

Avis #Osons à la concertation continue sur le projet de tramway branche nord* de Lille.

*branche nord de Lille = corridor de Lille à Wambrechies puis Comines, en passant par La Madeleine (22 000 hab.), Saint-André (13 000 hab.), Marquette (11 000 hab.), Wambrechies (11 000 hab.), Quesnoy (7 000 hab.) et Comines (13 000 hab.) = un corridor « direct » de 77 000 habitants, sans axe routier majeur permettant de se rendre sur Lille. La moitié des actifs de ce corridor (travaillant en dehors de leur commune) travaillent à Lille ou dans une autre commune de la branche nord (6200 sur 12000 actifs).

Point d'accord

Le tramway ferroviaire est un mode efficace pour améliorer les transports en commun ; il est pertinent (et même urgent) de le développer sur ce secteur en pleine transformation.

Points de tension (voir ci-dessous)

- 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 ?

1- Le tracé à Saint-André : pourquoi choisir une rue étroite pour éviter le centre de la commune ?

Dans sa genèse, le SDIT vise à améliorer les principaux axes des Bus-lianes en tramways. Ainsi, les réflexions initiales sur la branche nord proposaient une desserte sur le tracé de la ligne de bus Liane 1 entre Wambrechies et République à Lille en passant par la rue Leclerc à Saint-André (cf. Liaison « S » Lille-Wambrechies, février 2019) ; même principe pour les axes vers Haubourdin (Liane 5) et Seclin (Liane 2 et 92) ;

La MEL, avec l'accord des maires, a fait le choix d'un tracé passant par le boulevard Schuman entre Lille et La Madeleine ; rue Gambetta, Carnot et Faure à Saint-André ; Decauville et av. Industrielle à Marquette ; avant un terminus probablement au début de la rue Obert à Wambrechies. Hors desserte de Lille (voir par ailleurs), ce tracé comporte deux grosses limites :

- D'abord, il évite le centre de Saint-André (Mairie, arrêt Foch et Lommelet). **Ce tracé emprunte une rue plus étroite (11 m de large rue Sadi Carnot) pour éviter le centre-ville** et la rue Leclerc (principalement entre 15 et 20 m, plus rarement entre 20 et 25 m). Il rend aussi plus complexe la gestion de la circulation puisque la rue Carnot est la seule sur plusieurs centaines de mètres à permettre des connexions Est-Ouest à Saint-André. Envisager son passage en sens unique provoquera des détours importants.
- Ensuite **ce tracé ne permet pas le branchement au passage à niveau de Marquette avec l'ancienne voie ferrée** pour un prolongement ultérieur vers Quesnoy et Comines. Le SDIT (délibération du 28 juin 2019) mentionne pourtant « le renforcement du lien radial entre Wambrechies et le cœur lillois, en articulation et en complémentarité avec la ligne express Lille-Comines » ; cette articulation supposerait des matériels compatibles ; la première phase du SDIT doit ainsi laisser la possibilité d'un prolongement en tramway vers Comines.

Le tracé alternatif proposé par le groupe #Osons lors de la concertation préalable, peut desservir le centre de Saint-André, offrir un branchement au PN de Marquette puis desservir les Moulins de Paris par la rue Pasteur à Marquette.

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.

La MEL, avec l'accord des maires, n'a pas répondu à la demande des garants, suite à la concertation préalable en 2022. Les garants proposaient « *d'étudier la faisabilité et d'analyser les avantages et inconvénients de cette alternative [rue Leclerc à Saint-André puis desserte des Moulins de Paris à Marquette], permettant d'apporter une réponse argumentée à l'encontre ou au profit de cette proposition de tracé* » (bilan des garants

du 5 mai 2022). **La réunion de lancement de la concertation préalable, la réunion publique à St André, les avis déposés, une pétition, les débats au Conseil municipal avaient pourtant largement mobilisés les habitants en faveur d'un tracé alternatif.**

La réalisation d'étude technique entre 3 scénarios* aurait permis d'éclairer les débats. En leur absence, le choix par Carnot ne s'appuie –à ce jour- sur aucune donnée technique. En outre, ces scénarios auraient pu être appréciés en fonction de leur possibilité de prolongement vers Comines.

