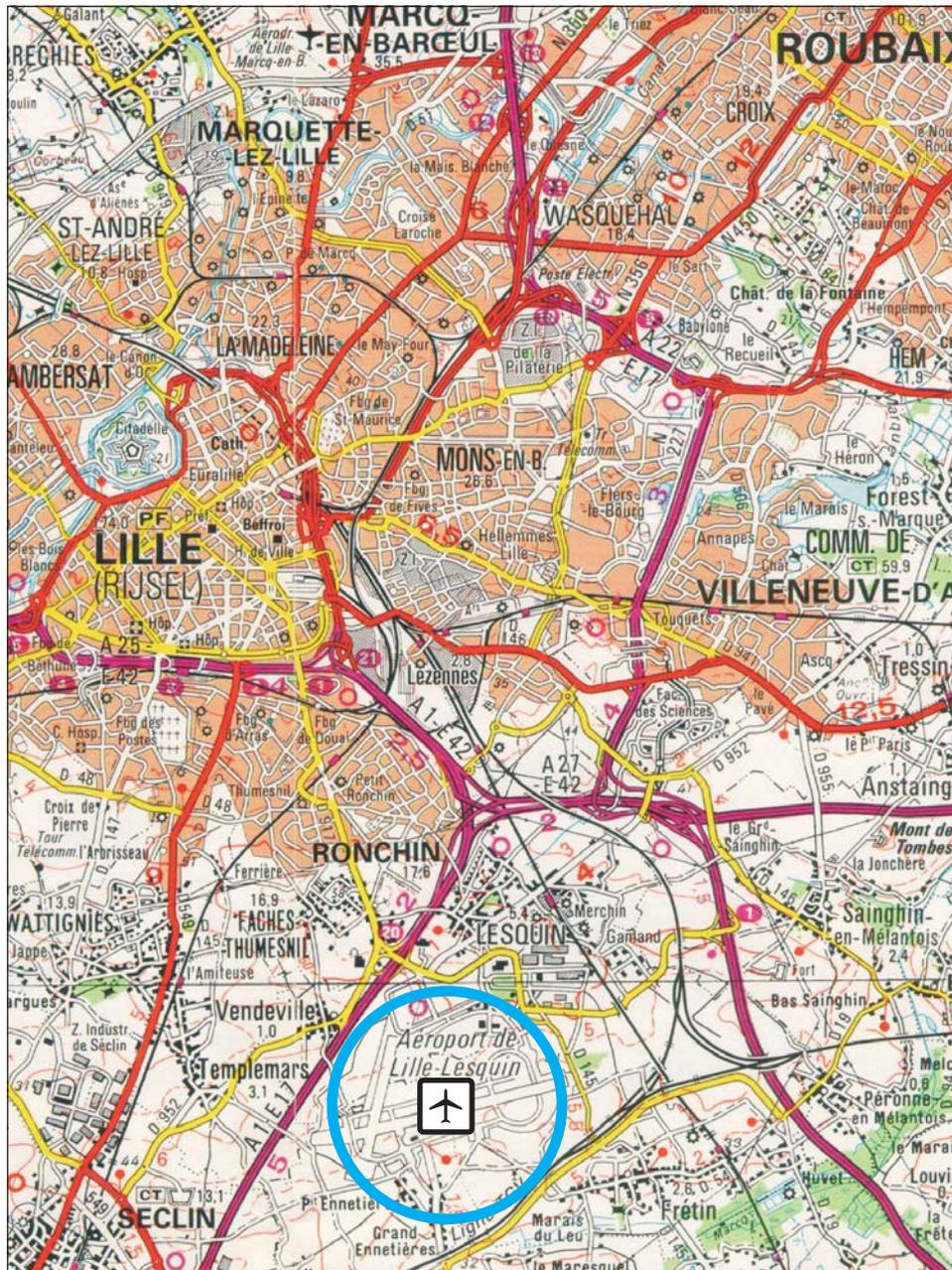


## Situation, trafic et emploi

### Situation :

La métropole de la Région Nord - Pas de Calais accueille un aéroport dont la zone de chalandise, en termes d'isochrones, déborde largement sur la Belgique. A 1 heure en voiture, on accède à Dunkerque, Béthune, Arras, Lens Douai, Cambrai, Valenciennes, même Péronne dans la Somme.

