

CONCESSION

DU SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS

URBAINS DE PERSONNES

DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

DOSSIER DE CONSULTATION

BASE D'ANNEXE

N° 15

Organisation du réseau

SOMMAIRE

I – ORGANISATION DU RESEAU DE TRANSPORTS NON GUIDES.....	2
I.1 – DESCRIPTIF GÉNÉRAL DU RÉSEAU ACTUEL DES TRANSPORTS NON GUIDÉS :.....	2
<i>I.1.1 – Le réseau d'autobus :.....</i>	<i>2</i>
<i>I.1.2 – Le réseau d'autocars et la sous-traitance :.....</i>	<i>2</i>
I.2 – OBJECTIFS PRINCIPAUX ET DONNÉES DE PROGRAMME DU RÉSEAU DE TRANSPORTS	
NON GUIDÉS :.....	3
<i>I.2.1 – Objectifs principaux :.....</i>	<i>3</i>
<i>I.2.2 – Les données de programme :.....</i>	<i>3</i>
II – ORGANISATION DU RESEAU DE TRANSPORTS GUIDES.....	7
II.1 – DESCRIPTIF GÉNÉRAL DU RÉSEAU ACTUEL DES TRANSPORTS GUIDÉS :.....	7
<i>I.1.1 – Le réseau de tramway :.....</i>	<i>7</i>
<i>I.1.2 – Le réseau de métro :.....</i>	<i>7</i>
II.2 – EVOLUTIONS DU RÉSEAU DE TRANSPORTS GUIDÉS :.....	7

I - ORGANISATION DU RESEAU DE TRANSPORTS NON GUIDES

I.1 – Descriptif général du réseau actuel des transports non guidés :

I.1.1 – Le réseau d'autobus :

Le réseau d'autobus est constitué de 37 lignes desservies par 428 véhicules répartis comme suit :

- 301 autobus standards ;
- 117 autobus articulés ;
- 5 autobus de moyenne capacité ;
- 5 minibus.

Il comprend notamment :

- 4 lignes de bus à haut niveau de service (LIANE) de type urbain ;
- 3 Citadines (lignes desservant les boulevards de ceinture de centres urbains) ;
- 1 Corolle (ligne circulaire de rocade assurant des liaisons transversales entre communes de première couronne lilloise) ;
- 1 ligne transfrontalière MWR ;
- 2 lignes de desserte de zones d'activités économiques ;
- 1 navette de desserte du Vieux Lille exploitée avec des minibus ;

Il représente 22,39 millions de kilomètres annuels.

I.1.2 – Le réseau d'autocars et la sous-traitance :

Il est constitué de 28 lignes sous-traitées, 41 lignes scolaires aménagées et 24 lignes interurbaines pénétrantes.

Il comprend notamment :

- 2 lignes de bus à haut niveau de service (LIANE) de type suburbain
- 2 Citadines exploitées avec des midibus
- 4 lignes de desserte de zones d'activités économiques
- 1 ligne de transport sur réservation
- 1 service de transports de soirée sur réservation
- 1 service de transports spéciaux des handicapés

Il représente 9,22 millions de kilomètres annuels.

I.2 – Objectifs principaux et données de programme du réseau de transports non guidés :

I.2.1 – Objectifs principaux :

Après huit années de développements de l'offre de transports non guidés qui se sont traduites par une augmentation de la production kilométrique de plus de 60% répartis sur l'ensemble du territoire au travers de deux « Plan Bus » s'étalant de 2006 à 2010 puis de 2011 à 2013, la MEL a décidé d'entreprendre une phase d'optimisation de son réseau de transports collectifs.

La MEL souhaite atteindre l'objectif d'un réseau de transports non guidés plus efficient sur l'ensemble de son territoire. Ce gain de performance permettra de rationaliser l'offre déployée.

Les évolutions du réseau de transports non guidés proposées par les soumissionnaires permettront éventuellement de réduire l'enveloppe kilométrique nécessaire à son exploitation tout en assurant la poursuite de la croissance du trafic. Les soumissionnaires pourront proposer des mesures relatives à l'offre bus comme des réductions d'amplitude de fonctionnement ou encore la suppression de services peu efficaces sur la base de critères qu'il pourra déterminer. Les services non ou peu efficaces pourront être supprimés ou remplacés par d'autres types de services plus adaptés aux typologies concernées.

