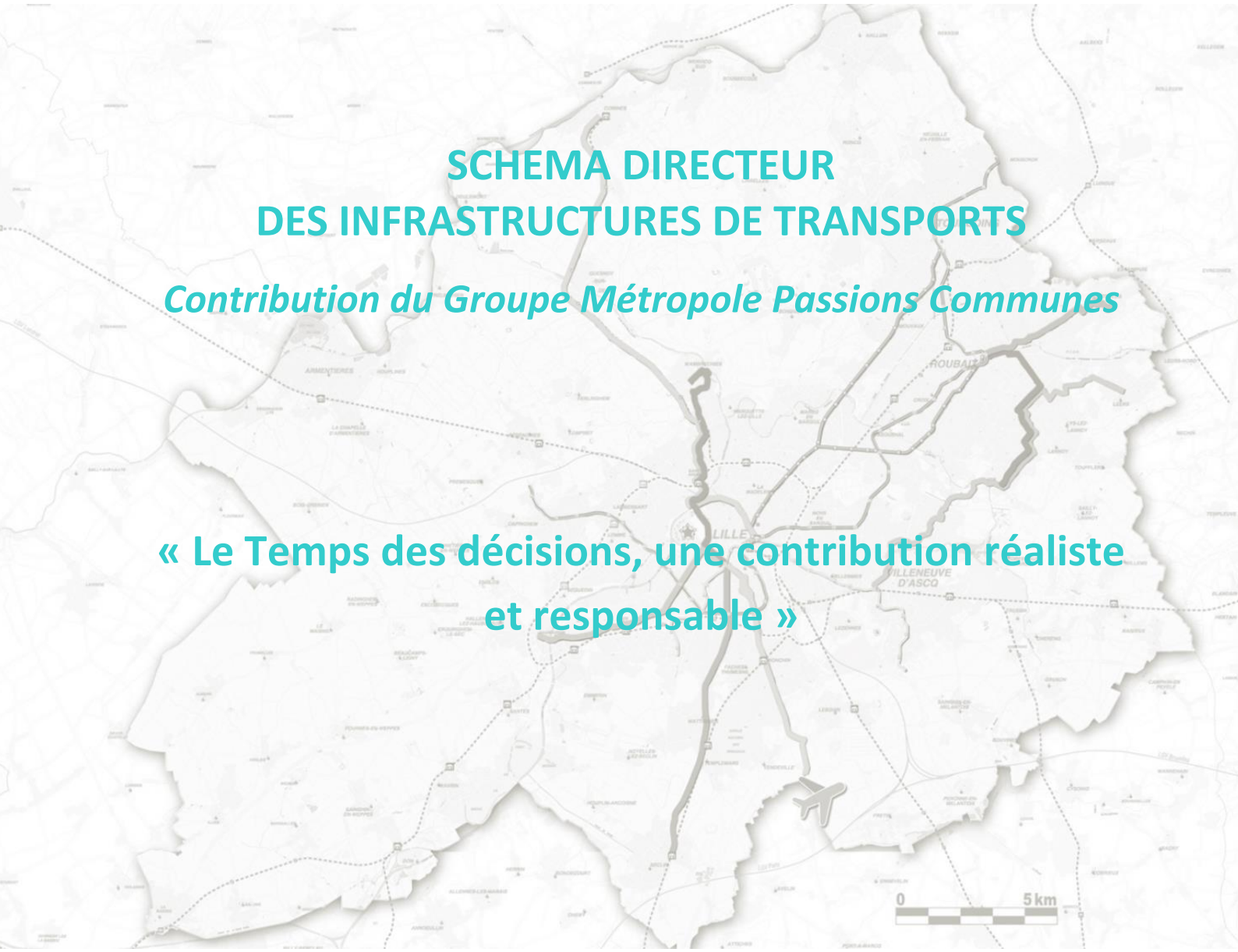
METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE
Mandat 2014/2020

SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

Contribution du Groupe Métropole Passions Communes



« Le Temps des décisions, une contribution réaliste et responsable »

GROUPE METROPOLE PASSIONS COMMUNE
Métropole Européenne de Lille
1, Rue du Ballon - CS 50749
59034 LILLE CEDEX

Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT)

Contribution du Groupe MPC

Introduction

Depuis le début du mandat actuel, et plus particulièrement depuis les premières assises de la mobilité, Damien CASTELAIN, Président de la Métropole Européenne de Lille, n'a de cesse d'expliquer que sans décision rapide sur les grandes infrastructures de Transports en Commun, aucune amélioration notable ne sera effective sur la mobilité et l'accessibilité de notre territoire.

La question du transport est en effet devenue la première préoccupation de nos concitoyens, devant le chômage ou la sécurité. Dans les communes de notre métropole, nos concitoyens attendent de vraies alternatives à la voiture, qu'il s'agisse d'une offre plus développée en transports en commun ou en modes alternatifs. Se déplacer va en effet au-delà du simple besoin, c'est un droit. Chaque métropolitain doit ainsi pouvoir avoir accès aux services et équipements publics, à son lieu de travail ou d'études, aux équipements de loisirs, quelle que soit sa commune de résidence.

Au-delà du travail mené sur le réseau de transports au travers de l'actuelle Concession de Service Public (CSP) qui propose un nouveau maillage et une offre de transports innovante, améliorer le réseau des grandes infrastructures de transports agira en complément et de manière notable sur les comportements et aboutira à la diminution de la thrombose routière, mais aussi à l'amélioration de la qualité de l'air, et donc de la santé publique.

Notre territoire subit en effet des épisodes de pollution aux particules fines intenses et durables qui sont de plus en plus fréquents.

Alors que la loi transition énergétique et croissance verte de 2015 vise à réduire les émissions de gaz à effets de serre à l'horizon 2030 de 40% par rapport à 1990 et de 75% d'ici à 2050, impliquant une baisse de 29% des émissions du secteur des transports sur la période 2015_2028, ne pas agir aujourd'hui et ne pas prendre ou reporter des décisions sur le développement de notre réseau d'infrastructures de transport relèverait d'une forme d'irresponsabilité collective, car nous sommes face à un problème de santé publique majeur impactant l'ensemble des métropolitains.

PARTIE 1 – LE TEMPS DES CONSTATS (2008-2018)

Se déplacer plus vite, plus loin, avec plus de sécurité et à moindre coût est une recherche constante de tout individu. Aujourd'hui, nous entrons dans une ère de « mobilité augmentée ».

Caractérisée par sa position transfrontalière au cœur d'un nœud autoroutier, sa multipolarité et l'importance du nombre de communes rurales et périurbaines, notre métropole génère une mobilité intense avec plus de 4 millions de déplacements par jour.

Ces déplacements concernent à la fois :

- Le trafic régional, national et international,
- Le trafic d'échanges,
- Le trafic interne à la métropole.

