2018

GIDEC

Juillet 2018

Plan d'Actions pour l'amélioration de l'accessibilité globale de la MEL

Indice 1 septembre 2018

Mobilité – accessibilité universelle de la MEL

Habitants, professionnels, institutions soulignent l'inaccessibilité croissante de la MEL. Cette thrombose est un réel problème et est devenue le principal obstacle à son attractivité.

Cela pénalise :

- Les milieux économiques
- L'emploi (en particulier dans les Quartiers en Politique de la Ville)
- Les habitants (qualité de l'air et cadre de vie)
- L'attractivité globale de la métropole (investisseurs, touristes...)

Parmi les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), la MEL a un rôle crucial quant à l'accessibilité du territoire. Elle doit être « la locomotive » dans l'investissement des infrastructures des réseaux de transport. Pour différentes raisons, notre établissement peine à jouer ce rôle. Concrètement, aucune réalisation lourde n'a été réalisée depuis 20 ans. Malgré des investissements important dans ce mandat l'offre de Transport en Commun m'a pas augmentée et a même diminuée (CSP transport et lignes TER Orchies-Villeneuve d'Ascq et Comines-Lille).

Depuis 2015, notre groupe demande, qu'à partir d'un nouveau plan global, concerté avec l'ensemble des instances concernées, les études de réalisation de projets démarrent rapidement. Cette nécessité a été confirmée dans les conclusions de la Mission d'Information et d'Evaluation (MIE) du PDU2 en 2016.
Pour le GIDEC, il est urgent de lancer un plan d'investissement très ambitieux en particulier dans le domaine du Transport en Commun (2 milliards d'euros dans les 10 prochaines années). Possibilité offerte grâce à la diminution de la dette, l'augmentation de la capacité d'autofinancement, la levée d'incertitude sur certains risques (emprunts toxiques) et la culture de la recette développée au sein de notre établissement.

Compte tenu des futures échéances électorales, si rien n'est lancé dans les 6 mois à venir, rien ne pourra être débuté avant 4 ans (2022).

Nous avons obtenu la réalisation d'un schéma directeur des infrastructures de transport. Nous voulions qu'il puisse être établi avant la fin du 3éme trimestre 2018. Après un délai de réflexion, la Métropole annonce un schéma pour mi-2019. Bien que cette date ait été avancée à fin 2018, cela nous parait trop tardif. C'est pourquoi nous diffusons notre plan en fixant deux objectifs :

- Présenter à tous les intervenants les fruits de nos réflexions afin qu'elles soient enrichies par les idées et propositions de tous
- Forcer à réagir et à agir pour supprimer l'image d'immobilisme qu'élus et administrations donnons à nos administrés.

Pour nous, seule la détermination de la MEL sur un ambitieux plan d'investissement global et concerté permettra de rétablir l'attractivité de notre territoire. C'est la priorité absolue qui justifie les efforts financiers de notre métropole et de nos partenaires.

SOMMAIRE

1 Flux des déplacements .....3 & 4
2 Principes généraux .....5 & 6
3 TER – Autoroutes.....7 & 8
4 Métro.....9 & 10
5 Tram Roubaix – Tourcoing – Wattrelos.....11 & 12
6 Améliorations des infrastructures routières 13
7 Modes doux..... 13
8 Marchandises .....13 & 14
9 Budget .....15 à 18
10 Inopportunité d'un tram Lille – aéroport de Lesquin..... 19
11 Conclusion 20
12 Annexes : trafic autoroutier et coût de fonctionnement.....21 &22

1. Flux des déplacements

La spécificité morphologique de la MEL est « le barreau hyper urbanisé de Lille-Roubaix-Tourcoing ». Il est entouré de communes de moins en moins peuplées au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre de la métropole. Il est desservi par le métro, le tram, le TER et un axe routier important (Le Grand-Boulevard).

Sur l'axe Lille-Tourcoing, les flux internes sont absorbés par ces infrastructures lourdes. Les augmentations à venir doivent être gérées par les améliorations et innovations évoquées au chapitre 2. Il n'y a pas lieu, pour nous, de renforcer cet axe.

C'est plus particulièrement les flux « externes au barreau » qui doivent être pris en compte dans le renforcement des moyens à créer. Ces flux sont d'origine interne ou externe à la MEL.
Les autres déplacements concernent des flux de transit, constitués en grande partie par les poids lourds.

Le transport de livraisons marchandises suit les mêmes circuits que les autres déplacements.

La thrombose routière est liée à la saturation du réseau autoroutier aux heures de pointe.

Le nombre de véhicules (hors poids lourds) circulant sur le territoire de la MEL est de 500 000 internes à la MEL ; auxquels s'ajoutent 120 000 véhicules extérieurs.

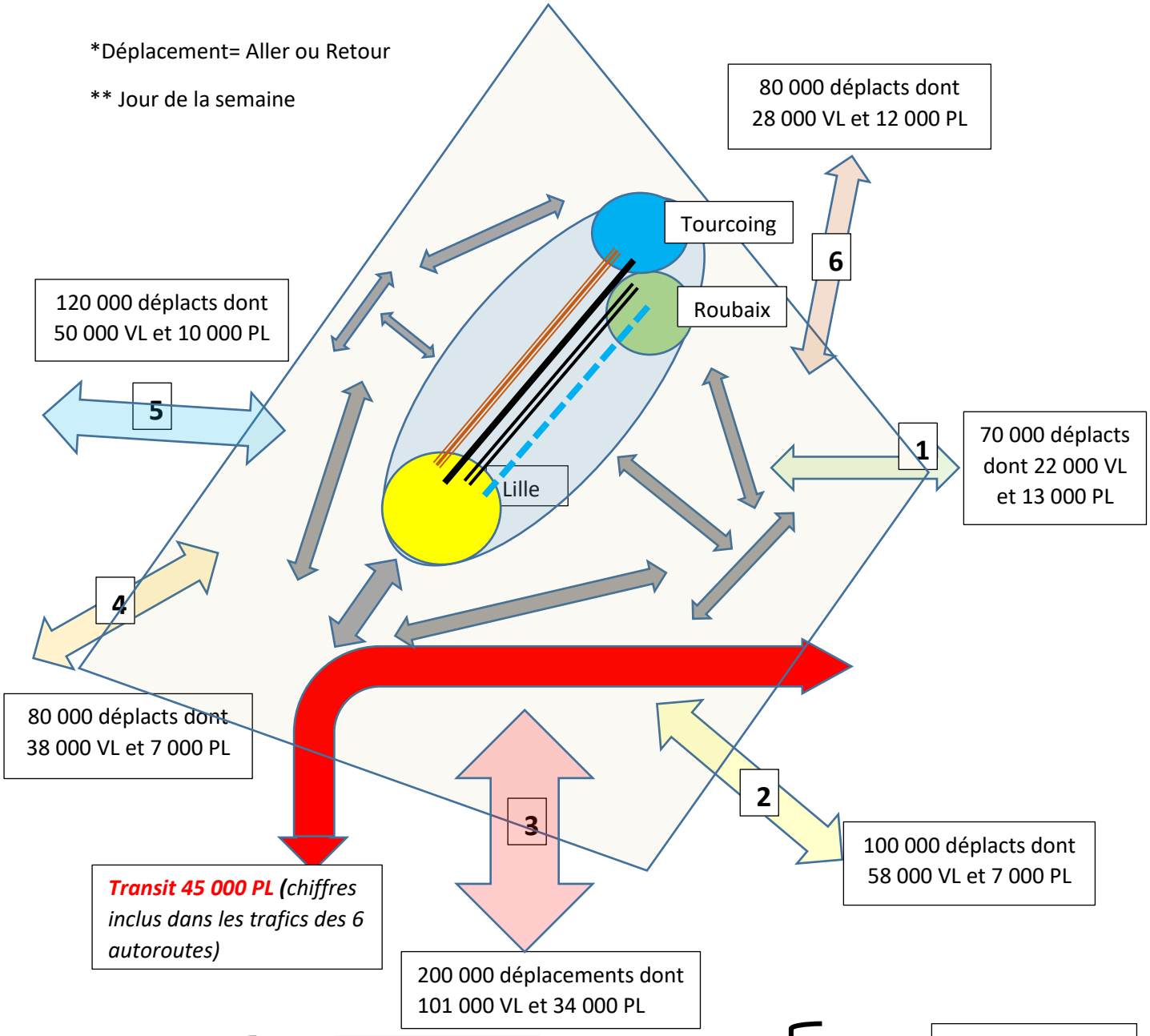
Sur les 4,75 millions de déplacements journaliers internes et externes, 2 millions se font en voitures dont la moitié sur le réseau autoroutier.