Par ailleurs, le réseau de transports proposé par les soumissionnaires respectera l'équité de l'ensemble des communes du territoire de la MEL au travers des solutions de mobilité qui leur seront proposées.

Il considérera la pertinence d'évolutions éventuelles liées à la desserte des projets de développements économiques et urbains que la MEL souhaite entreprendre.

Les soumissionnaires compléteront la « Synthèse de la production kilométrique prévisionnelle » (base d'annexe 16) du présent cahier des charges, des enveloppes kilométriques nécessaires à l'exploitation du réseau des transports non guidés pour les modes bus en propre et bus sous-traités, pour chacune des années de la Concession.

I.2.2 – Les données de programme :

I.2.2.1 – Les invariants :

Les invariants à prendre en compte dans la définition du réseau de transports non guidés sont les suivants :

- 4 lignes de bus à haut niveau de service (LIANES 1, 2, 3 et 4) de type urbain ;
- 2 lignes de bus à haut niveau de service (LIANES 90 et 91) de type suburbain ;
- 1 Corolle ;
- 1 ligne transfrontalière MWR ;
- 1 navette de desserte du Vieux Lille ;

Le Concessionnaire présentera également une offre de transports permettant de relier l'aéroport de Lesquin à la ligne 1 de métro, à la station « 4 Cantons Stade Pierre Mauroy ».

Il proposera par ailleurs une amélioration impliquant éventuellement une réorganisation de la desserte du secteur de Lesquin. Cette zone géographique a effectivement évolué durant ces

dernières années, tant en matière de logements que d'activités économiques et de loisirs, et l'offre de service de mobilité proposée n'apparaît plus en adéquation avec les besoins de ce secteur (description des développements du secteur en annexe 7c de la présente base d'annexe).

Dans le cadre de la réalisation du projet de réaménagement d'espaces publics dans le secteur des Urbanistes à Lille, une étude Transitec « évolution du réseau de bus entre la gare Lille Flandres et le Vieux Lille » a été réalisée. Cette étude, pilotée par les services de la MEL (Directions Mobilité, Transports, Espaces Publics et Voirie) ayant associé les services de la Ville de Lille ainsi que la SPL Euralille, a permis d'aboutir à plusieurs scénarios, repris en annexe 1 de la présente base d'annexe pour information. Le Concessionnaire s'attachera à proposer une desserte limitant les passages de bus dans le Vieux-Lille tout en conservant une desserte rapide des communes de la couronne Nord à la gare Lille Flandres.

En raison des plaintes répétées des riverains du terminus « Wambrechies Agrippin » de la Liane 1, la MEL envisage la relocalisation de ce terminus à Wambrechies, rue Obert, à proximité du carrefour avec l'avenue du Maréchal Foch. Au terme de cet aménagement, la Liane 1 verra son itinéraire modifié via les rues du général Leclerc et Obert en lieu et place de l'avenue du Maire Catteau. La Liane 90, elle circulera via la rue du Général Leclerc et l'avenue du Maire Catteau avant de retrouver la rue d'Ypres, reprenant ainsi la desserte des arrêts de la Liane 1 abandonnés sur la rue du Maire Catteau. Son offre sera renforcée en heures de pointe afin d'assurer, conformément au souhait de la municipalité de Wambrechies, un niveau de service compensatoire aux riverains de la rue du Maire Catteau dont les anciens arrêts Liane 1 seront alors desservis par la Liane 90. A noter qu'un arrêt de report de l'arrêt « rue d'Ypres » de la Liane 90 actuelle sera créé rue d'Ypres, avant le carrefour avec la rue Leclerc.

Aussi, le Concessionnaire intégrera ces modifications dont la mise en œuvre est aujourd'hui planifiée en 2018.