Dans ce cadre, le bilan 2008/2014 de l'observatoire de la circulation démontre :

- Que l'usage de l'automobile est prédominant et en augmentation dans la MEL (56% de part modale selon l'enquête ménage déplacement de 2006 et 57,5% selon celle de 2016),
- Que le réseau autoroutier concentre 70% de flux d'échange et de transit pour les voitures et jusqu'à 90% pour les poids lourds.

Si en moyenne la distance parcourue en voiture est de l'ordre de 8km et que le temps de trajet est de 17 minutes, force est de constater que le quotidien des métropolitains est bien différent et qu'il existe de fortes disparités d'un territoire à l'autre.
Les emplois sont de plus en plus concentrés dans les cœurs d'agglomération et les centres d'affaires, tandis que la croissance de la population s'est matérialisée par un étalement urbain dans les zones périurbaines et rurales s'éloignant ainsi des centres urbains. Cette déconnexion croissante entre domicile et lieux de travail entraine de fait un allongement des temps de déplacements et renforce la congestion routière du territoire. Il est donc nécessaire de mieux réguler ce mouvement pendulaire des déplacements « domicile-travail » non seulement en développant une nouvelle offre de transports en commun, mais également en renforçant le réseau existant sans omettre les autres modes de déplacement par le réseau routier et les voies d'eau.

Ainsi, il est à noter que le territoire des Weppes et de la Vallée de la Lys sont les plus en retrait en termes de fréquentation du réseau de transport en commun, contrairement aux territoires Lillois et Est caractérisés par une forte densité de transports en commun tous modes confondus et par une population étudiante importante.

Malgré les investissements réalisés et les services proposés depuis 2008, nous constatons que les objectifs en termes de mobilité ne sont pas atteints. C'est pourquoi, depuis 2014 la MEL déploie énergie, compétences et partenariat afin de trouver les solutions pour répondre aux attentes des habitants, des usagers et du monde économique.

Un PDU 2010 – 2020 en situation d'échec

Le nouveau plan de déplacements urbains de Lille Métropole, « PDU 2010>2020 », a été adopté le 1er avril 2011.
Son enjeu principal était de promouvoir une mobilité durable, économe de déplacements automobiles, s'appuyant sur le concept de " Ville intense " et contribuant au dynamisme et au rayonnement de Lille Métropole.
(Photo : MEL)

Les objectifs du PDU s'appuyaient sur les obligations fixées par la loi en les adaptant au contexte métropolitain. Des objectifs de mobilité ambitieux avaient été retenus pour les habitants du territoire, mais aussi pour les usagers extérieurs à la Métropole.
Concernant les déplacements des habitants, étaient notamment visés :

- un maintien de la mobilité globale des habitants,
- une augmentation forte de l'usage des modes alternatifs (transports collectifs et vélo avec un maintien de la marche à pied),
- et une baisse sensible du trafic automobile généré par les habitants.

Concernant les déplacements en échange avec la Métropole, il était proposé de mettre l'accent sur l'usage du TER et l'augmentation du taux d'occupation des véhicules, tout en participant activement au dynamisme métropolitain.

Le PDU 2010-2020 se décline en 6 axes et 170 actions avec en particulier des propositions fortes pour améliorer l'offre de services du territoire en matière de mobilité.

(Photo : MEL)

Transports en commun

- Lancement d'une nouvelle DSP transport développant notamment un nouveau plan bus renforçant ainsi l'offre dans les territoires des Weppes, de la Vallée de la Lys et du Mélantois.

- Développement d'une offre de bus en site propre et dont la vitesse commerciale est plus rapide : 4 nouvelles Lignes de bus à haut niveau de service, 4 nouvelles Citadines et 1 ligne de nuit après la fermeture de la ligne 1 du métro.
- Abandon des projets de tram-train au bénéfice du doublement des rames de métro de la ligne 1 pour un budget de 617 millions d'euros.
- Mauvais résultat du taux de fraude relevé sur le réseau
    - 2013 : 17,3% - 2015 : 14,4% .
    - 1 point de fraude correspond à une perte de 800 000€.

Nouvelles mobilités

- Développement du V'Lille visant à proposer une offre vélos en libre-service (VLS) et une offre de location longue durée (VLD).
- En 2011, la communauté urbaine a décidé d'entrer au capital de la SCIC « Lilas Autopartage » en charge du développement du dispositif de voiture en libre-service. Cette participation avait pour objectif de faire évoluer le service en le déployant dans un plus grand nombre de communes, de mettre à disposition des voitures pour personnes à mobilité réduite et d'expérimenter le service dans des zones moyennement denses.
- Création de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux personnes handicapées en juin 2009 qui a permis également de prendre en compte les handicaps dans les aménagements d'espaces publics (carrefours à feux équipés pour les non-voyants, places de stationnement).
- Mise en place de la billettique dans les transports en commun, laquelle a rencontré de nombreuses difficultés techniques dans son développement.

Multimodalité

- Issu d'une convention de partenariat entre la Région, la MEL, et le département en 1998, repris et étoffé dans le PDU 2010-2020, le développement des cinq premiers pôles d'échanges multimodaux *(Armentières, Seclin, Don-Sainghin, La Bassée, et Pont de Bois)* s'est déroulé pratiquement sur la période 2008-2014 avec
    - Mise en service d'Armentières en 2008 *(10.5 M € TTC dont 5.6 M de subventions)*
    - Mise en service de Don-Sainghin en 2011 *(5.7 M € TTC dont 2.6 M de subventions)*
    - Mise en service de La Bassée : 2013 *(2 M € TTC dont 0.7 M de subventions)*
    - Mise en service 1ère phase de Seclin : travaux en 2014-2015 et mise en service début 2016 *(3.3 M € TTC dont 1.6 M de subventions)*
- Mise en place de l'intégration tarifaire entre les réseaux de Transpole et le TER.

Mobilités routières

- Certains projets routiers identifiés lors de la réalisation des études sur le PDU 2010/2020 ont été remis en cause en termes de réalisation, de priorisation ou de fonction dans le cadre du SCoT et n'ont pas été repris dans le document :
    - la Liaison Autoroutière Amiens Lille Belgique (ex A24), dont l'abandon a été acté pendant l'étude du volet routier de la révision du PDU par les services de l'Etat.
    - Le contournement Sud/Est de Lille
    - Les projets de contournements de Villeneuve d'Ascq et Forest-sur-Marque du fait de leur passage à travers les espaces sensibles du Val de Marque.
    - la mise à 2 fois 3 voies de l'autoroute A25 entre Nieppe et La Chapelle d'Armentières
    - les projets de nouveaux échangeurs concernant l'accès à la Haute Borne depuis l'A27, ainsi qu'entre l'A27 et la RD90.
- D'autres projets routiers ont été réalisés ou les études lancées : contournement de Wavrin, échangeur d'Armentières, échangeur de Templemars, LINO, …

Evolutions des pratiques (chiffres étude mobilité 2016)

Malgré les décisions prises et les projets mis en œuvre en termes de mobilité, force est de constater, chiffres à l'appui, que les comportements n'ont pas évolué dans le sens attendu. Ainsi, dans l'enquête ménages réalisée en 2016, les évolutions entre 2006 et 2016 montrent :

- un recul de la marche (-2 points),
- une stabilité contrastée de l'usage du vélo, avec une baisse important de sa pratique chez les très jeunes (-50% pour les 11/17 ans) et une augmentation significative chez les jeunes adultes (+63% pour les 18/24 ans),
- une augmentation de l'usage de la voiture (+1,5 point),
- une augmentation de seulement 1 point de l'usage des transports en commun.

