

Les commerces lillois face à la baisse du trafic automobile

Le nouveau plan de déplacements lillois a bouleversé les habitudes. La mairie propose des parkings gratuits mais limités en nombre et dans le temps, tandis que certains commerçants innovent pour maintenir leur attractivité.

POPULATION

1113920

Le nombre d'habitants de la Métropole européenne de Lille, dont **233 897 intra-muros**

Source : Insee, 2014

TRAFIC

300000

Le nombre de véhicules qui entrent à Lille et en sortent chaque jour

STATIONNEMENT

20000

Le nombre de places sur voirie (8700 payantes), 11 400 dans les parcs en ouvrage et 3365 places dans les parcs relais des transports en commun

Source : Mairie de Lille

« **N**o parking, no business! » Plus d'un demi-siècle après son énoncé, le mantra de Bernardo Trujillo reste d'actualité. Sauf que la densité urbaine et les enjeux environnementaux n'ont rien à voir avec ceux des années 60. Ainsi, comme la plupart des grandes métropoles, Lille veut réduire l'impact de la circulation automobile. « Pour une ville moins bruyante, moins polluée et plus apaisée! », comme Martine Aubry a défini les ambitions du nouveau plan de déplacements lillois (PDL) mis en œuvre depuis août 2016.

Des ambitions louables qui, une fois appliquées, font grincer des dents. Notamment celles des inconditionnels de l'automobile qui choisissent même parfois de désertier Lille au profit de communes environnantes où il est plus facile de se garer, même si l'offre y est moins attractive. Mais elles ont plu aux riverains et adeptes, de plus en plus nombreux, des modes de déplacement doux. Publié le 2 décembre 2017, un sondage Ifop-La Voix du Nord sur l'action municipale à mi-mandat a ainsi gratifié l'équipe de Martine Aubry d'un *satisfecit*, avec 75 % de sondés la jugeant de qualité. Évidemment, les résultats sont contrastés : 82 % d'opinions favorables pour la politique culturelle, 70 % pour le commerce mais seulement 33 % concernant la circulation automobile.

Il est vrai que le nouveau PDL a bouleversé les habitudes. « À savoir réduire le passage des véhicules qui ne font que transiter par le centre et qui, selon les quartiers, peuvent représenter 40, voire 50 % du trafic », rappelle Jacques Richir, adjoint au maire chargé de ce dossier sensible.

Le Vieux-Lille très touché

Trois mois après la mise en service, la mairie a opéré des ajustements en tenant compte des remarques des usagers. Au bout d'un an, les évaluations menées par la Métropole européenne de Lille révèlent une baisse de la circulation de 60 % du côté des gares ou de la Grand-Place,

de 40 % dans la première portion de la rue Nationale et une augmentation des flux de 20 % boulevard de la Liberté.

Dans le Vieux-Lille, quartier patrimonial et touristique, le trafic a chuté de 15 à 25 % selon les secteurs. Pour Hélène Natier, présidente de la nouvelle Union commerciale du cœur du Vieux-Lille (110 adhérents), « c'est une catastrophe ayant pour conséquence une baisse de 50 % de la fréquentation de la clientèle et de 30 à 40 % du chiffre d'affaires de ses commerçants, avec la fermeture effective ou à venir de sept d'entre eux, particulièrement rue Basse ». C'est aussi celle où se trouvent ses deux commerces de prêt-à-porter.

« Évidemment, tout cela perturbe notre activité mais, cet été, nous disposerons d'un cadre rénové qui attirera des clients très contents de se promener à pied dans un quartier beaucoup plus agréable, avec des terrasses et des trottoirs refaits et élargis. »

Sébastien Defrance, président de l'Union commerciale Hourra Gand et patron du restaurant Le Clair de Lune.



