

« Bonjour, suite à la concertation préalable, notre collectif [#Osons \(Lien externe\)](#) à Saint-André tient à souligner plusieurs "points de tension" dans la poursuite du projet (voir document joint)

- 1- Le tracé à Saint-André : pourquoi choisir une rue étroite pour éviter le centre de la commune ?
- 2- L'argument technique : l'absence d'étude de 3 scénarios ne permet pas de valider le choix par la rue Carnot à Saint-André.
- 3- Choix du terminus à Lille-Europe : contre les études techniques, le choix de la pénibilité.
- 4- Un risque de saturation du principal pôle d'échanges métropolitain minimisé.
- 5- L'absence de projet de mobilité : on pose des rails et on verra après ? »

---

#### Proposition de réponse

---

Bonjour,

Nous accusons réception de votre contribution datée du 26/4/2023 qui complète celle du 15/3/2022 (Réponse apportée le 2/4/2022).

En préalable, vous désignez la branche nord de Lille comme le corridor de Lille à Wambrechies puis Comines.

Si la branche Lille-Wambrechies du projet de tramway de Lille et sa couronne constituera bien le cœur du réseau de transport collectif qui desservira ce secteur élargi, son terminus a bien été projeté à Wambrechies par la délibération n°22C0166 du conseil métropolitain du 24 juin 2022.

En point d'accord, vous retenez la pertinence (et l'urgence du développement) de ce mode de transport sur ce secteur en pleine transformation, ce dont nous prenons acte.

Vous mentionnez ensuite différents points, repris ci-dessous avec vos propres intitulés :

*Point 1 – sous votre intitulé « Le tracé à Saint-André : pourquoi choisir une rue étroite pour éviter le centre de la commune ? »*

Vous mentionnez d'abord que les réflexions initiales du SDIT auraient proposé sur la branche nord une desserte sur le tracé de la liane 1 en passant par la rue Leclerc à Saint-André.

Les éléments de préfaisabilité portés à la concertation en 2019 pour la liaison désignée « S-Lille-Wambrechies » exploraient le tracé de la liane 1 par la rue du Général Leclerc mais soulignaient déjà

les emprises limitées dans la traversée de Saint-André et l'intérêt d'étudier d'autres axes (dont l'emprise ferroviaire). Le cadre général des études de faisabilité qui ont suivi a été donné pour cette ligne dans la délibération métropolitaine n°19C0312 du 28 juin 2019, sans préjuger des tracés dans Saint-André. Ainsi, plusieurs tracés ont été présentés dans le dossier de concertation préalable qui s'est tenue entre le 21 février et 5 avril 2022.

Extrait de la délibération métropolitaine n°19C0312 du 28 juin 2019

Liaison S Lille-Saint-André-Marquette-Wambrechies (mode tramway) :

« Renforcer le lien radial entre Wambrechies et le cœur lillois, en articulation et en complémentarité avec la ligne express Lille-Comines.

L'exploitation du réseau de tramways à proximité du centre de Lille restant à définir en lien avec les autres branches radiales du réseau projeté (Wattignies-Seclin et Haubourdin-Loos) avec un positionnement privilégié sur les boulevards de ceinture lillois, desservant Porte d'Arras, porte des Postes, Concorde, Faubourg-de-Béthune, port-de-Lille, Citadelle, Pont-Royal, boulevard Schuman et une interface à construire avec le secteur des gares Europe et Flandres. »

Concernant le choix du tracé par la rue Sadi Carnot, nous vous invitons à vous référer à la réponse apportée à votre précédente contribution (« 11 arguments en faveur d'un tracé du tramway par la rue Leclerc à Saint-André »), documents joints à cette réponse.

Il y est rappelé en particulier la complexité induite pour l'insertion du tramway sur l'axe du Général Leclerc par la densité des fonctions et usages urbains sur l'intégralité du parcours. Est souligné également que le développement urbain engagé sur le secteur Bord de Deûle augmente considérablement le trafic automobile et les difficultés de circulation sur la rue Sadi Carnot et que le tramway offre une véritable alternative en termes de mobilité sur ce secteur.

Enfin, concernant le devenir de la ligne Lille-Comines, on rappellera tout d'abord que celle-ci relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire, et que cette ligne n'est plus exploitée en train depuis décembre 2019 en raison de la vétusté de l'infrastructure, la liaison étant désormais assurée en autocars.