2014 – 2018 : une remobilisation métropolitaine autour de la mobilité

Face à ces constats, la MEL a développé au cours de ce mandat une politique mobilité ambitieuse, partenariale et touchant à tous les modes de déplacements : vélo, marche, transport en commun et voiture.

Mise en œuvre d'une réflexion collective et partenariale

- **Organisation en 2016 et en 2018 des Assises métropolitaines de la mobilité et de l'accessibilité** qui visent à créer les conditions d'une prise de conscience collective sur la nécessité d'aborder la question de la mobilité et de l'accessibilité de manière partenariale et partagée ;

(Photos : MEL)

- **Mise en place d'un plan vélo très ambitieux** présentant un programme d'investissements volontariste de plus de 30 M€ d'ici 2020 dont les objectifs sont de développer 100 km de voies dédiées à la circulation des deux roues et de sécuriser leur circulation par le traitement de près de 20 points noirs ;

- **Mise en œuvre d'une aide à l'achat vélo à destination des métropolitains** du 1er avril au 30 septembre 2017 pour un montant de 1,350 M€. Cette opération a permis l'acquisition de 10 000 vélos et des retombées économiques sur le territoire à hauteur de 6M€ ;

(Photo : MEL)

- L'enquête ménage déplacement ayant montré que les nouvelles offres en Vélos en Libre-service ne semble pas avoir suffisamment bénéficié au développement de la mobilité vélo, un **bilan d'étape du dispositif V'Lille a été effectué avec un redéploiement de l'offre sur le territoire ;**

Déploiement des bornes de recharges électriques pour les véhicules électriques sur l'ensemble du territoire métropolitain, y compris sur les communes périurbaines et rurales ;

(Photo : MEL)

- **Développement d'une politique de communication et de sensibilisation auprès des entreprises et des salariés** dans le cadre des plans de déplacements entreprise (PDE) et des « plans mobilité » ;

(Photo : MEL)

- **Aménagement de six premières aires de co-voiturage sur le territoire de la MEL** : Deûlémont, Neuville-en-Ferrain, La Chapelle d'Armentières, Fournes en Weppes et Salomé.

Un réseau de transports en commun plus accessible, plus sûr et mieux déployé sur le territoire

- **Mise en place de la tarification sociale et solidaire** permettant aux usagers des transports en commun de s'acquitter de leur abonnement sur la base de leurs revenus.

- **Installation échelonnée des contrôles d'accès dans les stations de métro** à partir de 2017 avec un objectif de couverture complète en 2020 permettant de réduire le taux de fraude.

(Photo : MEL)

Mise en œuvre d'une nouvelle Concession de Service Public (CSP) des transports en commun, pour la période 2018/2024 qui ré-appréhende le maillage du territoire et développe une offre de transport innovante : En décembre 2017, les élus métropolitains ont adopté une nouvelle CSP Transport qui a permis de dégager de nouveaux moyens d'investissement pour de futures infrastructures de transports dont notre Métropole a besoin.

- **mise en place du « transport à la demande »** pour compléter l'offre des lignes régulières. Ce service permet aux usagers, pour le prix d'un trajet unitaire ou d'un abonnement, de réserver jusqu'à une heure à l'avance leur place pour aller de l'arrêt de leur choix à une station de métro, une gare TER, ….
- **Développement du covoiturage dynamique,** grâce à l'application « Ilévia covoiturage » qui permet de mettre en relation conducteurs et passagers.
- **Mise en œuvre de l'intégration tarifaire des 7 lignes TER que compte le territoire métropolitain** pour les détenteurs d'une carte Pass Pass anonyme ou personnelle. Ainsi, pour le prix d'un ticket unitaire de transport en commun, les usagers pourront voyager entre toutes les gares TER de la métropole.

La mobilité à l'heure de la modernité : l'ouverture du champ expérimental

- **Projet de mise en œuvre de l'Eco-bonus à l'échelle du territoire métropolitain** après son inscription au pacte d'innovation métropolitain signé avec l'Etat en février 2017.

(Photo : MEL)

Ce projet vise à réduire les phénomènes de congestion localisés sur les réseaux routiers les plus saturés. Sa mise en œuvre est intimement liée à la loi « mobilité » et aux décisions qui seront prises à l'échelle nationale, notamment avec la CNIL.

- **Expérimentation de la navette électrique autonome** sur le campus de l'université de Lille pour anticiper les comportements et mobilités de demain.

(Photo : MEL)

Un coup d'accélérateur donné à l'intermodalité

- **Création de nouveaux pôles d'échanges multimodaux et développement des pôles existants** :
  - Poursuite de l'aménagement du pôle d'échange multimodal de Seclin *(TC urbains, interurbains, TER)* réalisée en 2017, avec une seconde phase en 2018-2019,
  - Parc-relais de Tourcoing - Pont de Neuville *(réseau de transports collectifs urbains, mis en service en 2017)*,
  - Travaux en cours depuis mai 2017 du pôle d'échanges multimodal de Pont de Bois à Villeneuve d'Ascq *(pôle d'échanges TC urbains et ferroviaire, mise en service septembre 2018)*,
  - Extension du parc-relais en gare de Don-Sainghin *(lancement des travaux prévu fin 2018 et travaux en 2019)*
  - Création d'un pôle d'échanges en gare de Tourcoing *(lancement des travaux des travaux prévus en 2020)*

Une attention particulière portée au réseau routier avec des opérations majeures d'aménagement de voirie et espaces publics

Les infrastructures routières, support privilégié des transports du quotidien, sont utilisées pour de nombreux usages : déplacements en voiture, transports de marchandises, co-voiturage, électromobilité, transports en commun terrestres, modes doux, ….