Le Concessionnaire prendra en compte le projet de la MEL de réalisation d'une aire de retournement pour la Liane 2 à Wattignies, sur un terrain dont elle est propriétaire, situé à proximité de l'hypermarché Cora (parcelle n° 648AE0032), dans le but d'y stopper cette Liane au terme de cet aménagement prévu fin 2017. Cette mesure s'accompagnera, conformément à l'accord pris avec la municipalité, de la modification de l'itinéraire de la ligne 52 Seclin – Lille Porte des Postes dans les deux sens via la rue Salengro, l'avenue du 14 Juillet, la rue du docteur Schweitzer et l'avenue Charles Guillaïn, avant de retrouver l'axe de la rue Victor Hugo à Wattignies. Ce détour de la ligne 52 permettra de maintenir la liaison directe avec le CHR de Lille ou le secteur de Lille République – Gambetta pour les usagers de la Liane 2 domiciliés en dehors de la zone de chalandise des arrêts maintenus sur la Liane 2.

La Liane 4, quant à elle, est concernée par une démarche en cours d'acquisitions foncières engagées par la MEL dans le quartier ancien du Pile à Roubaix dans le but d'élargir la rue Lannes et d'y faire circuler les bus articulés de cette Liane dans les deux sens de circulation.

En effet, la Liane 4, faute de ne pouvoir circuler rue Lannes en double sens en raison d'emprises de voiries trop étroites, effectue actuellement à Roubaix, dans ce quartier, un détour par le boulevard de Beaurepaire, la rue Molière et le boulevard de Mulhouse dans le sens Nord - Sud, et par le boulevard de Mulhouse, la rue d'Orchies et le boulevard de Beaurepaire dans le sens Sud - Nord. Le projet prévoit la mise en place d'un itinéraire direct, au cœur du quartier dense, traversant les rues Lannes et Soult, comprenant la création d'un sas bus à l'extrémité de la rue Lannes en approche du carrefour avec le boulevard Beaurepaire qui deviendra un carrefour avec un feu où s'exprimera une priorité pour les bus.

Le Concessionnaire considérera ce projet qui devrait aboutir à la fin d'année 2017 ou en 2018.

Le Concessionnaire prévoira le passage de la ligne 15 par la rue de l'Union prolongée à Tourcoing à horizon de sa réalisation. L'aménagement de cette liaison qui permettra l'irrigation d'Est en Ouest de la ZAC de l'Union est aujourd'hui planifiée en 2018.

Le Concessionnaire considérera le projet de requalification de la Grand Place de Comines dont une description est reprise en annexe 2a de la présente base d'annexe. Dans le cadre de cette opération et à horizon de sa réalisation (aujourd'hui planifiée fin 2019 mais sans garantie de ce planning), il est acté en accord avec M. le Maire de Comines, que les lignes 86 et 88 ne desserviront plus la Grand Place mais seront limitées au niveau de la gare de Comines et y effectueront leur terminus. La présentation de la problématique Transports liée à cette requalification effectuée au Maire de Comines en réunion le 4 Mars 2016 ainsi que le compte rendu de cette réunion figurent respectivement en annexes 2b et 2c de la présente base d'annexe.

Le Concessionnaire intégrera à compter de 2020 le projet de transformation de l'actuelle ligne 12 en LIANE, dans un concept de Bus à Haut Niveau de Service BHNS de 2^{ème} génération (description du projet ci-jointe en annexe 3).

Le Concessionnaire prévoira le passage de la ligne 55 par le futur barreau prévu à l'Ouest de l'autoroute A1 à Seclin et Templemars, dans le prolongement de l'avenue de l'Épinette, qui permettra une liaison avec le Parc d'activités de Templemars, à horizon de la réalisation de l'échangeur de Templemars dont le planning envisagé la prévoit en 2021. Une description de ce projet de voirie figure en annexe 9 de la présente base d'annexe.

1.2.2.2 – Les projets de développement du territoire de la MEL :

De nombreux projets d'envergure sont en cours de réflexion ou d'élaboration sur le territoire de la MEL, permettant de garantir le développement de la Métropole et d'assurer son rayonnement. Les projets dont le planning de réalisation est à ce jour prévu avant 2025, sont susceptibles d'avoir des incidences plus ou moins fortes sur le fonctionnement du réseau de transports non guidés.

Aussi, le Concessionnaire considérera notamment les projets ci-dessous listés, dont une description est annexée à la présente base d'annexe, sur la base des éléments d'information disponibles à ce jour.

