

A Lille, l'atout maître du VAL

L'objectif est clairement affiché dans le schéma directeur adopté fin 1997. Les transports collectifs de l'agglomération lilloise doivent doubler le nombre d'usagers d'ici à 2015. Un pari très ambitieux au regard des chiffres enregistrés depuis 1994, année où le réseau Transpole a accueilli 106 millions de voyageurs. Depuis, les bus, tramway et métro enregistrent une chute de fréquentation de 2 à 3 % par an. Une désaffection qui trouve son origine dans la montée de l'insécurité sur le réseau. En cinq ans, les actes d'incivilité ont augmenté de 90 %, les agressions sur le personnel de 40 % et le vandalisme de 80 %.

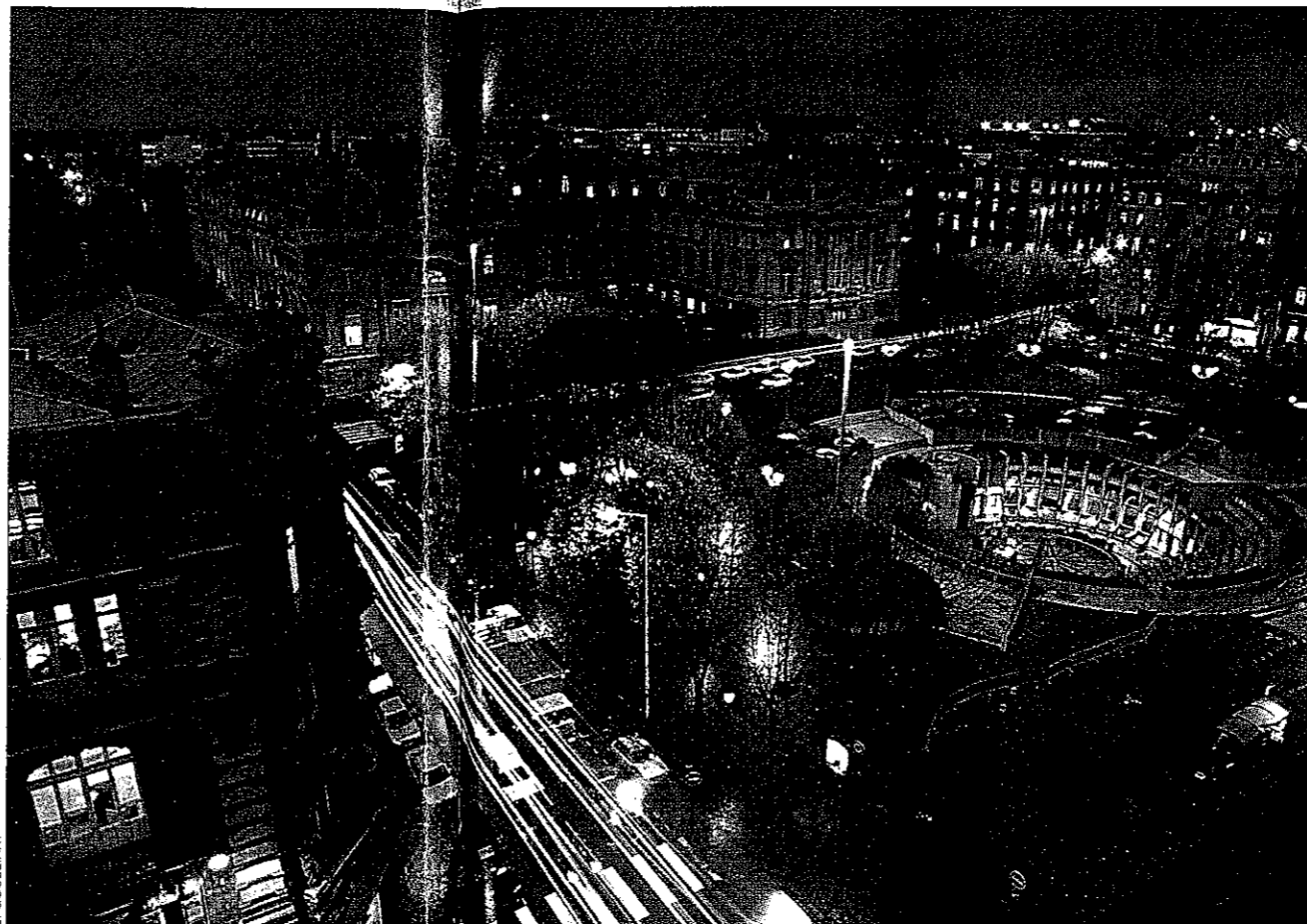
La montée de l'insécurité n'est pas une fatalité. Aussi, les responsables lillois ont-ils décidé de remédier à une situation considérée comme « insupportable et inacceptable » par Pierre Mauroy, président de la Communauté urbaine qui, le 7 décembre dernier, a signé avec l'Etat un contrat local de sécurité (CLS) spécifique aux transports. Entre le renforcement de la brigade du métro et l'embauche de

