

PREMIER BILAN PLAN DE DEPLACEMENTS LILLOIS

SYNTHESE

Les objectifs de baisse du trafic de transit semblent être en partie atteints ainsi que l'apaisement du centre-ville. Observations à conforter dans le temps.

En terme de trafic :

Des boulevards plus chargés et assurant le rôle de diffusion du trafic. Des secteurs fortement apaisés en cœur de ville. Les quartiers et communes limitrophes ne subissent pas d'augmentation de trafic sensible.

Certains points de vigilance connus et en observation constante avec des adaptations au jour le jour au travers d'aménagement ou de réglage de feux. Une analyse en cours et sur la durée concernant les points difficiles afin d'envisager les mesures correctives si nécessaire.

Les parkings en ouvrage les plus accessibles en forte augmentation. D'autres parcs en baisse mais avec des facteurs exogènes importants (travaux, phénomène observé par ailleurs). Une campagne de communication sur l'accessibilité des parkings selon le lieu d'habitation pourrait avoir un effet positif sur la fréquentation. Aucune évolution significative n'a été observée sur le stationnement en voirie.

L'utilisation des *transports collectifs* sont également en hausse à l'échelle de la Métropole. Cependant, le réseau subit des retards parfois importants que nous analysons pour y apporter des solutions dans les meilleurs délais.

Il est à noter *une augmentation de l'utilisation des V Lille* ainsi qu'une intensification de la circulation des vélos en cœur de ville mais également dans les quartiers limitrophes.

Enfin, une *période médiation de 2.5 semaines* qui a porté ses fruits et rassuré bon nombre d'automobilistes en accompagnement d'une *campagne de communication intense* en amont mais également pendant toute la période de mise en service et d'adaptation. La couverture presse importante et objective a également permis de faire passer l'information.

A noter que le GAEL nous a informés du *lancement d'une enquête de satisfaction* du PDL auprès des commerçants et des chalandes courant octobre.

EVOLUTION DU TRAFIC ET OBJECTIFS POURSUIVIS

La MEL dispose de compteurs sous la chaussée, ainsi que des capteurs de trafic aux feux qui nous permettent de suivre l'évolution du trafic liée au PDL.

L'objectif poursuivi par le PDL était de dissuader le trafic de transit à l'échelle du centre-ville et d'y apaiser la circulation tout en conservant une attractivité commerciale : cet objectif est en partie atteint et une analyse plus fine et sur la durée nous permettra d'appréhender la part du trafic de transit restant.

Augmentation de trafic sur les Boulevards :

Les boulevards Louis XIV et Liberté voient une diminution du volume de trafic vers l'Esplanade et un trafic en constante augmentation dans le nouveau sens de circulation. Le trafic y est en dense toute la journée. Globalement, dans les deux sens confondus, les boulevards reçoivent environ 15% de trafic supplémentaire.

Le trafic sur les boulevards Vauban, Victor Hugo reste stable et l'impact sur les quartiers limitrophes non significatifs.

Le trafic sur la façade de l'Esplanade connaît une augmentation de 12% mais il n'est pas observé de situation de blocage prolongée. Le boulevard Dubuisson connaît également une hausse de 10%.

Stabilité sur les entrées de Ville ainsi que sur les pénétrantes des communes limitrophes : il n'est pas observé d'évolution significative des voies d'accès au centre-ville, ni des voies structurantes des communes limitrophes **contrairement à ce que peuvent rapporter les maires concernés.**

Augmentation du trafic sur les voies structurantes : Ces voies connaissent globalement une hausse de trafic mais leur gabarit le leur permet.

La rue de Cambrai : un réaménagement de carrefour a été réalisé en prévision du PDL et permet de disposer de deux voies de sortie au carrefour Cambrai/Hoover. Si la rue de Cambrai connaissait auparavant des situations de blocage, ce réaménagement et le cadencement des feux permettent assez facilement l'augmentation de trafic (+50%).

La rue de Solférino : hausse de trafic dans la partie comprise entre Jeanne D'Arc et Victor Hugo avec le report du trafic empruntant auparavant la rue de Valmy

Stabilité du trafic sur certains axes majeurs type JB Lebas ou Kennedy.

Apaisement de trafic en cœur de ville :

Le secteur de la gare voit son trafic diminuer tout en conservant sa vocation de desserte des gares. L'avenue W Brandt connaît une baisse de trafic de 40% mais la dépose minute dans le même temps est fréquenté par environ 800 véhicules/jour. La façade de la gare dans sa nouvelle configuration permet une fluidité du trafic TC et véhicules légers.

La rue Faidherbe voit son trafic automobile baisser mais le nombre de vélos y est en constante augmentation. La Grand Place reste encore très fréquentée notamment le week end. Une analyse plus fine et dans la durée de la provenance et de la destination de ces automobilistes sera menée afin de mettre en œuvre les mesures nécessaires à l'apaisement du secteur Esquermoise/Chambres des Comptes.

POINTS DE VIGILANCE

Secteur Halle/Peuple Belge : l'inversion de sens de la rue de la Halle et de la rue du Pont Neuf ne semble pas suffisamment dissuasive pour empêcher le trafic de transit. Le carrefour a été réaménagé, il fonctionne mieux mais la situation doit être observée pour mesurer sa réelle efficacité. Une enquête origine/destination a été menée mardi 27/09 afin d'appréhender le trafic de transit encore présent. Résultats à venir.

Secteur Valmy : l'inversion de la portion de la rue de Valmy située derrière le PBA retire une traversée du boulevard de la Liberté pour les quartiers de Wazemmes et Vauban et un accès direct au périphérique. Cette mesure n'est pas réellement comprise. Elle oblige à emprunter JB Lebas si la traversée n'est pas anticipée (Nationale ou Jean Sans Peur).

Secteur Jean Sans Peur : la priorité est actuellement donnée au boulevard en terme de temps de feu. Le temps de feu sur Jean Sans Peur est donc très réduit et permet de ne dégager que 4/5 voitures par cycle avec tous les mouvements autorisés. A noter également des demi-tours sur le boulevard pour rejoindre la Place de la République. L'accès au secteur de Wazemmes est contraint depuis le boulevard de la Liberté. Une enquête sera réalisée prochainement afin de mieux appréhender les origines et les destinations des automobilistes empruntant cette voie.

Secteur Jean-Baptiste Lebas : le volume de trafic est identique à 2012. Les mouvements contradictoires de Louis XIV empêchent de garder le même cycle de feu qu'auparavant. La situation s'améliore et les périodes de congestion sont limitées dans le temps. A noter que le boulevard était déjà saturé auparavant. Ce point tend à se résorber.

Rond-Point de la Région : le nombre de files du rond-point débouchant sur une seule file sur Louis XIV crée des difficultés d'insertion. Le flux majoritaire étant dirigé sur Louis XIV. La rue de Cambrai n'est pas encore assez utilisée pour rejoindre le secteur Moulins/Wazemmes. De nombreux automobilistes préfèrent encore passer sur Louis XIV puis JB Lebas.

Secteur Esquermoise/Chambre des Comptes : le trafic tend à baisser sur Esquermoise mais l'alternative par la rue de Pas n'est pas encore intégrée. Le trafic sur la rue de la Chambre des Comptes est élevé (500 véhicules en heure de pointe) alors qu'elle était relativement confidentielle auparavant. A suivre, notamment pour les shunts vers Liberté ou Nationale.

Secteur Trois Molettes/Danel : Trafic en provenance de la rue Basse est dirigé vers les 3 molettes. Le trafic devrait se tasser dans les semaines à venir. Sur Danel, beaucoup de trafic emprunte la rue du Gros Gérard. Sur Danel +100 véhicules en heure de pointe. A suivre.

