

**« POUR UN SCHÉMA DIRECTEUR DES  
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT  
AMBITIEUX ET MODERNE,  
RÉALISTE ET COLLECTIF »**

**Contribution des élus du groupe  
Métropole Communes Unies**

## AVANT-PROPOS

La Métropole Européenne de Lille a besoin d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transport. C'est notre opinion, et elle est, à ce qu'il nous semble, partagée par tous. Pourquoi ?

- Parce que la Métropole ne propose pas, malheureusement, un service équivalent à celui de la plupart des autres grandes aires métropolitaines de France, voire même d'agglomérations plus modestes. Parmi les métropoles françaises, le nombre de kilomètres de réseaux métro et/ou tramway est moindre à Lille qu'à Lyon, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Grenoble, Montpellier, Orléans, Dijon, Brest... Parmi les agglomérations de plus de 500.000 habitants, seuls Aix-Marseille, Toulouse (de très peu) et Nice (qui rattrape rapidement son retard avec ses nouveaux projets de tramway) restent moins bien équipés que la métropole lilloise.

- Parce que la Métropole n'a plus développé de projet de transport lourd (métro, tramway, tram-train...) depuis la livraison du dernier tronçon de la ligne 2 du métro, en l'an 2000. La même année, les projets de ligne 3 et 4 du métro étaient abandonnés. Le vice-président de la MEL alors en charge des transports urbains indiquait à cette occasion que « *la priorité [allait] au développement du réseau de bus, au tramway urbain, au tram-train* ». Nous n'avons vu aucune trace depuis lors.

- Parce que la Métropole n'a pas été au rendez-vous de ses propres engagements au fil des années écoulées. Le Plan de Déplacements Urbains adopté en 2011 et sensé couvrir la période 2010/2020 comprenait différents investissements lourds : deux axes de trams-trains de Don-Sainghin à Baisieux et de Seclin à Comines, le prolongement de la ligne 1 du métro vers le sud, le doublement de la longueur des rames de cette même ligne de 26 à 52 mètres... A l'échéance du PDU en 2020, aucun de ces projets n'aura été mené. Les deux premiers ont même été purement et simplement abandonnés.

- Parce que la Métropole est loin de ses objectifs et qu'elle est même en régression sur certains. La MEL s'est fixée comme cap de faire progresser d'ici 2020 la part de la marche de 31 à 35 % des déplacements, celle du vélo de 1,5 à 10 %, celle des transports en commun de 10 à 20 %, tandis que la part du véhicule individuel baisserait de 55 à 35 %. Sur la base de l'enquête Déplacements réalisée en 2016, nous en sommes bien loin ! La part de la marche a baissé à 30 %, celle du vélo est restée inchangée, celle des transports en commun a gagné à peine un point à 11 %, tandis que celle du véhicule individuel connaissait la plus grosse augmentation à 56,5 %. Il faut bien reconnaître ici un échec évident et partagé.

Dès lors, il appartenait aux élus métropolitains de se saisir de cette question. Il s'agit de chantiers de temps long : nous sommes conscients qu'il n'y aura pas le moindre coup de pioche donné avant les échéances électorales de 2020. Il nous faut accepter cet état de fait et penser à l'avenir. Notre groupe Métropole Communes Unies entend participer pleinement à ce débat majeur en formulant les propositions reprises dans cette contribution.

**Les élus du groupe MCU**

## **LES PRIORITÉS QUE NOUS RETENONS**

### **1- Des choix en conscience sur les priorités de desserte**

Toutes les communes, tous les habitants de la Métropole ne pourront pas être desservis par des infrastructures lourdes de transport. Certaines ne le peuvent pas ; d'autres peut-être ne le souhaitent même pas.

Il s'agit donc de faire des choix sur les secteurs à desservir en priorité. Au sein du Groupe MCU, nous arrêtons en conscience nos choix sur trois catégories de « points de passage » prioritaires :

- les quartiers concernés par les différents programmes de Politique de la Ville et de Rénovation Urbaine qui ne sont pas encore suffisamment raccordés au réseau métro ou tramway, et dont la desserte contribuera à l'aménagement et au désenclavement ;
- les sites d'excellence définis par la Métropole qui ne sont pas encore suffisamment raccordés au réseau métro ou tramway, et dont la desserte contribuera à la consolidation ou au décollage ;
- les points d'intermodalité, notamment les stations de métro et arrêts de tramway existants (à commencer par ceux situés en bout de ligne) ainsi que celles des gares TER qui sont insuffisamment exploitées actuellement.

### **2- Le choix résolu du site propre**

A nos yeux, la reconfiguration du réseau de transports collectifs « armature » ne peut passer que par des Transports en Commun en Site Propre (TCSP).

Les plus récents développements de transports collectifs au sein de la métropole ont été la mise en œuvre des Lianes. Néanmoins, on ne peut malheureusement pas parler à leur sujet de « Bus à Haut Niveau de Service », notamment dans la mesure où une partie trop faible de leurs parcours est réalisée sur des voies de circulation dédiées.

Dans un contexte de congestion automobile qui n'a pas diminué dans la métropole, au contraire même, les usagers des transports collectifs doivent avoir la garantie de transports cadencés. La levée de l'incertitude sur les temps de trajets est l'un des premiers leviers que nous pouvons actionner pour convaincre les métropolitains d'utiliser les transports en commun.

Aussi, nous faisons le choix de proposer exclusivement, pour ce Schéma Directeur, des infrastructures de transports en site propre, sans passage (hors carrefours) sur des voies partagées avec les véhicules individuels.

### **3- Une approche respectueuse de l'environnement**

Assurer la construction d'infrastructures lourdes ne peut pas se faire, bien évidemment, sans conséquences pour les secteurs traversés. Dire que nous comptons demain tracer de nouveaux axes de Transports en Commun en Site Propre sans couper le moindre arbre serait au mieux illusoire, au pire mensonger.

