

4. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ ET DÉVELOPPER L'INTERACTIVITÉ DES MODES DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION

4.1. 1970-2000 : UN BILAN EN DEMI-TEINTE

La réalisation depuis 30 ans de moyens d'échanges modernes (TGV, métro, autoroutes) a contribué à améliorer de manière importante l'accessibilité de la métropole lilloise.

Les liaisons avec l'extérieur de la métropole, internationales, nationales et régionales ont été considérablement facilitées.

L'ouverture en 1994 de la ligne TGV et de la gare Lille Europe a positionné Lille comme un point de rencontre entre l'Europe du nord et l'Europe du sud, en relation directe avec les trois capitales anglaise, belge et française. Au-delà, le TGV permet un accès rapide vers toutes les grandes villes européennes du réseau TGV.

Les axes autoroutiers majeurs (A1, A22, A23, A25, A27) positionnent Lille de manière favorable dans ses relations avec l'Europe. La métropole est placée sur les liaisons rapides entre les grands ports belges et hollandais, la région parisienne et le couloir Lyon-Méditerranée. Les relations sont également aisées avec l'ensemble de la France et avec le Nord – Pas de Calais. Seules les liaisons avec le sud du littoral et le sud du département du Nord restent insuffisantes.

À l'échelle métropolitaine, si les réseaux, qu'ils soient routiers ou de transports en commun, ont été largement développés, force est cependant de constater :

- un trop faible développement du réseau de transports en commun dans certains secteurs

non desservis par le métro ;

- une complémentarité insuffisante de la route et des transports collectifs ;
- le choix discutable de la réalisation d'un réseau autoroutier jusqu'à proximité du cœur même de la ville ;
- un manque de hiérarchisation du réseau routier ;
- l'absence de politique globale de stationnement ;
- un développement insuffisant du fer et de la voie d'eau pour le transport des marchandises.

Ces constats, sont, pour l'essentiel, valables pour la plupart des grandes agglomérations françaises ; ils résultent notamment de l'absence, jusqu'à une période récente, d'une véritable politique globale des transports et des déplacements pour la métropole. Cela a conduit à une prédominance toujours plus affirmée de la voiture sur les autres modes de déplacements, avec toutes ses conséquences en termes d'encombrements, d'accidents, et de nuisances pour les habitants.

L'adoption par Lille Métropole Communauté urbaine, en juin 2000, d'une politique volontariste de maîtrise des déplacements au travers d'un Plan de déplacements urbains (PDU) marque donc une étape importante.

Les objectifs retenus par le schéma directeur visent à infléchir les difficultés résumées ci-dessus.

4.1.1 UN TROP FAIBLE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

Le réseau ferré traditionnel n'a pas été l'objet de véritables évolutions en matière d'infrastructures, mais la politique du Transport express régional (TER) menée par le Conseil régional avec la SNCF a permis une amélioration sensible des relations entre Lille, le reste de la région et la Belgique.

Pour les transports en commun urbains, la mise en service des deux premières lignes de métro, puis la prolongation de celle vers Roubaix et Tourcoing, et la modernisation du tramway, constituent les évolutions majeures de ces dernières années.

Cet effort en matière d'infrastructures lourdes a été accompagné d'une restructuration et d'une unification des réseaux d'autobus. Les relations avec les communes belges ont également été améliorées (création d'une ligne transfrontalière, aménagement des correspondances entre les lignes belges et françaises). Mais l'offre que ces réseaux assurent apparaît bien inférieure à ce que l'on observe dans les agglomérations françaises de taille comparable.

4.1.2. UNE COMPLÉMENTARITÉ INSUFFISANTE DES MODES DE DÉPLACEMENTS

L'attractivité des réseaux de transports collectifs dépend fortement du niveau d'intégration entre les modes de transport, donc de la localisation et de la qualité de l'aménagement des pôles d'échanges entre les différents modes de transport.

Les ruptures de charge entre modes, souvent mal ressenties par les voyageurs, doivent être soigneusement organisées avec un aménagement efficace des pôles d'échanges. Cet enjeu n'est pas seulement celui d'une amélioration du système de déplacements, mais aussi celui d'une amélioration globale de la qualité de vie des habitants de la métropole.

Un effort dans ce domaine apparaît indispensable.

En outre, le problème posé par l'engorgement des entrées de villes peut être en partie résolu

en donnant aux automobilistes la possibilité de stationner leur voiture à proximité, soit des stations de tramway et de métro, soit des gares ferroviaires, et d'emprunter ces modes de transport pour pénétrer dans le tissu urbain dense.

La sécurité et la facilité d'accès des parkings sont des conditions de la réussite de cette politique.

De la même façon, la qualité de l'offre de stationnement pour les vélos peut inciter au développement des trajets en vélo et transports en commun.

4.1.3. UN MANQUE DE HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER

Le réseau autoroutier qui dessert la métropole lilloise est aujourd'hui très développé. Certaines de ces grandes infrastructures marquent le paysage urbain, jusqu'à proximité du centre des grandes villes.

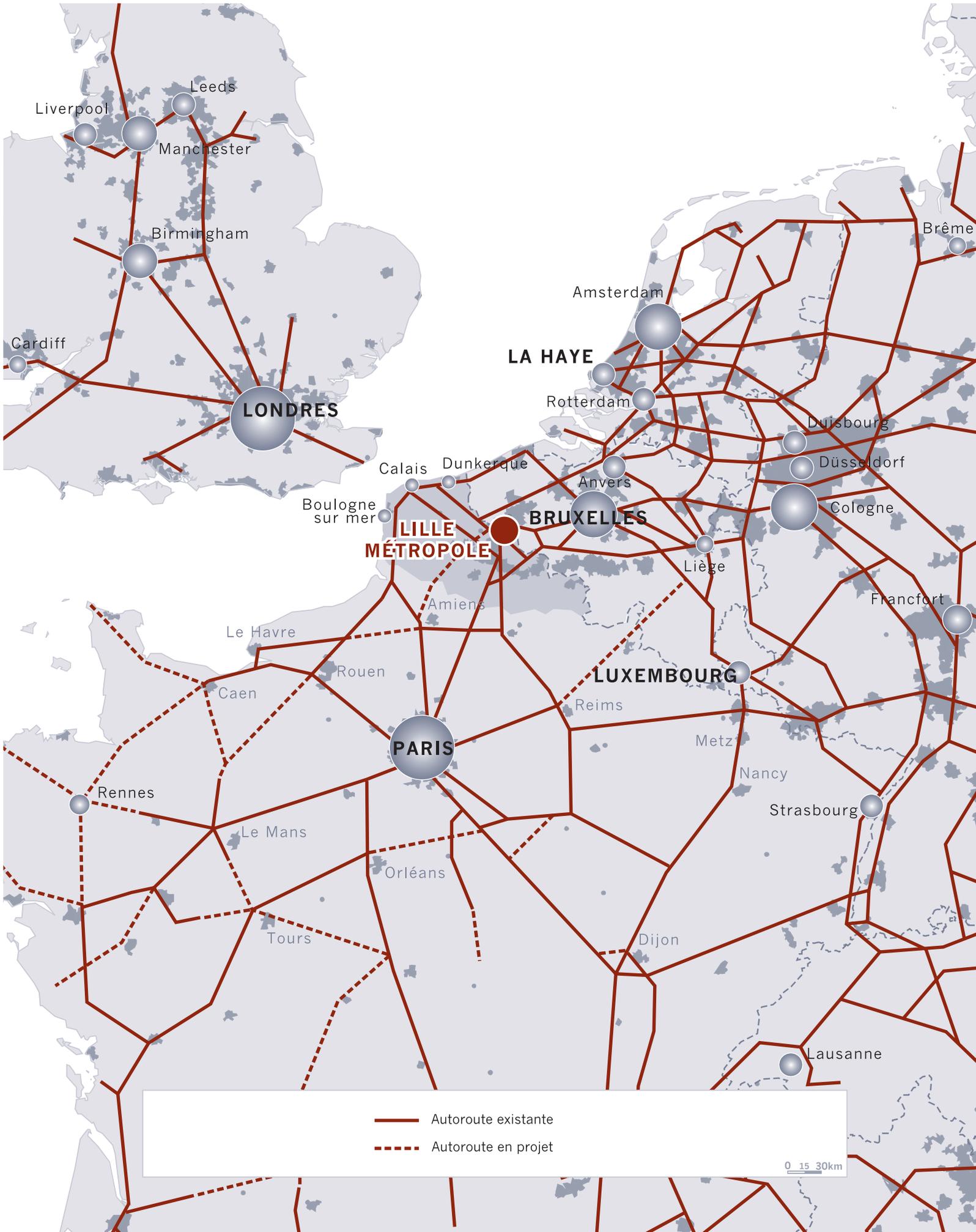
Les autoroutes, à vocation de trafic national et international, jouent aussi un rôle important dans la desserte locale. Il en ressort un mélange des trafics internes, d'échange et de transit qui entraîne des dysfonctionnements majeurs comme celui de la N227, qui coupe la ville nouvelle en deux et supporte un trafic international qui ne lui était pas destiné, ou celui de l'entrée sud de Lille, point de congestion majeure du réseau routier.

Ces dysfonctionnements sont en grande partie imputables à l'absence d'un véritable itinéraire de contournement de la métropole transfrontalière. Le contournement de l'agglomération par le sud et la desserte du secteur sud de Lille, des Weppes à la Pévèle, restent mal assurés.

4.1.4. UNE PRÉPONDÉRANCE TOUJOURS CROISSANTE DE LA VOITURE SUR LES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENTS

Les importants investissements réalisés pour la construction d'axes lourds de transport

LES AUTOROUTES DE L'EUROPE DU NORD-OUEST



urbain n'ont pas freiné la croissance de l'usage de la voiture. La mobilité des personnes a fortement augmenté depuis vingt ans, mais cette augmentation s'est principalement portée sur l'usage de la voiture.

La structure urbaine de la métropole en plusieurs pôles rend les déplacements relativement plus faciles que dans d'autres agglomérations de taille équivalente. Mais l'éclatement de l'urbanisation et des activités conduit à une moindre fréquentation des transports en commun. Le nombre des déplacements en voiture est 3 fois plus important qu'il y a 30 ans. La circulation automobile ne cesse de croître et la voiture a progressivement envahi tout l'espace disponible.

Des années soixante-dix à aujourd'hui, la part des déplacements en voiture sur la métropole lilloise est passée de 42 à 60 %, au détriment notamment des deux roues et de la marche qui représentaient respectivement 12 % et 38 % des déplacements en 1976 contre 3 % et 29 % aujourd'hui. La part des transports en commun a stagné à 8 %. Elle reste près de deux fois inférieure à ce qu'elle est dans des agglomérations de taille comparable.

Si cette évolution des parts de marché entre les différents modes de transport est assez générale en France, il n'en va pas de même dans les pays européens voisins de notre métropole : dans bon nombre de villes danoises, suisses, allemandes ou néerlandaises, les parts respectives des modes de transport mécanisés sont de 20 à 30 % pour les transports en commun, 20 à 30 % pour le vélo et 40 à 60 % pour la voiture.

4.1.5. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES : UN DÉVELOPPEMENT DU RÔLE DE LA ROUTE

Le positionnement européen de Lille et la constitution d'un réseau autoroutier dense qui dessert la métropole, ont donné aux plateformes de l'arrondissement un rayonnement remarquable.

Celui-ci est encore renforcé par la mise à grand gabarit de la Deûle et de la Lys qui permet une

connexion plus directe du réseau régional au réseau Nord-Europe. La concrétisation du projet de liaison Seine-Nord, qui figure dans le projet de schéma de services collectifs des transports établi par l'État, créera les conditions d'un réel développement du fret fluvial vers le sud de l'Europe.

