

PLAN DE MOBILITÉ
Enquête publique
Avis des élu-e-s du groupe Quesnoy pour Tous, naturellement

Le groupe d'élu-es de la majorité du Conseil municipal de Quesnoy sur Deûle souhaite partager dans le cadre de cette enquête publique, l'avis qu'ils ont élaboré sur le Plan de mobilité de la MEL.

Les axes proposés dans ce projet de PdM rejoignent en théorie nos attentes, cependant, au regard de ce que nous percevons comme une régression dans la qualité et l'offre de service de transport public dans notre secteur depuis 3 ans, nous avons de nombreuses réserves et inquiétudes sur la réelle prise en compte des spécificités et besoins de rattrapage pour les secteurs périurbains afin que tout Métropolitain qui y réside puisse engager sa révolution comportementale.

Il s'agit également de prendre la mesure de ce qui doit être fait afin qu'au terme de ce PdM, l'évaluation qui en sera faite pointera une atteinte des objectifs, contrairement au précédent PDU.

Quelques constats :

Quesnoy sur Deûle, 7 000 habitants, vaste commune de 14,36 km², est une ville périurbaine, située dans la couronne métropolitaine aux franges de l'agglomération centrale.

Quesnoy est positionnée comme ville relais dans le SCOT, ce qui lui confère un rôle de polarité moyenne au sein des espaces périurbains.

Quesnoy n'est pas agglomérée avec une autre commune. Elle est une ville agricole, entourée de zones agricoles la distançant de plusieurs kilomètres de la ville d'appui la plus proche (Comines) ou de la 1ère ville aux portes de l'agglomération centrale : Wambrechies.

Constat actuel, en terme de mobilité : Quesnoy n'est pas desservie par un axe routier structurant. Son territoire est traversé par :

- la Deûle, voie de transport de marchandises. Des berges aménagées de part et d'autre et ouvertes aux modes actifs – marche et vélo.

- une voie ferrée sur laquelle le service TER (Lille-Comines) est arrêté depuis décembre 2019.

Actuellement, seules des lignes de bus (TC non structurants) sont proposées en alternative à la voiture individuelle avec des trajets vers Lille, Comines, Lomme Saint Philibert- métro, Armentières.

Les distances entre notre commune et l'agglomération centrale ou autres polarités rendent difficiles le recours aux modes actifs (à pied, à vélo) pour les déplacements pendulaires (travail / études).

Depuis 2019, la **dégradation qualitative** (fiabilité, temps de trajet pour le bus) **et quantitative** (arrêt du TER et suppressions de service de bus) de l'offre de transport en commun a contraint des habitants à se détourner des TC et à reprendre la voiture.

Les Quesnoysiens et autres habitants de la couronne métropolitaine (territoires périurbains et ruraux) qui doivent se déplacer régulièrement, au sein de la MEL, ont très peu d'alternatives à la voiture.

Au niveau des modes actifs :

- la marche : concerne essentiellement des trajets d'1 à 3 km max. Dans notre commune, de nombreux déplacements quotidiens vers les écoles, commerces, services peuvent se faire à pied.

- le vélo : si l'assistance électrique permet des trajets plus longs, l'absence de voies sécurisées reste un frein unanimement évoqué pour un développement de la pratique du vélo pour des trajets réguliers et sur des distances plus longues.

La déclinaison des objectifs du PdM doit tenir compte des particularités de la MEL : nombre important de communes réparties sur un vaste territoire multipolaire composé à 44 % de surfaces agricoles.

Les besoins ne sont pas les mêmes selon que le Métropolitain réside et/ou travaille dans une commune située dans l'agglomération centrale, la couronne métropolitaine, ou aux franges de celles-ci.

La déclinaison des moyens nécessaires à l'atteinte des objectifs vertueux et ambitieux du PdM ne doit pas l'être dans une approche comptable à court ou moyen terme, dotant en priorité les zones d'habitat hyper denses, de nouvelles infrastructures ou services, en considérant que le ratio dépenses / habitant sera plus bas et en considérant qu'à contrario, mettre des moyens pour des secteurs moins denses sera moins rentable.

En 2022, M le Préfet a rappelé dans un courrier au Président de la MEL, que dans le cadre de l'élaboration du PLU3, l'habitat pour tous constitue un enjeu avec un rééquilibrage de l'offre dans les différents secteurs et l'attention qu'il convient de fait, de porter aux migrations résidentielles et pendulaires, en citant notamment le territoire de la Lys.

A ce niveau, en phase également avec les orientations reprises dans le SCOT et dans le SDIT (ligne U), nous considérons comme indispensable la création d'un transport en commun structurant, en site propre, sur la voie ferrée désaffectée de l'ex TER Lille-Comines, en complémentarité avec la ligne de tramway pour le moment envisagée jusqu'à Wambrechies, mais sans en connaître encore les possibilités de rabattement, de stationnement, de prolongation etc.

Il nous paraît incontournable de mener des études concomitantes pour définir et articuler les réponses dès à présent.

Les maires de Wervicq-sud à Verlinghem, en passant par Comines et Quesnoy se prononcent en faveur d'un mode de transport structurant en site propre de Comines à Wambrechies, voire plus loin sur l'ancienne voie ferrée (les maires de Deûlémont et Warneton sont également associés à cette démarche)

L'augmentation de la survenance d'épisodes de pollution atmosphérique et son corollaire en terme de santé publique et augmentation du coût de l'énergie et les difficultés sociales et économiques pour les ménages :

sont des facteurs qui convergent vers l'intérêt et la rentabilité sociétale, environnementale et économique, de prioriser la mise en place d'une offre de transports en commun, plus fiable, plus rapide, plus capacitaire sur les secteurs périurbains et ruraux , comme Quesnoy sur Deûle.