La circulation aux heures de pointes (entrée territoire MEL 7h30/8h30, sortie 17h/18h) des autoroutes est de l'ordre de 36 000 véhicules (30 000 VL et 6 000 PL) :

- A1 : 12 500 véhicules dont 2 500 PL
- A23 : 6 500 véhicules dont 500 PL
- A25 : 6 000 véhicules dont 700 PL
- A22 : 3 500 véhicules dont 850 PL
- A27 : 3 000 véhicules dont 950 PL
- RN41 : 4 500 véhicules dont 500 PL.

L'objectif est de diminuer de 10% ces flux. Pour les poids lourds, un péage dissuasif aux heures de pointe doit permettre d'atteindre cet objectif. Les propositions d'améliorations des TC faites dans ce document doivent transférer 1 500 voitures des autoroutes sur les P+R et inciter autant d'usagers à utiliser les nouvelles offres plutôt que leur voiture.

DEPLACEMENTS JOURNALIERS SUR LA MEL



650 000 déplacements d'échanges et transite dont 297 000 VL et 83 000 PL

- 1 est (A27)
- 2 Sud-Est (A23)
- 3 Sud (A1)
- 4 Sud-Ouest (RN41)
- 5 Ouest (A25)
- 6 Nord (A22)
- Routes et TC

4 100 000 déplacements internes ensemble MEL dont 1 600 000 véhicules

- Flux Métro barreau
- Flux Tram barreau
- Flux TER barreau
- Grand Bd
- Flux interne MEL
- **Transit**

2. Principes généraux

La construction de nouvelles infrastructures routières, type autoroute, est inenvisageable. Les réalisations du Réseau Expresse Haut de France et du canal Seine-Nord sont à prendre en compte mais sous un délai de 10 à 12 ans.

Pour favoriser l'accessibilité de son territoire, la MEL doit être le principal acteur et avancer rapidement en appliquant les 8 principes suivants :

1. **Utiliser au maximum les lignes TER :**

   - «dévier» le maximum de voitures des autoroutes vers les gares TER
   - augmenter la fréquence des TER par la création de train- tram-navette sans prendre de créneau supplémentaire d'entrée et de sortie de la gare Lille Flandres.
   - faire converger les lignes de bus périphériques vers les arrêts TER (CSP transport).

2. **Boucler la ligne 1 du métro :**

Les stations 4 cantons et CHR sont à relier par le sud dans le but :

   - d'avoir un point de liaison avec les TER Lille-Orchies, Lille-Phalempin, Lille-Lens.
   - de compléter la desserte des communes du Sud de la métropole
   - de desservir l'aéroport de Lesquin ainsi que les parcs d'activité du Sud
   - d'optimiser le remplissage des rames 52m de la ligne 1 du métro.

3. **Boucler les lignes Tram :**

   L'objectif est d'élargir la desserte des secteurs en politique de la ville et de participer au renouvellement urbain de Roubaix, Tourcoing, Wattrelos par l'aménagement des espaces publics.

4. **Réguler la circulation de poids lourds (par blocage ou péage)**

   - Utiliser les aires de stationnement PL, soit pour bloquer la circulation aux heures de pointe, soit pour créer un péage (tarif fonction de l'heure de passage).
   - Différencier le trafic de transit de la desserte locale.

5. **Améliorer les infrastructures routières existantes :**

   - Doubler la RD 700, poursuivre la LINO
   - Régler les problèmes de croisements aux 4 Cantons et sorties Sud de Lille (autoponts…)

6. Mettre en œuvre les actions « complémentaires aux infrastructures » :

Le plan présente les investissements « lourds » mais les améliorations doivent être amplifiées par la mise en œuvre d'actions « plus immédiatement opérationnelles ». Le groupe de travail « accessibilité opérationnelle » doit poursuivre ces réflexions, ex :

- ✓ covoiturage,
- ✓ optimisation des parkings relais et zones de stationnement,
- ✓ plans de Déplacements Entreprises,
- ✓ régulation de trafic entrée autoroute (DIR),
- ✓ aménagement des horaires, télétravail, co-working,
- ✓ expérimentation navette bus autonome électrique,
- ✓ livraison par drone...
- ✓ l'utilisation des voies d'eau

7. Mettre en place les moyens permettant de faire évoluer les mentalités des usagers :

- Augmenter la fréquence des TC : habituer les usagers à ***se déplacer en utilisant plusieurs modes*** de transport comme marche-TER-métro-marche ou voiture-TER-métro-marche… l'intégration tarifaire en place est un atout important pour réussir ce changement.
- Construire des circuits de pistes cyclables sécurisées : ***Utiliser le vélo*** dans le maximum de déplacements.
- Amplifier la mise en œuvre des véhicules autonomes multi-utilisateur et du covoiturage : ***partager les véhicules*** (même personnels) : la voiture doit devenir un moyen de transport en commun.

8. Trouver de nouveaux moyens de financement des TC :

L'objectif est de rendre plus attractif les coûts pour les usagers (s'approcher de la gratuité) en mettant en place des participations aux financements types péage Poids-Lourds, stationnement, amende…

3. TER – Autoroutes

Les 6 couples « TER-autoroutes » et leurs faisceaux couvrent pratiquement l'ensemble du territoire de la MEL hors barreau Lille-Tourcoing (point n°1).

Ces couples sont :

1. à l'Est : autoroute A27-TER Lille-Tournai
2. au Sud-Est : autoroute A23-TER Lille-Valenciennes
3. au Sud : autoroute A1-TER Lille-Douai
4. au Sud-Ouest : « quasi autoroute » RN41-TER Lille-Lens
5. à l'Ouest : autoroute A25-TER Lille-Hazebrouck
6. au Nord : autoroute A22-TER Lille-Courtrai

L'objectif est d'encourager les automobilistes à prendre le TER.

Pour cela, il faut donner la possibilité de sortir de l'autoroute, de stationner gratuitement sur un parking près de la gare (P+R), d'avoir une fréquence élevée de TER et que ce TER mène : soit à la destination finale, soit sur une autre infrastructure lourde à grande fréquence (métro, tram, liane). L'usager doit y trouver un intérêt : temps, coût, fatigue, sécurité, santé…L'intégration tarifaire, déjà en place, est un atout pour l'atteinte de cet objectif.