Cette situation favorable au développement d'une activité de transport ne doit pas faire oublier que la saturation du réseau autoroutier au sud de Lille peut remettre en cause le développement de ces potentialités.

C'est le mode routier qui a été le support de la croissance du transport des marchandises au cours des dernières décennies, malgré un important réseau ferroviaire et la présence de nombreuses voies d'eau. Il s'agit là d'une évolution générale.

Il existe cependant une contrainte actuelle au niveau métropolitain : la faible marge de manœuvre pour le développement de plateformes réellement multimodales. L'enclavement dans le tissu urbain du chantier combiné de Saint-Sauveur et d'une grande partie des installations du port de Lille ne permet pas d'envisager leur développement sur ces sites à long terme.

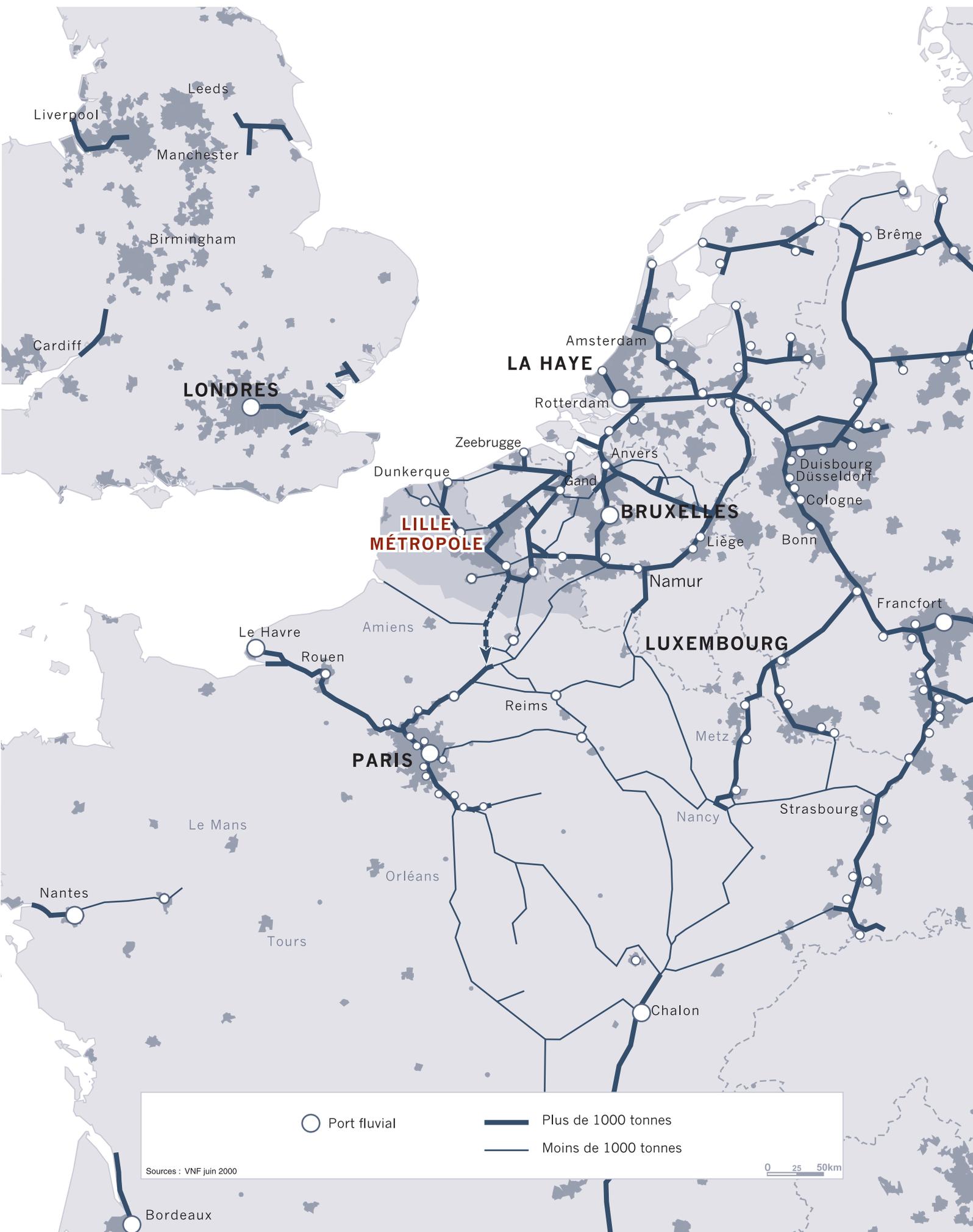
En matière logistique, il est nécessaire de raisonner à une échelle plus large que celle du schéma directeur. La plateforme de Dourges, même si elle est située hors de l'arrondissement, est un équipement fort de la métropole. L'intérêt que suscite son aménagement auprès des acteurs de la logistique témoigne de la pertinence de développer des politiques à cette échelle.

Cette plateforme internationale devra s'articuler en réseau avec des plateformes locales.

En outre, le transport de marchandises interindustriel ne représente qu'un tiers des déplacements de camions et véhicules utilitaires sur l'agglomération. Le report des activités de logistique en dehors des zones denses de l'agglomération ne résoudra donc pas à lui seul le problème de l'encombrement des poids lourds sur les routes de la métropole.

Des solutions devront notamment être recherchées pour mieux gérer le transport de marchandises en ville.

LE RESEAU FLUVIAL COMMERCIAL DE L'EUROPE DU NORD-OUEST



Sources : VNF juin 2000

0 25 50km

4.1.6. UNE ACCESSIBILITÉ AÉRIENNE INTERNATIONALE LIMITÉE

L'accessibilité de la métropole par avion est limitée. L'aéroport de Lille-Lesquin se classe aujourd'hui au treizième rang des aéroports français avec 970 000 passagers en 2000. La proximité de Roissy - Charles de Gaulle et Zaventem (l'aéroport de Bruxelles), tous deux à moins d'une

heure de Lille par TGV, a fortement concurrencé l'aéroport de la métropole et limité l'ouverture de nouvelles liaisons aériennes.

En outre, sa localisation à moins de 7 km de la métropole constitue à la fois un atout et un handicap pour l'aéroport. Elle permet des temps d'accès réduits, mais la proximité du tissu urbain contraint les possibilités de développement du trafic.

LE RESEAU EUROPEEN DU TRAIN A GRANDE VITESSE



Existant		En projet horizon 2010		
	Ligne à grande vitesse			
	Ligne classique empruntée par les TGV			
				Capitale d'état
				Principale métropole européenne

Sources : Europe, Union Internationale des Chemins de fer

0 50 100km

4.2. UN NOUVEAU SCÉNARIO POUR LES DÉPLACEMENTS EN 2015

Les hypothèses

Les évolutions constatées au cours des dernières années, combinées avec les objectifs nouveaux de la politique des transports, amènent à retenir une série d'hypothèses sur l'évolution des déplacements dans la métropole :

- la mobilité « tous modes » des habitants de l'arrondissement a été longtemps inférieure à ce que l'on observait dans les agglomérations françaises comparables. Dans les vingt dernières années, la métropole a comblé son retard et cette mobilité devrait maintenant se stabiliser ;
- les déplacements de transit et d'échanges connaissent une croissance dont il faut tenir compte, la métropole étant le lieu de trafics importants de ces catégories, en raison de sa position géographique et de son poids économique et démographique. Une croissance annuelle de 2,2 % a été retenue dans les études préalables à l'élaboration du schéma directeur.

Si la liberté apportée par l'automobile ne peut être contestée, la place de la voiture dans le fonctionnement urbain est, aujourd'hui, disproportionnée par rapport à celle d'autres modes de transport. Les pollutions, les encombrements et les contraintes diverses qu'elle fait subir à l'ensemble des personnes vivant dans des espaces qui n'ont pas été conçus au départ pour ce mode de déplacements, deviennent de plus en plus difficiles à supporter.

Les grandes options

Dans le domaine des transports, l'enjeu de ces quinze prochaines années est bien d'adapter les moyens de déplacements à chaque échelle géographique.

Cet objectif se traduit dans le schéma directeur par la volonté de doubler le nombre de déplacements en transport en commun dans l'arrondissement de Lille à l'horizon 2015, en concevant un aménagement de la ville qui privilégie les modes de déplacements non

polluants et qui limite l'utilisation de l'automobile, en valorisant les réseaux lourds : tramway et métro en zone urbaine, train en périphérie, et en favorisant les synergies entre les modes.

L'importance des déplacements internes à l'arrondissement exprimée en véhicules x kilomètres resterait sensiblement constante. Compte tenu de l'accroissement des distances parcourues le nombre de ces déplacements se réduirait légèrement. La répartition modale des déplacements serait modifiée en conséquence.

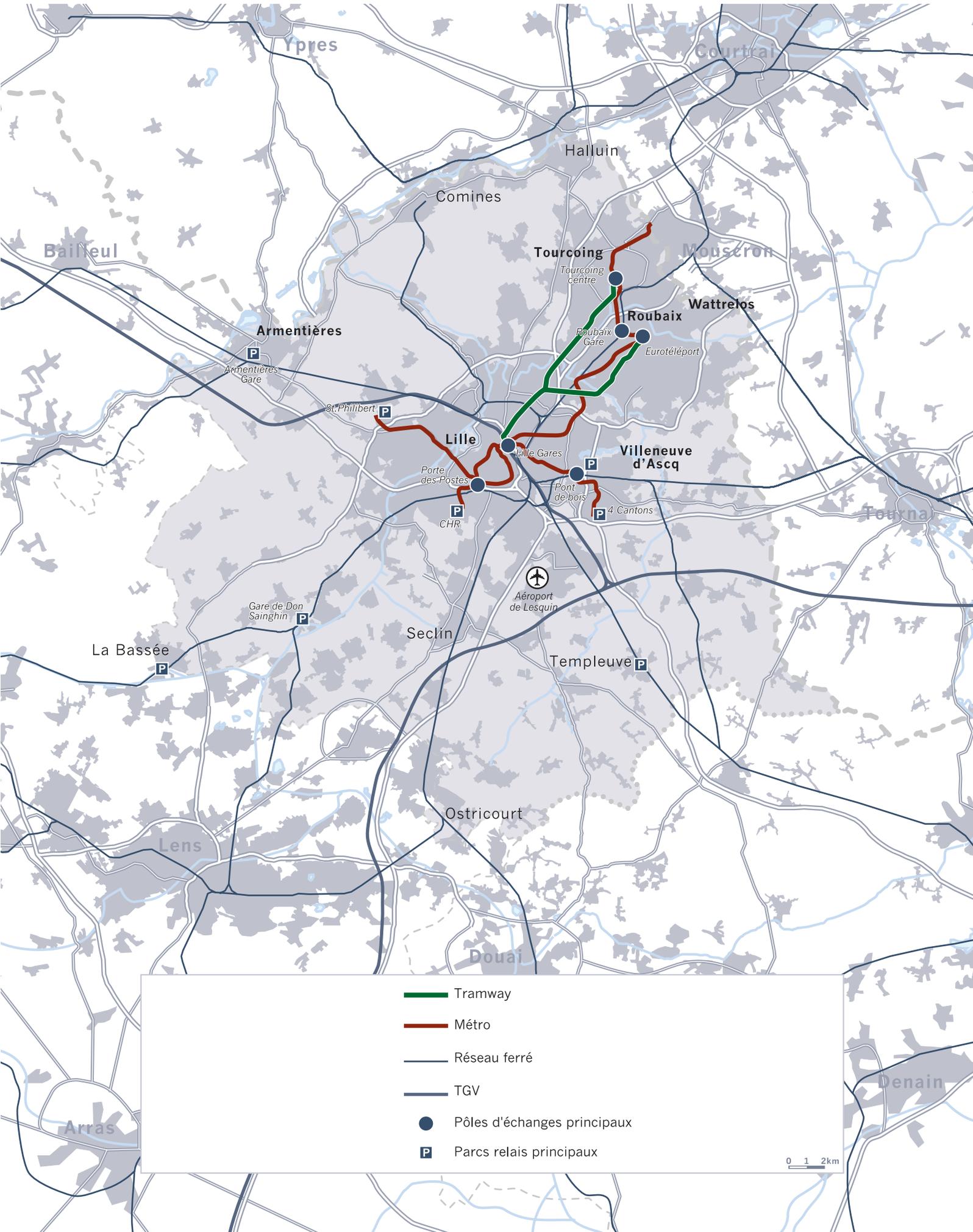
<i>Répartition modale des déplacements quotidiens</i>		
	1998	2015
Voiture	60%	53%
Transports en commun	8%	15%
2 roues (vélo inclus)	3%	4%
à pied	29%	25%

Le PDU, adopté par la Communauté urbaine en juin 2000, est pleinement cohérent avec ces grandes options du schéma directeur pour ce qui concerne le territoire de Lille métropole communauté urbaine.

