

NOVEMBRE 2022

FICHE DE SYNTHESE

TRAMWAY DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DE LILLE ET SA COURONNE

RÉPONSES APPORTÉES
AUX DEMANDES
DE PRÉCISIONS DES
GARANTS DE LA
CONCERTATION PRÉALABLE
DANS LEUR BILAN

SECTEUR
LILLE



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

POURQUOI MENER UNE ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE ?

Une concertation préalable sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne s'est tenue du 21 février au 5 avril 2022.

Cette concertation préalable est intervenue, en application des articles L121-1-A et L121-8 du code de l'environnement. Elle s'est tenue sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui a missionné deux garants pour cette concertation.

A l'issue de cette dernière, les garants ont émis, concernant le secteur de Lille, les demandes de précisions suivantes dans la conclusion de leur bilan :

- *« Il est 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 est 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 est 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 est 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. »*



Le bilan de la concertation établi par la MEL a été approuvé par délibération du Conseil métropolitain du 24 juin 2022. Dans le bilan du Maître d’Ouvrage, la MEL s’est ainsi engagée à mener des études complémentaires afin de répondre aux demandes de précisions des garants sur le secteur de Lille :

- Études complémentaires sur le pôle gares notamment de fréquentation,
- Étude multicritère entre un tracé Vauban/Lorraine/Moselle ou un tracé Vauban/Isly comprenant un recensement des projets d’aménagement,
- Analyse multicritère des alternatives présentées et argumentées lors de la concertation et des conditions de desserte, au regard de l’ensemble des modes de déplacement et en complément des projets de tramway et de BHNS concertés.

POUR ALLER PLUS LOIN :

Le bilan des garants de la concertation :

<https://www.debatpublic.fr/nouvelles-lignes-de-tramway-sur-lille-et-sa-couronne-versant-ouest-2051>

Le bilan du maître d’ouvrage :

https://participation.lillemetropole.fr/uploads/decidim/attachment/file/1578/Bilan_de_la_concertation_pr%C3%A9alable_SDIT.pdf



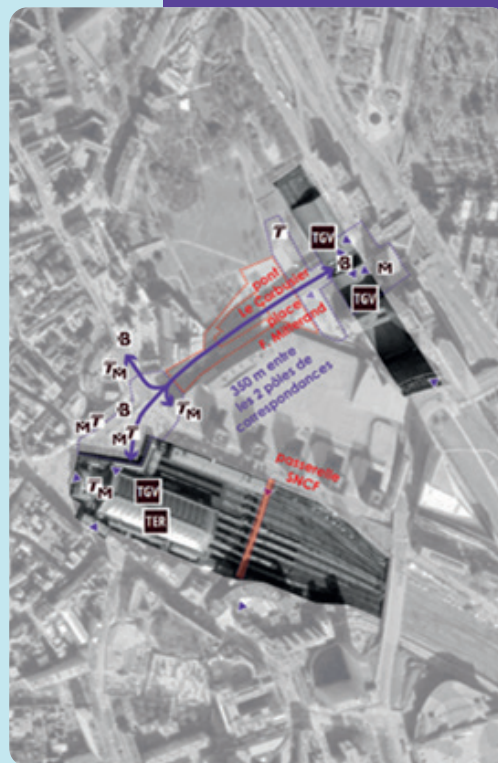
SUR QUOI SE BASE L'ÉTUDE PROPOSÉE ?

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.

QUELLES SONT LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE ?

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 de plus nombreuses opportunités de développement à moyen/long terme.

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 d'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. Ce **faible écart entre les deux modélisations** 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 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 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.**



Étude multicritère de deux variantes de tracé

SUR QUOI SE BASE L'ÉTUDE PROPOSÉE ?

L'étude propose une analyse multicritères entre :

- d'une part, le scénario présenté en concertation, avec un tracé, depuis la Citadelle, passant par le boulevard Vauban, la rue de Solférino, l'avenue Léon Jouhaux, le boulevard de Lorraine et le boulevard de la Moselle jusqu'à la place Tacq.
- d'autre part, un scénario avec un tracé, depuis la Citadelle, par le boulevard Vauban, la place du Maréchal Leclerc, le boulevard Bigo-Danel et la rue d'Isly, jusqu'à la place Tacq.

Les critères pris en compte dans le cadre de l'analyse sont les suivants :

- Le potentiel de desserte
- La fréquentation estimée
- La performance du transport et son apport en terme de maillage du réseau
- L'insertion urbaine et paysagère, la capacité à intégrer l'ensemble des fonctions et l'impact sur la circulation
- Les difficultés techniques
- Le coût estimé
- Les projets urbains et d'aménagement



QUELS SONT LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE ?

Sans proposer de classement entre les deux scénarios étudiés, l'étude objective les apports et les limites de chacun des tracés, sur les différents critères listés plus haut.

Les potentiels de desserte

Les deux tracés ont des potentiels de desserte comparables. L'étude pointe en effet à horizon 2035 et à moins de 500 m des stations, pour le scénario de référence une desserte de 60 800 personnes (habitants, emplois, étudiants et scolaires cumulés) contre 59 000 pour la variante étudiée. Le scénario de référence permet de rechercher davantage de nouveaux usagers. En effet, 65% des opportunités situées à moins de 300m de ce tracé ne sont pas desservies par un autre mode lourd.