La gare Lille Flandres n'ayant plus de créneaux disponibles ; l'augmentation de fréquences des TER classiques n'est pas envisageable. Il faut donc contourner cette impossibilité en mettant en place des trains-tram navette dont la destination est une station de métro.

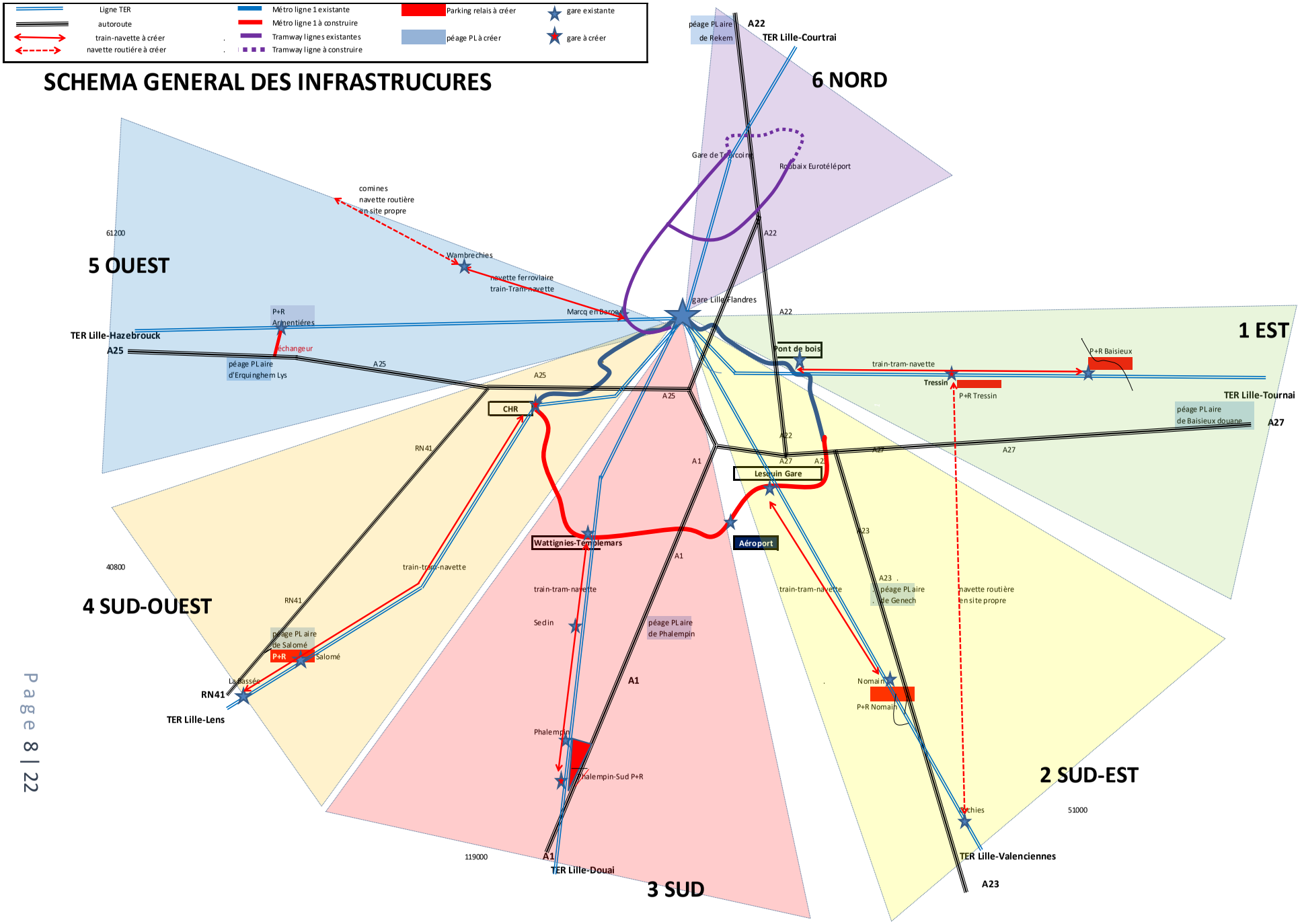
<u>5 navettes et 4 parkings relais sont à créer : Tressin, Nomain, Seclin-Sud, et Salomé. 2 navettes aboutissent à des stations (Lesquin, Wattignies) sur l'extension de la ligne 1 du métro que nous projetons.</u>
<u>Une concertation avec la CCPC devra être engagée quant à la création de ces 2 parkings relais.</u>

Des bus de rabattement, voire même des navettes autonomes, desserviront les communes, les parcs d'activités, les zones de développement vers ces Transports en Commun structurants.

Pour l'ancienne ligne TER Orchies-Villeneuve d'Ascq, nous proposons de transformer le site propre de ce TER en une voie de circulation pour des navettes automobiles électriques (autonomes à terme) qui vont d'Orchies à l'arrêt de Tressin qui permet de prendre le train-tram navette ou le TER Baisieux-Pont de Bois. <u>Un P+R est également réalisé au niveau de cet arrêt</u>.
<u>La voie créée est accompagnée d'une piste cyclable et d'une bande piétonne permettant les déplacements de promenade ou autre en mode doux</u>.

Pour la ligne TER Comines-Lille, nous proposons d'appliquer la transformation du site propre identique à celle du TER Orchies-Villeneuve d'Ascq jusqu'à Wambrechies puis de <u>mettre en œuvre un train-tram navette mono voie jusqu'à l'intersection avec le Tram à Marcq-en-Barœul</u>

SCHEMA GENERAL DES INFRASTRUCURES



4. Métro

Les lignes 1 et 2 du métro desservent très efficacement le cœur de la métropole. Selon nous, ce moyen de transport « haut débit » doit participer également à la résolution du problème posé par la saturation du Sud de notre territoire (en particulier l'A1).
Comme évoqué précédemment, nous proposons d'appuyer l'extension sur les intersections avec les lignes TER provenant du Sud-Est, du Sud et du Sud-Ouest de la métropole (Lesquin, Wattignies-Templemars, CHR). Les stations sur les parcs d'activités seront les points de départ des navettes (autonomes dans l'avenir) irrigant les zones existantes (Haute Borne, CRT, Eurasanté…) ou future (Aéroparc…).

Le métro sera un moyen de desserte supplémentaire de l'aéroport de Lesquin. Il permettra également de desservir le quartier Blanc Riez, quartier en politique de la ville, de Wattignies.

Cette offre supplémentaire permettra d'optimiser les rames de 52 mètres de la ligne 1 en 2022, ce qui ne serait pas le cas sans modification du parcours (pas d'offre supplémentaire), ni dans le cas d'un tramway dont l'investissement est à peine moins élevé et qui est beaucoup plus difficile à réaliser.

Le bouclage de la ligne 1 à partir du terminal des 4 cantons, vers celui du CHR, simplifie l'exploitation de cette ligne. Cependant des précautions seront, sans doute, à prendre pour l'extension des 15 kilomètres du réseau car une partie nouvelle traverse des zonages sensibles au PLU, mais les techniques actuellement apportent toutes les garanties et plutôt qu'avoir des véhicules à moteur il est préférable d'avoir un transport en commun.

