

Lille : un réseau de métro automatique de 45 km

Périmètre de transports urbains de Lille : 1 107 000 habitants

- Capitale de la région Nord-Pas-de-Calais
 - 4^e agglomération française après Paris, Marseille et Lyon
 - Particularité : agglomération polycentrique, constituée de trois villes importantes, Lille (184 657 habitants), Roubaix (96 984 habitants) et Tourcoing (93 540 habitants)
 - Capitale économique du nord de la France, vieille région industrielle qui a réussi sa reconversion en s'orientant vers la haute technologie, les services et la grande distribution
 - Grand carrefour européen, ferroviaire et autoroutier : à 1 heure de Paris, 2 heures de Londres (grâce au tunnel sous la Manche) et 30 minutes de Bruxelles par le TGV
 - Mobilité quotidienne¹⁸: 3,98 déplacements par personne et par jour, dont 2,81 par modes mécanisés
 - Taux de motorisation : 40 voitures pour 100 personnes
 - Répartition modale dans l'agglomération (*) :
- | | |
|--------------|------|
| Voiture : | 60 % |
| TC : | 6 % |
| Marche : | 29 % |
| Deux-roues : | 3 % |
| Autre : | 2 % |
- Nombre de voyages TC par habitant et par an : 91(**)

(*) Enquête ménages 1998.

(**) Annuaire TCU 2000 - CERTU - Données 1999.

1. L'autorité organisatrice des transports urbains : la communauté urbaine de Lille (CUDL)

Depuis 1968, date de sa création, la communauté urbaine de Lille (CUDL) exerce la compétence de l'organisation des transports urbains. Elle regroupe aujourd'hui 87 communes et 1,1 million d'habitants dont 77 % sont concentrés dans 35 communes.

En 1973, la CUDL a confié l'exploitation de son réseau au Syndicat mixte d'exploitation des transports en commun (SMT) de la CUDL, regroupant la CUDL et le département du Nord.

La CUDL, maintenant nommée Lille Métropole, assure directement sa responsabilité en matière de développement du réseau lourd (métro et tramway) et de réalisation des infrastructures de transport. Les infrastructures et le matériel (métro et tramway) appartiennent en outre à la CUDL, qui les met à disposition du SMT.

Le versement transport a été institué en 1974 au taux de 0,75 % pour progresser jusqu'au taux maximum, 1,80 % en 1998.

2. Un exploitant unique : TRANSPOLE

L'ensemble du réseau de transport public est exploité par une filiale du groupe KEOLIS, la société anonyme TRANSPOLE.

TRANSPOLE exploite donc les deux lignes de métro automatique «véhicule automatique léger» (le VAL, 45 km), la ligne de tramway «Le Mongy» (19 km, 36 arrêts) et un réseau d'autobus s'inscrivant en complémentarité avec ces trois lignes de TCSP.

Le parc de matériel roulant comprend 311 bus (dont 36 articulés), 24 rames de tramway et 143 rames de métro. 2 717 agents sont affectés à la conduite, 783 à la maintenance et 166 dans les services administratifs : cette répartition atypique entre agents de conduite et agents de maintenance s'explique par le fait que les deux lignes de métro sont automatiques.

La convention d'exploitation du réseau bus, signée en 1998 entre le SMT et TRANSPOLE, est une convention de régie intéressée d'une durée de quatre ans et demi : le risque commercial est pris par l'AOTU, le risque industriel par l'exploitant. Le contrat comporte en outre des objectifs de recettes et de trafic, le délégataire étant intéressé au résultat.

Clauses de la convention d'exploitation SMT-TRANSPOLE

- Une partie de rémunération fixe annuelle, prédéterminée pour la durée du contrat et pour chaque année (forfait de dépenses couvrant les charges d'exploitation et de petit entretien), versée par la collectivité au délégataire.
- Un objectif de recettes annuel, prédéterminé pour chaque année et pour la durée du contrat, dû par le délégataire à la collectivité.
- Un intéressement ou un risque partagé :
 - intéressement lié à des objectifs de recettes et de trafic prédéterminés pour la durée du contrat ;
 - risque partagé entre le délégataire et la collectivité au-delà d'un seuil fixé contractuellement.