« C'est une catastrophe ayant pour conséquence une baisse de 50 % de la fréquentation de la clientèle dans le Vieux-Lille et de 30 à 40 % du chiffre d'affaires de ses commerçants, avec la fermeture effective ou à venir de sept d'entre eux, particulièrement rue Basse. »



Hélène Natier, présidente de la nouvelle Union commerciale du cœur du Vieux-Lille



© BAZZ CHIBANE LA VOIX DU NORD/ MAXPPP

◀ Shop and go, trente minutes gratuites

Depuis août, la ville de Lille a mis en place Shop and go, nouveau service permettant aux automobilistes de se garer gratuitement pendant trente minutes maximum, le temps de faire leurs achats. Pour l'instant, seuls trois emplacements sont en service, rue des Poissonceaux (13 places), dans l'hypercentre, et rue Gambetta (5 et 8 places), dans un quartier très commerçant. La création de 174 places supplémentaires par lots de 5 à 12 à différents endroits du centre-ville et du Vieux-Lille (notamment rue Basse) est prévue d'ici à 2019. À noter que le temps moyen de stationnement sur les 26 emplacements actuels est de douze minutes (en moyenne 14 véhicules par place et par jour) et que seuls 20 % de dépassement horaire ont été constatés.

Les navettes pour restos Cicérone ▶

Lancé à l'été 2017 par une vingtaine de restaurateurs du Vieux-Lille et fonctionnant de 18 à 2 heures sept jours sur sept et pour 6 € (stationnement inclus), Cicérone prend en charge les clients dans le parking Lille Europe et les conduit avec l'une de ses quatre navettes jusqu'au restaurant partenaire de leur choix. À la fin de la soirée, Cicérone les reconduit au parking. Avant l'été 2018, ce service sera aussi proposé de 10 à 18 heures depuis le parking Lille Grand Palais (avec trois heures de stationnement incluses).



© PHOTOVOIX DU NORD/ MAXPPP

Il est vrai qu'aux bouleversements du nouveau PDL se sont ajoutées les nuisances d'importants travaux pour la réfection de la voirie et des réseaux. «Évidemment, tout cela perturbe notre activité mais, cet été, nous disposerons d'un cadre rénové qui attirera des clients très contents de se promener à pied dans un quartier beaucoup plus agréable avec des terrasses et des trottoirs refaits et élargis», assure Sébastien Defrance, président de l'Union commerciale Hourra Gand, dans le Vieux-Lille, et patron du restaurant Le Clair de Lune.

Innover pour attirer

Plutôt que de se lamenter, il a décidé, avec une vingtaine de confrères, de lancer Cicérone, un nouveau service de navettes. Une prestation de qualité, encore sous exploitée car méconnue, mais dotée d'un potentiel. Concernant le stationnement, l'objectif de la mairie est d'inciter les automobilistes à utiliser

les parkings (plus de 3 300 places) rattachés à plusieurs stations du réseau de transports en commun Transpole. «Nous avons également innové en lançant le service Shop and go, qui met à disposition places de stationnement gratuites et d'une durée limitée», assure Jacques Richir.

Mais l'attractivité se mesure aussi et surtout par l'existence et la qualité de l'offre. Si, comme le rappelle Franck Hanoh, adjoint au maire de Lille chargé du commerce, «le taux de vacance commerciale de l'hypercentre est de seulement 6,16 %», il faut reconnaître que certains gros équipements du centre subissent d'énormes difficultés. Telle la galerie des Tanneurs (Alteara), qui compte un taux d'occupation d'à peine 40 % avec Fnac, Monoprix, King Jouet et Rougier & Plé pour dernières locomotives. Des travaux sont prévus pour transférer l'entrée principale rue des Tanneurs et avec l'arrivée de deux restaurants cette année.

Un peu plus loin, rue de Béthune, l'ex-Galerie 31, fermée en 2015, va être transformée, d'ici à 2019-2020, par Redevco, avec moitié moins de commerces (10 000 m² contre 17 000 m²), un hôtel 4 étoiles et des bureaux. De même pour Le Passage 57, où cinq boutiques tentent de survivre dans cet équipement de 4 000 m² qui semble à l'abandon.

Mais une partie importante des clients s'est concentrée là où l'offre est présentée dans un cadre entièrement rénové : le centre commercial Euralille. Ration du succès : de gros embouteillages, comme lors du deuxième week-end des dernières soldes, où plusieurs centaines de voitures sont restées bloquées plus de trois heures dans le parking. Or il n'est pas prévu, ni même possible, de créer de nouvelles places ou d'autres accès. C'est l'un des enjeux du commerce de centre-ville et, plus largement, du mieux vivre ensemble! ■ FRANÇOIS LECOQ, À LILLE

À SAVOIR

Alors que la désertification commerciale des centres-villes est reconnue comme une grande cause nationale, LSA lance une série d'articles sur cette problématique. Voici le premier.