L'entretien et la régénération de ces réseaux routiers nationaux et locaux sont primordiaux et ne doivent pas être occultés dans une politique mobilité globale. La nécessité de suivre leur état au regard des impératifs de sécurité routière a été soulignée dès le début du mandat 2014/2020, et la route ou la rue ont été ré-envisagées comme support essentiel des mobilités du quotidien et de celles de demain :

- Liaison Tourcoing-Wattrelos : mise en service en 2017 du tronçon en cours de travaux depuis 2015, et poursuite d'un programme de travaux à court terme *(protection acoustique, section manquante de la liaison, etc.)*

- Accès à de grands pôles d'activités : ZAC du Petit Menin à Neuville-en-Ferrain et Roncq *(travaux en 2017-2018),* et Parc d'activités des 4 vents à Hem et futur parc d'activité d'Illies-Salomé (2018-2019)
- Contournement de La Bassée *(début des travaux automne 2018*)
- Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO) – partie Sud : finalisation des études entre le pôle Eurasanté/ CHRU à Loos – Lille et la rue Potié à Loos – Haubourdin, pour un chantier en 2019-2021

Depuis 2014, la remobilisation de la MEL autour de la problématique stratégique de la mobilité a trouvé des formes d'expression concrètes, diverses et complémentaires.

L'accentuation des défis cumulés et confirmés de l'accessibilité, de l'attractivité et de la santé réclament aujourd'hui un « choc de mobilité » qui interpelle notamment la question infrastructurelle dans une projection à 2035.

Ce « choc de mobilité » doit répondre à 4 objectifs :

- Apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture,
- Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être au service de tous,
- Réduire l'empreinte environnementale des transports en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer,
- Investir dans des infrastructures existantes ou à créer pour améliorer la mobilité, l'attractivité et la santé.

C'est tout l'objet du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) soumis à la concertation publique et auquel le groupe Métropole Passions Communes entend contribuer en portant une ambition pragmatique, ancrée d'une part dans les réalités territoriales de la métropole et d'autre part dans la raison budgétaire, respectant le cadre défini par la contractualisation entre l'État et la MEL.

PARTIE 2 – LE TEMPS DES DECISIONS (… 2035)

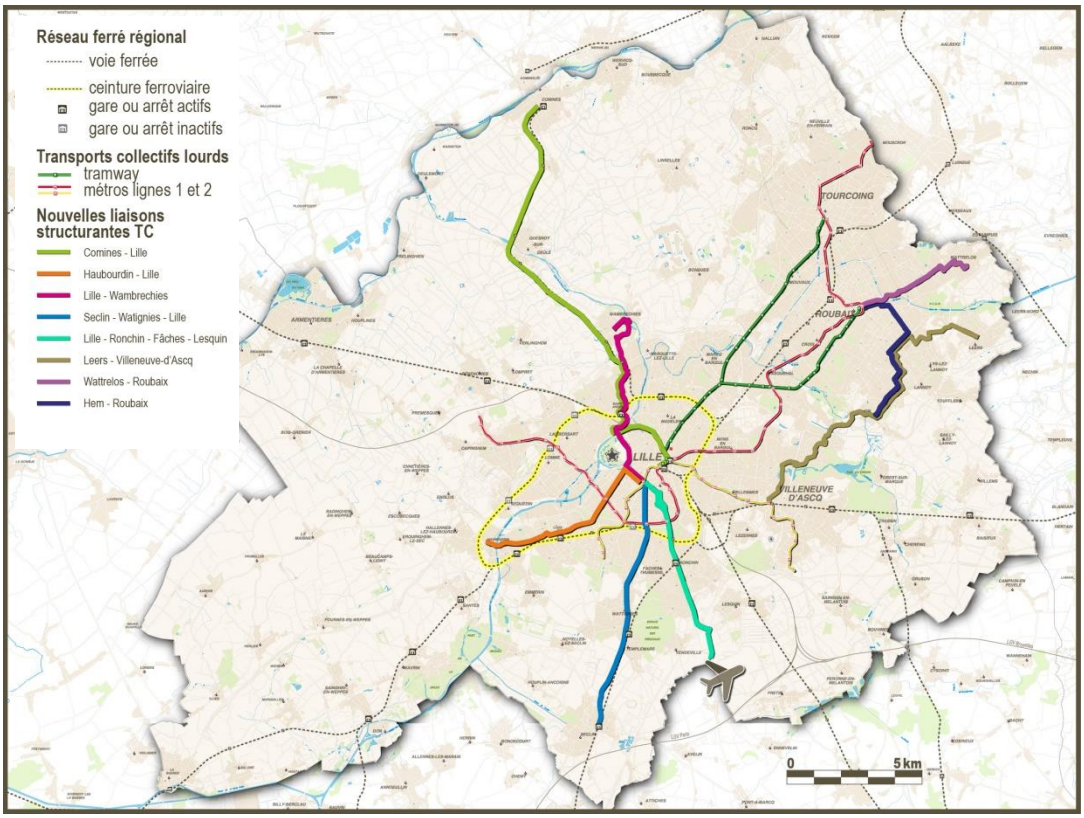
Pour projeter la mobilité métropolitaine à l'horizon 2035, la MEL devra ouvrir, poursuivre et accélérer les 4 chantiers suivants :

- investir dans de nouvelles infrastructures,
- conforter le réseau existant et l'intermodalité,
- travailler aux côtés de nos partenaires et en premier lieu la Région pour mieux connecter notre réseau de transports aux territoires voisins,
- renforcer l'accessibilité numérique de notre territoire.

Investir dans de nouvelles infrastructures structurantes

Notre métropole est en mouvement perpétuel et attire toujours plus de résidents, d'entreprises et de voyageurs. Face à cette réalité, il apparait nécessaire aujourd'hui de développer une nouvelle offre de transports en commun permettant à la fois

- de relier les équipements majeurs et les espaces économiques et résidentiels,
- de mieux utiliser les voies d'eau et leurs abords pour faire évoluer le transport de marchandises mais également les déplacements du quotidien,
- de créer des interconnexions entre les différents modes de transports existants.



Développer un axe métropolitain de transport en commun Nord/Sud

Développer un faisceau de transport en commun Nord/Sud sur un axe reliant Comines jusqu'au sud de la métropole, remplaçant la ligne TER « Comines/Lille », et longeant au sud l'autoroute A1 apparait aujourd'hui essentiel.

- Partie Nord

  Longue de 21 km et située entièrement sur le ressort territorial de la métropole européenne de Lille, la ligne TER « Comines/Lille » est caractérisée par une voie unique, comporte 6 arrêts intermédiaires, sans aucun point de croisement entre La Madeleine et Comines (15 km). En 2017, la MEL a financé conjointement avec la Région une étude de pérennisation de l'offre de transport collectif structurant sur cette section.

  A l'heure de l'abandon de cette voie pour le transport de voyageurs de type TER, il convient d'envisager le développement d'un nouveau type de transport en commun en site propre dans l'optique d'en améliorer l'offre.

  En parallèle, le développement d'une nouvelle offre de transport en commun sur la partie nord du territoire métropolitain permettrait de desservir des secteurs en développement bordant la Deûle et déjà à fort potentiel d'usagers sur les communes de Saint-André, Marquette-lez-Lille et Wambrechies.