LES AJUSTEMENTS DEJA REALISES

Rue Gombert : dans sa partie comprise entre la rue Jean Sans Peur et Arnould de Vuez, changement de sens de circulation permettant une échappatoire depuis Arnould de Vuez (possibilité uniquement de tourner à droite sur Liberté) vers Jean Sans Peur (tous les mouvements sont autorisés sur ce carrefour). Cette disposition est intéressante notamment dans la phase de transition pour ceux qui avaient l'habitude d'emprunter la rue Gombert pour rejoindre la Porte de Paris. *Pérennisation à définir.*

Réaménagement du carrefour Halle/Peuple Belge : depuis l'inversion de la rue de Halle, le carrefour entre Bateliers/Marracci/Peuple Belge/Halle était devenu complexe avec 4 voies débouchant dans le même carrefour. L'inversion de la première partie de la rue Maracci, l'instauration d'un cédez le passage sur Halle, l'adaptation du temps de feu sur Bateliers ont permis une sécurisation du carrefour.

Un collectif de riverains situés au bout de la rue de Jemmapes se manifeste suite à l'inversion de Maracci. Le trafic en provenance de Jemmapes transitait auparavant sur Maracci et emprunte maintenant le bout de la rue de Jemmapes pour rejoindre le Peuple Belge. Ces riverains ont formulés en Mairie de Quartier des propositions d'évolution du plan de circulation.

Nouveau réglage de feux sur le carrefour JB Lebas/Louis XIV : ce secteur a été identifié les premières semaines de mise en service comme le point noir du dispositif. Depuis la semaine dernière, un nouveau réglage de feux permet l'écoulement du trafic en deux cycles de feux.

Un ajustement quotidien des temps de feux réalisés au sein du PC Régulation qui permet de débloquer ou d'améliorer les situations de congestion. Un partenariat étroit entre les services de la Ville et ceux de la MEL (signalisation, PC circulation) permet une réactivité importante.

D'ici la fin de l'année, certains ajustements complémentaires pourraient être proposés en fonction de l'évaluation en cours et qui se poursuivra pendant les deux mois à venir.

FREQUENTATION DES PARCS EN OUVRAGE ET DU STATIONNEMENT PAYANT EN VOIRIE

	Nbre d'entrées sept 2015	Nbre d'entrées sept 2016	Variation
Euralille*	77889	65540	-15,85%
Grand Palais*	12141	9861	-18,78%
Tours*	7651	9647	26,09%
Lille Europe*	18039	13683	-24,15%
Opéra	23682	30910	30,52%
République	9473	9477	0,04%
Nouveau Siècle	27951	30458	8,97%
Grand Place	27604	25773	-6,63%
Vieux Lille	11139	15303	37,38%
Tanneurs	10862	13254	22,02%
Rihour	11452	8706	-23,98%
Voies piétonnes	5888	5661	-3,86%
TOTAL	243771	238273	-2,26%

***Données au 21/09/2016**

Les parcs du centre-ville les plus accessibles voient leur fréquentation augmenter. Les autres ont subi des pertes parfois sans forcément de lien direct avec le PDL (comme Lille Europe). D'autres facteurs peuvent également expliquer les baisses : tendance observée dans d'autres centres commerciaux, fermeture des Galeries Lafayette).

Dans le même temps, le centre commercial Euralille a vu sa fréquentation piétonne explosée. Pour l'instant la direction du centre dit ne pas lier la perte du CA (observée en septembre) au PDL observant les mêmes phénomènes dans d'autres centres commerciaux.

Quant au stationnement sur voirie, il n'y a pas de fluctuation majeure sur le périmètre qui pourrait faire penser à une baisse de fréquentation du centre-ville.

TRANSPORTS COLLECTIFS

La fréquentation des TC est globalement en hausse sur le territoire de la MEL. Une analyse plus fine est en train d'être menée (résultats à venir).

Premiers retours sur les circulations bus :

- Amélioration nette aux pourtours de la gare entre les nouveaux couloirs bus et la fermeture de W Brandt.
- Difficulté sur JB Lebas avec allongement des temps de parcours et hétérogénéité des temps de parcours sur la ligne selon les horaires.
- Difficulté sur Molinel, bus dans la circulation générale.
- Difficulté d'insertion sur Nationale pour les bus en provenance de Liberté.
- Difficulté pour la navette d'avoir un temps de parcours compétitif pour rejoindre Rihour depuis la Grand Place.

Le réseau bus subit des retards compris entre 3 et 20 minutes pour 25% des courses sur Lille. La situation est très hétérogène selon les jours et selon les heures. Certaines difficultés sont directement liées au PDL, d'autres sont liées au comportement des automobilistes. Il est nécessaire d'attendre encore quelques semaines pour avoir une analyse plus pertinente des points à améliorer.

VELOS

Utilisation en hausse en septembre 2016 avec une augmentation de 28% par rapport à septembre 2015 avec 11 615 locations quotidiennes.

COMPTAGES VELO

L'ADAV a réalisé des comptages comme régulièrement depuis 2006. On note une explosion du nombre de vélos dans le centre mais également dans toute la Ville :

Porte de Douai : triplement de l'utilisation du vélo avec 222 vélos en une heure.

Pont de Tournai : 360 vélos en une heure contre 210 en mai dernier

Rue de Solférino : 340 cyclistes en une heure contre 120 en mai dernier

Rue Gambetta : 280 cyclistes en une heure contre 120 en mai dernier

Liberté : + de 200 cyclistes en une heure.

A noter que le centre commercial Euralille nous a sollicité pour travailler sur son accessibilité vélo.

MEDIATION

Du 22/08 au 06/09, la Ville de Lille a assuré une présence sur le terrain aux heures de pointe (7h30/9h30 et (16h30/18h30) sur les lieux stratégiques en terme de changement afin d'informer et d'orienter les automobilistes au mieux. Une cinquantaine d'agents se sont relayés sur le terrain. La SPL Euralille a assuré la médiation sur son périmètre d'intervention autour de la gare Lille Flandres.

Les présences sur le terrain ont évoluées au grès des observations terrain. Des plans adaptés aux lieux d'affectation et reprenant les itinéraires principaux ont été distribués aux automobilistes.

La présence sur le terrain a été très appréciée et a permis d'apaiser les automobilistes perdus. Ce dispositif a permis de diffuser une information massive et personnalisée sur les points stratégiques.

COMMUNICATION

Dépliant : 87 000 exemplaires hors plans spécifiques distribués par les médiateurs dont 41 000 distribués en toutes boîtes sur le Centre, Vieux Lille, Fives et St Maurice.

Affichage : 2 et 8 m2 au mois d'août jusque début septembre.

Retombées presse : environ 30 articles dans la Voix du Nord, 1 article dans Le Monde, reportages France 3, Wéo, Grand Lille TV, France bleue Nord....

Mails personnalisés : 260 réponses apportées depuis le début août.

PETITION

Pétition lancée le 08/09 « *pour la révision du nouveau plan de déplacement de Lille* » relayée plusieurs fois par les médias. 6 400 signatures le 29/09/2016 :

Sur 1200 signatures apportées à la pétition ces derniers jours (entre le 23 et le 25/09), il ressort que celle-ci a reçu le soutien de :

- 32% de personnes déclarant habiter Lille – Lomme – Hellemmes
- 31% de personnes déclarant habiter d'autres communes de la métropole
- 9% de personnes déclarant habiter d'autres communes du Nord
- 1% de personnes déclarant habiter d'autres communes des Hauts de France
- 3% de personnes déclarant habiter d'autres communes en France
- <1% de personnes déclarant habiter à l'étranger

24% des signataires ne donnent aucune indication sur leur localisation.