Le devenir de cette ligne intéresse tout particulièrement la MEL qui engage des études permettant d'éclairer le devenir de la ligne et de son emprise dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019, un mode routier semblant dans tous les cas le plus pertinent, au regard des fréquentations. Par ailleurs le rabattement vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, sera travaillé dans les études ultérieures.

Par la délibération n°22C 0397 du 16 décembre 2022, le Conseil métropolitain a ainsi retenu de lancer avec la Région une étude commune relative à la définition opérationnelle d'une offre de transport reprenant les caractéristiques d'une liaison rapide en bus entre Comines et la zone urbaine dense, en lien et en cohérence avec le réseau de transports existant et futur (projet de tramway).

Cette étude permettra de définir l'offre de service, ses conditions d'exploitation et d'analyser l'impact éventuel sur les infrastructures pouvant s'avérer utiles au regard de l'offre de transport. À ce titre, l'étude identifiera le tracé optimal, notamment quant à l'éventuelle utilisation totale ou partielle d'un site propre sur le corridor disponible de l'ancienne voie ferrée.

On peut toutefois noter que si le tracé du tramway sur l'axe Carnot-Faure ne permet pas la connexion avec l'ancienne voie ferrée au passage à niveau de Marquette (ce qui encore une fois n'est pas recherché), il ne serait distant de celle-ci que d'environ 40m par le nord de la rue F. Faure.

*Point 2 – sous votre intitulé : « L'argument technique : l'absence d'étude de 3 scénarios ne permet pas de valider le choix par la rue Carnot à Saint-André. »*

Il est avancé une prétendue absence d'étude technique justifiant le choix du tracé par la rue Sadi Carnot, notamment parmi trois scénarios que vous proposez (Sadi Carnot / alternative de tracé passant par la rue du Général Leclerc à Saint-André et les Moulins de Paris à Marquette / tracé de l'ancien projet de « tram-train » par la rue du Général De Gaulle à La Madeleine).

Sur cette branche, le dossier de concertation préalable présentait des éléments techniques sur un tracé de référence (par Sadi Carnot), une variante de tracé (par les rues Leclerc et d'Ypres), deux tracés étudiés mais non retenus, deux variantes de terminus et une variante de franchissement de la Deûle.

Des éléments techniques ont de plus été apportés en réponse à votre précédente contribution (« 11 arguments en faveur d'un tracé du tramway par la rue Leclerc à Saint-André »), documents joints à cette réponse. Ils présentent notamment des éléments quant à l'alternative proposée Leclerc/Moulins de Paris.

La concertation préalable qui s'est tenue au 1<sup>er</sup> semestre 2022 a fait l'objet d'un bilan établi par les garants nommés par la CNDP, et d'un bilan établi par la MEL et assorti d'engagements adoptés par le Conseil métropolitain en juin 2022.

En complément de l'atelier qui s'est tenu le 16 mars 2022 à Saint-André durant la concertation préalable, les réunions publiques du 2 décembre 2022 à Wambrechies et du 2 mars 2023 à Saint-André ont permis de poursuivre les explications sur le tracé et sur le projet dans ce secteur.

Enfin, concernant le tracé de l'ancien projet de « tram-train » par l'avenue du Général De Gaulle à La Madeleine, il n'entre pas dans le cadrage donné par la délibération d'adoption du SDIT n°19C0312 du 28 juin 2019, qui fixe la liaison S sur l'axe Lille-Saint-André-Marquette-Wambrechies. De fait, ce corridor de la couronne nord lilloise présente un réel manque de desserte en mode lourd alors qu'on peut noter par ailleurs que l'axe De Gaulle reste relativement proche des lignes de tramway R et T avenue de la République (entre 500m et 1,2km).