- Partie Sud

  Cet axe dans sa partie sud accueille le plus grand nombre d'usagers entrants et sortants du territoire de la MEL. Face à ce flux d'usagers de l'A1 venant du Sud du département et de la région, et aux ambitions de développement économique liées à la présence de l'aéroport de Lesquin et aux projets de développement d'habitat annoncés au sud de la Métropole *(hors champs captants),* il apparait essentiel de déployer un mode de transport en site propre, régulier, rapide et efficace, à destination des habitants, des salariés et des voyageurs.

  En effet, ce nouveau mode permettrait de booster à la fois le développement économique, l'attractivité commerciale et la dynamique démographique du territoire concerné, tout en préservant l'environnement et la santé publique par la réduction du trafic automobile *(réseau routier engorgé à 95% aux heures de pointe)*.

  Pour obtenir cet « effet boost » et ambitionner une fréquentation à hauteur de 40 000 voyages/jour, c'est le choix de la création d'une ligne de tramway, reprenant l'itinéraire de la LIANE 1, qui s'impose naturellement.

En effet, seul un tramway offrira une garantie de fréquence et de temps de parcours capable d'une part d'entrer en concurrence avec la circulation routière, et d'autre part de faire la différence avec la saturation routière régulière de l'A1.
En outre, et pour accroître la vitesse commerciale moyenne de cette nouvelle ligne de tramway, une non-systématisation de toutes les dessertes le long du trajet pourrait être envisagée à certaines heures de la journée.

Cette nouvelle liaison aura pour vocation de :

- fédérer les grands points d'habitat et d'urbanisme de la métropole et accompagner le développement économique du sud de la métropole en créant un véritable corridor économique. Il s'agit d'une véritable ré-urbanisation de cette artère et de repenser l'accès aux villes que cet axe traverse pour renforcer leur attractivité *(Lesquin, Fâches-Thumesnil, Ronchin, Lille)*
- amplifier les ambitions des projets de la MEL en matière d'innovation, de connexion et de dynamisme
- offrir une liaison efficace et moderne sur le corridor d'entrée de Lille avec l'aéroport de Lille Lesquin, renforçant ainsi la dimension internationale de la métropole.

Un projet de tramway serait porteur de dynamisme et de modernité au service du développement et de l'attractivité du territoire

Les objectifs d'un projet de tramway se déclinent autour des axes suivants :

- stratégie de développement urbain : concilier développement économique et démographique, attractivité, cadre de vie et environnement.
- desserte des grands équipements commerciaux, industriels, sportifs ou culturels pour répondre à la demande de déplacements
- report modal en faveur des transports en commun et décongestion urbaine
- développement de l'intermodalité
- qualité et attractivité du service : la réorganisation du réseau autour des axes de transports en commun en site propre est une opportunité pour améliorer l'image du réseau et rendre le service plus attractif tout en garantissant une meilleure efficacité
- qualité environnementale : un projet de tramway est l'occasion d'améliorer la qualité de l'air
- et de réduire les nuisances liées au trafic automobile

En outre, un tel projet serait une solution pour lutter contre la thrombose routière de la MEL.

En effet, tous les accès à la MEL sont concernés par un fort trafic routier, mais c'est sur l'autoroute A1 que le problème est le plus crucial : cet axe, reliant la métropole lilloise au bassin minier et à la région parisienne, présente, sur certains tronçons, des fréquentations allant jusqu'à 200 000 véhicules par jour. Conséquence de ce trafic, on estime le degré de saturation de cet axe de l'ordre de 95% aux heures de pointe[1].

Un secteur Sud-Est à fort potentiel

Le réseau de transport en commun structurant actuel *(2 lignes de métro, 2 lignes de tramway, 8 Lianes)* assure déjà un rôle majeur dans la réponse à la demande de déplacements centraux et de la 1ère couronne. La demande de déplacements de la 2ème couronne est également couverte par le réseau ferré TER organisé en étoile autour de Lille, ce qui permet une irrigation complémentaire de la métropole sur l'ensemble de son territoire.

En connexion directe avec les lignes de tramway actuelles, les 3 premières lignes de bus structurantes *(Liane 1, ligne 12, Liane 4)* confirment une demande de déplacement très forte.

La forte fréquentation de la Liane 1 *(14 035 voyages/jour ouvré)* démontre son rôle majeur pour la liaison directe depuis et vers le secteur de Lille centre et pour la desserte interne du centre-ville :

- 33% en desserte interne Lille
- 25% en échanges Lille – Ronchin – Fâches-Thumesnil
- 25% en échanges Lille – Wambrechies

Même si aujourd'hui les niveaux de fréquentation restent en-deçà des niveaux classiques pour des lignes de tramway *(25 000 voyages/jour),* cet itinéraire montre un véritable potentiel. Un « effet tramway » est à prévoir, boostant les fréquentations actuelles jusqu'à doubler, voire tripler la fréquentation à hauteur de 40 000 voyages/jour, auquel il faut ajouter le développement des quartiers traversés *(Porte de Douai, zone aéroportuaire de Lesquin, Lil'Aeroparc,…).*

Le parcours de la ligne de tramway Lille–Lesquin

Un projet de tramway dans ce secteur pourrait reprendre l'itinéraire de la Liane 12, desservant ainsi le centre dense de Lille ainsi que les communes de Ronchin et

[1] *source « Livre Blanc : mobilité intelligente », 2015*

[2] *Si une desserte tramway est moins fine qu'une desserte de Liane, elle a une zone de chalandise plus vaste, une meilleure garantie de temps de trajet et conduit à une révision du réseau de transport avec la création de lignes de bus complémentaires s'il y a un potentiel en matière de déplacements*

Lesquin. Outre une population et des emplois nombreux, ce territoire est en plein développement avec notamment la création du projet Lil'Aeroparc qui regroupera 5 000 emplois supplémentaires dans la zone à partir de 2020.
Le scénario proposé consiste en une extension depuis la Gare Lille Flandres jusqu'à l'aéroport Lille – Lesquin, en passant par République Beaux-Arts, quartier Saint Sauveur, Porte de Douai, la ville de Ronchin et le centre commercial de Fâches-Thumesnil, le nouveau quartier en projet dans la zone aéroportuaire, puis enjambe l'autoroute pour desservir l'entrée « voyageurs » de l'aéroport.
Cette ligne propose des correspondances avec les deux lignes de métro *(à Gare Lille Flandres, République Beaux-Arts et Porte de Douai),* les deux lignes de tramway *(Gare Lille Flandres),* le TGV *(Gare Lille Flandres)* et le TER *(Porte de Douai et Ronchin)* avec redéploiement du réseau de proximité afin de favoriser le rabattement sur ce nouvel axe fort.