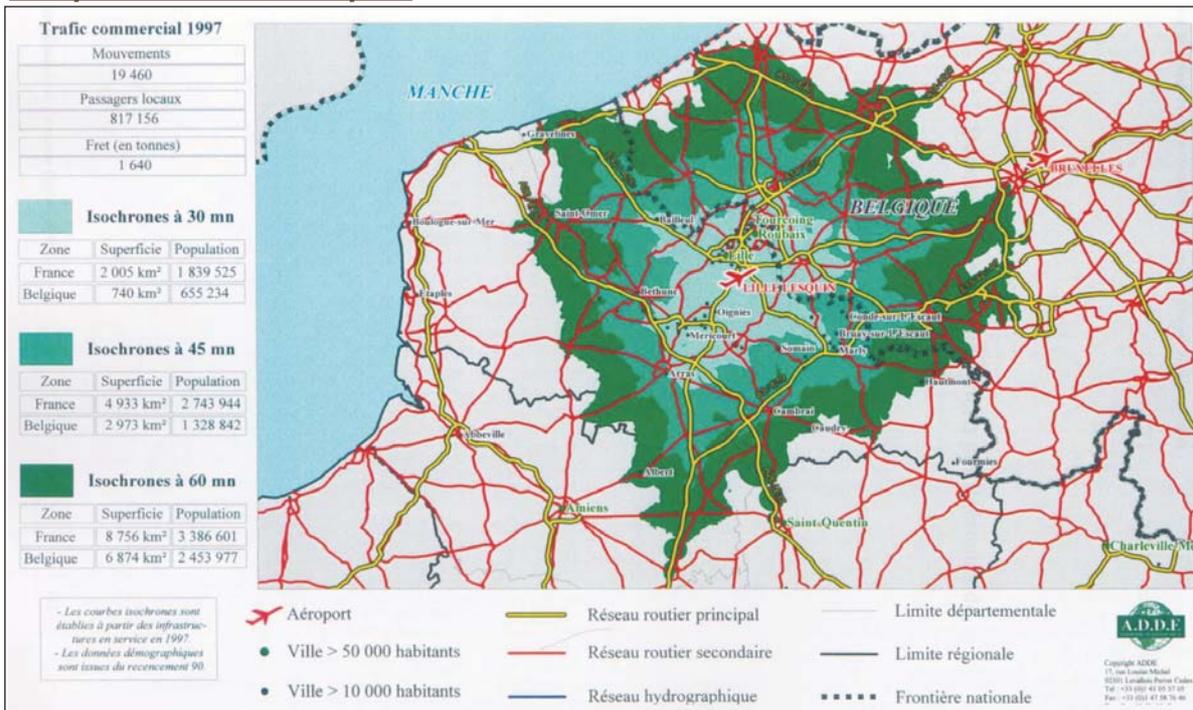


Fond de plan : IGN 1/100 000

## LILLE - LESQUIN

Dans l'agglomération l'aéroport est situé à 10 km au sud est du centre de Lille, avec un accès à A1 ou A 27. Le trajet s'effectue en moyenne en 17' pour rejoindre le centre ville.

### Temps d'accès à l'aéroport



Source : DGAC, "Description des services offerts par le transport aérien" - 1998

En Belgique, parmi les villes situées à moins d'une heure, on trouve Ypres, Courtrai, Tournai, Mons. En contrepartie, Lille est proche de Bruxelles (1h30 et 115 km) et donc concurrencé par cet aéroport international.

Enfin, si Lille est au cœur d'un réseau autoroutier dense, mais non exempt de problèmes de saturation, l'agglomération est aussi desservie par le TGV qui met Paris à une heure avec une desserte cadencée, et Bruxelles à 1/2H.

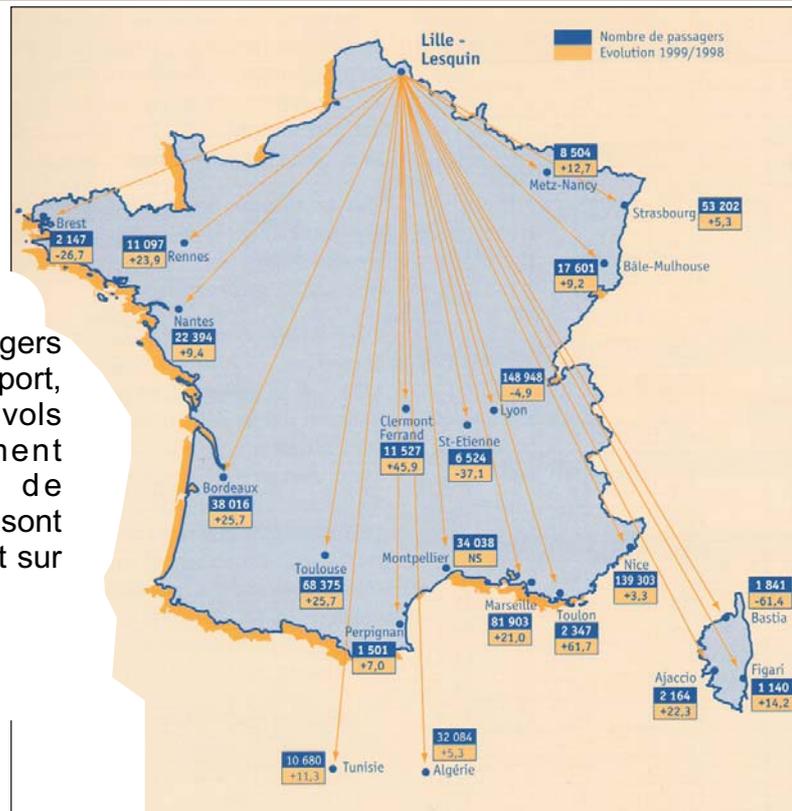
*" Les échanges internationaux à longue distance de la région sont essentiellement assurés via les aéroports de Paris mais aussi de Bruxelles et Londres. La proximité de ces trois derniers équipements concurrents et les liaisons ferroviaires rapides et fréquentes avec Roissy notamment (10 TGV directs/jour en 55') permettent à la région de bénéficier d'une large gamme d'offres en termes de destinations, de fréquences, d'horaires, de coûts et de services associés. "*

Extrait de "Élaboration des Schémas de Services Collectifs de Transports - Synthèse des propositions"- juillet 1999, P.14.