Bouclage du Métro Ligne 1		
Arrêt	**Arrêt**	**Distance en mètres**
4 Cantons	Haute Borne	880
Haute Borne	CRT Nord	1 050
CRT Nord	Gare de Lesquin	1 220
Gare de Lesquin	CRT Est	975
CRT Est	Aéroport	1 660
Aéroport	Aéroparc -Hôtels	1 290
Aéroparc-Hôtels	Centre commercial	960
Centre commercial	Vendeville	1 350
Vendeville	Gare de Templemars	1 530
Gare de Templemars	Blanc Riez	1 320
Blanc Riez	Clemenceau	1 160
Clemenceau	Lille II	1 120
Lille II		CHR
Total		**15 200**

Ville	Nom du Quartier	Statut du Quartier	Equipement desservi
Villeneuve d'Ascq	Haute Borne		Parc d'activité
Lesquin	Voyette –CRT		CRT Zone économique
	Centre		Gare de Lesquin
	Aéroport		Aéroport et CRT
	Entrée de la zone Aéroportuaire	Possible parking relais	Autoroute A1
Faches-Thumesnil	Centre commercial	Possible parking relais	Centre commercial
Vendeville		Ville entière	
Templemars			Gare
Wattignies	Centre et Est		
	Blanc-Riez	Quartier en Politique de la Ville	
	Arbriseau		
Loos	CHR		Hôpitaux et Faculté

5. Tram Roubaix – Tourcoing – Wattrelos

Nous reprenons l'idée de collègues d'utiliser le tram à la fois : comme moyen de desserte des quartiers en politique de la ville et comme outil de revalorisation de ces secteurs (aménagement du domaine public).

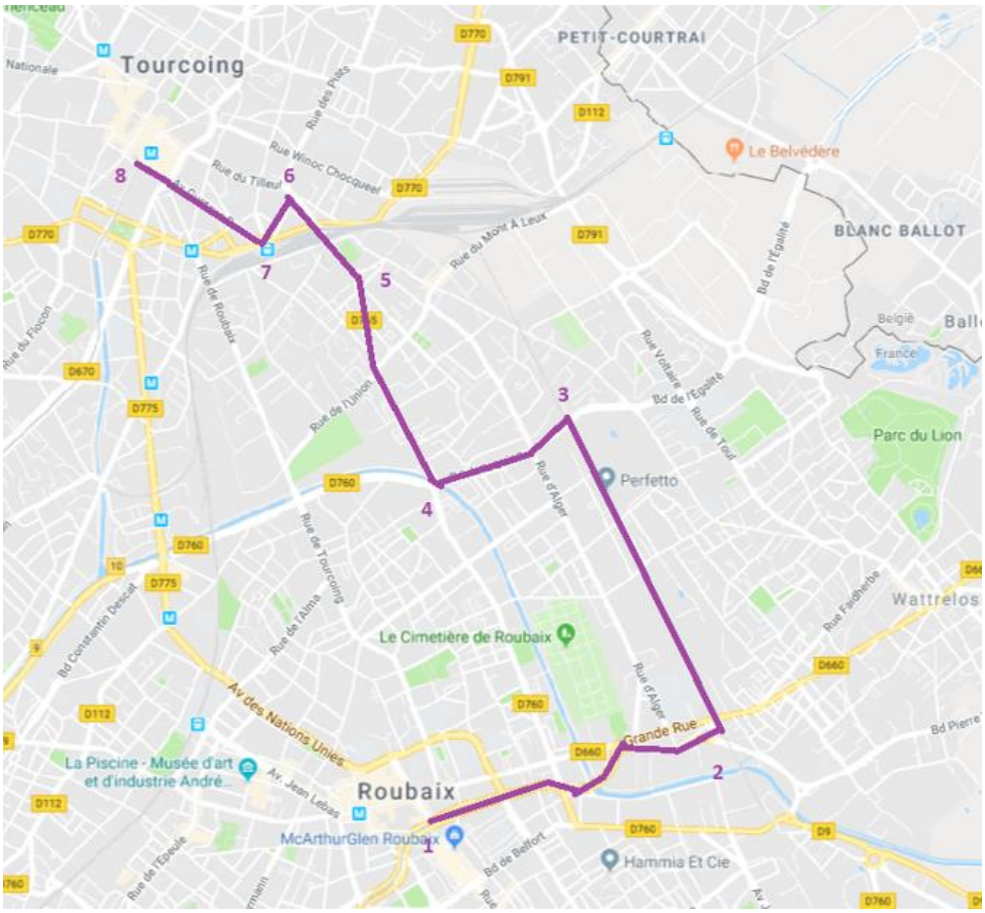
Là aussi, un bouclage de la branche de Roubaix à celle de Tourcoing parait intéressant.

Les villes de Roubaix (96 077 habitants), Tourcoing (96 809 habitants) et Wattrelos (41 264 habitants) ont un habitat principal « type 1930 » et de nombreux logements collectifs. Le secteur compte plusieurs quartiers en politique de la ville, ainsi qu'en rénovation urbaine. De nombreux sites économiques sont en reconversion telles que l'Union et la Lainière. Le tracé reprendrait en partie l'ancienne voie ferrée.

L'accès aux moyens de transports en commun est inégal sur le territoire. La ville de Wattrelos ne dispose que de bus et une seule Liane (N°3 Eurotéléport-Beaulieu). Contrairement à ses voisines qui jouissent de Métro – Train – Tam-Liane et Bus.

Objectifs du Tram :

- Désenclaver des populations n'ayant pas de Transports en commun Lourds à Proximité notamment les quartiers en politique de la Ville.
- Diminuer l'usage de la voiture pour les trajets quotidiens.
- Participer au changement d'image de ce secteur de la Métropole.
- Donner un outil supplémentaire afin de favoriser la transition économique du bassin Roubaisien.
- Valoriser le foncier appartenant à La Métropole et à la Sem Ville Renouvelée



N°	Nom des carrefours
1	Eurotéléport
2	Avelghem
3	Alger
4	Couteaux
5	Stade du Tilleul
6	Lafayette
7	Gare de Tourcoing
8	Tourcoing Centre

Arrêt	Arrêt	Distance en mètres
Euroteleport	Avelghem	1 580
Avelghem	Alger Via Lainière	1 750
Alger	Couteaux	760
Couteaux	Tilleul	1 810
Tilleul	Gare de TG	767
Gare TG	TG Centre	742
Total		**7 409**

Examen du Tracé par quartier IRIS			
Ville	**Nom du Quartier**	**Statut du Quartier**	**Equipement desservi**
Roubaix	Nord du Pile	Quartier d'intérêt National NPRU	Condition Publique (300m
	Entrepont-Cartigny	Quartier d'intérêt National NPRU	Sud de la lainière collège Albert Samain (500mètres)
Wattrelos	Laboureur		
	Crétinier		Collège Nadaud (600 mètres)
Roubaix	Hutin-Oran	Quartier d'intérêt National NPRU	Nord de la Lainière
	Cul de Four	Quartier d'intérêt National NPRU	
Wattrelos	Mousserie	Quartier Prioritaire	
	Union	Quartier Prioritaire	Zone en développement (300mètres)
	Sapin Vert		Nombreux équipements municipaux dans un rayon de 500 mètres (mairie Annexe, bibliothèque, équipements sportifs)
Tourcoing	Epidème	Quartier Prioritaire	
	Gare		SNCF- Ouigo
	Hôtel de ville		Centre commercial Métro

6. Améliorations des infrastructures routières

Même si aucun projet d'infrastructure routière d'envergure n'est envisageable, l'Etat doit faire aboutir 3 dossiers « plus ou moins lancés » :

1. L'échangeur sur l'A25 qui doit permettre aux automobilistes venant de l'ouest de la métropole de rejoindre le P+R d'Armentières et de prendre le TER ou « train-tram navette » vers Lille. Cela améliorera la situation de l'A25 qui est aussi très saturée.
   Cet investissement est prévu à l'actuel plan état région.
2. L'intersection des autoroutes A22, A23, A27 et A1 aux 4 cantons (autoponts ou autres solutions….).
   Estimation du coût = 50 M€
3. L'intersection A1 et périphérique sud de Lille
   Estimation du coût = 30 M€

Le doublement de la RD 700 (70M€) et la LINO, projets actuellement engagés par la MEL, auront des impacts positifs sur la circulation.