200 agents d'accueil en emplois-jeunes, près de 500 personnes seront ainsi affectées à la sécurité du réseau en 1999. Une politique qui coûtera 200 millions de francs par an.

La remontée de la fréquentation des transports en commun devient prioritaire au regard des investissements déployés, notamment dans l'extension du métro automatique léger qui atteint aujourd'hui une longueur de 25,5 km. Et ce n'est pas fini. Dès cet été, la ligne 2 atteindra le centre de Tourcoing et sera prolongée jusqu'au centre hospitalier de Dron, sur la frontière franco-belge, fin 2000. Le réseau atteindra alors 45 km. Une extension qui coûtera en tout et pour tout 9 milliards de francs.

Le VAL a pour fonction première de transporter des voyageurs, mais aussi de régénérer l'urbanisme de l'agglomération. Avec l'arrivée du VAL sur Roubaix et Tourcoing, les élus nordistes espèrent rééditer le coup de Euralille, ce nouveau centre d'affaire à l'architecture futuriste devenu le carrefour des trains à grande

CHRISTIAN BESNARD/L'OP



E. GOUILLART

Faire reculer la place de la voiture

« Dans bon nombre de villes danoises, allemandes, suisses ou néerlandaises, les parts respectives des modes de transports mécanisés sont de 20 à 30 % pour les transports en commun, 20 à 30 % pour le vélo et 40 à 60 % pour la voiture contre respectivement 12, 6 et 82 % à Lille », annonce le schéma directeur de la métropole nordiste qui peut et doit donc mieux faire. D'ici à décembre prochain, la Communauté urbaine aura élaboré et adopté son plan de déplacement urbain. Paul Astier, vice-président de la Communauté urbaine en charge du PDU, explique que les grands travaux devraient marquer une pause une fois inauguré le prolongement de la ligne 2 du métro jusqu'à Dron. Pour augmenter le nombre de déplacements à vélo, un maillage complet de l'agglomération en itinéraires cyclables est prévu. Pour concurrencer la voiture, des « lignes de bus à haut niveau de service » vont être créées. La vitesse commerciale atteindra les 18 à 20 km/heure alors que les bus de Transpole atteignent actuellement difficilement les 12 à 13 km/heure. La fréquence sera accélérée : un passage toutes les 5 minutes en heure de pointe, et 12 minutes en heures creuses. Les responsables du PDU ont déjà dessiné des itinéraires de 20 à 30 km qui préfigureront peut-être les futures lignes de tramway ou de systèmes intermédiaires.

A. L. R.

vitesse européens. Le tissu économique de Roubaix et de Tourcoing en a bien besoin. Cette zone peuplée de 70 000 personnes connaît des taux de chômage oscillant entre 20 et 30 %.