Toutefois, nous entendons adopter dans le cadre du Schéma Directeur une approche respectueuse de l'environnement, qui nous semble indissociable aujourd'hui d'une prise de décision cohérente et durable. Ce choix se traduira dans les modes de déplacements que nous souhaitons promouvoir :

- d'abord des modes de transport en surface et non en souterrain, afin d'être les garants de la préservation de l'une des principales richesses de notre métropole que sont ses champs captants ;
- ensuite des modes de transport ne faisant pas appel à des énergies fossiles, mais uniquement à de l'énergie électrique.

### **4- De l'audace en matière de technologies**

L'histoire des transports urbains de la métropole lilloise, c'est l'histoire de l'innovation en matière de transports. A la fin du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle, les ingénieurs Alfred Mongy et Léon Francq font figure de pionniers, en déployant d'abord des locomotives à vapeur sans chaudière (construits à l'usine de Fives-Lille) puis l'électrification. A son tour, le métro VAL inauguré en 1983 sera le symbole de la modernité et de l'audace, en faisant le choix de l'automatisation.

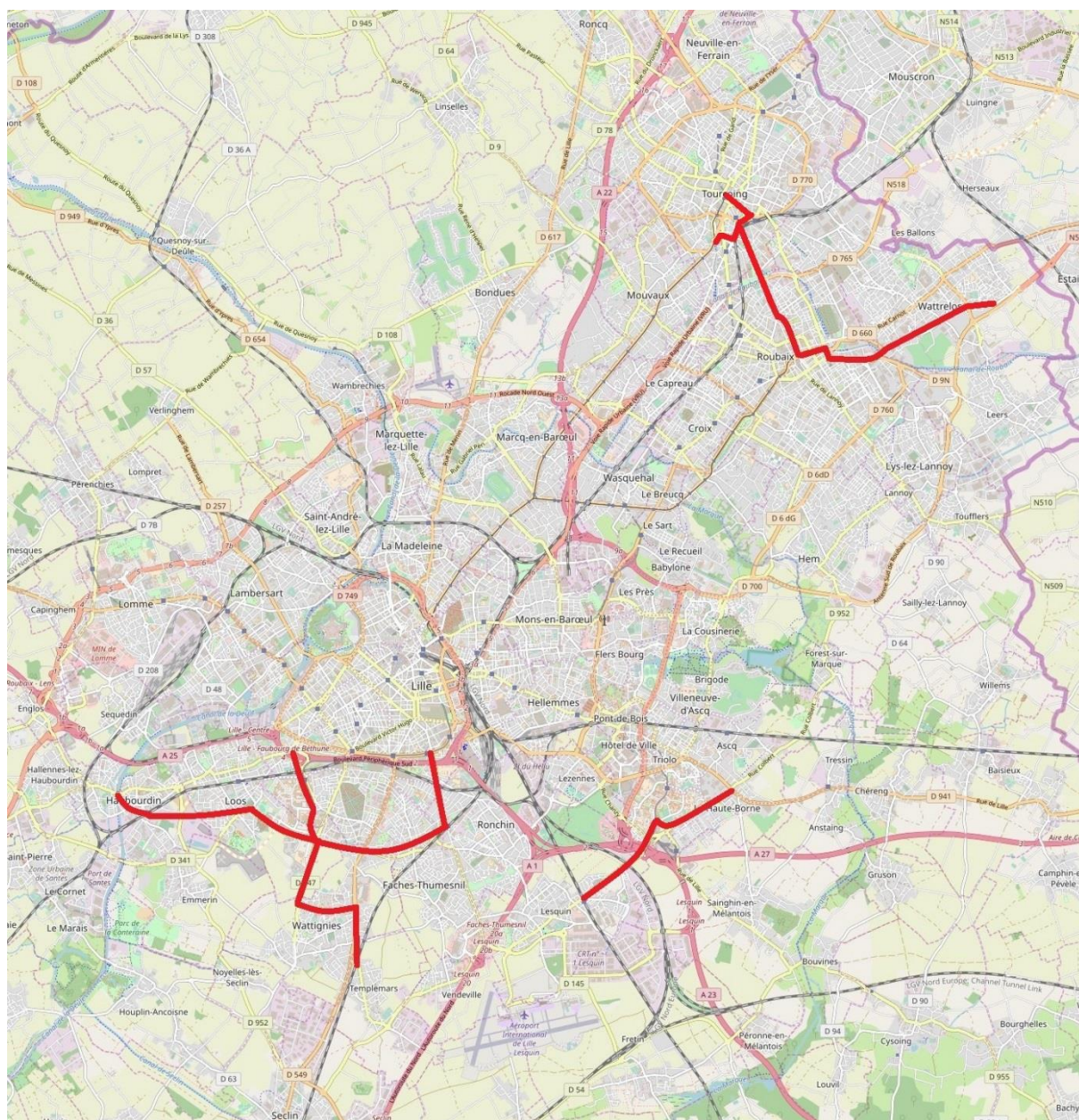
La Métropole Européenne de Lille doit retrouver cet ADN de modernité et d'audace. Nous proposons donc de positionner les futures infrastructures à la pointe des technologies. Ainsi, nous voulons des transports à énergie positive en terme de bilan environnemental. Nous souhaitons également que la Métropole s'engage dans des modes de transports encore peu usités en France, à commencer par le véhicule autonome (sans conducteur), dans la droite ligne de l'audace du VAL il y a 35 ans.

### **5- Du réalisme sur le plan financier**

Autant il nous faut faire de notre audace une force sur le plan technique et technologique, autant le devoir des élus métropolitains est de proposer, au travers du SDIT, une programmation réaliste sur le plan financier, soutenable pour la collectivité sur les années à venir. Les transports urbains sont une priorité, mais ils ne sauraient empêcher la Métropole de délivrer un service public de qualité dans le cadre de ses autres compétences obligatoires.