*Points 3 et 4 – sous vos intitulés :*

*« Choix du terminus à Lille-Europe : contre les études techniques, le choix de la pénibilité.  
Un risque de saturation du principal pôle d'échanges métropolitain minimisé. »*

Dans le bilan établi par les garants de la concertation préalable plusieurs demandes de précisions ont été formulées sur le Secteur de Lille :

- Il a ainsi été demandé au Maître d'Ouvrage de préciser par une étude, l'impact sur la fréquentation du tramway et sur la population desservie d'un terminus à Lille Europe plutôt qu'à Lille Flandres.
- Il a aussi été demandé à la Ville de Lille de préciser les projets d'aménagements, prévus le long de la Deûle, leur nature, leurs impacts en termes d'emplois et de population.
- Il a été demandé à la MEL de diligenter une étude comparative multi critères entre le tracé de référence entre la place Tacq et la Citadelle et une variante empruntant le boulevard Vauban.
- Il a été enfin demandé à la MEL de conduire a minima une étude de faisabilité ou d'opportunité des alternatives présentées et argumentées pour desservir le centre de Lille et de préciser comment elle envisage d'assurer la couverture des zones blanches côté Est.

Conformément à son engagement lors de l'adoption de son propre bilan en juin 2022, la MEL a mené des études complémentaires sur ces points, études qui ont été publiées et qui ont fait l'objet d'une présentation publique le 24 novembre 2022.

Par la délibération 22C0398 du 16 décembre 2022, le Conseil métropolitain a finalement adopté les orientations suivantes :

« Sur le secteur Lille Gares :

- Retenir un tracé par la gare Lille Europe pour la branche vers le secteur Grand Palais.

Sur le secteur de Lille Centre :

- Retenir le tracé sur la façade Ouest de la ville de Lille par les boulevards Vauban, de Lorraine et de la Moselle.

Par ailleurs, la MEL prend en compte dans la poursuite des études une localisation du site de maintenance et de remisage, du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, sur l'ancien site Vertbaudet sur les communes de Wambrechies et de Marquette-lez-Lille ».

Sur ce dernier point, nous précisons que ce site a depuis été acquis par la MEL.

Concernant les éléments de votre contribution, il convient d'abord de rappeler que les études à venir permettront de préciser les schémas d'exploitation des futures lignes et donc les terminus, les liaisons directes et celles avec correspondances, les principaux schémas envisagés ayant été présentés lors de la concertation préalable. Pour le tramway de Lille et sa couronne, c'est le schéma à 3 lignes qui a servi de base aux études de fréquentation.

De plus, le choix a été fait de poursuivre les études pour un terminus porté à terme au-delà de Lille-Europe, à Grand-Palais.

Vous contestez par ailleurs l'interprétation des écarts entre les chiffres de fréquentation dans le cas d'un passage par Lille-Flandres ou par Lille-Europe.

À ce sujet, l'étude fait apparaître un écart de fréquentation en faveur du tracé par Lille Flandres de 13 500 voyages par jour pour les lignes de tramway mais un écart d'uniquement de 5 300 voyages par jour à l'échelle du réseau des transports en commun Ilévia dans son ensemble (ce qui représente uniquement 0,7% de différentiel de fréquentation), écart au final très faible au vu des volumes considérés et des incertitudes.

Comme indiqué dans l'étude, les résultats de la modélisation en termes de fréquentations doivent être observés pour l'ensemble du réseau et pas seulement sur le périmètre des nouvelles lignes de tramway. En effet, un utilisateur actuel des transports en commun pourra choisir d'emprunter un itinéraire plutôt qu'un autre, notamment quand les nouvelles lignes de tramway améliorent son trajet, sans pour autant venir s'ajouter à la fréquentation globale du réseau.

Ainsi, de manière très théorique, construire de nouvelles lignes de tramway sur les tracés des lignes de métro donnerait sans doute de bons chiffres de fréquentation pour le tramway mais serait sans réel intérêt pour le développement global du réseau de transport. Pour cette raison, l'effet des projets de nouvelles lignes sur l'ensemble du réseau fait aussi l'objet d'évaluations.

Par ailleurs, l'étude complémentaire menée sur le secteur des gares avait pour objectif de préciser les éléments relatifs à la population, aux emplois et scolaires situés dans la zone de chalandise de chacune des gares, et de présenter les résultats de modélisations de trafic voyageurs pour le projet de tramway spécifiquement réalisées pour répondre à l'éclairage demandé par les garants de la concertation.

La note publiée a détaillé également les éléments de contexte, spécifiques au pôle gares, pris en compte par la Métropole Européenne de Lille, pour le choix du tracé du tramway sur ce secteur.