Source : CERTU-Maîtrise d'ouvrage et financement des TCSP-1999

3. La politique des transports

➔ De nombreuses actions en faveur des transports collectifs depuis les années 1970

En 1974, la CUDL adopte un plan général de transport portant sur :

- la réalisation d'un réseau de métro automatique (système VAL) ;
- la modernisation de la ligne de tramway en Y: Lille / Roubaix / Tourcoing / ;
- l'articulation des différents réseaux (autobus, tramway, métro, trains de banlieue) ;
- l'harmonisation des tarifs et des différents modes de transport collectif.

Vingt-cinq ans après, le réseau de métro compte 45 kilomètres, la ligne de tramway a été modernisée. De nombreuses réalisations ont également été mises en œuvre pour construire un système de transport multimodal et intégré, à l'échelle de la région urbaine transfrontalière.

- 1981 : tarification unique pour l'ensemble des services urbains internes au PTU ;
- 1983 : tarification combinée avec les autocars départementaux ;
- 1986 : tarif unique autorisant la libre circulation (pendant 1 heure) sur tous les réseaux y compris les services régionaux ferroviaires (TER) ;
- 1991 : création de dessertes à la demande par taxi ;
- 1992 : création de dessertes transfrontalières avec la Belgique.

➔ Le PDU de la métropole lilloise

La CUDL a adopté, en juin 2000, son PDU. Les principaux objectifs consistent à :

- réduire les nuisances des transports ;
- améliorer le cadre de vie et la qualité des espaces publics ;
- maîtriser l'évolution des pratiques de déplacement des habitants de la métropole :
 - en maintenant la circulation automobile à son niveau actuel, à l'horizon 2015,
 - en doublant l'usage des transports collectifs d'ici 2015,
 - en doublant l'usage du vélo et en maintenant la marche.