La mise en place de la ZFE nécessitera elle aussi un accompagnement des habitants des secteurs périurbains et ruraux.

Rappelons qu'actuellement, en heure de pointe, le trajet depuis Quesnoy vers Lille, avec la Liane 90, dure plus de 50 mn (+ 1 h 10 depuis Comines).

Le développement de projets d'habitat et d'activité économique de notre territoire (souhaité et inscrit dans les documents d'urbanisme et de planification) doit être accompagné par le renforcement significatif et à court terme de l'offre de bus et, à moyen terme, avec une offre de transports en commun structurant.

Depuis nos villes aux franges de la métropole, c'est également un enjeu pour les personnes résidant hors MEL mais qui viennent y travailler.

C'est aussi un enjeu transfrontalier pour notre secteur.

Nous insistons donc pour que les pistes de travail du PdM et la déclinaison des moyens s'inscrivent dans une approche globale et cohérente avec les orientations du SCOT, du PADD et du PLU : en maillant le territoire dans sa diversité.

Transports en commun, structurants ou pas, infrastructures cyclables : **actuellement et dans les projets annoncés**, les propositions sont tout à fait insuffisantes et insatisfaisantes.

Alors que les Métropolitains sont appelés à effectuer une révolution comportementale dans leur mobilité, il y a des secteurs de la MEL dans lesquels cette révolution sera difficile à opérer.

Les habitants subiront et cela renforcera les inégalités.

En effet, les crises qu'elles soient sanitaire, climatique et énergétique rebattent des cartes et imposent aussi une nécessaire révolution des politiques locales et la révision des critères qui prévalent aux décisions.

Devancer les évolutions qui sont inéluctables, ne pas se référer aux usages ou fréquentations des années passées mais bien anticiper sur la nécessité de se déplacer autrement.

Investir pour améliorer significativement une offre accessible à tous. Investir avec l'objectif d'éviter des coûts et atteindre les objectifs ambitieux posés dans ce PdM. Passer des intentions à l'action.

Aussi les élu-es du groupe majoritaire du Conseil municipal de Quesnoy sur Deûle émettent un avis favorable sur les intentions et les objectifs déclinés dans le plan de mobilité horizon 2035 avec toutefois de nombreux points de vigilance exprimés sur la nécessité de prendre en compte les spécificités des territoires périurbains, nécessité rendue impérieuse après plusieurs années de dégradation de l'offre de transports publics rendant les Métropolitains de ces secteurs sans alternative fiable à la voiture.

En cohérence avec les objectifs et axes de travail partagés dans ce plan de mobilité de la MEL, voici les attentes que nous souhaitons partager pour le territoire et ses habitants :

A COURT TERME (2023/2024)

- Nous souhaitons développer les possibilités d'autopartage.

Une délibération définissant une stratégie métropolitaine de développement de l'autopartage a été adoptée en juillet 2021 à la MEL.

Elle cible essentiellement les secteurs urbains. Là encore, notre commune plaide pour un soutien aux projets d'implantation de service d'autopartage dans des secteurs moins denses avec l'objectif de proposer une offre et susciter le changement de pratique grâce à l'expérimentation.

La Ville a pris les contacts avec l'opérateur Citiz pour engager une expérimentation.

- Poursuivre nos actions en faveur des mobilités actives.

Pour le vélo :

Maintien et développement de l'accompagnement des cyclistes pour un usage régulier du vélo et éviter les courts trajets en voiture (primes à l'achat d'équipements vélo, pose d'arceaux de stationnement, ateliers de réparation, journée de sensibilisation à la sécurité etc).

Installation envisagée d'une station de réparation vélos dans un espace public et d'une borne de recharge pour VAE

- Relancer l'information concernant les possibilités de covoiturage afin de leur donner plus de visibilité.

- Obtenir une amélioration significative de la fiabilité dans le service des bus et l'amélioration de l'information due aux utilisateurs avec des applications digitales permettant de suivre en temps réel les retards & annulations.

- Obtenir l'ajustement de l'offre de service existante avec le TER routier (service de bus géré par SNCF en substitution du service train arrêté) et rendre cette offre plus lisible (4 allers retours Lille-Comines par jour).

C'est une offre réduite mais qui propose une liaison express sans arrêt depuis Quesnoy gare jusqu'à Lille Flandres (démarches ville en cours auprès de la Région) .

- Voir aboutir le projet de réfection de la piste cyclable entre Quesnoy et Wambrechies, rive droite.

- Tracer et valider les perspectives de création d'un mode de transport structurant en site propre sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée, en articulation anticipée avec la création du tronçon de la ligne de tramway prévue jusqu'à Wambrechies, **en totale coopération entre la Région, la MEL et les villes.**

Voir se concrétiser le plan de déploiement de bornes de recharge électrique de la MEL dans toutes les villes de – 5 000 habitants, non dotées jusqu'à présent.

A MOYEN TERME (2025 / 2030)

- Dans le cadre de la prochaine délégation de service public Transport (fin de l'actuelle au 31 mars 2025) : nous sollicitons le renforcement significatif quantitativement et qualitativement des transports en commun (bus) dans notre secteur avec des services en mode express (réduction du nombre d'arrêts pour diminuer les temps de trajet).
- Création d'une liaison de TC en site propre sur l'emprise de la voie ferrée
- Améliorer la cyclabilité de notre secteur : la reconversion de l'ancienne voie ferrée en voie de circulation d'un TC peut également permettre en parallèle l'aménagement d'une voie cyclable sécurisée.

Seul ce renforcement significatif peut provoquer des effets importants et indispensables sur les changements de pratiques, des effets bénéfiques sur l'environnement et la qualité de vie avec réduction des pollutions mais aussi réduction des temps subis.