Le rythme de désendettement de la MEL étant de l'ordre de 100 millions d'euros par an, nous souhaitons mobiliser cette capacité d'autofinancement afin de rythmer le développement et la modernisation du réseau de transport sur les 12 prochaines années au moins.

**DÉVELOPPER DE NOUVELLES LIGNES DE TRAMWAY  
DANS LE CADRE D'UN PROJET GLOBAL « 52 KILOMÈTRES TRAM »**



**NB :** les tracés repris ci-dessus représentent des corridors de projet, et non à ce stade des tracés de passage, qui nécessiteront un travail technique important dans leur définition.

## **Action 1 : deux lignes de tramway au sud-ouest de Lille**

Le bassin sud-ouest de Lille concentre de nombreux enjeux de développement pour la métropole, et il est actuellement l'un des moins bien desservis. Nous proposons donc de dessiner sur ce territoire deux lignes de tramway, en croix.

Une première ligne Haubourdin - Moulins sud permettrait la desserte de différents points d'intérêt dans le cadre des priorités déjà définies :

- le centre-ville d'Haubourdin,
- la gare TER d'Haubourdin (ligne 7, 61 377 voyageurs en 2016),
- le quartier en Rénovation Urbaine des Oliveaux à Loos,
- le site métropolitain d'excellence Eurasanté,
- le sud du quartier en Rénovation Urbaine de Lille Sud,
- le centre-ville de Faches-Thumesnil,
- la gare TER de Ronchin (ligne 1 bis, 38 696 voyageurs en 2016),
- la gare TER de Porte de Douai (ligne 7, 20 164 voyageurs en 2016)
- la station de métro Porte de Douai ou Porte de Valenciennes (ligne 2).

La seconde ligne Wattignies - Faubourg de Béthune permettrait la desserte de différents points d'intérêt dans le cadre des priorités déjà définies :

- la gare TER de Wattignies-Templemars (ligne 1 bis, 55 874 voyageurs en 2016),
- le centre-ville de Wattignies,
- le quartier en Rénovation Urbaine du Blanc-Riez à Wattignies,
- la station de métro CHU Eurasanté (terminus ligne 1),
- la station de métro CHU Centre Oscar Lambret (ligne 1),
- la gare TER Lille CHR (ligne 7, 223 040 voyageurs en 2016).

Ces deux lignes peuvent se croiser, et donc donner lieu à un nouveau point intermodal, à la jonction des communes de Lille et Loos à proximité d'Eurasanté.

Le tracé approximatif de ces deux lignes est estimé par nos soins à 9,5 et 5,5 kilomètres, soit un total d'environ 15 kilomètres pour cette « croix du sud lillois ».

## **Action 2 : une ligne de tramway au nord-est de la Métropole**

Le versant nord-est de la Métropole rassemble sur un périmètre restreint un certain nombre de caractéristiques spécifiques. A nos yeux, l'apport d'une infrastructure de transport de type tramway est un enjeu essentiel. Le tramway peut en effet être un formidable levier d'aménagement des espaces publics dans des quartiers en rénovation. Le corridor de projet tel que nous le soumettons à la réflexion permettra de desservir le quartier de l'Epidème (Tourcoing), de l'Alma, du Cul de Four et de Pile (Roubaix) et de Beaulieu (Wattrelos), en participant à leur désenclavement et leur connexion avec les réseaux de métro et de tramway existants, notamment afin de faciliter le trajet vers le cœur lillois et ses zones d'emploi.

Cette ligne permettra également d'accélérer le développement du site métropolitain d'excellence de l'Union, ainsi que des équipements publics comme La Condition Publique à Roubaix.

Enfin, elle a vocation à créer des points d'intermodalité avec les stations de métro Tourcoing Centre, Gare de Tourcoing et Eurotéléport (ligne 2), l'arrêt de tramway Eurotéléport, la gare TER et TGV de Tourcoing (812 416 voyageurs en 2016).

Ce projet s'accompagne de la déviation de l'actuelle ligne de tramway, appelée à se poursuivre, après l'arrêt Pont Hydraulique, vers Tourcoing Centre non plus par l'ouest mais en empruntant un tracé est qui lui permettra de desservir désormais la gare de Tourcoing.

Le tracé approximatif de cette nouvelle ligne est estimé par nos soins à environ 10 kilomètres.

### **Action 3 : un barreau de transport en commun en site propre au sud-est**

La ligne 1 du métro connaît actuellement son terminus à la station 4 Cantons - Stade Pierre Mauroy. Nous proposons la création d'un barreau de transport en commun en site propre qui permette de renforcer la connexion de cette station, et de soulager la forte congestion de ce secteur. Cette nouvelle ligne sera en mesure de desservir :

- à l'ouest, la gare TER de Lesquin (ligne 12, 160 957 voyageurs en 2016),
- au centre donc, la station de métro 4 Canton - Stade Pierre Mauroy,
- à l'est, le site métropolitain d'excellence de la Haute-Borne, qui connaît un très fort développement de ses activités tertiaires et des difficultés de circulation et de stationnement importantes.

Le tracé approximatif de ce barreau est estimé par nos soins à environ 5 kilomètres.

Nous évoquons ici l'hypothèse d'un barreau de tramway, mais ne sommes pas fermés à la réflexion sur l'utilisation d'un autre mode de transport en site propre, écologique, présentant des coûts moins élevés et une très forte souplesse, qu'est le téléphérique. Les analyses techniques permettront de déterminer si ce moyen ne présente pas des qualités supérieures au tramway en terme de franchissements d'un certain nombre d'obstacles de type autoroute ou ligne à grande vitesse.