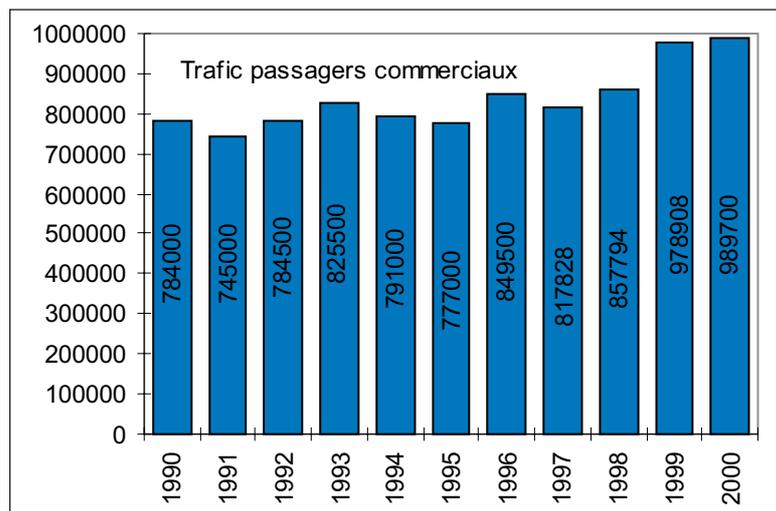
## LILLE - LESQUIN

### Le trafic

Sur le million de passagers qu'assure maintenant l'aéroport, 70% le sont sur des vols réguliers, essentiellement nationaux. Les 28% de passagers sur vols charter sont en revanche principalement sur des vols internationaux



Source : CERT/Région Nord-Pas de Calais p.37 - "Sélection d'indicateurs du transport de l'année 1999".



Source : DGAC

### L'emploi

Le nombre de salariés travaillant sur la plate-forme est estimé à 1000 (Aéroport, compagnies, assistants, sous-traitants...), soit 1,02 emploi pour 1000 passagers.

## LILLE - LESQUIN

### Le stationnement et les voitures de location

#### Le stationnement

L'aéroport comprend aujourd'hui 2 zones de stationnement principales :

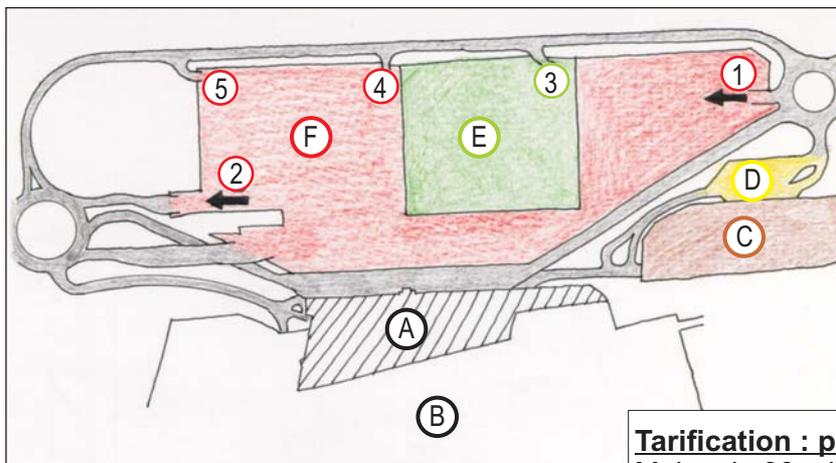
- une zone payante en sortie immédiate de l'aérogare, représentant une offre totale de 1094 places, soit 1,13 place/1000 passagers. Cette zone comprend elle-même un parc au sol d'une capacité de 919 places (+100 places en 2000) et un parc couvert de 175 places (Parc Car Hotel) réservé à du stationnement d'au moins 24H.

- une zone gratuite située dans la zone Aviation Générale à environ 500 M de l'entrée de l'aérogare.

La gestion en est assurée par la CCI de Lille Métropole, à l'exception du parc couvert géré par la société Car Hotel. Le montant des recettes (1999) est de 8,5 MF, soit 8,58 F par passager, pour la part gérée par la CCI.

L'aéroport estime qu'on arrive en limite de capacité les jeudis d'été.

Pour les salariés, il existe un parc de 222 places. Ce parc a fait l'objet d'un agrandissement en 2000, il est gratuit et d'une capacité jugée satisfaisante.



A-Terminal  
B-Pistes  
C-Parking "stratos et personnel"  
(222 places dont 3 handicapés)  
D-Parking Bus  
(8 places)  
E-Parking loueurs  
(398 places)  
F-Parking public  
(919 places dont 15 handicapés)

1- entrée public  
2- sortie public  
3- entrée/sortie loueurs  
4- portail "pompiers"  
5- portail "services"

Source : Aéroport/CCI

#### **Tarification : parking couvert (132 places)**

1 journée	100 francs
2 jours	170 Francs
La journée supplémentaire	220 Francs

#### **Tarification : parc au sol (F)**

Moins de 30 minutes	gratuit
de 0h30 à 1 heure	10 Francs
de 1 à 2 heures	20 Francs
de 2 à 4 heures	40 Francs
de 4 à 24 heures	70 Francs
de 24 à 48 heures	120 Francs
La journée supplémentaire	160 Francs

#### La location

398 Places sont réservées aux loueurs de véhicules, à proximité immédiate de l'aérogare, soit 4,10 places pour 10 000 passagers.