- Projet Euraflandres (description en annexes 4a, 4b, 4c, 4d);
- Projet d'aménagement de la friche Saint Sauveur (présentation de l'avancée des études ci-jointe en annexe 5) ;
- Projet d'évolution du pôle d'échanges multimodal de Villeneuve d'Ascq Hôtel de Ville (description en annexe 6a) et projets de développements économiques et urbains aux alentours (description en annexe 6b) ;
- Projet de ZAC Lil'aéropark et développements économiques et urbains dans le secteur de Lesquin (description du projet de ZAC en annexe 7a, étude TRANSITEC d'accessibilité au site en annexe 7b et cartographie des développements du secteur de Lesquin en annexe 7c) ;
- Projet de création du quartier des Muchaux – La Cessoie à Lambersart et Saint André (délibération du conseil et dossier de concertation repris en annexe 8) ;
- Projets de voirie : LINO Sud, Lomme-Sequedin boulevard industriel, requalification de la RD141 à Illies Salomé, Echangeur de Templemars (descriptif en annexe 9).

Ces réflexions ou projets sont ici décrits dans leur état d'avancement actuel et à titre informatif. Le Concessionnaire analysera la pertinence d'adapter le réseau de transports à ces projets afin d'en assurer une desserte adaptée et pourra proposer les modifications correspondantes.

I.2.2.3 – Analyses spécifiques sollicitées par l'Autorité concédante :

Afin d'éclairer l'Autorité concédante sur l'opportunité de certaines caractéristiques spécifiques du réseau de transports non guidés de la MEL, les soumissionnaires proposeront une analyse de la pertinence de la mise en œuvre des points suivants.

- Développement de services de transports exploités par des véhicules de petite ou moyenne capacité suivant les secteurs du territoire ;
- Restructuration des lianes 3 et 4 par l'éventuelle fusion de tronçons de ces deux lianes dans le but d'en améliorer l'efficacité, la qualité d'exploitation et de service rendu à la clientèle;
- Extension de la desserte transfrontalière du territoire métropolitain vers la Belgique.

Pour chacun de ces points spécifiques, les soumissionnaires feront des propositions de mesures applicatives en cas de pertinence démontrée.

Chacune de ces mesures fera l'objet d'un chiffrage des impacts globaux générés tant sur les investissements pour la MEL que sur la contribution forfaitaire liée à la Concession.

II - ORGANISATION DU RESEAU DE TRANSPORTS GUIDES

II.1 – Descriptif général du réseau actuel des transports guidés :

I.1.1 – Le réseau de tramway :

Le réseau de tramway est constitué de 2 lignes de tramway reliant la ville de Lille aux villes de Roubaix et de Tourcoing dont 1 tronçon commun au départ de Lille de 4 Km et 2 branches dont l'une de 6,3 Km vers Roubaix et l'autre de 7,2 km vers Tourcoing.

Ces lignes de tramway sont exploitées avec 24 rames.

Leur exploitation représente actuellement 1,526 millions de kilomètres annuels.

I.1.2 – Le réseau de métro :

Le réseau de métro est constitué de deux lignes :

- la ligne 1 reliant les villes de Lille et de Villeneuve d'Ascq, d'une longueur de 12,542 km ;
- la ligne 2 reliant les villes de Lomme et Tourcoing, d'une longueur de 31,130 km.

Pour ces 2 lignes, le parc de matériel roulant est composé de 143 rames.

Leur exploitation représente actuellement 12,9 millions de kilomètres annuels. (12,7 aux plans de production).

II.2 – Evolutions du réseau de transports guidés :

La MEL envisage en cours de Concession la mise en œuvre du projet de renforcement de l'offre métro par le doublement des rames sur la ligne 1 et le transfert de rames vers la ligne 2.

Afin de contribuer à la recherche souhaitée par la MEL d'optimisations kilométriques et d'efficience de son offre de transports, les soumissionnaires pourront faire des propositions de modifications de la consistance de l'offre des transports guidés sur les deux modes tramway et métro.

Ces propositions éventuelles permettant de réduire l'enveloppe kilométrique nécessaire à l'exploitation des transports guidés cibleront les services les moins efficaces et minimiseront les impacts sur les déplacements des usagers de la Métropole.