-----

Le réseau actuel de tramway présente une longueur de lignes de 22 km. En y ajoutant nos trois propositions de 15 km à réaliser au sud-ouest, 10 km à réaliser au nord-est et 5 km à réaliser au sud-est, nous arrivons à un réseau cumulé d'environ 52 km de lignes de tramway.



### **Des perspectives d'extension de ce nouveau réseau à plus long terme**

Les trois projets cités ci-avant nous semblent réalisables à échéance de 2026 ou du tout début du mandat suivant. Au-delà de ce terme, des prolongements peuvent bien sûr être envisagés dès aujourd'hui pour achever des boucles cohérentes, desservant de nouvelles zones en développement.

La ligne de tramway Tourcoing-Roubaix-Wattrelos pourrait connaître une extension pertinente sur un périmètre concernant la commune de Hem (notamment les quartiers en rénovation urbaine de La Lionderie - Trois Baudets) et, à terme, un bouclage vers Villeneuve-d'Ascq. Au nord-est, un passage transfrontalier sur le territoire de la Belgique, au-delà de Wattrelos-Beaulieu, peut également être étudié.

On peut également imaginer le bouclage de la ligne de tramway Haubourdin - Moulins sud vers le nord, jusqu'à Saint-Philibert (terminus de la ligne 2 du métro) en desservant notamment Hallennes-les-Haubourdin, Englos, le MIN de Lomme et notamment le pôle Euralimentaire en cours de constitution. Il est également à noter que, si les faisabilités techniques et politiques étaient assurées, une pénétration de ce réseau de tramway sud vers le centre de Lille devra être mise en réflexion et concertation.

Enfin, la prolongation du barreau Lesquin - Haute-Borne peut s'envisager à l'ouest en direction de l'aéroport de Lille Lesquin (en synergie avec le projet Réseau Express Grand Lille porté par le Conseil Régional des Hauts-de-France), et au-delà soit vers la gare de Ronchin, soit vers Wattignies-Templemars afin de boucler la ligne Wattignies - Faubourg de Béthune.

### **Mettre fin à la voie métrique du Mongy (lignes déjà existantes du tramway)**

Le tramway Lille-Roubaix/Tourcoing présente une particularité qu'il partage avec un seul autre tramway en France (celui de Saint-Etienne) : il repose sur un système de voie métrique, c'est-à-dire un écartement d'un mètre entre les deux rails. La voie métrique est en opposition avec la voie normale, d'un écartement d'1,435 mètres, qui comme son nom l'indique est la plus répandue pour l'ensemble des infrastructures ferrées.

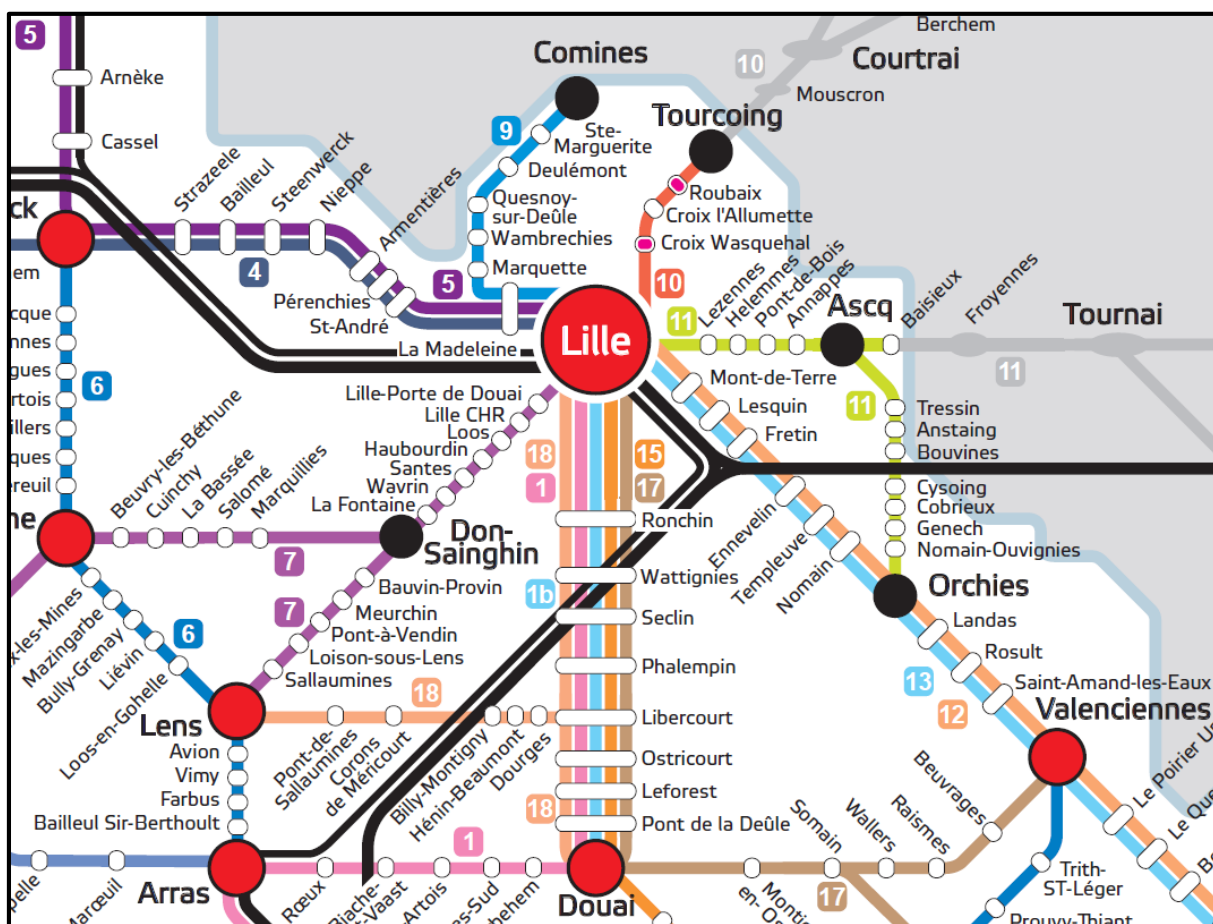
Cet état de fait impose des coûts de renouvellement des voies et de renouvellement des matériels roulants supérieurs à ceux que permet un système de voie normale, du fait des économies d'échelle qui peuvent être réalisées. Passer à la voie normale permettrait à la Métropole de procéder à des achats de matériel roulant dans le cadre de groupements de commande, comme l'ont fait par exemple Brest et Dijon ou Amiens et Caen. Il faut justement souligner que le matériel roulant actuellement utilisé devra être remplacé, compte-tenu de son ancienneté, à échéance 2023-2024 : cette décision doit donc être prise aujourd'hui de façon à réaliser des économies substantielles dans les années qui viennent.

