

# Plan climat-énergies territorial de Lille Métropole

## DEVELOPPER L'USAGE DU METRO SUR L'ENSEMBLE DU RESEAU

- Mode de transports collectifs métropolitain le plus fréquenté : plus de 90 millions de voyages / an
- Fréquentation : + 5% d'augmentation par an entre 2006 et 2009 ; 2/3 de l'ensemble des voyages réalisés sur le réseau de transport en commun
- Atouts : implantation au sein des cœurs urbains les plus denses, rôle de liaison des principaux pôles d'attraction (dont les équipements sportifs et culturels), fréquences : 1 minute aux heures de pointe sur la ligne 1 grâce au système de métro automatique
- Inconvénient : saturation sur les points stratégiques aux heures de pointe

Actions	Modalité	Budget total	Echéances	Objectif fixé
Augmenter le potentiel de la ligne 1	Doublent des rames : nouvelles rames de 52 mètres	475 millions d'euros (investissement)	2013-2017	+60% de places offertes
Améliorer le service de la ligne 2	Offrir plus de fréquence : de l'ordre de 1 minute à l'heure de pointe (réaffectation d'anciennes rames de la ligne 1)		2015 - 2017	+30% de capacité

**Caisse des Dépôts et Consignations** : financement de **88 millions d'€uros** soit 50% du montant total du coût des projets d'infrastructures de transports (hors matériel roulant). Comparativement aux emprunts bancaires classiques, **l'économie de frais financiers est estimée à 21 millions d'€uros** sur la durée du prêt (30 ans).

## DEVELOPPER L'OFFRE BUS

- Trafic journalier:  $\frac{1}{4}$  de l'ensemble des voyages réalisés sur le réseau de transport en commun
- Atouts : rôle essentiel dans la desserte et l'irrigation du territoire métropolitain, potentiel de développement très important, diversité du service : lignes de bus à haut niveau de service (Lianes) et lignes de desserte fine du territoire

### OBJECTIFS

- Finaliser le plan bus (2011 – 2013) en créant des lignes de bus à haut niveau de service (notamment : en 2011 la Liane ; en 2012 la Corolle) :
- Rendre plus lisible le réseau avec la hiérarchisation des lignes de bus
- Mieux prendre en compte la multipolarité de l'agglomération (liaisons directes de commune à commune : avec la Corolle)
- Optimiser les correspondances bus/TER en gares et pôles d'échanges
- Réduire les écarts d'offre entre types de jours et tranches horaires
- Développer l'offre de soirée et de nuit.

## VALORISER L'USAGE DU « MONGY »

### Tramway de la Métropole : le fameux « Mongy »

- Fréquentation : +7% d'augmentation par an entre 2006 et 2009 (notamment sur le tronç commun du Grand Boulevard)
- niveau de service élevé

Action	Modalité	Echéances	Objectif fixé
Valoriser l'attractivité du Mongy notamment sur les	Offrir plus de confort en rénovant les rames	2011-2017	+ 10% de places