## L'offre de transport public à destination du centre ville

### Le cadre contractuel

L'aéroport se trouve dans le périmètre des transports urbains dont l'autorité organisatrice est le Syndicat Mixte d'exploitation des Transports en Commun de la Communauté Urbaine de Lille (SMTC).

Après avoir organisé pendant plusieurs années le service de la navette aéroport (et financé ce service dont le déficit se montait à 400 KF), le SMTC l'a délégué à la CCI.

Il s'agit d'un service spécifique qui n'est pas intégré à la convention principale de transport urbain. Cependant, le SMTC assure la promotion de ce service sur son propre réseau.

La CCI a passé un marché public d'une durée de validité de 7 ans, prenant effet à compter du 01/06/2000 (mais le nouveau service n'a débuté qu'en Novembre). La consultation exigeait que le transport soit effectué par des véhicules de plus de 10 places.

La convention signée correspond à un contrat à prix forfaitaire, avec révision annuelle possible après accord explicite des parties au moyen d'une formule d'indexation. L'exploitant s'engage sur les recettes minimales annuelles et leur progression. Un intéressement est prévu lorsque ces recettes sont supérieures au prévisionnel. Elles sont alors acquises, à hauteur de 50%, au transporteur.

Dans l'article 1 du CCTP, il est explicitement prévu que " le taux de pénétration escompté par le service (...) sur la base d'une navette cadencée a été estimé à 5 à 6% du trafic passager (...). Le candidat devra s'engager à parvenir au minimum à un équilibre financier coûts/recettes avant le 31/12/2002 ".

Ce seuil d'équilibre a été calculé par la CCI et fixé à 3,27% de part de marché. Aujourd'hui, le déséquilibre financier sur une année pleine est estimé à 600 KF.

On peut encore noter que la convention envisage aussi la mise à disposition, à l'intérieur des véhicules, d'information sur les modes de transport dans la métropole lilloise (art 7 du CCTP).

## LILLE - LESQUIN

### Transporteur et caractéristiques techniques du service

Jusqu'en Novembre 2000, la société exploitante était CARIANE (Groupe SNCF), depuis, le service a été confié à l'OISEAU BLEU 59.

Cette société appartient au groupe familial Perdigeon SA, domicilié dans la Somme (Péronne), qui contrôle les sociétés de transport Oiseau Bleu, Oiseau Bleu 59 et Les Cars Perdigeon, ceux-ci assurant également une partie de la desserte de la gare TGV Haute Picardie.

La ligne est d'une **longueur de 10 km** et dessert un arrêt unique, situé en face du centre commercial Euralille, à proximité immédiate de la gare TGV Lille - Europe et Gare Lille - Flandres.

### La fréquence de la desserte

Avant Septembre 2000, il y avait entre 4 et 6 services quotidiens en semaine et 2 à 3 le week-end.

Depuis Septembre 2000 : la desserte est cadencée : 18 allers et retours quotidiens, de 5h à 22h (5h30 à 22h30 depuis l'aéroport), soit 1 bus à l'heure sur l'intégralité de l'amplitude horaire. Les départs s'effectuent à l'heure pleine depuis Lille gares, à la demie depuis l'aéroport.

Le week-end, les amplitudes sont adaptées au trafic aérien.

L'itinéraire est fixe, les deux arrêts terminaux sont matérialisés : à l'aéroport, l'arrêt est situé en sortie immédiate de l'aérogare, en ville, cet arrêt est contigu à un arrêt de bus urbain.

**Lille /gares** **Aéroport** Lille Lesquin

✓ Des horaires faciles toutes les heures

Lille Gares Arrêt Euralille

**5h** Premier départ du lundi au vendredi

**5h30** Dernier départ du lundi au vendredi

**22h**

**22h30**

Les horaires du week-end sont adaptés au programme des vols.  
Pour les connaître, appelez le 03 20 90 79 79  
Temps de trajet indicatif : 20 minutes

Correspondances à proximité : bus et métro, train (gares Lille Flandres et Lille Europe)

✓ Tarifs aller simple par personne :

Billet	.....30 FF
Billet - de 15 ans	.....20 FF
Billet groupe (+ de 10 personnes)	.....20 FF

Tarifs susceptibles d'être modifiés sans préavis. FB acceptés.

✓ Informations : **Allô Navette 03.20.90.79.79**

Aéroport de Lille : 03.20.49.68.68  
Fax : 03.20.49.68.10  
www.lille.aeroport.fr

Source : dépliant Navette Aéroport

## LILLE - LESQUIN

### Les titres de transport et les tarifs

Avant Septembre 2000 :

- 30F pour un aller simple,
- 50 F pour un aller et retour,
- 26F pour les groupes de personnes,
- 20F pour les groupes de plus de 10 personnes.

Depuis Septembre 2000 :

- 30F pour un aller simple,
- 20F pour les moins de 15 ans.
- 20F pour les groupes de plus de 10 personnes.