Les objectifs du schéma directeur sont les suivants :

- améliorer puissamment le système des transports publics. L'objectif est le doublement de la clientèle actuelle (200 millions de voyageurs en 2015). Un ensemble de mesures de développement et d'amélioration des réseaux de transports collectifs est proposé. Le PDU de Lille Métropole Communauté urbaine en contient déjà une part importante ;
- maîtriser la place de la voiture en ville ; mettre en place un partage de l'espace public plus favorable aux modes de déplacements de proximité : le vélo, la marche à pied. L'enjeu est de mieux faire cohabiter les usagers d'un même espace, d'améliorer la sécurité, de

LE RESEAU EXISTANT DE TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE



-  Tramway
-  Métro
-  Réseau ferré
-  TGV
-  Pôles d'échanges principaux
-  Parcs relais principaux

0 1 2km

réduire les nuisances, d'offrir une meilleure qualité de vie en ville ;

- mieux hiérarchiser et compléter le réseau routier ; même si les objectifs visent d'abord à augmenter l'usage des transports en commun, on sait que le trafic routier total peut continuer à croître. Pour maintenir l'accessibilité de la métropole et y assurer une bonne fluidité des déplacements en voiture, il est nécessaire d'apporter certaines améliorations au réseau routier et d'augmenter l'efficacité des

échanges avec les autres modes de transports ;

- pour l'accessibilité internationale de la métropole : affirmer le rôle majeur de la gare TGV ; renforcer le rôle de l'aéroport et améliorer ses liaisons avec la métropole ;

- pour les transports de marchandises, redonner au fer et à la voie d'eau les moyens d'un développement efficace ; cela appelle en particulier un développement de l'intermodalité.

4.3. UN SYSTÈME DE TRANSPORT PUBLIC DE QUALITÉ

Avec le train TER, le métro, le tramway, la métropole lilloise possède un réseau de transports collectifs en site propre puissant, mais qui reste très largement à valoriser.

La garantie d'une bonne sécurité, l'amélioration de la qualité du service rendu à l'utilisateur et l'évolution de la tarification contribueront à attirer une clientèle plus large et à faire du système de transport public une véritable alternative à l'automobile dans les zones urbaines.

4.3.1. VALORISER LE MÉTRO, LE TRAMWAY ET LE TRAIN TER

Le métro, le tramway et le train TER constituent dans la métropole lilloise un potentiel notable dont il s'agit de tirer le meilleur parti.

Renforcer l'offre du train TER

La capacité des trains TER et transfrontaliers sera mieux utilisée dans la métropole en liaison avec l'évolution globale de l'offre régionale et belge (cadencement des trains, meilleure utilisation des fréquences des rames, extension des horaires, augmentation de la capacité).

La Région Nord - Pas de Calais développe une politique forte d'amélioration de l'offre TER. Après la mise en place, en 1998 sur Lille-Valenciennes, d'une offre TER rythmée, renforcée (un train toutes les 20 minutes en heure de pointe et toutes les demi-heures en heure creuse), la Région souhaite généraliser ce type de desserte sur les lignes de l'étoile de Lille, notamment :

- Lille - Armentières - Hazebrouck ;
- Lille - La Bassée - Béthune ;
- Lille - Seclin - Douai - Arras ;
- Lille - Lens.

Augmenter la capacité du métro

La capacité des deux lignes du métro sera augmentée (longueur des rames, fréquences). Les plages d'exploitation à forte fréquence seront élargies autour des heures de pointe pour favoriser l'étalement du trafic dans le temps.

Compte tenu de l'afflux de trafic apporté par la mise en service complète de la ligne 2, la longueur des rames de la ligne 1 du métro devrait être doublée à l'horizon 2006. La fréquence des rames sur la ligne 2 sera améliorée.

Développer le rôle métropolitain du train

En complément de son rôle régional, le train peut à l'avenir jouer un rôle accru dans les déplacements métropolitains.

En particulier, certaines voies ferrées (en service ou actuellement désaffectées) pourront être utilisées par du matériel plus léger. La possibilité d'un tramway « hybride » (tram-train), pouvant également circuler sur les voies urbaines, est à l'étude. Ce mode de transport permettrait d'augmenter le nombre de points d'arrêts en conservant une vitesse satisfaisante d'exploitation autorisant le développement de missions périurbaines.

Sur la base d'une étude menée en 2001 par la Communauté urbaine en collaboration avec la SNCF, RFF (Réseau ferré de France) et la Région, il est possible d'envisager à l'horizon 2008 un réseau de tram-train sur les liaisons suivantes (en grande partie sur site ferroviaire et, dans Lille notamment, sur voirie) :

- Armentières - Saint-André puis Saint-André - Lille-gare Saint-Sauveur ;
- Comines - Saint-André puis raccordement au dispositif précédent, et possibilité de liaison avec Comines Belgique ;
- Baisieux - Villeneuve d'Ascq - Lille gare Saint-Sauveur ;
- la Bassée - Don-Sainghin - Santes - Haubourdin - Loos et Lille ;
- Ostricourt - Seclin - Lille ;
- Orchies - Lesquin - Lille avec un décrochement pour une desserte de l'aéroport de Lesquin ;

Un itinéraire de rocade entre Santes et Saint-André peut également être envisagé, en s'appuyant sur la voie aujourd'hui exclusivement dédiée au fret.

Les entrées du tram-train dans Lille au niveau de Loos et d'Hellemmes restent à étudier. La ligne Ascq - Orchies pourrait également être insérée dans ce dispositif tram-train.

L'insertion d'un transport de type tram-train dans le réseau TER actuel n'est possible que sur des lignes où la circulation est peu dense, ce qui n'est pas le cas de la plupart des lignes TER de la région. Il sera donc nécessaire d'augmenter la capacité des infrastructures sur certaines portions du réseau. En particulier, l'aménagement d'une troisième voie devrait être prévue entre Loos et Haubourdin.

Développer le rôle transfrontalier du train

L'offre ferroviaire sur les liaisons transfrontalières Lille - Roubaix - Tourcoing - Courtrai et Lille - Villeneuve d'Ascq - Tournai a été nettement améliorée depuis quelques années en coopération avec les chemins de fer belges. L'effort sera essentiellement porté sur la qualité du service, tout particulièrement la régularité, et sur l'information.

La complémentarité avec le métro sera recherchée, en particulier grâce à l'aménagement en véritable pôle d'échanges du site de Pont de Bois à Villeneuve d'Ascq.

Préserver les emprises ferroviaires

Les emprises ferroviaires - en service ou non - offrent des capacités d'usage pour les transports de personnes et de marchandises ; elles peuvent aussi, en cas de désaffectation, constituer des ressources pour le développement et l'aménagement.

Un schéma directeur de ces emprises, à étudier avec la région, la SNCF et RFF, encadrera leurs affectations futures de façon, notamment, à préserver les possibilités pour les transports ; il indiquera également les espaces susceptibles d'accueillir d'autres utilisations.

Ainsi, la ligne actuellement non exploitée d'Halluin à Watrelos pourrait être scindée en trois parties :

- Le tronçon Tourcoing - Watrelos, déclassé par RFF, serait intégré (dans sa partie nord) dans le réseau des transports en commun en site propre de la Communauté urbaine.
- Le tronçon Tourcoing - Halluin serait conservé jusqu'au CIT de Roncq pour le transport de marchandises. Au-delà, l'emprise ferroviaire serait réaménagée pour la promenade.

4.3.2 DÉVELOPPER LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN

Augmenter et hiérarchiser l'offre de bus à moyen terme

L'augmentation significative de l'offre de bus est indispensable, à moyen terme, pour atteindre l'objectif de doublement de l'usage des transports collectifs.

Aujourd'hui, la durée d'un trajet en bus est souvent deux fois plus longue que celle du même trajet en voiture. Pour développer leur attractivité, les bus doivent bénéficier de conditions de circulation prioritaire.

Dans le cadre du PDU de Lille Métropole Communauté urbaine, un réseau d'axes de bus à haut niveau de service, complémentaires aux axes lourds existants (TER, métro, tramway) est défini. L'objectif est de créer à l'horizon 2006 des itinéraires de surface caractérisés par une vitesse commerciale élevée, une forte fréquence et une large amplitude des horaires.

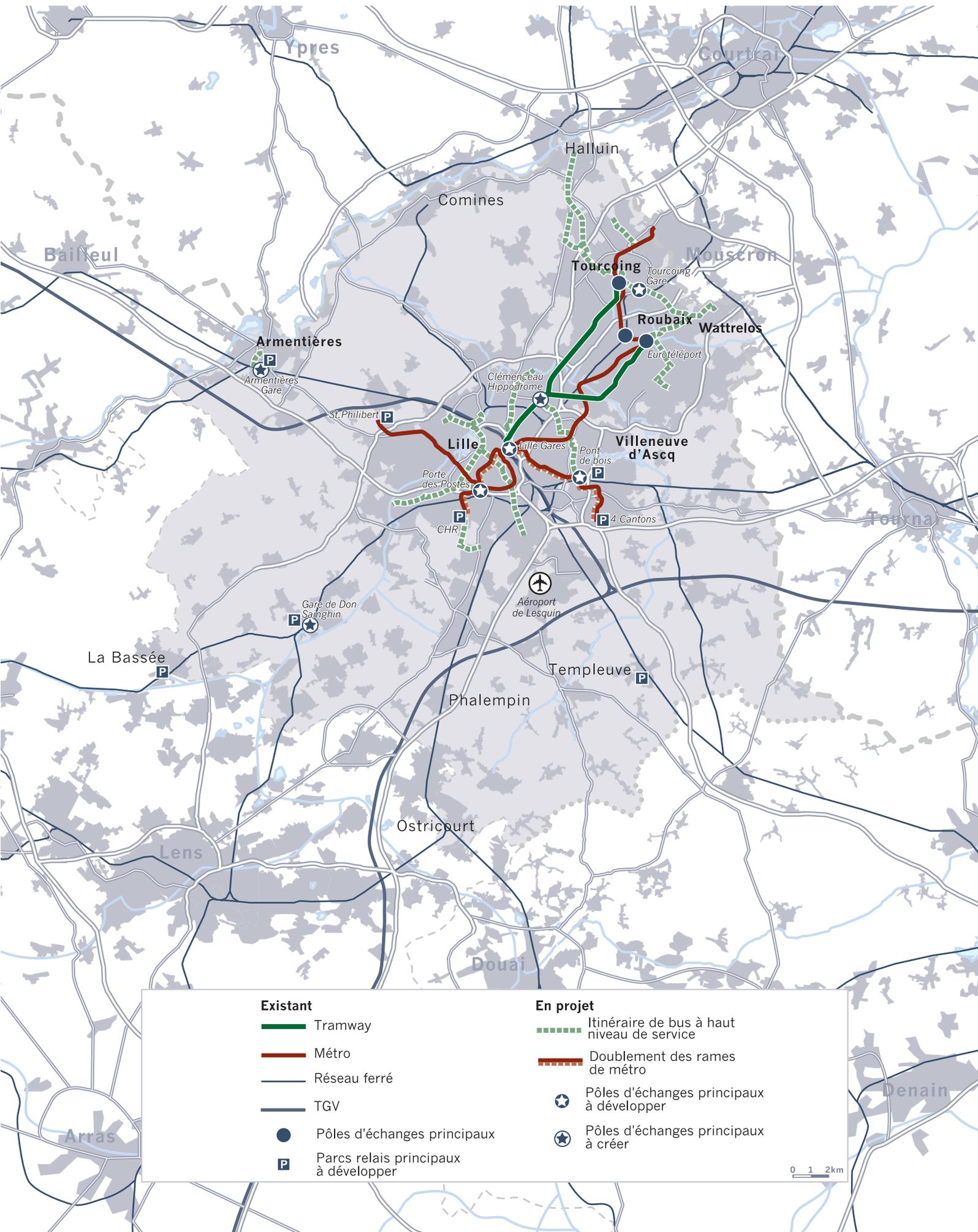
Les aménagements d'itinéraires utiliseront les solutions éprouvées dans d'autres agglomérations pour améliorer significativement la vitesse commerciale et la régularité des bus (priorité aux feux tricolores, création de sites propres, de couloirs protégés ou de sas). Ils s'intégreront dans une réflexion globale sur l'animation urbaine, notamment sur les axes commerciaux.