7. Modes doux

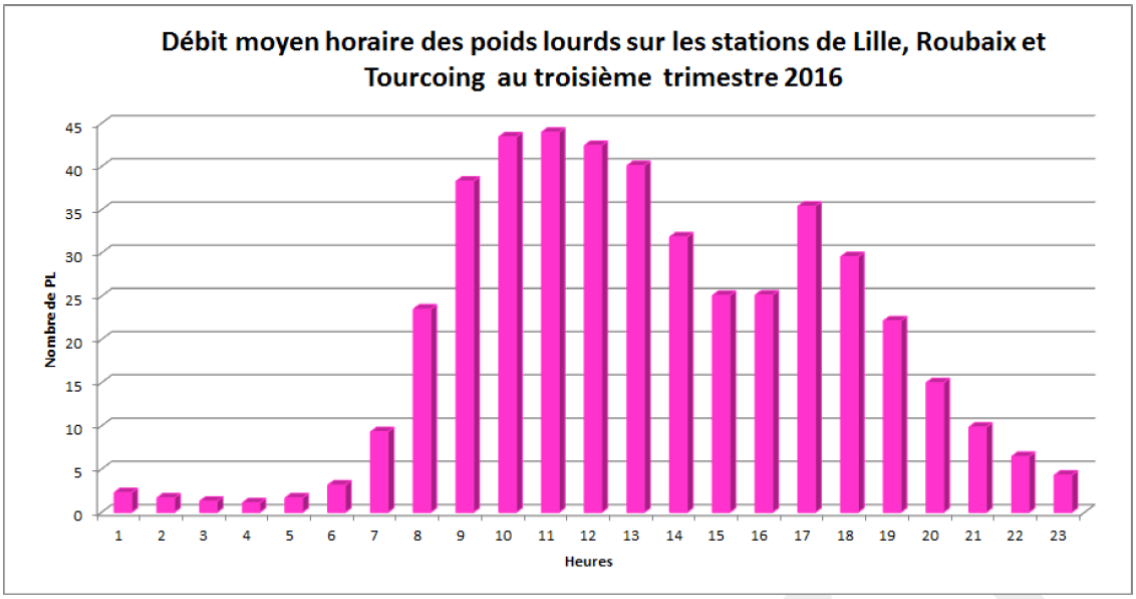
L'augmentation des déplacements en vélo, représentant actuellement une part modale de moins de 2%, doit être encouragée par la sécurisation des parcours.
La création de circuits complétements réservés aux vélos et aux piétons doit donner lieu à plan global que nous n'avons pas détaillé, mais pour lequel nous pensons qu'il doit être investi 100 M€ dans les 10 ans.
La reconversion des emprises TER Orchies-Tressin et Comines-Wambrechies sont aussi des actions en faveur des modes doux.
La sécurisation des usagers est pour nous une condition impérative au développement de ce mode de déplacement en particuliers pour les jeunes qui seront les moteurs du changement de mentalité quand ils deviendront adultes.

8. Marchandises

Avec plus de 43 000 établissements et 300 000 emplois salariés, la MEL concentre près d'un tiers des établissements économiques et emplois recensés à l'échelle de l'Aire Métropolitaine de Lille. Elle regroupe 23% des effectifs salariés régionaux (504 000 emplois sur 2 152 000) et accueille 8% des établissements économiques du Nord-Pas-de-Calais-Picardie (36 000 établissements sur 430 000 en 2011).

Etant donné le positionnement de la MEL, au cœur d'un des principaux corridors routiers européens, 84% de marchandises (en tonnes par kilomètre) sont acheminées par la route, les modes de fret alternatifs restent peu utilisés malgré des infrastructures ferroviaires (13% des marchandises transportées) et fluviales (3%). La route demeure ainsi le mode de transport le plus souple, qui permet le plus aisément d'acheminer la marchandise à destination, sans rupture de charges et en flux tendus dans les délais plus courts.

L'évolution de la circulation des poids lourds est étudiée chaque trimestre par les services de la MEL et publiée dans l'Indice Trimestriel de Circulation (ITC). Les stations SIREDO sont en effet capables de différencier la longueur des véhicules et classifient les passages de véhicule sur cette base.



Source – ITC 2016 - MEL

La réalisation du canal Seine-Nord (2027), sous réserve que les travaux de mise au gabarit des cours d'eau desservant le port de Lille soient aussi réalisés, doit être l'opportunité de supprimer des PL en transit ou en livraison à Lille.

D'ici là, nous proposons de limiter le trafic des PL aux heures de pointe en instaurant soit une interdiction de circuler, soit un péage dissuasif pendant ces périodes. La solution péage différencié (heure et origine des véhicules) est privilégié. Le port de Lille doit avoir un rôle croissant dans ce domaine (canal Seine-Nord).

Le péage peut se concevoir sur la totalité de la journée et sur l'origine du transporteur (local ou extérieur à la MEL). Pour les livraisons et expéditions métropolitaines, elles passent généralement par un pôle logistique de regroupement et le groupe de travail « dernier kilomètre » doit poursuivre son action.
Un investissement de 30M€ à affiner est prévu dans notre programme.

9. Budget

Le montant d'investissement à planifier doit souligner la volonté des intervenants, au premier desquels la MEL, à résoudre les problèmes d'accessibilité de notre territoire.

Notre action et la participation de l'ensemble des financeurs impliqueraient plus de 2,6 Milliards d'euros pour favoriser l'attractivité de notre territoire et la qualité de vie de nos habitants.

Un milliard permettra le renouvellement des rames de la ligne 2 du métro, du matériel roulant et des voies des lignes de tramway (avec le choix sur la largeur des voies).

Les chiffres présentés ne sont que des approches réalisées à partir de ratios généraux, seules les études détaillées pourront préciser les montants. Nous pensons cependant que les ordres de grandeurs peuvent être pris en compte.

Un effort considérable de la MEL est nécessaire à hauteur de 2 Milliards d'euros sur 10 ans.

Les estimations des coûts d'exploitation annuels sont de l'ordre de 10 Millions d'euros pour l'extension du métro, de 4 Millions d'euros pour l'extension du tramway et 13 Millions d'euros pour l'ensembles des train-tram navettes.

Le métro devrait apporter de 8 à 10 millions de trajets supplémentaires et le Tram de 2 à 3 millions. L'ensemble des aménagements trains-tram navette devrait amener de l'ordre 2 millions de trajets supplémentaires en train.

Si on peut espérer que, grâce à ces nouvelles offres de transport 10 à 12 000 voitures ne seront plus utilisées quotidiennement il faut être conscients que cela ne représente qu'une diminution de 6 à 8% du trafic d'échange, la poursuite de toutes les autres actions et la mise en place d'innovations sont donc impératives pour espérer une amélioration durable de l'accessibilité de la MEL.