### Le matériel

Avant Novembre 2000, le service est assuré au moyen de bus urbains, sans aucun aménagement particulier.

Depuis Novembre 2000, le service est assuré au moyen de cars spécifiques, aux couleurs de l'aéroport, qui doivent être âgés de moins de 7 ans pendant toute la durée du marché.



Photos CETE Ouest

Le bus Navette



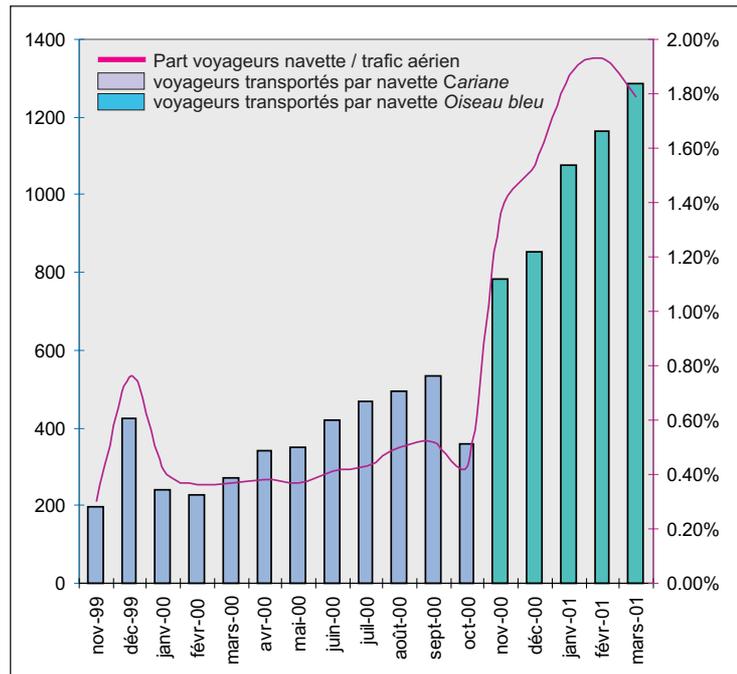
## LILLE - LESQUIN

### La clientèle

Avant Novembre 2000, dans l'étude ITA, cette fréquentation pour l'année 98/99 était estimée à 300 en moyenne par mois d' Octobre à Juillet et à 800 en Août et Septembre, soit annuellement 3800 passagers. Les relevés mensuels, de Novembre 1999 à Octobre 2000, montrent que 4325 passagers avaient emprunté le service Cariane, la pointe d' Août et Septembre étant cette fois à peine marquée. Cela représente 0,4% du trafic total, ce qui est négligeable.

Les salariés n'utilisent pas non plus ce service, du fait de ses fréquences trop faibles.

Depuis Novembre 2000 le rythme actuel, à environ 1,8% du trafic, correspond donc à 18 000 voy/an.



Source : Aéroport/CCI

### Études et enquêtes

Des études ont été réalisées auprès des usagers et des compagnies aériennes signalant l'insuffisance des fréquences de la navette, et les compagnies constituent dans le domaine un bon baromètre de l'opinion.

Préalablement au nouveau service, l'aéroport avait confié à ITA une étude : " Nouvelle desserte de l'aéroport de Lille - Lesquin par navette routière ", datée d'octobre 1999. Dans le cas d'une exploitation par car, ITA avait estimé le nombre de rotations à 27, soit un car toutes les 40', et un prix de l'aller simple compris entre 35F et 40 F TTC. Les préférences techniques du bureau d'études allaient soit à une navette à 40' par minibus, soit à une navette cadencée à 20' assurée par deux monospaces.

Dans la pratique, l'aéroport a choisi un tarif plus faible ( 30 F ) et limité à 18 rotations, considérant que le tarif ne doit pas dépasser 1/3 du prix du taxi.

D'autres enquêtes devraient être réalisées, notamment pour mieux connaître la composition de la clientèle de la navette.

## LILLE - LESQUIN

### Les taxis

#### L'organisation

Sur Lille, la réglementation de 1937 (de type Paris ou Lyon) s'applique encore.

Il y a 22 commissions communales de taxis dans le département du Nord.