Le réseau comporte 60 kilomètres sur douze itinéraires, et dessert vingt communes : Lille, Armentières, Wattignies, Haubourdin, Loos, Saint-André, Lambersart, Fâches-Thumesnil, Ronchin, Marcq-en-Barœul, La Madeleine, Hem, Roubaix, Watrelos, Tourcoing, Neuville-en-Ferrain, Halluin, Roncq, Villeneuve d'Ascq, Mons-en-Barœul.

Des lignes de bus express ou semi-directes seront expérimentées sur certaines liaisons desservant des pôles importants. Dans le cadre du PDU, trois projets seront expérimentés rapidement :

- Villeneuve d'Ascq - Pont de Bois - Fort de Mons ;
- Lille CHR B - Wattignies ;
- Tourcoing - Halluin.

LES PROJETS DE TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (horizon 2006)



Existant

- Tramway
- Métro
- Réseau ferré
- TGV
- Pôles d'échanges principaux
- P Parcs relais principaux à développer

En projet

- - - Itinéraire de bus à haut niveau de service
- - - Doublement des rames de métro
- ★ Pôles d'échanges principaux à développer
- ★ Pôles d'échanges principaux à créer

0 1 2km

Le rôle des bus suburbains sera développé, en priorité sur la vallée de la Lys et en complémentarité du train TER.

Étendre le réseau lourd à long terme : prolongement du métro, construction de nouvelles lignes de tramway, système intermédiaire

En fonction de leur attractivité, certaines lignes de bus à haut niveau de service exploitées avec des bus en couloir protégé, seront ultérieurement transformées pour être intégrées au réseau lourd.

Cela concerne en particulier les itinéraires suivants :

- Villeneuve d'Ascq - Pont de Bois - Fort de Mons - Mons-en-Barœul - Clémenceau ;
- Roubaix centre Eurotéléport - Hem ;
- Roubaix centre - Wattrelos (ZUP de Beaulieu) ;
- Ronchin - Lille Saint-Sauveur - gare de Saint-André et/ou Lambersart (avec interconnexion ferroviaire) ;
- métro CHR B - Calmette vers Wattignies ;
- Tourcoing - centre vers les quartiers nord-ouest de Tourcoing.

De plus, la faisabilité de certaines liaisons par transport en commun en site propre, qui devront faire l'objet d'études complémentaires, est préservée dans le présent schéma directeur. Cela concerne en particulier les liaisons :

- du métro Saint-Philibert vers la gare de Pérenchies ;
- du métro C.H. Dron vers Mouscron ;
- de Comines-France vers Comines-Belgique (liaison ferrée) ;
- du métro Quatre cantons vers la Haute-Borne.

4.3.3 DÉVELOPPER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES MODES

Développer les pôles d'échanges des transports urbains

De nouveaux pôles d'échanges entre le métro et le train TER seront aménagés pour créer une plus forte synergie entre ces réseaux et contribuer à réduire les problèmes de saturation de la gare de Lille Flandres. Les pôles existants feront l'objet d'améliorations visant à faciliter les conditions

d'attente et de circulation des voyageurs.

Dans le cadre du PDU, 7 pôles d'échanges principaux sont définis à l'horizon 2006. Ils seront réaménagés pour y créer de nouvelles connexions et y améliorer les conditions d'accueil, d'attente et de circulation des voyageurs. Ces pôles sont :

- Lille Gares - Place des Buisses ;
- gare de Tourcoing ;
- Villeneuve d'Ascq - Pont de Bois ;
- Lille Sud - Porte des Postes ;
- gare d'Armentières ;
- gare de Don-Sainghin ;
- Marcq-en-Barœul - Clémenceau - Hippodrome.

À plus long terme, quatre autres pôles d'échanges principaux ont été identifiés comme nécessitant des études complémentaires :

- gare de Wattignies ;
- gare de Lomme, dans l'hypothèse d'une réouverture de la ligne ferroviaire au trafic voyageurs ;
- gare de La Madeleine ;
- éventuellement, la nouvelle gare sur le site de l'Union à Roubaix - Tourcoing. Cependant, dans l'attente du projet urbain pour ce site, les gares de Roubaix et Tourcoing resteront les points forts du réseau de transport collectif.

Lorsque la réalisation des pôles et des parcs d'échanges nécessitera l'utilisation d'emprises actuellement dédiées au fret, il sera nécessaire de veiller à préserver les intérêts du transport urbain de marchandises.

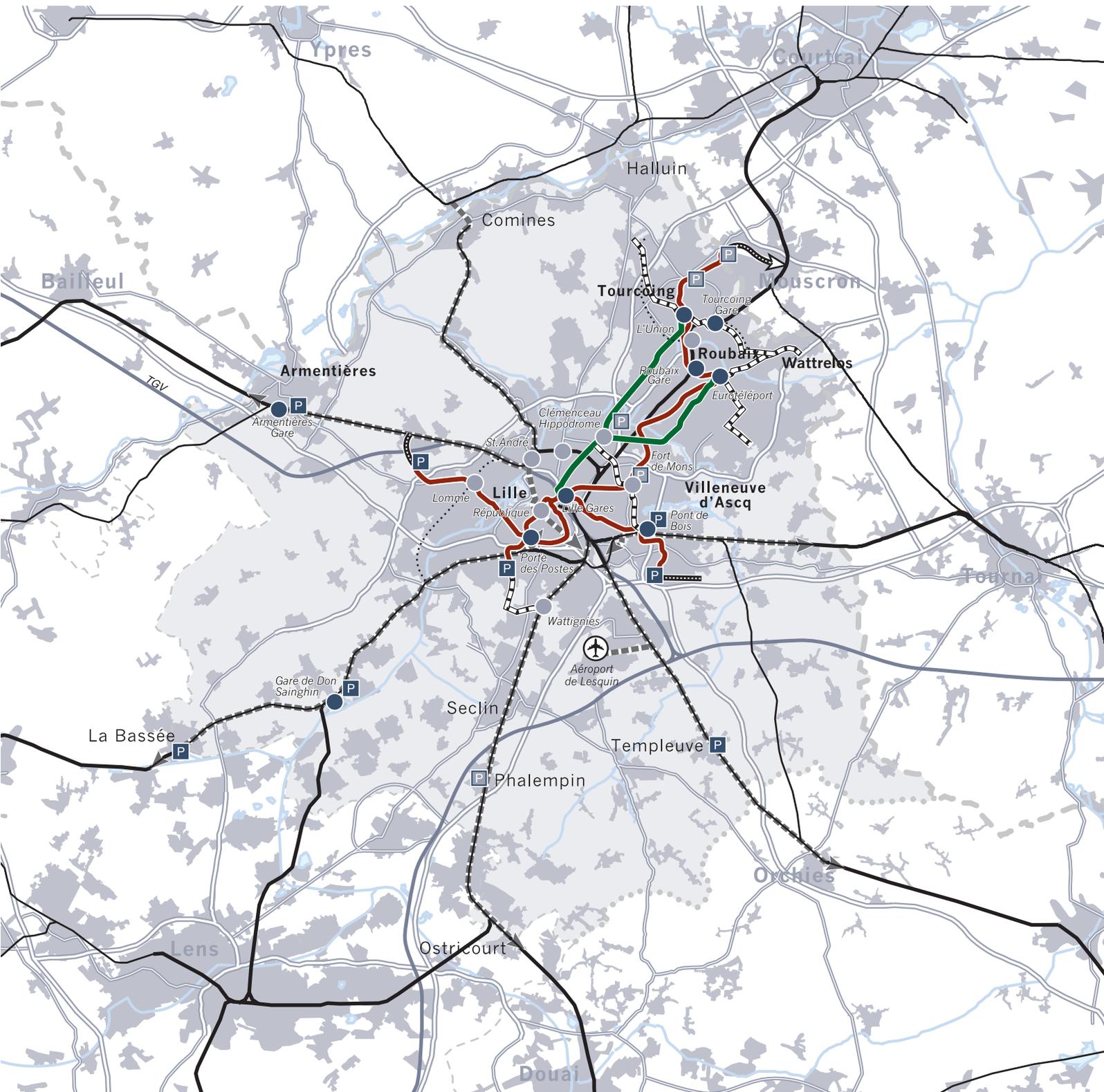
Améliorer et multiplier les parcs d'échanges

La complémentarité entre le transport collectif et le transport individuel nécessite également la multiplication des parcs-relais pour les voitures et les vélos.

Les parcs existants feront l'objet d'améliorations visant à accroître leur attractivité : extension progressive de leur capacité, surveillance, signalisation, qualité des cheminements piétons, éclairage, mise en place d'activités (petits commerces, services, entretien des véhicules, etc.).

Les actions porteront prioritairement sur les parcs-relais situés aux entrées de ville et en milieu périurbain, les mieux à même de capter les flux automobiles.

LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE (horizon 2015)



Transport en commun en site propre existant	Transport en commun en site propre à créer	Pôles d'échange
Tramway	Ligne de TCSP	Pôle d'échange existant
Métro	Faisabilité de TCSP à préserver	Pôle d'échange à créer
Réseau ferré	Liaison ferroviaire à préserver ou à créer	Parcs relais principaux
Réseau TER et transfrontalier à améliorer	Projet de TRAM-TRAIN	Parcs relais principaux à créer
TGV		

0 1 2km

L'amélioration de ces parcs concernera l'accessibilité pour les vélos, les bus, les taxis, la dépose et la reprise de passagers, voire la promotion du covoiturage.

Les parcs situés aux abords des stations de métro ou des stations TER feront l'objet de travaux d'extension de capacité – si possible – et d'aménagement de stationnement pour les vélos. Le parc de la station de métro « 4 cantons » à Villeneuve d'Ascq fera l'objet d'un réaménagement.

L'ouverture de nouveaux sites est également à prévoir, avec un souci d'accompagnement progressif de la demande de la clientèle.