- 60% du linéaire traverse des zones « urbaines très denses centrales et à dominante d'habitat »
- 28% traverse des zones « urbaines à densité élevée et à dominante d'habitat »
- 8% traverse des zones « d'activités diversifiées *(bureaux, commerces, services) »*

Soit un total de 42 100 habitants et 68 200 emplois aujourd'hui, hors projet Lil'Aéroparc, mais qui ont vocation à doubler par l'apport de cette infrastructure.
De nombreux générateurs de déplacement jalonnent le corridor pressenti, assurant une répartition homogène de la charge.
En première approximation, les stations sont implantées afin de respecter une inter-distance moyenne de 500m, soit 18 stations *(afin de garantir une attractivité maximale le long du corridor)* pour une liaison longue de 10km, soit **une garantie de temps de parcours de Lille-Lesquin d'une trentaine de minutes** *(si on compte 1min30sec pour le trajet inter-station et 15sec par station pour l'échange voyageurs).*

Cette garantie de temps de parcours est la préoccupation première des clients. Celle-ci arrive largement avant la rapidité. L'important est de connaître et d'être sûr de son temps de parcours, ce qui est loin d'être le cas avec les bus ou la voiture.

L'enjeu n'est pas de parcourir la gare de Lille à l'aéroport de Lesquin en 15min, ce qui serait absurde au regard du potentiel de clients, mais bien de garantir un temps et de maintenir une desserte locale et attractive des communes traversées.

Ainsi la construction d'un Parc-Relais de 3 000 à 4 000 emplacements à la sortie de l'A1 à la hauteur de l'Aéroport pourrait permettre le désengorgement de cet axe vers Lille et offrir une garantie de temps de trajet vers le centre-ville d'une demi-heure.

Qu'il s'agisse de l'effet « booster » d'attractivité lié à la mise en place d'un mode lourd avec une zone de chalandise élargie avec un développement de l'habitat et de zones d'activité le long du corridor créé, de l'aboutissement du projet Lil'Aéroparc et

de projets de construction tel un Parc-Relais, la **fréquentation de cette ligne de tram pourrait atteindre les 40 000 voyages/jour.**

Une garantie de temps de parcours, Une bonne compréhension du parcours, Une forte lisibilité de l'offre, Une grande facilité d'accès à cette offre de transport

En effet, si le terminus Sud de cette ligne de tramway est l'aéroport Lille Lesquin, c'est une destination emblématique. La majorité des parcours réalisés seront ceux de la desserte Sud de la Métropole, avec une intensification des déplacements entre cette zone géographique, ses différentes zones d'habitat et d'activité et le centre-ville.

Dans ce cadre, la fréquence et surtout la garantie du temps de trajet sont le gage du succès de cette ligne de tramway auprès des voyageurs. C'est ce qui créera l'avancée et la différence face à l'incertitude actuelle de ces trajets.

- <u>Développement d'axes complémentaires</u>

  En outre, au-delà de cet axe Nord/Sud, des réflexions doivent être menées pour développer de nouveaux axes structurants sur des secteurs marqués par une circulation automobile dense et au stationnement contraint :

  - *Un axe vers l'Ouest permettant une liaison rapide entre Lille et Haubourdin* :
    Cette liaison structurante entre Lille et Haubourdin traverse des secteurs densément peuplés, au taux d'équipements important et permet de compléter le maillage de transport en commun.

  - *Un axe vers le sud entre Lille et Seclin en passant par Wattignies*
    Cette liaison structurante vers le cœur de Lille depuis Seclin permettrait de desservir des quartiers en politique de la ville et des secteurs marqués par une forte circulation automobile.

  - *Un axe reliant Roubaix et Hem*
    Cette liaison entre Hem et l'hypercentre Roubaisien permettrait d'améliorer l'accessibilité en transports en commun du versant nord-est et favoriserait une connexion au métro, mais également au tramway au niveau de la station Eurotéléport, renforçant ainsi son rôle de pôle d'échanges.

  - *Une liaison express reliant Villeneuve d'Ascq et Leers*
    La création d'une liaison express, rapide et compétitive, entre le versant nord-est et Villeneuve d'Ascq *(Leers/Les Prés)* développerait une nouvelle offre dans un secteur non desservi par la voie ferré. En outre, cela permettrait des interconnexions avec les lignes de bus actuelles et le métro *(Pont de Bois).*

Utiliser les voies ferrées désaffectées pour le développement d'une offre de transports en commun en site propre et de vélo-route

Le territoire métropolitain est concerné par de nombreuses voies ferrées désaffectées ou encore affectées, pour partie, à du transport de fret et de voyageurs.
Afin de développer une offre de transports en commun en site propre, reprenant les anciennes gares comme arrêts, et dans l'objectif de renforcer le réseau de vélos routes, l'utilisation de ces voies ferrées apparait opportune tant par le maillage qu'elles présentent, que par la rapidité et le coût maîtrisé de mise en œuvre de ces « réaffectations ».

Exemple de la ceinture ferroviaire de la métropole lilloise qui

- *traverse 11 communes : Lille, Mons-en-Baroeul, Marcq-en-Baroeul, La Madeleine, St André-lez-Lille, Lambersart, Lomme, Sequedin, Haubourdin, Loos et Ronchin ;*
- *compte 7 gares ou points d'arrêts actifs et 3 points d'arrêts complémentaires qui pourraient être réactivés ;*
- *est utilisée de manière partielle, par tronçon, et non sur la totalité de son tracé.*

Aménager cette ceinture ferroviaire pour permettre le développement d'une offre de transport en commun en site propre sur l'ensemble de son tracé, permettrait :

- *de développer une offre de transport en commun rapide sur des tracés existants,*
- *de favoriser l'intermodalité avec les lignes TER ou encore les deux lignes de métro (Gare Lille Flandres, CHR O. Lambret, Porte des Postes, Pont Supérieur),*
- *de relier les communes de la première couronne de Lille sans emprunter les réseaux qui convergent tous vers le centre de Lille,*
- *d'atténuer les effets de coupure des tracés de chemin de fer mais également d'en améliorer la qualité urbaine et paysagère.*

Regarder les voies d'eau et leurs abords comme un nouveau mode alternatif de déplacement à la route

Notre territoire est un territoire d'innovations et d'expérimentations, notamment en matière de mobilité. Aussi, nous devons réfléchir, à l'instar d'autres territoires, à l'utilisation des voies d'eau qui traversent la MEL pour développer des expérimentations en matière de mobilité de personnes et de transports de marchandises. Les transports de personnes et de marchandises par voies d'eau pourraient ainsi devenir un mode de transport pleinement intégré, complétant les autres modes de transport présents sur notre territoire.
Rappelons que le transport fluvial de marchandises, mais également de voyageurs, est peu consommateur d'énergie et limite l'empreinte écologique.