La pétition semble s'essouffler avec 500 signatures en 4 jours.

RETOUR COMMERCANTS

Le GAEL nous a indiqué lancer une enquête de satisfaction sur le nouveau plan de déplacement auprès des commerçants et des chaland. Cette enquête commencera en fin de semaine et les résultats seront connus pour la réunion programmée fin octobre.

ENQUETES ET COMPTAGES REALISES DEPUIS LA MISE EN SERVICE

Secteur Esquermoise/Pas – Enquêtes et comptages réalisées le 30/08, 05/09 et 13/09.

Sur Esquermoise : Trafic stable sur Esquermoise entre le 30/08 et le 05/09 autour de 430 véhicules en heure de pointe.

En légère baisse la semaine du 13/09 (un mardi jour le plus chargé) avec 385 véhicules à l'heure de pointe. Une part importante prolonge vers Hôpital Militaire ou Liberté, évitant ainsi le tour par les boulevards. Analyse à conforter.

Sur Pas : Trafic stable depuis l'année dernière avec 160 véhicules à l'heure de pointe. L'intérêt de passer par la rue de Pas plutôt qu'Esquermoise n'est pas encore intégré.

Sur Chambre des Comptes : Point noir du dispositif, cette voie autrefois assez confidentielle, reçoit le trafic d'Esquermoise et de Pas. Le 13/09 entre 9h et 10h, on comptabilise 500 véhicules.

Secteur Trois Molettes, Angleterre, Danel – Enquêtes et comptages réalisés le 30/08 et le 13/09.

Sur Trois Molettes : Environ 160 véhicules à l'heure de pointe sur les deux comptages réalisés dont 25% en provenance du secteur (garages sur 3 Molettes, rue des Weppes). Le trafic observé en 2010 était de 83 véhicules en heure de pointe.

Sur Danel/Gros Gérard : Le 13/09, environ 390 véhicules à l'heure de pointe (contre 290 en avril 2016) dont 45% poursuivent sur l'Esplanade soit 174 véhicules contre 200 en avril 2016 et 55% sur Gros Gérard soit 215 véhicules (Enquête origines/destinations à venir) contre 90 en avril 2016. Il y a une nette augmentation du trafic sur Danel, mais surtout sur Gros Gérard. Le 21/09, environ 400 véhicules à l'heure de pointe. Pas de baisse de trafic d'une semaine à l'autre.

Secteur Jean-Baptiste Lebas, Jean Bart – Enquête et comptages réalisés le 05/09 et le 13/09.

Sur Jean-Baptiste Lebas : Environ 600 véhicules/heure en heure de pointe. Le trafic est équivalent à 2012. Les difficultés rencontrées sont dues aux mouvements antagonistes avec le nouveau flux de Louis XIV. Le trafic se répartit comme suit : 40% vers la rue de Paris, 35% vers Louis XIV et 25% vers Liberté. Les difficultés sont maintenant concentrées sur certains créneaux horaires. Une optimisation des feux a été réalisée le 21/09.

Sur Jean Bart : Environ 300 véhicules en heure de pointe. Pas de données antérieures exploitables mais le flux est plus important qu'auparavant. Le flux provient majoritairement de Châtillon depuis le flux contrarié de Valmy. Le trafic pourrait être envoyé sur la rue Jeanne d'Arc puis Solferino, voies plus adaptées à ce type de flux.

PLAN DE DEPLACEMENTS LILLOIS

BILAN AU 06/03/2017

SYNTHESE

Les objectifs de baisse du trafic de transit semblent être en partie atteints ainsi que l'apaisement du centre-ville. Ces observations sont à conforter dans le temps.

En terme de trafic :

Des boulevards plus chargés et assurant le rôle de diffusion du trafic. Des secteurs fortement apaisés en cœur de ville. Les quartiers et communes limitrophes ne subissent pas d'augmentation de trafic sensible.

Certains points de vigilance connus et des ajustements encore à venir (secteur République) ainsi que des mesures d'accompagnement tel que le Shop and Go.

Les parkings en ouvrage en stagnation et en baisse pour certains (Grand Place, Rihour et Voies piétonnes) mais des tickets moyens en hausse relatant un temps de stationnement plus long.

L'utilisation des *transports collectifs* sont également en hausse à l'échelle de la Métropole et de la première couronne lilloise. Les temps de parcours sont également stabilisés assurant la fiabilité nécessaire au bon fonctionnement du réseau.

Il est à noter *une augmentation de l'utilisation des V Lille* ainsi qu'une intensification de la circulation des vélos en cœur de ville mais également dans les quartiers limitrophes.

EVOLUTION DU TRAFIC ET OBJECTIFS POURSUIVIS

La MEL dispose de compteurs sous la chaussée, ainsi que des capteurs de trafic aux feux qui nous permettent de suivre l'évolution du trafic liée au PDL.

L'objectif poursuivi par le PDL était de dissuader le trafic de transit à l'échelle du centre-ville et d'y apaiser la circulation tout en conservant une attractivité commerciale.

A fin janvier 2017, le trafic observé sur l'ensemble des capteurs existants est semblable en volume horaire à ce qui était observé en 2015.

Augmentation de trafic sur les Boulevards :

Les boulevards Louis XIV et Liberté voient une diminution du volume de trafic vers l'Esplanade et un trafic en constante augmentation dans le nouveau sens de circulation. Le trafic y est en dense toute la journée avec un pic en fin de matinée (11h). Globalement, dans les deux sens confondus, les boulevards reçoivent entre 10% et 15% de trafic supplémentaire.

Le trafic sur les boulevards Vauban, Victor Hugo reste stable et l'impact sur les quartiers limitrophes non significatifs.

Le trafic sur la façade de l'Esplanade connaît également une augmentation de trafic comprise entre 8 et 12% en fonction des semaines mais il n'est pas observé de situation de blocage prolongée. Le boulevard Dubuisson connaît également une hausse de 10%.

Stabilité sur les entrées de Ville ainsi que sur les pénétrantes des communes limitrophes : il n'est pas observé d'évolution significative des voies d'accès au centre-ville, ni des voies structurantes des communes limitrophes **depuis les observations effectuées en octobre.**

Le trafic est resté stable sur les pénétrantes des communes limitrophes ainsi que sur le réseau principal de la Ville réfutant ainsi l'argument selon lequel les automobilistes ne viennent plus sur Lille. (cf cartographie jointe).

POINTS DE VIGILANCE

Secteur Halle/Peuple Belge : Plusieurs modifications ont eu lieu et les remontées sur ce secteur se sont apaisées. Evolution du trafic sur Maracci à suivre.

Secteur Valmy : l'inversion de la portion de la rue de Valmy située derrière le PBA retire une traversée du boulevard de la Liberté pour les quartiers de Wazemmes et Vauban et un accès direct au périphérique. De nombreux automobilistes bravent encore l'interdiction. Le récent changement devant la Préfecture leur apporte une solution alternative.

Secteur Jean Sans Peur : la priorité est actuellement donnée au boulevard en terme de temps de feu. Le temps de feu sur Jean Sans Peur est donc très réduit et permet de ne dégager que 4/5 voitures par cycle avec tous les mouvements autorisés. A noter également des demi-tours sur le boulevard pour rejoindre la Place de la République. Cette situation devrait se résorber avec l'ouverture du tourne à gauche devant la Préfecture.