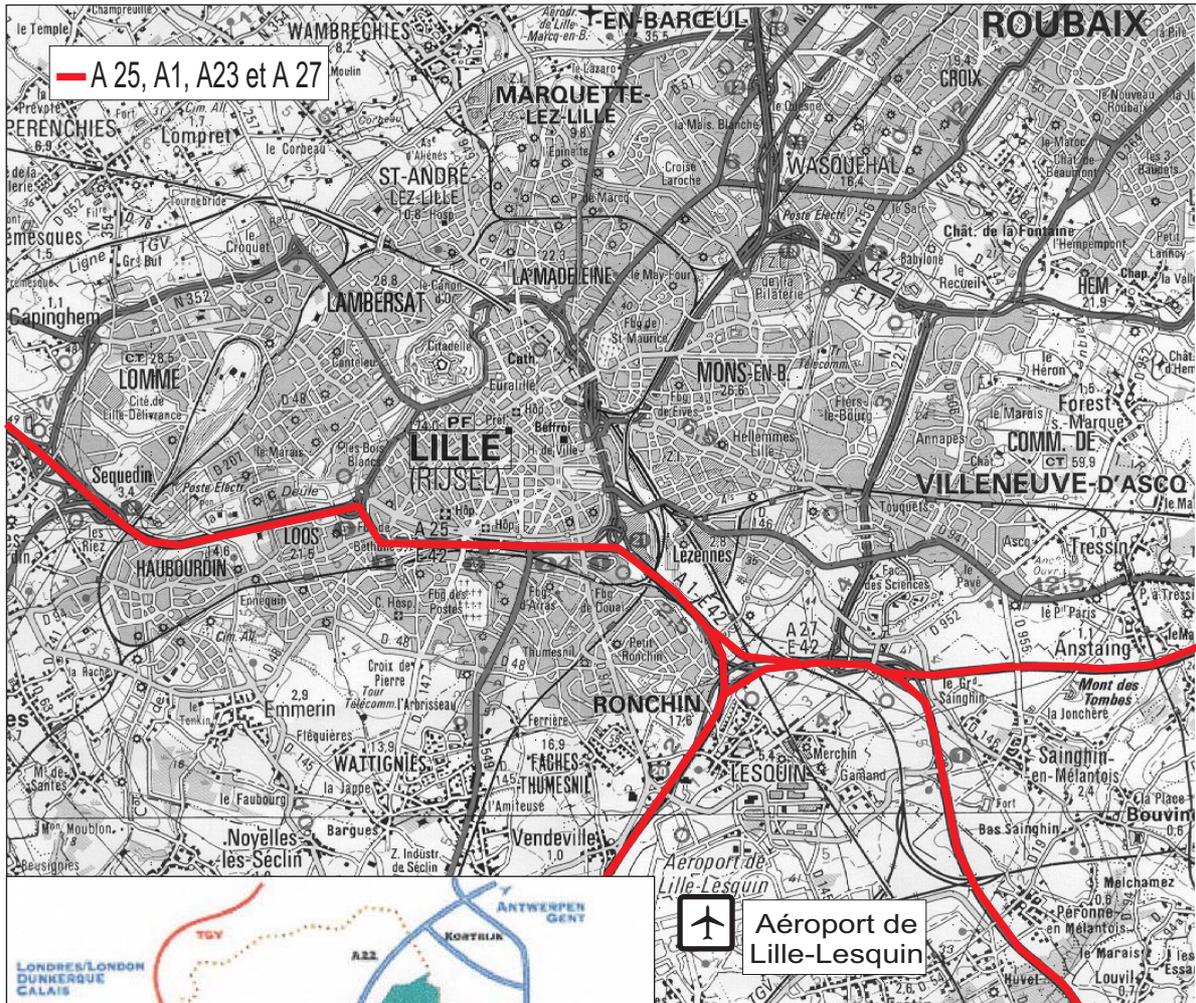
On dénombre environ 170 taxis lillois.

Coût pour une course	Barèmes
En tarif jour : 80 à 100f	<ul style="list-style-type: none"><li>• prise en charge 11,00 F</li><li>• heure d'attente ou marche lente 112,40 F</li><li>• avec retour en charge à la station<ul style="list-style-type: none"><li><i>jour</i> 3,90 F</li><li><i>nuit</i> 5,54 F</li></ul></li><li>• avec retour à vide à la station<ul style="list-style-type: none"><li><i>jour</i> 7,80 F</li><li><i>nuit</i> 11,08 F</li></ul></li><li>• par bagage 3,35 F</li></ul>

Source : préfecture du Nord

# LILLE - LESQUIN

## Les itinéraires de desserte



Fond de plan : IGN 1/100 000



Source : site internet

## LILLE - LESQUIN

### La desserte de l'aéroport

#### **Avant 2000 :**

Un arrêté de 1989 régissait l'accès des taxis à l'aéroport, et était devenu inadapté du fait de l'organisation des circulations sur la nouvelle aérogare.

Il y avait des files multiples et du stationnement en quinconce, avec un partage entre les taxis lillois d'une part, les taxis de "banlieue", d'autre part, auxquels dix communes pouvaient chacune accorder une autorisation. Il y avait cependant confusion entre nombre de taxis autorisés et emplacements autorisés. Mais surtout, il n'y avait pas de liste d'attente publique.

