

2013 : LA MOBILITÉ

Développer des solutions de mobilité pour économiser l'énergie et réduire la pollution

En ce début du 21^e siècle, nous sommes confrontés à un double défi : le besoin de maîtriser les coûts des déplacements, et les conséquences pour l'environnement de la trop grande utilisation des énergies fossiles.

Le Nord se caractérise par une forte densité routière et autoroutière et de multiples transports collectifs. Avec huit millions de déplacements quotidiens, la voiture reste majoritairement utilisée. Les modes doux et multimodaux de déplacements devront être développés.

Il faut donc s'interroger sur :

- La décongestion des accès aux métropoles par un doublement de l'utilisation des transports collectifs et par le covoiturage ;
- Les plans de déplacements des salariés des administrations et des grandes entreprises ;
- Le télétravail ;
- La poursuite de la diminution des gaz à effet de serre ;
- L'écomobilité scolaire.

Vos contributions

Posté par **cloay** le 20 nov 2012 à 18:34

- développer le covoiturage : par une initiative individuelle mais aussi collective en mobilisant les entreprises, les institutions, etc. Les institutions doivent montrer l'exemple (ex : une réunion organisée dans une ville, avec l'invitation envoyée, mettre à disposition une possibilité d'organiser du covoiturage avec d'autres participants à cette réunion / événement). Valoriser les projets mis en place, pour que l'effort consenti soit ensuite remercié et valorisant pour tous (ex : le covoitureur peut se faire rembourser une partie de ses frais d'essence par son entreprise, sur la base du volontariat ou d'une aide du Département ? Sur le même principe que le remboursement du ticket de transport en commun : à condition que la voiture soit le SEUL moyen efficace pour se rendre au travail et que le conducteur soit investi dans une démarche active et durable de covoiturage).

- ne pas multiplier les possibilités, et ainsi perdre les bonnes volontés par manque de lisibilité de l'offre (ex : il existe déjà de nombreux sites de covoiturage + des offres mises en place par Lille Métropole, Transpole, etc).

- développer les pédibus scolaires

- s'adresser aux personnes qui peuvent se permettre de ne pas prendre la route en heures de pointe afin de les inciter à faire leurs déplacements en dehors des heures de pointe (cela vaut aussi pour les transports en commun...).

- Communiquer sur les avancées : annoncer de manière concrète les gains obtenus (x kilos de CO₂ économisés mais aussi : cela correspond au chauffage de x foyers, à l'éclairage de x villages, etc). Rendre l'écologie plus concrète et marteler le message selon lequel chaque geste compte.

- ne pas décourager les habitants ayant déjà entrepris un changement. Ex en ce moment, les transports en commun sur la métropole semblent connaître un fort développement de leurs usagers, donc les conditions d'utilisation se dégradent elles-aussi, donc les nouveaux usagers sont susceptibles de rapidement abandonner ces nouveaux comportements pour revenir au confort précédent. L'effort doit rester acceptable pour tout.

- communiquer sur le covoiturage lors de diverses occasions : festivals, week-end d'été à la mer, forums étudiants, etc. S'adresser aux acteurs du territoire afin de les inciter à valoriser ce mode de transport (ex : organisateurs de festival ou de grands événements populaires).

Posté par **ARSYM59** le 03 déc 2012 à 19:20

Il m'arrive de renoncer à me déplacer en vélo faute de ne savoir où le déposer une fois sur place.

Il me semble que développement de parking à vélo dans les centres des villes, à proximité des commerces, des administrations, des parcs publics, favoriserait les déplacements à vélo.

Posté par **Belmonde** le 04 déc 2012 à 21:03

Oups j ai bien écrit quelque part, peut être que ma participation n a pas été acceptée ?

J'ai quelques difficultés pour m'y retrouver ... sur ce site ! Le fauteuil électrique et les soucis de mobilité je connais bien ... les dépenses rhédbitoires aussi !

Un FRE coûte cher et bien souvent les rues ne sont pas adaptées, il faut savoir que le franchissement est moindre et ne permet pas de passer un obstacle de plus de 10cm... Et encore dans de bonnes conditions !

Je suis souvent sur la chaussée à déranger les automobilistes parce que les trottoirs sont impraticables (travaux, poubelles, voitures...)

Posté par **mamouna** le 03 déc 2012 à 22:27

Les personnes âgées et/ou handicapées ont de gros problèmes de mobilité, et se retrouvent isolées. Un taxi social pour les personnes âgées leurs permettraient de garder un lien social, certaines d'entres elles se retrouvent seule, sans moyen de locomotion et s'ennuient, se disent devenu inutile. Alors que chacune d'entre elle est une source de savoir, d'info en tous genres.

Quant aux personnes handicapées, la moindre sortie demande une organisation de 1ère classe! Pour le peu qu'il y est un fauteuil électrique, cela réduit encore les possibilités, le moindre véhicule adapté coûte très cher, une simple séance de cinéma peut revenir très cher. Il serait bon d'adapter un transport style mini bus qui pourrait servir aux deux publics.

En espérant que ceci pourra vous aider, moi je suis fière d'avoir pu transmettre ce qui pourrait être un début de solution au problème.

Posté par **rijsell** le 04 déc 2012 à 12:30

Bonjour,

J'ai 2 réflexions importantes :

1/ Tram+méto bondé pour les lycéens/collégiens : 2 classes et fini les places ! Quand on sait que les lycées ont 10 classes par tranche d'âge...

Solution proposée :

Ne peut-on pas leur donner un forfait pour qu'ils aillent en VLILLE aux heures de pointe, ou VLILLE les mardis et jeudis lycée X /alterné lundi/jeudi lycée Y, surtout les enfants qui sont en centre ville pour rejoindre la gare.

2/ Pourquoi le VLILLE n'a t il pas une pré-fixation avant (guidon) ou arrière (= 4 boulons sous la selle) pour des sièges vélos enfant ? Ou l'axe arrière libre/ou comportant une préfixation pour une charette pour enfant ?

Cela serait une bonne solution pour les embouteillages (de voitures) aux écoles primaires. Et pour éviter les poussettes dans les transports en commun, quand cela est possible.

J'aimerais avoir les réponses concrètes apportées par LMCU pour ces deux questions.

Discussions...

Les plus hauts élus devraient nous être obligés, et parcourir régulièrement certains trajets style centre-Carvin ou Roubaix-Villeneuve d'Ascq ou Flandres-centre (au lieu de centre-Lambersart ou centre-Bondues) en travaux pratiques, en quelques sortes. En train (retards), voiture (bouchons), ...

Un affichage V Trafic des embouteillages en temps réel devrait être proposé un peu partout. Bison futé = du retard en affichage de trafic.

Pourquoi le rythme des trams n'est il pas plus soutenu XXXL aux pics de 7H30 et 8H30 ? En cas de pannes, ils savent très bien se suivre de station à station, beaucoup plus proches qu'en "programmé". Le programmé doit être prévu pour la charge de trafic, ce n'est pas le cas.

A quand le péage pour les camions ? Ou l'interdiction dans les deux sens du transit, via Lille ?

Pourquoi le gouvernement veut construire un aéroport à Nantes plutôt que le canal Seine Nord ? Combien de camions transitent à Nantes chaque jour ? Un dixième du trafic de Lille ? Moins que cela ?

J'ai encore le souvenir de la famille écrasée entre deux camions, dans le brouillard, sur l'A25 l'année dernière...

Posté par **Association Dro...** le 09 déc 2012 à 13:20

Responsable d'une association de cyclistes intervenant depuis plusieurs années en collège et école primaire, et après avoir consulté le Projet Educatif Global Départemental, je suis déçu du peu de place réservé au développement de l'usage du vélo. Loin de moi l'idée de vouloir imposer le vélo comme la seule solution, il a cependant de nombreux avantages qui ne sont pas mis en valeur :

Sur la santé des collégiens, car l'activité physique quotidienne d'un parcours en vélo est reconnue comme importante pour les jeunes;

Sur le porte-monnaie des familles qui n'ont plus la nécessité d'utiliser la voiture pour conduire leur chérubin au collège;

Sur l'environnement, avec une limitation des gaz à effet de serre;

Sur l'autonomie des jeunes, qui sont moins tributaires de leurs parents dans leurs déplacements.

Bien sûr, cela nécessite des conditions de sécurité :

Dans les aménagements cyclables aux abords des établissements scolaires, mais le Département semble avoir pris des initiatives dans ce sens;

Dans l'éducation des jeunes à la circulation. Notre association, dans le Douaisis, intervient dans les collèges pour des animations sur la sécurité routière, comme d'autres associations, sous l'angle des pratiquants du vélo au quotidien. Nous avons également créé une vélo-école pour intervenir dans les écoles primaires, et bientôt auprès des adultes, pour apprendre à circuler en ville.

Dans la modération de la vitesse automobile en ville. Une initiative européenne est en cours actuellement pour une limitation de vitesse en ville à 30 km/h; cela redonnerait confiance à tous ceux, adultes ou jeunes, qui ne demandent qu'à prendre leur vélo pour les déplacements quotidiens.

Posté par **jph** le 17 déc 2012 à 18:45

Entièrement d'accord avec vous. Même problématique, j'habite une petite commune (Waller) je travaille sur Lille et doit prendre le train à Saint-Amand-les-Eaux. Evidemment impossible de prendre un quelconque transport en commun jusque la gare de Saint-Amand ! Trop de temps perdu !

Nos chers décideurs et politiques misent tout sur les transports en commun et ne voient que cela. C'est une pure idéologie ! Il y aura de plus en plus de voitures, la population ne cesse d'augmenter. Pourquoi ne pas avoir développé les voitures non-polluantes depuis que l'on en parle, plus de 10 ans certainement ?!!!... Il existe des moteurs hybride, électrique, éthanol, hydrogène... mais jamais développés ! Le lobbying du pétrol n'est pas fini...

Pour info, le cap des 100 km/h à été franchi par une voiture électrique en 1899 !!!... cherchez l'erreur !...si on avait voulu rouler propre depuis....

De toute façon, l'automobile est un moyen LIBRE de circuler où l'on veut et quand on veut. Ce qui se passe actuellement est une restriction de la libre circulation des citoyens, et aussi une bonne façon de ponctionner un peu plus d'impôts et de taxes.

Posté par **magali** le 12 déc 2012 à 16:54

J'habite la petite commune de Rieulay, à côté de Somain et je travaille dans la zone industrielle de Prouvy Rouvigny, à côté de Valenciennes. C'est une zone qui concentre de nombreuses entreprises. En travaillant dans cette zone, je n'ai aucune possibilité de prendre les transports en commun, je suis contrainte de prendre mon véhicule personnel.

Il y a bien une gare à Somain avec des lignes qui rejoignent Valenciennes, mais arrivée à la gare de Valenciennes, il n'existe aucune liaison directe vers cette zone qui draine pourtant de nombreux salariés chaque jour de tout le valenciennois. Le tramway ne dessert pas cette zone, il y a bien des liaisons par bus, mais 3 changements sont nécessaires depuis la gare pour rejoindre la zone, ce qui fait que le trajet dure plus de 3/4 d'heure.

Je ne comprends pas que la mairie de Valenciennes n'ait pas pensé à établir des liaisons directes de la gare à destination de cette zone, car je pense qu'elle serait beaucoup fréquentées. Au lieu de cela, l'autoroute Paris - Valenciennes est régulièrement saturée matin et soir.

Par ailleurs, mon mari travaille sur Lille et prend tous les jours le train à Orchies. Il covoiture avec un collègue tous les jours pour se rendre à la gare entre Rieulay et Orchies. Beaucoup de gens qui travaillent sur Lille empruntent cette route le matin (notamment Somain - Orchies) et pas de transport en commun entre Somain et Orchies, hormis une ligne de bus qui fait 3600 arrêts avant d'arriver à la gare, ce qui rallonge le trajet considérablement. De plus, les parkings à la gare d'Orchies sont saturés. Il vaudrait mieux prévoir une ligne express entre Somain et Orchies avec seulement un arrêt à Marchiennes, un autre à Bouvignies, par exemple, pour rendre la durée du trajet intéressante et pourquoi pas un tramway entre Somain et ORchies (on peut rêver...).

Posté par **Babette Delzenne** le 26 déc 2012 à 17:37

Au collège Chatelet Douai, j'ai créé un groupe en accompagnement Éducatif sur le thème de l'écomobilité.

1er séance : définir le terme "développement durable

2eme séance : l'étalonnage

3eme séance : l'étude de l'échelle d'un plan de ville

4eme séance : définition de l'effet de serre

Durant les séances suivantes nous composerons un questionnaire pour interviewer les élèves, parents , personnel du collège sur leur mode de déplacement.

Puis le prof de maths analysera ces résultats sous forme statistique.

Puis nous ferons les déplacements comparatifs à pied à vélo et en voiture sur un même trajet, chronométré;

Enfin nous proposerons un engagement concret d'un maximum de personnes à réaliser durant la semaine de la mobilité en septembre 2013.

Posté par **Babette Delzenne** le 26 déc 2012 à 17:42

Il faudrait autoriser l'accès des vélos dans les bus et tram du douaisis, ça se fait bien entre Lille et Roubaix.

Posté par **miclef16** le 02 Jan 2013 à 07:01

Bonjour, j'ai fait la même constatation en ce qui concerne, les liaisons transversales ou pour la Belgique.

Il est beaucoup plus rapide mais certainement pas moins cher, de passer par Paris ou Lille, que par des liaisons directes (avec beaucoup de correspondances), quand cela existe.

Autrefois nous avions le Calais-Bâle pour aller dans l'Est qui passait par Aulnoye puis Avesnes, ça n'existe plus.

Il y avait aussi des trains pour Mons, Bruxelles d'Aulnoye, grand nœud ferroviaire, maintenant il faut passer par Charleroi via Jeumont pour aller dans la capitale belge . Normal que tout le monde choisisse la voiture quand ils en ont une. D'autant plus que pour trouver l'information, ce n'est pas pratique du tout. Il n'y a pas moyen d'avoir une ou des carte(s) des réseaux ferroviaires, il existait des chaix auparavant.

De plus le nombre de trains pour Paris a nettement diminué. Heureusement pour moi, je ne travaille plus, car en fin de carrière, dans les Yvelines, je faisais 2 aller-retour par semaine que je ne pourrais plus accomplir aujourd'hui. C'est vrai le train n'était bondé qu'à partir de Compiègne, mais pourquoi mettre autant de wagons dès le départ pour arriver serrés comme des sardines avec des personnes debout à destination?

En dernier lieu, je trouve que l'accès aux quais n'est pas simple non plus, à cause des passages obligés par souterrains ou ponts pour aller de l'un à l'autre.

Posté par **CORINNE59** le 27 déc 2012 à 23:29

Souhaitant faire venir mes parents de Reims à proximité d'Arleux en train (Cambrai - Arras ou Douai), j'ai consulté le site SNCF à la recherche des horaires. Cela semble assez incroyable mais tous les trajets trouvés font des détours énormes (Paris - Lille). En voiture, il faut environ 1h30 et en train il faut plus de 5h. Il existait un trajet qui de Reims allait à Lille en desservant les autres gares , il n'existe plus.

Cela me met franchement en colère. Résultat, mes parents approchant 80 ans vont continuer à venir en voiture tant qu'ils le pourront. A leur âge, je ne les imagine pas prendre le train jusqu'à Paris, puis prendre le métro pour changer de gare pour ensuite reprendre un train pour revenir sur le nord. C'est dément.

Quand ils seront trop âgés pour qu'ils puissent venir en voiture, je devrai donc faire 2 allers retours... C'est humainement pour les personnes âgées (et les autres...), économiquement, écologiquement inadmissible.

Par ailleurs, cette absence de desserte pour Douai, Arras et Cambrai à partir de cette ville de Reims (pas si lointaine) et sans doute d'autres villes me semble négatif pour nos villes du Nord Pas de Calais.

Il faut peut-être revoir ce passage obligé par Paris...

Vous en souhaitant bonne réception et espérant que les trajets évolueront en mieux dans les années prochaines.