Le développement des parcs-relais devra se faire en coordination avec la gestion du stationnement public dans les centres-villes (niveau d'offre, tarification, contrôle) et avec une réflexion sur l'évolution de l'offre privée, notamment sur les lieux d'emploi.

Un certain nombre de parcs, à l'aire d'attraction plus limitée ou jouant également un rôle pour le stationnement de proximité, seront réaménagés, en liaison avec la requalification des gares TER.

Refondre et mieux intégrer la tarification des transports collectifs

La tarification doit contribuer à l'attractivité du système de transport tout en minimisant le coût de fonctionnement pour les collectivités. Il conviendra donc de prendre en compte cette question dans les études préparant les améliorations du réseau des transports publics évoquées ci-dessus.

Un programme de développement de l'intermodalité des transports collectifs a été engagé en partenariat entre la Communauté urbaine, le Département et la Région. La refonte de la tarification et l'intégration tarifaire des transports collectifs sont des axes importants de ce programme.

4.4. UN PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC PLUS FAVORABLE AUX MODES DE DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ : LE VÉLO, LA MARCHÉ

La voiture en circulation ou en stationnement a envahi l'espace, ne laissant aux autres modes de déplacement qu'une part de plus en plus restreinte. Depuis quelques années, des aménagements destinés à améliorer la sécurité ou à requalifier l'espace public ont contribué à remettre en cause cette position prépondérante prise par la voiture. Il est nécessaire d'amplifier ce mouvement pour rendre une meilleure place aux piétons et aux vélos.

La marche à pied et les deux roues sont des modes de déplacement de proximité, donc des vecteurs d'appropriation de la ville par ses habitants. Ils sont aussi des modes propres, non nuisants, peu consommateurs d'espaces et peu coûteux pour la collectivité.

Le vélo est bien adapté aux déplacements de moins de 5 km qui représentent les trois quarts des déplacements des habitants de la métropole. L'objectif est de doubler son usage à l'horizon du schéma directeur.

Des actions cohérentes et suivies doivent être menées afin de mieux intégrer ces modes dans la ville. Cette intégration doit être réalisée aussi au niveau des déplacements de loisirs par la mise en place d'un réseau de randonnées (marche, deux roues), en étroite relation avec la politique d'espaces verts et une meilleure adaptation du système de transports collectifs à ce type de déplacements (soirée, fin de semaine, etc.).

4.4.1. DÉVELOPPER LES AMÉNAGEMENTS POUR LES VÉLOS

Densifier le réseau cyclable

À l'échelle de la communauté urbaine, un réseau d'itinéraires cyclables est défini : le schéma directeur des itinéraires vélos comporte deux volets : les déplacements quotidiens et les déplacements de loisirs. Il s'attache en priorité à réaliser la continuité - dont l'importance

est primordiale - des itinéraires, et à faciliter le franchissement des coupures urbaines (grandes voiries, voies ferrées...).

L'objectif de réaliser 400 km de nouveaux itinéraires pour le vélo dès 2006 - multipliant par trois la longueur du réseau déjà aménagé - est inscrit et cartographié dans le PDU de Lille Métropole Communauté urbaine, adopté en 2000.

À l'échelle de l'arrondissement, l'accent est mis sur la valorisation des itinéraires de déplacements de loisirs dans le cadre de la mise en œuvre de la trame verte et bleue, avec la réalisation d'un réseau d'itinéraires pour les vélos.

En outre, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, et conformément à l'article 20 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, seront « mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ».

Favoriser le stationnement des vélos

La pratique du vélo en milieu urbain est souvent découragée par le manque d'emplacements sécurisés pour stationner les vélos. Des efforts importants devront être développés par les collectivités et le secteur privé pour offrir des emplacements de stationnement sécurisés.

Le PDU de Lille Métropole Communauté urbaine prévoit que des garages à vélos fermés et sécurisés seront construits près de stations de métro, de tramway ou des gares TER.

Cette orientation mérite d'être généralisée à l'échelle de la métropole. Les règlements des PLU pourront inciter les administrations, les entreprises, les établissements d'enseignement et les constructeurs à prévoir des garages à vélos sûrs et attractifs.

4.4.2. AMÉLIORER LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

La reconquête des espaces publics ne se limite pas à la nécessaire redistribution de l'espace. Le confort et l'ambiance du lieu, de jour comme de nuit, et la qualité du paysage sont des éléments essentiels pour l'habitant comme pour le passant.

L'amélioration des espaces publics a d'abord pour objectif de conforter ou améliorer l'image de la ville, mais elle peut aussi réduire les coupures urbaines et inciter la population à choisir des modes de déplacements de proximité (marche, vélo...).

Créer des outils pour guider et programmer en amont, évaluer en aval

L'appropriation des espaces publics par les usagers, les habitants, les visiteurs, les commerçants, etc. est très importante. Elle passe par la prise en compte des pratiques sociales dans l'aménagement des espaces publics. Elle passe également par une large concertation afin que les projets soient partagés.

Préalablement à tout aménagement d'espace public, il est proposé que soient réalisés :

- une analyse urbaine prenant en compte tous les aspects concernant l'espace public : voirie, flux, sécurité, mais également pratiques sociales, histoire, forme urbaine, paysage, valeur symbolique et identitaire, etc.
- un cahier des charges contenant le programme de l'espace public issu de l'analyse urbaine, indiquant les objectifs de chacun, le niveau de performance ou de qualité attendu, la place accordée aux différents moyens de transport ainsi qu'au stationnement.

Après la réalisation du projet, il est proposé que soit effectuée une évaluation permettant de capitaliser les connaissances et d'améliorer le savoir-faire sur les espaces publics.

4.4.3. MODÉRER LA VITESSE EN VILLE

L'agressivité de la voiture dans la ville n'est pas seulement due à l'espace qu'elle occupe, mais aussi à sa vitesse, trop souvent inadaptée à la cohabitation avec les autres modes.

À l'échelle de la communauté urbaine, le PDU

prévoit un schéma directeur de modération de la vitesse. Ce schéma est destiné à donner une vision globale et prospective du réseau. Sa mise en œuvre devra s'adapter aux contraintes et à l'environnement de chaque site. Elle se fera en étroite concertation avec les gestionnaires des voies, les communes, et les habitants.

En parallèle, les communes sont incitées à créer, à court terme, au moins une « zone 30 » et à prendre des mesures pour modérer la vitesse sur leur territoire. La réalisation de « zones 30 » visera, en priorité, à améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes autour des équipements générateurs de déplacements de proximité (écoles, équipements publics...).

4.4.4. RÉGLEMENTER LE STATIONNEMENT

La réglementation du stationnement est un outil essentiel pour agir sur le choix du mode de transport et le volume de circulation. Elle peut être modulée dans le temps comme dans l'espace, mais doit faire l'objet d'une approche globale et cohérente au service de la politique des déplacements.

Limiter l'encombrement de l'espace public

La création de places de stationnement dans les parcs en ouvrage ou dans les parcs d'échanges sera mise à profit pour réduire l'encombrement de la voirie urbaine dans le voisinage des parcs et dans les centres-villes. L'espace ainsi dégagé permettra l'élaboration de projets de qualité pour la mise en valeur des espaces publics.

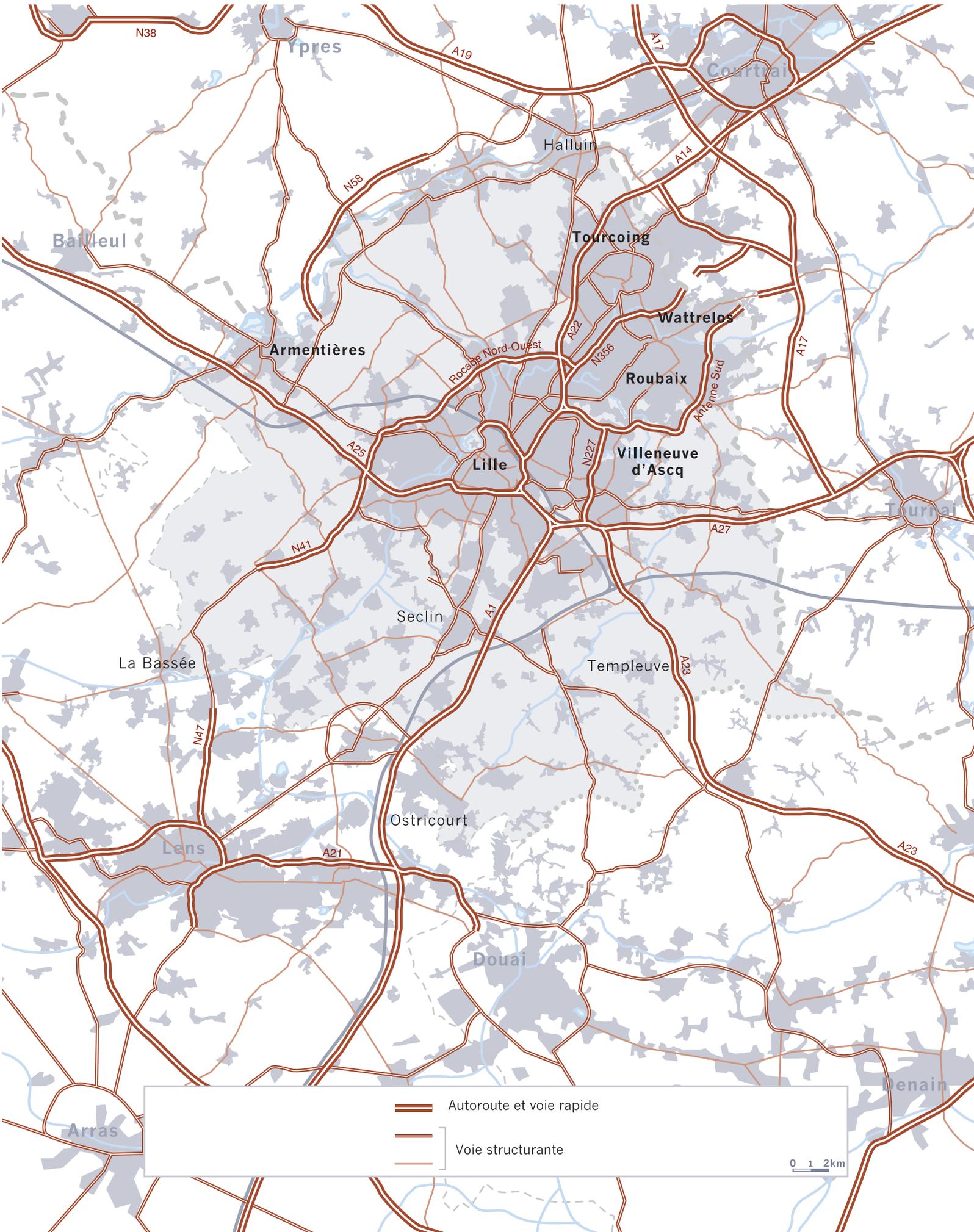
Adapter la tarification

Dans les centres-villes, le paiement du stationnement sur voirie sera développé pour favoriser le stationnement de courte et moyenne durée, en dissuadant le stationnement de longue durée pendant la journée. Pour les inciter à ne pas utiliser leur véhicule dans la journée, les résidents bénéficieront d'un tarif adapté.

Une harmonisation de la tarification entre les parkings en ouvrage et les emplacements sur voirie sera recherchée, dans le prolongement de l'harmonisation en cours des tarifs du stationnement dans les grandes villes.

Le contrôle du respect de la réglementation devra être renforcé.

LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES MAJEURES EXISTANTES



— Autoroute et voie rapide
— Voie structurante

0 1 2km

4.5. UN RÉSEAU ROUTIER HIÉRARCHISÉ ET COMPLÉTÉ

Carrefour européen, pôle inter régional pour le transport de marchandises, la métropole lilloise est un lieu de concentration de trafics et de conflits pour l'usage des mêmes infrastructures par les différents types de déplacements : internes, d'échange ou de transit.

Les enjeux sont d'écarter le transit du centre de l'agglomération et d'assurer, conformément aux objectifs du schéma de services collectifs de l'État, la fluidité des flux de transit et l'accessibilité routière de chaque partie du territoire, sans pour autant faire de la voiture un mode de transport exclusif.

De manière générale, l'objectif affiché de qualité urbaine doit se traduire dans le traitement des voies nouvelles et l'engagement d'actions de requalification du réseau existant, en particulier sur des axes majeurs comme le Grand boulevard de Lille Roubaix Tourcoing, le boulevard périphérique de Lille, le boulevard de Breucq à Villeneuve d'Ascq. Cette requalification permettra de rechercher l'amélioration du fonctionnement urbain et une plus grande mixité des modes de déplacement partout où cela sera possible.

Un dispositif de contournement de la métropole

Les propositions du schéma directeur reconduisent – à la baisse – les projets d'infrastructures antérieurement étudiés, en particulier ceux du schéma directeur de 1973.

La principale proposition est celle d'un dispositif de contournement de la métropole, formé de deux itinéraires nord-sud évitant l'agglomération, l'un par l'est et l'autre par l'ouest, reliés au sud par l'A21 dans le Bassin minier, au nord par l'A17 belge.

L'itinéraire par l'est suit, du sud vers le nord : A1, le contournement sud-est de Lille à partir du niveau de Seclin, A27, A17 (belge).

Plusieurs variantes de tracé du contournement sud-est ont été étudiées de part et d'autre de la voie TGV Paris-Lille, à Fretin et Sainghin-en-

Mélantois. Le tracé proposé longe d'abord la voie TGV Paris Lille au nord de celle-ci ; un échangeur est prévu avec la RD 145 qui devra être réaménagée ; le tracé franchit les voies TGV de Paris et Bruxelles au niveau de leur triangle de raccordement, puis rejoint l'A23 au niveau du fort de Sainghin-en-Mélantois. Il conviendra de veiller à la qualité d'insertion de cette voie au voisinage des zones urbaines ; en particulier des protections visuelles et phoniques adaptées devront être prévues ainsi que des efforts environnementaux (mouvements de terrain, plantations, qualité des matériaux des murs anti-bruit...). Ces traitements paysagers et phoniques seront également appliqués aux grands axes sur lesquels aboutit le contournement (A23 - A27) qui, enregistreront de ce fait un accroissement de circulation. Les nuisances des travaux devront être limitées au maximum.

Le tracé précis sera élaboré conformément aux conditions de mise en œuvre des grandes infrastructures définies dans le chapitre « mise en œuvre » du présent schéma directeur.

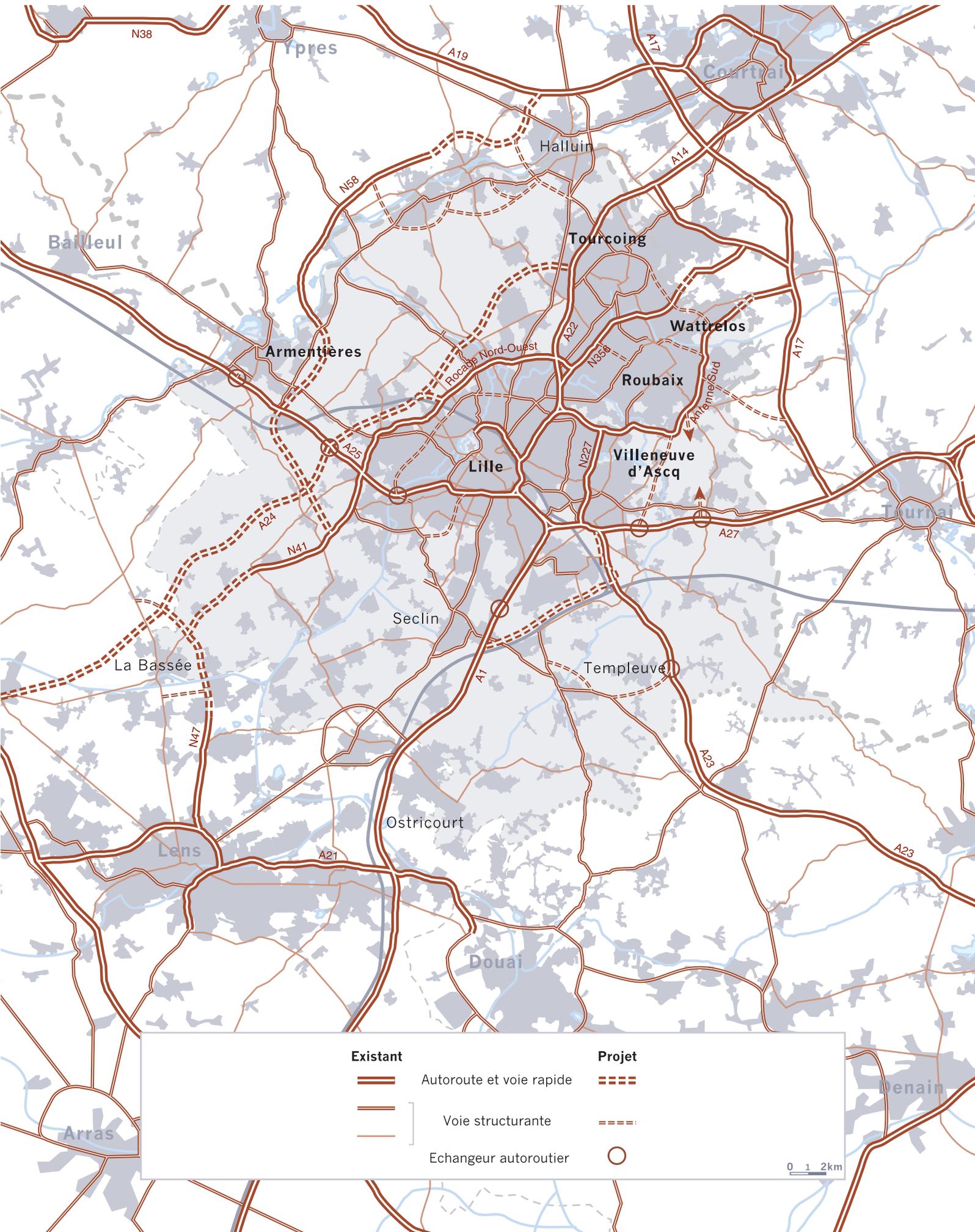
Au sud-est de la métropole, une éventuelle liaison Douai-Orchies-Tournai actuellement à l'étude, pourrait à terme créer un itinéraire de contournement à plus grande distance, rejoignant l'A17 belge, suivant un tracé et avec des fonctions qui restent à définir. Les études devront permettre d'évaluer l'impact de cette liaison sur les flux évitant la métropole par l'est, donc sur la conception à retenir pour le contournement sud-est de Lille.

L'itinéraire par l'ouest suit, du sud vers le nord : A21, RN47, RN41, A25, le contournement ouest de Lille entre A25 et RN58 (belge) jusque A19.

Cet itinéraire se reportera en partie sur A24 (au sud de l'A25), une fois cette infrastructure réalisée.

La continuité RN41, RN47, A21, A1, doit permettre, dans un premier temps, d'assurer cet itinéraire de contournement pour le trafic de transit au sud-ouest de la métropole, mais elle ne paraît pas pouvoir constituer une solution à long terme, si les difficultés d'accessibilité de la métropole perdurent. Le réaménagement complet de la RN41 et de la RN47 en voies rapides reste donc inscrit au

LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES MAJEURES EXTENSIONS ET NOUVEAUX PROJETS (horizon 2015)



Existant		Projet	
	Autoroute et voie rapide		
	Voie structurante		
	Echangeur autoroutier		

0 1 2km

schéma directeur. Sa réalisation, conformément aux conditions de mise en œuvre des grandes infrastructures définies dans le chapitre « mise en œuvre » du présent schéma directeur, devra être examinée en liaison avec le projet concernant l'A24.

La définition des itinéraires nord-sud intègre notamment l'achèvement de la RN58 en Flandre.

Dans sa partie nord, le dispositif de contournement reprend les propositions étudiées dans les années 1990. Au sud de Lille, il évite les champs captants et se déforme donc vers le sud-ouest, jusqu'à l'autoroute A21.

Ainsi conçu, le nouveau dispositif de contournement apparaît attractif pour certains flux de transit, comme :

- à l'ouest, les liaisons A25 – A1 sud ;
 - à l'est, les liaisons A1 – A14 (B) ou A23 – A14 (B).
- À l'inverse, il n'apparaît pas attractif pour les liaisons A25-A23 ou A25-A27.

L'autoroute A24

Le projet d'autoroute A24 (ex-A1bis) répond à l'objectif du schéma de services collectifs de l'État pour le transport de voyageurs : « permettre la réalisation d'une autoroute entre Amiens et la Belgique en privilégiant chaque fois que possible l'aménagement des routes nationales existantes, afin de soulager l'axe autoroutier A1 d'une partie de son trafic vers l'Île de France et l'Ouest en fonction des perspectives de croissance des trafics ».

Son rôle est de permettre le passage des flux de transit depuis la région et la Basse Seine jusqu'à la métropole, et au-delà la Belgique, en sécurisant l'A1, en passe de saturation. Cette infrastructure s'inscrit dans le réseau autoroutier national. Il faut donc en reprendre l'inscription dans les documents réglementaires, ne serait-ce que pour des mesures conservatoires.

L'utilité de l'A24, entre l'A25 et l'A22, reste à démontrer et devra être validée à l'horizon 2015.

Le maillage d'ensemble du réseau proposé ouvre des opportunités d'itinéraires à ce projet, notamment dans sa mise en relation à partir de l'autoroute A25, avec le réseau international belge en passant par le pont du Badou et la RN58.

La réalisation de cette infrastructure dans l'arrondissement de Lille devra tenir compte du souci des élus locaux d'assurer la protection des populations, des activités économiques et agricoles et des espaces naturels et paysagers.

Une attention particulière sera portée au triangle reliant l'A24 entre Escobecques et Ennetières en Weppes, le contournement sud de Lille entre Escobecques et la Chapelle d'Armentières et l'A25 entre la Chapelle d'Armentières et Ennetières. Il sera déterminé, dans le cadre des conditions de mise en œuvre des grandes infrastructures définies dans le chapitre « mise en œuvre » du présent schéma directeur, si les deux branches de ce triangle sont utiles, dès lors que la mise à 2 x 3 voies entre La Chapelle et Ennetières aura été réalisée.

Le Syndicat mixte du schéma directeur estime en outre qu'une variante de tracé reliant directement la jonction A 24 - A 25 au Pont du Badou et à la RN 58, belge devrait être examinée par les services de l'Etat. Cette solution devrait être comparée avec celles qui sont évoquées ci-dessus dans le cadre des conditions de mise en œuvre des grandes infrastructures définies dans le chapitre « mise en œuvre » du présent schéma directeur.

De nouvelles voies pour un réseau métropolitain

Les pénétrantes urbaines et entrées de villes

Les projets d'aménagement des entrées de villes autour de l'A22 au niveau du Mont d'Halluin, de l'A1 à l'entrée de Lille, de l'A27 vers la Haute-Borne sont des éléments d'un projet global de requalification des voiries rapides urbaines.