*Les 3 scénarios qui auraient pu nourrir un débat

- Le tracé de l'ancien projet de « tram-train » : une ligne de tramway entre les gares à Lille, la rue De Gaulle à La Madeleine puis la réutilisation des anciennes voies ferrées entre La Madeleine, Wambrechies (puis Comines).
- Le tracé « Leclerc » : une ligne de tramway entre les gares à Lille et Wambrechies en passant par Leclerc à Saint-André et les Moulins de Paris à Marquette
- Le tracé « Carnot » : une ligne de tramway entre les gares à Lille et Wambrechies en passant par Carnot/Faure à Saint-André et les Moulins de Paris à Marquette

3- Choix du terminus à Lille-Europe : contre les études techniques, le choix de la pénibilité.

La MEL a confirmé son choix de la desserte de Lille Europe. Les études montrent pourtant un différentiel majeur en faveur de Lille-Flandres (+20% de fréquentation sur le réseau de tramway) et en particulier pour la branche nord : **le choix de Lille-Europe ou de Lille-Flandres fait osciller la fréquentation potentielle de 12 800 à 20 700 voyages/jour soit un différentiel de +62 % en faveur de Lille-Flandres** (page 18 du rapport détaillé). Cette différence s'explique par l'importance de l'accès au métro 1 pour la branche nord qui permet de desservir les grandes zones d'emploi (Université, centre de Lille et CHR).

Dans l'hypothèse d'un arrêt à Lille-Europe, c'est une correspondance de 450 mètres pour prendre le métro 1 : ça paraît peu si on est en pleine forme, qu'il fait beau et qu'on effectue le trajet ponctuellement. Mais au quotidien, c'est une pénibilité pour les usagers, notamment à mobilité réduite, et donc ça diminue sensiblement l'attractivité du réseau : c'est ce que montre ces résultats.

En outre, la modélisation de l'étude complémentaire indique qu'il y a 8200 voyages de moins sur le reste du réseau (hors tram) avec l'hypothèse Lille Flandres (13500-5300) : ça veut dire un report sur le bus et sur le métro si le tram ne dessert pas Lille-Flandres. Or, vu la saturation du métro, les difficultés du doublement de la ligne 1 et la

méconnaissance du futur réseau de bus, **c'est assez risqué de miser sur une hypothèse qui ne maximise pas le nouveau tramway et qui reporte des hausses de fréquentation sur d'autres modes... !**

- Comment noyer le poisson ? La MEL argumente les études techniques sur le différentiel entre Lille-Flandres et Lille-Europe en signalant qu'il s'agit d'un *"écart d'uniquement de 5300 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"*. L'écart de +20% en faveur de Lille-Flandres (+13500 voyages) se transforme, dans l'argumentation de la MEL, en un différentiel de +0,7% (+5300 voyages) en prenant en compte tout le réseau. **Un résultat logique quand on additionne un tram dans un réseau de métro... mais complètement malhonnête et inutile pour juger de la pertinence d'une ligne.** Imaginez combien d'usagers supplémentaires pour un projet tramway à Paris ou à Lyon si on rapportait les scénarios à l'ensemble des voyages du réseau ? Bref, ça n'a aucun sens ! Les chiffres qui doivent être retenus sont ceux à l'échelle du nouveau réseau (+20% en faveur de Lille-Flandres) et de la ligne Lille-Wambrechies (+62% en faveur de Lille-Flandres).
- Références : Plusieurs études scientifiques pointent la pénibilité des correspondances sur le réseau de transport collectif. L'analyse du cas Bruxellois montre que la promotion de l'intermodalité par les exploitants de transport public se heurte à la perception des usagers. Sur certains déplacements nécessitant une correspondance suite à une réorganisation du réseau de transport public, le temps réel a augmenté de moins de 10% pendant que le temps perçu par les usagers a augmenté de 40 à 50%. **Plusieurs travaux confirment la pénibilité des correspondances.** Ces mesures du « coût » de la rupture de charge, analysées à travers les perceptions subjectives des usagers, attirent l'attention sur le côté généralement éprouvant et répulsif des correspondances. Ref : Dobruskes F., Hubert M., Laporte F., Veiders C., Réorganisation d'un réseau de transport collectif, ruptures de charge et mobilités éprouvantes : l'expérience bruxelloise, revue Articulo, 2011, <https://journals.openedition.org/articulo/1844>

4- Un risque de saturation du principal pôle d'échanges métropolitain minimisé.