Posté par **magali** le 15 Jan 2013 à 23:39

Complètement en désaccord avec vous. Le développement des infrastructures routières ne va pas résoudre le problème de congestion des transports dans les grandes agglomérations ni les problèmes de pollution, encore moins ceux du réchauffement climatique. Outre les problèmes de pollution que cela engendre (aussi bien à la construction qu'à l'usage) les problèmes de disparition des terres arables, d'imperméabilisation définitive des sols, ce type de politique ne fait qu'encourager davantage les particuliers à prendre leur voiture. La solution des grands travaux que vous proposez est dépassée, c'est une solution du XXe siècle. Il est temps de passer à autre chose et de faire ce qu'il est convenu d'appeler la transition énergétique.

D'autres solutions existent : le développement de transport collectif efficace, la densification des villes (construction d'ecoquartiers dans les villes), créations de nouveaux pôles économiques dans les campagnes (décentralisation) ou à proximité directe des gares...soyons imaginatifs et abandonnons les anciennes recettes qui nous mèneront inévitablement dans le mur, les mêmes causes engendrant les mêmes effets.

Posté par **sebastienv** le 29 déc 2012 à 12:14

Il est de bon ton de parler actuellement d'écologie, de transports "verts", de vélo. Toutes ces initiatives sont bien sympathiques, mais elles ne répondent pas du tout au quotidien et aux besoins de la majorité des habitants du nord.

Nombreux sont les axes routiers engorgés dans notre métropole lilloise le matin et le soir , lorsque des dizaines de milliers de personnes se déplacent pour se rendre à leur travail, et que les autoroutes sont chargés de poids lourds ravitaillant un axe nord-sud européen.

Pour les poids lourds, le fret maritime, fluvial ou ferroviaire est sans doute la solution. Mais ceci implique de lutter contre les lobbys du transport, la faiblesse et le cout des trains... Autant dire que ce n'est pas pour tout de suite.

Pour le citoyen, qui lui travaille et paie des impôts, il est grand temps de limiter les dépenses inutiles (lille 3000, nouveau conseil régional...) et de réaffecter les budgets là où cela est utile : adapter notre réseau routier et autoroute à la demande des usagers ! (qui sont aussi VOS électeurs)

Impossible de ne pas voir les bouchons de dizaines de kilomètres quotidien dans l'agglomération (autoroute de dunkerque, Lille-Paris, Lille-Gand, voie rapide urbaine) Il est du devoir des pouvoirs publiques d'adapter enfin ces voies à leur usage du 21 siècle. La désertification industrielle oblige désormais les citoyens à se déplacer de plusieurs dizaines de kilomètres pour trouver du travail. Et vu le cout de l'immobilier, on ne change pas de domicile si facilement. Quand aux transports en commun, n'en parlons pas : trajets inadaptés, grève, lenteur, insécurité, insalubrité. Tout est dit !

Nombre de nos autoroutes peuvent être agrandis : Lille-Gand, Villeneuve d'Ascq Seclin.... l'espace existe pour des voies supplémentaires.

Supprimer ces bouchons auraient des impacts forts : meilleure flexibilité dans la recherche de travail, temps de trajets divisés par 2 ou 3(amélioration de la vie quotidienne des habitants), réduction du stress, plus de sécurité et réduction forte de la pollution générée par ces milliers de voiture roulant en 1er ou 2eme vitesse)

Le nord doit aussi s'adapter face à ses voisins. Savez vous que l'autoroute Bruxelles-Lille évolue coté belge pour devenir une 2 X 5 voies ? Coté Français, nous sommes en 2 X 2 voies, autant dire complètement dépassés !

Les petits projets sans avenir (prêt de mobylette...) doivent cesser, et nos élus doivent faire face à leurs responsabilités et lancer des grands chantiers comme l'on fait leurs aînés auparavant.

Le nord est une région en difficulté, alors réalisons les bonnes actions CONCRETES pour l'avenir.

Posté par **Belmonde** le 10 fév 2013 à 20:34

Merci Magali,

Parfois je ne peux même pas sortir de chez moi (ou rentrer)... il y a des voitures devant le garage et je n'ai alors pas la place de manœuvrer avec mon fauteuil électrique... Bien sur je peux appeler la police municipale !!! La belle affaire... Le temps de rater les heures d'ouvertures de la boulangerie ou d'être gelée ou trempée devant chez moi... C'est quand même anormal de devoir demander la permission de rentrer ou de sortir de son propre domicile !

Posté par **magali** le 07 Jan 2013 à 20:57

Je comprends votre colère. Je ne suis pas handicapée comme vous, pourtant, en tant que maman me rendant à l'école avec une poussette, je rencontre exactement les mêmes difficultés : combien de fois suis-je obligée de descendre avec mon enfant sur une chaussée très fréquentée parce que des véhicules garés sur le trottoir m'empêche de passer. Arrivée à l'école, c'est l'anarchie totale, les

véhicules s'entassent à qui mieux mieux au mépris de la sécurité des enfants. Certains parents vont même jusqu'à se garder pile devant l'entrée de l'école et gênent l'accès des enfants dans la cour.

Chaque mois, dans son bulletin municipal, la mairie rappelle que les stationnements gênants sont dangereux pour les enfants. Pensez-vous pour autant que la situation change ? Non, pas du tout. C'est pourtant une question d'éducation et de respect des autres.

Je suis allée récemment en Angleterre, et là-bas, on respecte plus les personnes handicapées. Personne ne se gare à cheval sur les trottoirs. S'il n'y a pas de place, on se gare sur la chaussée, et c'est aux conducteurs des voitures de faire attention et d'attendre le passage du conducteur en sens inverse.

Il faudrait aussi encourager beaucoup plus les personnes à venir à pied à l'école, je vois souvent des personnes qui résident à 5 ou 10 mn à pied de l'école qui prennent systématiquement leur véhicule pour venir. Après, on s'étonnera de problèmes de surpoids. Cherchez l'erreur.

Posté par **Belmonde** le 30 déc 2012 à 14:52

Vos discussions me font mal !

La plupart du temps je ne peux même pas poster une lettre, la boîte aux lettres n'est pourtant pas loin de mon domicile !

Si les trottoirs sont dégagés OK ! (mais c'est si rare... en sus quand je m'engage je n'ai aucun moyen de le savoir!) sinon je dois aller sur la chaussée et il m'est ensuite impossible d'accéder à la boîte... il y a bien un passage pour piétons sur la chaussée mais trop haut et pas dans l'axe et en plus dans un tournant... pas moyen de monter sur le trottoir où est installé la boîte avec mon fauteuil électrique!

Je n'ai qu'à rester chez moi si je ne suis pas le citoyen lambda! C'est à ça que vous pensez !

Posté par **jeremy** le 01 Jan 2013 à 22:31

Habitant une ville très proche de Lille (Emmerin) je m'interroge toujours sur la façon de procéder à l'organisation des lignes et autres modes de transports ... Cette contribution peut également s'appliquer mot pour mot aux villes de Noyelles lez Seclin, Houplin-Ancoisne, Santes, Seclin

Emmerin est situé à environ 3 km du CHRU de Lille, ce qui est en soit très bien au point de vue de la proximité avec Lille. Or à cause de la simple raison du nombre d'habitants dans la commune (environ 4500) elle semble littéralement "oubliée" par les services de transport Arc en ciel et Transpole Lille Métropole je m'explique

Emmerin est située dans un triangle ayant une forte attractivité commerciale et où la densité de population est élevée avec comme ville : Lille au Nord, Seclin/Faches-Thumesnil au sud et enfin Englos/Haubourdin à l'Ouest. Les habitants d'Emmerin sont très volatile économiquement et professionnellement parlant, Nous avons la chance d'avoir pas moins de 4 centres commerciaux au moins de 5km (Lille n'est pas prise en compte) ainsi que l'énorme CHR à 3Km. ma question est la suivante :

Pourquoi Emmerin est pénalisée avec une fréquence, amplitude horaire et de services de mobilité connexe complètement inexistant ou obsolète ?

- En parlant des bus :

Emmerin dispose avec chance des deux réseaux de bus, celui de Transpole et le réseau Arc en Ciel.

Ce premier se résume à deux lignes (58 et 63) qui font une légère entrée dans la commune pour desservir deux pauvres arrêts ou ne doit résider même pas 10% de clients actuels et potentiels (quartier avec beaucoup de personnes très âgées) avec une amplitude ridicule (7h à 20h) et avec une fréquence d'un bus par heure voir plus pour la 63.

le deuxième réseau lui de 2 lignes dans Emmerin (229 et 232) dessert l'intégralité de la commune avec des amplitudes horaire et une fréquence qui n'est pas des moindres ... 7h-19h et pas de bus aux heures creuses.

- En parlant des autres moyens de mobilité

Les habitants font leurs achats, ont leurs besoins de santé, travaillent, ont leurs loisirs dans les communes voisines et proches Lille notamment. Pour les personnes non véhiculées et très peu véhiculées comme les PMR, jeunes, personnes âgées, personnes avec peu de revenus, AUCUN moyen n'est présent pour aider à bouger de cette commune excepté aux heures de bureau...

Les services ITINEO de Transpole ne permettent pas d'accéder à Lille mais uniquement d'y revenir... Les v'lille (Longue durée et libre services) qui sont très bien développés sur Roubaix/Tourcoing/Villeneuve/Lille sont ici inexistantes et complètement méconnues des personnes. Or je suis persuadé de leur parfaite adaptation au paysage sud de la métropole.

Le co-voiturage est inexistant également, le site Transpole prévu pour ceci est vide concernant Emmerin. Aucune place de parking n'est dédiée à cet effet. Aucun parking à vélo, Aucun relais v'lille dans le coin.

A défaut de vouloir améliorer le service bus aux heures de pointe (qui est exemplaire à ce sujet) il serait plus judicieux de développer d'autre moyens de transport notamment aux heures creuses mais également les systèmes de vélo et autres.

- Pourquoi ne pas proposer les V'lille longue durée sur la commune ?
- Pourquoi ne pas bénéficier de lignes de bus a forte amplitude et qui dessert des centres commerciaux et de loisirs ?
- Malgré son cout pourquoi ne pas développer le V'lille libre service dans ce secteur ?
- Sommes nous condamné en étant non véhiculé à rester bloqué dans cette ville ou à dépendre de proches et ne faire qu'augmenter les problèmes de circulation dès la sortie d'Emmerin ?

Emmerin semble être traitée comme une commune de 400 habitants de la campagne du Hainaut ou de la Flandres alors que sa position est stratégique dans la métropole Lilloise. Il est temps de revoir tout ça et de développer autres chose que deux bus a 8h et 3 bus à 17h. Les villes de banlieues proches au sud de la métropole ont aussi droit de jouir de l'énorme aimant qu'est : Lille

Fini les banlieues Dortoirs...

Posté par [swa](#) le 05 Jan 2013 à 20:40

La mobilité à tout prix n'a aucun sens (et elle ne doit pas se transformer en aliénation).

Paradoxalement, améliorer la mobilité passe par moins de mobilité.

Tout comme la réduction des dépenses énergétiques passe par un moindre consommation et, ça tombe bien, moins de mobilité = moins d'énergie dépensée.

Au lieu de concentrer les entreprises, les emplois, les infrastructures,... dans un nombre très limité de sites (je pense à Lille forcément), qui phagocytent le reste du territoire et le conduise à la désertification, relocalisons l'emploi...

Moins de besoins de déplacements ou des déplacements réduits, une diminution de la densité de ceux-ci aux mêmes endroits donc diminution des bouchons, diminution de la pollution, gains de temps, qualité de vie améliorée,... Beaucoup d'avantages en somme.

Bien sûr, ça ne se fera pas en un jour mais c'est l'orientation à prendre dès maintenant sur le long terme. Ce n'est pas lorsque le pétrole se fera plus rare et plus cher, que toutes les autres ressources naturelles ne seront pas mieux que lui, qu'il faudra alors penser à réorienter notre façon de vivre.

C'est dès maintenant qu'il faut réfléchir à ce qu'elle doit être, sans qu'il ne s'agisse de régressions ou de retours en arrière.

Posté par [deagren](#) le 08 Jan 2013 à 22:19

Je partage les remarques du post précédent car la prise du véhicule personnel pour se rendre au travail est parfois une obligation.

Je me rends tous les jours en train de St Amand les Eaux à Lille en TER et il est vrai que développer les services autour des gares permettrait parfois aux utilisateurs de prendre directement les transports en communs.

Pour ma part, je réfléchissais à reprendre ma voiture tant nous connaissons des difficultés dans la ponctualité et les conditions de transport sur la ligne TER (mon temps de transport serait équivalent et au moins je sais quand je démarre). Mais je ne suis pas encore arrivée jusque là.

Je serais très tentée aussi par le télé travail. Je travaille dans une très grande entreprise mais le mode n'est pas encore développer.

Posté par [julien.](#) le 07 Jan 2013 à 15:56

J'utilise depuis 2 ans le train pour mon trajet domicile travail (situé à Douai) depuis que mon employeur me rembourse la moitié de mon abonnement. Malheureusement, avec l'arrivée prochain d'un enfant je devrais faire comme beaucoup de personne reprendre ma voiture pour le conduire à la crèche et partir sur mon lieu de travail. Je ne pense pas être le seul dans ce cas alors peut-être qu'une crèche près des gares créerait de l'emploi, et me ferait garder le train.

Beaucoup de personnes sont au chômage dans notre région. Or il y a tant de besoin aussi bien dans la garde de nos enfants que dans la garde de nos aînés.

De plus, je trouve dommage que nous ne pouvions pas dans mon cas changer nos horaires de travail pour éviter les bouchons alors que notre activité n'en souffrirait pas. C'est un peu comme les locations de vacances si elles n'étaient pas toutes du samedi au samedi les week-ends seraient moins rouges sur les routes...

Sans oublier le télétravail qui pour moi est une très bonne idée. Surtout que dans mon cas c'est possible mais que mon employeur préfère nous avoir à l'agence même quand nous n'avons rien à faire. Alors que dans la région parisienne les collaborateurs ont pour ordre de rester chez eux en absence d'activité...

Posté par [association sup...](#) le 08 Jan 2013 à 11:23

Notre jeune association développe d'une part des loisirs de plein air en ville et au bord de l'eau (Vélo, Stand Up Paddle, ...) et d'autre part se veut "facilitateur de mobilité". Nous développons par exemple un outil de simulation original qui permettra d'animer en mode "Eco-Rassemblement" des rencontres de publics. Je suis intéressé pour finaliser cela avec une structure d'accueil en vue d'un prochain séminaire, ou réunion importante. Objectif : encourager et faciliter de vrais changements d'habitude, concrets.

Jean-Baptiste, pour l'association SUP'Lille

Posté par [deagren](#) le 08 Jan 2013 à 22:38

Prendre le TER tous les jours est bien compliqué (et je ne parle pas de la ponctualité ou des conditions de transport).

Les places de parking disponibles autour des gares se font très rares. Elles partent comme des petits pains aux heures de pointes. Je ne parle même pas des places disponibles autour de la gare de Valenciennes.

Concernant la gare de Saint Amand Les Eaux dans laquelle je me rends tous les jours pour prendre le train jusque Lille aux " heures de pointes", j'ai toujours l'impression de prendre la dernière place libre lorsque je ne tourne pas pour me garer je ne sais où. J'ai l'impression que la fréquentation de la gare à vraiment augmenter et les nouvelles places de parking qui ont été créées, il y a quelques années, ne suffisent plus à désengorger les besoins. Les personnes se garent, dans la précipitation, dans l'herbe, sur les trottoirs (tiens parlons mobilité pour les PMR et les poussettes...). J'imagine que la situation est aussi pénible pour les riverains.

Ma proposition: aménager la friche en face de la gare de Saint Amand les Eaux en parking, même temporairement en attendant qu'un projet concret voit le jour sur ce site (on ne sait pas combien de temps cela va prendre...). Je suis certaine que cela rendra service à beaucoup de personnes et cela évitera aussi d'avoir une zone abandonnée, squattée et délabrée de plusieurs hectares juste en face de la gare!

