

Alors qu'on le croyait mort et enterré, revoilà le projet de tramway !

La MEL est en pleine réflexion sur son schéma directeur des infrastructures de transports. Les communes sont toutes invitées à se prononcer, avant le vote de ce projet à 1,3 milliard d'euros, au conseil communautaire de juin. Très concernés par la desserte urbaine métropolitaine, les élus lesquinois ont fait entendre leur voix lundi soir.

PAR CARINE BAUSIÈRE
villeneuedascq@lavoixdunord.fr

LESQUIN. On passera sur la synthèse métropolitaine, document officiel au jargon technocrate imbuvable. Pour faire simple, la MEL a été divisée en cinq territoires pour cette consultation. Lesquin figurait dans la zone sud-est, avec Villeneuve-d'Ascq notamment.

La réflexion des communes concernées a abouti à plusieurs propositions, comme relancer de façon significative le réseau ferré régional avec la ligne Ascq-Orchies, et créer une liaison entre le centre de Lille et Comines.

De nouvelles offres de transports collectifs sont également évoquées. Et cela concerne Lesquin à plusieurs titres. À la sortie de l'A1 ou du côté des Quatre-Cantons, la ville est très régulièrement engorgée aux heures de pointe par les travailleurs pendulaires au volant. Sa gare est bien utile mais son fonctionnement pèse sur la circulation en centre-ville.

TRACÉ LILLE-LESQUIN

Enfin, l'aéroport, dont la fréquentation va encore progresser, est isolé, relié par une simple navette en bus vers le centre de



Le tram verra-t-il le jour entre Lille et Lesquin ? C'est ce que souhaitent les élus. PHOTO ARCHIVES PHILIPPE PAUCHET

Lille. Alors quels choix privilégier pour fluidifier ce trafic devenu irrespirable ?

Lors du conseil municipal lundi soir, le maire, Jean-Marc Ambroziwicz, a fait le point sur les souhaits lesquinois. Le prolongement du métro des Quatre-Cantons jusqu'à l'aéroport, en pas-

sant par la gare, est l'option la plus cotée parmi les élus. Mais cela pose la question du franchissement du nœud autoroutier, de la voie TGV et des lignes à haute tension. « Cela ne pourrait se faire qu'en souterrain », résume le maire.

Exit donc le métro aérien et tout

ce qui ne touche pas le sol, d'ailleurs. « De par leur coût et les performances annoncées (lire par ailleurs), les télécabines n'ont rien à faire dans notre secteur. Quant au téléphérique qui relierait la gare aux Quatre-Cantons et à la Haute Borne, il ne tient pas compte de l'impact sur le paysage et sur les

riverains. Il est aussi incompatible avec la ligne à haute tension. » C'est donc un grand non.

« De par leur coût et les performances annoncées, les télécabines et téléphériques n'ont rien à faire dans notre secteur. »

JEAN-MARC AMBROZIEWICZ

Enfin, l'aéroport, dont la fréquentation va encore progresser, est isolé, relié par une simple navette en bus vers le centre de

« Il passerait par les nouveaux quartiers de la Motte et du Moulin, la zone d'activité, la plaine de loisirs, souligne M. Ambroziwicz. Il faudrait créer un nouveau franchissement de l'A1 qui permettrait d'aménager des trottoirs et des couloirs sécurisés pour les vélos. »

À l'unanimité, le conseil municipal soutient cette proposition, qui doit cependant tenir compte de la protection des champs captant. « Dans ce cas, le tram pourrait passer par la rue d'Enchemont, ce qui permettrait de desservir le CRT ! » ■

LE CHIFFRE

190 000 000

Selon le document présenté, le réseau de transports collectifs métropolitains a été utilisé par 190 millions de voyageurs en 2017. Ils sont 60 % à avoir privilégié le métro, environ 30 % les bus et moins de 10 % le tramway.

LES CHOIX POSSIBLES

Combien coûtent les différentes propositions ? Pour quels résultats ? Voici ce que détaille le schéma directeur.

– **Allongement du métro** : le coût serait de 80 à 120 millions d'euros par kilomètre, en site propre. Les rames pourraient transporter jusqu'à 20 000 voyageurs par kilomètre.

– **Tram** : son prix s'élève de 20 à 25 millions d'euros/km. Sa capacité est de 1 000 à 9 000 voyageurs/km.

– **Bus à haut niveau de service** : il faudrait compter 10 millions d'euros/km pour une capacité de 5 000 voyageurs/km/

– **Liane renforcée** : sa mise en place aurait un coût de trois à cinq millions d'euros/km, pour 500 à 2 000 voyageurs/km.

– **Téléphérique ou les télécabines** : l'aménagement coûterait de 15 à 25 millions d'euros/km pour 5 000 voyageurs/km.

D'autres idées à creuser...

Les élus lesquinois ont également fait quelques propositions propres pour soulager leur territoire d'un flux routier de plus en plus conséquent :

1. Créer un accès direct depuis la

bretelle de sortie de l'A1 vers l'aéroport. Il s'agirait d'aménager un barreau de 50 mètres au niveau de la Pissatière, au fond de l'impasse Jean-Jaurès.

2. Dans le même esprit, créer un

accès direct depuis l'A 27 vers la Haute Borne pour soulager le nœud routier des Quatre-Cantons.

3. Lancer une navette autonome entre la gare de Lesquin, les Quatre-Cantons et la Haute Borne, à défaut de prolongement du métro.

4. Créer une nouvelle gare souterraine. Ce projet avait déjà été retenu dans le Réseau express grand Lille en 2015. Mais il n'a jamais atteint la surface des débats. Pourtant, faire passer les trains sous terre libérerait le centre-ville du cadencement du passage à niveau, parfois très pénible. Un pôle d'échange multimodal pourrait alors être aménagé au-dessus. Cette gare accueilleraient des passagers en provenance du bassin minier et du valenciennois. Si le métro était prolongé depuis les Quatre-Cantons, il y aurait alors une liaison directe vers la Cité scientifique sans passer par Lille. ■



L'A1 passe juste derrière le fond de l'impasse Jean-Jaurès.