Le passage en voie normale permettra également de réaliser l'interconnexion du réseau existant avec les futures extensions du réseau de tramway, ainsi que la polyvalence de ses rames entre les différentes lignes. Enfin, elle offrira l'occasion de paysager les voies existantes en les verdissant, à l'instar de ce qui est réalisé sur de nombreux réseaux modernes.

Des études réalisées par la MEL ont établi que la remise à neuf des installations en intégrant un passage à voie normale ne coûterait pas plus cher que la simple rénovation actuellement projetée, en tenant compte des gains de fonctionnement réalisés chaque année, et que le service n'aurait pas à être interrompu plus longtemps qu'avec les autres scénarios de travaux.



**OPTIMISER LE TRAIN TER QUAND IL EST UTILE,  
LE REMPLACER AVANTAGEUSEMENT QUAND IL NE L'EST PLUS**



## Action 1 : un transport innovant pour la ligne Lille-Comines

La ligne de TER n°9, reliant Lille Flandres à Comines en desservant les gares de La Madeleine, Marquette, Wambrechies, Quesnoy-sur-Deûle, Deûlémont et Sainte-Marguerite, est menacée.

Elle est menacée d'abord par sa très faible fréquentation puisque, pour l'ensemble l'année 2016, le nombre de voyageurs concerné est de :

- 1 818 pour la gare de Comines,
- 15 pour la gare de Sainte-Marguerite,
- 333 pour la gare de Deûlémont,
- 944 pour la gare de Quesnoy-sur-Deûle,
- 712 pour la gare de Wambrechies,
- 15 pour la gare de Marquette.

Cela représente un cumul global, jusque la gare de La Madeleine (également desservie par la ligne 5 Dunkerque-Lille), de 3 837 voyageurs sur l'année, soit en moyenne moins de 13 voyageurs par jour de circulation.

Et, sans trancher si la faible fréquentation est à l'origine de ces décisions ou à rebours si ces décisions ont entraîné la faible fréquentation, la ligne est également menacée par son rythme de fonctionnement atypique et léger, qui ne correspond que peu aux besoins des usagers réels ou potentiels :

- Dans le sens Comines-Lille, 4 trains circulent du lundi au vendredi (à 6h44, 8h01, 17h08 et 18h53) dont 3 ne sont pas omnibus (ne desservant pas Marquette pour 3 d'entre eux, ni Sainte-Marguerite, Wambrechies et La Madeleine pour 2 d'entre eux). Un train supplémentaire (à 13h29) circule le mercredi et, le samedi, 3 trains circulent (à 6h25, 8h01 et 13h06).
- Dans le sens Lille-Comines, 3 trains circulent du lundi au vendredi (à 7h19, 16h24 et 17h50) dont 2 ne sont pas omnibus (ne desservant pas Marquette pour 2 d'entre eux, ni Wambrechies pour l'un d'entre eux). Un train supplémentaire (à 12h25, sans arrêt à Marquette) circule le mercredi et, le samedi, 2 trains circulent (à 7h19 et 12h22).
- Dans les deux sens, aucune circulation n'est assurée le dimanche.

Enfin, la ligne est menacée par son manque d'entretien, et le fait qu'elle serve souvent de variable d'ajustement pour les besoins en agents ou matériels des lignes plus fréquentées.

Aussi, afin de sauver cette liaison et d'améliorer la desserte des communes traversées, nous proposons d'utiliser la voie en site propre dont dispose la ligne afin d'y faire circuler entre les gares de Comines et de La Madeleine, sur des horaires élargis et 7 jours sur 7, des navettes électriques autonomes, de moyenne capacité, sur pneus. Une nouvelle cartographie des

arrêts, afin de mieux desservir des secteurs en cours de développement, pourra d'ailleurs être définie, avec une rigidité bien moindre que celle proposée par un système de train.

Ce type de véhicules a déjà été expérimenté à l'étranger (ainsi qu'à Lyon sur des distances faibles), y compris en interaction avec d'autres véhicules ou piétons ce qui ne serait pas le cas ici. Contrairement à une circulation sur l'espace public où leur vitesse doit être réduite à environ 20 km/h, ils peuvent atteindre sans difficultés une vitesse de 40 km/h en site propre, ce qui est la vitesse actuellement pratiquée par le train Lille-Comines. Dans la pratique, cela signifie qu'une rotation sur l'ensemble du parcours pourra être réalisée toutes les 1h20 avec une seule navette ou toutes les 40 minutes avec deux navettes en circulation.

## **Action 2 : une reprise de desserte et un prolongement pour la ligne Ascq-Orchies**

La ligne TER n°11 relie (hors sa branche vers la Belgique qui dessert Baisieux puis Froyennes et Tournai) Ascq à Orchies, en desservant les gares de Tressin, Anstaing, Bouvines, Cysoing, Cobrieux, Genech et Nomain-Ouvignies.