Plus de places de parking disponibles permettrait à plus de personnes d'utiliser le train (à condition que la SNCF adapte la capacité de ses trains!)

Posté par [benjamin.taveau](#) le 09 Jan 2013 à 02:19

Le secteur des transports contribue à hauteur de 27% aux émissions de GES en France. Il s'agit du secteur le plus polluant devant celui de l'industrie. Il s'agit de limiter le trafic routier dans nos territoires. Il faut rationner l'offre de stationnement dans les centres-villes, développer des axes de transports structurants permettant à tous les citoyens une alternative crédible à la voiture. De plus, il est nécessaire de développer de véritables bandes cyclables continues afin de sécuriser le déplacement des cyclistes dans nos villes. Trop souvent, les automobilistes se servent des pistes cyclables pour stationner illégalement.

Je pense qu'une mobilité douce ne peut se mettre en place que s'il existe une véritable contrainte pour la voiture. Et pour avoir cette contrainte, il faut une articulation forte en urbanisme et transports: par exemple, densifier autour des axes de transports ou ne pas construire des centres commerciaux en périphérie.

En espérant que mes remarques soient prises en compte.

Posté par [guillaume](#) le 09 Jan 2013 à 17:10

Quelle invention, ce V'Lille!!

Une vraie révolution, qui a transformé notre idée du transport en commun.

Pas cher, super pratique, il nous rend libre de toute horaire, et c'est tellement plus agréable de le prendre le matin pour aller au boulot, plutôt que de s'enfermer dans une boîte à sardine, communément appelé bus...

Ces petites merveilles s'étendent jusque Villeneuve d'Ascq, Roubaix, et même Tourcoing. On peut quasiment toucher la frontière Belge en pédalant sur nos beaux vélos rouges.

Moi qui habitais Hellemmes, je pédalais jusque Mons, pour prendre le métro. Mon temps de trajet pour aller travailler à Roubaix s'en trouvait largement diminué, et bien plus agréable.

Puis j'ai déménagé... à FACHES THUMESNIL.

WHAT THE F**** ?????!?!?

Pas l'ombre d'un vélo rouge en dessous de porte d'Arras!!

J'y serais en 7 minutes en vélo, et me voila de nouveau contraint de contribuer au débordement des boîtes à sardines qui m'emmènent péniblement à porte des Postes ou à Calmette...

... Ou de reprendre cette bonne vieille voiture, (l'ancêtre du v'lille, pour les plus jeunes) au prix de bouchons dignes des periph's parisiens, qui me décuplent mon temps de trajet, son prix, et son émission de gaz à effet de serre.

Je suis perplexe. Pourtant, on a la recette de la potion magique! Gageons que ce n'est qu'une question de temps, pour que **tous** les lillois puissent en profiter...

Posté par **thibaut delaunay** le 11 Jan 2013 à 15:48

J'ai constaté qu'on a développé un nouveau service dans le quartier du Vieux Lille avec une petite navette qui ne circule que dans le quartier, moins chère et l'on peut s'arrêter quand on veut.

Pourquoi ne pas étendre ce système dans tous les quartiers de Lille par exemple. De nombreuses personnes ne se déplacent que dans leurs quartiers pour aller faire leurs courses, chez les petits commerçants. Il serait intéressant de développer des offres très locales. Par exemple pour le marché de Wazemmes, pourquoi ne pas développer un service les jours de marché avec des bus qui iraient vers Wazemmes à partir des quartiers lillois et des alentours.

De même des bus pourraient transporter les gens vers les stations de métro. Par exemple dans le quartier de Moulins, des bus pourraient faire les tours du quartier et se diriger vers les stations de métro Porte d'Arras et de Douai, facilitant les trajets et raccourcissant les temps.

Posté par **jevan** le 11 Jan 2013 à 18:53

Je suis l'heureux propriétaire d'un véhicule 100% électrique depuis 6 mois. En tant que chef d'entreprise impliqué dans le respect de l'environnement je souhaite par ce geste montrer l'exemple et surtout donner envie à tous de se déplacer de façon écologique. Pas de pollution, très peu de bruit, et un gain de place pour le stationnement. J'ai choisi le Twizy de Renault, véhicule quadricycle ne prenant pas plus de place en stationnement qu'une moto.

Après 6 mois d'utilisation motivée au centre ville de Lille et sur la métropole, voici mon constat alarmant :

- Absence d'emplacement de parking réservé aux véhicules électriques (3 dans un parking privé Gare Lille Flandres, hors de prix)
- Absence de borne de recharge à part chez quelques enseignes privées impliquées dans le sujet (Lille 4ème ville française ?)
- Absence de tarif préférentiel pour le stationnement d'un véhicule qui en plus pour ma part n'occupe que 1/3 d'une place de parking d'un véhicule classique (Paris et d'autres villes proposent le stationnement gratuit selon certaine conditions).

Cela donne t-il envie d'investir dans un véhicule non polluant ?

C'est anormal qu'une ville comme Lille soit en retard sur le développement de ces infrastructures. On parle de vélo... c'est très bien, mais nous ne sommes pas en Asie et toute la population ne va pas se mettre au vélo ;-) Par contre, le mix véhicule thermique/hybride et véhicule électrique va se développer dans les années à venir. Alors il est temps de se préparer.

Dans l'attente d'emplacement(S) de stationnement pour véhicule électrique...

Posté par **Val59** le 15 Jan 2013 à 13:14

Comme usager fréquent du réseau Transvilles, je voudrais vous proposer de prolonger la ligne d'autobus n° 14 jusqu'à la gare de Péruwelz et la ligne d'autobus n° 15 jusqu'à la gare de Quiévrain pour **améliorer les connections du Valenciennois avec la Belgique**. En même temps, Transvilles pourriez compter des nouveaux clients, utiliser à pleine capacité des voitures, baisser les coûts et aider à protéger l'environnement.

Un exemple proche de nous – Transpole à Lille – montre qu'il y a des liaisons transfrontières avec Mouscron, Comines et plusieurs autres destinations avec les autobus. C'est un succès pour tout le monde.

J'espère que vous allez prendre mes remarques en compte pour la prochaine réorganisation du réseau Transvilles.

Posté par **magali** le 16 Jan 2013 à 00:04

Je travaille dans un centre d'appels de la fonction publique. Grâce au progrès technologiques dans le domaine de la téléphonie et de l'informatique, il me serait parfaitement possible de télétravailler en me connectant sur notre plateforme depuis chez moi. En outre, tous mes dossiers sont dématérialisés et accessibles par internet à distance. Pourtant, même si le sujet n'a jamais été évoqué par ma hiérarchie, je pense que mes collègues et moi ne sommes pas prêts d'être autorisés à télétravailler. Je pense que quelques verrous dans la tête de nos responsables s'y opposent. Vous avez notamment des problèmes liés aux accidents de travail qui pourraient se produire au domicile, comment l'employeur peut-il se couvrir par exemple. Peut-être faudrait-il envisager de modifier le code du travail. D'autres verrous moins avouables peuvent exister également, comme la nécessité de pouvoir garder un œil direct sur le travail effectué. Peut-être faudrait-il développer une hiérarchie moins verticale (surtout dans la fonction publique) et développer la coopération et la confiance entre managers et managés. Après tout, lorsque l'on télétravaille, l'informatique fournit toutes les infos nécessaires pour vérifier la quantité et la qualité du travail effectué par les simples connexions.

Certains pays de l'union européenne sont en pointe sur le sujet (pays bas), ils autorisent le télétravail pour les fonctionnaires. S'ils le font, pourquoi pas nous ?

Posté par **saf** le 17 Jan 2013 à 15:13

Je travaille dans la fonction publique et cela fait 13 ans que je fais quasi-quotidiennement l'aller-retour lille-Valenciennes en tram+TER+marche, soit plus de 2h30 de transport par jour. Il est probable que d'autres personnes, ayant le même profil professionnel que moi, font la même chose dans l'autre sens ! Alors pourquoi pas une "bourse d'emploi" où les personnes souhaitant changer de lieu d'exercice pourraient "candidater". Bien sûr, cela suppose de la souplesse de la part de l'organisation (dans la fonction publique, ce n'est pas gagné mais comme on ne peut pas compter sur les créations de poste et pas trop non plus sur les départs en retraite remplacés..., il faut de la créativité !).

Posté par **jujudbois** le 21 Jan 2013 à 15:44

Je suis une utilisatrice régulière du covoiturage sur les grands trajets via le site covoiturage.fr, ce n'est malheureusement pas encore développé sur les trajets domicile travail. Nous avons pourtant les outils pour travailler sur cette question, j'habite au sein de l'agglomération du Hainaut (Saint Amand, Denain, Bouchain) et nous avons un syndicat des transports qui s'appelle le Siturv et qui est chargé de mettre en place les PDE en lien avec son prestataire Veolia. Mon travail est situé à quelques mètres d'Alstom et à un km du Centre commercial Petite Forêt, qui ont tout deux signé des PDE. Je sais qu'il est possible de signer des PDE dans une zone d'activité.

Je constate que nous sommes des centaines seuls dans nos voitures le matin et que ça génère des ralentissements, de la pollution, etc.

Je souhaiterais que cette question puisse être étudiée de manière pragmatique. Mon compagnon prend le train entre Orchies et Lille et les conditions de transport sont limite, limite (pas assez de wagon pour le nombre de personnes à bord) et au dire des passagers de nombreuses personnes ne paient pas leur place.

Bravo d'avoir ouvert un forum, je trouve ça super de prendre le temps d'interroger les citoyens qui ont de nombreuses idées à apporter au politique !

Pourquoi ne pas diffuser ce questionnaire sur le site internet des mairies ?

Posté par **jujudbois** le 21 Jan 2013 à 16:00

J'ai une idée un peu loufoque, mais le développement durable était aussi loufoque à une époque !

Je me disais qu'on pourrait se faire des autocollants pour nos voitures avec nos numéros de téléphone et notre proposition de covoiturage, c'est simple, efficace et économique !

Pour développer le covoiturage il faut un site unique ! Pour ça je propose que le site covoiturage propose ce type de service de manière payante.

Posté par **Emeline** le 23 Jan 2013 à 14:18

Connaissez-vous Altermove ? Altermove est la première boutique du déplacement urbain. Grâce à un diagnostic mobilité adapté, les vendeurs peuvent évaluer votre façon de vous déplacer, c'est à dire combien de temps et d'argent vous perdez chaque année dans vos transports quels qu'ils soient. Une fois fini, des solutions adaptées aux particularités de vos trajets et à vos besoins vous sont proposées. Pour certains, ce sera un scooter électrique ou une trottinette pour d'autres un vélo (électrique ou non) ou encore une solution multimodale qui permettrait l'utilisation du métro/tram/bus combinée à un vélo pliant par exemple. Des solutions sont même proposées si vous devez transporter des enfants car par exemple le triporteur.

Mais Altermove ce n'est pas seulement ça, c'est aussi des services qui peuvent vous faciliter la vie : location de voitures électriques, location de voitures sans permis, vente de titres de transport, autopartage, covoiturage etc

Vous n'avez que l'embarras du choix pour trouver quelque chose qui correspond réellement à votre mobilité aujourd'hui ! Parce que chez Altermove, rien ne sert de courir, mieux vaut bouger malin ! ;)

N'hésitez pas à passer nous faire une petite visite au 89 rue Nationale à Lille ou au 1 rue de Menin (parc de l'innovation) à Marquette-lez-Lille :)

Le lien pour réaliser le diagnostic mobilité en ligne, c'est par ici : <http://diagnostic.altermove.com/>

Posté par **jevan** le 25 Jan 2013 à 17:33

J'habite Loos depuis 10 ans. La densité de circulation traversant Loos augmente à vue d'œil avec le transit quotidien (matin et soir) des habitants en provenance de la région de La Bassée se rendant à Lille... sans compter les constructions de logements qui se font à Loos/entrée Lille (plus de 5000 personnes supplémentaires... en 3 ans). Malgré tout ça, pas de nouveauté sur les voies, à part la commune d'Haubourdin qui prépare des parties de voies réservées à la circulation des bus. Cela fait plus de 2 mois qu'il n'y a plus de marquage au sol sur l'axe principal de Loos... (suite à la réfection de la chaussée) des pistes cyclables sont prévues (dessinées au sol) mais on les attend toujours ? Des pistes cyclables c'est bien, mais pas de VLille ? Des pistes cyclables c'est bien, mais quid de la réduction à de nombreux endroits de 2 voies à 1 voie de circulation pour les (voitures, camions, bus...). La circulation sera donc encore plus dense.

Enfin, un point central dans les embouteillages du matin (et du reste de la journée) à la sortie de Loos vers Lille pour accéder à l'autoroute. **Une seule voie de droite pour accéder à l'embranchement de l'autoroute alors qu'il y a bien 2 voies au niveau du feu tricolore, et donc des dépassements en triple files par des automobilistes excédés, cause principale de la non fluidité de cet axe !** Cela dure depuis dix ans, et personne n'a réfléchi à un aménagement "logique" de ce carrefour. Il faut compter parfois 20 minutes pour traverser Loos (soit 4 km pour ma part).

Des solutions pour désengorger le trafic en provenance de Loos, Haubourdin : des tram/trains ? Une draizienne ? Un prolongement du métro en aérien ? Un téléphérique sur le modèle de New-York (fabrication française d'ailleurs)... Faisons quelque chose !

Posté par **beheme** le 27 Jan 2013 à 19:04

PROPOSITIONS POUR UNE REDUCTION DES POLLUTIONS

Notre réseau routier et autoroutier est déjà d'une densité très importante et la solution aux embouteillages n'est pas la construction de nouvelles infrastructures routières. Cela conduit généralement à une augmentation du trafic et on se retrouve peu de temps après ramenée à une situation pire que la précédente, avec les impacts négatifs que l'on connaît sur la santé publique^[1]. Par pitié, laissez-nous les rares espaces du département encore à l'abri des nuisances routières et autoroutières ! La seule solution pour éviter la congestion est de réduire significativement le trafic routier et de développer les modes alternatifs de déplacements. A cet égard, le vélo, éventuellement combiné avec le train, est une solution certes partielle mais qui mérite d'être prise réellement en compte par les élus.

I. REDUIRE LES DEPLACEMENTS PAR LA ROUTE

A. Limiter le transport routier des marchandises

- par un report sur le fret ferroviaire et le transport fluvial avec une diminution considérable de la pollution émise par tonne transportée. A cet égard l'abandon de liaison fluviale Seine-Nord est extrêmement choquant au moment où on envisage des investissements importants pour le mode de transport produisant le plus de CO2

- En favorisant la consommation de productions et produits locaux ne nécessitant pas ou peu de transport. A cet effet, je suggère la création et la promotion d'un label « Production Locale » pour les produits n'ayant pas effectué par la route plus de 30 km

B. Limiter les déplacements en voiture individuelle

- par une politique *publique* de régulation foncière. Son absence à conduit au développement anarchique de lotissements éloignés de tout qui obligent à prendre une voiture pour le moindre déplacement et gangrènent nos campagnes au détriment des terres agricoles et des rares espaces naturels. Comme l'a souligné le Président de l'Ordre des Architectes dans une réaction^[2] à la Maison à 15€ par jour de Christine Boutin, il est possible, au même coût, de promouvoir un habitat collectif ou semi-collectif de qualité, proche des services et des lieux de travail.

- en facilitant l'accès à de tels logements plutôt que de verser des indemnités kilométriques à ceux qui viennent tous les jours en voiture de l'autre bout du département.

- par des mesures de dissuasion. Le levier le plus efficace à cet effet semble être le stationnement. Plusieurs études [3] ont montré en particulier que la voiture est utilisée 9 fois sur 10 lorsque le stationnement au lieu de travail est assuré, jusqu'à 3 fois moins dans le cas contraire. Une entreprise située près de la Gare de Grenoble a ainsi réussi en 10 ans à réduire la proportion de personnes se rendant au travail en voiture de 70% à 30%. En revanche, j'observe que Lille Métropole a récemment complété à grands frais les vastes parkings de surface de son siège par un gigantesque parking souterrain. Le lieu étant parfaitement desservi par le train, le métro et le tramway, une telle réalisation constitue un délit, je veux dire une incitation à prendre sa voiture.