En termes de méthode, l'étude réalisée propose une analyse des opportunités de desserte et de la fréquentation estimée, à horizon 2035, entre un tracé de tramway en passage par la gare Lille-Europe ou par la gare Lille-Flandres. Elle présente également la démarche de constitution du pôle gares « EuraFlandres » et ses interactions avec le projet de tramway.

Comme principaux enseignements, en matière d'usagers concernés par une station au plus proche de l'une ou l'autre des deux gares, l'étude montre que les populations, emplois et scolaires desservis par chacune des deux stations sont globalement similaires.

La station Lille Flandres présente des chiffres légèrement plus élevés d'habitants et de scolaires mais s'inscrit dans un secteur dense déjà constitué. La station Lille Europe présente quant à elle de plus nombreuses opportunités de développement à moyen/long terme.

Le faible écart à l'échelle du réseau entre les deux modélisations détaillé ci-dessus (tracés par Lille-Flandres ou par Lille-Europe) doit par ailleurs être considéré au regard de la marge de fiabilité du modèle notamment de contextualisation du report modal et d'une modélisation qui n'intègre ni les réflexions en cours sur le projet de Service Express Métropolitain, ni le caractère contraint de l'espace de la place des Buisses.

L'étude présente également la desserte actuelle en transports collectifs de chacune des deux gares avec une fréquentation plus importante pour la gare Lille Flandres, point d'entrée et de correspondance historique du réseau (gare inaugurée en 1848), alors que la gare Lille Europe est beaucoup plus récente puisqu'inaugurée en 1994.

L'étude présente en outre le besoin d'un rééquilibrage de ces usages avec la constitution d'un hub de transport plus large autour d'un pôle gares unique : Euraflandres.

Cette constitution de pôle, déjà amorcée ces dernières années comme dans d'autres métropoles, est encore en cours.

L'arrivée du tramway dans ce triangle des gares permettra de conforter et de renforcer cette identité spatiale en lien également avec le projet dit d'Euralille à la Deûle.

Ainsi, de par son tracé par les boulevards de Leeds et de Turin puis par le pont de Flandres jusqu'au secteur Grand-Palais, le projet de tramway propose un double accès à ce pôle avec les futures stations Lille Europe et Pont de Flandres qui permettent, via les places François Mitterrand et l'avenue Willy Brandt, une diffusion et un accès à l'intégralité des commodités du hub Euraflandres.

Concernant les trajets avec correspondances, rappelons d'abord que ces trajets ne constituent pas la totalité des trajets dans le pôle des gares, les quartiers d'Euralille et centre-ville/gares étant en soi très attractifs. L'étude menée détaille la nature de ces échanges et précise les possibilités offertes dans ce pôle Euraflandres ainsi que la longueur des trajets potentiels (350m au maximum).

Le tracé du tramway et la position envisagée pour les futures stations permettent une diffusion rapide et efficace des flux dans tout le secteur Euraflandres. Ils garantissent également les liaisons et les correspondances ainsi que l'intermodalité avec l'ensemble des modes de transport de ce hub métropolitain.

Le travail de conception détaillé du projet (tracé, exploitation, aménagement des espaces publics) se poursuivra en prêtant une attention particulière au traitement de ces correspondances (et pas seulement dans le pôle des gares lilloises) : amélioration de la qualité des cheminements et de la lisibilité des cheminements et des arrêts.

Il importe également de rappeler que le projet de doublement des rames de la ligne 1 du métro, très largement engagé, vise à faire face à l'augmentation forte du trafic sur cette ligne.

Le développement du pôle gare élargi Euraflandres, mais aussi le renforcement du réseau de transport lourd à Lille (offrant en tramway d'autres itinéraires directs ou en correspondance par des pôles d'échange multipliés et renforcés) contribuera ainsi à éviter la saturation de Lille-Flandres.

*Point 5 – sous votre intitulé : « L'absence de projet de mobilité : on pose des rails et on verra après ? »*

Vous affirmez que les projets de nouvelles lignes ne seraient que des projets d'infrastructure et ne seraient pas des projets de mobilité.