Pour mémoire :

Secteur Léonard Danel : enquête de volume de trafic, bruit, et pollution en cours afin de d'appréhender objectivement la hausse de trafic sur cette voie.

Secteur Jeanne D'Arc : enquête de volume de trafic en cours pour analyser les effets du changement de sens de la rue Angelier.

Réaménagement du secteur Halle/Peuple Belge : en fin d'année l'avenue du Peuple Belge côté IAE a été mise à double sens afin d'apaiser la latérale côté habitations qui a été inversée. Cette modification a permis d'apaiser la rue de Jemmapes, et la latérale du Peuple Belge en concentrant les flux du côté inhabité. A venir l'aménagement de la rampe afin d'accéder directement à la rue du Pont Neuf.

Message d'un riverain du peuple belge le 09/01/17 :

« Je vous ai transmis un message le 7 septembre dernier pour vous faire part de mon mécontentement et des difficultés de circulation sur l'avenue du Peuple Belge notamment au niveau de mon appartement au 57, suite à la réorganisation de la circulation lilloise de fin Aout.

Mi décembre après les travaux d'aménagement cette organisation de la circulation a été modifiée et je tiens à vous remercier ainsi que les services concernés qui ont mis en place cette nouvelle organisation qui a le mérite de résoudre deux sujets de mécontentement dans notre quartier: la simplification des entrées sorties de l'immeuble et la diminution de la prostitution, du moins actuellement, autre sujet que j'avais évoqué avec vous lors d'un entretien que vous m'aviez accordé au printemps 2016 ».

Inversion rue Basse : la deuxième partie de la rue entre Lepelletier et Chats Bossus a été remis dans son sens initial permettant une connexion entre le secteur Esquermoise/Barre et le Peuple belge mettant fin au renvoi des véhicules sur 3 Mollettes.

Ouverture de Nationale : La dernière partie de la rue Nationale entre Esquermoise et Pas a été remis à double sens et permet aux véhicules en provenance de Carnot de rejoindre le boulevard de la Liberté.

Inversion de la rue Angelier : L'inversion de la rue Angelier a permis d'apaiser la rue Jean Bart et les abords immédiats de l'IEP nouvellement installé.

Message d'une riveraine de la rue Jean Bart du 05/01/17

« Après avoir signé la pétition et argumenté ma révolte sur ce nouveau plan de déplacement et ses conséquences insupportables sur la portion de rue Jean Bart qui débouche sur le parc JB Lebas devenu un cirque automobile, je tenais désormais à vous remercier d'avoir pris en considération la demande des résidents et d'avoir fait la modification tant attendue. »

Ouverture devant la Préfecture du sens Gambetta vers Liberté : début décembre, le sens de circulation depuis Gambetta vers Liberté a été ouvert avec obligation de tourner à droite. Cette modification permet de créer un nouveau lien entre Wazemmes/Vauban et le centre-ville. Après quelques semaines, cette possibilité est fortement utilisée avec des évolutions encore à venir sur le site.

LES AJUSTEMENTS ENCORE A VENIR

Secteur Préfecture/Place de la République : afin de rétablir un lien privilégié entre la rue Gambetta et le centre-ville, le carrefour Gambetta/Liberté sera réaménagé dans les mois à venir. Les arrêts de bus seront déplacés, le passage piéton décalé en face de la rue de Béthune et tous les mouvements seront autorisés sur le carrefour avec la création d'une voie de tourne à gauche sur le boulevard de la Liberté. Ces travaux interviendront pendant les vacances d'été afin de gêner le moins possible la circulation.

Trémie du parking Nouveau Siècle : Une nouvelle entrée au parking Nouveau Siècle directement depuis la place Schuman est en cours d'aménagement et sera opérationnelle dans les prochaines semaines. Ouverture prévue d'ici fin mars.

Ouverture du parking Petit Paradis : Depuis fin février, le parking nord du Champ de mars est ouvert. Les tarifs sont les mêmes qu'auparavant jusqu'au 31/05 (2€ pour 3 heures, 4€ la journée), date de changement de délégataire avec un fonctionnement horaire (1.3€/heure et abonnement à 60€ et 30^e pour les abonnés Transpole) – environ 300 places. Une cinquantaine de places sont occupées depuis son ouverture.

Ouverture du parking du Champ de Mars : ouverture en fin d'année avec un tarif à 1.7€/heure et un abonnement à 60€ - environ 500 places.

FREQUENTATION DES PARCS EN OUVRAGE ET DU STATIONNEMENT PAYANT EN VOIRIE

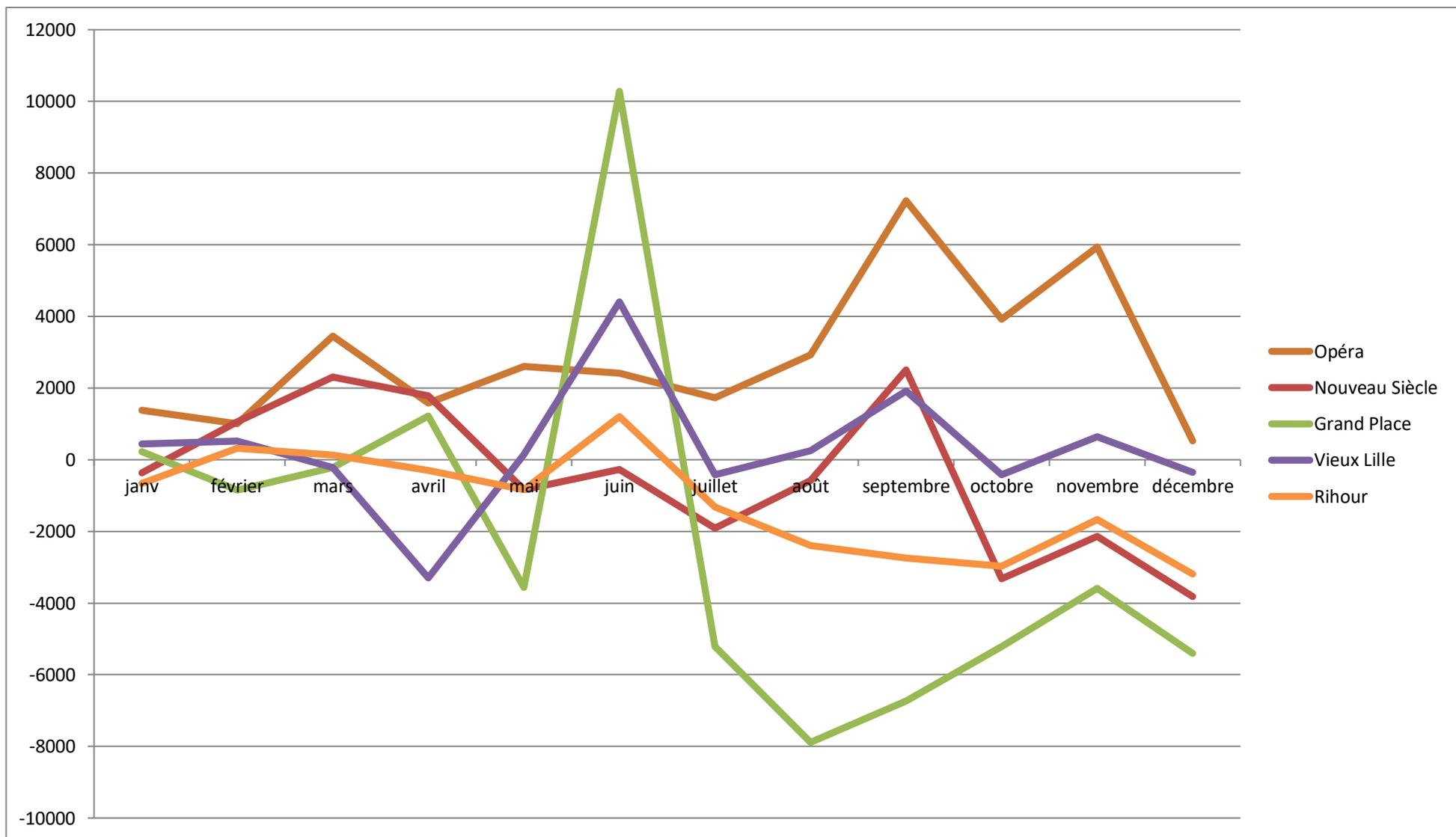
	Nbre d'entrées de septembre à décembre 2015	Nbre d'entrées de septembre à décembre 2016	Variation
Euralille	428 503	442 387	3.24%
Grand Palais	52 871	50 014	-5.4%
Tours	28 244	24 092	-14.7%
Lille Europe	52 803	66 537	26.01%
Lille Flandres	44 855	47 137	5.09%
Opéra	99 646	112 062	12.46%
République	48 841	41 921	-14.17%
Nouveau Siècle	143 031	136 256	-4.74%
Grand Place	144 749	123 813	-14.46%
Vieux Lille	58 042	59 825	3.07%
Tanneurs	67 047	68 677	2.43%
Rihour	64 123	53 647	-16.45%
Voies piétonnes	41 356	26 813	-35.17%
Lille Flandres	52 253	54 571	4.43%
TOTAL	2 240 058	1 966 464	-12.21%