A titre d'information :

- Une tonne de marchandise transportée par voie fluviale génère en moyenne quatre fois moins de CO2 que par la route ;
- Une péniche de 80 mètres correspond à 50 poids lourds

Exemple des liaisons fluviales de voyageurs à Nantes
Aujourd'hui, 2 Navibus actuellement en service et des 3 projets qui seront développés d'ici à 2023 à Nantes
« Ces navettes répondent à un vrai besoin des habitants pour les déplacements du quotidien, mais elles contribuent aussi à la douceur de vivre et à la qualité de vie dans Nantes Métropole », souligne Johanna Rolland, maire de Nantes et présidente de Nantes Métropole. "Elles nous offrent un rapport différent au temps, à l'eau et à la nature ». (Photo : TAN)

Exemple de la « Pallet Shuttle Barge »

Sur le modèle de l'expérimentation développée à Dourges grâce à l'usage de la « Pallet Shuttle Barge », utiliser ce type de transport de marchandises pourrait répondre aux problématiques de logistique urbaine de demain, et à la problématique du dernier kilomètre en complément avec les actions menées par le Centre Multimodal de Distribution Urbaine situé sur le port de Lille.

(Photo : Blue Line Logistis-Pallet Shuttle Barge)

Les bords à voies d'eau et bords à canaux doivent ainsi être sortis d'une approche exclusivement sportive ou touristique pour constituer des axes de déplacements ouverts aux nouvelles mobilités du quotidien (deux-roues électriques, …….).
Cette ouverture nécessitera de surmonter des ruptures physiques dans la continuité des cheminements (passages en encorbellement,…..) qui devront également faire l'objet d'un traitement particulier en terme de qualité du revêtement et de mise en sécurité.

Organiser le réseau existant et renforcer l'intermodalité

Une meilleure connexion entre les modes de transport

Le territoire métropolitain est irrigué par de nombreuses liaisons de transports en communs cadencés qu'il s'agisse de trains, métro, tramway ou bus, mais également de transports en communs routiers à la demande.
Afin de permettre une meilleure intermodalité pour les voyageurs, il est primordial de développer des points d'échanges stratégiquement situés sur le territoire métropolitain.
Il convient pour cela de :

- travailler finement pour développer des boucles de rabattement ou créer des liaisons de transports en commun vers les gares et les terminus de métro, bus et tramway comme par exemples :
    - entre le terminus du métro ligne de 2 « St Philibert » et la Gare TER de Pérenchies ;
    - entre le terminus du métro ligne 1 « Quatre cantons » et le secteur de la Haute Borne qui à ce jour accueille 188 entreprises et plus de 8600 salariés.
- et de développer de nouveaux aménagements tels que :
    - les aires spécifiquement dédiés aux intermodalités ;

- les parcs relais en surfaces ou en ouvrages selon la configuration de l'environnement urbain immédiat ;
- les zones de stationnement sécurisées pour les vélos.

Reconsidérer le tramway (meilleure insertion urbaine prolongement vers Wattrelos)

En outre, une attention particulière doit être accordée à l'insertion du tramway existant, dit « Mongy », dans son environnement urbain, à sa capacité d'accueil en termes de voyageurs et à son cadencement.
Toutefois, nous nous positionnons en opposition sur le passage de l'écartement des rails du système métrique à celui appelé « 1435 », car ces travaux mobiliseraient au minimum 100 millions d'euros, nous empêchant alors de développer des infrastructures de transport en commun de manière équilibrée sur le territoire métropolitain, et entrainant une iniquité d'accès aux transports en commun pour les habitants de la métropole.

Un premier travail sur le POC Grand Boulevard, initié dans le cadre de « Lille 2020, Capitale mondiale du Design », peut permettre à la MEL et aux élus des communes concernées d'y réfléchir et d'aboutir à l'horizon 2035 à une nouvelle offre de service sur ce mode de transport en commun en prolongeant la ligne de tramway de « Roubaix Eurotéléport », son terminus actuel, jusqu'à Wattrelos.

Connecter notre réseau de transports aux territoires voisins

De par sa position géographique transfrontalière, les réseaux routiers et ferroviaires la traversant et son rôle de locomotive régionale, la Métropole Européenne de Lille ne peut évidemment pas être déconnectée des territoires qui l'entourent et a fortiori de l'ensemble du territoire régional, et de sa réalité transfrontalière.
L'objectif visé est de faciliter l'accessibilité et les interconnexions entre les territoires tout en agissant, en parallèle, sur la réduction le plus en amont possible de notre territoire des circulations routières « traversantes » et polluantes, notamment celle des poids-lourds.

C'est pourquoi, la MEL doit être aux côtés de la Région et au cœur des échanges partenariaux pour :

- **Développer et renforcer les liaisons ferroviaires entre la MEL, l'ensemble des territoires infra-régionaux et l'Eurorégion** :
  - Création d'un Réseau express Hauts de France .
  - Maintien des liaisons TER entre la MEL et les territoires infra-régionaux (CAPSO, Bassin minier, …) ;

- Renforcement des liaisons ferroviaires avec la Belgique (Tournai, …) ;
- Maintien des liaisons européennes à grande vitesse avec Londres, Bruxelles et Amsterdam, …

- **Valoriser le réseau ferré existant** en permettant à un plus grand nombre de voyageurs de l'utiliser soit par une augmentation du cadencement, soit par une augmentation de la capacité d'accueil des équipements roulants,

- **Définir un nouvel usage des tracés au service des métropolitains dans le cadre de la réflexion engagée sur l'évolution du réseau.** C'est d'ailleurs dans ce cadre que la MEL a décidé d'accompagner la Région en finançant pour moitié l'étude relative à la ligne « Lille-Comines ».

- **Accompagner le développement du projet du Canal Seine Nord,** dans la perspective du développement du Port de Lille et pour booster l'évolution du transport de marchandises à l'échelle régionale. La présence de la MEL autour de la table des échanges et des négociations apparait indispensable au regard du trafic des poids lourds sur nos réseaux routiers primaires et secondaires, et au regard des investissements que la MEL pourrait être amenée à effectuer sur les ouvrages d'art de son territoire.

Renforcer l'accessibilité numérique de notre territoire

- Le numérique, tant à travers la constitution de bases de données qu'à travers leur mise à disposition via des applications, a pour ambition première d'apporter l'information dont les usagers ont besoin pour se déplacer et choisir leur mobilité, tous modes confondus.

  Il apparait donc indispensable de développer ou de conforter les outils de mise à disposition des utilisateurs finaux des informations fiables, en temps réel et prenant en compte l'état des circulations, de la voirie et des espaces publics, pour permettre à chacun de construire ses déplacements sereinement et en toute sécurité sur l'ensemble du territoire métropolitain. Le développement de ces outils numériques permettrait, notamment pour les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, de construire des mobilités plus inclusives dans les transports en communs de la métropole en intégrant des données relatives à l'état de fonctionnement *(au moins une fois par jour)* des équipements de mobilité *(ascenseur, escaliers mécaniques, …).*

- En parallèle, le développement d'une couverture numérique fiable à l'échelle de notre métropole, voire de l'ensemble du territoire régional, permettrait de participer à la lutte contre les émissions de gaz à effets de serre mais également des particules fines en repensant les modes de travailler. Le développement du télétravail et des

espaces de coworking sur l'ensemble du territoire, au plus près des habitants, constitue à cet égard une réponse complémentaire à la lutte contre la congestion de notre métropole et à l'amélioration de la qualité de l'air.