L'achèvement de la route de la laine et du boulevard de l'Union (voie rapide urbaine) en cours, la mise à deux fois cinq voies de l'A1 à l'entrée de Lille et le déplacement du périphérique Est fournissent à la métropole lilloise des pénétrantes urbaines fortes et efficaces à court terme.

Le dispositif sera complété dans une logique de réseau par une liaison entre la rocade nord-ouest et la partie nord de l'A24, si l'utilité de cette infrastructure est confirmée.

Secteur nord-ouest

La rocade nord-ouest permet d'organiser la desserte routière du nord-ouest de la métropole

et crée une liaison privilégiée entre les bassins d'habitat et de travail de Tourcoing, Lomme et Armentières.

Plus au nord, la desserte des villes jumelles de part et d'autre de la Lys est assurée par la rocade de la Lys au sud et la RN58 belge côté nord. Cette dernière assure également la relation entre la vallée de la Lys et le réseau routier international (A19 belge et A27 belge) et pourra devenir le maillon nord du contournement de la métropole par l'ouest. Cependant, dans ce secteur, tous les franchissements de la Lys se situent en milieu urbain ; il importe donc de réaliser de nouveaux franchissements de la Lys, notamment à l'ouest de Halluin et à l'ouest de Comines.

Les liaisons entre Lille et la vallée de la Lys seront facilitées par le réaménagement de la RD308 entre Wambrechies et Comines.

Secteur nord-est

L'achèvement de la route de la laine (prolongement de la VRU vers A17) et de l'antenne sud de Roubaix vers l'A17, ainsi que sa mise à 2x2 voies, constituent des aménagements majeurs pour l'accessibilité du nord-est de la métropole.

Cette voie sera mise en relation avec les axes autoroutiers A17 (à l'est en Belgique) et A27 (autoroute Lille - Bruxelles au sud), par des voies nouvelles favorisant la desserte locale des espaces traversés et permettant des solutions d'évitement des diverses zones agglomérées s'y trouvant :

- la voie entre l'antenne sud à hauteur de Toufflers/Leers jusqu'à l'A17 à Templeuve (Belgique), qui constitue une liaison « Roubaix-Tournai » et contribue à l'allègement du transit dans la traversée de Toufflers ;
- la voie entre Hem « le vert » et Villeneuve d'Ascq « Haute Borne », dite « route de la Marque », qui permet les contournements de Villeneuve d'Ascq et de Forest-sur-Marque. Un soin particulier devra être porté à l'insertion de cette liaison, dans la mesure où elle traverse des espaces sensibles d'un point de vue environnemental et paysager. Son inscription dans le parc de la Marque impose des réponses techniques et paysagères efficaces dans le traitement des coupures que cette infrastructure engendrera ;
- une voie entre l'antenne sud à hauteur de

Toufflers et A27 (au niveau du futur échangeur de Baisieux) favorisant le contournement de Baisieux, Willems et Saily-lez-Lannoy.

Cette voie complète le dispositif routier à l'est de la métropole en améliorant sa desserte et en évitant les traversées d'agglomération ;

- le boulevard nord-est : il préfigure et organise le développement urbain entre Halluin et Wattrelos, en passant par les communes de Roubaix, Tourcoing et Roncq. Cet axe est le support de la requalification de nombreux quartiers aujourd'hui en situation d'exclusion. Il contribuera au projet du site de l'Union.

Secteur sud-est

Dans ce secteur compris entre l'A1 et l'A27, hormis le contournement sud-est de Lille, aucune voirie rapide nouvelle d'échelle métropolitaine n'est nécessaire. Toutefois, l'accessibilité de plusieurs communes rurales sera assurée par la réalisation de trois nouveaux échangeurs, deux évoqués ci-avant sur A27 au niveau de Cysoing (commune de Baisieux) et de Villeneuve d'Ascq - Haute Borne, l'autre sur l'A23 au niveau de Templeuve/Genech.

Une voie nouvelle raccordera ce dernier à la RD 549 dont l'aménagement sera poursuivi par le contournement de Pont-à-Marcq.

Secteur sud-ouest

La mise à deux fois deux voies de la RN41 entre Lille et La Bassée améliorera considérablement les conditions de circulation dans ce secteur. Elle assurera aussi les relations de l'agglomération avec une partie importante de la région, en s'articulant notamment à la RN47. Les relations avec le Béthunois devront être améliorées par un contournement de La Bassée complémentaire de l'itinéraire A24.

Pour améliorer les déplacements à proximité de Lille et la desserte du secteur Eurasanté, il est prévu de renforcer le maillage du réseau à partir de l'A25, au niveau de l'échangeur de Loos, et à partir de la porte de Béthune vers la RD 48 et la RD 207.

Plus au sud, la réalisation d'un nouvel échangeur sur l'A1, au niveau de Templemars, avec un branchement sur la RD 952, permettra une meilleure desserte des zones d'activités du secteur.

Les projets intercommunaux

Les plus importants projets qui participent à l'amélioration de la desserte routière de la métropole sont les suivants :

Le « boulevard urbain lillois »

Ce projet intègre l'achèvement de la voie intercommunale nord-ouest, qui se développe entre l'A25 à partir d'un nouvel échangeur à Loos-Sequedin et la RN17 à la Madeleine et dessert au passage Lomme, Lambersart et Saint-André. Il enserrera la conurbation lilloise en s'inscrivant dans la continuité d'un itinéraire constitué du boulevard Clémenceau à Marcq-en-Barœul, de la rue de la Couture à Mons-en-Barœul, du boulevard de l'ouest à Villeneuve d'Ascq et, à l'est, des contournements de Lezennes et de Ronchin.

La route de la Lys

Cette voie assurant la liaison entre Halluin et Armentières est essentielle au bon fonctionnement de l'ensemble de la vallée de la Lys.

Son aménagement, en grande partie réalisé, sera mené à terme par les contournements de Comines, Wervicq et Bousbecque.

Elle permet non seulement de raccrocher l'ensemble des communes à l'axe urbain Halluin-Wattrelos, mais de donner au secteur une réelle accessibilité par les connexions avec la RN58 en Belgique et l'aménagement entre Comines et Lille.

L'axe nord

Le projet d'achèvement du boulevard urbain de contournement de Tourcoing par la construction de sa partie sud-est, améliorera l'accessibilité de ce secteur tout en contribuant à une meilleure lisibilité du fonctionnement routier.

De même, l'accessibilité au centre de Roubaix sera améliorée côté est, par l'achèvement de la voie entre le pont Nyckès et Carihem et son prolongement jusqu'à Avelzhem, et côté ouest par l'achèvement du boulevard Montesquieu en le mettant en relation avec la Voie rapide urbaine.

Les projets locaux

D'autres projets à caractère plus local viendront compléter le dispositif décrit et améliorer le maillage du réseau de voirie ; c'est le cas en particulier lorsque des bourgs sont traversés par des trafics de transit importants - surtout de poids lourds. Dans tous les cas, il est nécessaire de bien évaluer l'impact de ces projets en matière de trafic, d'urbanisme et d'environnement, avant d'opérer les choix des tracés et caractéristiques de voirie à retenir. Dans le secteur des champs captants, aucun projet local ne pourra être autorisé s'il ne respecte pas, rigoureusement, les contraintes de protection de la ressource en eau évoquées pages 106,107 et 108 du présent document.

4.6. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ INTERNATIONALE DE LA MÉTROPOLE

4.6.1. LE TGV

Améliorer la complémentarité entre le TGV et les autres transports en commun

En favorisant l'accessibilité internationale de Lille, la nouvelle gare TGV s'est intégrée dans le schéma global des transports de l'arrondissement de Lille.

Les efforts du Conseil régional et de la SNCF pour marier la desserte TER avec le TGV ont déjà abouti à une bonne correspondance entre les deux modes. Une attention particulière doit être portée au traitement des échanges autour de la gare Lille-Europe. Sa liaison avec la gare Lille-Flandres doit être améliorée.

Enfin, dans le cadre du projet du site de l'Union, l'intégration d'une nouvelle gare ferroviaire dans l'ensemble du réseau devra être étudiée. Ceci intervient aussi dans une politique d'amélioration des relations par le réseau ferré avec le versant flamand de la métropole.

TGV et réseau routier

Malgré les efforts pour améliorer la complémentarité entre le TGV et les autres transports collectifs, la voiture reste un des modes d'accès importants aux gares TGV. Le projet d'Euralille a déjà intégré ces contraintes en développant une offre de parkings directement sous la gare et à proximité.

4.6.2. L'AÉROPORT

Le renforcement de l'accessibilité à Lille-Lesquin est un enjeu important pour le développement de la métropole. Ce renforcement passe à court terme par l'amélioration de la desserte actuelle depuis les gares de Lille-Flandres et Lille-Europe par navette bus. À plus long terme, une liaison en transport en commun en site propre pourrait être créée si la croissance du trafic le justifie, par un décrochement ferré à partir de la ligne de Valenciennes.

Enfin, dans l'hypothèse d'une adhésion de tous les acteurs concernés à une politique volontariste de co-développement de Lille-Lesquin avec Roissy, la possibilité d'un arrêt TGV pourra être envisagée à long terme, même si cette idée n'entraîne pas de mesures d'inscription dans les documents d'urbanisme à l'échéance de ce schéma directeur.

La situation géographique de Lille-Lesquin, proche de la partie dense de l'agglomération, ne lui permet pas de se développer de façon importante sans risque de provoquer des nuisances pour les populations.

Pour cette raison, différentes réflexions ont été menées ces dernières années sur un site d'implantation pour un nouvel aéroport. Il faut en effet rappeler qu'un tel équipement doit se prévoir au moins vingt ans à l'avance.

Ce nouvel aéroport pourrait être commun à Lille et à Bruxelles dont l'aéroport Zaventem peut rencontrer, dans les années à venir, des problèmes de développement.

Une connexion avec la ligne TGV Lille-Bruxelles paraît indispensable.

Le site de Chièvres, près de Tournai, pourrait répondre à ces spécifications. La décision pour cette implantation relève d'abord des autorités belges concernées. Des études approfondies restent nécessaires. Elles devraient être conduites dans le cadre d'un partenariat franco-belge.

Courant 2000, le Gouvernement français s'est prononcé en faveur d'une nouvelle plateforme internationale pour absorber l'augmentation du trafic aérien de l'Ile de France et a lancé un débat public sur le sujet.

Dans ce cadre, l'idée d'un co-développement avec Roissy, permettant d'accueillir à Lille un trafic supplémentaire, a été envisagée. Cette idée ne peut se concevoir qu'à certaines conditions :

- veiller d'abord à maîtriser les nuisances ;
- étudier sérieusement en amont l'impact économique de ce nouveau trafic ;

- ne pas accepter un gain économique limité pour la métropole, alors même que des sacrifices importants devraient être consentis aux plans de la qualité de vie et de l'environnement.

Cela implique, en toute hypothèse, un développement maîtrisé de l'aéroport de Lille - Lesquin.

Dans ce but, les espaces réservés dans le précédent schéma directeur sont maintenus.

Le Gouvernement a décidé, le 15 novembre 2001, d'implanter une nouvelle plateforme internationale en Picardie, à 125 km au nord de Paris, dans le canton de Chaulnes. Cette localisation - à une demi heure de Lille par le TGV - devrait apporter une réponse à long terme aux besoins de liaisons à longue distance pour la métropole.

Dans cette hypothèse, le projet d'un autre aéroport pour la métropole paraît difficile à concevoir.

L'ENVIRONNEMENT AEROPORTUAIRE DE LILLE METROPOLE



-  Aéroport existant (trafic de passagers en 2000)
-  Site retenu pour une nouvelle plateforme internationale (novembre 2001)
-  Possibilité pour un nouvel aéroport Lille-Bruxelles

0 10 20km

4.7. DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Située sur deux axes majeurs de transit européen, la métropole lilloise joue la carte du développement économique du secteur des transports de biens et de marchandises. En organisant les flux par l'intermédiaire d'un réseau performant d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales et aériennes, elle prendra une place de premier plan dans ce secteur d'activité.