Le parc Euralille voit sa fréquentation augmenter notamment sur les deux derniers mois, marquant l'arrivée de Primark dopant les venues au centre commercial. La mobilisation des équipes de la PM, de la MEL et du centre commercial a permis de ne pas connaître de nouvelle situation de blocage dans les sorties de parking.

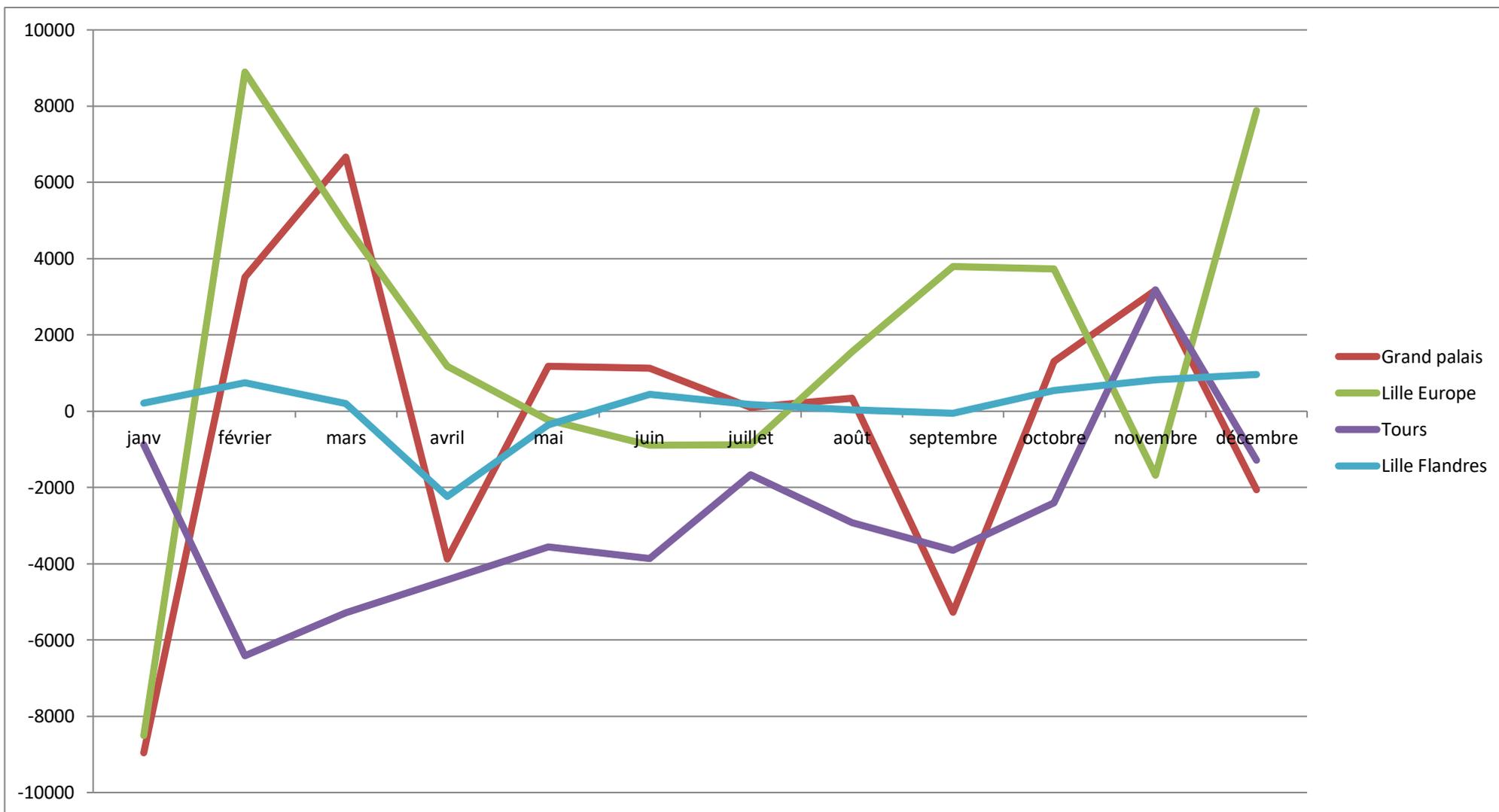
La fréquentation des parkings du cœur de ville reste globalement stable sauf Grand Place en baisse importante et Opéra en belle progression. Les tickets moyens sont plus importants, indiquant un temps de stationnement plus long.

Les 3 parkings de cœur de ville voyant leur fréquentation baisser font face à un phénomène déjà présent avant la mise en œuvre du PDL (Grand Place, Rihour et Voies Piétonnes).