Cette ligne a été fermée à l'exploitation, et les annonces récentes laissent présager une réouverture au plus tôt en 2023, sous la réserve d'investissements très importants.

Un service appelé « transport à la demande » (mais qui n'en a que le nom puisqu'il répond à une fiche horaire) a été mis en place en remplacement de cette liaison ferroviaire, mais il n'est pas adapté :

- Dans le sens Orchies-Ascq, il circule du lundi au vendredi avec un seul passage à Bouvines et Anstaing (à 6h26 et 6h34) et 3 passages à Tressin (à 6h38, 8h25 et 17h39).
- Dans le sens Ascq-Orchies, il circule du lundi au vendredi avec un seul passage à Bouvines et Anstaing (à 18h05 et 18h15) et 3 passages à Tressin (à 7h01, 16h13 et 18h02).
- Il ne circule ni le samedi ni le dimanche.

Cela paraît évident, la fréquentation de cette « ligne » est forcément famélique : 10 voyageurs à Tressin, 5 à Anstaing et 5 à Bouvines pour toute l'année 2016...

Dans la même logique que celle déployée pour la ligne Lille-Comines, et en profitant de l'existence d'une voie en site propre qui pourrait être réaménagée à cet effet, nous proposons la mise en place de navettes électriques autonomes sur cet axe, assurant sa desserte sur des horaires élargis et 7 jours sur 7.

Une rotation sur l'ensemble du parcours pourra être réalisée toutes les 1h40 avec une seule navette ou toutes les 50 minutes avec deux navettes en circulation.

Cette proposition s'accompagne d'un prolongement de cette ligne depuis la gare d'Ascq jusqu'à la gare de Pont-de-Bois, afin de raccorder cette liaison à la ligne 1 du métro. Des études ont déjà confirmé la faisabilité de ce prolongement, qu'il faut engager sans tarder.

### **Action 3 : une amélioration de la desserte et du service sur 4 lignes prioritaires**

Nous proposons donc que la Métropole Européenne de Lille reprenne à sa charge des transports en site propre sur les axes La Madeleine - Comines et Pont de Bois - Orchies (avec le soutien, pour cette dernière, de l'autre intercommunalité concernée, la Communauté de communes Pévèle-Carembault).

Si un cofinancement en investissement et en fonctionnement de ces deux actions doit être étudié avec la Région et la SNCF, celles-ci se verraient en tout cas soulagées de cette responsabilité, sur des lignes qui lui coûtent cher actuellement pour un service très limité.

Nous entendons donc compenser cette montée en charge par une négociation volontariste avec la Région et la SNCF, afin d'obtenir une amélioration de la desserte et du service sur 4 lignes TER que nous jugeons prioritaires :

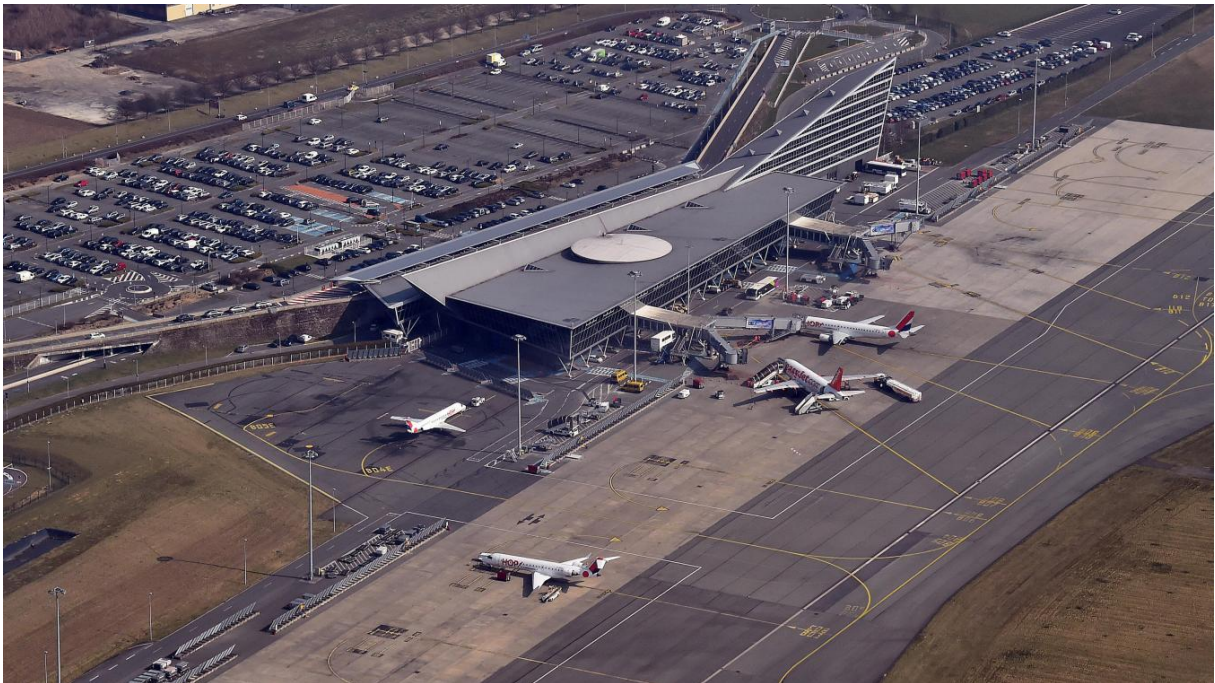
- La ligne 1 bis Douai-Lille, qui dessert notamment les gares de Seclin (253 831 voyageurs en 2016), Wattignies-Templemars (55 874 voyageurs en 2016) et Ronchin (38 696 voyageurs en 2016) ;
- La ligne 5 Dunkerque-Lille, qui dessert notamment les gares d'Armentières (770 642 voyageurs en 2016), Pérenchies (64 184 voyageurs en 2016), Saint-André (16 097 voyageurs en 2016) et La Madeleine (9 725 voyageurs en 2016) ;
- La ligne 7 Saint-Pol-Béthune-Don-Sainghin-Lille et Lens-Don-Sainghin-Lille, qui dessert notamment les gares de Don-Sainghin (225 096 voyageurs en 2016), La Fontaine (5 502 voyageurs en 2016), Wavrin (98 804 voyageurs en 2016), Santes (46 683 voyageurs en 2016), Haubourdin (61 377 voyageurs en 2016), Loos-les-Lille (26 505 voyageurs en 2016), Lille CHR (223 040 voyageurs en 2016), et Lille Porte de Douai (20 164 voyageurs en 2016) ;
- La ligne 12 Jeumont-Valenciennes-Lille, qui dessert notamment les gares de Fretin (74 113 voyageurs en 2016), Lesquin (160 957 voyageurs en 2016) et Mont-de-Terre (2 480 voyageurs en 2016).