II. RENDRE COMPETITIFS LES TRANSPORTS EN COMMUN

L'étude précitée montre également qu'il suffit que le lieu de stationnement soit éloigné de quelques centaines de mètres de la destination finale pour que de nombreux automobilistes renonce à utiliser leur voiture. Plus généralement on prend trop souvent sa voiture par paresse physique ou intellectuelle, par atavisme culturel, par instinct grégaire ou, au contraire, pour ne pas de mêler aux « gens de peu » (c'est le cas en particulier des « décideurs » qu'on voit rarement dans les transports en commun, quasiment jamais sur un vélo !). Bien qu'ils se plaignent des embouteillages, tous ces automobilistes impénitents justifient leur comportement par le temps qu'ils gagnent en prenant leur voiture. Pour réduire le trafic automobile, il est donc nécessaire de rendre les transports en commun compétitifs, voire plus rapides que la voiture individuelle.

En termes de rapidité le train qui conduit au cœur des villes apparaît comme irremplaçable. Il convient donc de poursuivre l'effort d'amélioration du réseau, d'augmenter les fréquences, d'étudier une possible réouverture de lignes prématurément fermées et de relancer le trafic sur des lignes dont l'abandon semble programmé. Je pense en particulier à la ligne Lille-Comines qui dessert un bassin de population justifiant des trains beaucoup plus fréquents. Pourquoi même ne pas envisager de rétablir l'interconnexion existant dans le passé entre les gares de Comines France et de Comines Belgique ?

Pour les déplacements périurbains, l'autobus est une bonne solution sous réserve que ses conditions de circulation soient améliorées. Une première mesure à cet effet serait la généralisation d'un *couloir réservé* sur les voies régulièrement embouteillées. Ceci a été fait notamment pour assurer la liaison entre la station de métro « Les Près » et le Grand Stade de Lille Métropole. Pourquoi ce qu'on a fait pour une utilisation de quelques jours par mois ne pourrait-il pas être réalisé pour des voies saturées tous les jours ouvrables ? On peut espérer que, las de se voir dépassés par le bus, les automobilistes finiront par l'emprunter !

Il importe enfin de mettre en place des *autocars Grande Vitesse* qui relient rapidement les villes et bourgs importants non desservis par le train à la gare SNCF la plus proche, avec correspondances assurées. Ces gares pourraient également servir aux automobilistes non intégristes qui combinent voiture et train pour se déplacer. Ceci nécessite évidemment la réalisation à proximité de ces gares de parkings suffisamment dimensionnés tout en évitant une occupation au sol trop importante (parkings souterrains ou silos).

Toutes ces mesures requièrent une plus large *concertation* entre SNCF, Région, Département, Métropoles et Communautés de Communes. Elles n'auront évidemment un impact sur les comportements que si elles bénéficient d'une *vaste campagne d'information* [4] et de promotion.

III. UNE VRAIE PLACE POUR LE VELO

Comme l'affirme Le Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole le vélo est « *un moyen de transport certes économique et écologique, mais surtout performant et très concurrentiel des autres modes pour des distances courtes à moyennes* ». On peut trouver les mêmes déclarations d'amour pour le vélo au niveau du Département, de la Région et même de l'Etat. Tout cela reste malheureusement incantatoire et, pour la plupart des décideurs, le vélo n'est qu'un loisir et pas un moyen de déplacement journalier. On ne s'en préoccupe donc qu'en tout dernier ressort. Il importe d'inverser cet état d'esprit et de donner au vélo le rôle qu'il joue chez nos amis Belges et Néerlandais en le rendant plus sûr et plus rapide. Plusieurs propositions en ce sens [5] :

1) Aménager tous les ronds-points (qui se multiplient comme des petits pains !) en assurant un passage *rapide et protégé* des vélos.

2) Rendre les pistes et de bandes cyclables existantes *réellement cyclables* en supprimant les cassis, seuils et passages de caniveaux. Éviter de renouveler de telles erreurs dans les nouveaux aménagements.

3) De manière générale, assurer un *entretien régulier* et des *nettoyages* fréquents des pistes, bandes cyclables et bas-côtés des routes, souvent très dégradés et encombrés de débris divers. Compte tenu du risque d'accident corporel qui en résulte, ces opérations devraient être considérées comme *prioritaires*.

4) Réduire substantiellement le nombre de panneaux « Stop » et « Cyclistes Pied à Terre » infligés aux cyclistes comme si leur temps était sans valeur[6]. Donner au contraire la priorité aux vélos dans certains franchissements au lieu de l'accorder systématiquement aux véhicules motorisés comme c'est le cas actuellement.

5) Créer des bandes cyclables (le couloir bus pouvant en tenir lieu) dans toutes les pénétrantes des grandes agglomérations du département.

6) Pour faciliter les déplacements vélo+train, prévoir des stationnements pour vélos dans toutes les gares.

7) Mettre en place une signalétique vélo avec des panneaux directionnels spécifiques (verts sur fond blanc) et un marquage au sol lisible, le tout étant bien entretenu et renouvelé en tant que de besoin. Une réalisation prioritaire est la signalétique au départ[7] des gares ou pour le retour vers la gare la plus proche.

8) Réaliser des pistes *vraiment cyclables* le long de *la totalité des voies navigables* du département[8]

9) Faire une étude de l'ensemble des voies ferrées qui ont été abandonnées et « déferrisées » depuis 1950 dans le département et entreprendre leur transformation en pistes cyclables[9]

[1] Voir à ce sujet le Bulletin Epidémiologique Hebdomadaire de l'Institut de Veille Sanitaire du 8 janvier 2013

[2] Voir <http://www.associations-patrimoine.org/article.php?id=285&dossier=2>

[3] Voir <http://carfree.free.fr/index.php/2010/02/15/le-stationnement-facteur-cle-de-la-baisse-du-traffic-automobile/> et références incluses.

[4] A titre d'exemple, le réseau Arc en Ciel du Conseil Général semble inconnu du grand public. Je l'ai moi-même découvert à l'occasion d'un déplacement Lille-Bavay. En gare de Valenciennes, personne n'a pu m'indiquer le point de départ du car pour Bavay. Ayant heureusement noté le numéro de la ligne, j'ai fini par le trouver mais rien n'indiquait à l'arrêt que le bus allait au delà de la métropole valenciennoise !

[5] Liste évidemment non exhaustive.

[6] Exemple: sur la D941, dans la traversée de Villeneuve d'Ascq, les cyclistes sont priés de mettre pied à terre pour traverser tous les carrefours même quand le feu est vert (régime de la double peine).

[7] Exemple: au départ d'Orchies, la voie verte de la Sambre permet de rejoindre commodément Marchiennes à vélo mais rien ne permet à un non-initié de trouver le départ de cette voie. Idem pour la voie verte de l'Avesnois, au départ de Sains-du Nord et de Maubeuge.

[8] Des morceaux sont en particulier manquant le long de la Deûle entre Lille et Marquette et entre Lille et Wavrin. D'autres, en très mauvais état, ne sont praticables qu'en VTT.

[9] Ceci a été fait avec grand succès par nos voisins Belges mais de façon marginale dans le département avec des réalisations qui ne correspondent pas toujours aux besoins des cyclistes !

Posté par **Marie Françoise...** le 28 Jan 2013 à 12:59

A propos de la mobilité, au niveau des correspondances (bus, métro, trains) des progrès restent encore à faire notamment dans le domaine de la sécurité, de la salubrité, de la multiplicité des horaires, de partenariat et de synchronisation des correspondances pour une continuité à l'accès de ces transports.

En outre, concernant les passages piétons ceux-ci ne sont pas suffisamment éclairés. En effet, une bonne signalisation lumineuse permet de visualiser donc de bien voir les personnes qui traversent ces passages protégés. Beaucoup d'accidents sont à déplorer pour cause d'absence d'éclairage ou de l'inadaptation de celui-ci.

De plus, les bandes blanches sont extrêmement glissantes en temps de pluie, de bruine ou de gelée (chute des personnes).

Enfin, certains de ces passages protégés sont très dangereux car ils sont aménagés parfois sur des pentes qui jouxtent des croisements de routes. La conséquence de cette situation c'est qu'en temps de pluie, de neige, de gelée, de verglas les véhicules dérapent et se retrouvent sur la voie perpendiculaire à plus grande circulation d'où accrochages et risque d'accidents. Installer ces passages cloutés plus en retrait sur la voie serait déjà une meilleure solution face à ce problème récurrent dans certaines communes et éviterait des déboires (accrochage, chute, accident) aux piétons comme aux conducteurs.

La mobilité est un terme vaste et concerne tout transport, tout citoyen (petits, grands, personnes à mobilité réduite) qu'il soit à pied, en fauteuil roulant, en poussette, à vélo, en voiture (co-voiturage), en transport en commun. Afin d'assurer cette mobilité, il me

semble qu'il serait également judicieux d'aménager, de repenser les voies devenues inadaptées avant d'en créer des nouvelles et mieux adapter les transports en commun.

Bien que certaines de ces voies ont été réaménagées, mais pas efficacement, est le résultat reste sans appel car un moment les conducteurs se retrouvent à un rétrécissement de chaussée d'où présence continue de bouchons aux heures de pointe qui occasionnent des répercussions sur les voies adjacentes. Cette situation, bien évidemment, génère d'autres problèmes notamment la pollution, les retards, les accidents, des incivilités, etc.

Des solutions existent, effectivement elles ont un coût. Mais pour l'instant le fait de demander la participation des citoyens c'est déjà un bon début sur le domaine de la réflexion. Espérant voir en retour la réalisation des exemples concrets des idées émanantes de la participation des citoyens.

Bonne prospection et bonne lecture.

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 Winnezelee - 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 - Winnezelee 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://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...

Posté par **Gauthier** le 30 Jan 2013 à 23:44

Suivant les cartes scolaires actuellement existantes, chaque village est rattaché à un collège.

L'offre de transport en commun permet généralement dans nos campagnes à nos enfants de s'y rendre le matin et d'en revenir en fin d'après midi. Cette offre de base permet de garantir une certaine autonomie de nos enfants.

Cependant, les emplois du temps leur laissent régulièrement des temps libres ou des fins précoces de journée, ce qui les oblige à attendre. Pourquoi dès lors ne pas favoriser l'usage d'un mode de transport doux, non polluant, autonome et vivifiant : le vélo ?

Pour que les enfants puissent alors l'utiliser, des voies cyclables permettant à nos collégiens un déplacement sans risque physique et sans risque de mauvaises rencontres sont nécessaires, d'où ma proposition de "chemin des collégiens" : une série de voies sécurisées pour vélo irriguant les villages vers le collège dont ils dépendent.

Posté par **Guillaume CARION** le 31 Jan 2013 à 11:02

Un grand nombre de nos déplacements quotidiens se font dans des périmètres restreints, pour l'école, le marché de la commune, les activités culturelles et sociales et bien d'autre.

Pour cela nos choix se révèlent simple soit la voiture soit la marche ou vélo.

La première, la plus fréquente, coûte cher (plus d'1€ par km), pollue (moteur froid sur petit trajet, +40%) et encombre les villes (perte de temps, pollution accrue, stationnement difficile)

La seconde, bénéfique pour l'environnement, pour la santé mais parfois au delà d'un km de trajet représente un trop grand effort pour des enfants ou personnes âgées, et dans le nord de la France le climat parfois pluvieux et/ou froid n'incite pas toujours à le faire.

Pour cela, nous développons une démarche globale d'éco-mobilité au service des citoyens des communes à savoir des Hippo-Bus d'une capacité de 25 à 40 personnes, disposant du chauffage etc... , tractés par deux chevaux de traits et étant adaptés à TOUS les publics.

Notre page <https://www.youtube.com/user/lestraiturbains> vous permettra d'avoir une meilleure idée de notre démarche. La démarche globale est capitale pour une écomobilité cohérente dans une collectivité. Les traits urbains se tiennent à votre disposition pour toutes questions et interrogations.

Posté par **MIMER** le 31 Jan 2013 à 11:37

Dans les améliorations de la mobilité, je suggère qu'il y ait une plus grande fréquence des moyens de communication en fin de journée. Le système est bâti en considérant que tout le monde est à 35 heures et fini sa journée vers 17h.

Dès que l'on finit un peu plus tard (18h30 – 19h30), il devient extrêmement long de prendre les transports en commun car il faut attendre 10 minutes un métro, 3/4 d'heure le train et la solution alors est de prendre la voiture pour rentrer au plus vite en famille. Les problèmes de bouchon que l'on a pu rencontrer le matin ne se retrouvent plus à cette heure là sur la route.

Pour beaucoup de cadre, le problème se pose. Autre exemple : 1 heure pour rentrer de Paris sur Lille, aucune coordination avec le tram, attente du prochain tram à partir de 20 heures, 10 à 20 minutes associé au temps de trajet, on gagne du temps à reprendre sa voiture qui est restée garée toute la journée !

Dernière proposition améliorer la maintenance des trains pour limiter les problèmes, car ça reste un moyen de train très intéressant mais à condition d'avoir des horaires souples, sinon ce n'est pas recommandé de prendre le train.

Posté par **tanaka59** le 25 fév 2013 à 00:46

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 le quart nord-est (Roubaix/Hem/Lannoy) la ligne 20 dessert Foret/Hem/Roubaix/Lannoy/Lys Lez Lannoy/Toufflers. Cette ligne forme un « U » et 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 voire 2 bus passent par heure. Ce qui est insuffisant pour Saily qui est pourtant plus proche du centre de Roubaix que sa voisine Foret !!!

- Ligne 47 : aujourd'hui la ligne 47 relie Wattrelos / Leers / Lys Lez Lannoy / Hem / Foret / Villeneuve d'Ascq. Cette ligne voit circuler 1 à 2 bus par heure. Il est inadmissible que Wattrelos (42 000 habitants et 5^{ème} ville en termes d'habitants de LMCU) ainsi que Villeneuve d'Ascq (65 000 habitants et 4^{ème} ville en termes d'habitants de LMCU) ne soient pas reliées directement ! 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.

- Desserte ferroviaire Lille – Herseaux : La ville d'Herseau 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^{ème} 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 complets 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 butter sur un feux avant de pouvoir reprendre la D6d. Les emprises de la liaison vers Babylone existent encore. Il parait 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'encombrer 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 berme 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 expresse » 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 expresse Comines Warneton) . 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 apparait important la réalisation de ce contournement. Chaque jour près de 200 000 véhicules empruntent l'A1 (1^{er} autoroute en termes de trafic en province). On compte près de 45 000 véhicules qui transitent par Lille sans s'arrêter (25 000 camions et 25 000 véhicules léger). La séparation des flux locaux de ceux de transit devient nécessaires. 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)

Posté par **Emeline** le 06 fév 2013 à 19:13

Bonjour Christopher,

Un tel outil de simulation en ligne existe déjà ! **Altermove**, première boutique du déplacement urbain, a en effet créé son **diagnostic mobilité** en fonction de ce contexte. Grâce à lui, vous pouvez évaluer votre façon de vous déplacer, c'est à dire calculer exactement combien de temps et d'argent vous perdez chaque année dans vos transports, quels qu'ils soient. Une fois fait, des solutions adaptées aux particularités de vos trajets et de vos besoins vous sont proposées. Pour certains, ce sera un scooter électrique ou une trottinette; pour d'autres un vélo (électrique ou non) ou encore une solution multimodale qui permettrait l'utilisation du métro/tram/bus combinée à un vélo pliant par exemple.