FAISCEAUX TER & AUTOROUTE — INVESTISSEMENTS TRAIN-TRAM NAVETTE

	Faisceau	composition	raccordement métro	aire de péage PL	train-tram-navette	création arrêt	création P+R	navette auto en site propre	équipement d'accompagnement	précisions	estimation coût invest
			0 M€	60 M€	108 M€	21 M€	54 M€	19 M€	28 M€	10 M€	300 M€
1	EST	A27 TER Lille-Tournai	L1 station (exist) Pont-de-Bois	Baisieux Douane	Baisieux-Pont de bois 8 km 3 rames	Tressin	Tressin Baisieux éventuelt Hertain (belg)	Orchies Tressin 16 km 5navettes	pont routier traversée ligne TER à créer a Baisieux désserte P+R		
				10 M€	18 M€	3 M€	4 M€	12 M€	3 M€		50 M€
2	SUD-EST	A23 TER Lille-Valenciennes	L1 station (nouvelle) Lesquin gare	Genech	Nomain Lesquin 12 km 4 rames	à étudier	Nomain		sortie et entrée sur A23 Nomain accés P+R pont existant	arrêt navette Lesquin avant le passage à niveau	
				10 M€	22 M€		12 M€		10 M€		54 M€
3	SUD	A1 TER Lille-Douai	L1 station (nouvelle) Wattignies	Phalempin	Phalempin Sud-Wattignies-Templemars 8 km 4 rames	Phalempin Sud	Phalempin sud sud		sortie et entrée sur A1 Phalempin-Sud accés P+R pont existant		
				10 M€	22 M€	3 M€	15 M€		10 M€		60 M€
4	SUD-OUEST	RN41 TER Lens-Lille	L1 station (exist) CHR	Salomé	La Bassée CHR 20Km 6 navettes		Salomé				
				10 M€	26 M€		20 M€	0 M€	0 M€		56 M€
5	OUEST	A25 TER Lille-Hazebrouck	L1 station (existante) St Philipert à vérif	Erquinghem Lys	Wambrechies Marcq (tram) 5 km 1 rame	Wambrech 2 Marquette 2 Marcq 1 (TER+nav)	Wambrechies Quesnoy ST-André	Comines Wambrechies 10km	échangeur Armentière		
				10 M€	20 M€	15 M€	3 M€	7 M€	5 M€		60 M€
6	Nord	A22 TER Lille-Courtrai	L1 station (existante) Mons à vérif	Rekem						divers	
				10 M€	0 M€	0 M€	0 M€		0 M€	10 M€	20 M€

TRAIN-TRAM navette

PU rame: 4 M€
PU retournement: 3 M€

1 Baisieux-Pont de bois		Coût M€
Baisieux		3 M€
Tressin	4,2 km	
VA	1,5 km	
Annapes	1,1 km	
Pont de bois	1,2 km	3 M€
	8,0 km	
vitesse moyen	30 km/h	
	16 mn	
fréq pointe	15 mn	
nb de rame	3	12 M€
		18 M€

2 Nomain Lesquin		Coût M€
Nomain		3 M€
Templeuves	3,6 km	
Ennevelin	2,6 km	
Fretin	1,7 km	
Lesquin	3,7 km	3 M€
	11,6 km	
vitesse moyen	28 km/h	
	25 mn	
fréq pointe	15 mn	
nb de rame	4	16 M€
		22 M€

3 Phalempin Wattignies		Coût M€
Phalempin		3 M€
Seclin sud	2,0 km	
Seclin	2,0 km	
	2,0 km	
Wattignies	2,0 km	3 M€
	8,0 km	
vitesse moy	28 km/h	
	17 mn	
fréq pointe	10 mn	
nb de rame	4	16 M€
		22 M€

4 La bassée CHR		Coût M€
Labassée		3 M€
Salomé Marq	5,2 km	
Don Sainghin	3,5 km	
Wavrin Santes	5,8 km	
Hau Loos CHR	5,9 km	3 M€
	20,4 km	
vitesse moy	30 km/h	
	41 mn	
fréq pointe	17 mn	
nb de rame	5	20 M€
		26 M€

5 Wambrechies Marcq		Coût M€
Wambrechies		3 M€
Wamb arrêt 2	1,0 km	
Marquette 1	1,3 km	
Marquette 2	1,3 km	
Marcq tram (gd bd)	1,4 km	3 M€
	5,0 km	10 M€
vitesse moy	35 km/h	
	9 mn	
fréq pointe	18 mn	
nb de rame	1	4 M€
		20 M€

NAVETTE AUTOMOBILE et PISTE CYCLABLE en site propre

PU du km 0,7 M€/km
Véhicule 0,2 M€

1 Orchies-Tressin		Coût M€
Orchies 2		
Genech 2		
Cysoing 3		
Anstaing 2		
Tressin 2	**16,0 km**	11,2 M€
vitesse moyen	30 km/h	
	32 mn	
fréq pointe	20 mn	
nb devéhicule	4	0,8 M€
		12,0 M€

5 Comines Wambrechies		Coût M€
Comines 2		
Comines 2		
Quesnoy 2		
Quesnoy 2		
Wambrechies 3	**10,0 km**	7,0 M€
vitesse moyen	30 km/h	
	20 mn	
fréq pointe	20 mn	
nb de véhicule	2	0,4 M€
		7,4 M€

Porte de Douai 3,2 km
Lille Flandres 3,0 km

INVESTISSEMENTS 2019-2030 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

3) TER-Autoroute: navette liaison métro (voir tableau) 300 M€

4) METRO: boucler la ligne 1

station			
exist	4 cantons ancien terminal		
0	haute borne	880 m	navette (autonome) desserte parc d'activité
1	CRT Nord	1 050 m	navette (autonome) desserte parc d'activité
2	gare de Lesquin (TER Valenciennes Lille)	1 220 m	arrêt avant la gare d'une navette ferroviaire libéré le passage à niveau
3	CRT Est	980 m	navette (autonome) desserte parc d'activité
4	aéroport	1 660 m	
5	Aéroparc -Hotels	1 290 m	navette (autonome) desserte parc d'activité
6	Centre commercial Faches (Liane1)	960 m	
7	Vendeville	1 350 m	
8	Templemars gare (TER Seclin Lille)	1 530 m	voir navette possible Phalempin Templemars
9	Wattignies Blanc Riez	1 320 m	
10	Clémenceau	1 160 m	
11	Lille II	1 120 m	
exist	CHR ancien terminal	680 m	15200
	total	**15 200 m**	métro: exploitat optimum des rames de 52m

estimation coût

12 stations sur 15 km moyenne 1 250 m entre stations (act 700 m) vitesse moyenne sur ce secteur 40km/h
rame heure de pointe fréquence 2 mn besoin de rames: temps de parcours 15*60/40= 23mn
nb de rames : 2*22,5/2= 23 rames

voie	extérieur	6,2 km	20 M€	124 M€
	entérrée	9 km	44 M€	396 M€
station	simple	8 st	12 M€	96 M€
	correspondance TER	4 st	20 M€	80 M€
rames	52m	23 ram	8 M€	184 M€
aménagt ext	liaison route + parking	1	20 M€	20 M€
coût moyen km		59 M€		**900 M€**

5) TRAM: desservir les secteurs en renouvellemt nord de la MEL

Liaison Wattrelos Neuville 2 000 à 8 000 passagers/h

5 arrêts sur 7,4 km moyenne 1250 m en arrêt vitesse moyenne 25 km/h fréquence H de pointe 5 mn
temps de parcours =60*7,4/25= 18 mn besoin 8 rames

