'HEM ...sympa un arboretum au jardin des perspectives... seulement il y a des SAS pour éviter les mobylettes et mon fauteuil ne passe pas ! Encore de la discrimination !

Posté par **Didier D.** le 16 mai 2013 à 07:34

Jean-Marc Jancovici (expert en énergie) avait montré le lien entre l'évolution entre le prix du pétrole et le taux de chômage au forum du MEDEF à Marcq-en-Barœul en Avril dans le cadre de la transition énergétique, et j'ai entendu parlé de la **voie rapide Béthune-La Bassée** en 4 voies mais pour quel développement ?

N'y a-t-il pas assez de bouchons sur Lille ? Les Béthunois, et les habitants de La Bassée ont une ligne SNCF pour aller à Lille. On veut donc rajouter des voitures supplémentaires, mais pour le bien de qui ? De quelques anglais, qui de toute façon seront dans les bouchons.

Mettre une nouvelle voie rapide engendrera des bouchons supplémentaires, puis des gens qui ne seront pas comptant pour :

*payer des impôts supplémentaires,*

*payer ensuite des frais de carburants supplémentaires,*

*puis subir les bouchons qu'ils auront également contribué à les créer.*

**Non, il est irresponsable pour un élu de signer une route rapide supplémentaire, le prix du pétrole augmentera, et le chômage aussi avec un modèle basé sur un pétrole illimité,** et arrêtons de construire des nouvelles routes sauf ferrées, on ne va rien développer à part des pleurs, des bouchons, et de la dette.

Utilisons l'argent ou le pognon pour le déplacement des gens qui en ont besoin, je pense ici à Belmonde que je salue ici. **Plus vite on quittera l'énergie fossile, plus vite on quittera le chômage.**

Posté par **Belmonde** le 19 mai 2013 à 16:23

Je reste optimiste, je crois que c'est par méconnaissance de la situation de handicap... Je l'espère. Organiser une sortie pour des valides... dans nos conditions à nous serait le meilleur moyen... J'ai des doutes quand même !

Il y a quelques jours j'ai demandé à mes voisins de "moins" mettre leurs voitures sur le trottoir car il y a aussi leurs poubelles à demeure. Il m'a été répondu "ça gêne les bus". Je précise qu'il y a un panneau d'interdiction de stationner..., parce que ça gêne les bus justement !