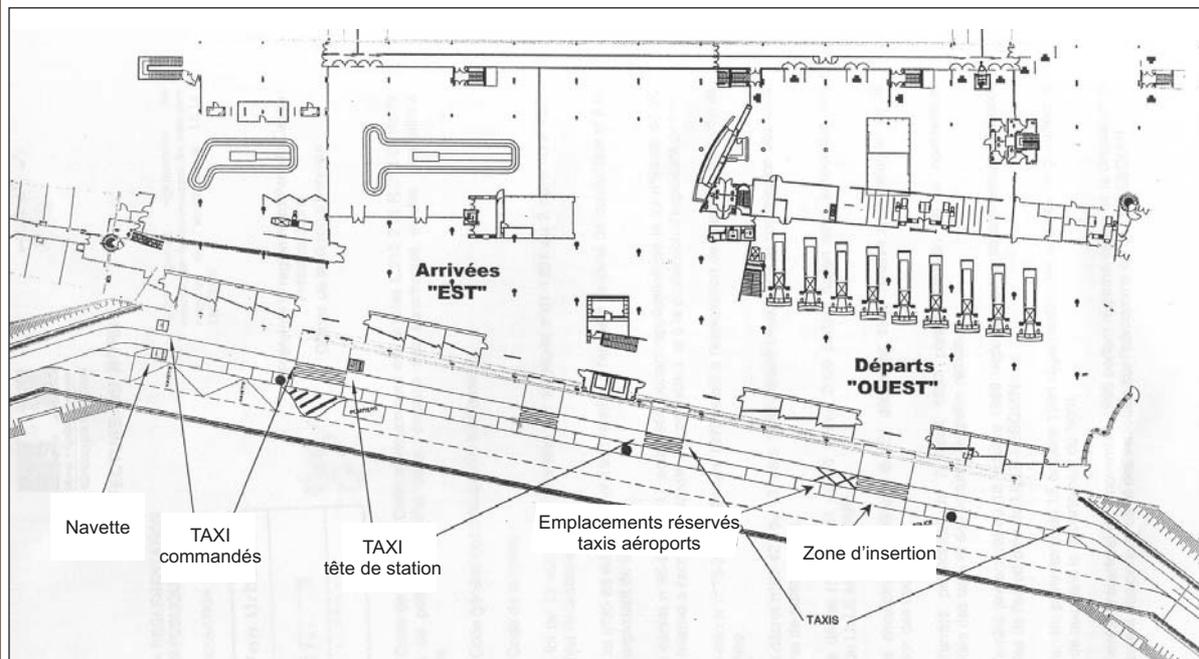
#### **Depuis 2000 :**

Il y a maintenant un système de file unique et on a évolué vers une disparition de la désignation par les communes de taxis agréés. Pour faire le lien avec la situation antérieure, les agréments de taxis de banlieue effectivement en exploitation ont été intégrés aux autorisations préfectorales (soit 7 sur les 10 possibles).

Les nouveaux candidats à la desserte de l'aéroport s'inscrivent maintenant sur une liste d'attente.

Subsiste cependant une priorité accordée aux taxis de banlieue qui peuvent s'insérer (cf. plan) en dixième position de la file d'attente, grâce à un sas.

Enfin, il y a 5 emplacements attribués aux taxis réservés par la clientèle.



Source : Aéroport/CCI

### La desserte de la gare SNCF

À Lille, la cour de la gare n'est pas sur le domaine SNCF, mais sur le domaine communal.

La réglementation applicable aux taxis ne relève donc pas du préfet, mais du maire.

## Les perspectives d'évolution de l'offre de transport et de la desserte

### Le développement de l'aéroport et le stationnement

Les perspectives de développement s'orientent selon deux axes : le rayon d'action et la zone de chalandise.

En termes de rayon d'action, il s'agit de chercher les potentiels permettant d'offrir des lignes directes vers Lille, régulières ou charter. Par exemple, sur Francfort, un potentiel suffisant a été créé pour qu'un opérateur ouvre une ligne.

En termes de zone de chalandise, actuellement, les émetteurs de trafic pour l'aéroport de Lille - Lesquin sont d'abord la communauté urbaine (60%) suivie du Pas de Calais (20%). La Belgique représente 7% des émissions de trafic. Ces régions représentent 4,5 Millions d'habitants, dont 1,5 Million en Belgique.

Il y a aussi une superposition avec Bruxelles (1/2h en TGV) et Roissy (1h00 en TGV). Si Roissy arrive à saturation, tout comme Bruxelles, Lille peut constituer une ressource supplémentaire du dispositif aéroportuaire.

### Les projets de desserte terrestre

Pour le gestionnaire de l'aéroport, l'investissement dans le système actuel ne résulte pas d'une volonté de se substituer à l'autorité organisatrice urbaine. Il s'agit plutôt de prouver qu'une desserte en transport public a sa raison d'être et se justifie par rapport à une demande d'accessibilité de la part des usagers (français et belges).

On peut penser que les voyageurs actuels qui se déplacent le font beaucoup et que nécessairement cela conduit à reconsidérer les frais de déplacement. Les motifs de sécurité et de confort sont également évoqués. Il peut aussi y avoir une logique de sérénité favorable à l'usage des transports collectifs.

Dans le futur, il s'agira pour l'aéroport de faire en sorte qu'une extension de la desserte à d'autres pôles puisse se réaliser (référence à Lyon - St Exupéry qui dessert Grenoble, Chambéry, Annecy...). Dans le cas de Lille, ces pôles pourraient être Valenciennes, Courtrai, Lens...

Une démarche d'étude stratégique est actuellement en cours.

### Les documents de planification

La présence de préoccupations de la desserte de l'aéroport dans les documents de planification est assez inégale. La participation au système actuel de navette n'est pas de mise. C'est en se tournant vers le principe d'une desserte en site propre (ferroviaire au sens strict, mais aussi métro, tram...) que l'aéroport apparaît, avec plusieurs alternatives possibles mais jamais exclusivement liées à l'aéroport.