Actuellement le versant Saint-André-Marquette-Wambrechies est desservi par les Bus Liane 1 (desservant Lille par l'avenue de la liberté) et Liane 90 (direction Gare Lille

Europe en passant par Lycée Pasteur et Gare Lille Flandres). Actuellement le versant Nord peut accéder à Lille directement par une douzaine de stations dont 3 sont directement connectées au métro (Lille-Flandres, Lille-Europe, République). Demain, le scénario voté proposera un seul accès direct à Lille par la gare Lille-Europe. C'est à dire que le versant Saint-André-Marquette-Wambrechies et par extension les rabattements de Quesnoy-sur-Deûle et Comines (plus de 5000 actifs qui travaillent à Lille) devront se rabattre à Gare Lille Europe avec le tramway.

Au-delà de la pénalité pour les déplacements des habitants, ce choix comporte un risque pour le fonctionnement du réseau. Avec le doublement du métro 1 incertain, la station de métro de la gare Lille-Flandres est en situation de saturation chronique. Tous les diagnostics de la MEL pointent l'hyperpolarisation du secteur des gares de Lille et l'exploitant Ilévia a déjà dû mettre en place un dispositif de gestion des flux pour les fortes affluences. **L'apport d'un important volume supplémentaire d'usagers aux gares de Lille comporte un risque de sur-saturation et de blocage du réseau.**

Nous demandons d'offrir des solutions alternatives, en évitant que tout le versant nord converge uniquement dans un pôle d'échanges saturé. Parmi les solutions, nous proposons la prolongation du tramway dans le centre de Lille, via Molinel ou Liberté.

5- L'absence de projet de mobilité : on pose des rails et on verra après ?

L'actuel projet de la MEL correspond à un projet d'infrastructure (la MEL décide où vont passer les rails) mais peine encore à ressembler à un véritable projet de mobilité. Sur le versant nord, La liane 1 va disparaître comme l'a rappelé à plusieurs reprises la MEL. Il est en effet incohérent de maintenir les lignes de bus dans le même corridor du tramway. Généralement, les agglomérations qui mettent en service un tramway en profite pour desservir finement le centre-ville et redistribuer la desserte bus dans les périphéries.

Cependant, l'inquiétude est de mise sur le réel projet de mobilité et sur l'accessibilité future en transport collectif. En l'état actuel du projet de tramway, dont l'objectif est naturellement d'attirer des usagers supplémentaires, on peut craindre que le nouveau réseau perde une partie de son attractivité. Par exemple, l'origine-destination la plus fréquentée de la liane 1 [de Foch, avenue Leclerc à Saint-André, à République à Lille] impliquera demain un accès à pied à la station de tramway la plus proche et une correspondance complexe. Ainsi, quelle garantie que l'arrivée du tramway améliore vraiment l'attractivité du réseau ?

En outre, le verrou majeur concerne l'absence de desserte en tramway du centre de Lille. Disons-le clairement, **la desserte du centre de Lille n'est pas un sujet lillois : c'est un sujet vital pour la performance du nouveau réseau qui concerne davantage les communes et habitants de Haubourdin, Loos, Wattignies,**

Saint-André, Marquette, Wambrechies que la mairie de Lille. Jusqu'à présent le sujet a été éludé par la focalisation sur l'infrastructure et les légitimes réactions des habitants sur l'impact direct de l'infrastructure. Mais comment faire l'impasse sur de réelles mesures d'accessibilité globale ? D'ailleurs, ces modélisations auraient dû précéder les choix d'infrastructure. **Ces zones d'ombre sur la connaissance globale du réseau futur bloquent la possibilité de faire des choix éclairés.**

- Le problème de la desserte du centre lillois. Selon les études de la MEL : « *Le cœur lillois est aujourd'hui desservi par une trentaine d'arrêts de bus (sur 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)* ». Ce qui est étrange dans l'approche du projet, c'est que la présence de nombreux bus sert pour justifier les choix de ne pas desservir le centre de Lille en tramway. Surprenant ! La présence des bus devrait au contraire justifier le passage du tramway au centre : c'est la preuve qu'il y a une demande de transport en commun au centre de Lille au-delà du métro. Et donc quoi de mieux pour augmenter la qualité des transports collectifs dans Lille que le tramway ? Les agglomérations qui ont mis en service des tramways l'ont justement fait pour remplacer les lignes de bus centrales et les redéployer en périphérie. D'ailleurs, on pourrait aussi mesurer les gains en terme d'exploitation que pourraient générer la desserte en tram du centre de Lille à la place des centaines de dessertes en bus par jour. **Finalement le tramway est sorti de la ville parce qu'il y a des bus, alors que l'approche devrait être exactement l'inverse.**