7,4 km	**19 M€**	**140 M€**
8 ram	**5 M€**	**40 M€**
aménagement espace public	**1 M€**	**20 M€**
7,4 km	**27 M€**	**200 M€**

6) Amélioration infrastructures routières

croisement 4 cantons	**50 M€**	
croisement sud A1 périphérique	**30 M€**	
		80 M€

7) MODES DOUX : plan vélo 100 M€

8) Livraison marchandise 40 M€

TOTAL GENERAL 1 620 M€

catégorie	type	contributeurs						
		institution					autres	total
		MEL	Région	Etat	SNCF	Europe	CG, CCPC…	
Transport en Commun	RER HdF long terme							
	TER/autoroute	170 M€	90 M€	10 M€	10 M€		20 M€	**300 M€**
	Métro renouvellement	400 M€						**400 M€**
	Métro extension	630 M€	110 M€	90 M€		70 M€		**900 M€**
	Tram renouvellement	550 M€						**550 M€**
	Tram extension	150 M€	30 M€	10 M€		10 M€		**200 M€**
								0 M€
transport individuel	marche							0 M€
	vélo	60 M€	20 M€			20 M€		**100 M€**
	amélioration réseau routier			80 M€				**80 M€**
transport marchandise	transit	régulation accés		parcs de régulation autoroute				0 M€
	appro MEL	20 M€						**20 M€**
	dernier km divers	20 M€						**20 M€**
verif	ok	**2 000 M€**	**250 M€**	**190 M€**	**10 M€**	**100 M€**	**20 M€**	**2 570 M€**

10. Inopportunité d'un tram Lille – aéroport de Lesquin

Le projet de tram Lille - Lesquin n'entre pas dans notre réponse au problème de l'accessibilité de la MEL car il est pour nous une mauvaise réponse à un besoin non justifié.

Il est présenté comme la réponse au besoin de desservir l'aéroport en 15 minutes, or :

1) Un trajet de 15 minutes n'est pas réaliste en Tram :

Même sans aucun arrêt intermédiaire le Tram ne pourra jamais avoir une moyenne supérieure à 35 km/h, soit une durée de trajet toujours supérieure à 21 minutes.

2) Ce tram n'améliore pas l'accès à Lille des usagers de l'aéroport :

La navette bus aéroportuaire qui stationne juste à la sortie de l'aérogare met, pratiquement toujours, moins de 20 minutes pour aller à la gare de Lille Flandres.

3) Cela prive 8 000 usagers de TC

La réalisation de ce tram oblige à supprimer toute la 2ème partie du circuit de la Liane 1 et donc à sacrifier une vingtaine d'arrêts (8 000 usagers quotidien). Ce sont donc aussi plusieurs dizaines de milliers d'habitants qui seraient privés de TC alors que la Liane 1 leur donne actuellement satisfaction.

4) Ce projet coûterait 400 M€ pour ne rien apporter aux TC :

Cela impliquerait de démolir les aménagements relativement récents de la Liane 1 et investir de 350 à 400 M€ (un grand stade) pour construire un tram qui va réduire l'offre de TC.

5) Cette infrastructure de transport dédiée au seul aéroport est complétement disproportionnée :

La capacité d'une ligne de tram est entre 1 500 et 10 000 passagers par heure et par sens. Or en 2030 avec 3 millions de passagers par an le besoin sera suivant les périodes entre 250 à 900 passagers à l'heure. Même s'il n'y a plus aucune voiture nous sommes très loin de l'utilisation normale d'un tel équipement.

6) Ce tram ne répondra pas à la question de la desserte de l'Aéroparc s'il se réalise :

On ne peut pas desservir un parc d'activité avec un moyen de transport en commun qui n'aurait qu'un seul point d'origine (la gare de Lille). La presque totalité des personnes qui travailleraient sur ce parc n'aurait aucun intérêt à aller à Lille et passer 25 minutes dans le tram pour redescendre vers Lesquin.

7) Cette infrastructure ne participe pas au désengorgement de l'axe sud de la MEL :

L'engorgement du Sud de la MEL est dû en grande partie aux flux qui viennent du sud. Le tram n'améliore donc pas la situation et, même, il la dégrade en privant de TC les usagers de la liane 1 qui se rabattront en partie sur la voiture.

Pour toutes ces raisons, nous pensons que le projet de Tram Lille Aéroport de Lesquin n'est pas à réaliser. Nous estimons nécessaire d'accompagner le développement de l'aéroport ainsi que la lutte contre la thrombose routière du secteur par la mise en place des actions suivantes :

- A court terme : augmenter la fréquence des navettes bus et si nécessaire prolonger la liane 1 jusqu'à l'aéroport.
- A moyen terme : réaliser le plan d'infrastructure que nous présentons.
- A long terme : créer, comme prévu par la Région, un arrêt du RER HdF à l'aéroport. Le délai est cohérent avec les prévisions de développement de l'aéroport de Lesquin (doublement du nombre de passagers dans 10 à 15 ans).

11. Conclusion

Il n'y a pas une solution unique au rétablissement de la bonne accessibilité de la MEL mais un ensemble d'actions qui implique de nombreux acteurs et une large concertation.

Pour autant, la MEL doit montrer sa position de leadership en faisant un effort de 200 M€ d'investissement par an pendant 10 ans. Ce montant correspond à sa capacité d'autofinancement annuel, ce qui impliquera d'augmenter l'endettement pour réaliser les investissements dans les autres politiques aussi nécessaires (renouvellement urbain, développement économique). La région a un rôle important à jouer dans l'accompagnement financier mais aussi dans le développement du TER (train-tram).

Les autres intervenants : Région, CCPC, Etat, milieu économique, Europe, doivent également participer et favoriser la mise en œuvre de ce plan dont l'urgence est reconnue par tous. Il en va de l'avenir de notre métropole et de la crédibilité des institutions et des élus.

MEL: TRAFIC AUTOROUTIER (approche à partir des chiffres 2007)

	Poids lourds				heure de pointe				objectif de réduction								parking P+R		déplact
																		200 €/m²	2 M déplt
Trafic total (2 sens)/jour	% du trafic	nb PL/j	trafic de transit	trafic d'échange	10% des VL	7% des PL	total	équivalent VL	% VL	nb VL	% PL	nb PL	total	total équivalent VL	% /total	% /équiv	surf P+R	coût	nb de déplact/j
135 000 véh	25%	34 000 PL/j	16 000 PL/j	18 000 PL/j	10 100 VL/h	2 380 PL/h	12 480 véh/h	17 K équiv VL	6%	606 VL	11%	262 PL	868 véh	1 391 équiv VL	7%	8%	24 240 m²	4,85 M€	2424
65 000 véh	10%	7 000 PL/j	2 000 PL/j	5 000 PL/j	5 800 VL/h	490 PL/h	6 290 véh/h	7 K équiv VL	8%	464 VL	12%	59 PL	523 véh	640 équiv VL	8%	9%	18 560 m²	3,71 M€	1856
60 000 véh	17%	10 000 PL/j	6 000 PL/j	4 000 PL/j	5 000 VL/h	700 PL/h	5 700 véh/h	7 K équiv VL	6%	300 VL	11%	77 PL	377 véh	531 équiv VL	7%	8%	12 000 m²	2,40 M€	1200
40 000 véh	30%	12 000 PL/j	10 000 PL/j	2 000 PL/j	2 800 VL/h	840 PL/h	3 640 véh/h	5 K équiv VL	0%	0 VL	12%	101 PL	101 véh	302 équiv VL	3%	6%	0 m²	0,00 M€	0
35 000 véh	37%	13 000 PL/j	8 000 PL/j	5 000 PL/j	2 200 VL/h	910 PL/h	3 110 véh/h	5 K équiv VL	9%	198 VL	11%	100 PL	298 véh	498 équiv VL	10%	10%	7 920 m²	1,58 M€	792
45 000 véh	15%	7 000 PL/j	3 000 PL/j	4 000 PL/j	3 800 VL/h	490 PL/h	4 290 véh/h	5 K équiv VL	8%	304 VL	11%	54 PL	358 véh	466 équiv VL	8%	9%	12 160 m²	2,43 M€	1216
380 000 véh	**22%**	**83 000 PL/j**	**45 000 PL/j**	**38 000 PL/j**	**29 700 VL/h**	**5 810 PL/h**	**35 510 véh/h**	**46 K équiv VL**	**6%**	**1 872 VL**	**11%**	**652 PL**	**2 524 véh**	**3 829 équiv VL**	**7%**	**8%**	74 880 m²	**14,98 M€**	7488