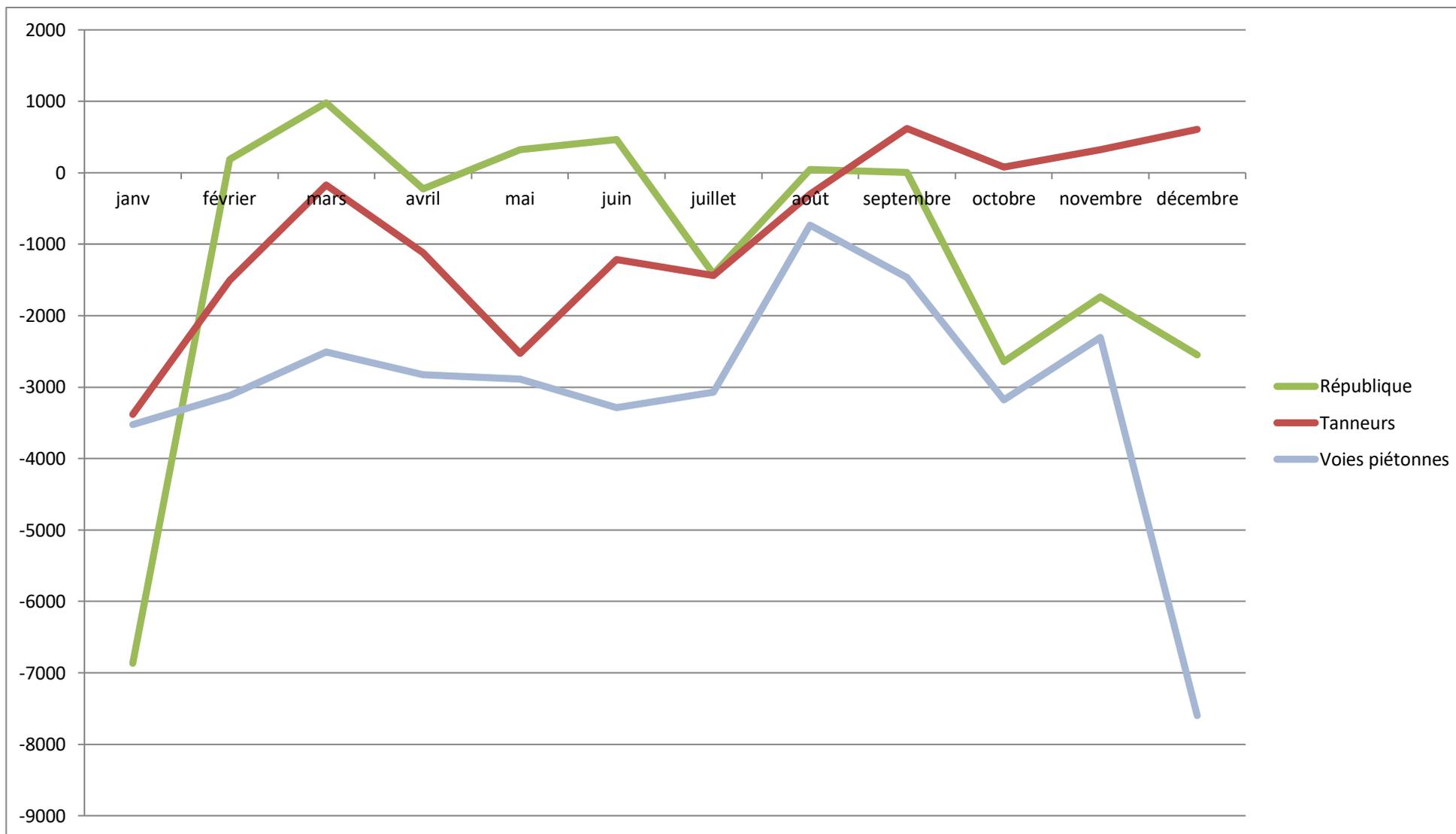
Quant au stationnement sur voirie, sur le secteur central (zone rouge et orange), le nombre de transactions est en baisse d'environ 10% mais avec des recettes en baisse de 5% montrant un temps de stationnement plus long qu'en 2015. Tendance que l'on retrouve dans les parcs en ouvrage avec dé corrélation du nombre d'entrées et du chiffre d'affaires.



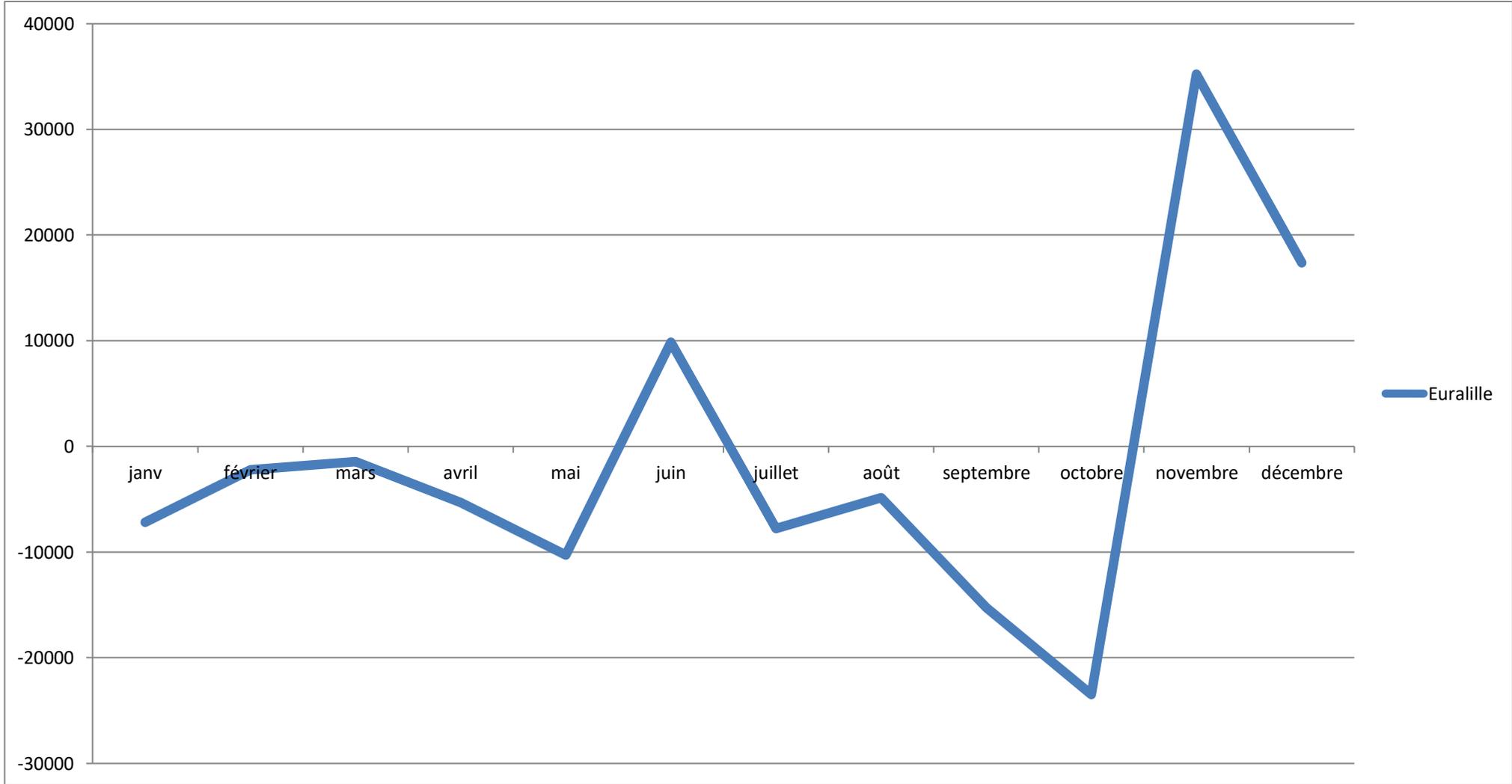
Variation mensuelle de la fréquentation des parcs du Cœur de Ville entre 2015 et 2016



Variation mensuelle de la fréquentation des parcs du secteur des gares entre 2015 et 2016



Variation mensuelle de la fréquentation des parcs du secteur Centre entre 2015 et 2016



Variation mensuelle de la fréquentation du parking Euralille entre 2015 et 2016

FREQUENTATION DES P+R

En moyenne/jour en semaine	Nbre de places	sept-15	sept-16	oct-16	nov-16	dec-2016	janv-17	fev-2017
Champ de Mars	1500	0						
Porte des Postes	90	89	90	89	70	89	90	85
CHR B Calmette	250	244	249	246	193	245	248	237
St Philibert	324	322	322	321	255	302	325	311
Porte d'Arras	100	88	100	100	79	91	99	90
Les Prés	550	465	554	570	451	542	559	499
Armentières	450	401	433	408	349	352	427	381
Don Sainghin	289	278	269	255	232	215	266	359
Seclin	370	-	118	120	111	130	162	139
La Bassée	160	131	25	36	32	16	140	0
4 Cantons	2088	557	595	445	525	566	651	542

La semaine, seul le P+R des 4 cantons est encore disponible. Le week end, ces parcs de stationnement restent sous utilisés.