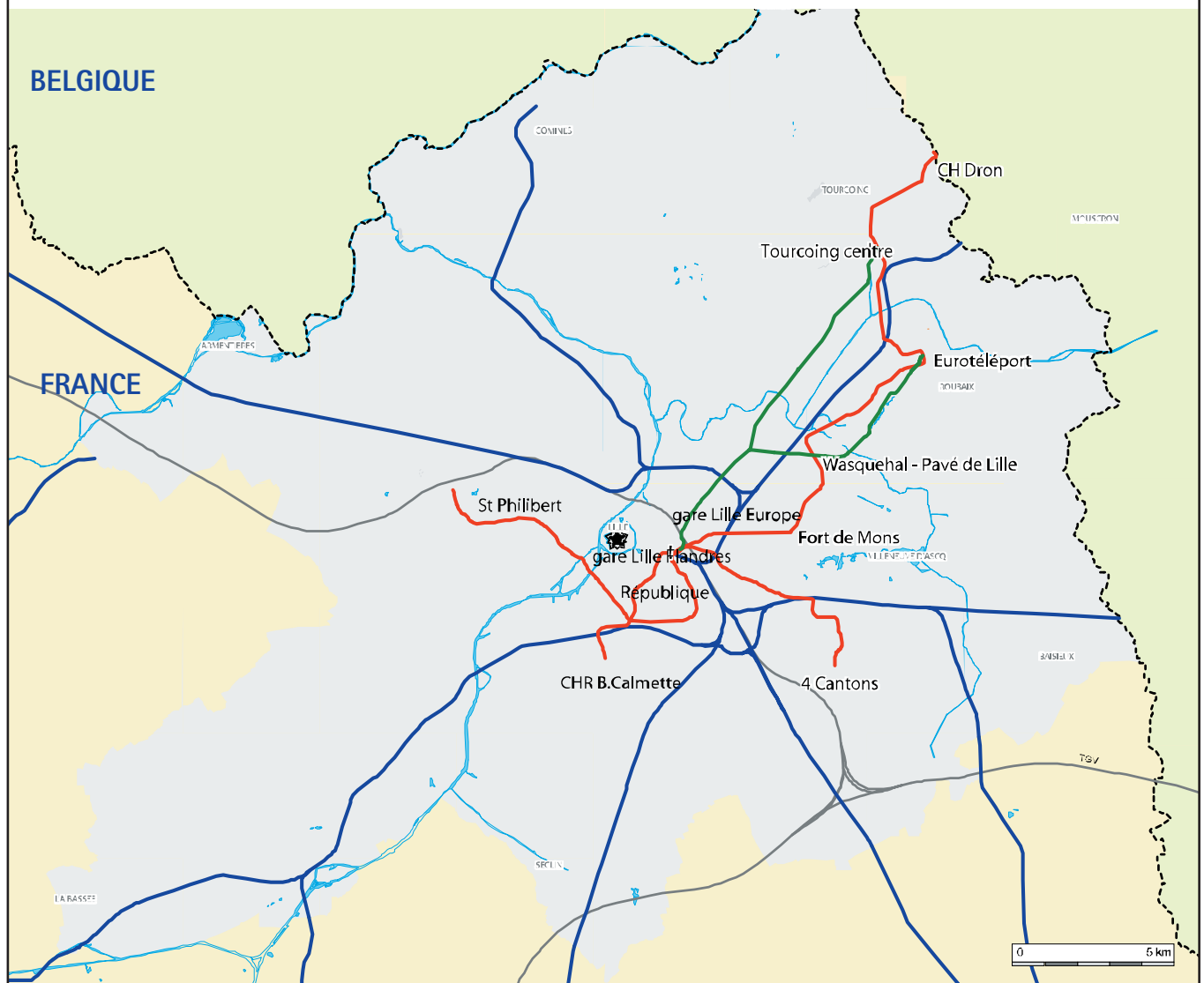
Pour atteindre ces objectifs, les principales actions envisagées portent sur :

- un meilleur partage de la rue, favorable aux modes alternatifs à la voiture (voies protégées et priorités aux bus, modération de la vitesse automobile, réglementation du stationnement, aménagement des espaces publics, amélioration du cheminement des piétons et des vélos...) ;
- un renforcement de l'attractivité de l'offre de transports collectifs ;
- la limitation des nuisances (accidents, bruit, pollution...) ;
- la coordination des politiques en matière d'urbanisation et de transports ;
- la promotion d'une approche intégrée et cohérente des actions publiques.

Le renforcement de l'attractivité des transports collectifs se traduit plus précisément par :

- la valorisation des TCSP existants, tramways, métros et TER augmentation de capacité, fréquence, développement du TER et à terme du tram-train, création de pôles d'échanges multimodaux ; A ce sujet, il est important de préciser que le territoire de la communauté urbaine est desservi par 41 gares ferroviaires ;
- le renforcement de l'attrait du bus : augmentation du parc d'autobus (400 d'ici 2007, 500 d'ici 2015), mise en place, d'ici 2006, d'un réseau à haut niveau de service sur 60 km et 12 lignes (fréquence de 5 minutes en heures de pointe, priorité aux feux, couloirs protégés), expérimentation de lignes de bus express ;
- la création de synergies entre les moyens de transport de masse et individuels, comme la mise en place de stationnement pour voitures et deux-roues ;
- la poursuite de l'intégration du système tarifaire et du développement de l'information multimodale.