Première action prévue, la relance du commerce du centre-ville. Le VAL doit aider à attirer de nouveaux consommateurs en provenance de Belgique. Des études de la Communauté urbaine estiment à 730 000 les chalands belges qui

pourraient venir faire leurs emplettes dans la métropole. Et, déjà, le schéma directeur prévoit de prolonger cette ligne 2 jusqu'à la cité wallonne de Mouscron, sans toutefois avancer de date pour sa mise en service. Selon les prévisions des responsables lillois, l'extension du métro vers la frontière belge devrait faire augmenter la fréquentation des transports publics de 20 % d'ici à 2002. Mais il leur restera encore à gagner 80 000 usagers

supplémentaires pour atteindre l'objectif 2015.

Aujourd'hui, le métro assure 45 % des déplacements en transports en commun, les bus 39 %, le tramway 9 % et le train express régional, sous-utilisé, seulement 7 %. Pourtant l'agglomération compte 120 km de voies et 46 gares. « L'important maillage ferroviaire de l'arrondissement de Lille est une chance qu'il convient de valoriser », indique le schéma directeur. Les priorités sont pour le moment d'améliorer les cadencements, de créer une tarification appropriée et de construire des parking-relais dans les zones périurbaines. « Nous devons à tout prix préserver les emprises foncières des lignes désaffectées », explique Paul Astier, président de

Les chiffres-clés

L'agglomération :

Elle regroupe 87 communes, la population comprise dans le périmètre de transports urbains atteint 1,06 millions d'habitants.

L'autorité organisatrice :

La communauté urbaine de Lille.

L'exploitant :

Transpole, société anonyme (Groupe Via GTI), 1 600 salariés ; gère un parc de 300 autobus, 24 rames de tramway et 166 rames de métro.

Le réseau :

■ 1 ligne de tramway en Y de 19 km en site propre ■ 2 lignes de métro léger de 45 km ■ 34 lignes de bus urbaines ■ 34 lignes suburbaines exploitées par dix transporteurs privés affrétés ou conventionnés et fonctionnant à la tarification urbaine. ■ 9 de ces lignes franchissent la frontière franco-belge (3 urbaines et 5 suburbaines). ■ Des taxis sont affrétés à la demande pour un service complémentaire à celui du réseau urbain de liaison, le soir ou le dimanche entre les communes périphériques et le terminus du métro. ■ 8 lignes ferroviaires rayonnant en étoile autour de la gare Lille-Flandres. Le réseau TER dessert 35 communes de la communauté urbaine (46 gares ou haltes voyageurs).

Le trafic :

Métro : 42,6 millions de voyages/an, bus : 36,4 millions, tramway : 8,4 millions, TER : 6,5 millions.

La fréquentation :

91,5 voyages par an et par habitant.

raient à terme être transformés en site propre.

Consciente que, dans la lutte contre la pollution, les transports en commun doivent montrer l'exemple, la communauté vient de se lancer dans un programme de renouvellement de sa flotte de bus diesel par des véhicules au gaz après avoir aidé le constructeur Renault VI à mettre au point son bus Agora au GNV. A l'horizon 2002, une centaine de véhicules devrait rouler au biogaz produit à partir des boues de la station d'épuration des eaux usées de Lille-Marquette. A terme, c'est tout le parc qui devra être constitué de véhicules propres.

Albert LE ROUX

Aux lecteurs de choisir

Les lecteurs de La Vie du Rail seront invités à se prononcer sur l'attribution du grand prix européen de la mobilité urbaine. Afin vous aider dans ce choix, nous présenterons chaque semaine l'une des huit villes candidates. Après Amsterdam, vous découvrirez dans nos prochaines éditions, Francfort, Paris, Turin, Genève, Barcelone et enfin Birmingham.

◀ Le VAL de Lille pourrait rejoindre la frontière belge dès l'an 2000.

◀ La place de la République à Lille. Le VAL doit également permettre une relance du commerce au centre-ville.