CONCLUSION

L'ouverture à une large concertation du projet de Schéma Directeur d'Infrastructures de Transports est un nouveau signe d'affirmation de la « Métropole Citoyenne » à laquelle notre Président Damien CASTELAIN est particulièrement attaché, son objet étant d'aboutir à un véritable projet de planification et d'organisation du système de déplacements structurant tous modes de transports confondus, à l'échelle du territoire, sans oublier les interconnexions à renforcer avec les territoires et réseaux voisins.

Il faut saluer cette démarche innovante, en souhaitant qu'un grand nombre d'acteurs métropolitains : usagers, citoyens, conseils municipaux, associations, entreprises, … prennent part à ce temps de co-construction collective qui leur est proposé, car aujourd'hui, le constat largement partagé démontre que le territoire métropolitain a besoin de nouvelles liaisons de transports en commun structurantes pour enrayer à la fois la congestion routière, participer à l'amélioration de la qualité de l'air et offrir à chacun la possibilité d'utiliser des transports en communs rapide efficace et interconnectés.

Notre réseau de transport en commun sera efficient à partir de l'instant où « Chaque métropolitain pourra accéder, de manière efficace, aux services et équipements publics, à son lieu de travail ou d'études, aux équipements de loisirs, quelle que soit sa commune de résidence.

Mais si on peut considérer que de bonnes infrastructures participent au bon fonctionnement du réseau de transport, et de ce fait au développement économique et social, il n'en demeure pas moins qu'il faut y affecter des moyens financiers suffisants et de manière judicieuse.

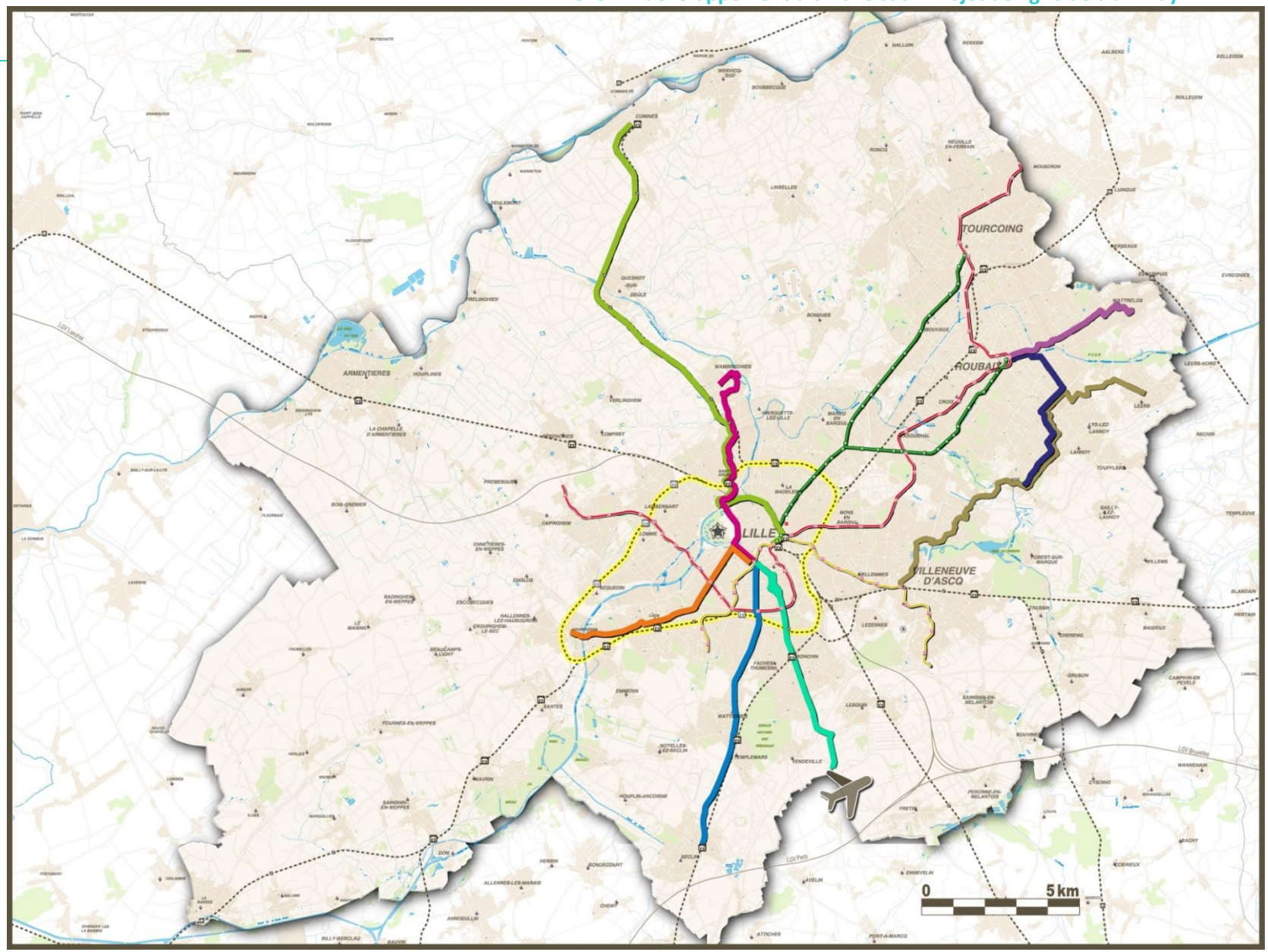
Dans ce cadre, la contribution du groupe Métropole Passions Communes se veut à la fois réaliste et responsable.
Réaliste, là où certains projettent des lignes de tramway comme s'il en pleuvait.
Responsable, là ou d'autres évoquent des milliards d'euros par pure démagogie.
Réaliste et responsable ne signifient pas pour autant dépourvu d'ambition et de volontarisme.
Bien au contraire.
En faisant rimer ambition et raison, volontarisme et pragmatisme, la contribution du groupe Métropole Passions Communes propose au débat un scénario ni idéaliste, ni idéologique, mais un scénario réalisable

MPC
Métropole Passions Communes

METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE
Mandat 2014/2020

Schéma Directeur des Infrastructures de Transports
Contribution du Groupe Métropole Passions Communes
Annexe 1 – développement d'un axe sud - Projet de ligne de tramway

Réseau ferré régional
- voie ferrée
- ceinture ferroviaire
- gare ou arrêt actifs
- gare ou arrêt inactifs

Transports collectifs lourds
- tramway
- métros lignes 1 et 2

Nouvelles liaisons structurantes TC
- Comines - Lille
- Haubourdin - Lille
- Lille - Wambrechies
- Seclin - Watignies - Lille
- Lille - Ronchin - Fâches - Lesquin
- Leers - Villeneuve-d'Ascq
- Wattrelos - Roubaix
- Hem - Roubaix