Je vous invite à le tester par vous même ici : <http://app-pp.adictiz.com/diagnostic-mobilite/>

Evidemment, étant toujours à la recherche du meilleur service à apporter à nos utilisateurs, nous sommes à l'écoute de vos avis, de vos suggestions et de vos attentes pour enrichir cet outil. N'hésitez pas à l'essayer et nous faire parvenir directement votre avis via l'adresse mail suivante : contact@altermove.com

N'hésitez pas à l'essayer et à nous faire parvenir votre avis !
A très bientôt ! :)

Posté par **Christopher Liénard** le 31 Jan 2013 à 22:34

Une collectivité territoriale comme le département du Nord tient un rôle majeur dans l'information et la sensibilisation des habitants aux avantages d'opter pour des choix de déplacements plus respectueux de l'environnement.

Afin de l'orienter vers les meilleurs choix, il devrait élaborer en partenariat avec les différents acteurs concernés un outil permettant à l'habitant de comparer du point de vue économique et environnemental différents choix, ou "scénarios" relatifs à ses déplacements.

Il renseignerait toutes les informations sur les trajets qu'il effectue toute l'année (trajets domicile-travail et autres) et sur les modes de transport actuellement utilisés (y compris par exemple la consommation de la voiture qu'il possède),

En retour, l'outil proposerait un certain nombre d'alternatives aux modes de déplacement utilisés :

- durée et horaires de trajets en transport en commun en substitution des trajets en véhicule personnel lorsque cela est possible
- substitution d'un véhicule personnel par un autre (exemple : substitution d'une voiture polluante par une voiture plus légère, par un scooter ou par un vélo lorsque les conditions le permettent)
- possibilités d'abonnements ou de réductions
- informations économiques et environnementales associées (économies réalisées pour chacune des alternatives proposées en euro et en émissions de CO²)...

Cet outil permettrait d'informer l'habitant des services qui lui sont accessibles, réseau de transport en commun ou tout autre service ou aide proposé par la collectivité (subvention sur des abonnements, location de vélos, parking sécurisés...)

De plus, le département pourrait avoir accès à des données sur les déplacements de ses habitants, et donc de mieux connaître leurs besoins dans l'optique d'adapter le réseau de transport en commun ou sa politique d'incitation en conséquence

D'autres possibilités peuvent aussi être envisagées comme par exemple :

- proposer aux habitants effectuant des trajets compatibles d'être mis en relation en vue de la mise en place de covoiturages, favorisant par là le lien social en même temps que l'environnement.
- proposer à un habitant sur le point de déménager et en train de choisir un lieu de résidence d'élaborer automatiquement des simulations sur l'impact économique et environnemental de ses déplacements pour chacune des alternatives et adaptées aux trajets enregistrés...

Posté par **Christopher Liénard** le 01 fév 2013 à 00:41

Pour les longues distances, le train est le moyen de transport à développer au maximum. Tout doit être fait pour le rendre plus rapide, pour augmenter sa couverture et baisser son prix. Il devrait toujours coûter moins cher de faire un trajet un train que de le faire en voiture, et ceci même lorsque l'on a droit à aucune réduction particulière.

Certaines situations particulières mériteraient à mon avis d'être améliorées, tel le mélange de places avec et sans réservation dans certains TGV (Lille-Boulogne, notamment), qui peut aboutir à des trains bondés où des personnes font le voyage de manière très inconfortable. Le paroxysme a lieu lors des opérations ter mer: même si c'est un concept très positif, l'adéquation entre le nombre de voyageurs et le nombre de trains laisse à désirer.

En ce qui concerne les transports en communs de plus courte distance comme le bus et le métro lillois, des horaires de nuit devraient exister pour toutes les lignes, surtout le week-end pour le retour de soirées entre amis ou en famille... Il en va de même pour le métro lillois qui devrait continuer à fonctionner la nuit.

D'autre part, lorsqu'une grande entreprise, une administration ou un groupe d'entreprises est difficile d'accès en transport en commun, la mise en place de navettes particulières est une très bonne solution.

Enfin, dans sa démarche de la construction d'une politique dans le domaine des transports, le département devrait se pencher sur les travaux réalisés dans le cadre du volet transports des ateliers SRCAE (Schéma Régional Climat Air Energie) réalisés au niveau de la région en 2011, un diagnostic intéressant a été réalisé et un certain nombre de leviers d'actions y ont été mis en évidence pour respecter nos objectifs environnementaux.

Posté par **by-sandrine** le 01 fév 2013 à 10:33

J'arrive un peu tard pour donner mon avis mais je tiens tout de même à vous en faire part. Faisant partie des personnes dites "à mobilité réduite" j'ai beaucoup de mal avec les transports en commun. L'accessibilité n'est pas souvent évidente et il serait bien d'améliorer cela. Je vous donne mon exemple mais je ne suis certainement pas la seule dans ce cas :

J'habite du côté de Valenciennes, Raimes plus exactement, et je travaille à Villeneuve d'Ascq. Je prends ma voiture (seule) tous les jours car il me serait impossible d'utiliser les transports en commun pour me rendre sur mon lieu de travail. En effet il me faudrait tout d'abord me rendre jusqu'à la gare de Valenciennes, en voiture bien sûr, mais à quel endroit laisser ma voiture ? Je suis en fauteuil roulant donc accès au train difficile mais possible. Arrivée à Lille je dois prendre le métro jusque Villeneuve d'Ascq, celui-ci est accessible mais plein aux heures de pointe et donc pas évident de s'y insérer en fauteuil. Ensuite il y a le bus jusqu'au quartier où je travaille et là, l'accessibilité des bus n'est vraiment pas évidente. Puis à pied (ou plutôt en fauteuil) jusqu'à mon lieu de travail sur des trottoirs difficilement praticables, des marches hautes, et j'en passe...

Bref, un calvaire ! Vous me direz la solution : le co-voiturage ! D'accord mais dans ce cas il faut que le Département le valorise un peu plus ! Je serais pour un site public où l'on s'inscrirait en donnant notre lieu de résidence, lieu de travail, horaires, et où l'on pourrait trouver facilement des personnes faisant le même trajet ou presque. Cependant il faudrait également mettre à disposition beaucoup plus de "parking de co-voiturage" gratuits ou payants mais surveillés dans tout le Département afin d'encourager les personnes à utiliser ce système.

Posté par **Philippe B** le 10 mar 2013 à 12:48

Il me semble que la mise en place de lignes bateau bus mériterait d'être étudiée. Ce mode de transport sied bien à la métropole Lilloise et son Plan Bleu et sans doute dans bien d'autres endroits du département !

Evidemment je suis aussi un fervent supporter du vélo que j'utilise tous les jours et par tout type de temps pour aller au travail. Avec un minimum d'équipement on ne craint plus la pluie.

Je pense moi aussi que la mise en place de parkings sécurisés en particulier au voisinage des gares est à poursuivre.

En ce qui concerne les autoroutes, les élargir reviendrait à amener plus de circulation, quant aux parkings ils sont utiles en périphéries urbaines aux voisinages des gares et des stations de métros mais pas en centre ville.

Posté par **Didier D.** le 12 fév 2013 à 08:58

Sur le bon sens, je suis assez d'accord, mais en revanche sur l'abandon du Canal Seine-Nord et sur la diminution de la pollution, je n'approuve pas du tout.

Canal seine-Nord : d'abord le pourcentage de 1,37% risque de fortement augmenter. Pourquoi ? D'abord si selon ce que préconise le contributeur d'augmenter les taxes aux frontières, cela passera forcément par l'augmentation des carburants et/ou la contribution au changement climatique donc le CO2. L'efficacité sur ces points du fluvial est largement plus élevé que le transport routier. De plus il ne faut pas oublier les externalités non chiffrées du transport routier. Dégradation des routes, augmentation des couts de santé publique. Le pétrole* n'est pas une quantité illimitée, alors comment réparer les routes (faite en pétrole) et trouver du carburant. La santé est aussi dépendante du pétrole, qu'est-ce que la pétro-chimie alors ? Je pense que le contributeur, de bonne foi, et certainement ayant du bon sens, fait un déni du problème principal : que le pétrole se raréfie car il est utilisé par de plus en plus de monde. L'Europe consomme moins depuis 2005 et cela continuera. Le trafic routier diminuera en volume pendant que le Rail et le Fluvial augmentera. Le volume total diminuera également, de manière volontaire ou de manière contrainte. A nous de choisir ?

* http://www.manicore.com/documentation/petrole/prix_futur.html

Baisse de la pollution : Faux, les particules fines sont plus fines qu'avant, de nombreuses émissions sur Arte l'ont montré. Et les particules encore plus fines sont plus dangereuses. Alors pourquoi le nombre d'allergies des enfants augmentent ? Doit-on attendre 20 ans pour faire quelque chose ?

Posté par **Didier D.** le 16 fév 2013 à 20:10

Dans l'actualité récente, on a entendu une personne qui a été bloquée par son régulateur de vitesse à 200 km/h. Je pense que c'était une marque française qui est presque un carré. Déjà je me pose une question, pourquoi des voitures françaises peuvent-elles aller jusqu'à 200km/h. La vitesse autorisée, n'est-elle pas en France à 130 km/h ? et chez nos voisins belges à 120 km/h. Combien y-a-t-il de voitures qui iront conduire 'légalement' en Allemagne parmi ces voitures qui peuvent dépasser les 130 km/h ? 1 % ? Alors pourquoi construire des cylindrées aussi importantes ? Après 100 CV, on veut 130, puis 150 CV, il n'y a plus de limite, sauf les réserves pétrolières ? Et on veut démocratiser l'usage de la voiture ? Y-a-t-il un magicien parmi les automobilistes (que je suis également mais de plus en plus modérément) qui sait résoudre ce dilemme ?

Si vous aimez les sensations fortes, la voiture n'est pas un jouet, mais un outil indispensable pour déplacer des gens qui doivent produire des richesses (par le déplacement au travail) et du bonheur (par le déplacement dans les lieux de loisirs, familles amis, ...) pour tous, prenez des petites cylindrées assis à 5 cm du sol, cela s'appelle du karting.

J'allais oublier l'essentiel, lorsqu'on roule en Allemagne à vitesse élevée et que l'on crée un accident, alors pour l'assurance la vitesse est considérée comme une circonstance aggravante, et les frais sont à la charge du conducteur de la grosse cylindrée qui roulaient à vitesse importante on va dire.

Voici ce que **JM Jancovici** au **sénat**, en dit sur la cylindrée :

<http://www.senat.fr/rap/r11-667-2/r11-667-210.html>

EXTRAIT :

" Il faudra remplacer les voitures actuelles par des modèles de plus petite cylindrée. La mesure la plus efficace pour les trente prochaines années n'est pas de passer à la voiture électrique : c'est de remplacer des voitures qui consomment 6 litres de carburant aux 100 kilomètres par des 2 CV nouveau modèle, dont la vitesse plafonnera à 110 kilomètres à l'heure et la puissance moteur à 30 chevaux, qui pèseront 500 kilos et consommeront 1,5 litre aux 100 kilomètres. Nos ingénieurs sauront très bien concevoir de tels véhicules.

Si Renault et Peugeot se lancent dans la construction de ce genre de voitures, ce sera bénéfique pour l'emploi. Sans cela, ces sociétés feront faillite. Voyez General Motors, qui ne savait fabriquer que des voitures consommant 10 ou 15 litres aux 100 kilomètres au moment du choc pétrolier de 2008.

La TIPP a sauvé l'industrie automobile française, il faut le dire. En forçant pendant cinquante ans les constructeurs français à concevoir de petits moteurs et en amortissant les variations de prix du marché par des taxes qui dépendent des volumes et non des prix hors taxes, on a considérablement stabilisé le système. "

Posté par **philippe dutrieu** le 08 fév 2013 à 11:29

Généralement, quand on parle des problèmes de déplacements, comme solution on cite les transports en commun, le vélo, le transfert de la route sur le chemin de fer ou le fluvial.

Il faut bien assimiler qu'une majorité de nordistes habitent en zone rurale, et qu'ils doivent quelquefois effectuer 40 ou 50 km pour rejoindre leur lieu de travail. Avec les prix actuels de l'immobilier, c'est une tendance qui malheureusement se développe. Il faut donc penser à tous les usagers, et comprendre que beaucoup n'ont pas le choix et ne peuvent que prendre leur véhicule pour aller travailler. Il n'y a pas suffisamment de transports en commun ou d'horaires adaptés, notamment pour ceux qui commencent à travailler tôt ou finissent tard. Les solutions sont plus à chercher du côté du télétravail et du covoiturage. Pour cela, il faut que les entreprises intègrent cette contrainte, et s'organisent pour qu'une majorité de salariés aient les mêmes horaires afin de pouvoir utiliser le covoiturage. Pour d'autres salariés, il faut au contraire créer des horaires décalés, afin qu'ils fréquentent les routes au moment où il y a peu de circulation (commencer plus tard, travailler le midi...). Il faut aussi intégrer la possibilité de manger sur place, impératif pour ces salariés en covoiturage.

Il faut aussi restreindre le nombre de réunions demandant des déplacements avec notamment les visioconférences qui sont tout à fait au point aujourd'hui, ou multiplier les échanges par mails ou web cameras : c'est même possible pour certains commerciaux avec leurs clients.

Il faut également sensibiliser les chefs d'entreprise au télétravail. Ils y sont quelquefois hostiles pensant que les salariés à distance ne sont pas contrôlables et risquent de moins travailler. C'est faux, car en général, la productivité est meilleure avec le télétravail. Il faut donc le développer pour tous les salariés administratifs. Il ne doit pas nécessairement être utilisé toute la semaine, mais 2, 3, voire 4 jours par semaine. Le télétravail ne se fait pas obligatoirement à domicile, mais il est également possible de créer des bureaux dans une zone rurale qui regroupe des salariés près de chez eux, et travaillant éventuellement pour différents employeurs.

C'est donc un changement complet de mentalité qu'il faut demander aux entreprises, ce qui n'est pas toujours facile.

Penser à tous, c'est aussi penser aux personnes âgées, ou les personnes à mobilité réduite. Les personnes âgées ne veulent pas prendre les transports en commun car ils ont peur de l'insécurité. Les personnes à mobilité réduite n'ont pas d'accès dans ces transports en commun. Il faut donc améliorer très fortement la sécurité et l'accès à tous pour que l'utilisation des transports en commun soit facilitée.

Le projet du canal Seine-Nord est pour moi une aberration. Pour un coût de 4,5 milliard d'euros, il permettra, au mieux, le transfert de 500 000 camions par an. Quand on connaît le trafic des autoroutes de la région, cela ne représente que 1,37% du trafic !!!! Une goutte d'eau pour une dépense faramineuse, car on parlait même maintenant de 6 milliards de dépenses. Quel gâchis d'argent public ! Heureusement, le bon sens semble aujourd'hui l'emporter avec l'abandon du projet.

Le transfert du fret de la route au rail n'est pas non plus la solution, car il ne permet pas la souplesse et la facilité de la route : on voit d'ailleurs l'activité du transport par le rail diminuer constamment. Il faut avantager la production locale, et agir au niveau des grands distributeurs de façon à éviter les importations lointaines pour des produits disponibles sur place (notamment alimentaires). Cela peut passer par des taxes aux frontières, ou des avantages accordés aux producteurs locaux, mais aussi aux distributeurs s'ils augmentent leurs relations commerciales avec ces derniers.

Enfin, en ce qui concerne la pollution, qui, il faut le souligner, est en très nette régression depuis de nombreuses années (- 42 à - 58% pour les particules fines depuis 1990, de - 48 à - 87% pour les autres polluants, - 35% de CO2 depuis 1973), il faut accorder des primes pour les ménages à revenus faibles afin qu'ils puissent remplacer un ancien véhicule par un véhicule d'occasion plus récent. En effet, les véhicules les plus récents ont des taux d'émissions de polluants extrêmement faibles, et qui n'ont aucune comparaison avec des voitures produites il y a 10 ou 15 ans.