TRANSPORTS COLLECTIFS

La fréquentation des TC est globalement en hausse sur le territoire de la MEL et notamment sur la périphérie de Lille (1ère couronne) :

- Fréquentation bus : +23.3% en jour de semaine sur les communes de la première couronne de Lille à destination de Lille (+ 5 000 validations par jour) et + 4.4% en intra Lille (+ 2 000 validations par jour) – *sept/octobre 2015 versus sept/octobre 2016. Progression encore en cours avec +9.6% (+ 5 000 validations/jour) sur Lille entre Janvier 2016 et Janvier 2017.*
- Fréquentation métro/tramway : On note une progression de 8.9% sur les stations lilloises intramuros entre Janvier 2016 et Janvier 2017 avec plus de 10 000 validations/jour (8.1% sur le reste des stations soit + 3 500 validations/jour).

Les temps de parcours sur les lignes majeures se sont améliorées depuis septembre 2016 et retrouvent des performances comparables à celles de septembre 2015. La ponctualité et la régularité sont bonnes.

Plus précisément sur les circulations bus :

- Amélioration nette aux pourtours de la gare entre les nouveaux couloirs bus et la fermeture de W Brandt.
- Amélioration notable sur Molinel depuis l'aménagement du couloir bus sur l'axe.
- Difficulté d'insertion sur Nationale pour les bus en provenance de Liberté.

VELOS

Utilisation en hausse depuis septembre 2016 des stations V Lille lilloises avec 1 148 763 locations entre septembre 2016 et décembre 2016 contre 1 020 931 en 2015 (+12.5%).

COMPTAGES VELO

L'ADAV réalise des comptages régulièrement depuis 2006. On note une explosion du nombre de vélos dans le centre mais également dans toute la Ville avec **+42% de vélos** :

Porte de Douai : +33% de l'utilisation du vélo avec une moyenne de 173 vélos/heure contre 130 en 2015.

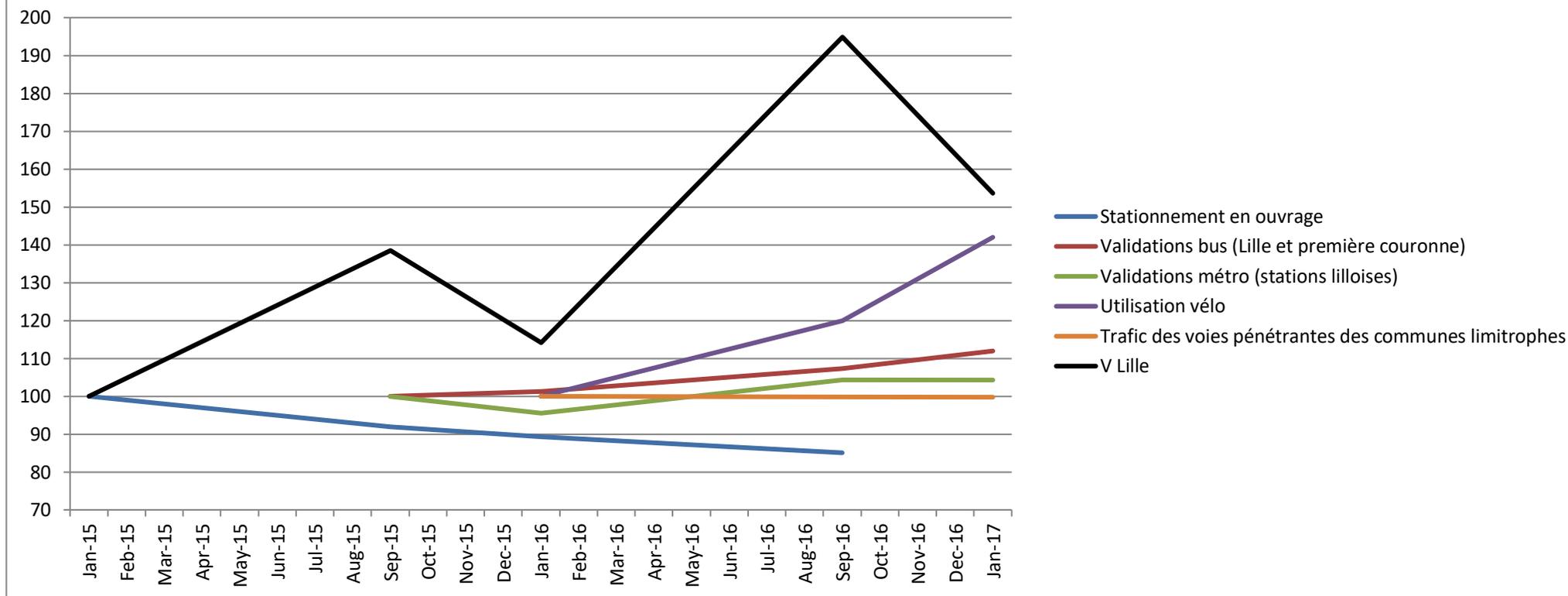
Pont de Tournai : +33% également avec 165 vélos en moyenne par heure contre 117 en 2015.

Rue de Solférino : +36% avec une moyenne de 131 cyclistes en une heure contre 96 en 2015.

Rue Gambetta : + 80% avec une moyenne de 131 cyclistes par heure contre 72 en 2015.

Liberté : +50% avec une moyenne de 160 cyclistes/heure contre 104 en 2015.

Evolution indicateurs parts modales et stationnement (base 100)



Un trafic stable sur toutes les voies pénétrantes de la Ville

Une utilisation du vélo en forte hausse que ce soit le V Lille (avec une assez forte saisonnalité), ou le vélo personnel

Une utilisation des transports collectifs également en forte hausse que ce soit sur le métro, tramway ou sur le bus

Une baisse du stationnement en ouvrage en cours depuis plusieurs mois.

BILAN MEDIATION

MEDIATION

Du 22/08 au 06/09, la Ville de Lille a assuré une présence sur le terrain aux heures de pointe (7h30/9h30 et (16h30/18h30) sur les lieux stratégiques en terme de changement afin d'informer et d'orienter les automobilistes au mieux. Une cinquantaine d'agents se sont relayés sur le terrain. La SPL Euralille a assuré la médiation sur son périmètre d'intervention autour de la gare Lille Flandres.

Les présences sur le terrain ont évoluées au grès des observations terrain. Des plans adaptés aux lieux d'affectation et reprenant les itinéraires principaux ont été distribués aux automobilistes.

La présence sur le terrain a été très appréciée et a permis d'apaiser les automobilistes perdus. Ce dispositif a permis de diffuser une information massive et personnalisée sur les points stratégiques.

Le dispositif a été reconduit pour la période de fin d'année avec une présence sur site tous les week end à compter du 26/11 et jusqu'au 17/18 décembre ainsi que la première semaine des vacances scolaires. Les volontaires ont orientés les automobilistes vers les parcs de stationnement en ouvrage, les renseignant sur les saturations.

RETOUR COMMERCANTS

Plusieurs visites (novembre et janvier/février) ont été menées auprès des commerçants du Vieux Lille (rue Grande Chaussée, Basse, Royale...) afin d'évaluer l'impact du PDL sur les baisses de CA annoncées.