La fréquentation estimée

La fréquentation est légèrement supérieure pour la variante Isly-Vauban, avec une estimation de l'ordre de +3800 voyageurs quotidiens. Il est toutefois important de noter qu'une partie de la fréquentation supplémentaire obtenue sur la ligne avec la variante Isly-Vauban par rapport au tracé de référence se fait au détriment des autres lignes du réseau. **L'étude estime ainsi qu'à l'échelle globale du réseau en 2035, l'apport en fréquentation des deux scénarios est comparable.**

La performance du transport et son apport en terme de maillage du réseau

L'étude replace chacun des scénarios dans une vision globale du réseau de transport public pour estimer leurs performances respectives (temps de parcours, maillage et interconnexion au réseau existant, fiabilité).

En matière de temps de parcours entre le Champ de Mars et la place Tacq, l'étude prévoit **une durée de 11 minutes avec le tracé de référence et de 8 minutes pour la variante Isly-Vauban compte tenu de leur longueur respective (3,2km et 2,2km).**



Les deux tracés proposent une connexion au réseau structurant du métro et au futur BHNS. L'étude met en exergue le fait que le tracé Isly-Vauban vient compléter le maillage du réseau structurant mais avec une zone de chalandise déjà desservie en partie par le métro ou le futur BHNS. Le tracé de référence dessert de nouveaux secteurs de Vauban Nord et Moselle Sud.

L'insertion urbaine et paysagère, la capacité à intégrer l'ensemble des fonctions et l'impact sur la circulation

Les deux scénarios permettent la réalisation d'un site propre intégral pour le tramway sur l'ensemble du tracé. Des aménagements modes actifs sécurisés et qualitatifs pourront être créés sur tout le linéaire du tracé de référence mais pas sur la totalité du tracé variante.

Concernant le scénario de référence, la plus-value de requalification des espaces publics est importante sur les boulevards de Lorraine et de la Moselle qui sont actuellement très routiers et pourront ainsi évoluer en boulevards urbains plus apaisés avec des aménagements en faveur des modes actifs. Sur le dernier tronçon de la rue Solférino, la largeur plus contrainte nécessitera des arbitrages et pourrait passer en mise en sens unique. Sur le tracé variante, la largeur plus contrainte de la rue d'Isly nécessitera également une mise à sens unique et des arbitrages dans le partage des fonctions de la rue pouvant avoir des impacts sur la vitesse commerciale et la régularité du tramway .

Les difficultés techniques

Compte tenu de leur faible largeur, **les travaux seront plus complexes sur le dernier tronçon de la rue de Solférino pour le tracé de référence et sur la rue d'Isly pour le tracé variante.**

Le coût estimé

Le coût global estimatif du tracé est supérieur pour le tracé de référence compte tenu de sa longueur et de ses larges emprises requalifiées. Le tracé est évalué à ce stade à environ 95 M€ HT pour le tracé de référence et 70 M€ HT pour la variante (ce 2021).

Projets urbains et d'aménagement

Dans le scénario Vauban/Isly, le tramway s'inscrit dans un contexte urbain dense déjà constitué. **Dans le scénario Vauban/Lorraine/Moselle, le tramway s'inscrit dans un secteur en évolution, avec des projets en cours ou à venir dont il vient renforcer la dynamique de transformation urbaine.**

Étude des alternatives issues de la concertation préalable

SUR QUOI SE BASE L'ÉTUDE PROPOSÉE ?

L'étude a pour objectif de mener une analyse comparative multicritère des alternatives, présentées et argumentées par le grand public lors de la concertation préalable, concernant le secteur Lille Est, et des conditions de desserte, au regard de l'ensemble des modes de déplacement et en complément des projets de tramway et de BHNS concertés.

Au total, 5 scénarios proposés lors de la concertation sont analysés au regard des critères suivants :

- Critères socio-économiques,
- Critère d'insertion et de cohérence urbaine,
- Critère d'exploitation,
- Critère qualité du maillage du réseau.

L'étude interroge également la question de la couverture des « zones blanches » en transport en commun structurants.

QUELS SONT LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE ?

Les tracés présentés lors de la concertation préalable offrent des potentiels de dessertes différents, redondants ou complémentaires aux projets de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) concertés, à des coûts importants selon la longueur d'infrastructure supplémentaire proposée, et répondant à des objectifs variés de desserte de la zone urbaine dense constituée ou de secteurs présentant des opportunités de développement urbain.

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. 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 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.

Certains tracés ou parties de tracés proposés lors de la concertation viennent ainsi en complémentarité des tracés des projets de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) concertés, permettant d'élargir les zones couvertes par une desserte à moins de 500m en mode de transport lourd. Ils offrent ainsi des perspectives sur le long terme d'évolution du réseau de la métropole.



Les projets du SDIT ne visent pas à couvrir l'intégralité des zones mal ou non desservies en transport en commun en mode lourd de la métropole mais s'inscrivent en complémentarité des lignes de TER, métro, tramway et bus afin de créer un véritable maillage en transport collectif et permettre de développer un effet réseau. À l'échelle métropolitaine, ces nouvelles lignes viennent augmenter substantiellement les territoires desservis par le réseau structurant ainsi que renforcer la couverture de l'espace central métropolitain pour lequel les corridors de desserte sont multipliés.

Les projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS dans Lille étendent le réseau structurant à Haut Niveau de Service et permettent un maillage primaire dont les nœuds 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 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. Ainsi, **il n'existe pas de zone blanche non desservie dans Lille.**

QUELLES SUITES DONNÉES À CETTE ÉTUDE ?

Cette étude et sa synthèse sont mises à disposition du public et présentée lors d'une rencontre publique en ligne.

Sur la base des études et du compte-rendu de la réunion publique du 24 novembre 2022, le Conseil Métropolitain se prononcera sur la suite à donner au projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne sur le secteur de Lille.

POUR ALLER PLUS LOIN :

Découvrez l'étude complémentaire complète sur le lien suivant :

<https://participation.lillemetropole.fr/processes/concertationprealablesdit/f/563/>