MEL: COUT DE FONCTIONNEMENT DES NOUVELLES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

METRO										nb de jour complet/an		235 j	équival complet
	longueur	15,2 km		coût d'exploitation au km		5,50 €/km				nb jour part 50%		129 j	300 j
		5 h	7 h	9 h	17 h	19 h	23 h	total Aller	Kilom/j	prod/an Mkm	coût /j comp	coût annuel M€	
	fréquence	10 mn	2 mn	10 mn	2 mn	12 mn							
	nb	12	60	48	60	20		200	6080 km	1,82 M km	33 k€	**10,0 M€**	
60	usagers sup	215 640 traj	1 078 200 traj	862 560 traj	1 078 200 traj	359 400 traj						**4,0 Million traj**	
TRAM									nb de jour complet/an			235 j	équival complet
	longueur	7,4 km		coût d'exploitation au km		7,00 €/km				nb jour part 50%		129 j	300 j
		5 h	7 h	9 h	17 h	19 h	23 h	total Aller	Kilom/j	prod/an Mkm	coût /j comp	coût annuel M€	
	fréquence	15 mn	3 mn	15 mn	3 mn	18 mn							
	nb	8	40	32	40	13		134	1983 km	0,59 M km	14 k€	**4,2 M€**	
40	usagers sup	95 840 traj	479 200 traj	383 360 traj	479 200 traj	159 733 traj						**2,0 Million traj**	
TRAIN-TRAM 1 Baisieux-Pont de Bois									nb de jour complet/an			235 j	équival complet
	longueur	8,0 km		coût d'exploitation au km		12,00 €/km				nb jour part 50%		129 j	300 j
		5 h	7 h	9 h	17 h	19 h	23 h	total Aller	Kilom/j		coût /j comp	coût annuel M€	
	fréquence	60 mn	15 mn	45 mn	15 mn	60 mn							
	nb	2	8	11	8	4		33	528 km	0,16 M km	6 k€	**1,9 M€**	
20	usagers sup	11 980 traj	47 920 traj	63 893 traj	47 920 traj	23 960 traj						**196 mil traj**	
Navette Orchies Tressin													
	longueur	16,0 km		coût d'exploitation au km		5,00 €/km							
		5 h	7 h	9 h	17 h	19 h	23 h	total Aller	Kilom/j		coût /j comp	coût annuel M€	
	fréquence	60 mn	20 mn	60 mn	20 mn	60 mn							
	nb	2	6	8	6	4		26	832 km	0,25 M km	4 k€	**1,2 M€**	
15	usagers sup	8 985 traj	26 955 traj	35 940 traj	26 955 traj	17 970 traj						**117 mil traj**	
TRAIN-TRAM 2 Orchies-Lesquin									nb de jour complet/an			235 j	équival complet
	longueur	12,0 km		coût d'exploitation au km		12,00 €/km				nb jour part 50%		129 j	300 j
		5 h	7 h	9 h	17 h	19 h	23 h	total Aller	Kilom/j		coût /j comp	coût annuel M€	
	fréquence	60 mn	15 mn	45 mn	15 mn	60 mn							
	nb	2	8	11	8	4		33	792 km	0,24 M km	10 k€	**2,8 M€**	
30	usagers sup	17 970 traj	71 880 traj	95 840 traj	71 880 traj	35 940 traj						**294 mil traj**	
TRAIN-TRAM 3 Phalempin-Templemars-Wattignies									nb de jour complet/an			235 j	équival complet
	longueur	8,0 km		coût d'exploitation au km		12,00 €/km				nb jour part 50%		129 j	300 j
		5 h	7 h	9 h	17 h	19 h	23 h	total Aller	Kilom/j		coût /j comp	coût annuel M€	
	fréquence	40 mn	10 mn	30 mn	10 mn	40 mn							
	nb	3	12	16	12	6		49	784 km	0,23 M km	9 k€	**2,8 M€**	
34	usagers sup	30 639 traj	122 555 traj	163 407 traj	122 555 traj	61 278 traj						**500 mil traj**	
TRAIN-TRAM4 La-Bassée-CHR									nb de jour complet/an			235 j	équival complet
	longueur	20,0 km		coût d'exploitation au km		12,00 €/km				nb jour part 50%		129 j	300 j
		5 h	7 h	9 h	17 h	19 h	23 h	total Aller	Kilom/j		coût /j comp	coût annuel M€	
	fréquence	60 mn	20 mn	30 mn	20 mn	60 mn							
	nb	2	6	16	6	4		34	1360 km	0,41 M km	16 k€	**4,9 M€**	
34	usagers sup	20 426 traj	61 278 traj	163 407 traj	61 278 traj	40 852 traj						**347 mil traj**	
TRAIN-TRAM 5 Wambrechies-Marcq									nb de jour complet/an			235 j	équival complet
	longueur	5,0 km		coût d'exploitation au km		12,00 €/km				nb jour part 50%		129 j	300 j
		5 h	7 h	9 h	17 h	19 h	23 h	total Aller	Kilom/j		coût /j comp	coût annuel M€	
	fréquence	40 mn	17 mn	30 mn	17 mn	40 mn							
	nb	3	7	16	7	6		40	400 km	0,12 M km	5 k€	**1,4 M€**	
30	usagers sup	26 955 traj	63 424 traj	143 760 traj	63 424 traj	53 910 traj						**351 mil traj**	
Navette routiére Comines-Wambrechies													
	longueur	10,0 km		coût d'exploitation au km		5,00 €/km							
		5 h	7 h	9 h	17 h	19 h	23 h	total Aller	Kilom/j		coût /j comp	coût annuel M€	
	fréquence	40 mn	15 mn	40 mn	20 mn	40 mn							
	nb	3	8	12	6	6		35	700 km	0,21 M km	4 k€	**1,0 M€**	
20	usagers sup	17 970 traj	47 920 traj	71 880 traj	35 940 traj	35 940 traj						**210 mil traj**	
TOTAL TRAIN-TRAM Navette									nb de jour complet/an			235 j	équival complet
										nb jour part 50%		129 j	300 j
		5 h	7 h	9 h	17 h	19 h	23 h	total Aller	Kilom/j		coût /j comp	coût annuel M€	
	nb								5396 km	1,62 M km	0 k€	**13,3 M€**	
0	usagers sup	107 970 traj	367 057 traj	630 308 traj	367 057 traj	215 940 traj						**2,0 Million traj**	