Posté par **Eric L** le 14 fév 2013 à 10:55

Je suis du nord et te travaille à 26km de mon habitat, dans le Pas de Calais. J'ai regardé comment faire en transport en commun, c'est au minimum 1h57 de trajet avec marche, bus, train, marche. En voiture c'est 25 à 30 mn. Donc croyez-vous que je peux réellement passer 4h par jour en transport + 9h de travail (pause déjeuner incluse). De plus mon métier demande d'être plus ou moins flexible sur mes horaires, ce que ne permettent pas les transports en commun avec 3 correspondances. Bien sur il me reste le déménagement, et mon épouse travaille elle à 5 mn de la maison avec des horaires décalées.

Posté par **Philippe B** le 08 fév 2013 à 19:41

Pour peu que l'argent collecté soit effectivement réinvesti dans des modes de déplacements alternatifs, il me semble que la mise en place de péages routiers pour l'accès au centre ville de Lille ainsi qu'aux passages les plus congestionnés serait à étudier.

Les montants prélevés seraient à moduler en fonction du nombre d'occupants du véhicule, les horaires (période creuse ou période de pointe)...

Cet argent permettrait d'améliorer l'offre de transports alternatifs face à l'automobile (meilleures dessertes, plus rapides, plus confortables...). Le coût d'un véhicule particulier à l'année tombe difficilement en dessous de 5000€ sans parler du coût d'entretien des infrastructures routières...

Un développement durable passe par une densification raisonnée des zones urbaines et la maîtrise des prix et des loyers.

Si nous ne nous plaçons pas dans une réflexion pour des solutions à court terme cela me paraît tout à fait réalisable.

Posté par **Leward** le 11 mar 2013 à 02:12

Très bonne idée que l'Open Data, qui a en plus l'avantage de développer de nouveaux usages et d'encourager l'innovation!

Posté par **crocovert** le 09 fév 2013 à 07:25

17 régions françaises sur 22 disposent aujourd'hui d'un SIM (Système d'information multimodal), comparable à ce qui se fait dans l'Oise. Dans le Nord-Pas de Calais, nous disposons du SMIRT et pourtant nous sommes très en retard sur ce point. Ce que l'on attend du Département et des autres autorités régionales c'est qu'ils mettent à disposition leurs données, les horaires des transports collectifs en priorité, mais également les comptages routiers, les données de fréquentation,... et qu'ils les ouvrent par l'intermédiaire de l'OpenData. Par OpenData je parle de mise à disposition des données brutes et pas seulement d'API qui limite l'accès à ces données. L'intérêt de cette mise à disposition est de pouvoir permettre à des entreprises de développer des services innovants de mobilité, à travers des outils de nouvelles technologies et qui peuvent répondre des besoins qui ne sont peut être même pas identifiés par les décideurs et des experts. Cela peut permettre de créer en plus des PME dans la région, donc de l'emploi. Le grand gagnant serait surtout l'usager qui bénéficierait alors de tout un panel de services à sa disposition, horaires sur mesure, transport à la demande, covoiturage, auto partage, horaires avec les autres réseaux, vélo en libre service, taux de remplissage des parkings.

Le Département n'a pas vocation lui même à développer ces services, mais à mettre à disposition ses données, les structurer les fiabiliser et les ouvrir en Raw Open Data. Le monde économique se chargera ensuite de développer les services dont les usagers ont besoin. Nous attendons du Département qu'il incite fortement les autres collectivités régionales à faire de même.

Posté par **jonathan** le 09 fév 2013 à 22:28

je trouve l'idée bateau bus une idée originale et écologique sur la métropole lilloise et sur les cantons de Seclin , ça serait rapide pour se rendre dans la métropole Lilloise et ça serait intéressant que le prix soit de 95 centime € aller et retour pour les classe d'âge, ça créerait beaucoup d'emploi et d'initiatives.

Posté par **leclercq** le 11 fév 2013 à 13:08

Sans investissements on peut réduire le trafic de moitié au moins sur l'ensemble du département. La grande majorité des automobilistes disposent de 3 ou 4 places non utilisées. Vu le nombre de voitures passant devant vous, il y en aura sûrement une qui passera à proximité du lieu ou vous vous rendez, ou d'un point d'accès aux transports en commun. Il suffit **grâce au Smartphone** de créer une **nouvelle forme immédiate de covoiturage**. Mais cela nécessite d'innover. Je suggère donc d'engager un large débat puis des initiatives sur ce thème.

Posté par **leclercq** le 11 fév 2013 à 20:40

Pour développer le covoiturage immédiat.

Il faut **motiver les automobilistes par une prise en charge de ses frais** par le passager, par exemple selon un forfait kilométrique raisonnable (géo localisation par Smartphone). Ce forfait doit être coordonné avec la tarification des transports en commun afin d'éviter un effet pervers de substitution avec augmentation du trafic automobile. Le covoiturage immédiat pourrait aussi exonérer les automobilistes de la taxation éventuelle des accès dans les hyper centres des villes.

Il faudrait en outre **sécuriser le covoiturage par un agrément** (cahier des charges et garanties apportées aussi bien par le conducteur que par le passager). Cet agrément entraînerait le cas échéant une aide à l'abonnement au logiciel utilisé par le Smartphone, ainsi que la prise en charge appropriée des frais supportés par les utilisateurs ayant de faibles ressources.

Le nouveau logiciel de covoiturage immédiat utilisé par le Smartphone peut générer des ressources et une notoriété non négligeables à ses concepteurs, notamment si son succès intéresse d'autres utilisateurs. Un engagement du département dans cette conception serait donc doublement opportun.

Posté par **Didier D.** le 11 fév 2013 à 22:33

Tout à fait d'accord. Mettre un radar par tronçon est plus juste pour tout le monde. Ou alors il faut interdire le coyotte ou payer un abonnement coyotte pour tout le monde. Il n'est pas juste de voir que tout le monde ne soit pas logé à la même enseigne.

Posté par **2mp** le 11 fév 2013 à 21:57

Je prends régulièrement le périphérique au Nord de Lille. Celui-ci est fermé aux poids lourds ne faisant pas de livraison. C'est pourtant le passage des camions étrangers venant des ports belges et hollandais... Les français font le tour pas eux. Plutôt que de mettre des radars, mettez des caméras pour enregistrer les heures de passage entre les 2 points et calculer l'heure !

Posté par **Leward** le 11 mar 2013 à 02:10

Dans l'absolu ce que vous présentez est une très bonne idée. Malheureusement ça n'est pas aussi simple. On sait faire des voitures très légères mais ce qui pose principalement problème c'est :
les normes de sécurité à respecter rendent cet objectif difficile à atteindre
il existe des matériaux légers et résistants mais ils coûtent cher.

Posté par **Didier D.** le 11 fév 2013 à 22:28

Si l'industrie automobile française se donnait les moyens de fabriquer des automobiles pour tous au lieu de les faire pour les plus fortunés d'entre nous ? Est-ce utile d'avoir des plus de 1 tonne ? Et des plus de 70 CV ?

A part rouler à quoi sert la voiture ? Alors pourquoi rajouter d'autres fonctions à la voiture ? Les matières premières deviennent plus rares, car nous sommes plus nombreux et nous sommes plus gourmands.

Je sais bien que le téléphone ne sert plus seulement à téléphoner, il va bientôt se transformer en rasoir électrique. Il y a quelques années les premiers téléphones servaient pour les professionnels de la santé, maintenant il sert à recevoir 50 sms par minute. La voiture a pris cette dérive. Combien de déplacements inutiles ? qui auraient pu être fait à pied, en vélo, ou regrouper, etc, le véhicule est devenu un gadget des pays riches. 'Indispensable' pour remplir son coffre de victuailles dont la moitié qui partira à la poubelle. Symbole du consumérisme et de la réussite, le véhicule nous rend malade à présent avec sa pollution, ses embouteillages, son bruit infernal, les dégâts qu'il fait à l'environnement, et sa dépendance de plus en plus présente, combien de personnes disent 'je prends ma voiture car en vélo, je ne me sens pas en sécurité'... C'est tout cela qu'il faut changer, sinon dans 20 ans on continuera de faire des enquêtes pour savoir comment fait-on pour vivre mieux ensemble, car avant c'était moins pire.

Si les utilisateurs étaient moins exigeants, il y a à peine un demi-siècle, la voiture n'était pas aussi démocratisée. Est-ce utile d'avoir un confort plus élevé dans sa voiture que dans son habitation ?

Si tout le monde se mettait à l'éco-conduite, on n'aurait plus de facture énergétique transport aussi élevée. Est-ce utile de doubler pour être le premier dans la file ?

La voiture 2L/100km existe déjà :

http://www.hkw-aero.fr/pdf/voiture_2_litres.pdf

<http://www.actu-environnement.com/ae/news/ayrault-voiture-hybride-consommation-...>

Posté par **zorro** le 13 fév 2013 à 12:16

1° Le grand problème de l'immobilisation du trafic en métropole est la liberté totale de circulation. Interdisons les camions de 7h à 9h30 et de 16h à 19h30 et le trafic sera fluide. Une fois l'habitude prise par les routiers, ils éviteront totalement la métropole pour ne plus être bloqué. Créons des parkings de stockage de camions à Baisieux, Genech, Phalempin, Bailleul, Neuville en F. La route doit être à la disposition du contribuable français qui l'a payée avec ses impôts. Le trafic international peut être fait la nuit (je suis aussi un travailleur de nuit). Les politiques n'auront jamais ce courage de mettre cela en place.

2° Créons un R.E.R Nordiste

3° Changeons la politique des transports en commun à la C.U.D.L

Le VAL est trop petit, réalisons des lignes de métro lourds comme à Lyon ou Marseille. Supprimons les Lianes qui se traînent, remplaçons les par des trams en site propre.

Bonne lecture !

Posté par **Belmonde** le 24 fév 2013 à 20:51

Zouais... Mais y a pas beaucoup de voitures capables de contenir un fauteuil roulant et tout l'attirail nécessaire... Le covoiturage pas pour moi !

En des temps reculés, j'ai toujours fait à pied ce qui pouvait l'être, je faisais mes achats pendant ma pause du midi et ne prenais le bus que si c'était trop conséquent à porter pendant les 7 kms de distance (à vol d'oiseau?)

Le covoiturage c'est bien, dans l'absolu ! Il y a ceux qui arrivent en retard, ceux qui fument, ceux qui ouvrent la vitre quand il gèle, ceux qui changent d'avis, qui sont malades, ceux qui demandent d'arrêter pour une course, ceux qui trouvent un prétexte pour ne pas participer aux frais, qui mangent...

Posté par **leclercq** le 13 fév 2013 à 16:29

Sans investissements on peut **réduire le trafic de moitié au moins** sur l'ensemble du département. La grande majorité des automobilistes disposent de 3 ou 4 places non utilisées. Vu le nombre de voitures passant devant vous, il y en aura sûrement une qui passera à proximité du lieu ou vous vous rendez, ou d'un point d'accès aux transports en commun. Il suffit **grâce au Smartphone** de créer une **nouvelle forme immédiate de covoiturage**. Mais cela nécessite d'innover. Je suggère donc d'engager un large débat puis des initiatives sur ce thème.

Avantages du covoiturage immédiat, outre ceux déjà connus pour le covoiturage traditionnel, et à condition de prendre le pari statistique du nombre de voitures offrant spontanément des places (logiciel pour Smartphone, partage des frais, sécurité, voir messages précédents): **Commodité** : hormis un éventuel agrément, aucun préparatif. C'est où et quand on veut ! **souplesse** : Nombre de personnes, de destinations, de lieux et moments de prise en charge. **Impact** : importance du nombre d'utilisateurs et donc baisse importante du trafic automobile. **Renforcement des transports en commun** : accroissement des déposes et offres à tout point d'accès, optimisation corrélative des réseaux existants. **Economies** : échéances plus raisonnables pour les investissements coûteux (lignes ou voies nouvelles, parking relais...etc.). Temps gagné dans les déplacements.

Avec un peu de créativité, ce nouveau mode de déplacement peut être **très rapidement mis en place** !

Posté par **Ravenstine** le 13 fév 2013 à 19:51

A quand l'interdiction de doubler des poids lourds sur toutes les voies rapides dans un rayon de 20 kms autour de la métropole ?

Journellement des poids lourds sont sur la 3e file entraînent de doubler et ce même part temps de neige ou de pluie violente.

Une interdiction comme sur l'A25 sécuriserait et fluidifierait la circulation

Posté par **Didier D.** le 28 fév 2013 à 00:28

Comme vous parlez de l'Allemagne, pays que je connais bien comme l'Italie, ce qui permet de les comparer avec la France.

D'abord en Allemagne il n'y a presque pas de bouchons dans le centre des grandes villes parce le centre est presque interdit aux voitures. Les parkings sont autour de la ville, on les appelle les **Park-Haus** (sur plusieurs étages, donc moins de bitumes partout, et moins de place au sol), il y en a partout, c'est un peu comme à Euralille on se gare dans le park-haus proche de son magasin préféré si on a besoin de remplir son coffre, sinon on se met n'importe où et la ville est très agréable à se promener car peu de voiture et

beaucoup de iétons de de personnes à mobilité réduite car moins dangereux , il y a surtout des bus ou tramways, voire quelques camionnettes de livraison, une vraie ville où on prend son temps et pas bruyant. La France devrait copier l'Allemgne sur ce point, pourtant on dit que c'est le pays de la voiture, je dirais Faux, c'est la France qui est le pays de la voiture en centre ville, et c'est dur de changer les mentalités. Les voyages forment la jeunesse, mais les moins jeunes devraient aussi aller voir dans les pays d'à côté, et juste à coté sans prendre l'avion et comparer. Il y a des choses à copier (mais pas essayer de faire de grosses cylindrées, une marque restera une marque, c'est qu'une image de marque).

Copier l'Allemagne oui ! Mais sur son mode de vie en centre-ville.

Solution simple pour éviter les embouteillages : **interdire la voiture en centre-ville comme en Allemagne**. Les allemands y arrivent, on ne serait pas capable d'être à leur niveau ?

Pas besoin alors de feux quadricolores et des traversés de piétons en diagonale ou sur des passerelles ou en sous-sol. A quoi sert une voiture roulant en centre-ville à 20km/h de moyenne ?

Posté par **Didier D.** le 28 fév 2013 à 00:27

Ce que j'aime pour faire avancer les choses, c'est de faire des **raisonnements par l'absurde**.

Les automobilistes se plaignent qu'il y a des bouchons en centre-ville car il y a des feux pour faire traverser les piétons. Cela les oblige à rouler en moyenne à 20 km/h.

Je propose (par l'absurde) d'**interdire tous les piétons en centre-ville**, et même d'interdire de construire des centres-villes, cela ressemblera en gros à Los Angeles, où le centre-ville n'existe pas. Et ainsi tout ira mieux dans le meilleur des mondes américanisés.

Posté par **law** le 16 fév 2013 à 17:41

Le piéton problème de la circulation en ville :) :) :) et il pollue et fait de nombreuses nuisance sonore aussi ? sacré Eric L.

Posté par **Belmonde** le 24 fév 2013 à 19:58

Bonne idée de supprimer les passages piétons ! Et pendant qu'on y est les piétons... surtout les plus encombrants ! les piétons avec cannes, déambulateur ou fauteuil roulant... c'est qu'ils sont lents et prennent de la place hein ? grrrrrrrr! Et en plus ils demandent des trottoirs aux normes... sans voitures dessus ! Faut les abattre !

Posté par **Eric L** le 14 fév 2013 à 09:55

La plupart des personnes qui sont dans les bouchons en ville, n'ont pas le choix que de prendre leur voiture. Donc plutôt d'incriminer ces personnes, il faut rendre le trafic plus fluide. Le cycle des feux tricolore devrait être revu, avec pour les deux premiers temps les véhicules, en interdisant tous les passages piétons, car lorsqu'un véhicule tourne il est souvent bloqué par les piétons qui traversent, et augmentent ainsi l'embouteillage. Donc premier temps un axe et ensuite le second. Et dans un troisième temps les piétons qui pourraient même traverser le carrefour en diagonale. Principe déjà utilisé dans certaines villes d'Allemagne.