Cependant, le constat est identique à celui fait pour les transports de personnes. Le transport de marchandises tend lui aussi vers l'exclusivité d'un mode par rapport aux autres : le camion, cause d'une partie non négligeable de l'encombrement des axes autoroutiers de la métropole et source importante de pollution sonore et atmosphérique.

L'enjeu des prochaines années est bien de redonner au fer et à la voie d'eau les moyens d'un développement efficace et durable. Pour cela, il est nécessaire d'agir à deux niveaux :

- celui de la constitution de nouveaux réseaux, fer et voie d'eau ;
- celui de la mise en œuvre de plateformes de traitement des marchandises réellement multimodales.

4.7.1. OPTIMISER LES RÉSEAUX DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le réseau routier

L'exceptionnelle densité du réseau autoroutier de la métropole, lui donne des atouts indiscutables. Il faut pourtant avoir à l'esprit le danger d'une saturation des voies liée au mélange des trafics urbains, régionaux et de transit.

La constitution d'itinéraires de contournement de la métropole par l'est et l'ouest, selon le schéma précédemment décrit devrait permettre d'assurer la fluidité de l'axe Paris-Lille et de limiter la présence des poids lourds en transit dans la partie dense de la métropole.

En outre, le schéma directeur prévoit de futures zones d'activités en dehors des zones denses,

pour éviter de superposer les flux lourds de marchandises à grande distance et les flux de déplacements internes.

Le réseau ferré

La décongestion de la ligne Lille-Paris liée à la mise en place du TGV crée de réelles capacités ferroviaires au départ et à l'arrivée de Lille. La densité du réseau ferré de la métropole permet de réserver une place toute particulière à ce mode de transport de marchandises.

La réalisation d'une autoroute ferroviaire européenne depuis les ports de la mer du Nord jusqu'aux plateformes italiennes est une réponse d'avenir.

Même s'il n'est pas possible d'inscrire aujourd'hui le tracé de cette autoroute ferroviaire, ce nouveau concept de transport doit être intégré dans les réflexions sur l'évolution des transports de marchandises à l'échelle européenne.

La situation d'aire métropolitaine transfrontalière invite d'ailleurs à participer de façon prioritaire au débat sur l'harmonisation des réseaux européens de chemin de fer.

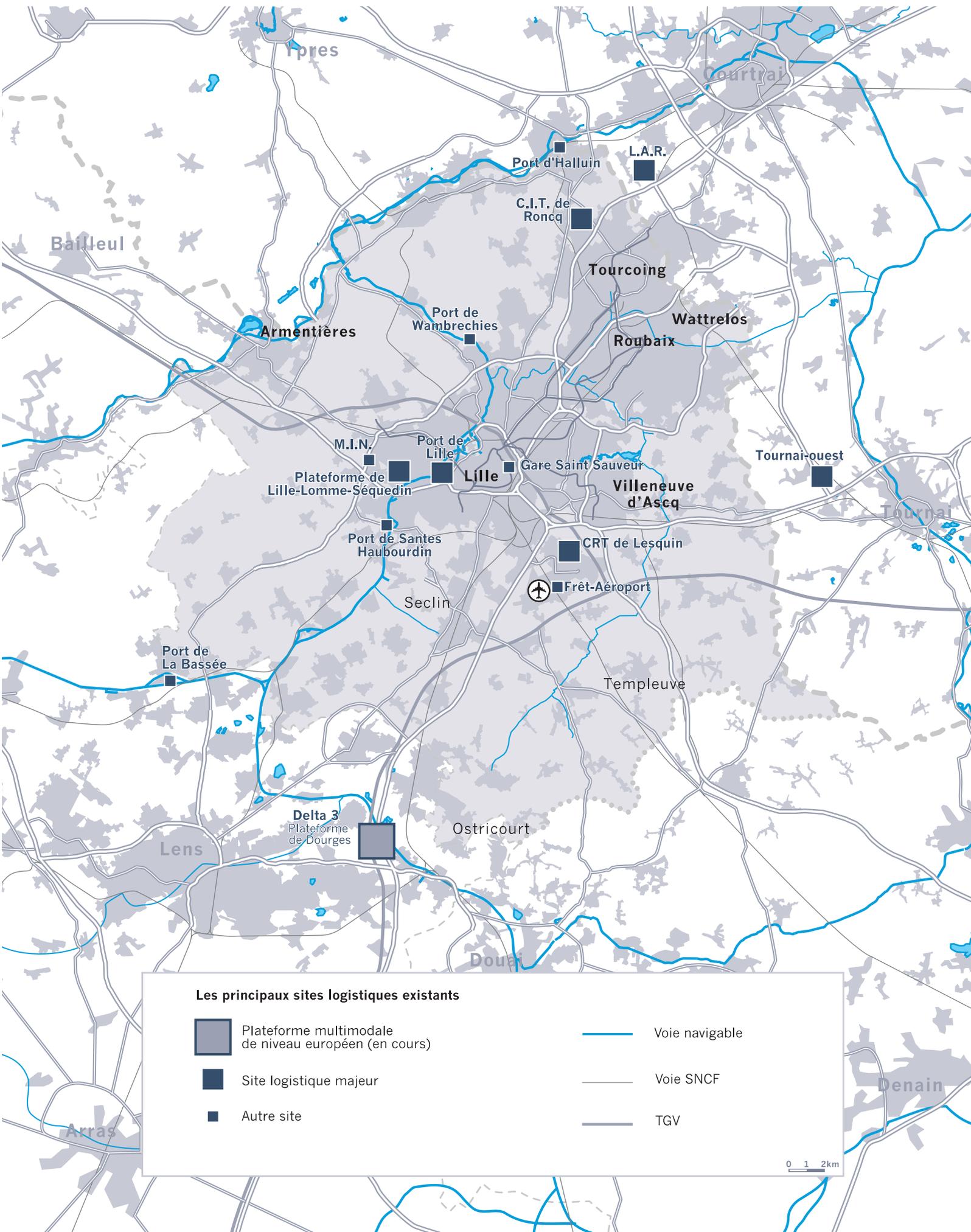
Au niveau intramétropolitain, les infrastructures ferroviaires restent importantes. Les sillons aujourd'hui disponibles pour les accès à Lille font cependant l'objet de conflits d'usage.

Si la création de nouvelles infrastructures lourdes n'est pas toujours nécessaire, la capacité du réseau et sa valorisation supposeraient la réalisation de quelques investissements. Ces derniers restent à programmer.

Le réseau fluvial

La mise à grand gabarit de la Deûle et de la Lys ouvre de nouvelles opportunités pour le transport par voie d'eau. La Deûle amont est d'ores et déjà à gabarit de 3 000 tonnes. La Deûle aval et la Lys seront au gabarit 1 350 tonnes sur l'ensemble du parcours à une échéance de 5 ans.

LES PRINCIPAUX SITES LOGISTIQUES EXISTANTS



Les principaux sites logistiques existants

■ Plateforme multimodale de niveau européen (en cours)

■ Site logistique majeur

■ Autre site

— Voie navigable

— Voie SNCF

— TGV

0 1 2km

L'essor de ce mode de transport sera encore favorisé par la réalisation du projet de liaison entre le réseau nord-européen et la Seine. Ce projet pourrait nécessiter la mise au gabarit 4 400 tonnes de l'ensemble Deûle-Lys à un horizon de 20 ans. La liaison Seine-nord est majeure pour la métropole lilloise et pour la région toute entière.

L'aéroport de Lille-Lesquin

Sa situation à proximité des grandes infrastructures vers le sud et la Belgique, son aérogare de fret et l'importante réservation d'emprises pour son développement inscrite au schéma directeur, ouvrent des possibilités de miser sur un développement du trafic de fret aérien. D'autre part, la proximité de l'actuel CRT doit permettre d'envisager des synergies directes entre aéroport et entreprises présentes sur ce site.

4.7.2. VERS UN SCHÉMA MÉTROPOLITAIN DES PLATEFORMES DE TRANSPORT

Développer la multimodalité des plateformes existantes

Nombre de plateformes existantes fonctionnent majoritairement avec la route. Le manque d'espace, associé à cette caractéristique, conduit à une saturation des parcs et des faiblesses de productivité.

L'utilisation plus systématique de techniques de transfert de la route vers le fer ou les voies d'eau permettra d'optimiser le fonctionnement de ces plateformes et de désencombrer les routes de la métropole.

L'engagement de réflexions sur la nature des produits transportables par des modes alternatifs à la route se révèle également indispensable. Ainsi, à titre d'exemple, le Plan de déplacements urbains préconise l'expérimentation de solutions innovantes en matière de transport de déchets urbains.

Développer de nouvelles plateformes

Plusieurs sites de transport de marchandises existant au sein de la métropole lilloise ont des possibilités d'extension, notamment :

- le CRT de Lesquin peut encore s'étendre au

nord et à l'est ;

- le site de Lomme permet de prévoir le développement d'une activité transport fortement liée au fer.

Aux portes de la métropole, le site « Delta 3 », en cours d'aménagement sur les communes de Dourges, Oignies, Hénin-Baumont, a été retenu pour plusieurs raisons :

- c'est un carrefour des grandes infrastructures européennes de transport ;
- il est au barycentre des opérateurs de transport de la métropole lilloise et du Bassin minier ;
- les surfaces disponibles sont très importantes ;
- il bénéficie d'une réelle multimodalité par l'inscription d'un nouveau chantier combiné d'intérêt européen et par le passage du canal à grand gabarit ;
- il permet la requalification d'une friche sur près de 100 ha.

Cette nouvelle plateforme logistique intermodale de niveau européen est donc reprise comme site majeur de développement des activités de transport de marchandises de la métropole lilloise.

Cependant, les deux tiers des activités de transport/logistique implantées sur le territoire de la métropole sont liées à la distribution urbaine de marchandises. Afin de mieux gérer ce développement, l'opportunité de préserver ou de créer certains sites urbains de proximité devra être étudiée.

Développer la complémentarité entre les sites

Cela suppose de penser la complémentarité des sites à venir et réfléchir à celle à développer entre les sites existants.

Avec le Centre régional des transports (CRT), le centre international des transports (CIT) de Roncq, la plateforme de Lomme, le port de Lille, le Marché d'intérêt national (MIN), l'aérogare de fret de Lesquin et le projet de plateforme européenne, sans oublier le Lauwe-Aalbeke-Rekkem (LAR) et le projet de Tournai-ouest en Belgique, la métropole sera dotée d'ici à 2015 d'un véritable maillage de plateformes de transport de marchandises.

Dans ce cadre, une attention particulière

doit être portée aux relations entre le projet de plateforme européenne et le port de Dunkerque.

Cependant, ce maillage ne suffit pas à créer une organisation optimale. Il faut donner à chaque site les moyens de jouer un rôle particulier et complémentaire des autres dans cette organisation, pour atteindre des objectifs ainsi définis :

- utiliser au mieux les capacités de desserte interne de l'agglomération par des modes en sites propres : fer et voie d'eau.

Le développement de sites multimodaux devra

notamment s'inscrire dans un dialogue exigeant avec la SNCF pour mieux adapter le fret aux besoins des entreprises ;

- intercepter les flux lourds à grande distance aux entrées de la métropole afin de minimiser les mouvements internes à l'agglomération ;

- rationaliser la distribution des marchandises dans la métropole, mais aussi dans la région, et trouver des solutions nouvelles à la distribution des marchandises en ville.