Le mois de décembre ainsi que les soldes sont annoncés comme mauvais. Pour autant, les échanges que nous avons pu avoir certains commerçants n'accablent pas que le PDL. La conjoncture économique, la concurrence d'internet, l'évolution des modes de consommation sont autant de facteurs à prendre en compte.

Pour autant, certains commerces souffrent plus que d'autres, notamment l'habillement de luxe et la restauration du midi. La fréquentation de début de semaine est en forte baisse et les week ends ne suffisent pas à trouver un nouvel équilibre. La clientèle étrangère notamment belge est annoncée en baisse chez certains et en hausse chez d'autres, difficile d'en faire la part des choses.

Quelques chiffres clés :

- **Taux de vacance moyen des logements** secteur Centre/Vieux Lille (INSEE 2010) : 7.3% => Vacance logement sur Lille : 6.8%
- **Revenu médian moyen des ménages** secteur Centre/Vieux Lille (INSEE 2011) : 22880€ => Revenu médian sur Lille : 16485€
- **Taux de vacance moyen des espaces commerciaux** sur la période 2001 -2015 à Lille (source PROCOS) : entre 5% et 7,5%

Mise en perspective

Le bilan des soldes d'hiver 2017 réalisé par PROCOS indique une baisse des ventes records de -6.2% par rapport à l'année précédente. Cette conjoncture défavorable aux commerces d'équipements à la personne s'inscrit dans une tendance durable de changement de consommation des ménages amorcée depuis 2008.

Le renouveau des commerces de proximité, une chance à saisir :

La crise économique, les nouvelles habitudes de consommation et la préoccupation écologique ont permis le retour des commerces de proximité au sein des centres-ville. Longtemps concurrencés par les hypermarchés de périphéries, le nombre de magasins de proximité a bondi de 6,3% entre 2014 et 2015 en France. Traditionnels ou innovants (concepts stores), ils attirent une nouvelle population dans les centres-villes, la fidélise et donnent donc une meilleure visibilité aux commerces historiques.

Voici en résumé quelques points/réflexions défendues par de nombreux chercheurs sur le lien entre automobile et commerce de centre-ville :

- Les commerçants surestiment constamment la part de leurs clients venant en voiture,
- La part modale de la voiture en Europe comparée aux transports en commun, marche et vélo ne cesse de baisser (la voiture occupe désormais moins de 50% de part modale en centre-ville),
- Les clients à pied ou à vélo viennent plus fréquemment dans les commerces et sont plus fidèles,
- **Une mixité commerciale et de services (maintien d'équipements générateurs, d'emplois en centre-ville) et un environnement qualitatif (espace public de qualité) sont quelque uns des facteurs les plus importants pour attirer les visiteurs en centre-ville,**
- L'importance de l'économie présentielle pour Lille : faire un centre-ville attractif commercialement et agréable à pratiquer pour donner l'envie de s'y rendre et d'y rester le plus longtemps possible.

Enfin, d'après le rapport du secrétariat d'Etat à la Consommation, le commerce de centre-ville est avant tout dépendant du contexte socio-économique de son territoire, il est aussi très sensible au bon équilibre des concurrences au sein de l'appareil commercial ainsi qu'à la qualité de l'environnement. Les travaux menés par la mission confirment qu'il ne peut y avoir de vitalité commerciale en centre-ville sans :

- **Une démographie dynamique et une situation socioéconomique favorable, voire une attractivité de la ville au-delà de son pourtour immédiat**
- **De bonnes conditions économiques d'exploitation du commerce et un environnement urbain adapté**
- **Un équilibre à préserver entre périphérie et centralité**
- **Une adaptation rapide des acteurs du commerce à l'évolution des modes de consommation et des attentes de leurs clients**

LES ACCOMPAGNEMENTS

Shop and Go : Le dispositif de stationnement gratuit 30 minutes sera déployé d'ici la fin du mois de mars sur la rue des Poissonceaux (13 places dont 3 places de livraison) et sur Gambetta (5 places à proximité de la place Nouvelle Aventure et 8 places côté Solférino).

A venir le déploiement sur Esquermoise (places de livraison à la sortie de la rue Thiers) et sur la Basse (une fois les travaux réalisés).

Livraisons : le stationnement sur les zones de livraison en dehors des horaires autorisés aux transporteurs (11h/7h) est envisageable sous réserve de modifier la réglementation livraisons en ce sens (livraisons autorisées de 7h à 11h sur toute la ville, puis zone de livraison ouverte au stationnement) et d'installer la signalisation nécessaire (panneaux). Cette disposition sera déjà effective sur le périmètre shop and go. L'étendre au reste de la Ville nécessite de concerter largement avec les transporteurs et les commerçants (évolution des horaires de livraison) et dans une vision métropolitaine.

Dans un premier temps, il est envisageable d'autoriser le stationnement sur les zones de livraison entre 19h et 7h afin d'offrir aux résidents des solutions de stationnement supplémentaires.

La limitation du stationnement par disque sur les zones de livraison pourrait également permettre de réguler l'utilisation de ces dernières. Les transporteurs rencontrés y sont favorables (Fédération nationale du transport routier, MIN...).

D'ailleurs, une étude menée par le Certu sur la ville de Lyon a montré que la mise en place du disque couplée à l'amélioration de l'accessibilité des aires de livraison a permis de diviser par deux le temps de stationnement des véhicules. **Une réduction de 25% du nombre d'arrêt des véhicules en double file a été par ailleurs constatée.**

La mise en place d'un disque de livraison permet donc de limiter le temps d'arrêt des véhicules, d'accroître le taux de rotation et de faciliter le contrôle par les agents de surveillance.

Le dernier tronçon de la rue Royale constitue le dernier verrou d'un axe majeur de transit depuis le nord de la Métropole ou tout simplement l'Esplanade vers le rondpoint Pasteur.

L'inversion du dernier tronçon de la rue Royale rendra à nouveau possible un axe majeur de transit entre le Nord du Vieux Lille, le boulevard Carnot et le Peuple Belge au travers de rues historiques, étroites et pavées.

L'automobiliste préférera passer en cœur de ville (Royale, Esquermoise, Basse, St Jacques, Carnot) plutôt que d'emprunter le boulevard Schuman.

L'objectif du PDL était de casser cet axe important de transit par plusieurs actions combinées : inversion d'une partie de la rue Basse, mise en aire piétonne de la place du Lion d'Or et inversion de la dernière partie de la rue Royale.

Cette dernière mesure est la dernière à subsister et même si elle ne suffit pas à elle seule à supprimer ce transit, elle le décourage fortement.

Pour ceux qui pensent que les chalands ne viennent pas rue Basse pour cette seule cause, nous ne pouvons leur donner raison.

En effet, le seul détour Angleterre/Gros Gérard/Barre permet de facilement contourner cet obstacle.

Mieux, arriver par le Peuple Belge et se garer au parking du Vieux Lille. Arriver par Carnot et se garer à l'Opéra. Arriver de Liberté et se garer à Nouveau Siècle via la nouvelle bretelle.

Le problème principal est que les automobilistes n'évoluent pas dans leurs habitudes de déplacement et ne remettent pas en cause les circuits qu'ils connaissent.

Cette inversion de cette partie de la rue a permis également de pacifier cette voie étroite et historique et donner sa place au piéton et au vélo, au-delà des trottoirs.

Concernant la rue de la Barre et sa mise en sens unique sortant, cet aménagement répond à une contrainte de gestion de trafic. Le tourne à gauche depuis l'Esplanade vers la rue de la Barre constituait auparavant une retenue importante de trafic sur tout le boulevard. Cette interdiction permet de fluidifier cet axe important.