À l'échelle métropolitaine, Les projets de nouvelles lignes de tramway et de bus à haut niveau de service viennent doubler le linéaire du réseau structurant (aujourd'hui constitué des 2 lignes de métro et des 2 lignes de tramway). Les projets du SDIT s'inscrivent en complémentarité des lignes de TER, métro, tramway et bus afin de créer un véritable maillage en transports collectifs et permettre de développer un effet réseau. Ces nouvelles lignes viennent augmenter substantiellement les territoires desservis par le réseau structurant mais aussi renforcer la couverture de l'espace central métropolitain pour lequel les corridors de desserte sont multipliés.

Le réseau structurant projeté vise ainsi à démultiplier les possibilités d'itinéraires, avec ou sans correspondance.

Il n'existe pas de modèle unique de maillage ou de réseau idéal. La complexité des déplacements et de leurs motifs rendent impossibles de couvrir toute la demande. Aussi, un réseau de transports en commun est à appréhender à différentes échelles et selon différentes temporalités, en complémentarité avec l'ensemble des autres modes de transport et en considérant également les modes actifs.

Rappelons que si le réseau de bus sera effectivement restructuré à l'horizon des mises en services, il le sera pour permettre au plus grand nombre de bénéficier de ce réseau structurant et pour compléter le maillage et les possibilités de trajets.

L'efficacité des investissements et la maîtrise des charges d'exploitation doivent également être recherchées. Le développement du réseau de transport doit de plus s'inscrire dans une vision urbaine d'ensemble qui plus est prospective concernant les tissus traversés, ceci d'autant plus qu'il s'agit dans ce cas de projets de transports de surface, présentant parfois des contraintes d'insertion mais se révélant également des leviers conséquents de requalification des paysages urbains.

Concernant Lille et sa couronne, les projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS étendent le réseau structurant à Haut Niveau de Service et permettent un maillage primaire dont les nœuds dans Lille sont constitués des hubs de transport Nord/Sud (Pôle gares, Porte des Postes) et pôles structurants Est/Ouest (Grand Palais, République, Port de Lille). Ce réseau structurant s'accompagne d'un maillage secondaire de desserte par bus et d'un troisième niveau de maillage, à plus petite échelle, domaine de pertinence et de prédilection des modes actifs que sont les cycles et la marche.

Concernant le tracé dans Lille, le projet de tramway pôle métropolitain Lille et sa couronne est construit autour des trois liaisons suivantes actées au SDIT :

- Branche Nord : Lille-Saint-André-Lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies (S)
- Branche Sud : Lille – Wattignies – Seclin (*Opportunité Seclin faisant l'objet d'une demande de précision dans le bilan des garants de la concertation*) (M)
- Branche Ouest : Lille – Loos - Haubourdin (Q)

Le tracé dans Lille s'effectue sur la façade Ouest de la ville permettant de connecter aisément ces trois branches. Il est complété d'un barreau Nord desservant le pôle gares et le secteur Grand Palais.

Par ces barreaux et points de correspondance en transports collectifs, les habitants de la couronne nord lilloise comme d'autres métropolitains pourront bénéficier de multiples possibilités d'itinéraires.

Le tracé relie ainsi le secteur Grand Palais et le pôle gares aux secteurs de la Citadelle, Vauban, Port de Lille, Place Tacq, Porte des Postes et Porte d'Arras. Ce tracé, travaillé par la MEL en concertation avec la Ville de Lille, permet de desservir les quartiers et équipements existants ainsi que les futurs projets urbains du secteur.

Vous laissez enfin entendre que le centre lillois ne serait, d'après les études de la MEL, desservi que par une trentaine d'arrêts de bus, affirmant au final que le tramway serait « sorti de la ville parce qu'il y a des bus ».

Dans cette transcription partielle de l'étude, vous oubliez de mentionner que la desserte existante s'appuie fortement sur le métro et le tramway.

L'étude menée par la MEL rappelle ainsi que le cœur lillois est aujourd'hui desservi, entre les gares, la Deûle, les périphériques Sud et Est par :

- 2 stations de tramway (T et R),
- 15 stations de métro (M1 et M2),
- Une trentaine d'arrêts de bus (dont les lignes 1, 5, CITL, lignes 14 et 18, lignes présentant entre 100 et 220 passages par jour, 2 sens confondus et sans double-compte des arrêts communs).

Nous espérons avoir pu apporter ainsi des éléments de réponse à vos observations et de nouveaux éclairages sur ces projets de nouvelles lignes de transport collectif structurants.