Lille - Plan du réseau de transport public : train / métro / tramway



LE RÉSEAU DES TRANSPORTS EN COMMUN

	Train TER	120 km	8 lignes et 41 gares
	Métro	45 km	2 lignes et 60 stations (dont 2 en correspondance)
	Tramway	19 km	2 lignes et 36 stations

En outre, le réseau Transpole comprend : 37 lignes de bus urbains (400 km/1000 arrêts)
34 lignes de cars interurbains (400 km/500 arrêts)

4. La branche nord de la ligne 2 du Val de Lille

➔ Le développement du réseau de métro automatique lillois en vingt-cinq ans et quatre grandes étapes

Après la décision de réalisation prise en 1974, les travaux de la première ligne de métro VAL, entièrement automatique, ont été engagés en 1978. Le premier tronçon de la ligne 1 (9,5 km, 13 stations), a été mis en service en mai 1983, le deuxième en 1984.

En 1984, la CUDL a adopté le tracé de la première partie de la ligne 2, reliant la station Saint-Philibert à Lomme à la gare de «Lille Flandres» (12 km, 18 stations). Cette section a été inaugurée en 1989.

Enfin, en 1989 et 1990, la CUDL a décidé de réaliser la branche nord de la ligne 2 reliant les gares SNCF (gare Lille Flandres – gare Lille Europe) à Tourcoing via Roubaix.

La première section de cette ligne 2 a été mise en service en deux temps : 1994 puis mars 1995 ; la deuxième a également été inaugurée en deux temps, en août 1999 et en novembre 2000.

Le réseau VAL de la métropole lilloise est donc maintenant achevé. Il représente le plus long réseau de métro automatique du monde avec 45 km de lignes et 60 stations.

➔ La dernière étape : la branche nord de la ligne 2

L'offre en place

Cette branche nord du métro lillois (26 stations supplémentaires) dessert le nord-est de l'agglomération et plus particulièrement les communes de Roubaix et Tourcoing qui comptent chacune près de 100 000 habitants. Elle s'inscrit en complémentarité avec la ligne de tramway «Le Mongy» modernisée en 1994. Trois des nouvelles stations sont des pôles d'échanges tramway/métro.

La technologie VAL permet d'assurer un service de qualité avec une grande fiabilité et une fréquence proche de la minute aux heures de pointe.

Les rames mettent en moyenne 54 minutes pour parcourir les 31,5 km de la ligne 2 : la vitesse commerciale est de 35 km/h.

Les modalités de réalisation et de financement du projet

La communauté urbaine de Lille disposait de la capacité d'expertise et de l'expérience nécessaires pour assurer seule la maîtrise d'ouvrage du projet.

La maîtrise d'œuvre a été assurée par un groupement d'entreprises associant une société d'ingénierie et le constructeur du matériel.

Le montant des deux aménagements décidés en 1990 (rénovation tramway et branche nord du VAL) était estimé à 1,226 milliard d'euros. Au final, le coût global de l'opération est de 1,232 milliard d'euros (valeur en 1989), dont 182 millions d'euros pour la modernisation du tramway et 1,050 milliard d'euros pour la ligne de VAL reliant la gare de Lille Europe au centre hospitalier régional de Dron.

L'État a apporté 213 millions d'euros (valeur 1989) de subvention à l'ensemble des deux projets, soit une participation de l'ordre de 17 %. Pour financer la part restante, la CUDL a procédé à l'augmentation des recettes fiscales (VT et fiscalité générale) et a souscrit un emprunt. La CUDL a choisi, en revanche, de maintenir la participation des usagers au même niveau.

Le VT est ainsi passé de 1,7 % à 1,8 % au 1er juillet 1998.

La tarification est restée stable entre 1998 et 2000.

Le coût kilométrique marginal est valorisé, dans le contrat d'exploitation conclu entre le SMT et TRANSPOLE, à 11,42 F/km pour le métro (toutes lignes confondues) en Francs 97 et, pour le tramway, à 22,57 F/km en Francs 97.



Val de Lille 208 et 206 – photo Matra TI