Posté par **law** le 16 fév 2013 à 17:54

Le porte-monnaie nerf de la guerre. Un transport urbain gratuit pour tous serait déjà une solution simple et partiellement efficace (dans un premier temps).

Sur dunkerque la navette gratuite parking extérieur --> centre ville a un franc succès. (20 à 30 % du prix du transport en commun comprend la logistique des billets, des machines à composter, des contrôleurs, de la gestion des amendes etc)

Posté par **Didier D.** le 16 fév 2013 à 19:32

Lorsque les beaux jours reviennent, c'était le cas à Lille aujourd'hui, on en vient presque à regretter la pluie, pourquoi ? A cause du **bruit des moteurs** qui reviennent. Les nouveaux chauffeurs en circulation dans leur voiture "décapotée", ou sur leur moto, scooter, quad, principalement mâles font crier leurs montures comme au temps des croisades pour impressionner l'ennemi (mais qui est l'ennemi : piétons, cyclistes, femelles ???).

Posté par **sebseb** le 22 fév 2013 à 13:26

Au regard du succès des **parkings relais** à Lyon, cette idée devrait être approfondie car elle permet d'éviter du trafic en centre ville.

Pendant un élément important à ne pas négliger est **la sécurité sur le réseau de transports en commun**, car c'est aujourd'hui un vrai frein aux transports "doux"!

Posté par [tanaka59](#) le 25 fév 2013 à 00:44

A l'heure actuelle 50 000 véhicules (25 000 camions et 25 000 voitures) transitent par Lille (entre A1 et A27), essentiellement sur les trajets Paris <> Anvers/Rotterdam. Nombres d'associations écologiques sont donc contre un contournement pour chasser ce transit. Elles prônent des reports modaux. D'accord, mais le hic c'est que le report modal ne pourra jamais tout capter. La preuve, une ligne de chemin de fer ne peut supporter que 5 000 camions par jour et une voie fluviale (dixit canal Seine nord) ne peut supporter qu'au plus 1 500 camions par jour. Il reste donc $25\,000 - 6\,500 = 18\,500$ camions sur les routes. Ou passerons les 18 500 camions si on ne fait pas contourner le transit de Lille ? Alors oui au fret ferroviaire ! Oui au canal Seine nord ! Et oui au contournement de Lille ! Et faisons sauter le bouchon !

Posté par [Didier D.](#) le 07 mar 2013 à 09:26

Effectivement, votre raisonnement est vrai s'il n'y a pas de bouchon et de ralentissement, mais en période de pointe, c'est complètement faux car **plus la vitesse maximale autorisée est élevée et moins on roule vite en moyenne**, car les bouchons créent des yoyos qui font réduire la vitesse moyenne. et en plus cela engendre de la pollution.

Voir pour cela les travaux de l'INTETS (les bouchons sont dus pour l'essentiel aux automobilistes nerveux qui accélèrent fortement et n'anticipent pas le flux devant eux). Solution : l'éco-conduite ou faire des stages de relaxation.

Il ne faut pas oublier qu'on touche à l'individualisme, en touchant à la mobilité individuelle. C'est un sujet qui fait raler en démocratie.

Donc en période de pointe, imposer une vitesse moins élevée cela fait moins de bouchons et donc moins de yoyos et du coup on roule plus vite en moyenne (même si le régime moteur n'est pas optimal, il ne faut pas oublier que les camions ou les voitures ne roulent pas sur une piste d'essai sans circulation, les véhicules dépendent du FLUX devant).

Posté par [tanaka59](#) le 05 mar 2013 à 21:55

Baisser la vitesse en cas de pic de pollution est une excellente solution... la preuve lorsqu'on baisse la vitesse des camions, ceci pollue encore plus... Si vous faites passer 25 000 camions à 90 km/h, réduire la vitesse de 20 km/h fait comme si vous faisiez passer 1000 à 1500 camions en plus... Donc le taux de pollution perdu entre la part des voitures et la part des camions ne bouge quasiment pas. Baisser la vitesse en cas de pic de pollution c'est pas non plus une solution... Un semi "classique" de 35 tonnes doit rouler à 90 / 100 km/h en moyenne pour avoir un régime constant de son moteur sur autoroute. En dessous de cette vitesse 70 / 80 km/h cela provoque un léger surrégime qui provoque lui même une surconsommation donc une pollution supplémentaire.

Posté par [Belmonde](#) le 02 avr 2013 à 08:37

C'est d'autant plus inquiétant que je suis sous oxygène une partie de la journée y compris et surtout lors de mes déplacements... Heureusement le 1er avril est passé ! Mais il n'y a pas que cette pollution... On oublie le bruit !

Il y a les bruits de circulation ..., mais aussi les bruits fait par les automobilistes..., les aux revoirs qui s'éternisent avec le moteur qui tourne et la musique à fond..., le bruit fait par la circulation des camions dans des rues qui ne sont pas prévues pour..., au point que les maisons vibrent et que des objets se déplacent...

Les pires des bruits sont encore ceux que l'on n'entend pas par le système auditif, mais que l'on perçoit par tout le corps !... On croit s'habituer au bruit, il n'en est rien!

Posté par [Virginie](#) le 27 fév 2013 à 17:21

Sur ces 31 derniers jours, on constate 23 jours d'alerte à la pollution aux poussières fines, dont 10 jours en niveau mauvais à très mauvais. C'est alarmant, d'autant plus quand on se déplace majoritairement à pied ou à vélo : on est encore plus exposé à ces microparticules qui, on le sait aujourd'hui, augmentent l'incidence des affections respiratoires et réduisent sensiblement l'espérance de vie.

Pourtant, aucune mesure coercitive n'est prise quand les niveaux de pollution les plus élevés sont atteints. Il serait pourtant logique de rendre les transports en commun gratuits, et d'imposer une forte baisse de la limitation de vitesse afin de réduire les émissions des moteurs diesel, gros contributeurs à la pollution.

Nous respirons tous : la pollution aérienne n'épargne donc personne. (modifié pour ajouter ce lien vers [une pétition de médecins parisiens](#))

Posté par **Belmonde** le 02 avr 2013 à 08:21

Pour chaque habitation, au minimum 2 voitures..., alors que les façades sont justes assez larges pour en stationner une seule... qui plus est les garages sont utilisés comme salle de jeux, débarras ou fumoir mais jamais pour une voiture, c est donc le bateau qui devient une place de parking réservé !

La portion de rue où j'habite est en sens unique avec un panneau de stationnement interdit qui plus est interdite aux poids lourds sauf transpole et desserte... et pourtant, malgré ça, les voisins empiètent sur notre bateau entravant la sortie de notre véhicule ,les poids lourds circulent dans les deux sens, les autres voisins stationnent sur le trottoir, en plus leurs poubelles sont constamment dehors, et régulièrement devant notre garage... ce qui fait que je suis coincée chez moi ne pouvant sortir en fauteuil roulant électrique... ou ne pouvant rentrer.

Je ne peux circuler sur le trottoir (voitures +poubelles) et c est alors moi, avec les dangers que cela comporte qui me retrouve en sens interdit sur la chaussée.

Alors on me dit d appeler la police, mais quand je le fais il n y a jamais de voitures de disponibles... et quand ils font des rondes aucune verbalisation ni même mise en garde...

La police municipale surveille les maisons pendant les vacances, mais pas grave si les voitures et les poubelles restent un mois sans bouger sur le trottoir !

Et pour certains voisins il est tout à fait normal de se garer devant notre garage puisqu'ils n en ont pas pour longtemps ou parce que c'est la nuit... Je n'ai qu'à demander qu'ils bougent quand je dois sortir et puis la nuit dormir (même s'ils reçoivent ! même si je dois me rendre aux urgences !).

Posté par **Yannick** le 10 mar 2013 à 18:40

Il me semble nécessaire :

- d'imposer de fortes contraintes aux automobilistes
- en parallèle, développer les modes de transport doux et les transports en commun (et l'intermodalité).

Posté par **KROKOKIPIK** le 14 mar 2013 à 00:10

Je souhaiterais mentionner que la métropole Nice Côte d'Azur est très en avance en ce qui concerne l'utilisation du téléphone mobile pour faciliter les déplacements.

Voici quelques opérations rendues possibles à l'aide du téléphone mobile et de la lecture d'étiquettes *CityZi* ou de lecture "*flash code*" en station :

Achat et validation des titres de transport à l'aide du téléphone.

Horaire du prochain bus, tram ou métro communiqué en temps réel visible depuis le téléphone.

Accès à un site permettant de choisir les moyens de transport les plus appropriés pour se rendre d'un point A à un point B, plan du réseau...

Voir le site à l'adresse suivante <http://www.lignesdazur.com/> rubrique "nos services"

Voir aussi le site du projet Lyonnais <http://www.optimodlyon.com/>

Posté par **Belmonde** le 02 avr 2013 à 09:13

Il y 40 ans quand on voulait s amuser et faire du bruit on louait une salle, on allait en boîte... Maintenant on expédie les enfants chez les grands parents pour qu'ils puissent dormir au calme (et laisser leurs chambres) et on fait ça dans le jardin, et bien évidemment les invités n'arrivent pas en bus...

J'avais prévu de finir mes jours à la campagne, le chant du coq et le braiment de l'âne ne me dérangent pas... Hélas la maladie a frappé... Je me contente de ce qui peut pousser dans le jardin avec un minimum d'entretien et des oiseaux qui viennent s'y réfugier car leur habitat a été démoli ...vivre en autarcie est devenu impossible me concernant !

je n aime pas trop le mot bio... quand je vois les litres de kérosène nécessaires pour acheminer des produits soit disant bio... mon jardin est "nature"... créé pour et entretenu par les oiseaux, les hérissons, les musaraignes et les insectes... y poussent les violettes, l'ail des ours, la sarriette, l'alliaire, l'herbe au goutteux, le laurier noble, le cassis...

Posté par **Didier D.** le 23 mar 2013 à 19:12

Avec les intempéries, nous voyons bien que le système a atteint sa limite. Trop de camions, trop d'étalement urbain.

Résultat : tout est bloqué, il y a trop de déplacement, il n'y avait pas ce genre de problèmes il y a 40 ans et pourtant on était que 20% de moins, on a l'impression qu'on a triplé de population. Le gros problème n'est pas la faute des routiers mais de notre

consommation. On consomme par internet en pensant que par magie, cela va arriver par les tuyaux, mais les tuyaux sont des routes bitumés pleins de camions qui contiennent nos pulsions consuméristes de produits futiles. Notre 'bien-être' se transforme en 'mal-être' par le bruit et la pollution. Bizarrement, avec le blocage, contraint de rester à domicile, on rencontre les gens qui n'avaient pas été piétons depuis des années, et la vie n'est pas si galère que cela. Je pense malgré tout, à ceux qui ont dû passer une nuit dans le froid sans chauffage, et les agents de la RTE qui ont bien bossé.

Il faut par ce forum essayer de donner des solutions aux décideurs.

Le constat est le suivant :

Prix des logements en ville trop importants, dûs à la spéculation immobilière, et aussi aux niches fiscales. Résultat : des propriétaires qui possèdent 2 maisons en ville et des futurs propriétaires plus modestes qui finissent par habiter en pleine campagne car moins chère ou meilleure qualité de vie. Avec le problème que cela pose (commande par internet, déplacements en plus). La ville doit être accessible à tous, elle doit avoir un cadre de vie qui attire tout le monde, et le prix du logement ne doit pas augmenter plus que l'inflation, et pour cela les **taxes doivent être très grandes à partir du 2nd logement** que l'on possède.

C'est cela la cohésion sociale.

Arrêtons aussi de construire partout et d'étaler encore plus, il faut rénover ce qui existe.

On est en train de fabriquer dans la classe moyenne des futurs révolutionnaires. Il faut expliquer à tous, le problème que cela va engendrer (dépendance très forte au pétrole qui décline par personne depuis plusieurs années à cause de la demande qui sera de plus en plus fortes des émergents).

Mais qui va avoir le courage de le faire ?

Posté par **Blitztraum** le 16 mar 2013 à 20:35

Très juste: No parking, no cycling ! De proximité, sécurisé, et bien sûr aussi partagé...

Posté par **Didier D.** le 21 mar 2013 à 14:06

Circuler il n'y a plus rien à voir dans les villes moyennes

Veut-on une superbe métropole qui a tout avec des villes moyennes et des villages dotoirs autour ?

Effectivement mais dans les villes moyennes, qu'est-ce qu'il reste ? On ne va pas acheter en centre-ville moyenne à 3 fois le prix, même de l'utile.

Comment faire marche, non pas en arrière mais dans le bon sens ?

Impossible avec le Lobby des grandes surfaces qui d'ailleurs tantaculent également les petits commerces en devenant des petites enseignes.

Faire un tour en Allemagne et aux Pays-bas, la différence est très nette, on continue de se parler en centre-ville moyenne car il reste des magasins accessibles dans tous les sens du terme (physiquement, et économiquement).

Veut-on une superbe métropole qui a tout avec des villes moyennes et des villages dotoirs autour ?

Qui va répondre à cette question ?

Posté par **Velocherchegarage** le 20 mar 2013 à 23:55

La référence aux "pionniers des supermarchés" ne doit pas être comprise comme une défense de ce mode de commerce !

Accélérateur de péri urbanisation et d'étalement urbain, accessible uniquement en voiture, destructeur du tissu commercial des centres villes,... : les griefs sont nombreux.

Malgré cela, les centres commerciaux ne désemplissent pas.

Un autre slogan (moins vieux) disait "nos emplettes sont nos emplois" : chaque acte d'achat porteur de sens. Ce à quoi nous consacrons notre argent détermine aussi – petitement - le monde dans lequel on vit.

Posté par **Didier D.** le 16 mar 2013 à 20:41

Les centres commerciaux, parlons-en !

A-t-on chiffré le coût de ces hyper-centres commerciaux ? Nombres d'emplois créés, nombres d'emplois perdus, coût supplémentaire comme la nécessité d'avoir une voiture supplémentaire, etc.

Pas de réelles possibilités de se déplacer à pied et en vélo, tant que l'on ne débat pas sérieusement sur ce sujet, et de savoir si on veut vraiment continuer d'en avoir ou pas, d'ailleurs, c'est bizarre, les gens préfèrent commander leur course par internet ou se faire charger dans leur coffre. N'ont-ils plus envi d'y mettre les pieds ? Va savoir ! Le vélo sera toujours anecdotique avec le développement de ces hyper-centres. Personne n'ose l'utiliser vraiment. Trop de circulation avec ces centres commerciaux. Les villes se dépeuplent des épiciers, qui sont remplacés par des vendeurs de maisons après qu'on a dit qu'il fallait plusieurs maisons pour préparer sa retraite, puis après la bulle immobilière, il y a la bulle de l'or, des vendeurs d'or s'installent, on ne sait pas d'où il vient cet or, ni ces vendeurs, aucune traçabilité, seules les commissariats de police déclarent qu'il disparaît de chez les particuliers. Chercher l'erreur.

Pourquoi se promener en ville à pied ou en vélo ?

Circuler il n'y a plus rien à voir.

Posté par **Velochechegarage** le 16 mar 2013 à 00:32

"Enfourcher son bicloune pour partir au boulot le matin ou monter dans sa caisse" : voilà une question que certains se posent chaque matin. En métropole lilloise, aménagements (pistes et bandes cyclables, ...) et équipements (Vlille, ...) commencent à avoir un effet positif et la part du vélo augmente peu à peu (à Lille en tout cas). **Mais les marges de progrès sont importantes.**

J'en présente une : **les garages à vélo de proximité.**

Une partie non négligeable des nordistes habitent en ville, dans des zones d'habitat dense, de taille moyenne à petite, ne disposant pas nécessairement de garage attenant à l'habitation (cas typique de la "1930"). Dans ces rues, il est souvent plus facile de garer sa voiture -le long du trottoir- que son vélo. Hors, pour utiliser son vélo comme mode de déplacement prioritaire, il faut l'avoir sous la main facilement. A défaut de pouvoir garer son vélo chez soi, si on a la possibilité de le garer "dans le quartier" (à quelques minutes de marche), alors il devient + facile de s'en servir.