Dans le PDU(1), l'aéroport est concerné par le renforcement du " rôle métropolitain du train " et le développement des pôles d'échanges TC / Train TER / Métro puisque " une desserte de l'aéroport de Lesquin à partir de la ligne de Valenciennes sera également étudiée(2) "

L'aéroport étant situé à proximité de la ligne SNCF Lille Flandres - Valenciennes, des opportunités pourraient en effet être dégagées. Un embranchement particulier connecté à cette ligne et jouxtant l'aéroport fait d'ailleurs l'objet d'une réservation d'emprise; il pourrait être utilisé et prolongé vers l'aérogare. Cette ligne Lille - Valenciennes est cadencée depuis 1998, avec un train toutes les 20' en heure de pointe toutes les demi-heures en heure creuse et elle n'est pas saturée. La véritable difficulté reste cependant la saturation de la gare Lille Flandres.

A noter que pour lever les difficultés liées à cette saturation, le PDU envisage donc la réalisation de pôles d'échanges éloignés du centre ville de Lille, évitant d'aller jusqu'à Lille Flandres, avec une exploitation de type tram - train (Armentières St-André, Comines St André, Santes - Haubourdin - Loos - Lille sont des liaisons explicitement envisagées).

Un site propre, de type prolongement de la ligne de métro, pourrait constituer une autre alternative à ce projet.

Dans le projet de Contrat de Plan État - Région, le volet ferroviaire reste peu prolixe sur la desserte de l'aéroport. Une étude est cependant prévue sur la liaison Lille - Aéroport de Lesquin au titre de " l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire du territoire régional ", programme associant financièrement la Région, l'État et RFF (Réseau Ferré de France)..

---

(1) "Les projets du PDU, un système de transport de qualité" (p.23 et suivantes).

(2) Ibid.

### Les schémas de services

L'agglomération lilloise est intégrée aux métropoles dans lesquelles on identifie des enjeux de structuration des régions urbaines (Chap. 137). L'aéroport est inscrit parmi les onze principales places aéroportuaires ayant traité plus de 90% du trafic aérien métropolitain total (chap. 221).

*" Dans les 20 ans à venir, les estimations de croissance sur ces onze pôles principaux seraient en moyenne (inégalement répartie entre ces aéroports) de 2,4 % par an dans une hypothèse basse (scénario " Europe des infrastructures " fondé sur le développement d'un réseau de TGV européen et une spécialisation du transport aérien\* ).*

Lille fait bien sûr partie des agglomérations citées pour lesquelles il faudra aménager les infrastructures ferroviaires périurbaines (chap. 225).

Enfin, dans le volet territorial, le Schéma de Services précise, au titre de l'adaptation des grandes infrastructures d'échanges du pôle de Lille (chap. 232) :

*" Carrefour européen, pôle d'échanges interrégional de marchandises, la métropole lilloise, dont l'influence s'étend au delà des frontières, est un lieu de concentration de trafics et de conflits d'usage des mêmes infrastructures : déplacements urbains, régionaux et de transit. Les schémas de services visent à assurer la fluidité des trafics de transit, à privilégier le développement des transports collectifs et à garantir la capacité et l'accessibilité des plates-formes et gares d'échanges. A cet effet, sont inscrites les mesures suivantes :*

***adapter les capacités de l'aéroport de Lille à la croissance des trafics (essentiellement moyens courriers) et améliorer sa desserte terrestre ."***

Ce constat était déjà fait dans la contribution régionale (synthèse des propositions de juillet 1999) qui observait que si l'aéroport de Lille - Lesquin avait bénéficié "récemment d'investissements importants (...) il fallait noter également le caractère nettement insuffisant de la desserte terrestre de l'aéroport"(3). Ce document fait état de difficultés à envisager à terme du fait de la saturation progressive de l'autoroute A1 mais aussi des gares de Lille.

Enfin, et compte tenu de l'enjeu majeur que constitue pour Lille l'axe Paris - Lille - Europe du Nord, les instances consulaires de la métropole lilloise avancent l'idée d'une nouvelle gare TGV à Lille - Lesquin.

\* Vers les liaisons moyen et long -courrier

---

(3) "Élaboration des Schémas de Services Collectifs de Transports - Synthèse des propositions" - juillet 1999 (p.14)

**Les contacts**

- Aéroport : M. Alain Berquez, directeur et M. Marc Delahaye, administration générale,
- DRE : M. Farvacque, mission Économie des transports,
- Syndicat mixte des transports : M. Delebarre,
- Lille métropole (Communauté Urbaine) : M. Broutin,
- Préfecture, Bureau de la circulation : Mme Delattre.

**Documents**

- Élaboration des schémas de services collectifs de transports, synthèse de la concertation et des propositions -Juillet 1999,
- Sélection d'indicateurs du transport de l'année 1999 - CERT (Cellule Économique Régionale des Transports) et Région Nord Pas-de-Calais,
- Plan de Déplacements Urbains, Lille Métropole (adopté le 23/06/2000),
- Étude "Nouvelle desserte de l'aéroport de Lille-Lesquin par navette routière", ITA (Institut du Transport Aérien) 1999 pour l'Aéroport de Lille,
- Dossier de consultation des entreprises pour la mise en place de "prestations de transports routiers réguliers de personnes entre le centre de Lille et l'aéroport", Aéroport de Lille-Lesquin, Mai 2000,
- Arrêté relatif au stationnement des taxis à l'aéroport, Préfecture du Nord, 21/11/2000