Nous serons notamment attentifs à l'augmentation du nombre de passages dans les gares de :

- sur la ligne 1 bis, Wattignies-Templemars et Ronchin (qui seront raccordés à terme au réseau de tramway),
- sur la ligne 5, Saint-André et La Madeleine (cette dernière devant désormais accueillir les arrivants de la liaison depuis ou en direction de Comines),
- sur la ligne 7, Haubourdin et Lille Porte de Douai (qui seront raccordés à terme au réseau de tramway),
- sur la ligne 12, Lesquin (qui sera raccordé à terme au réseau de tramway et afin de faciliter la desserte de l'aéroport à proximité).

Ce renforcement du cadencement doit également s'accompagner d'une amélioration des conditions de transport et d'accueil en gare, qui pourra également bénéficier aux lignes 10 Courtrai-Tourcoing-Lille et 11 Tournai-Ascq-Lille.

## UNE SITUATION SPÉCIFIQUE, CELLE DE L'AÉROPORT LILLE-LESQUIN



L'aéroport de Lille Lesquin est un atout important. Il assure un rôle de desserte aérienne qui dépasse le seul territoire de la Métropole. Il est complémentaire des plateformes aéroportuaires situées en périphérie de Paris (Paris Charles-de-Gaulle, Paris Orly et Beauvais Tillé) ou de Bruxelles (Bruxelles National et Charleroi Bruxelles Sud).

Son développement doit constituer un objectif pour la Métropole Européenne de Lille. Ce sera tout l'enjeu du renouvellement de la Concession de Service Public sur laquelle les élus métropolitains devront se pencher prochainement.

Les derniers chiffres de trafic diffusés par la DGAC font état, pour l'année 2017, d'un total de 1 908 089 passagers. Cela place l'aéroport de Lille Lesquin au 11<sup>e</sup> rang des aéroports français et au 9<sup>e</sup> rang des aéroports de province :

Aéroport	UDT 2017	Passagers totaux 2017
PARIS-CHARLES DE GAULLE	91 097,6	69 462 234
PARIS-ORLY	33 026,9	32 041 718
NICE-COTE D'AZUR	13 463,9	13 303 927
LYON-ST-EXUPERY	10 820,9	10 272 981
TOULOUSE-BLAGNAC	10 009,9	9 286 661
MARSEILLE-PROVENCE	9 576,9	9 000 326
BALE-MULHOUSE	8 515,4	7 874 717
BORDEAUX-MERIGNAC	6 337,8	6 207 238
NANTES-ATLANTIQUE	5 587,9	5 482 735
BEAUVAIS-TILLE	3 646,9	3 646 900
MONTPELLIER-MEDITERRANEE	1 917,7	1 848 616
LILLE-LESQUIN	1 909,2	1 908 089
AJACCIO-NAPOLEON-BONAPARTE	1 635,0	1 569 564
BASTIA-PORETTA	1 479,7	1 398 989
BIARRITZ-PAYS-BASQUE	1 190,6	1 190 636
STRASBOURG-ENTZHEIM	1 187,4	1 187 049
BREST-BRETAGNE	1 047,8	1 041 735

Il s'agit donc de proposer pour l'aéroport de Lille Lesquin une desserte digne de ce trafic déjà important et capable de soutenir une progression continue.

Actuellement, les modes de transport (hors véhicule individuel, taxi, VTC...) pour rejoindre l'aéroport sont de deux natures :

- une liaison ferroviaire entre la gare Lille Flandres et la gare de Lesquin, par le TER 12, qui prend 9 minutes. Dans chaque sens, 29 ou 30 trajets sont proposés en journée du lundi au vendredi, 17 le samedi et 11 ou 12 le dimanche, sur une très large plage horaire (de 5h00 à 23h00 en semaine). Il existe néanmoins une difficulté notable liée au fait qu'aucune liaison spécifique n'existe actuellement entre la gare de Lesquin et l'aéroport de Lesquin, distants de 3 km.
- Une liaison par navette bus, mise en œuvre à l'initiative du délégataire de l'aéroport, entre Lille Flandres et l'aéroport, dont la durée moyenne de trajet est de 20 minutes. Cette durée peut parfois être plus importante aux heures de congestion automobile, aucune circulation en site propre n'étant prévue sur ce trajet. La navette réalise 16 trajets quotidiens dans le sens Lille Flandres - aéroport et 18 trajets dans le sens aéroport - Lille Flandres, et ce 7 jours sur 7 sur une plage horaire de 5h00 à 22h00.