Ma **proposition de mobilité pour économiser l'énergie et lutter contre la pollution** à soumettre au CG59 : soutenir l'aménagement par les communes, intercommunalités,... mais également les INITIATIVES d'HABITANTS (*la collectivité doit faciliter la prise en main des projets par les citoyens*) de création de garage à vélos collectif de quartier.

Si pour les pionniers des supermarchés le slogan était "No parking, no business", pour les promoteurs du vélo en ville le slogan serait "**No bike parking, no cycling**" ;-))

Posté par **dmp** le 02 avr 2013 à 09:01

Alors que les stations se sont multipliées dans Lille et la métropole, pourquoi n'y a-t-il pas de station V'Lille en vélo libre service (VLS) à St André-Lez-Lille, ville desservie par les Lianes 1 et 90 ? Un garage à vélos et la location de vélos longue durée n'offrent pas les mêmes possibilités ni la même souplesse d'utilisation.

A quand également l'implantation d'une station Lilas à St André ?

Posté par **Leroy Jackie** le 02 avr 2013 à 15:02

Pas mal d'efforts a été consentis depuis. Cependant je propose les 3 idées suivantes :

- solliciter des commerces ou prestataires de services afin qu'ils autorisent le dépôt de vélos au sein de leurs bâtiments; le nombre de vélos seraient fonction de la surface disponible.

- construire des abris à vélos cadenassables en ville avec des caméras de surveillance pour éviter toute incivilité (les vélos électriques sont très convoités),

- poser des racks à vélos en plusieurs points en ville surveillés inciterait des personnes à utiliser leurs bicyclettes.

Posté par **Leroy Jackie** le 02 avr 2013 à 15:03

La création de parkings surveillés (création pérenne d'emploi) au pourtour immédiat des agglomérations et métropoles avec des transports en commun (bus, navettes, métro ou bateaux) reliant ces dits parkings au centre des villes m'a toujours apparue intéressante. J'ose ce jour en proposer l'idée car hier, je croyais que cette évidence serait émise et concrétisée. Inclure le coût du transport en commun de jonction parking/centre ville à la cotisation mensuelle ou journalière du parking pourrait être plus attractif pour l'usager (pensez au coût du carburant et usage de la voiture dans les bouchons quotidiens et sa pollution inhérente, aux grands évènements comme la braderie de Lille...etc).

> Contacter les compagnies d'assurance pour leur demander de moduler les primes pour les assurés qui pratiquent le co-voiturage changerait éventuellement la mentalité du tout-voiture comme le fait actuellement la location des autos par des particuliers (voir reportages de TV).

- > Utiliser certains parkings d'entreprises sous exploités autour des agglomérations peuvent être un début...
- > L'emploi de véhicules d'entreprises qui les stationnent sur leurs parkings la nuit en co-voiturage pourrait aussi être une idée à exploiter.
- > Créer un centre d'appel pour gérer les offres et demandes en fonction de zone de départ et les zones de destinations est peut être étudiée.

Posté par **Belmonde** le 03 avr 2013 à 07:48

Il est vrai qu'il y a un moment que je n'ai pas pris le bus... La plupart n'étant pas équipé pour les fauteuils roulants électriques et puis il y a aussi les trottoirs pas aux normes (encore eux!) aux arrêts de bus.

Mais le trajet me prenait souvent plus d'une heure trente en empruntant les transports en commun (avec de la marche car mal desservi) et un peu moins à pied.

Le télétravail une solution ... mais encore faut-il bénéficier d'un environnement calme... La journée il y a les travaux fait par les entreprises (voirie, rénovations, constructions, élagages) et le soir et les week-end les travaux fait par les "amis" du voisinage en dehors de leur temps de travail sans compter la tondeuse à 9h du soir en prévision de la garden-party... sans compter la voisine qui rentre le midi et met les basses à fond ! C'est pas l'environnement idéal pour la concentration nécessaire au télétravail..., c'est moins bruyant en entreprise et mieux équipé!

Sans parler de télétravail il y a beaucoup d'entreprises qui permettent à leurs employés de travailler occasionnellement de chez eux... à cause des grèves des transports!

La mobilité ça commence à la porte du domicile... Un tronçon par ci... un tronçon par là... Le pointillisme n'est pas de mise... La boulangerie est aux normes... Portes électriques... Seuil plat..., mais inaccessible... Quelques 300 mètres nous séparent.

Posté par **uvn fnaut** le 09 avr 2013 à 10:32

Un point fondamental est de coordonner l'action des différentes Autorités Organisatrices : Communautés Urbaines ou d'Agglomération en urbain, Conseil Général, Région,... pour éviter un éparpillement de l'offre et un manque de convergences et de coordination.

Trouver l'information est très difficile

Les moteurs de recherche Internet ne trouvent jamais

Exemple : si on cherche « Bus Coutiches » sur Internet, on tombe sur le site francesurf.net qui vous explique qu'il n'y a aucune desserte bus à Coutiches.

En cherchant « Bus Orchies » on trouve le site TER qui explique « Services à proximité : Bus : non ».

L'appellation « Arc En Ciel » est spécifique au Nord et chaque département a la sienne, donc c'est introuvable.

Les sites de recherche d'itinéraires oublient les cars départementaux (itransport.fr propose parfois les cars départementaux mais se contente souvent d'un parcours terminal de plusieurs km (à pied ou en voiture) à partir de la gare la plus proche ; mappy a un onglet « transports en communs » mais le calcul n'aboutit jamais, etc...),

La documentation papier (horaires et plan du réseau) est introuvable dans les zones urbaines, où se trouve quand même la majorité de la population. Elle devrait être facilement accessible dans les gares TER et aux agences des Transports Urbains.

Le Département devrait s'organiser avec les sites recevant du public (lieux touristiques, musées, etc...) , pour que les modalités d'accès autres que la voiture soient précisées sur **les documents d'information destinés aux visiteurs** (plaquettes, site Internet,...) A ce jour même les musées du Département n'indiquent que l'accès voiture même si des cars Arc en ciel les desservent.

Créer (ou informer si ça existe déjà) des **opérations type « un jour au musée »** ou lors d'événements importants avec une coopération TER + Arc en Ciel...

Posté par **uvn fnaut** le 09 avr 2013 à 10:34

Lorsque elle existe, la gare TER doit être desservie et avec un arrêt proche de la gare. En outre les horaires doivent être coordonnés avec ceux des trains ou des autres cars, avec un temps d'attente raisonnable (pas supérieur à 15 mn) et correspondance garantie (sauf si fréquence suffisante).

Posté par **Didier D.** le 08 mai 2013 à 09:08

Aucun intérêt de mettre de Tram-Train en zone rurale, les bus suffisent, il faut que les périurbains aillent vers des solutions de covoiturage et des moteurs plus légers (donc moins puissants), pour aller vers des consommations de moins de 4L/100km pour le choix de leur prochain véhicule. Et si ce n'est pas possible, alors il faut déménager vers les zones de transports en communs. On ne peut pas mettre de route et de transports en commun devant chaque maison, le choix d'une maison en pleine campagne pour avoir du terrain, est à assumer complètement, on ne peut pas obliger la collectivité à développer sachant qu'il n'y a plus de sous. Allez voir en Grèce ce qui se passe !

Posté par **uvn fnaut** le 09 avr 2013 à 10:37

Un transport rapide type tram-train (ce qui veut dire fréquent et rapide) entre Berlaimont et Jeumont (Erquelinnes)

Ce type de transport aurait un triple avantage :

- Réduire les distances dans l'agglomération (½ h de trajet au lieu de 1h30 minimum en bus avec des changements actuellement)
- La correspondance TER à Berlaimont augmenterait considérablement la desserte de l'agglomération depuis Lille, en connexion avec tous les trains directs venant de l'Avesnois, ce qui leur éviterait du même coup le rebroussement à Aulnoye
- Ouverture de l'agglomération vers la Belgique

L'infrastructure ferroviaire actuelle est nettement sous utilisée (aucun TER omnibus n'est vraiment utilisable pour la desserte locale). Des arrêts peuvent être ajoutés pour s'adapter à l'urbanisation.

Autres projets possibles : Dunkerque Adinkerke, Ascq Orchies (prolongement du projet tram train LMCU), Valenciennes-Belgique.

Posté par **uvn fnaut** le 09 avr 2013 à 10:40

La moitié des trajets font moins de 3km en ville ou moins de 5km en rural, ce qui est accessible à vélo.

Une politique active de développement du vélo est donc nécessaire pour permettre un changement d'habitudes. L'exemple existe à 200 km plus au Nord.

Les voiries départementales doivent prévoir le cheminement sécurisé des cyclistes comme cela se fait aux Pays-Bas. Or même sur des projets en cours cela ne paraît pas être toujours le cas (rocade urbaine de Valenciennes par ex ?) En outre un programme de mise à niveau est à prévoir pour toutes les voiries existantes, à prioriser selon le contexte (itinéraire touristique, proximité des zones urbaines, établissements accessibles à vélo, etc...).

Prévoir un système réactif pour l'entretien des voies cyclables existantes (racines d'arbres, bordures,...) à partir des demandes des utilisateurs

Développer le réseau des Véloroutes de la région.

Indiquer clairement au sol les traversées cyclables (au lieu de les supprimer comme actuellement, ce qui fait que les automobilistes ne sont pas informés de la traversée de piste).

Posté par **uvn fnaut** le 09 avr 2013 à 10:43

Prévoir des voies de dégagements (couloirs réservés) pour les transports collectifs dans les secteurs engorgés.

Utiliser la bande d'arrêt d'urgence des voies rapides dans les zones engorgées (existe aux Pays Bas, en cours de travaux à Grenoble, etc.

Prévoir des voies directes prioritaires dans les ronds points pour le passage des bus (le rond point crée un ralentissement et un inconfort bien plus élevé pour les bus que pour les automobiles)

Aux abords du Grands Stade à Villeneuve d'Ascq, pourquoi les couloirs bus n'ont-ils pas été prévus aussi pour les lignes Transpole ???

Posté par **uvn fnaut** le 09 avr 2013 à 10:45

L'âge du collège est primordial pour que les enfants fassent du vélo leur moyen de transport autonome pour plus tard.

Il est donc nécessaire que tous les établissements scolaires soient équipés d'un garage vélos convenable à l'abri des dégradations et que leur accès vélo soit sécurisé avec des voies cyclables dans les différentes directions accédant au collège, sur un rayon d'environ 3km.

Y associer une communication incitative envers les parents.

Posté par **uvn fnaut** le 09 avr 2013 à 10:50

Définir un point d'entrée clair pour toute demande des usagers, et donner les éléments de réponse avec des explications : que fait-on pour y remédier, quand, etc.

Trop souvent les usagers ont l'impression d'être devant une "boîte noire" et que de toutes façons on ne saura jamais ce que deviendra leur demande, ni même si elle parviendra aux responsables.

Certaines demandes sont tellement évidentes qu'on se demande pourquoi il n'y est pas remédié ? (arrêt mal signalé, horaires non affichés à l'arrêt, etc.)

Posté par **uvn fnaut** le 09 avr 2013 à 11:02

Pour réduire les encombrements, mettre un péage urbain sur toutes les grosses agglomérations et un péage sur toutes les autoroutes de notre région, au moins pour les véhicules en transit.

Je ne vois pas pourquoi nos impôts devraient payer les routes des camions qui nous encombrent.

Posté par **uvn fnaut** le 11 avr 2013 à 17:31

Il manque une "hot line" au CG59 pour signaler les anomalies (trous, racines d'arbres, anomalies diverses) pour qu'elles soient réparées et qu'on sache à quelle date ce sera fait.

C'est trop souvent laissé à l'abandon alors que les trous dans les routes, eux, sont réparés très vite !!

Cycliste = usager de 2e zone.

Posté par **uvn fnaut** le 11 avr 2013 à 17:37

En cas de travaux, les cyclistes ont toujours droit à un "cycliste pied à terre", c'est comme si on demandait aux automobilistes de descendre pour pousser leur voiture.

barrièrages abusifs (y compris les weekends alors que pas de travaux par ex), et on peut être sûrs que s'il y a une tranchée à faire ce sera dans la piste cyclable, et que ce sera le dernier endroit à être rebouché, etc.

Aménagement cyclable = variable d'ajustement pour les concepteurs de travaux, qui se foutent complètement de la gêne et du risque occasionnés.

Un peu de respect pour les cyclistes SVP.

Posté par **uvn fnaut** le 19 avr 2013 à 09:39

Prendre des mesures concrètes contre les bruits excessifs des scooters et motos, la plupart du temps trafiqués pour être le plus bruyants possibles. Contrôles faciles à mettre en œuvre à l'entrée des collèges et lycées !!

Posté par **uvn fnaut** le 19 avr 2013 à 09:42

Pour éviter les excès de vitesse dans les villages traversés par des "grandes" routes, on pourrait comme ça se fait en Espagne, mettre 100 m après l'entrée de l'agglomération un feu (à l'occasion d'un carrefour ou d'un passage piétons) qui devient rouge si vitesse excessive. Effet garanti !

Il suffit de voir la dégradation du comportement côté français des Pyrénées pour être convaincu !

Posté par **brigitte hibert** le 24 avr 2013 à 07:09

Pour inciter au PEDIBUS, organiser un concours d'affiches dans les écoles primaires du département. Réflexion, discussions intergénérationnelles, campagne de sensibilisation.

Posté par **brigitte hibert** le 24 avr 2013 à 07:17

<http://www.le-valenciennois-environnement.fr/spip/spip.php?article451>

Une synthèse rédigée par la Valenciennois Environnement dans le cadre des ateliers de réflexion du Plan Climat de Valenciennes Métropole.

30 km/h en ville et village, et 20km/h dans les lotissements

AVANTAGE : gain de temps car moins de bouchons, moins de bruits pour les riverains, moins de stress, donc moins de dépenses pour la sécurité sociale, moins d'accidents des piétons et cyclistes, moins de particules fines dans l'air, permet aux piétons percutés de survivre alors qu'à 50 km/h la mort est assurée.

INCONVENIENT : fait râler ceux qui n'ont pas d'enfants, qui n'ont jamais été piétons ou cyclistes, ceux qui pensent que la hiérarchie sociale est de posséder une grosse voiture et qui sont forcément plus intelligents que les autres.

Signature pour l'instaurer en Europe :

<http://fr.30kmh.eu/>

Je ne suis pas contre le 50 en ville, voir même 70, mais alors il faut prévoir des murs anti-bruits, interdire les enfants de jouer dans la rue et de les obliger à faire de la console de jeu, mettre des PV et appeler la fourrière pour les véhicules sur les trottoirs, mettre des passerelles, des passages zébrés un peu partout, des feux tricolores un peu partout, interdire les personnes en mobilité réduite de rouler sur la chaussée, ainsi que les mamans avec leur poussette,je continue ? ah oui c'est vrai, j'ai oublié, c'est la crise, on ne peut pas faire tout cela, alors mettons juste des panneaux 30 ou 20 dans les lotissements ou les hyper-centres, c'est moins cher.

Posté par **Rémi Mahieux** le 27 mai 2013 à 20:59

Bonjour, Je suis étudiant en design de produit, cette année j'ai travaillé sur un abri pour vélo, qui protège des intempéries et du vandalisme.

J'ai réalisé ce projet dans le cadre du concours Urbike, organisé par Lille Métropole, mais je n'ai pas eu le temps de finir l'objet avant la fin du concours.

Je vous le propose donc ici, cet abris est destiné à être placé sur une place de parking, 5 compartiments indépendants permettent de ranger son vélo, une entrée (en rouge) permet au cycliste de rejoindre facilement et rapidement le trottoir.

Le but est de développer le vélo en ville, en apportant plusieurs points pour se poser et de la sécurité aux utilisateurs.

Ci joint, une modélisation intermédiaire pour vous donner une idée de l'objet :

<http://imageup.fr/uploads/1369680567.jpeg>