Nous estimons que la montée en puissance de l'aéroport doit donner lieu à une meilleure desserte par les transports en commun, et que des mesures doivent être prises non pas à échéance de quelques années mais à échéance de quelques mois. Aussi, nous proposons que soit intégrée à la future Concession de Service Public les mesures suivantes, donnant lieu à une prise en charge financière de la part de la Métropole :

- Le renforcement de la navette bus actuellement en place entre Lille Flandres et l'aéroport (11 km de distance), avec un cadencement qui passe d'une par heure à deux par heure, afin de répondre aux remarques récurrentes des usagers de ce service.
- La mise en place d'une navette bus supplémentaire entre la gare de Lesquin et l'aéroport (3 km de distance), avec un cadencement correspondant à la desserte de cette gare par le TER n°12 en provenance de Lille Flandres. Les voyageurs en provenance de Jeumont-Valenciennes par la même ligne de TER pourront également en bénéficier, ainsi que les voyageurs empruntant à terme le barreau de tramway sud-est que nous projetons, connecté à la ligne 1 du métro par la station 4 Cantons - Stade Pierre Mauroy.
- La mise en place éventuelle, si le développement devait le justifier, d'une navette bus supplémentaire entre la gare de Ronchin et l'aéroport (4,9 km de distance), avec un cadencement correspondant à la desserte de cette gare par le TER n°1 bis en provenance de Lille Flandres. Les voyageurs en provenance de Douai par la même ligne de TER pourront également en bénéficier, ainsi que les voyageurs empruntant à terme le barreau de tramway sud-ouest que nous projetons, connecté à la ligne 2 du métro par la station Porte de Douai ou Porte de Valenciennes et à la ligne 1 par la station CHU Eurasanté.

Pour nous, il n'y a pas forcément lieu aujourd'hui de desservir l'aéroport par une ligne de tramway ou de métro, au regard des flux actuels et potentiels. Cela reste vrai même en prenant en compte les besoins des personnes travaillant sur le site du CRT d'une part, et le développement possible (sous réserve du futur PLU en instance) de Lil'Aéroparc d'autre part.

De plus, la nécessité de connecter l'aéroport aux gares de Lille en moins d'un quart d'heure, annoncée par le président de la Métropole lors des Assises de la Mobilité, ne nous apparaît pas en l'état. Nous fondons cette réflexion sur une rapide étude des autres aéroports français (*voir tableau ci-contre*). En effet, leur développement apparaît largement déconnecté des temps et modes de transport qui permettent de les rejoindre.

En dehors de Roissy et Orly (dont les temps de trajets restent importants) et de Strasbourg desservi par le TER, seuls deux aéroports disposent d'un accès par transport en commun en site propre : Lyon et Toulouse, respectivement plus de 10 et plus de 9 millions de voyageurs annuels. L'ensemble des autres plateformes sont desservies par un système de navettes, plus ou moins performant, qui n'ont à aucun moment empêché leur développement. Il nous semble donc que la question d'une liaison en site propre à destination de l'aéroport ne se posera qu'à moyen ou long terme, si celui-ci devait accéder à une masse critique supérieure.

Si le développement de l'aéroport devait justifier la création de cette liaison, possibilité que nous n'écarterons pas, alors son raccordement pourra tout à fait se réaliser en lien avec le barreau sud-est que nous proposons dans cette contribution. Il pourra d'ailleurs s'inscrire en synergie avec le projet REGL (Réseau Express Grand Lille), incluant une liaison ferrée entre la gare de Lesquin et l'aéroport, et porté par le Conseil Régional des Hauts-de-France.



Agglomération concernée	Aéroport	Nombre de passagers en 2017	Distance Centre/Aéroport	Mode de liaison	Temps approximatif
Paris	Paris Charles de Gaulle	69 462 234	25 km	RER B	De 25 à 35 mn
				Bus Direct	De 70 à 80 mn
Paris	Paris Orly	32 041 718	17 km	RER B + Orlyval	35 mn
				RER B	40 mn
				Bus Direct	De 40 à 50 mn
Nice	Nice Côte d'Azur	13 303 927	7 km	Navette Gare - Aéroport	28 mn
Lyon	Lyon Saint Exupéry	10 272 981	25 km	Rhôneexpress depuis Part-Dieu	30 mn
				Tramway RX	37 mn
Toulouse	Toulouse Blagnac	9 286 661	9 km	Navette Aéroport Tram 2	De 20 à 45 mn
Marseille	Marseille Provence	9 000 326	26 km	Navette Gare - Aéroport	25 mn
Mulhouse	Euroairport Basel Mulhouse	7 874 717	26 km	TER puis navette par bus	25 mn
Bordeaux	Bordeaux Mérignac	6 207 238	14 km	Navette Gare - Aéroport	35 mn
Nantes	Nantes Atlantique	5 482 735	11 km	Navette Gare - Aéroport	20 mn
Paris / Beauvais	Beauvais Tillé	3 646 900	85 km	Navette Paris Porte Maillot - Aéroport	1 h 15 mn
Lille	Lille Lesquin	1 908 089	11 km	Navette Gares - Aéroport	De 15 à 30 mn
Montpellier	Montpellier Méditerranée	1 848 616	10 km	Navette Aéroport, ligne 120	25 mn
Ajaccio	Ajaccio Napoléon Bonaparte	1 569 564	4 km	Navette ligne 8 Gare - Aéroport	30 mn
Bastia	Bastia Poretta	1 398 989	20 km	Navette Gare - Aérogare	35 mn
Biarritz	Biarritz Pays Basque	1 190 636	3 km	Navette Gare - Aéroport	8 mn
Strasbourg	Strasbourg Entzheim	1 187 049	13 km	TER Aéroport	7 mn
Brest	Brest Bretagne	1 041 735	11 km	Tram Ligne A + Navette	50 mn